

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 6月22日 (火)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時54分
場 所	第3委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	秋元委員長、須貝副委員長、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		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。			
委員長			
署名員			
署名員			
書 記			

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ちまして、所属委員に変更がございますのでお知らせいたします。高木委員に代わりまして、新たに須貝委員が当委員会の所属となっておりますことを御報告いたします。

なお、過日開催されました当委員会におきまして、副委員長に須貝委員が選出されておりますことを御報告いたします。

次に、本日は人事異動後、初の委員会でありますので、異動した説明員の紹介をお願いいたします。

(説明員紹介)

○委員長

説明員の退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員退室)

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、林下委員、小貫委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「令和2年度の除排雪状況及び令和3年度の除排雪計画策定に係る検討事項について」

○(建設)庶務課長

令和2年度の除排雪状況及び令和3年度の除排雪計画策定に係る検討事項について報告させていただきます。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「【1】令和2年度の除排雪状況」、「1 気象状況(3/31までの比較)」についてです。

令和3年3月31日までの比較となりますが、2年度は真冬日が49日、累計降雪量が406センチメートル、累積積雪深が5,426センチメートル・日となりました。これは予算編成時に想定した気象状況である④の平成30年度とおおむね同様の気象状況でございましたが、真冬日が若干多かったことなどから30年度と比較すると、積雪が多くなり雪が解けにくい状況にあったと考えているところです。

次に、「2 除雪費の決算見込み」についてです。

令和2年度の除雪費は、全体予算の16億1,400万円に対し、約15億6,000万円の決算見込みとなっております。

次に、「3 市民の声」についてです。

令和2年度は総数で1,605件ありました。元年度は計1,063件、平成30年度は1,532件でしたので、総数では30年度以降で最も多くなっております。

この要因といたしましては、一定程度適切なタイミングで排雪作業等を実施できたと考えているところではございますが、昨年度は3月上旬にまとまった降雪があり、その影響で3月1日から5日までの間で約200件以上の市民の声をいただいていることから、この影響で総数は多くなっているものの、同様の気象状況であった平成30年度とおおむね同じような評価であったのではないかと考えているところであります。

次に、「【2】令和3年度の除排雪計画策定に係る検討事項」についてです。

一つ目は、庁内の雪対策体制の強化の継続です。除排雪対策本部については昨年度同様11月上旬から降雪等に備えた除雪体制を整えるため、11月1日に設置したいと考えております。

また、雪対策庁内連絡会議を定期的で開催することで、庁内の雪対策体制の強化と関係部署との情報共有を図ってまいりたいと考えております。

二つ目は、安全・安心な交通を確保するため、昨年度と同様に主要交差点の見通し確保、主要通学路の安全確保

や観光に配慮した除排雪作業を継続して実施してまいりたいと考えております。

最後に三つ目は、小樽市雪対策基本計画についてです。

令和2年12月に小樽市雪対策基本計画を策定いたしました、その重点施策の中の各具体の取組につきまして効果的な進め方を検討してまいりたいと考えております。

#### ○委員長

「小樽市ロードヒーティング長寿命化計画（素案）について」

#### ○（建設）建設課長

小樽市ロードヒーティング長寿命化計画について素案を取りまとめましたので、報告いたします。

お手元の資料の1ページを御覧ください。

計画の目的ですが、小樽市が管理するロードヒーティング設備について、予防保全的な更新に関する方針や更新の優先順位に関する考え方などを定め、計画的な設備の更新を実施することにより、冬期間の安全な通行の確保及び老朽化した設備の延命化を図ることとしております。

次に、2ページを御覧ください。

計画の位置付けですが、小樽市公共施設等総合管理計画を上位計画とする個別施設計画として位置づけられるものとなります。

次に、7ページを御覧ください。

「(2) 計画期間」ですが、令和4年度から13年度までの10年間としております。

「(3) 計画の方針」ですが、冬期間の安全な通行を確保するため、定期的な点検により早期に損傷を発見し、事故や大規模な機能停止に至る前に、予防保全的に設備の更新を実施することとしております。

「(4) 点検の実施」ですが、表4-1の点検項目について、定期点検をおおむね5年に1回、保守点検を毎年実施するとしております。

「(5) 損傷度の判定」ですが、点検項目別の判定基準に基づき損傷度を判定し、損傷の最も小さい1から最も大きい4までの4段階で表してあります。

次に、12ページを御覧ください。

「(6) 健全度の評価」ですが、点検結果に基づく損傷度により評価することとしており、健全度が高い1から低い4までの4段階で表してあります。

表4-11に健全度と損傷度の区分及び更新の方針を示してございますが、健全度の評価が3及び4の施設を更新の対象としてございまして、それぞれ10年以内、3年以内に更新するとしております。

「(7) 優先順位の考え方」ですが、健全度の低い3及び4の設備から更新することを基本としております。

次に13ページを御覧ください。

「(8) 個別設備の状態等」ですが、健全度Ⅰの設備は30か所、Ⅱは106か所、更新の対象となりますⅢ及びⅣの設備はそれぞれ77か所及び19か所となっております。

次に、14ページを御覧ください。

(9)の「1) 更新内容」ですが、設備の全部または部分的に更新を行うとしております。

更新における熱源方式につきましては、機械的な部品が少なく保守・メンテナンス作業が容易であること、障害発生時には影響範囲が限定的で比較的短時間で復旧可能であり、交通への影響が最小限で済むことなどから電気方式による更新を基本としております。

ただし、ガス及び灯油方式の更新につきましては、既存設備の有効活用を考慮した上で、保守・メンテナンス性などについて比較・検討し熱源方式を決定するとしております。

また、更新の実施に当たっては、設備規模の見直しを行うなど適切に更新をするとしております。

「(10) 更新費用」ですが、概算額といたしまして10年間で約14.3億円と見込んでおります。

最後に、今後のスケジュールですが、7月にパブリックコメントの実施を予定しており、その結果を踏まえて計画案を策定し、第3回定例会で報告する予定であります。

#### ○委員長

「JR小樽駅前広場再整備基本計画第4回検討委員会（書面開催）の概要について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

JR小樽駅前広場再整備基本計画第4回検討委員会（書面開催）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回を2年12月22日に、第3回を3年2月19日に開催し、今回報告する第4回につきましては、3年3月18日から24日にかけて書面で開催しております。

各会の議論内容等につきましては、表中にある主な内容・議題欄を御覧ください。

次に、「2 第4回検討委員会（書面開催）の概要について」を御覧ください。

第4回検討委員会では、第1回から第3回検討委員会での御意見を踏まえた計画書案の修正案について御議論いただいた結果、令和3年度に関係機関と協議を行う基本案として、平面プラン①から③及び⑤の4案が決定いたしました。

平面プランにつきましては、2ページから4ページに付しております。

次に「3 現在の進捗状況について」を御覧ください。

今年の5月から北海道警察本部を皮切りに協議を始めております。今後は小樽開発建設部や小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合、各交通事業者などの関係機関と協議を進める予定であります。

次に、「4 今後の予定について」を御覧ください。

関係機関との協議を踏まえた計画書素案作成後、令和3年11月頃、計画書素案について御議論いただくため、第5回検討委員会を開催し、4年1月頃計画書素案のパブリックコメントを実施、同年2月頃パブリックコメントの結果を踏まえた修正案を第6回検討委員会で御報告し、同年3月頃の計画策定を考えております。

#### ○委員長

「小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

私からは小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について報告いたします。

資料を御覧ください。

まず「1 令和2年度の実施事業（重点事業のみ抜粋）」を御覧ください。

こちらは本計画に記載されている四つの施策とそれぞれに対応した事業を掲載しております。主な事業を抜粋して紹介いたします。

施策1、二つ目の丸、「南小樽駅バリアフリー化事業の実施」は、一部工事の繰越しなどもございましたが、令和4年度の完成に向けましてエレベーターの設置工事等を現在も行っているところでございます。

同じく、施策1、三つ目の丸、「小樽築港駅バリアフリー化事業の実施」は、ホーム転落防止用の点字ブロックの設置工事を実施し、令和2年度に完了してございます。

同じく施策1、四つ目の丸、「市内バス路線へのバスロケーションシステムの導入」では、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を財源とした市補助により、令和2年10月に事業着手し、令和3年3月に事業完了、3月23日からサービスを開始しております。

続きまして、施策2、三つ目の丸、「小樽市公共交通事業者等支援事業の実施」につきましては、新型コロナウイ

ルス感染症の感染拡大により影響を受けた交通事業者を対象に、令和2年8月と令和3年3月の2回支援金事業を実施してございます。

続きまして、施策3の「広報おたる特集記事、FMおたるによる啓発の実施」では、令和2年11月に広報おたるで特集記事を掲載してございます。

また、令和3年3月には、FMおたるの市長の番組で地域公共交通について特集をしてございます。

続きまして、施策の4、二つ目の丸、「市内バスマップの作成、配布」につきましては国庫補助金を活用しまして、市内のバスマップを1万部作成し、市民の方に配布してございます。

次に、「2 令和3年度の事業計画（重点事業のみ抜粋）」について御覧ください。

こちらにつきましても本計画に掲げられている四つの施策と、それぞれに対応した事業を掲載してございます。主な事業を紹介します。

施策1、二つ目の丸、「南小樽駅バリアフリー化事業の実施」につきましては、本年度はエレベーターの供用開始に先駆けて7月に跨線橋の架け替えを行い、新跨線橋の供用を開始する予定でございます。

それから施策2、一つ目の丸、「バス運行費に対する国庫補助、市補助の協議、実施」につきましては市内バス路線の収支不足の補填について、バス事業者と現在協議を進めているところでございます。

一つ飛びまして施策の4、一つ目の丸、「バスロケーションシステム市内導入の周知」は、啓発グッズの配布などによりまして運用を開始したバスロケーションシステムの活用を市民の皆様に呼びかけてまいります。

#### ○委員長

「並行在来線の検討状況について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

並行在来線の検討状況として、令和3年4月21日に開催された北海道新幹線並行在来線対策協議会第8回後志ブロック会議の概要を報告いたします。

資料1枚目を御覧ください。

「2 会議の内容」の「(1) 函館線（長万部・小樽間）の収支予測等調査結果について」ですが、その下の表を御覧ください。これはJR北海道の経営分離後の長万部－小樽間における地域交通の確保方策として考えられる、三つの運行形態別の収支予測で、「①第三セクター鉄道」の場合は、初期投資がマイナス191.2億円、2030年度の単年度収支がマイナス23.7億円、30年累計は初期投資と30年間の収支の合計となりますが、マイナス926.9億円。

「②バス運行」の場合は、初期投資がマイナス18.3億円、2030年度がマイナス2億円、30年累計がマイナス96億円。

「③余市－小樽間を鉄道、長万部－余市間をバス」の場合は、初期投資がマイナス64.5億円、2030年度はマイナス7.4億円、30年累計がマイナス311.7億円となりました。

「(2) 今後の協議の進め方等について」ですが、9月をめどに地域交通の確保方策の方向性を確認、これは三つの運行形態のうちいずれが望ましいか、北海道新幹線並行在来線対策協議会の考え方を示すもので、そして令和4年の早い時期に地域交通の在り方を決定する予定です。また、利用者の多い余市－小樽間については、個別協議を実施します。

「3 主な意見」ですが、一つ目、国や北海道の補助金を考慮するなど、沿線自治体の負担がどの程度になるか議論を進めること。

二つ目、住民理解のため、議論の状況の積極的な公開を。

三つ目、余市－小樽間は鉄道維持の可能性とともに、BRTや連節バスなど、運転手不足の中でバスで輸送需要に対応できる手法を探ってほしいなどがあり、今後協議会で検討を進めます。

## ○委員長

「新小樽（仮称）駅のデザインコンセプト作成について」

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

新小樽（仮称）駅のデザインコンセプト作成について報告いたします。

資料を御覧ください。

「1. デザインコンセプトの作成依頼」ですが、令和3年5月6日に鉄道・運輸機構から新駅を地域と協働して作り上げるため、駅舎デザインの基礎となるデザインコンセプトの作成依頼がありました。

「2. デザイン検討の流れ」ですが、北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画における駅舎デザイン方針を元に、今年度北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会でデザインコンセプトを検討し、市から鉄道・運輸機構に要望書として提出します。

その後、鉄道・運輸機構が要望を基にデザイン素案を3案作成し、市に提案、市でその3案から1案を選定し、鉄道・運輸機構はそれを基に駅の実施設計を行う予定となっております。

## ○委員長

「新幹線建設工事に伴う発生土の判定ヤード及び仮置場候補地について」

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新幹線建設工事に伴います発生土の判定ヤード及び仮置場候補地について報告をいたします。

初めに、今回報告させていただいた経緯についてであります。先日、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から、北海道新幹線の建設工事に伴う札幌トンネル札幌工区からの発生土につきましては、要対策土と無対策土を判定するヤードと、判定後の土砂の仮置場が必要となることから、本市の行政区域を後背地とする石狩湾新港西地区海面処分用地をその候補地として検討したいと考えているという連絡がございました。

まずは使用可能な場所であるのかどうかを判断するために現地調査に入りたいので、港湾管理者に協力をお願いしたところであり、小樽市に対しても地域の関係自治体として当該用地の調査や関係各所との調整に関し、理解と御協力を得たいとする内容であります。

北海道新幹線の札幌市までの開業は、国内の高速交通体系の骨格を形成する上で極めて重要な事業であり、北海道はもとより本市においても活力あふれる地域社会を創設し、大きな経済効果をもたらすものであることから、その効果をより早く発現させるために早期完成を目指す必要がございます。

現在トンネル掘削を中心に北海道新幹線の建設工事が進められておりますが、それに伴います発生土の対応につきましては、積極的な取組が必要な時期を迎えており、本市としても新幹線の整備に推進の立場で、環境面に配慮した上で可能な範囲で協力をすることとしております。

このたびの依頼のあった用地における判定ヤード及び仮置場としての適否につきましては、現地調査等を実施した後でなければ分かりませんが、本市といたしましては事前調査の着手については、港湾管理者の了解とともに、地域の一定程度の理解が得られた場合には支障ないものと考えているところであります。

それでは、資料の説明に入ります。

まずは、1枚目の白黒の資料を御覧ください。

「1 判定ヤード及び仮置き場候補地の概要」についてですが、場所は銭函5丁目地先の石狩湾新港西地区海面処分用地ございまして、北海道電力石狩湾新港発電所に隣接しております。

用地の面積は40.8ヘクタールでありまして、ここに要対策土を含む札幌トンネル札幌工区からの発生土を一時的に搬入しまして、要対策土・無対策土の判定を行うとともに、最終受入地に搬出するまでの間、最大約55万立方メートルの土砂を仮置きすることを検討したいと考えているということでございます。

なお、当該用地の使用範囲につきましては、鉄道・運輸機構の事前調査における測量等の後に明確になるものと

考えてございます。

次に、「2 搬入開始までの流れ（想定）」についてですけれども、①として事前調査に先立って周辺企業や漁業関係者等への説明が行われます。

その後、②事前調査等を実施しますが、約5か月程度の時間を要するというところであります。

次に、③ですが、調査等の結果を基に当該用地について判定ヤード及び仮置場としての適否を判断しまして、適地となった場合ですけれども、④の詳細説明が関係者等に対して行われます。

その後、⑤詳細説明で一定程度の理解が得られれば、⑥港湾管理者と鉄道・運輸機構による仮置きに関する契約が締結されまして、その後⑦搬入準備工事を着手し、その完成の後に⑧搬入開始ということになります。

次に、「3 添付資料」についてでございますけれども、資料1と資料2を用意してございますが、時間の関係上、資料1のみの説明とさせていただきます。

それでは、カラーの40ページものの冊子、資料1を御覧いただきたいと思っております。

ペーパーにつきましては、ツーアップのペーパーになってございますので、ページ数が右側に上と下で振ってございますけれども、そのページ数を御覧ください。

この資料は鉄道・運輸機構が作成した説明用の資料であります。これもまた時間の関係上、要点のみの説明とさせていただきます。

初めに、9ページを御覧いただきたいと思っております。

札幌市内の新幹線ルートが記載されておまして、札幌工区と書かれた範囲にある赤丸のところに発進立坑と記載されておりますけれども、ここから土砂が運び出されます。

次に、12ページを御覧ください。

判定ヤードで要対策土と判定された土砂が、最終的に運び込まれる手稲山口地区の航空写真を掲載してございます。

次に、15ページを御覧ください。

北海道新幹線のトンネル工事で多く採用されております掘削工法でございますNATM工法、それと市街地の地下を掘削することとなる札幌工区で採用されるシールド工法について、写真などを使ってその概略を説明しております。

16ページのポンチ絵にありますとおり、NATM工法の場合は切羽と呼ばれる掘削面の地盤があらわになっているということから、直前に水平ボーリングを行いまして、屈伸方向の土砂を詳細に判定することができます。

したがって、要対策土または無対策土のどちらを掘削するか分かった上で掘り進めますので、それぞれの受入地へ直接搬入することが可能です。

一方、17ページですけれども、シールド工法の場合、切羽全体に掘削マシンの先端が接しているため、水平ボーリングを行うことができません。このため、土砂を詳細に判定するのは掘削後となりまして、判定のためのヤードを確保しなければならないということでございます。

次に、24ページを御覧ください。

札幌工区立坑、石狩湾新港西地区海面処分用地、それから手稲山口地区、盤溪地区、それぞれの位置関係を示した図面となっております。

次に、29ページを御覧ください。

事前に調査する内容について、写真を使って説明をしてございます。

最後に31ページを御覧ください。

現地調査と対策工の検討の結果、使用できるとなった場合に想定されます仮置きのイメージについて、ポンチ絵を掲載してございます。

多くのページの説明を割愛しましたが、後ほどお目通しいただきますように、お願いをいたします。

○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の策定について報告いたします。

この戦略につきましては、前回、令和3年第1回定例会、建設常任委員会で案をお示ししたところですが、その後、本年3月29日から4月27日までの間の30日間パブリックコメントを実施し、お一人の方から2件の御意見をいただきました。

いずれの御意見とも原案の変更に至る内容ではありませんでしたので、市長決裁を経て策定を完了し、別紙資料のとおり委員の皆様へお示しするものです。

つきましては、小樽市駐車場事業経営戦略の計画期間である令和3年度から7年度までの5年間において本戦略に基づき、将来にわたって安定的に事業を推進していくよう努めてまいります。

○委員長

「第2次小樽市緑の基本計画の策定について」

○（建設）日達主幹

第2次小樽市緑の基本計画の策定について報告いたします。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「1 計画の目的」ですが、緑の基本計画は、都市緑地法第4条第1項に基づき、市町村が都市計画区域における緑地の適正な保全及び緑化の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを目的としております。

次に、「2 計画の位置付け」ですが、本計画は小樽市総合計画、小樽市都市計画マスタープランにおける緑に関する方針を具体化する計画として位置づけられております。

このため、第2次小樽市緑の基本計画では、人口減少が見込まれる中での今後の都市公園の在り方などのほか、「緑」が持つ環境保全、レクリエーション、防災や景観構成などの機能を効率的に発揮させるための方針を示す中で、本市の将来を支える子育て世帯などの市民ニーズにも応えていく必要があります。

次に、「3 計画の内容」ですが、対象地域は本市の都市計画区域1万3,960ヘクタールとし、計画期間を令和5年度から14年度までの10年間で考えております。

主な計画事項としては、緑地の保全及び緑化の目標、緑に関する施策の方針、緑地の保全及び緑化の推進のための施策などであります。

続きまして、「4 計画策定体制」ですが、基本的な流れとしては、国などの関係機関との協議や市民意見を踏まえ事務局で計画素案を作成し、それを庁内調整会議に諮り、学識経験者2名、市民3名など7名で構成される策定委員会に諮ることとなります。

そして、最終的に策定委員会から計画原案として報告を受け、関係部長会議で計画案の取りまとめを行い、市長が決定することとなります。

次に、「5 計画策定スケジュール」ですが、令和3年度に計画の基本方針や緑地の保全及び緑化の目標を定め、4年度に計画の策定を目指してまいりたいと考えております。

また、策定に当たっては、市民との十分な合意形成を図るため、市民懇談会の開催やパブリックコメントを実施することを考えております。

○委員長

「第2次小樽市公園施設長寿命化計画の策定について」



## ○（建設）日達主幹

第2次小樽市公園施設長寿命化計画の策定について報告いたします。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「1 計画の目的」ですが、公園施設長寿命化計画は、公園内の遊具、建築物等の各施設について、計画的な維持管理や更新を実施することにより、安全で快適な利用及び老朽化した施設の延命化を図ることを目的としております。

次に、「2 計画の位置付け」ですが、本計画は国のインフラ長寿命化基本計画に基づき、市が策定した小樽市公共施設等総合管理計画の個別施設計画の一つとして位置づけられております。また、同計画の策定により、公園施設更新に対する交付金制度が創設されております。

次に、「3 計画の内容」ですが、主な計画事項としては、都市公園整備状況等の基礎的事項のほか、公園施設の維持管理に関する基本方針や優先順位、対策内容などを整理した年次計画などであります。

また、計画期間は令和5年度から14年度までの10年間で考えております。

次に、「4 計画策定体制」ですが、基本的な流れとしては事務局で計画素案及び計画原案を作成し、庁内連絡会議において最終案の取りまとめを行い、市長が決定することとなります。

次に、「5 計画策定スケジュール」ですが、令和3年度に健全度調査に基づき健全度及び緊急度の判定を行い、4年度にライフサイクルコスト算出を行い、計画の策定を目指してまいりたいと考えております。

## ○委員長

「令和3年度既存借上住宅制度について」

## ○（建設）藤田主幹

令和3年度既存借上住宅制度における事業者募集の状況について報告いたします。

この制度は子育て世帯を対象に、より少ない負担で利便性の高い町なかに居住できるよう、民間事業者が所有する既存の賃貸共同住宅を市が借上げ、低廉な家賃で供給することを目的に平成29年度から開始し、今年度が5年目となり現在6戸の住居を提供しております。

今年度の事業実施につきましては、4月1日より事業募集を開始し、広報おたる、小樽市ホームページ、新聞への掲載、関係する団体への資料送付等で事業をPRしたほか、昨年度に行った町なか物件の市内在住オーナーへの個別の資料送付に加え、市外のオーナーに対しても同様の取組を行いました。

これに対し4件の問合せがございましたが、いずれも建築年数等の条件を満たさなかったため、応募には至っておりません。

当初、事業者募集につきましては、5月31日で締め切る予定でしたが、応募者がゼロ件だったため、6月30日まで期限を1か月延長し、引き続き募集を続けているところではありますが、6月21日現在応募がない状況でございます。

今後も本制度の活用に向けて関係事業者との協議を続け、見直しなどの検討を続けていきたいと考えております。

## ○委員長

「小樽市営住宅条例施行規則の改正について」

## ○（建設）藤田主幹

税制改正に伴う小樽市営住宅条例施行規則の改正について報告いたします。

市営住宅の家賃につきましては、入居者からの収入申告に基づき所得税法に準じて算定しておりますが、税制改正により所得税法が改正されました。

これに伴い、市営住宅の家賃算定についても、公営住宅法施行令の一部を改正する政令が施行された旨、通知があり、令和3年7月1日以降の家賃の算定に関する控除額に変更が生じるため、市営住宅条例施行規則の改正が

必要となるものでございます。

まず、資料の1の改正の内容といたしましては、資料の中段を御覧ください。

7月1日以前の控除27万円で、母子・父子家庭に適用されておりました寡婦・寡夫控除が細分化され、控除額35万円のひとり親控除が新設されたことにより、従来の控除額27万円の寡婦控除の取扱いが変更。また、寡夫控除が廃止されるとともに、ひとり親控除、寡婦控除ともに所得制限が導入されております。

ひとり親控除につきましては、配偶者がいない状況にあり、扶養親族として子がいれば適用され、これにより寡婦控除対象者のほとんどと寡夫控除対象者全員がこれに移行することになります。また、寡婦控除の取扱いの変更につきましては、ひとり親控除に移行できなかった、離別した後、子以外の扶養親族を持つ者及び夫と死別した場合、扶養親族がいなくてもよろしいのですけれども、こちらが適用となります。

寡夫控除の廃止につきましては、さきに述べたとおり新設のひとり親控除に吸収されたことによります。

また、ひとり親控除、寡婦控除ともに500万円の所得制限が設けられております。

次に、2の本市の家賃算定における影響につきましては、この改正により従来の寡婦・寡夫控除からひとり親控除に切り替わる世帯があり、家賃が減額する世帯が発生いたします。令和3年度ベースでの家賃算定では、3世帯が該当し、合計で8万2,800円の家賃が減額になると試算しております。

また、所得制限が設けられましたが、現在該当する市営住宅入居者はいないため、実質的な影響はございません。

次に、3の施行規則の改正の内容については記載のとおりであります。

4の本施行規則の施行日は、令和3年7月1日としております。

#### ○委員長

「第3次小樽市耐震改修促進計画の策定について」

#### ○（建設）建築指導課長

第3次小樽市耐震改修促進計画の策定について説明いたします。

お手元の資料を御覧ください。

計画の目的ですが、地震による人的被害及び経済的被害の軽減を図り、市民が安全で安心した生活を確保するため、住宅・建築物の耐震化を促進する必要があることから、前計画に引き続き、今年度に第3次小樽市耐震改修促進計画を策定するものです。

計画期間につきましては、令和4年度から7年度までを予定しています。

計画の位置付けですが、耐震改修促進法や国の基本方針、そして今年度4月に改定された北海道耐震改修促進計画を踏まえるとともに、上位計画である第7次小樽市総合計画や防災等の関連計画であります地域防災計画や強靱化計画などと整合を図り策定いたします。

策定スケジュールにつきましては、今後令和3年8月から11月にかけて庁内会議で計画案を作成し、12月の第4回定例会の本常任委員会で計画案を報告したいと考えております。

その後、パブリックコメントを実施し、意見を反映した計画案について、4年2月に庁内会議で審議計画を決定し、令和4年第1回定例会で計画について報告する予定でございます。

#### ○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

都市計画道路の見直しについて、報告いたします。

お手元の資料を御覧になっていただければと思います。

本報告事項については、昨年12月の第4回定例会、建設常任委員会において、都市計画道路の現状・背景や見直しの進め方等について報告しているところであります。

本常任委員会では、令和2年度における都市計画道路の見直しの進捗状況と、今後の予定について報告するものであります。

まず、一つ目の「1 都市計画道路の見直し進捗状況について」であります。

都市計画道路の見直しについては、別紙見直しの進め方に基づき作業を進めているところでありますが、令和2年度末までに第1段階の「見直し対象路線の抽出」、第2段階の「路線・区間ごとに必要性等を検証」まで整理が進み、第2段階途中まで専門委員会の調査・検討を行っているものであります。

昨年度は新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、都市計画審議会及び専門委員会の開催日程の調整などに時間を要し、令和2年度内に開催する予定であった第2段階の「(2) 事業の実現性の検証」に係る専門委員会が3年度に持ち越すこととなりました。

それでは、令和2年度の見直し作業内容として、「[第1段階] 見直し対象路線の抽出」ですが、本市では、計画決定後20年を経過している未整備または一部未整備の都市計画道路39路線（延長約62キロメートル）のうち、自動車専用道路と区画街路を除いた、幹線街路37路線（延長約39キロメートル）を見直し対象路線として抽出を行ったところであります。

次に、「[第2段階] 路線・区間ごとに必要性等を検証で」すが、一つ目の必要性の検証ということで、①現状の整理、②計画決定時の位置付け、③整備する場合の課題、④道路密度、⑤道路の機能、⑥道路の連続性・配置バランスの6項目について整理を行い、二つ目の事業の実現性の検証では、①自然環境、②道路構造、③社会環境、④市街地環境、⑤財政環境の5項目について整理を行っております。

さらに、機能を代替する機能の有無ということで、現在ある他の路線により機能を代替できる路線があるかどうかの整理を行ったものであります。

また、令和2年度における審議会等の開催状況であります。まず2年10月19日に第187回都市計画審議会において諮問を行い、11月24日に第1回専門委員会を開催しているというところであります。

続きまして、3年1月21日から2月1日に書面会議にて第188回都市計画審議会に、第1回専門委員会の内容について報告を行っているというところでございます。2月3日には第2回専門委員会、3月24日に第3回専門委員会をそれぞれ開催しているところであります。

次に、「2 今後の予定について」であります。

令和3年度は、第2段階の作業に引き続き、「[第3段階] 見直しの方向性の検討」を行うものでありますが、これは第2段階の検証を基に現状のまま存続すべき路線を「存続（継続）」、幅員等を変更した上で存続すべき路線を「存続（変更）」、廃止すべき路線を「廃止」、検討を今後も継続すべき路線は「検討継続」の四つに区分し、「[第4段階] 道路網全体で妥当性を検証」ということで、都市計画道路網の将来交通需要推計が道路網全体で支障ないか検証を行うとともに、道路密度について道路網全体で支障がないか検証を行うものであります。

いずれの段階もこれまでと同様に、段階ごとに専門委員会の調査・検討を行った上で、見直し方針案として取りまとめを行うこととしております。

その後、専門委員会では、これを都市計画審議会に報告し、都市計画審議会において審議の上、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頂き、本市においてこの答申を基に見直し方針原案を作成し、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、令和4年3月下旬までに小樽市都市計画道路の見直し方針を策定する予定であります。

その後は、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。

令和3年度におけます都市計画審議会等の開催予定についてですが、まずは令和3年7月上旬に第4回専門委員会の開催、8月上旬に第189回都市計画審議会にて報告、8月下旬に第5回専門委員会、10月上旬には第190回都市計画審議会に報告する予定でございます。さらに、10月下旬に第6回専門委員会、11月中旬には第191回都市計画

審議会で答申をそれぞれ開催する予定でございます。

○委員長

「小樽市立地適正化計画の策定について」

○（建設）三浦主幹

それでは、小樽市立地適正化計画の策定について報告させていただきます。

資料を御覧ください。

まず、「1 計画策定の目的」でございますが、国土交通省が推進する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を踏まえ、第7次小樽市総合計画と第2次小樽市都市計画マスタープランに掲げられた、「中心拠点と複数の地域拠点を都市機能が集約され、それらが交通ネットワークで結ばれた効率的なまちづくり」の実現を目指し、人口減少下においても安心・快適な暮らしを持続できるよう各種施策を進めるため策定するものでございます。

なお、経過期間につきましては、今後策定委員会や都市計画審議会に諮ることとなりますが、法令により都市計画マスタープランの一部として位置づけられる計画ということで、現在のところ都市計画マスタープランと同じ令和21年度までの17年間で考えております。

次に、「2 立地適正化計画とは」ですが、平成26年の都市再生特別措置法等の一部改正に伴い創設された住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画で、具体的には「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を踏まえ、人口減少下においても持続可能で効率的なまちづくりを進めるため、下のイメージ図のとおり市街化区域内に居住誘導区域と都市機能誘導区域を定め、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス施設等を長期間かけて緩やかに誘導し、人口密度を維持することにより生活利便性の向上、地域経済の活性化、行政コスト削減などを図るものとなっております。

道内では既に札幌市や室蘭市など21都市が計画を策定・公表し、計画に基づく施策を進めております。

続きまして、2ページ目を御覧ください。

「3 計画策定体制」ですが、法令により、策定に当たっては、住民の意見を反映させるために必要な措置や、都市計画審議会に意見を聞かなければならないこととされており、基本的な流れとしては図の左下の国などの関係機関との協議や、図の右下の市民意見を踏まえ、真ん中下の事務局でたたき台を作成しまして、それを庁内調整会議に諮り、学識経験者と市民の代表など16名で構成される策定委員会に諮ることとなります。

そして、最終的に策定委員会から計画原案として報告を受け、関係部長会議で最終案の取りまとめを行い、市長が都市計画審議会に意見を聞いた上で決定することとなります。

次に、「4 計画策定スケジュール」でございますが、令和3年度に計画の核となる基本方針を策定し、4年度にこの方針に基づき都市機能誘導区域などの設定を行い、4年度内の策定を目指していきたくと考えております。

また、策定に当たっては、計画の性格上今後の市民生活に大きな影響を及ぼすものと考えられますことから、市民との十分な合意形成を図るため基本方針と計画全体について、令和3年及び4年の12月頃の予定でパブリックコメントを実施するとともに、計画全体については現在のところ4年10月頃の予定で、市内9地域において住民説明会を開催したいと考えております。

○委員長

「水道料金及び下水道使用料改定に係る検討状況について」

○（水道）総務課長

水道料金及び下水道使用料改定に係る検討状況について報告をいたします。

事前に提出してございました資料を御覧ください。

まず、「1 概要」についてでございますが、御承知のとおり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おりますことから、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をしております。

すが、令和2年度1年間の収益の実績がほぼ固まりましたので、現状と検討状況を報告するものでございます。

次に、「2 収益の状況」についてでございますが、まず(1)のところの表で令和元年度決算と令和2年度決算見込みとの比較を記載しておりますが、表の一番右の欄、「イア」の欄のとおり、水道料金で約1億3,300万円の減収、下水道使用料で約9,400万円の減収となったものでございます。

次に、(2)の表で直近の令和3年4月の状況を平成31年4月及び令和2年4月の実績と比較をし、家事用と業務用それぞれについて記載をしておりますが、まず、いわゆるコロナ禍の前であります平成31年4月からの増減では、家事用が水道で約250万円、下水道で約170万円の増に対し、業務用が水道で約1,450万円、下水道で約970万円の減となっており、既にコロナ禍が始まっていた令和2年4月からの増減でも、家事用が水道で約16万円、下水道で約15万円増に対し、業務用は水道で約250万円、下水道で約150万円の減となっており、相変わらず家事用が増えている一方で、業務用の落ち込みが続いているという状況でございます。

次に、「3 財政収支の見通し」についてでございますが、まず「(1) 試算の条件」といたしまして、新型コロナウイルス感染症の影響による収益の落ち込みは、令和4年度から5年度にかけて徐々に一定程度まで回復するとの想定で試算をしたもので、この試算結果を別紙のグラフに「コロナ減収」ということで示しております。

また、この「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試算ですが、令和2年第4回定例会で報告した際と同じ条件、2か月の基本水量を現在の20立方メートルから12立方メートルに引き下げまして、2か月の基本料金を税抜きで240円引き下げた場合に、水道では年間約2,600万円の減収、下水道で約2,400万円の減収となりますけれども、この引下げを仮に令和4年度から行ったとした場合の試算結果を、別紙のグラフに「コロナ減収+基本水量引下げ」ということでお示しをしております。

「(2) 試算結果」については、資料の別紙のグラフを御覧いただきたいのですが、上のグラフが水道事業、下のグラフが下水道事業でして、それぞれの年度末資金過不足額を示しております。

青い点線が上下水道ビジョン策定時の収支計画の数値、青い実線がただいま申し上げました「コロナ減収」、それから赤い実線が「コロナ減収+基本水量引下げ」というものになります。

試算結果の分析でございますが、まず水道事業では資金不足に至る時期は、第2次小樽市上下水道ビジョン策定時の収支計画では令和16年度と見込んでおりましたものが、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う減収により12年度まで早まる見通しとなります。先ほど申し上げた条件で基本水量の見直しを行ったならば、上下水道ビジョン最終年度である10年度における資金額が約3億円まで下がり、資金不足に至る時期は場合によってはさらに早まり11年度となる可能性もございます。

また、下水道事業では、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う減収を受けまして、令和2年第4回定例会で補正予算を可決いただきまして、資本費平準化債1億円の借入れを行ったこともありまして、当面は資金不足には至らない見通しではございますけれども、上下水道ビジョン最終年度における資金額は約10億円から約4億円まで下がり、さらに基本水量の見直しを行ったならば、最終年度の資金額は約3億円まで下がる見通しとなっております。

資料に戻っていただき、最後に「4 現状の判断及び今後の進め方」についてですが、昨年の秋頃には一定程度、収益の回復傾向が見られましたけれども、その後、何度か感染拡大等がありまして、再び収益の減少幅が拡大するなどの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9号について」

#### ○(建設) 藤田主幹

付託案件、議案第9号小樽市営住宅条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

このたびの条例改正は、本市条例において引用しておりました過疎地域自立促進特別措置法が令和3年3月31日に失効し、新たに過疎地域の持続的発展に関する特別措置法が、3年4月1日に施行されたことによる引用部分の改正及び文言の所要の改正でございます。

これによる市営住宅関連への影響は特にございませぬ。

施行日は、本条例公布の日とさせていただきます。

#### ○委員長

これより、質疑に入ります。

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

---

#### ○須貝委員

冒頭に私は今定例会から建設常任委員をさせていただきます。せっかくですので、本日説明員の皆様方、それから関係各位の方に少しお話をしたいと思っています。

よく市民の皆さんも、商売をされている方は別かもしれないですけども、私もそうだったのですが、勤めている方で、小樽市に、行政に何を望みますかという御質問をすると、「大概多くは期待していないのだけれども、まず雪だね。それから、交通の利便性だね」というようなお話が非常に多いと。皆様方も多分そのように感じられているかと思ひます。まさしくそうで、この方々というのは、実はあまり大きな声を発して行政とか、市に対して、意見を言うような方々ではないというふうに思っています。

今お話した雪であったり、それから交通の利便性であったり、加えて必要なインフラの水道だとか、これはまさしく建設常任委員会のマターだなというふうには、私は思っています。私も今回が初めてですので、少し勉強不足なところは一生懸命勉強して補いたいというふうには思っていますので、この2年間声なき、あまり声を発しない方々のために、ぜひ働きたいなというふうには思っていますので、どうぞ皆様方の御指導をよろしくお願ひしたいと思ひます。

#### ◎小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について

最初に、小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況についてということで御説明がありました。

まず、令和3年度の事業計画のうち、小樽築港駅前のバス停についてです。

私も報告を見て大変厳しい状況で、今、交渉中であるということは承知してはいますけれども、今年度の事業計画にバス停について載っておりますので、今後の交渉及び展開のスケジュールについて、少しお話をいただきたいと思ひます。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

小樽築港駅前のバス停につきましては、現在は市営若竹住宅3号棟前周辺に候補地を絞り込んで協議を行っているところでございます。こちらに建設する場合には、目の前にある歩道橋を撤去し、そして代替として信号式の横断歩道を設置しなければいけないということで、次のステージとして、警察との協議を行ってきたところでございます。何度か警察とも協議したのですが、基本的に警察としては、新規の信号機の設置はしないという姿勢でございます。これは、かなり時間をかけて協議をしたのですが、やはり考えが変わらないということでございませぬ。

そうしますと、ここを信号機抜きで進めた場合どうなるのかといいますと、歩行者は遠回りになりますので、現在遠いと言われているバス停と駅までの距離がほぼ同じ距離になってしまうのです。そうしますと、このままこの事業を進めていくのか、それともほかに方法がないのか、もう一回、今、道路管理者の北海道開発局とそういったことを協議しておりまして、スケジュールとしましては、北海道開発局から「大分時間がたっているのだから、今年度中には方向性を出していただけないか」ということがありましたので、そのスケジュールで協議を進めてまいる予定でございます。

## ○須貝委員

大変な交渉状況ではあることは承知しているのですが、この問題は多分取り上げられてから久しくたっています。今年度中に北海道開発局からの答申ということで、どんどん先延ばしになって、その間に先ほど申し上げましたけれども、やはり小樽築港駅を使って、札幌市に通勤通学している方がたくさんいらっしゃるのです。過去の質問でも言いましたが、小樽市の人口に占める割合では4分の1ぐらいの方がこの駅を使われていて、こういう方々の利便性がよろしくない。

今回の議会でもありましたけれども、手稲区に転居する理由というのは、近いから、交通の便がいいから、このようなお話でした。これは、この地区に住まわれる方の重要な関心でありますので、大変厳しいところです。何をするか、どうしたら改善できるか、新規の信号機の問題なのか、そこのところを私も一緒に汗をかきたいと思えます。どうぞよろしくをお願いします。

## ◎バスロケーションシステムについて

次に、バスロケーションシステムについて、今年度の事業に書かれています。まず現状について、説明してください。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

バスロケーションシステムの現状についてなのですが、令和2年度に臨時交付金を使いまして導入事業を行い、令和3年3月23日から稼働を開始しておりまして、現在市内でサービスを実施しているところでございます。

## ○須貝委員

登録数とか、利用アクセス数というのですか、そういうような状況はいかがですか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

使用するにはアプリをダウンロードする方法と直接サイトで検索する方法と二つございます。アプリのダウンロードの件数なのですが、これは6月中旬時点で照会をかけましたところ、全国でなののですが、約2万1,000件のダウンロードがされているという結果が出ております。

使用状況につきましては、こちらは中央バスの検索サイトにどのくらいのアクセスがあるのかというのを分析しているのですが、これにつきましては、導入前の令和2年の4月、単純に何回サイトにアクセスがあったかという件数なのですが、これが4月の1か月間で6,000件でございました。これが、導入後、3年の4月になりますと、1万1,244件ということで、ほぼ倍増している状況でございます。

## ○須貝委員

中央バスということだと6,000件と、1万1,000件というのは、小樽市ですか。それとも、札幌圏ということですか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

これは、スマートフォンを小樽市内で登録をしている方の件数でございます。

## ○須貝委員

6,000件から1万4,000件がどうかという評価なのですが、そもそもバスロケーションシステムを導入するに当たって、目標値というのは設定されておりましたか。例えば稼働開始1か月でどれくらいの登録件数、それから3か月後でどれくらいというような目標値は設定されておりましたか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

目標値についてなのですが、実は設けてはございません。ただ、今小樽市としては、大した周知事業というのはまだしていないのですが、これから周知事業をするに当たっては、何らかの目標値を設定したいというふうに考えてございます。

### ○須貝委員

それでは、今、周知事業というお話がありましたけれども、周知事業で考えられているものを説明していただけますか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

これまでやったことについて申し上げますと、まず広報おたる4月号で特集記事を組んでございます。それから、3月に市長の明日へ向かってスクラムトライ！というFMおたるの番組でも周知をしてございます。そのほか、市のホームページでも周知をしてございます。

そのほか、今後考えているのは、啓発グッズのようなものをつくりまして、それを街頭で配ると。特にスーパーとか、あと長崎屋小樽店とか、そういったところで配布して、皆様に周知するというのを考えてございます。

### ○須貝委員

実は、私もすぐに導入して、私は大変助かっています。というのは、花園で夜飲んで、望洋台行は30分に1本しかバスがないので、いつも行って、「あっバスが30分ない」ということが結構多かったのです。今これがあると、バスがどこに何分か分かるので、ぎりぎりまで飲食店にいれるという、大変すばらしい。

加えて、望洋台は札幌市につながっています。実は、これは市内だけではなくて、札幌市への高速バスも出ていますので、うちの家族に言って、帰る際に非常にいいということで、評価が高い。ところが、全然、知名度がない。私は、随分紹介し、そんなのあるのということでした。だから、自分の力は大きいなと思っているのですけれども、これが現状なのです。

それで、今あった周知方法なのですけれども、実は足りないと思っています。私が考えたのは、まず一番大事なのは、中央バスを利用している方がシステムを知ることが重要なので、一番いいのはバスの車内広告で載せることだと思うのです。今、広告料がかかるかどうか、その辺のところがあるのですけれども、多分これが一番なのです。バスをふだん利用している方が知らない。そして、運転手にアナウンスをしてもらおう。ところが、運転手みんながそういうのを得意としている方ばかりではないので、できない可能性もある。というので悩んでいたら、うちの娘が音声案内を流してもらったらと。音声案内にバスロケーションシステムを伝えてもらう。これで、ふだん中央バスを利用している方がインプットしますから。これが多分一番の周知方法ではないかというふうに私は思っているのですけれども、いかがですか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

当然、中央バスのシステムでございますので、車内の広告とか、音声案内、これは大変すばらしい提案をいただいたと思いますので、中央バスにぜひとも実現していただくように申し入れたいと考えてございます。

### ○須貝委員

本当にこのシステムを知らなくて、夜って今、間隔が空いていますよね。みんな困って、教えてあげると、これを見て、びっくりする。高島に帰る方だとか、本当にすごいねという話になるのです。なので、あとはこれを広く周知して、利用してもらって、初めて今回予算を組んで導入したシステムですので、生きるのかなど。その上で、また次の展開を考えるべきかというふうに思いますので、どうぞよろしく申し上げます。

次に、事業予定の中に、「市のホームページにおける公共交通サイトの検討」というふうにありますけれども、全くイメージがつかないのですが、これはどんな事業ですか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

市の公共交通政策では、これまで令和元年度には外国人向けの公共交通マップとか、あと2年度には市民に向けた市内バスマップを紙媒体で作って配付してまいりました。ただ、当初から小樽市地域公共交通活性化協議会の委員からも今はSNSで発信する時代であって、紙媒体は古いだろうということも言われてきておりました。

そういうわけで、これまで蓄積してきたそういった情報を、市のホームページも3年3月にスマートフォンに対



応するような形に変わっていますので、これをきっかけにこういった情報をスマートフォンでも発信していくことを検討してまいりたいということでございます。

○須貝委員

紙は紙のよさもありますけれども、今はSNSの時代なのだと思います。今のお話を聞いていて、注意しなければならぬSNSですと、ツイッター、LINE、フェイスブック、それから、インスタグラムになるのだと思うのですが、これは、やはり世代によって、利用の割合が随分ばらつきがあります。私の世代でも多分今言ったLINEは多いとは思いますが、インスタグラム、フェイスブックになると、本当に2割ぐらいです。若い方は7割8割ぐらいしているかもしれないですが、そういうことも含めて、この内容と少し工夫が必要かと思うのですが、いかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

おっしゃるとおり、通常黙ってページに載せても、埋もれてしまう可能性が高いものですから、ただ、どういった媒体がいいのかなどというところは広報広聴課にいろいろ情報を求めながら、一緒に検討してまいりたいというふうに考えてございます。

○須貝委員

今後注目しておきますので、どうぞよろしく願いいたします。

○小樽市ロードヒーティング長寿命化計画の素案について

次に質問を変えます。

2番目に御説明がありました小樽市ロードヒーティング長寿命化計画の素案について、少しお聞きをしたいと思います。

私も素案を拝見しました。それで、少し根本的な質問で申し訳ないのですが、ロードヒーティングの設置箇所ということで、資料の中には232か所と書かれています。232か所以外の新設については、この計画には盛り込まれていなかったのと、それから廃止についても書かれていなかったのですが、これについては、あえて盛り込んでいないという理解でよろしいですか。

○（建設）建設課長

ロードヒーティング長寿命化計画につきましては、設備の延命化を図ることを目的としておりますので、新設または廃止については、特段の検討はしていないところでございます。

○須貝委員

分かりました。

それでは、面積の縮小を検討している箇所というのはありますか。

○（建設）建設課長

面積につきましては、ロードヒーティング長寿命化計画の中で道路の利用状況などを考慮して見直すこととしてございます。したがって、更新の際には縮小も含めて検討することとしてございます。

○須貝委員

それでは、私の認識違いなのかもしれませんが、今年度観光物産プラザのところでAIの試験的導入でロードヒーティングの試験が行われたというふうに私は理解していたのですが、この結果、それから今後AIを含めたロードヒーティングのシステムを導入する予定について説明していただけますか。

○（建設）建設課長

AIの導入を含めたロードヒーティングの運転の効率化に関する取組として、令和2年度に中央通線の歩道部で民間企業からの申出により、実験を行っております。実験の内容といたしまして、監視カメラと熱量計の組合せにより、路面の融雪状況や温度などのデータを取得いたします。そのデータを基に路面の暖め過ぎですとか、そうい

ったものを適宜ボイラーの出力で制御すると想定した場合に、ガスの使用料についてシミュレーションをしたものです。結果といたしましては、ガスの使用料の節減効果が期待できるであろうというふうに聞いてございます。

今後につきましては、AIの活用も含めた効率的な運転制御の方法に関する研究を引き続き進めてまいりたいというふうに考えてございます。

#### ○須貝委員

最初に新聞に出たのは函館市の例で、北ガスだったかな、削減効果が40%あるというふうに書かれています。実験したケースでは、何%ぐらいの削減効果が認められたのですか。

#### ○（建設）建設課長

今回の実験でのシミュレーションした結果といたしましては、削減効果としておおむね3割から4割程度の節減効果が見込まれるとしてございます。これは、日々のデータによって、ある程度のばらつきがあり、幅というのはどうしても存在しますので、目安というふうになろうかと思えます。

#### ○須貝委員

30から40%の削減効果は非常に大きいですよ。もしこれで、うまく効率がよければ、小樽市のロードヒーティングにとって、非常に大きいメリットを生むことができるのではないかと。30%、40%だと10年で初期投資も含めて回収できる可能性もありますので、私は将来的にゼロカーボンのこともそうですけれども、ぜひこういった方法を模索していきたいなど。早く導入の検討をお願いしたいと思います。

発電効率とか、コストパフォーマンスについて少しお聞きします。

資料を見ますと、私はコストパフォーマンスを考える上で、見るべき指標というのは、5ページ目の面積当たりの使用料金と、それから6ページ目のライフサイクルコストの運転というところなのかと調べていたのですが、それでよろしいですか。

#### ○（建設）建設課長

ただいまの質問にございましたコストパフォーマンスとライフサイクルコストということなのですが、まあライフサイクルコストにつきましては、運転経費のほか、建設費やメンテナンス費用も加えた全体の経費で考慮する必要があります。したがって、委員のおっしゃるコストパフォーマンスの部分といたしましては、6ページ目の図3-2にございますライフサイクルコストの計という字の脇に数字がございまして、それぞれ1平方メートル当たりで、電気方式につきましては14万9,000円、ガス方式につきましては12万4,000円、灯油方式につきましては15万2,000円というふうにしてございます。

#### ○須貝委員

それでは、このグラフを見れば分かるのですが、電気、ガス、灯油で、どれが一番コストパフォーマンスがいい方法ですか。

#### ○（建設）建設課長

資料におけるライフサイクルコストでのコストパフォーマンスにつきましては、設備を設置してから15年間使用した場合、かつ単純に金額のみの比較といたしますと、コストパフォーマンスが一番よいのは、ガス方式となります。続いて、電気方式、灯油方式の順になります。

#### ○須貝委員

ガス方式ですね。

今回の素案を見ると、もともと9割が電気ですし、基本電気を主眼において、更新していくということなのです。ガスとか灯油は化石燃料ですので、やはり今後のことを考えると、いかに電気で先ほどのようにAIを導入して、いかに効率よくやっていくのかということが重要というふうに思っています。

それで、もう一つ、地中熱ということで、別件ですけれども、小樽市が住友商事と冷暖房や給湯で地中熱の実験

を始めたというふうになっていますが、地中熱を活用するということはできないですか。

○（建設）建設課長

地中熱の活用につきましてですが、まずロードヒーティング長寿命化計画では電気方式による更新を基本としてございます。また、地中熱をロードヒーティングの熱源として活用するとした場合には、初期投資の大きさ、つまり造る際の建設費用というふうになりますけれども、これが大きいこと。また、地質の状態、これは地中熱を地下から熱を取り出す場合には、ボーリングといいまして、地中に向かって筒状の穴を掘ることになるのですけれども、穴を掘った際に周りの土の状態によっては熱の供給量が左右されることなどにより、熱の供給量の安定性ということが課題とされていることなどにより、具体的な検討には至っておりません。

しかし、再生可能なエネルギーとしては、有望な熱源の一つというふうに認識しておりますので、他都市の導入事例を調査するなど、活用について研究を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○須貝委員

ロードヒーティングで最後の質問にしますけれども、ロードヒーティング長寿命化計画では10年間で更新費用が14億3,000万円ということで書かれています。

それで、資料を見て分からなかったのですけれども、これまでも補修とか、更新はしていたので、そこでは費用は当然かかっていたと思うのですが、例えば令和元年度でロードヒーティングに係る経費が2.9億円とあるのですけれども、この内訳で一体幾ら補修・修繕にかかっていたのか、それだけ説明していただけませんか。

○（建設）建設課長

ロードヒーティング費用の2.9億円の内訳といたしましては、まず電気料金等などに2億7,207万8,396円です。次に、保守点検費になりまして764万7,224円です。最後に、修繕費といたしまして968万4,295円になります。合計で2億8,958万9,915円となっております。

○須貝委員

更新の費用は。

○（建設）建設課長

ロードヒーティング費用2億9,000万円の中には更新費用は含まれてございません。

○須貝委員

それでは、更新費用というのは幾らぐらいかかったのですか。

○（建設）建設課長

令和元年度の更新費用といたしましては9,366万5,000円になってございます。

○須貝委員

そうすると、令和元年度で更新費用と修繕費を合わせて1億円くらいはあったということですね。今までもこれだけかかったと。10年間で14億3,000万円の経費を見ており、非常に大きいお金ですので、素案どおりで私はいいのではないかと。ただし、本会議でもやりましたけれども、カーボンニュートラルを考えると、やはり自然エネルギーの熱をどうやって活用するのか、どうやって効率いいものにしていくのかということをぜひ念頭に置きながら、またいろいろ考えていただければ、私はありがたいなというふうに思っております。部長、これについて。

○建設部長

今の地中熱を参考にいろいろお話ありましたけれども、全国的な事例を見ますと、今おっしゃった地中熱の活用ですとか、例えば工場の排熱利用ですとか、今、水道局もいますけれども、下水の熱を利用したと、こういうのは確かに実験されているのです。そういった実験というのがなかなか行動の中ではまだできないという状況の中で、駐車場とかは結構試験的にやっているのですけれども、まだまだ安定的な供給ということになりますと、なかなか難しい。まして、市道の急勾配のところには設けますと、安定的に機能が発揮されなければなかなか難しいものもござ

います。

ただ、いずれにしても、委員のおっしゃるとおり、これから維持費用というのはどんどんかかっていくという状況の中で、我々もこういった一例も参考にしながら、こういった新しい活用も視野に入れながら進めていかなければならないと思っておりますので、全国的な研究とか、そういったところも参考にしながら、今後進めていきたいと思っております。

#### ○須貝委員

##### ◎ウィズコロナ、アフターコロナを見据えた水道事業戦略について

それでは、次の項目に移らせていただきます。

ウィズコロナ、アフターコロナを見据えた水道事業戦略ということで質問させていただきます。先ほど報告でも、上下水道事業がコロナ禍によって、大きく棄損して、収益の悪化や、それから将来の資金不足の可能性についても示されたと思っております。いろいろ私も考えてみますと、1年前の第2回定例会で水道料金の減免を取り上げさせていただいて、水道局長に無理を言って、お時間取っていただいて、本当に顔を突き合わさせていただいて、相談したことを思い出します。非常に関心の持つところではあります。

改めて第2次小樽市上下水道ビジョンも拝見しました。この中でも、新型コロナウイルス感染症はまさしく想定外だったということ。その中で、いろいろずっと見ていますと、新型コロナウイルス感染症における水道事業の戦略について、研究の論文とか、いろいろ出されているケースもあって、特に水道に関しては大阪は早いのですけれども、大阪で、まさしくウィズコロナ、アフターコロナを見据えた水道事業戦略ということで、膨大な資料が出されています。

私もそれを拝見して、まず小樽市において、コロナ禍での水道事業経営を継続していくための課題は、何というふうに捉えているのか少しお聞きしたいと思います。

#### ○水道局長

コロナ禍における課題ということでございますが、我々水道事業を担当している者にとっては、現状新型コロナウイルス感染症の感染拡大というのは、いかんともしい状況でございます。水道事業者には何ができるかということでございますけれども、まずは安定した給水、生活排水等の受け入れを安定的に行っていくということが我々の業務でございます。そういったことから、経済動向が今回の新型コロナウイルス感染症のケースについては、事業用の特に観光、飲食、宿泊サービスが本市の事業用水道であれば約45%、大体半分くらい占めているような状況でございます。そこが相当落ち込んでいるという状況でございますので、我々としては経済の早期回復について期待をするとともに、我々としてもそういったところについては、各種施策をやる中で協力してまいりたいというふうに考えております。

#### ○須貝委員

課題は今、局長にお示しいただいたとおりで、安定給水をどうしていくか。それから、これだけ収益がダウンしていますので、皆さん収益の減少に関して、どのように対処しているのか。安全性、感染対策の強化はどうかとか。それから、社会環境の変化とか、本当にこれからの水に対してのマインドが個人も企業も変わるのではないかと。このようなことが書かれていて、読むと、確かにそうだなというふうに思います。

それで、最初に戻ってしまいますけれども、コロナ禍において、水道局が行ってきた支援策というのはどのようなものがあるか、説明していただけますか。

#### ○（水道）業務課長

支援策につきましては、1234国から北海道を通して、支払い猶予等の柔軟な対応を求められており、新型コロナウイルス感染症の影響により支払いが困難な方に対して、事情を考慮して、分割納入の相談や支払い猶予など、柔軟な対応をしております。

○須貝委員

料金支払いの猶予ということですが、減免というものはなかったのでしょうか。

○（水道）業務課長

減免につきましては、水道局としては行っておりません。

○須貝委員

分かりました。

それでは、札幌市の例なのですが、札幌市は2月以降に市内の3か所を、具体的には創成川と豊平川と新川の水再生プラザの下水処理施設で下水からの新型コロナウイルスの遺伝物質を検出するモニタリング調査を実施しているということで報道がありましたけれども、本市においては、いかがですか。

○（水道）水処理センター所長

本市では実施しておりません。

○須貝委員

分かりました。

札幌市の感染状況が少し大きいので、いろいろなことを考えてやられているのだと思います。

今、下水道ですが、こういう件に関しては、いろいろところで報道が出ていまして、下水道ということではいいですが、日本ではないのですが、パリで道路の掃除や公園の噴水に使われている雑用水路から、微量の新型コロナウイルスが検出されて、経路を分析していくと、やはり排せつ物が下水道に流れ込んでということです。これがどうなのかというと、いろいろ読むと、道路に散水をして、それが空気中に放出されて、ウイルスが拡散される可能性も否定できないというお話があるようで、パリではこういうような検査をしているみたいなのですが、小樽市において、雑用水とかを使って、作業をするようなケースというのはあるのですか。

○（水道）佐治主幹

雑用水でございますけれども、まず本市水道局としては、雑用水というものは精製はしておりません。その上で、使用した水道水を簡易処理したものや雨水をためたものなどが民間でございます。それも使用方法としましては、トイレや植栽等の飲み水以外に使用するものと認識しておりますが、いずれも水道局に届け出る必要がないため、使用実績は把握しておりません。

また、建築物環境衛生管理基準というものがございまして、それを所管している保健所に確認したところ、現状で特定建設物に関して、市内の実績を把握していないということでございました。

○須貝委員

分かりました。

現状では、小樽市で雑用水が使われるケースもないですし、そこまで心配しなくてもいいのかもしれないです。

飲料水の安全性というところの懸念なのですが、一応、小樽市の上下水道ビジョンを拝見しまして、小樽市では浄水場でバイオ発生装置、それから自動水質計器というものを使って、安全性を担保しているのだというようなことが載っています。

先ほど話しました大阪市の今回の水道事業戦略では、資料を御覧いただければと思うのですが、はっきりと新型コロナウイルス感染症に対する安全性をうたっているのです。それで大阪市では、現行の高度浄水処理において、新型コロナウイルスを除去、不活化可能として考えられる処理が多く存在するためということで、安全性を訴えられています。

小樽市において、現行の浄水処理で、ウイルスの除去・不活化というのはできるのかどうか、説明していただきたいと思います。

### ○（水道）浄水センター所長

現行の浄水処理で新型コロナウイルスの除去ができるかということですが、新型コロナウイルスに分類されるウイルスに対しては、一般的に塩素による消毒の効果が高いというふうに言われております。浄水場においても、国の法令に従って、適切に塩素処理を実施し、水道水質基準に適合した安全な水を供給しております。

### ○須貝委員

取りあえず塩素処理で除去できるのではないかという見解ですね。また私もほかの事例も含めてどうなっているのか勉強して、またぜひお聞きしたいというふうに思います。

言えば切りがないのですけれども、今回こういうような実態を踏まえて、リスクマネジメントを取り入れた水安全計画を策定し、運用するというふうにより上下水道ビジョンに書かれているのですが、この観点から、ここまでの議論に対してどのように考えるか、お答えいただけますか。

### ○（水道）水質管理課長

水安全計画は主に現行の水道法に基づいた項目について、管理・対応をしているものを策定しています。そのため、今後、国などから、新型コロナウイルス感染症に対する内容の指導等がありましたら、検討をする予定であります。

### ○須貝委員

冒頭に水道局長からお話しいただきましたけれども、最後にもう一度アフターコロナの事業戦略について、水道局長の今思うところをお話しただいて、また機会を改めたいと思います。

### ○水道局長

ただいまの須貝委員から、新型コロナウイルス感染症対策についての御提言であったり、御意見であったり、御指摘をいただき、今後、我々もいろいろと研究してまいりたいという部分はあるのですけれども、最後の質問ということで、新型コロナウイルス感染症後の経営戦略ということでございますが、まず現状の経営戦略については、令和元年度に策定いたしました第2次小樽市上下水道ビジョンに定めた経営方針に基づきまして、事業運営をすることによって、人口減少により料金収入が減少する中においても適切な維持管理を行うことができる。

それと、計画的な老朽施設の更新、また、排水管等の耐震化を進めること、さらには、企業債残額の管理を行いながら、計画期間の10年間においては、料金改定を行うことなく、安定した経営ができることを戦略として位置づけてまいりました。

しかし、御存じのように、今回の新型コロナウイルス感染症の影響によりまして、料金等の収入が大きく減少しておりますので、今後は上下水道ビジョンの計画期間の中間時点での財政計画の見直しが必要になってくると思います。見直しの中で、災害時に給水不能となった場合に、事業運営が可能な保有資金はどれくらい必要なのかであったりとか、料金改定の時期についても明確に定めることが必要になってくると思います。

上下水道事業は今回のコロナ禍の状況では、感染予防対策の基本となる衛生環境を保持するためには、重要な事業であるということを我々も改めて再認識しているところでございます。このためにも、新たな数値目標等の戦略を明確にいたしまして、安定した事業運営、それと安定した事業経営につなげてまいりたいと考えてございます。

### ○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

公明党に移します。

---

### ○千葉委員

#### ◎マンションの管理の適正化の推進に関する法律について

それでは初めに、マンションの管理の適正化の推進に関する法律に基づいて何点かお伺いしたいと思います。

これは、令和2年6月にマンションの管理の適正化の推進に関する法律及びマンションの建替え等の円滑化に関する法律の一部を改正する法律が成立をして、令和4年に施行されるというふうに出ておりました。マンション管理適正化法が制定されたのは平成13年ということで、このときの日本のマンションの平均築年数が築13年程度でありましたが、現在は既に平均で築25年程度とされています。その中でも、大都市圏ではマンションの建設が進み、国内のマンション数は現在650万戸で住民は1,500万人を超え、国民の1割以上が居住しているそうです。小樽市内にも築年数が平均以上の分譲マンションというのはあると思われ、今回は改正したマンション管理適正化法について何か御質問させていただきたいと思います。

マンション管理適正化法が生まれた背景と今回の改正について、ポイントをできるだけ簡単に説明をお願いしたいと思います。

#### ○（建設）建築指導課長

まずマンションの管理の適正化の推進に関する法律ができた背景というのを説明させていただきます。

今ほど委員からお話がありましたけれども、土地の高度利用が進み、マンションが急激に増えていったというような背景がありまして、マンションの重要性が増大する一方で、様々な問題が出てきたということがあります。例えば、管理費の滞納ですとか、管理組合の運営に関してのトラブル。また、雨漏りや水漏れなどの建物の不具合に関するトラブル、そして騒音などの居住者間のマナーといった、様々なトラブルがマンションができたことによって発生することになりました。そのため、マンションにおける快適な居住環境と良質な住宅ストックとしての維持・保全のためにも適切なマンションの管理が必要なことから、管理組合の支援などを規定したマンション管理適正化法というのが制定されたということでございます。

今回の改正ポイントなのですが、今後、建築年数を経たマンションというのが相当数増加するというところで、委員からもお話がありましたが、その維持管理の適正化の取組を進めるために、この改正がございました。

主な改正内容としましては、国によるマンションの管理の適正化の推進を図るための基本的な方針の策定。そして、都道府県とか、市町村ですけれども、地方公共団体によるマンションの適正化に関する措置が規定されたと。具体的には都道府県や市町村がマンション管理適正化推進計画制度というのをつくることができると。管理の適正化の推進を図るための施策に関する事項等を定める計画を任意で作成することができるということになっています。これは任意であり、できる規定なのです。

また、管理計画認定制度といたしまして、都道府県とかがマンション管理適正化推進計画を作成した後、適切な管理計画を有するマンションについて認定できると。認定制度ができたということでございます。

また、管理適正化のための推進、助言等ということで、管理の適正化のために必要に応じて、管理組合に対して、行政が指導、助言等ができるというようなことが主な改正点でございます。

#### ○千葉委員

まず小樽市内の状況についてお伺いしたいと思うのですが、市内のマンションで築40年以上、また30年以上、20年以上、築年数ごとに棟数と戸数が分かればお示しをお願いしたいと思います。

#### ○（建設）建築指導課長

市内の分譲マンションの状況ですけれども、令和3年6月時点で報告させていただきます。

まず築40年以上というのが1棟、48戸。30年から39年の築30年以上が43棟、1,644戸。築20年以上が39棟、1,749戸ございます。

#### ○千葉委員

今築20年以上でお答えいただいたのですが、居住者数というのは把握されているかどうかについてはいかがですか。

○（建設）建築指導課長

居住者数までは市で把握できておりません。

○千葉委員

分かりました。

これは、築10年以上ですとか、それ未満も加えると、人口に対しては、もしかすると1割ぐらいは国の試算と同じように、市内の方々がマンションにお暮らしなのかというふうにも推察されるようです。

今回の改正なのですけれども、先ほどポイント等をお話いただきましたが、建物の老朽化と、小樽市は特に顕著だと思うのですが、居住者の高齢化ということで、二つの老いの進行でマンション管理の課題がさらに顕在化してきているというふうに思っています。

小樽市の住宅マスタープランにありますけれども、今まで本市が行ってきたマンションの適正な維持管理に対する事業にはどのようなものがあるか、説明をお願いしたいと思います。

○（建設）建築指導課長

住宅マスタープランに記載がありますマンションの適正な維持管理ということですが、まず建築指導課が窓口となってございまして、そのマンションに対して何らかの相談があれば受け付けて対応をするということでございます。

また、北海道と公益社団法人北海道マンション管理組合連合会と小樽市で共催して、北海道マンション管理講習会というのを年1回開催しているところです。講習会において、マンションを取り巻く最近の情勢など、情報提供し、勉強会を開催しているところでございます。

○千葉委員

今説明のあった事業で相談について、過去3年の相談件数と、主な内容についてお聞かせ願えますか。

○（建設）建築指導課長

マンションに関わる相談ということなのですが、過去3年におきましては、特にございませんでした。

○千葉委員

いろいろ問題がある組合のお話も聞いたことがあるのですが、なかなか市にはそういう相談件数がなかったということで、そういう場所があることも、もしかすると、自分たちの持ち物という意識が高くて、知らない方も多いのかというふうに思います。

市内のマンションで今もお話ししましたが、管理組合ではいろいろな問題を抱えているというふうに思っています。

小樽市としては、市内のマンションの適正管理・維持について、どのような課題があると整理をされているのかお伺いします。

○（建設）建築指導課長

やはりこれから老朽化していくマンションというのは増えてくるだろうということは予想されます。今後それらに対するマンションの大規模修繕ですとか、改修などを各管理組合で積立てをしていると思いますけれども、先ほどありました人口減少によって、入居戸数の減少、空き室の増加ですとか、また入居者の高齢化など、収入減によって、管理費の滞納ですとか、また物価の上昇などによって、修繕の計画というのが予定どおり進まないという場合も想定されます。そんなときに、今のマンションの適正な維持管理というのは支障を及ぼすのかというふうにも思っております。

また、先ほど年1回開催する北海道マンション管理講習会というのをやっていると説明しましたが、講師の方というのも話されていましたが、大規模修繕や改修等の体制づくりということで、今のマンションの管理組合というのは、管理会社任せというところが多いというようなお話がありまして、マンションの住民の方々が理事会



とか、管理組合とか、主体的にそういったことに関わっていくことで、修繕費とか、費用面でも抑制できるというようにお話をされていまして、そういう意味で適正な維持管理というのは住民の意識醸成というところも課題の一つかというふうに考えてございます。

**○千葉委員**

今お話もありましたけれども、友人、知人と話をしている、私が住んでいるところでも大規模な修繕がありました、友人などにここの修繕はどうなのとか、持ち出し幾らになるのかなとか、いろいろ会話の中でも分からないという友人、友人が多くて、結局今お話があったように、管理会社任せといったところがあります。

今いろいろマンションの管理の適正化の推進に関する法律ができたので、管理会社、そういうディベロッパーに頼んでも、マンションの資産だとか、別勘定でやってくれているので、その会社が潰れたからと言って、何か大きな問題になるということはあまり今はないのかというふうに思いますけれども、本当にそういう答えが返ってくること自体が私自身も怖いなというふうに思っています。これは、私自身のところが管理会社から自主管理にしたという経緯があった中で、本当にいろいろな経費も全然違うし、管理人のお仕事ですとか、本当に複雑で一人一人の意識を変えていかないと、自分の資産の価値も下がっていくというお話も聞きましたので、本当にそういう意識を高めていかなければならないというふうに思います。

これは、今お話があった市内のマンションの管理形態というのは現状どのようになっているのか、その辺については把握されていますでしょうか。

**○（建設）建築指導課長**

マンションの管理形態というお話でしたけれども、我々が調べてみたのですけれども、一定規模以上のマンションは建築基準法に基づいて、定期調査の結果について我々に報告をしてもらうということがあります。その定期報告の中で、基本的に所有者である管理組合が報告してきている状況が見受けられます。報告書だけで自主管理なのか管理会社なのか、委託なのかというところは正直分からないところでして、市として現状を把握できておりません。

**○千葉委員**

現状把握できていないということは、もしかすると、管理組合での総会とか、きちんと行われているかどうかも確認もしなければいけないかというふうに思っています。

今回の法改正で、先ほどポイント等を御説明願いましたけれども、改正前より、より積極的に各自治体が管理組合などに関わっていくことになるというふうに受け止めています。小樽市のお考えはどうか、お聞かせ願えますか。

**○（建設）建築指導課長**

現在の小樽市の関わり方は先ほど話しました都市計画マスタープランにあるような形で、市民への情報提供ですとか、相談対応、また関係団体等の協力、連携ということで取組を行っているところです。今後、改正法が施行された中で、国の基本方針が正式に示されるというようなこともございますので、市としてどのような関わり方、もう一歩踏み込んだ対応ができるかどうかということも含めまして考えていきたいと思っております。

**○千葉委員**

国土交通省の基本方針が策定されて、先ほどの冒頭でもお話ありましたけれども、地方公共団体がそれに基づくマンション管理適正化推進計画を策定できることになっています。

北海道は今後策定をしていく予定と聞いておりますが、小樽市の策定のお考えについてお聞きます。

**○（建設）建築指導課長**

改正法の全面施行というのが令和4年4月ということですので、今後、国ですとか、北海道の動向を注視しながら、全道の行政庁会議というところもございますので、そういった他の行政庁との意見交換を通じて、情報収集ですとか、共有を図りながら、その上で策定の必要性などについて考えていきたいと思っております。

## ○千葉委員

マンション自体は大きな建物ですけれども、やはり壁などが剥がれ落ちたとか、近隣住民にいろいろ迷惑をかけることも考えられますし、まちづくりの一つとして、しっかり取り組んでいただきたいと思います。

先ほど言った都市計画マスタープランのアンケート調査の結果では、「今後推進すべきと考える重要な住まい施策は」との問いに、1割の方が「マンションの適正な維持管理」と答えています。アンケートの中では一部で非常に少ないというふうに感じますけれども、この課題についてはスピード感を持って臨んでもらいたいというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

## ◎水道料金のスマートフォンアプリによる決済について

それでは次ですが、水道料金の決済についてお伺いをしたいと思います。

スマートフォンのアプリでの決済についてですけれども、昨年11月検針分の上下水道使用料の支払いからスマートフォンのアプリを使ってできるようになりました。半年たちましたが、改めて導入の理由について、説明をお願いしたいと思います。

## ○（水道）業務課長

導入理由につきましては、支払い場所の制約がない利便性の向上によるお客様サービスの向上や、非接触による新型コロナウイルス感染症予防及びキャッシュレス決済の促進を目的としており、既に水道局ではコンビニ等による料金収納を行っておりますので、アプリ決済を利用するための新たなシステム改修費用などの負担がなかったことから、スマートフォンなどのアプリを利用したキャッシュレス決済を導入いたしました。

## ○千葉委員

本当に時代だなというふうに、超アナログな私は思っているわけでありましてけれども、納入通知書を年間9万3,000件発行しているということで、まだ期間は短いですが、スマホ決済の利用件数などの状況は、現在どのようになっているのか御説明をお願いします。

## ○（水道）業務課長

利用状況につきましては、スマートフォンなどでのスマホアプリ決済を令和2年11月18日から導入いたしました。納入件数で申し上げますと、令和2年度に納入通知書でお支払いいただいた全件数が、過年度も含まずと9万4,000件余りになります。

そして、納入後スマホアプリ決済利用件数は、令和2年11月18日から3年3月31日までの約4か月間で482件となっております。また、3年4月、5月の2か月間の利用件数は合計352件となっております、僅かですが、増えてきております。

## ○千葉委員

徐々に増えていくのかというふうに思いますけれども、ポイントが付与されるというメリットがあるので、実際口座振替から若い方などはスマホアプリ決済に変更する使用者が増えることも予想されるが、今お話のあった482件、352件。

口座振替からスマホアプリ決済に変更したというような傾向としてはいかがですか。

## ○（水道）業務課長

割合につきましては、令和2年度では口座振替払いであったお客様がスマホアプリ決済を利用された件数は47件でございました。口座振替のお客様は約3万9,000件いらっしゃいますので、移行する方は多くないというふうに考えております。

また、4月、5月につきましては、口座振替からスマホアプリ決済を利用された方は、数字的には押さえてございません。

○千葉委員

少し気になるのは手数料の関係です。実際に口座振替の場合とスマホアプリ決済で、市の負担にどのような違いがあるのか、説明をお願いしたいと思います。

○（水道）業務課長

経費につきましては、口座振替払いの1件当たりの手数料は税抜きで10円でございますが、スマホアプリ決済は納入通知書1枚当たりの用紙代が税抜きで5円、郵送代が59.22円、収納手数料が税抜きで50円となっております。スマホアプリ決済のほうが約104円高くなってございます。

○千葉委員

本来であれば、納入通知書の人がどんどんスマートフォンアプリに移行していくというのが望ましいのかと思うのですが、時代なのでアプリでの決済が増えていくのかというふうに思っていますが、スマートフォンのアプリに口座振替から変更する利用者が増加した場合は、スマホアプリ決済を導入したことで、市の負担が当然に増えることとなりますけれども、その辺についてのお考えというのはどういうふうに考えているのか、お聞かせ願いたいと思います。

○（水道）業務課長

スマホアプリ決済が増えた場合の考え方としまして、水道局としては経費の安価な口座振替払いを推奨しておりますが、お客様サービスの充実や利便性の高いスマートフォンなどのアプリによるキャッシュレス決済は時代の流れというふうに考えてございまして、スマホアプリ決済につきましては、若干でございますが、収納率の向上になっているものと考えてございます。

○千葉委員

できれば先ほどもお話ししたように、口座振替の方は乗り換えずにお願いをしたいというふうに考えていますけれども、口座振替に対しての割引制度など、いろいろ工夫も必要なのかというふうに思っておりまして、割引制度のメリットを持たせるなど、具体的なお考えが現時点であればお聞かせ願えますでしょうか。

○（水道）業務課長

確かに口座振替割引制度につきましては、札幌市をはじめ道内主要都市ではまだ導入しているところはございませんが、正確に何都市かは把握しておりませんが、道外では東京都を含めて導入している都市がございます。

口座払いの促進や経費の安価な口座振替払いのお客様離れを防ぐためにも、割引制度というのは大変、魅力的な制度でございますが、先ほど申し上げましたとおり、口座振替払いのお客様が約3万9,000件ほどいらっしゃいますので、割引を導入いたしますと減収額も大きいことから、口座振替払い利用のお客様サービスへのメリットなどの充実面も含めて、今後も調査・研究を続けてまいりたいと考えております。

○千葉委員

スマートフォンではこれだけ手数料がかかって、プラス口座振替で割引制度などを設けますと、経費がかかって仕方がないというふうにもつながりかねないので、まずは口座振替の方はそのまま、今、納入通知書で払っている方は便利な口座振替も積極的なPRの中で、推進をしていくことが必要かというふうに思っています。人口減少ですとか、今後の経済活動も含めて不安要素がいっぱいあるので、費用対効果をなかなか見極めるというのは難しいかというふうに思いますけれども、時代としては、やはりアプリですとか、そういうふうに進んでいくと思いますので、研究・検討を今後ともよろしくお聞かせ願いたいというふうに思います。

◎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

次に、報告の中で、水道料金、下水道使用料について報告がありましたので、これも簡単に何点かお伺いをしたいと思います。

小樽市では、第2次小樽市上下水道ビジョンで、昨年から新型コロナウイルス感染症の感染拡大による収益の落

ち込みで、ふだんから使用していない分の料金等まで支払うことに不満を持っている市民からいろいろな意見があって、分かりやすい料金体系ということで研究をして、基本水量、基本料金の見直しの時期について検討を重ねてきました。上下水道ビジョンができて、いよいよ見直しにゴーサインが出せるという時期に、このような事態になり、私自身もそうですし、職員の皆さんも歯がゆいというか、もどかしいというか、同じ思いだなというふうに思います。

財政収支の見通しの試算の条件ですが、この中に「令和4年度から5年度にかけて徐々に収益が回復する想定」ということがあります。これについて、徐々に収益が回復するところをもう少し詳しく説明をお願いしたいと思います。

#### ○（水道）総務課長

この試算の条件をどういう見方をしたかという部分かと思えますけれども、今までは一般家庭用の家事用に関しても、人口減少に伴って右肩下がりであると。業務用に関しても、横ばいか、若干右肩下がりという傾向があった中で、令和2年度に関しては、新型コロナウイルス感染症の影響もありまして、家事用は基本料金という部分では、やはり同じ傾向ではあるのですが、超過して使う方が増えたということで、超過料金の部分で2年度は元年度と比べまして、6%台くらいの伸びになっております。その一方で、業務用の超過の使用分というのが、元年度の実績に比べますと、水道だと20%くらい落ちています。下水道のほうでも15%くらい落ちているという状況でございます。

3年度の予算のときには、家事用の伸びがそのまま続くかどうかというところがあって、抑えぎみで見た部分もありつつ、業務用もすぐには回復するという状況にはならないということで、そこは総合的に考えると、3年度は2年度とそんなに大きく変わらないという見通しではあったのですが、4年度、5年度ということで、徐々に状況は改善していくことで、先ほど水道で20%ぐらいいま落ちたということもありましたけれども、4年度、5年度にかけて回復をして、これが10%減ぐらい、新型コロナウイルス感染症拡大前の状態の9割ぐらいのレベルまでは何とか回復してくれればというふうなことで、そういう条件で試算をしたという状況でございます。

#### ○千葉委員

今までの報告では少し悪くなると、ぐっと収支のグラフが下がって、少しよくなるとまた全然違う動きだったので、どのような試算をされたのかということでお聞かせ願いました。

試算の結果ですけれども、年度末の資金不足は昨年報告があって、9月から11月にかけて少し回復しているときと状況が似ていますが、緊急事態宣言下で、例年であれば観光客が多く訪れる季節のいいゴールデンウィークから、全くそれが望めない状況で、ホテルなども一部、一定期間休業するというのも市内ではありました。

この状況で、5月、6月、数字的には把握されてはいないかと、かなり業務用は悪くなっているのではないかと、いうふうに思っておりますけれども、収益状況を加味すると試算結果にどのような影響が出るとお考えか、その辺についてお聞かせ願いたいと思います。

#### ○（水道）総務課長

5月、6月の状況が悪いというのは、実はちょうど昨年の5月、6月というのも、やはり緊急事態宣言などがあって、令和2年度の中では一番、上下水道の使用実績が落ち込んだ時期であったのです。そのときは、それがいつまで続くか正直分からないという状況であったので、それがずっと続いたら困りますよ、回復した段階で、この状況であればこれくらいですよというふうな試算をその都度お示してきた部分というのはありましたけれども、先ほどの見通しの試算の仕方ではありますが、まずは、5月、6月が仮に悪化をしたとしたときに、令和3年度の状況が果たしてどのくらいになるのかということだと思っております。

これが4月よりもさらに状況が悪化するということがあって、それもずるずると今年度いっぱい引きずってしまうというようなことがありますと、令和3年度の実績を踏まえた上で、4年度以降の収支を改めて見直しを見直す

ということになりますので、当然そこが影響をしまして、先ほど報告の中では、例えば水道料金が12年度に資金不足となる見通しだというお話をしましたけれども、さらにそれが早まって11年度、10年度に早まってしまうというようなことも、もしかしたらあり得るのかというふうには思います。

ただ、現在ワクチン接種が進んでいるという状況もあって、必ずしも今年度、今の厳しい状態が1年間ずるずるいくということにはさすがにならないのではないかなと、これは期待を込めてでもありますけれども、ということを考えますと、今年度の後半から終わり頃には、その辺の状況の改善が見られましたら、そこまでのひどい落ち込みということにならないで、報告資料で先ほどお示ししたような資金収支の見通しとほぼ同レベルか、もしより状況がよくなれば、これよりも改善してくれるかというふうには思っているところでございます。

#### ○千葉委員

今後の進め方ですけれども、報告があったように、現在の感染拡大の状況を見ると、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に改定に踏み切れる状況にないため、引き続き状況を注視することとしたいということで、ずっと来たわけであります。

それで、見直しの時期についてですけれども、水道局では、予定では今年度中に水道料金を見直す計画だったと思いますが、今年度は見直し実施時期について、今はもう6月なので、今年度はなかなか難しいのではないかと、断念せざるを得ないのではないかとこの感を強く持っていますけれども、その辺についてはいかがですか。

#### ○（水道）総務課長

スケジュール感というようなお話にもなるかと思うのですが、本当に最初の報告では、昨年度中に、改定の作業といえますか、そういうものを進めた上で、条例改正も昨年度中にさせていただいて、それこそこれくらいの時期や、もしかしたら引下げができればということで、最初は進めていたところでございますけれども、今はそれが進んでいないという状況でございます。仮に今日というか、この後すぐにでも見直しを再開しますということで、検討することを決めたとして、ここから動き出したとしても、これから改定案を検討しまして、夏頃に水道料金等審議会を開催しまして諮っていくと。秋ぐらいにはその答申をいただいて、それを踏まえて、第4回定例会になると思うのですけれども、そこに条例改正案を提案すると。そして、議決をいただいたとして、その後、周知期間等を考えたら、やったとしても、最速で来年度の4月からできるのかなと。それであればどうかということぐらいなので、現実問題として今年度中、例えば1月から引き下げますと、そういうようなことはスケジュール感を考えても、現実的には難しい状況かというふうに思っております。

#### ○千葉委員

分かりました。

本当に分かりやすい料金体系、我が党としても進めてきた経緯がありますので、非常に残念かというふうに思いますけれども、何といたっても資金不足の時期だけは前倒ししてほしくないというふうに思いますので、しっかりまた、コロナ禍ではありますが、バランスを見ながら、議会自体も、水道局の皆さんも注視をして進んでいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

#### ◎並行在来線の検討状況について

次に、並行在来線の検討状況について若干報告がありました。これは今までも定例会でいろいろ議論があったと思いますが、何点か伺いをしたいと思います。

報告の中で、沿線自治体として一番気になるのが、ここにあるように、国や北海道の補助金の内容と負担割合だというふうに思います。これを示せる時期はいつ頃になると聞いているのか伺います。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まず国や北海道の補助金などを考慮した試算なのですけれども、こちらは北海道新幹線並行在来線対策協議会で今検討を行っております。数字については、9月をめどに地域交通の確保方策の方向性を協議会の中で確認すると

なっておりますので、それまでには示せるものと考えております。

次に、沿線自治体の負担の割合についてなのですが、負担割合についてはまだ協議会の中では、議論はされておられません。先ほど報告した収支不足、赤字の金額を報告いたしました、この数字というのは北海道と沿線自治体で負担すべき金額の合計だというふうにお考えいただければいいと思うのですが、現状では、ここから想像するしかないというところですが、負担割合についていつ頃議論するのかと、いつ頃出てくるのかというのは、まだ未定なのですが、恐らく来年に地域交通の確保方策決定するとしておりますので、その際には議論も行うのではないかとこのように想定しているところでございます。

#### ○千葉委員

一番知りたくて、それを知ってから方向性を沿線自治体は示すのが順番ではないかというふうに思っていますが、そういう状況ではないということでもあります。

また、今回の報告の中の主な意見の中に、地域住民の理解が必要で議論の状況を積極的に公開してほしいというふうな要望がありました。

実際に沿線自治体が地域住民に北海道新幹線並行在来線対策協議会での内容等を示す説明会など、開かれるスケジュール感についてもお示し願います。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

説明会のスケジュールなのですが、こちらは9月めどの方向性、確認後ということになっておりまして、10月以降に各沿線自治体で住民説明会を行うということで北海道新幹線並行在来線対策協議会ではスケジュールを確認しております。

小樽市において、いつ行うかというのは、まだ詳細未定なのですが、年内には実施できるように準備を進めたいというふうに考えております。そのほか、御理解いただくためには、やはりまず情報共有が大切だと思いますので、広報やホームページ等で随時、情報提供を行ってまいりたいと考えております。

#### ○千葉委員

この時点でも自治体としての負担割合というのは出てきていないという状況なので、本当に早く出してほしいという率直な思いがありますので、その辺については意見として伝えていただければというふうに思います。

それから、三つ目の主な意見で、連節バスということで御意見が出ているのですが、実際に余市一小樽間で走行が可能なのかどうかについてお伺いしたかったのですが、どうなのでしょう。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

連節バスについて、余市町から意見があって、北海道が情報収集中だというふうはこちらで押さえているところなのですが、情報収集の結果を待って、余市一小樽間で導入が現実的なのかどうか判断することになると思うのですが、今の認識としましては、本州で導入事例はあるようなのですが、余市一小樽間となりますと、坂道や寒冷地対応などが課題になってくるのかというふうに考えております。

#### ○千葉委員

あのような長いバスが本当に走ったら驚きだなというふうに思っています。

次に確認なのですが、今後の協議の進め方ですが、まず長万部一余市間に関してはJRかバス、余市一小樽間については、プラス第3セクター鉄道とバスの選択があるということで理解してよろしいのですよね。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

そのとおりでございます。

#### ○千葉委員

もう一つ確認なのですが、余市一小樽間について、両自治体が鉄道とバスという三つ目に示した案を進めたいと考えても、他の沿線自治体の了承がないと進めないというふうに考えていいのかがどうかはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

基本的には北海道新幹線並行在来線対策協議会で仮に3案がいいということになれば、それは協議会に参画する沿線自治体全部の合意をいただくということになります。

○千葉委員

ということは逆に3案を余市町と小樽市が望んでも、ほかの自治体が北海道新幹線並行在来線対策協議会の中で反対意見があれば、進めないこともあり得るということによろしいのですよね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

北海道新幹線並行在来線対策協議会の意思決定の在り方としては、その可能性もあるところではございますけれども、昨年度、協議会で行いました調査事業の中でも、利用人数の多い余市－小樽間、それと道南地域では新函館－北斗間は別途、収支を計算するという事になっていきますので、そういうやり方としては、皆さん、各沿線自治体、御理解いただいているものと考えています。

○千葉委員

余市－小樽間というのは、少し時間をかけて個別協議するというふうにお聞きをしていますけれども、実際に余市－小樽間、現在課題として挙げられていることというのは、どういうことがあるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まずは、やはりほかの区間の違いとしましては、比較的、輸送量が多いということ。それを今ドライバー不足と言われている中で、バスで対応可能なかどうか。それに関連してBRT、バス高速輸送システムですとか、連節バスとか、そういった輸送需要に対応できる方策の検討。

あとは鉄道維持の方策を検討ということにもなるのですが、その中で今、倶知安駅に長万部－小樽間全体の信号設備を制御している設備があるそうなのですが、仮に第3案でいくということになりますと、それを余市－小樽間のどこかに持ってこなければならぬということで、どういった設備が必要なのかどうか、そういったものも検討課題になってくるのかなと考えております。

○千葉委員

本当に報告の中身を見ても、今までの議論を聞いても財政負担だけを考えると、バス運行が望ましいという考えになってしまうのかというふうに思いますけれども、小樽市としては、余市－小樽間の塩谷駅がバス転換になると、非常に心配をされます。

この塩谷駅の乗降客数について押さえられていますでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

乗降客数なのですが、昨年度の北海道新幹線並行在来線対策協議会の調査で、実は新型コロナウイルス感染症が拡大しているということで、実際に調査員が現地でカウントするという方法が取れませんでした。それで、過去のデータなり、JR北海道からの提供データなりで推計したり、いろいろ補正したりして、それで今回、旅客流動調査の数字を出しているのですが、その数字で申し上げます。

塩谷駅の乗降客、まず種別で申し上げます。通勤定期が、端数も出ているのですが34.6、通学定期が12.8、定期以外の利用者93.6、合計しまして141.0となっております。これが乗降客、乗った人数、下りた人数の合計ですので、利用者数とすれば大体半分の70人程度というふうに考えられます。

○千葉委員

最後にしますけれども、バス転換になるとすると、そこを利用している方が駅の山側に住んでいる方とか、逆側に住んでいる方なのかなと想像ができるのですが、今、地域説明会などを行っていく中で、ここを利用する方々については、時間帯ですとか、目的をいま一度しっかりと調査をしていただきたいということと、丁寧に意見を聞く場を設けていただきたい。アンケートを取ることももししっかりと考えていただきたいと思いますが、最後に

見解を聞いて終わりたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

確かに現在の鉄道を利用されている方の足の確保、バスなのか、鉄道なのか、いずれにしても現在の利用している方の足の確保というのが大切だと思っておりますので、特に仮にバスとする場合には、現在のバスルートから離れておりますので、塩谷駅周辺の方たちの意見をしっかりと聞いていかなければならないと考えております。

まずは、10月以降に予定をしている住民説明会の中で御意見を伺いたいと思っておりますけれども、その後も時間とか目的ですとか、できるだけ利便性を確保できるように、御意見を伺いながら進めていきたいと考えております。少しまだ具体的な手法については、これからの検討課題とさせていただきたいと思っております。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後3時29分

再開 午後3時46分

○委員長

それでは、休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

立憲・市民連合に移します。

---

○林下委員

◎並行在来線の検討状況について

これまで道南いさりび鉄道や鉄道の廃止とバス転換の事例を参考にいたしまして、小樽市としての論点整理や、北海道に対する確認が必要と思われる点について幾つか質問をさせていただきたいと思っております。

まずは、長万部一小樽間の収支予測調査結果が示されておりますけれども、これによりますと基本的に並行在来線の転換に国やJR北海道の支援がないという前提で30年間の試算が示されております。第三セクター鉄道では、926億9,000万円、バス運行では96億円、第三セクタープラスバスでは311億7,200万円の赤字が見込まれるということになっております。

3案で示されたその根拠の妥当性があるのかについてあるのか、私は疑問が生じていますけれども、小樽市としてはどのように受け止めているのか。

その上で3案の小樽市の負担は幾らになるのかお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まずは調査結果に対する小樽市としての受け止めなのですけれども、妥当性がどうかということでお答えさせていただきます。

このたびお示しました収支予測におきましては、収入は現在の利用者数を基に人口変化率などを加え、加味した将来の需要予測を出しまして、それを基にしたもの。支出についてはJR北海道の資料ですとか、並行在来線の先行事例などを基に算出したものでありまして、一定の根拠があることから地域交通の確保方策検討の基礎資料としての妥当性はあるものと考えております。

次に、小樽市の負担ということなのですが、まず北海道新幹線並行在来線対策協議会では補助金等も考慮して今後、収支の精査を行うこと。また、各沿線自治体がどのような負担割合になるのかまだ示されていないことから、本市の負担額が幾らになるのかということところは、まだお示しできないというところでございます。



○林下委員

赤字額が示されて、それぞれ自治体に単純に割り振りすれば出てくるような気はするのだけれども、そこはこれからいろいろな協議があるのだと思いますが、どの道を選択するにしても、市長の発言にありますように各自自治体の負担や利用見込み、さらには、まちづくりなどの戦略にマッチするかどうかで自治体の判断が大きく分かれてくるものだと思いますけれども、北海道との調整は、私は最初、非常に難航するのかなと思いましたが、北海道新幹線並行在来線対策協議会の新聞報道などを見ますと、鉄道存続を求めているのは余市町のみの印象ですけれども、そういう理解でよろしいでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

報道ではいろいろ出てございますけれども、この4月に行われた第8回後志ブロック会議では収支予測等の調査結果の報告、それと今後の進め方について協議したものでありまして、鉄道なのか、バスなのか、その複合型なのか、どれが望ましいかという協議はこれからでございます。今後、調査結果等を踏まえて検討しまして、9月をめどに北海道新幹線並行在来線対策協議会としてどれが望ましいのかという考え方を示す予定としております。

○林下委員

鉄道存続案の二つの案を見ますと、私は、直近で言えば並行在来線で道南いさりび鉄道との比較というのがあるのでございますけれども、それと比較すれば非常に高いのではないかという印象を受けます。これは貨物列車の線路使用料が見込めないというだけのことなのか。そういうことであるとすれば、いろいろな人の話を伺いますと客車だけを通した場合に、それほど線路に負荷がかからないので、つまりランニングコストも軽減されるのではないかという指摘がありますけれども、その点についてはどのようにお考えですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

御指摘のとおり今検討している長万部一小樽間いわゆる山線は貨物列車が走らない区間となっております、この貨物列車が走らない路線につきましても、路線の維持費というのは御質問にもあったとおり比較的軽くなるものというふうに考えておりますけれども、収支の全体としては線路の維持費が軽くなる以上に、線路の使用料が入らないことが収支に大きく影響しております、道南いさりび鉄道の令和元年度の収支を例に取りますと収入が約19.1億円、そのうち線路使用料が約15.9億円と収入のうちの8割以上を線路使用料が占めているという状況でございます。長万部一小樽間の試算ではこれが入ってこないために、道南いさりび鉄道と比べるとどうしても収支としては赤字が大きくなる。長万部一小樽間の試算においては単年度の収入は約2億円台というふうに大幅に少なくなっておりますので、その分赤字が大きくなっているものでございます。

○林下委員

算定根拠というのは、確かに貨物列車の線路使用料というのは非常に大きなウエートを占めているというのは私も意識はしていたのですが、ただ、余市一小樽間の鉄道を存続させるという案にもなった場合、これは初期投資に関わる非常に大きな要素にもなると思いますので、その点については、これからしっかり検証していただきたいというふうに思います。

もう一つは、私が、実は有珠山の噴火というのを経験をして、そのときには線路や高速道路、一般道も含めて大変な被害を受けました。非常に長期間にわたって鉄道も高速道路も復旧するまでに時間がかかったという経験があります。

現在も国内の研究者は、有珠山は百年に一度の確率で噴火が起きるといって予測をしておりますし、樽前山も活火山として警戒監視が続いているという意味で、北海道は危機管理の視点から鉄道という動脈をどう位置づけているのか、そういう意味では、北海道にも確認する必要があるのではないかと私は考えますけれども、その点についてどうお考えでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらは有珠山方面、海線被災時の代替路線として山線を考える観点が必要ないのかという趣旨かと思いますが、確かに全道的な見地ではそういう課題もあるものと認識しておりますけれども、北海道新幹線並行在来線対策協議会の小樽市が入っている後志ブロック会議では、あくまで長万部一小樽間、山線沿線の地域交通の確保方を議題としておりまして、いわゆる海線被災時の対応方策とは切り離して議論しているということでございますので、並行在来線の協議の中では、観点は今入れていないというところでございます。

○林下委員

確かにこれほどで議論されるべき問題なのかというのが私も非常に悩んでいるのですが、例えば新幹線の開通後に有珠山の噴火が起きたとか、そういうことを考えますと旅客はまず影響はないだろうと、バスも高速道路が延伸しているし、ほとんど動脈が寸断されることは旅客で見ればないと思うのですが、貨物はどうしてもやはり影響は避けられないというふうに考えますので、どうかその点についても一度やはり公の場でしっかり検証していただきたいというふうに思います。

それで今回の第8回ブロック会議の資料によりますと、北海道の判断では余市一小樽間は個別協議というふうに位置づけられておりますけれども、北海道から小樽市に対して何か検討を求められているような課題はありますでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

余市一小樽間のことに関しては、今後、北海道と余市町、小樽市の三者で協議を行うこととしておりまして、北海道から小樽市に対してということであれば、今求められていることは特にございません。

○林下委員

市長の本会議の答弁でもありますとおり、小樽市の財政負担が示されていないということで、どのような交通システムが提案されるかによって、小樽市としての判断もこれから大きく変わる要素があると思いますけれども、余市町から小樽市に対してどのような動きがあるのか、これは自治体同士の話ですから、何か支障があれば、その支障のない範囲でお答えをお願いいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

余市一小樽間の交通システム等も先ほどと同様、今後、北海道、余市町、小樽市の三者で協議を行うこととしておりますので、現時点で特に働きかけというのはございません。

○林下委員

私も前からこの問題についてはいろいろ勉強会などにも参加をしておりますけれども、やはり、いろいろと考え方が変わったり、あるいは前の町長と考え方が違うとか、そんなことも多少目立っているものですから、そういう点も含めてぜひ慎重に議論を進めていただければと思います。

それに関連して、余市町長のインタビュー記事を見ますと、JR北海道として線路を存続してほしい要素があるのではないか、つまりJR北海道が直営でやる方法もあるというようなことと、BRT、いわゆるバス高速輸送システム、両方で検討をされているようでありますけれども、国からJR北海道への支援策が示されているのであればこれは可能だと思います。しかし、本当に何の支援もないのだとすれば、BRTというのは、東日本大震災の際に三陸鉄道の線路が寸断をされて、それを復興するために、たしかこれがBRTだったと思うのですが、そのときの費用といいますか、これは線路を舗装してバス専用道路みたくして、そして鉄道の制御システムを入れて連節バスを走らせるとか、非常に高度なシステムだったと思うのですが、そういったものを導入するとすれば、非常に大きなお金がかかるというふうに推測をしますので、小樽市として、まちづくりを考えた場合、鉄道の存続とBRTの導入、その優位性はどのように分析されておりますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらら今後、北海道、余市町、小樽市の三者協議の中で、検討事項になってくると思われまして、今北海道が余市町からの依頼を受けまして、いろいろと情報収集している段階だというふうに認識しております。

これはいろいろ可能性を検討するうちのひとつだというふうに認識しておりまして、北海道の情報収集待ちということもありますので、現時点で本市でどちらが優位かという検討は行っておりません。

○林下委員

余市－小樽間が個別協議になったという理由は、乗降人員が2,000人を超えているということだと思われそうですが、ブロック会議の資料では鉄道設備は有償譲渡、国からの支援策についても明記されておりません。

この点については、あくまでもこういったことが基本ベースで進められていくのかどうか、どのような話になっているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

現時点でお示ししている数字としましては、検討の基礎資料として分かりやすさを重視するということで、国の支援策等も考慮しない単純な収支、初期投資、JR北海道からの試算の譲渡に関しても株式会社トーニチコンサルタントが試算した数字をそのままお示ししているというもののなのですけれども、今後の支援制度等も考慮して、収支については精査していくという予定にしております。

支援制度についても、鉄道の初期投資に対して地方公共団体が事業者、先ほどの資産の譲渡に関しましては、鉄道の初期投資といったものに対して地方公共団体が事業者に補助した場合、交付税措置があったりですとか、バスの運行経費に対しては国や北海道の補助などもありますので、そういった支援制度の説明は北海道からなされております。

○林下委員

私も、例えば先ほど申しましたように、道南いさりび鉄道のときと在来並行線という意味ではこれしか今のところ例がないのですけれども、いろいろ今まで鉄道を廃止してバス転換をした、ふるさと銀河線から、今の日高線から札沼線などいろいろ見て、国や北海道からいろいろな支援制度が適用されているということを考えますと、やはりそこは、しっかりこれから議論をしていかなければ、これを全部、地方自治体に負担を押しつけられたら、何もできないということになってしまうのではないかと心配がありますので、その点についてはしっかり議論していただきたいと思います。

それと先ほども少し申し上げましたけれども、BRTに転換をした場合、私も新交通システムとなると興味を持っていろいろなところの導入している自治体を見てきました。例えばBRTに相当近いのではないかとするのはガイドウェイバスというのがありまして、いずれにしてもバスと鉄道を合わせたようなシステムで、初期投資に非常にお金がかかるということが、どの交通システムを見ても同じ状況です。

ですから、やはりその初期投資に対する鉄道か、BRTか、どちらにしても、何とか国の考え方というものを引き出さないと、支援というものを引き出さないと、どちらも難しいのではないかと私は思うのですけれども、その点について少しお考えをお聞きしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

御指摘のとおりBRTを導入するにしても相当な初期投資というのは必要になってくるのだろうと思われまして。

ただ、こちらについては情報収集中でありますので、この実現の可能性などについては今後の検討課題なのですが、いずれにしても導入するとなればそれなりの費用、初期投資もランニングコストもかかってくると思いますので、その際はしっかり国にも支援の拡充を求めていくということになるかと考えております。

○林下委員

収支予測の前提として今、初期投資の話をしていただきましたけれども、例えば、ランニングコストだとか、

いろいろなことの比較で、どうしてもやはり従来の並行在来線の扱いと、今回どうも乖離があるというふうに思います。例えば、余市一小樽間のトンネルは7か所ございますし、橋梁、鉄橋とPC桁という橋があるのですが、土木の専門家だったら分かると思いますけれども、いずれも非常に短いです。したがって、例えば新たに鉄道を走らせるために補修するというのも、全部取り替えるわけではないですから、そういう意味では、初期投資も変わっていくのではないかとこのように私は思うのです。

やはり道南いさりび鉄道との乖離というのはどうしても気になるものですから、その点について何か北海道からの見解というのはありますでしょうか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

道南いさりび鉄道との比較という観点で詳細に分析したものではないのですが、御指摘のありました大規模補修のJR北海道が公表している資料、今後20年間でこれだけ大規模補修が必要だと出しているものを基にしております。現状では、これを信用するのが妥当なのかということでそれは収支に盛り込んであるところでございます。

あと、収支の中で少し大きいものとして、社員数、人件費もあるのですが、こちらについても今回の試算においては並行在来線の先行事例、道南いさりび鉄道も含めてなのですが、ほかの並行在来線の第三セクターの会社の先行事例などから設定したと聞いておりますので、確かにかなり大きい数字だとは思いますが、一定の根拠のある積算だということに認識はしております。

ただ、北海道新幹線並行在来線協議会では、これはある条件設定の基での収支の試算結果ですので、今後こういった条件設定の検討も含めて収支予測を精査する予定となっております。

#### ○林下委員

##### ◎新幹線建設工事に伴う発生土の判定ヤード及び仮置場の確保について

そうしたら、次の質問に移らせていただきます。

札幌トンネルの工事における発生土の判定ヤードの仮置場の確保について伺います。

まず市民生活の安全確保、漁業関係者の理解、立地企業の理解が前提となるとは思いますけれども、鉄道・運輸機構からはどのような認識が示されているのか、お示してください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

鉄道・運輸機構から今回の依頼の件ですが、これにつきましては事前調査に伴う協力依頼であります。現段階でこの場所に決定したということでは全くございませんが、鉄道・運輸機構から今回、依頼文書があった中には、こういったことが書いてありました。

「今後については現地の調査結果を基に安全対策等検討の上、港湾管理者との協議を踏まえ、判定ヤード及び仮置場としての使用について判断いたします。」とともに、「地域の理解を得るように進めてまいります。」と記載されておりますことから、そういった認識が示されているということで受け止めてございます。

#### ○林下委員

この場所は将来的に小樽市の行政区域に含まれることになると思いますけれども、想定される課題については小樽市は鉄道・運輸機構と協議していただきたいと思いますが、その点についてはいかがですか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

本市といたしましては、当該海面処分用地の後背地が本市の行政区域であるということとを考慮しまして、今後、鉄道・運輸機構が事業を進めていく場合には、安全対策や環境保全対策につきまして適切に実施されること、それとともに地域の一定程度の理解を得た上で進めるように鉄道・運輸機構には申入れをしていきたいというふうに考えてございます。

○林下委員

仮置場という条件は要対策土、無対策土とも含めていずれも最終処分場に搬出され、期限を設けてももとの更地に戻るといふ理解でよろしいですか。具体的なスケジュールがあればお示しください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

仮置場につきましては使用期間が終了した後、原状復帰を行った上で返却するという事を鉄道・運輸機構から伺っておりますので、そういうことになると思います。

それから、具体的なスケジュールという質問がありましたけれども、今の鉄道・運輸機構の希望としては、令和13年度まで用地を使用したいということでありましたが、これにつきましては今後、港湾管理者との協議によって定まってくるのではないのかというふうに認識をしております。

○林下委員

先般、渡島トンネルの要対策土の処分場で重金属のセレンが漏れ出したとして、掘削が中断したという新聞報道ございましたけれども、十分な対策が施されているはずのこういった施設で、これは本当にあってはならないことでありまして、この現実を踏まえて鉄道・運輸機構は徹底した原因の究明と再発防止策などとともに、情報の開示を求める小樽市としての対応が求められると思いますがいかがでしょうか。

さらに、鉄道・運輸機構が、行政との協議が調わない状況で事業を進めていかない、担保を求めていく必要があると思いますけれども、その点についてもお示しください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新聞報道にございました北斗市村山地区の件につきましては、本市といたしましても既に早急な原因究明と再発防止策の詳細な説明を鉄道・運輸機構に対して要請をしているところでございます。

それから次に、鉄道・運輸機構に対する担保の話がございましたけれども、国家事業の事業主体であります独立行政法人というところから担保を取るというのはなかなか少し難しいこととは思いますが、あくまでも我々地元自治体としての意見ですとか要望事項につきましては今後も申し入れていく考えでありまして、できる限り尊重していただけるようお願いをしているというところでございます。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

共産党に移します。

---

○小貫委員

◎水道管からの漏水について

まず、水道管の漏水についてですけれども、今年、立て続けに水道管から水漏れしているという相談がありまして、連日、水道局に電話してしまったのですが、この給水管の漏水については修理の責任は設置者ということになっているのですけれども、このことについて、どのように市民に周知しているのか、説明してください。

○（水道）水道事業課長

市民への周知につきましては、水道局の広報誌であります、水おたる、そのほかにホームページで給水装置の維持管理について所有者、使用者が管理しなければならないと分かりやすく図解してお知らせしているところでございます。

また当然の現地調査にも行きますので、その際に直接説明をして状況の理解をしてもらって対応しているというような状況になっております。

○小貫委員

分かりやすく図解して説明しているというふうには言っていましたけれども、周知は十分だなという感じはあるの

ですか。

○（水道）水道事業課長

特に広報誌でいきますと毎年、年に1回、ほぼ同じように図解していますし、範囲も書かれていると思うので分かりやすいかなど。

水おたるに関しましては、新聞を取っている方は必ず見られると思いますので、そうした意味でもホームページよりも見やすい状況になっているというふうに考えております。

○小貫委員

それで、ただ漏水してからだと困るのですけれども、漏水を事前に防止する対策というのはどのようにしているのか、実績も含めて説明してください。

○（水道）水道事業課長

漏水防止対策といたしまして、毎年、市内の配水池ごとになるのですけれども、漏水調査を実施しております。過去5年間の実績からしますと、平均になります。調査延長は年間で約90キロメートル、100キロメートルを目標にして大体組んでいますけれども、平均で90キロメートルです。漏水発見件数は約100件になっております。

○小貫委員

毎年100件の漏水が発見されているということですが、これはもちろん今年度も引き続き実施していくというふうに思うのですが、今年度の計画はどのようにしているのですか。

○（水道）水道事業課長

調査は配水池ごとになりますので、配水池でいきますと低区配水池、低区配水池というのは小樽市内かなり大きな配水池となりまして、地域的にいきますと小樽駅前の国道5号から海側と考えてくれればよろしいかと思えます。赤岩配水池は名のごとく赤岩、高島、祝津方面の2系統で約104キロメートルの調査延長を予定しております。

○小貫委員

それで、今そうやって漏水防止対策を行っているということですが、近年、給水管の修繕というのはどの程度あるのか説明してください。

○（水道）水道事業課長

過去5年の修理実績から見まして、平成28年度は200件ほどありました。それから、毎年、減少傾向にはありませんが、昨年度の実績からすると121件でございました。

ただ、修繕費につきましては材料費や人件費の高騰にもよりまして、なかなか減っていないような状況でございます。

○小貫委員

件数は減ってきているということなのですから、これをどう分析しているのでしょうか。

○（水道）水道事業課長

減ってきている要因といたしましては、毎年配水管整備事業を行ってまして、配水管の雪害に伴い公道部分の給水管、個人の給水管になりますけれども、それについても取り替えていますから、これが大きな要因の一つと考えております。

○小貫委員

それで他都市がどうなのかということなのですから、小樽市は御存じのとおり古いまちですから、老朽化したいろいろな管が入っているというのは分かるのですが、他都市のこういった漏水調査というのはどうなのか、押さえていたら説明してください。

○（水道）水道事業課長

札幌市など6市の状況は把握しております。それで、調査の延長はどちらかというと小樽市よりも長い状況にな

っております。漏水発見件数については、その割に多くはなく、比較的少ない状況になっております。

○小貫委員

小樽市よりも延長は長いと、これは最も延長が長いのはどこでどのくらいなのかというのと、件数についてはそれほど多くないという話がありましたけれども、これも最も多いところがどのくらいなのか、示してください。

○（水道）水道事業課長

最も多いのは、やはり札幌市になります。ただ、範囲も広いということもありまして、調査距離は長くなるのは当然かというふうに思いますけれども、小樽市ベース、年式、古さからすると函館市も結構長い距離を調査している状況にあります。

漏水の件数、発見件数は、比較的、小樽市よりは少ないような状況になっております。

（「最も多いところはどこで何件なのという質問だったのですが。」と呼ぶ者あり）

最も多いところは札幌市、漏水の一番多いところは、発見箇所は函館市となっております。

○委員長

件数は分かりますか。

○（水道）水道事業課長

件数は札幌市の延長距離が1,020キロメートルとなっていてまして、函館市の漏水の件数が多いのは202件となっております。

○小貫委員

先ほど平均すれば小樽市は大体100件程度の漏水の発見だと言っていましたから、それと比べると倍近く函館市は発見されているということなのです。同じく他市の例なのですけれども、メーターから配水管の間の給水管についてなのですが、これは小樽市は使用者もしくは設置者が負担していただいている部分ですけれども、他市のこの部分の修繕工事の費用負担についてはどうなっているのか、説明してください。

○（水道）水道事業課長

他市の状況からしますと、まず原則的に給水装置の維持管理については、所有者と言いつつも公道部分については小樽市も含めて全市が市の負担で行っているということになっております。

あと、その敷地内のメーター上流部については、札幌市のほか4市は市負担、苫小牧市が需要者負担というか、所有者負担という形になっております。

○小貫委員

今回連続して水道局にいろいろお話を通したということにも通じると、相当な負担であり、それに対応すること自体も結構大変なのだろうというふうに思っています。でも、ほっておくわけにはいかないと、水を出しっ放しにしておくわけにはいかないと、修繕を効率的に進めていくためにも、今4市でやっているということもありましたけれども、この費用負担の区分について、やはり見直しが必要なのではないかと思うのですが、ぜひ検討していただきたいのだけれどもいかがでしょうか。

○（水道）水道事業課長

今、委員のおっしゃったとおり、漏水したまま放置される場合もありますので、以前から対処しなければならぬという議論はしていましたが、1件当たりの修繕費、実績からいいますと約8万円くらいかかります。昨年の件数から考えますと年間約700万円くらい必要になります。

また、給水管は専用栓と共同管という使用の分類がありまして、使用形態の異なることから市負担の基準についても慎重に対応していかなければならないというふうに考えております。

○小貫委員

これ以上はやりませんが、他都市の少し詳しい状況ももう少し聞いてみなければいけないのではないかと

と思いますが、慎重にということなのでそれは議論していただければと思います。

◎陳情第9号行政財産に係る地方自治法の遵守及び条例の制定方について

次に、陳情第9号についてですけれども、これに妙見市場の部分が書かれています。この妙見市場についてなぜ建設常任委員会で議論するのかという部分もあるのですが、昨年の第4回定例会では、この工期は3月19日までという答弁がありました。まず状況を確認したいと思いますので、説明をお願いします。

○（建設）建築住宅課長

妙見市場C棟の解体工事につきましては、令和2年12月18日から3年3月19日を工期といたしまして、予定どおり終了しております。

○小貫委員

そして、そうやって工事が終わったら陳情者への説明を求めたのですけれども、これについて産業港湾部との連携を図った上で検討というふうに答えていたのですが、これについてはどうしたのでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

陳情者への説明についてですけれども、妙見市場の所管でありました産業港湾部から3月18日に陳情者へ解体した旨を報告しておりまして、陳情者も納得していたとの話を聞いております。

○小貫委員

納得していただいたということなので、これ以上は聞きません。

◎北海道新幹線並行在来線について

そして、先ほどから議論があります並行在来線の話に移したいと思います。

これは代表質問でもいろいろ細かく聞いたのですけれども、まず平成24年の整備新幹線小委員会において対応方針が示されたから認可着工時において必要な確認はなされているとの答弁だったわけです。

それに関して質問するのですが、まず21年12月の整備新幹線問題検討会議による基本方針について並行在来線の部分を説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まず平成21年12月24日付、整備新幹線問題検討会議における整備新幹線の整備に関する基本方針から該当部分読み上げます。

2の（3）当該地域における鉄道の在り方の検討というところで、「次の事項について、国、関係地方公共団体、JR等の関係者で、検討を行うものとする。」とありまして、その下に並行在来線の維持の在り方として「沿線自治体の同意によってJRから経営分離された並行在来線については、地域の足として、当該地域の力で維持することが基本となる。一方で、JRも当該地域における鉄道事業者として、経営分離後も並行在来線維持のためできる限りの協力と支援を行うことが求められる。こうした見地から、沿線自治体の要請があった場合には、関係者により必要な対策を検討するものとする。」とありまして、その下、その他のところに、「地方財政の厳しい状況に鑑み、整備新幹線の整備（並行在来線の維持を含む）に伴う地方負担の軽減について、整備新幹線問題検討会議等において、引き続き検討を行うものとする。」とあります。

○小貫委員

そういうふうに記載されていて、翌年の8月ですけれども、未着工区間の取扱いについてもどうなのか説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

それでは、平成22年8月27日付、整備新幹線問題検討会議の整備新幹線の未着工区間等の取扱いについてから読み上げます。

「今後、各線区について、建設中の区間にかかる課題も含め、さらに詳細な検討を行う必要がある。」と記載され



ていまして、その下に北海道新幹線の課題として、「①青函共用走行区間における運行形態のあり方」、「②並行在来線の経営のあり方」、「③最高設計速度（整備計画）の見直し」とあります。その下に、「上記検討を踏まえ、中略、将来に未解決の問題を先送りしないよう、着工に当たっての基本的な条件が確実に満たされていることを確認した上で着工するものとする。」とあります。

○小貫委員

そこで、この間いろいろと問題になっている平成23年の政府・与党確認事項についても同様に説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

それでは、平成23年12月26日付、整備新幹線の取扱いについて（政府・与党確認事項）の該当部分を読み上げます。

基本的な考え方としまして建設財源の話ですとか、事業期間、開業時期の設定の説明があった上で、「以上により、安定的な財源見通しを確保した上で、いわゆる「着工5条件」の残余の条件（収支採算性、投資効果、営業主体であるJRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意）を満たした上で、さらに各線区の課題」、これが先ほど申し上げた平成22年8月の課題になります。「これについて対応が示されていることを確認した際は、引き続き新たな区間の認可・着工を行う。」とあります。

○小貫委員

ここまでの流れを見てみると、この並行在来線問題というのは本来、先送りしないで、それを条件に着工してくるのだというのがこの時点での政府与党間での確認事項だったと私は考えているのですが。

その後、本会議で答弁があった整備新幹線小委員会というのが開かれています。先ほど答弁いただいたのが平成23年12月、この小委員会は翌月の平成24年1月です。

小委員会に付議された審議事項とは何なのか、説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

平成24年1月25日付で国土交通大臣から交通政策審議会会長に宛てた文書になりますけれども、「整備新幹線の収支採算性や投資効果の確認等について」という見出しがありまして、「整備新幹線の取扱いについて」、これが先ほどの平成23年12月26日の文書ですが、「こちらに基づき収支採算性や投資効果の確認等を行うに当たり貴審議会の意見を求める。」とありまして、そして、その内容が整備新幹線小委員会に付託されております。

○小貫委員

この問題はそこで並行在来線の問題というのは、今言われた審議事項の中に入っていたのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

並行在来線問題という形で議題に入っていたものではないのですけれども、平成24年1月27日の第1回整備新幹線小委員会の議事の中に「整備新幹線（未着工区間）における検討経緯等について」というものがありまして、その中に本会議の答弁で申し上げた確認事項が記載されております。

○小貫委員

その後が再質問のときのやり取りになるわけですが、それならば、そういった審議事項には入っていないが、資料に載っていたと、それで整備新幹線小委員会の中で、どのように並行在来線の問題が議論されていたのか、それについて説明していただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

第1回整備新幹線小委員会の会議録の中から該当部分を少し説明させていただきます。

未着工区間における検討経緯についての資料説明としまして、国土交通省から説明がありまして、並行在来線部分としましては、「並行在来線の経営の在り方に関しましては地元で調整いただいておりますので、それを見守っていこうということでございます。」という説明がありました。

それに対しまして委員の方から、並行在来線の経営分離に関して自治体の同意、こういったこともこの委員会の中でこういう方策があるではないかと、こういった可能性等についても議論して構わないのかという質問がありまして、それに対して国土交通省から「こちらに関しては現在営業主体、自治体等の関係を含めまして我々のほうで連絡を取り合っているところでございます。」と。そしてその後、「今回の小委員会におきましては年末の政府・与党確認事項に入っております収支採算性と投資効果を中心に御議論いただきたい。」という説明がありました。

○小貫委員

そういうことです。要は議論になっていないのです。はっきり言えば。

それで、もう一つ、本会議の答弁では対応方針が示され、必要な確認はなされているということなのですが、これはどのように確認されたと認識しているのか説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

明確にこれをもって確認されたという記録は見つけられませんでしたけれども、整備新幹線小委員会での説明がありまして地域の方針を見守っていくという説明があり、これに対して特に意見がなかったということと、先ほどの経営分離に関してということなのですが、これはもう我々でも連絡を取り合っているといったところで、既に地元で動いていまして、それを国ではもう連絡を取っているというような対応方針を確認しているということで、その確認をしているという説明がありまして、小委員会でも特に異論なく了承されたというふうに認識しております。それをもって必要な確認はなされているものと考えているという答弁に至ったものでございます。

○小貫委員

本会議の答弁をあれこれ言うつもりはないのですが、でも今のこの整備新幹線小委員会のやり取りを聞いていたら、とてもではないけれども、議論されていないと思うのです。少し話がずれますが、この時期は、いろいろ、少し政権があらだこちらだとなった時期なのだけれども、これは同じ政権だったのですよね。どこの政権でしたか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今は正確に把握しておりませんので、答弁を差し控えさせていただきます。

○小貫委員

政権が変わってそれで何かそこが曖昧になったのかと思ったのです。そういうわけでは恐らくないのだろうと思うのですが。

それで結局、並行在来線はどうするのかということが、曖昧なまま認可された。認可された後に政府・与党間の確認事項なので、並行在来線については議論はどのようなことがあったのか、少し説明していただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

全ての経過を拾い切れたわけではないと思いますが、平成27年1月14日の政府・与党申合せで、「貨物調整金制度について令和12年度までに線路使用料の確実な支払いを確保する、新制度に移行する。」とあるのを把握しております。

○小貫委員

なかなか十分な議論にはなっていないということで確認しました。

次に行きますけれども、有償譲渡の問題です。

先ほどもいろいろやり取りがありましたが、試算については適切であるというふうに答弁があったのですが、このときの私の質問は鉄道資産が、有償で沿線自治体に譲渡されることについてそれでいいと思っているのですかという聞き方だったので、改めてこの有償譲渡で鉄道資産を受け入れるということについての市の見解を示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

具体的な譲渡の条件というのは鉄道で行くという方向性になった後にJR北海道と協議して決まっていくものと

考えております。ですので、仮にの話になりますけれども、金額はともかくとして資産価値のあるものですので、これが有償であるということは致し方ないのかというふうに考えております。

○小貫委員

価値があるものは有償でも仕方がないということですが、それを沿線自治体が受け入れられる金額だというふう

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

初期投資の金額も含めてトータルで財政負担がどのくらいになるのかというのが、まず鉄道で行くのか、バスでいくのか、そういった方策が検討の重要な判断材料になってくると思っております。

初期投資の金額そのものが幾らでこの金額が受けられるのかどうかというのも含めて、今後の検討課題だというふうに考えております。

○小貫委員

今後の検討課題ということなのですが、先ほど来、政府の確認事項とかもいろいろ確認しました。認可自体の話を差し戻すべきだという議論にするつもりはないのですが、しかし並行在来線の経営分離については条件なのですよということをしておき、それは、だから変えられないのですというふうに言っていたのですが、同じ政府・与党の確認事項であった並行在来線の経営の在り方ということについては、これは議論されず地方に結局丸投げされたと思っております。

それで、やはりこの経過を押さえた上で先ほどの、沿線自治体でどういう並行在来線の在り方がいいのかというところを、やはりこの問題に臨んでいただきたいというのが質問の趣旨なのですが、これについては何か感想があればお答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

認可着工時の話でいけば、これもう並行在来線の経営の在り方は地域で考えるのだと、先送りということではなくて国においては地域で考えるのだという整理がなされたものだというふうに認識をしております。こういう整理はされているのですが、先ほどの平成21年の基本方針にもありましたが、国も検討に入るということで、国は決して責任を放棄しているわけではないと思っております。地域中心で考えてはいくのですが、国にも責任があるというふうには考えておりますので、引き続き地方負担の軽減、財政支援の拡充を国に求めていくことになるのだろうというふうに考えております。

○小貫委員

まあそういうことができないぐらいだったら、いっそのことやはり新幹線をやめたほうが良いというふう

◎新幹線建設工事に伴う発生土の判定ヤード及び仮置場の確保について

まず、この仮置場を石狩湾新港に置くという提案が今、鉄道・運輸機構からされているということなのですが、仮置き期間というのが何年になるのか、示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

現時点の鉄道・運輸機構のあくまでも希望ということでございますけれども、これにつきましては今後順調に行けばですが、令和4年度から13年度までの約10年間使用させていただきたいということで聞いておりますけれども、でもこれにつきましては、今後、港湾管理者との協議によって定まってくる事項であるというふうに認識をさせていただきます。

○小貫委員

仮置きと言うのだけれども、10年間仮置きとよく分からない仮置きなのですが、定義というのは何かあるのかと。法律だとか、手引だとか、ガイドラインだとか、そういったものは存在するのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

法律、法令等で仮置きの定義があるかということでございましたけれども、それについてはあるかないか承知していないところでございますが、一般的には、一時的な土砂を盛土等しまして、搬出が予定されているものというようなことを指すのではないのかというふうには受け止めてございます。

○小貫委員

それは搬出が予定されていれば、搬出されなくても仮置きということになるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

これも定義かどうかということでお答えさせていただきましたけれども、一般的には予定されているということですので、その履行が保証されているか云々は別といたしまして、基本的にはそこに永久に置かないというような形のものであるのだろうということを一般的には考えられるというふうに思っております。

○小貫委員

しかしそれは、あくまでも今、鉄道・運輸機構が、手稲山口地区に要対策土を持っていきますという予定があって、仮置きが受け入れられますと。恐らく手稲山口地区以外にもないとなかなか厳しいと思うのですが、その想定が崩れたら予定どおり搬出されるという話にならない可能性はあるということですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、これから事前調査をするので最終的に決まるかどうか分かりませんが、仮置場ですから最終受入地がなければ、仮置き地として決定がなされるかどうかは微妙なところになってくると思いますので、やはりその最終受入地のめどが立っているとか、そういうことがあって、このお願いというか依頼になったものというふうには受け止めてございます。

○小貫委員

説明の中では20キロメートル圏内で探したということなのですが、これなぜ20キロメートル圏内なのでしょう。それは何か法律で決ま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

これは、今細かい資料を持ち合わせていないのですが、基本的にはシールドマシンの1日当たりの掘削量が想定されていまして、その量から考えたときに1日当たりの搬出土量が想定されていると。その搬出土量を運ぶに当たって確保できるダンプ台数、それもこの時期というわけではないですが、ダンプ台数も確実に確保することがなかなか難しいのでしょうか。確保できるであろうダンプ台数を考えたときに、1日でそのダンプ台数を回して発生する土砂をさばくためには、やはりその往復してくる時間だとか距離が関係してくると。

そういった中で鉄道・運輸機構では一定程度の想定はありますけれども、その中で20キロメートル圏内であれば1日当たり発生する土量を確保できるダンプ台数で回して運べると。その距離以上ですと発生する土砂を1日でさばけないということになるということで20キロメートルを想定したということで説明は受けてございます。

○小貫委員

そうしたらその1日の掘削量はどのくらいなのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

多少前後はあるというような話は聞いてはいますけれども、基本的には2,300立方メートルほどということで伺っております。

○小貫委員

2,300立方メートルの土砂を何台のダンプで1日運ぶのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

おおむね100台は確保できるのではないのかということで、鉄道・運輸機構では算段をしているというふうに伺

ってございます。

○小貫委員

ということは1台当たりが23立方メートルという話になるのですけれども、この23立方メートルを1台が運ぶのに1日1台のダンプが何往復するのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

基本的にはダンプ1台当たりの積み込める重量が決まっています、おおむね今想定されているのが5立方メートルほどをダンプが積んで走るのではないのかということ想定しています。

5立方メートルを2,300で割ると、幾らになるのですかということになるのですが、ということになりますと基本的に単純計算で、5立方メートル積んだ100台のダンプは、平均すると4.6回往復するような必要が出てくると。ですので、5回往復する車と4回往復するダンプが出てくるといったようなことになります。

○小貫委員

20キロメートル行き来するのに4.6回ということは1台当たり1往復に1時間少しかけるということですね。そうしたらもう少し遠くでもいいのではないかという気はしますが。

そこは少し本質ではないので次に行きますけれども、それで、先ほどの説明では、最多で55万立方メートルがそこに置かれるという話がありましたが、そうすると、結局仮置きされる総体の量というのは幾らになるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

先ほど申しました札幌工区立坑から発生する土量は、今のところ約130万立方メートルが予定されておりまして、その130万立方メートルが運び込まれて出されて、運び込まれて出されてとやっている中でピークを迎えるときがあると。そのピークを迎えるときに、判定ヤードと仮置場にあるのが55万立方メートルがマックスで存在するのではないかと想定しているとお伺いしております。

○小貫委員

それで130万立方メートルの全ての土砂を検査するという判断なのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

全ての土砂を対象として検査をするということで伺ってございます。

○小貫委員

今、対象という言葉を入れたのはどういう意図があるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

対象というのは、要するに130万立方メートル全てを試験管に入れて全部検査するというようなことは不可能な部分ですので、基本的にはその全部を対象としたときの分析頻度というのがあるのですけれども、そういった中で検査をしていくという意味で、厳密な中で言う全量検査ではないということで、その違いで今申した次第であります。

○小貫委員

今、分析頻度という言葉が出てきましたけれども、この1日当たり2,300立方メートルだと。ということは、今言った1日当たりの量というのは基本的に一つの工区とか一つのエリアの土砂だと思うのですけれども、毎日1日当たり運んだ土を検査していくという、そういう頻度になるということなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、頻度というのは、基本的に土壌汚染対策法という法律のガイドラインにその土砂を判断するときの基準が載っているということでございまして、その基準を準用して検査をするという頻度であるということで、2,300立方メートルよりもたしか小さい数字で検査をすると。

ですので、基本的には毎日多分運ばれてきた土砂を検査するようなことにはなると思いますけれども、これはあ

くまでも今の状況の鉄道・運輸機構の想定ですので、今後その施工計画とかがうまくいけば出てくるのでしょうか、そのときに確定していくということになるかと思ってございます。

○小貫委員

例えば900立方メートルとかかな、そうすると、分からないけれども。より小さな範囲で検査するということになると、1日当たり、例えばこのダンプのこの時間からこの時間まではここに置きなさいと、次のダンプからはこちらに置きなさいと、全部一律に積んでいくというわけではないですよ。区分けして積んでいくということですね。それについてはどうですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そういうふう聞いておりますので、その日運んできた土を順番に山にして置いていくということで管理をしていくというふうには聞いてございます。

○小貫委員

その日運んだものだったら、2,300立方メートルよりも小さい規模で検査すると言っているのだったら、1日当たりの分を3回か2回かに分けなければ駄目ですよ。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

ですので、例えばというか、900立方メートルごとに1日置いていって、そういった数で1日三つ山とか、そういうような形で置いていくようなことを想定していると鉄道・運輸機構からは伺ってございます。

○小貫委員

そうやって、小分けにしたのを検査していくということなのですが、この検査というのはそうしたら、今10年間置くと言っているのだけれども、検査に何年もかかるようなものなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

検査自体は、試料を採ってそれから検査機関に持っていくのですけれども、大体1週間から10日前後で検査結果が出るそうです。それで、検査結果が出ましたら、基本的には判定済みの土砂は違うヤードの仮置場に要対策土と無対策土に分けて置くというようなことで、まず検査自体はそういった時間の中で済んでしまうということでございます。

○小貫委員

その1週間から10日で検査結果が出るものが、なぜ10年も置かれるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

土砂の搬出の速度も少し波があるというような形を聞いてございます。今の想定でいけば、4年から8年の間には、今のボリュームでいくところの要対策土は搬出し切れるだろうという読みがあって、それ以外は無対策土になるのですけれども、運び戻すのに鉄道・運輸機構としては令和13年度まで時間がかかるのだという説明を聞いていたということでございます。

○小貫委員

今の説明が全然分からないのですけれども、例えば今日、採りましたと、トンネルから土が出てきましたと。そして10日間調査にかかりましたと。こちらから先の手稲山口地区なり盤渓地区に運ぶまでのスケジュールというのはどうなるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

スケジュールといいますか、その流れとしましては、先ほどの説明資料の中にも書いてございますけれども、今申したように試験結果が1週間なり10日たって仮置場に置いた後は、基本的には適宜運んでいくということで聞いていますので、それが具体的に何年何月から何年何月というような、そういった施工計画までは伺ってございませぬし、それについては今後港湾管理者との協議があって定まってくると思っておりますので、今の時点でその日付を入れ

たスケジュール的なものは説明できないということでございます。

○小貫委員

伺っていないではなくて、伺ったほうがいいのではないですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、今現地調査に入って、現地の本当に利用でき得るスペースですとか、もしうまくいけば貸してもらえるスペースだとか、その辺が定まってきた上で、今言った施工計画が出てきますので、施工計画が出てくる段階では我々も細かく状況は教えていただく考えではございます。

○小貫委員

計画が出てからでは遅い。だって、石狩湾新港への搬入が令和8年まで続くということですよ。さらに搬出期間が令和13年まで、最大5年間もほったらかしになるのです。石狩湾新港に入れ終わってから5年間置きっ放しになるのですよ。何でそんなに時間がかかるのかというのは、率直な疑問なのです。これはきちんと説明してもらう必要があると思うのですけれども。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

これに限らずですけれども、今、全てにおいて鉄道・運輸機構の希望的な思いの説明資料でございますので、繰り返しでありますけれども、受入れ始めるときといいますか、受入れの決定に際しては、その辺を説明を受けた上で、我々も理解した上でそれが港湾管理者も含めてですが、それぞれが納得した上でのことになっていくのだろうと思いますので、今の時点で説明できないということでございますけれども、基本的には決まるときですとか、今後については説明できるように我々も相手方から聞いたりして承知をしておくということで考えてございます。

○小貫委員

説明いただけないのだったら、受入れは無理ですねと言っといたほうがいいと思うのですよね。

それで、今、札幌工区というふうに言われているのですが、仮置場に搬入されるのは隣の富丘工区とかいろいろあるけれども、そうではなくて札幌工区の土だけということ把握していいのですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そのとおりでございます。

○小貫委員

それで、ここの土地というのは、石狩湾新港だけれども、地域的には小樽市の範囲になるのですが、佐藤主幹はずっと言っていたのですけれども、札幌市の土は小樽市には持ってきませんと、持ってこさせませんということを言っていたのですが、持ってくることになってしまうのではないかと思うのです。これはどうですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

これまでの答弁につきましては、ほかの受入地もそうですけれども、最終受入地が小樽市内で確保できておりませんものから、自分たちの小樽市内から出る要対策土を処理する場所がないのに、よそのまちから要対策土を入れてくるという事はあり得ませんというようなことで答弁してございますので、少し今回のケースとは異なるものかと思っております。

○小貫委員

そこから、その仮置きというのが本当に仮置きなのかというところとも絡んでくると思うのですけれども、そもそもこの北海道新幹線の札幌延伸というのはどこの自治体が一番恩恵を受けられているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

どこのまち、それぞれ我々も申していますけれども、新幹線の駅ができただけでは恩恵というのはなかなかあるわけではなくて、それぞれそのまちづくりに対してどれだけのその効果にしようかというような考えですとか、やり方ですとか、そういったことによって受ける恩恵も変わってくるのだろうというふうに思いますので、一概にど

こが一番というような形にはならないかと思っております。

**○小貴委員**

それで、今回ここは海面処分用地という話なのですが、公有水面の埋立てというのは廃棄物処分のもではないと。あくまでも土地の造成の一環だと思うのですが、そういう認識でよろしいですか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

港湾の計画でありますけれども、今お伺いしている港湾計画上の海面処分用地ということの位置づけになっていると。海面処分用地とは何ぞやという部分につきましては、ここにおいては港湾のしゅんせつ土を埋め立てることを目的とした用地だということで伺っております、そういう認識でございます。

**○委員長**

共産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**

まずは、私が3月の議会でお願いました桜ロータリーに設置されている街路灯、そして周辺に3基ありますが、これが全てLEDに5月下旬だったかと思うのですが、全部取り替えていただきました。そういうことで、周辺が大変明るくなりましたし、地域の皆さんも感謝をしておりますので、この場を借りて私も町内会の役員をしておりますので、お伝えさせていただきます。ありがとうございました。

それで、質問に入っていきます。

**◎市道（道路脇）の維持管理について**

市道の沿路の管理状況についてお聞きをしていきます。

まず、直近での管理作業の状況について、市内全般で結構なのですけれども、今のような作業を行っているのかお聞かせください。春先からの作業、直近に至るまでどんな作業してきましたか。

**○建設部長**

今、市道の維持について御質問があったかと思うのですが、

（「一般論でいいので。」と呼ぶ者あり）

今、特に草刈りなどにつきましては、市道の草刈りを主にやっておりますけれども、市内人力作業として4地区で草刈りを行っているのがまず一つです。

もう一つは、機械作業で草刈りを行っております、これについては29路線行っております、5月から6月の期間にかけて草刈りを行っているというところでございます。

このほか、直営班につきましても、草刈りを随時行っているところでございますけれども、このほか側溝の清掃ですとか、舗装の補修ですとか、こういったものは随時年間を通して行っているという状況でございます。

**○前田委員**

分かりました。

それで、4月、5月、今6月に入っておりますけれども、この時期での執行状況というのか、予算的にこれはどういう状態にあるのですか。

**○建設部長**

先ほど人力の草刈りについて少しお話しさせていただきましたけれども、これは外部委託を行っております、4地区合わせまして請負額ベースで約1,100万円ぐらいで発注しております。このうち、現時点の執行額ですけれども、おおむね700万円ぐらい支出しております、大体60%を少し超えるぐらいの執行率ということで今稼働しているところでございます。



○前田委員

現状700万円ぐらいで60%というお話です。予算的には100とすると60で、あと残り40しかないので、この後秋にかけてその40%を使っていくということになるのだと思いますけれども、春先の執行というのは結構多いですね。

それで、昨年はどういう執行状況だったのか。決算も今年9月か、決算的にはもう出ているのだらうと思うのですが、100%だったのか、何%で終わったのか、100%を超えているのか、その辺はいかがですか。

○建設部長

昨年の状況まで押さえておりませんでしたけれども、草刈りの時期というものは大体同じ時期に行っておりまして、想定でございますが、同じぐらいの執行率だったのではないかと考えております。

○前田委員

それは分かります。

年間の執行率、結果的にはどうでした。予算は余りましたか、余りませんでしたかということ。

○建設部長

決算資料を今持ってきていないのですけれども、おおむね予算どおり執行されたということで認識しております。

○前田委員

分かりました。

それで、こういう草刈り等を含めて、やはり苦情だとか草刈りの依頼だとかあるのだらうと思います。草刈りの依頼も大きい意味では苦情の一つかという気はしますけれども、こういうのは直近でどうですか、何件ぐらい毎年市民から苦情等が寄せられているのか、この辺を少し。

○建設部長

市内における道路関係の苦情・要望等につきましては、おおむね2,500件ぐらい今来ております。そのうち、草刈り等に関する苦情が大体500件から600件ぐらいの割合で受け付けているところでございます。

○前田委員

この2,500件のうち草刈りは五、六百件ということですが。

こういう苦情があった場合、対応はどのようにされているのか。

また、この完結までの手順について具体的に何かあればお示してください。

○建設部長

草刈りの苦情・要望に関しましては、基本的には委託している路線がございまして、その路線を5月ぐらいからやっているような状況でございます。ただ、年によっては生育状況がかなり変わってきますので、委託業者の工程を見ながら作業を早めたりというような対応をしております。

また、委託している路線以外につきましても、直営作業でやっているところもございまして、それは適宜状況に応じて作業しているといった手順でございます。

○前田委員

作業されているということですが、苦情がこれだけあるのです。こうした市民の要望というのは全てお聞きになっている状況にあるのですか。

○建設部長

先ほど申しました件数というのはあくまでも受け付けした件数でございまして、この中には私道というところもありますし、全て対応しているということではございません。

ただ、先ほど申しました500件、600件のうちどのくらいやっているかということにつきましては、現在まだ押さえておりませんので、この場では申し上げられない状況でございます。

○前田委員

沿路関連のマニュアルというのは当然あるのですか。どういう内容というか、どういう流れになっていますか。あるのであれば。ないのであればないと言っただけでもいい。

○建設部長

草刈りに対するマニュアルというのはございませんけれども、やはり状況に応じてまず委託でやるというのと、それでカバーできないところについては直営でやるというような形で動いております。

○前田委員

それで、今年とはどうか昨年もそうでしたけれども、新型コロナウイルス感染症の影響で市内のイベント、大きなイベントもありますが、次々と中止になっています。そういう大きなイベントの中止等に伴って、今まで見ているとその開始前の1週間ないし10日前ぐらいには草刈りだとか、その沿線の整備だとかいろいろなことをやっていたと思うのですけれども、潮まつりもそうですし、運河ロードレースなど特にそうなのですが、こういうイベントが中止になったことによって、今年はこの作業というのは現在どのような状況になっているのですか。

○建設部長

これもまだ確認はしていないのですけれども、一般論から申しますとイベント等による草刈りというのは実施していないという認識でございます。ただ、先ほど申しました運河ロードレースにつきましては、実施される場合は舗装の穴埋めですとか、こういった作業は実施しておりましたが、最近では実施されていないということでこの作業については聞いておりませんが、ただ、舗装に穴があった場合や通報があったときには、適宜その穴埋めですとか補修というのは実施しているところでございます。

○前田委員

沿線の草刈りとかは建設部の仕事なのですか。

だから、現在草刈りをしたのか、していないのかというのを聞いているのですけれども、イベントがないからしないという発想なのか、イベントがあってもなくても、そういう時期が来たら、やはりいろいろと草が伸びてくるし、どうなのかという。しているのかということ、その辺を少しお聞きしたかったのです。

○建設部長

基本的には、いつもやっている草刈りなどについては委託でやっておりますし、特にイベントなどがあった場合については、直営作業で適宜やっているような状況でございます。あまり道路でイベントというのが私は浮かばないものですから、取りあえずそのイベントでやるやらない、やっていないというのはないのかと思っています。

○前田委員

少し曖昧な答弁かという気はしますけれども、そこは深くは追求しません。

それで、今度、少し郊外のほうに行って、地域の祭事、神社のお祭りだとか各地であるのですけれども、御承知のとおり新型コロナウイルス感染症の関係で各神社等含めて中止になっています。一つ例を取ると熊碓神社は7月の第一日曜日が本祭なのですが、その1週間前ぐらいには少なくとも道路の沿線等含めて草刈りなど当然ずっとやっていたのでありますけれども、6月22日現在、何もやっていません。こういう毎年やっていることを祭事がないから遅れてもいいかというような発想で草刈りをしていないのではないかと、遅れているのか、どうなっているのか、その考え方。

結構、草の種類にもよって、草丈の短いものもあれば、それこそ3メートルを超えるような草もあるのです。そんなに広い道路ではないから、それが倒れてくると本当にもう車が通るにも支障を来す、人が歩くと頭に触る、そのような状況も一部見受けられます。なので、この辺の考え方というのは基本的にどんな考え方を持っているのかというのをお聞きしたいです。

### ○建設部長

草刈りをする基準といたしますか、明確なものをございませぬけれども、あくまでも例えば、歩行者に草が当たるですとか、見通しが悪くなっているとか、こういった状況が発生した場合、市道上において何らかの支障がある場合については適宜対応しているという状況です。

### ○前田委員

東小樽町会の方が、自宅前の道路の草が生い茂っていて見苦しい部分もあるし、交通の妨げになるものがあったので、いわゆる先ほどの苦情ではないけど電話をしたと私は聞いたのです。その後、昨日、見に行ったらきれいになっていました、行ったところは。だけれども、それから幾らも離れていない、もっと車通りの多いところがそれ以上の状態になっていて、見たらすぐ分かるのだけれども、そういうところを言わなければやらない。

パトロールなどどうなっているのかと思いますけれども、その辺のパトロールはどうですか。逐次、市内全体を見た報告が上がってきて、いろいろと作業の予定等組むのだらうと思いますけれども、パトロールの状況はどうなっていますか。

### ○建設部長

道路のパトロールは適宜行っておりまして、この草だけではなくて、舗装や側溝ですとか、こういったものは一般的にパトロールしてはおります。

ただ、草刈りにおいても、やはり予算に限りがございますので、全ての路線を草刈りするということになりますと、かなり大きい費用を要しますので、必要なところをやっていくというような形を取らせていただいております。

### ○前田委員

それで、先ほども少し草にも背丈の短いから、とてつもなく大きいのもあります。特に昨年も指摘して刈り取っていただきましたけれども、オオイタドリというのがあるのです。これはもう私の背よりもっと高い、3メートルぐらいにもなる。これが初めのうちは2メートルぐらいだったら、直立不動で立っているのですけれども、それ以上になってくると横になってきて、物が物だけに狭い道路なら半分ぐらい使えなくなる。そのような状況が見受けられます。なので、先日も札幌市でヒグマが丘珠周辺で出ましたよね。あの熊もどうやってあのようなところから出てきた、来たのかということになると、やはりそういう体を隠すところがあると草の茂みを通して、ああいう動物というのは来るのです。道路の沿線がきれいに草刈りされていると、やはり動物もなかなか姿を隠すところがないものですから出没することはなかなか難しいというふうに私は思います。

それで、小樽市も、私も関わっているのですけれども、張碓方面もそうですし、桃内だとか、蘭島方面、もう既に春先からヒグマというのは出没しているのです。これはもう確認されているのですが、それらが小樽市でもそういう沿路・沿線の草刈りなどが行われていないことによって、熊ばかりではなくて鹿もそうなのですけれども、やはり隠れるところがあって、茂みを伝わって下りてくると、札幌市みたいな事態にならなければいいと私も思っています。

なので、それを最小限に食い止めるには、沿路の草刈り等含めて、やはりきちんと計画的に管理をしていかないと、また札幌市のようなことが起きたらいろいろと物議というか問題が起きるのではないかと思います。今後そういうことがないように計画的にやっていただきたいのですが、少し決意をお聞かせいただいて質問を終わります。

### ○建設部長

先般、札幌市で熊が出たということで、私も報道を見て少しびっくりしたのですけれども、草刈りにおいては、動物対策ということの観点ではなかなかできませんが、ただ、動物が出そうな、例えば広域農道ですとか、こういった場所については、小さいロータリ除雪機を冬場は使っているのですけれども、その先のアタッチメントを替えて、沿線を草刈りしていくといった対応も少し取っておりますので、今の段階では、全て山に面した道路、市道などの除草というのはなかなか難しい面もございますけれども、なるべく歩行者、そして走行車両に影響のないよう

な形で草刈りを行っていきたいということで考えております。

○前田委員

よろしく申し上げます。

○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31分

再開 午後5時52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、陳情第9号第4項目めはいずれも採択を求め討論します。

陳情第4号及び陳情第6号については、市は利用者に公共交通の担い手として市民の要望に応えるよう協力を求めるべきです。

陳情第5号は、当該地域に安定的に水の供給を市の責任で実施することは当然です。

陳情第9号第4項目めについては、陳情者が願うように、妙見市場のC棟が撤去され、本市産業港湾部から陳情者に説明したことから、これ以上の調査は必要ないと考え採択を主張します。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第5号について採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、陳情第4号及び陳情第6号について、一括採決いたします。

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。

議案第9号は可決と、陳情第9号第4項目は採択と、陳情第9号第1、第2、第3項目及び所管事務の調査は継続審査と、それぞれ決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。