

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 9月24日 (金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時08分
場 所	第2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		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: right;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、小貫委員、前田委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「令和3年度除排雪計画（案）について」

○（建設）維持課長

令和3年度の除排雪計画（案）につきまして、報告をさせていただきます。

お手元の資料を御覧ください。

「【1】除排雪路線の延長等」についてです。

「1）車道除雪計画路線」についてですが、主に幹線道路で降雪量が10センチメートル以上見込まれるときに出勤する第1種路線が129キロメートル、補助幹線道路で、降雪量が15センチメートル以上見込まれるときに出勤する第2種路線が285キロメートル、生活道路で、主に圧雪管理をしている第3種路線が102キロメートルの合計516キロメートルを計画しております。

令和3年度の除雪延長は、令和2年度と比べまして2キロメートル増となっております。主な理由といたしましては、石狩湾新港地区及び星野地区の道路帰属による除雪延長の増となっております。

続きまして、「2）歩道除雪計画路線」についてですが、降雪量が10センチメートル以上見込まれるときに出勤する歩道除雪Aが84キロメートル、排雪時に歩道を確保する歩道除雪Bが15キロメートル、状況に応じて作業する歩道除雪Cが14キロメートルの合計113キロメートルを計画しております。

続きまして、「3）排雪計画路線」についてですが、幹線・補助幹線道路の運搬排雪の排雪路線Aが137キロメートル、補助幹線・生活道路の投入排雪の排雪路線Bが56キロメートル、生活道路の運搬排雪の排雪路線Cが77キロメートルの合計270キロメートルを計画しております。

次に、「【2】雪処理場等の開設」についてです。

「1）道路管理者及び市民が利用する雪処理場等」についてですが、昨年度同様の資料記載のとおり6か所を予定しております。なお、⑥の銭函4丁目につきましては、⑤の銭函浄水場の受入れが困難になった段階で開設したいと考えてございます。

続きまして、「2）道路管理者のみが利用する雪堆積場」につきましては、資料記載のとおり計6か所を予定してございます。こちらは天神2丁目の雪堆積場が使用できなくなったことから、昨年度より1か所減となっております。

2ページ目を御覧ください。

次に、「【3】今冬の除排雪作業に係る主な取組」についてです。

「1）バス路線や主要通学路等を優先した除排雪作業の継続実施」についてですが、主要交差点の見通し確保については、令和2年度に位置づけした100か所に対しまして、学校周辺の交差点など3か所を追加した103か所の見通しの確保を重点的に行ってまいりたいと考えております。主要通学路の安全確保については、小学校の始業式前までに排雪作業を実施し、主要通学路の安全確保に努めてまいりたいと考えております。

観光に配慮した除排雪の継続については、令和2年度に位置づけした12か所に対しまして、昨年度同様、歩行空間の確保などの除排雪に努めてまいりたいと考えております。

続きまして、「2）適切な除雪費執行への取組」についてです。

除排雪作業の適切な執行管理の継続については、昨年度同様、除雪作業の出勤や排雪作業の適切な管理を行い、

より効率的で効果的な執行管理に努めてまいりたいと考えております。

ロードヒーティング代替対応の推進については、具体的な場所につきましては現在検討中でございますが、交通の安全が保たれる範囲で砂散布等による代替対応での路面管理を行い、ロードヒーティングの稼働面積を縮減していきたいと考えているところでございます。

なお、今年度につきましては、昨年度の議会議論を踏まえまして、詳細につきましては教育部などの関係機関と協議を行った上で10月末までに周知を図ってまいりたいと考えております。

続きまして、「3）新型コロナウイルス感染症にかかる対応」についてです。

1点目といたしまして、昨年度同様、除雪業務における再委託条件の緩和の継続についてです。本年度の除雪工や排雪工など全ての工種について条件付で再委託を認めていくことで、感染症等に備えていくものです。

2点目といたしまして、万が一、作業員等が罹患した場合などどうしても除排雪作業の継続が困難となった場合に、他地域からの協力体制の構築についても受託業者に要請を行っていききたいと考えております。

詳細については現在検討中でございますが、地域総合除雪業務等の受託後の打合せの中で協力を要請していききたいと考えております。

3点目といたしまして、従前、一同に会して実施していたステーション会議につきまして、Zoom等を利用したオンライン会議での開催を試行し、接触を極力避け感染症予防に努めていききたいと考えております。

これらを実施する中で、コロナ禍においても円滑な除排雪作業の実施を目指していききたいと考えております。

続きまして、「4）除雪対策本部の早期設置の継続」についてです。

本年度においても昨年度と同様に11月1日に設置したいと考えております。

続きまして、「5）貸出ダンプ制度の運用」についてです。

貸出ダンプ制度につきましては、昨年度と同様の制度内容で実施予定でございます。

最後に「【4】今後の除排雪業務に係る主なスケジュール」についてです。

令和3年度の地域総合除雪業務等の入札につきましては10月25日、月曜日を予定しており、11月1日に除雪対策本部を設置し、今冬の除排雪業務に備えてまいります。

また、現段階での予定ではございますが、11月8日より市役所会場を含む市内9会場にて第2回除雪懇談会を開催し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（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（案）について報告いたします。

お手元の資料を御覧ください。

初めに、「1 パブリックコメントの結果について」です。

実施期間は令和3年7月5日から8月6日まで。意見等の提出者数は2名。意見等の件数は10件、このうち計画素案を修正した件数は2件としました。

「1）意見等の分類」ですが、計画素案の内容に関わるものは9件で、そのうち、計画素案の修正とした意見は2件、回答のみとした意見は7件、また、計画素案の内容とは直接関係ありませんが、今後の参考とした意見が1件あり、合計で10件になりました。10件全ての意見等の概要及び意見に対する考えは資料1に記載しておりますが、説明につきましては割愛させていただきます。

続きまして、「2）修正対応とした意見及び回答」ですが、計画素案を修正としましたナンバー3及び5について説明をいたします。

資料2を御覧ください。

1件目の修正は、素案2ページにあります計画の位置づけを示す図表で、資料右側の旧で波線部に表示はありませんでしたが、左側の新しい赤字で記載したように、個別施設計画である本計画に対し、上にある小樽市公共施設等総合管理計画に「上位計画」と追記、同じく右側にある関連計画との間にある矢印に「連携 整合」と追記いたします。

2件目の修正は、素案15ページにありますPDCAサイクルを示す図表で、資料右側の旧では「D o 実行」としていた二つの項目のうち、「定期点検、保守点検の実施」については、左側の新しい赤字で記載したように「C h e c k 評価」へと移し、二つ目の「更新の実施」については「ロードヒーティング設備更新の実施」と修正しています。

パブリックコメントの意見を反映させた計画素案の修正は以上であり、修正した素案を資料3のとおり、小樽市ロードヒーティング長寿命化計画（案）としたいと考えております。

最後に、「2 今後のスケジュールについて」ですが、本日の議論を踏まえ、10月上旬にパブリックコメント結果の公表及び本計画を策定する予定でおります。

○委員長

「小樽築港駅前交通環境の変更について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

小樽築港駅前の交通環境の変更について報告をいたします。

資料の2枚目の図面を御覧ください。

まず、今回の交通環境変更のきっかけとなったのが、図面左側にごございます「現バス停」と表記している小樽築港駅前の山側のバス停で、見ていただいて分かるとおりに駅から非常に離れてございます。このたびお示しする案は、このバス停の移設先を右下にある市営若竹住宅3号棟前とし、設置に当たっては、まず歩道橋の撤去が必要となります。また、歩道橋を撤去するに当たっては、利用者の方の利便性確保に配慮し、現在、駅に向かって左側にある信号機式横断歩道を駅の正面に移設いたします。さらに、この横断歩道の移設先には、海側のバス停がございしますが、このバス停も札幌市側に移設することとなります。

以上が、このたびの小樽築港駅前の交通環境の変更の概要でございまして、また資料の1枚目に戻りまして、「3. 今後のスケジュールについて」を御覧ください。

今後につきましては、令和3年秋頃ですので、間もなく地域住民の方々との協議を開始し、意見募集も行い、4年春頃には地域住民の方々、関係者による一定方向の合意をいただきたいと考えてございます。そして、令和5年度までには工事を実施、新バス停等の利用を開始する予定で現在考えております。

○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、北海道新幹線並行在来線対策協議会における検討状況等を報告いたします。

資料の1ページを御覧ください。

「1 協議会第8回後志ブロック会議後、第9回後志ブロック会議までの検討内容」については、表に記載のとおり実務者レベルでの検討を行いました。

次に、2ページ、「2 協議会第9回後志ブロック会議（8月6日開催）の内容」についてです。

まず、「(1) 収支予測の見直し（中間報告）について」ですが、①の長万部～小樽間を第三セクター鉄道とした場合は、前回報告と比べ初期投資で38.4億円削減、2030年度単年度収支で0.6億円改善、30年累計で52.9億円改善しており、その要因は、表の下に記載のとおり、車両数の減などです。

②の長万部～小樽間をバス運行とした場合は今回は変更なく、次回ブロック会議で今会議で示したバスルートに基づき、国・道からの補助などを考慮した収支を示す予定です。

③の余市～小樽間を第三セクター鉄道プラス長万部～余市間をバス運行とした場合は、前回報告と比べ初期投資で7.7億円削減、2030年度単年度収支で1.3億円改善、30年累計で43.7億円改善しております。

次に3ページ、「(2) バス運行の検討について」ですが、バス転換した場合の具体的なイメージを持つとともに、収支予測において補助金を考慮した試算を行うためのルート設定等を行ったものです。

別紙を御覧ください。

「余市～小樽のバスルートの検討①」の赤い線、現状のバスルートが基本となりますが、右下の図のように塩谷駅が現行のバス停から離れておりますので、塩谷駅前を経由するルートを検討しました。それが裏面の追加ルート案として、塩谷・最上を経由して未来創造高校や潮陵高校付近を通るルートです。地図の下の余市町から両高校への通学時間が現状と比べて短縮される可能性があります。

その下の「余市～小樽の運行本数・ダイヤの検討」は収支予測の精査に向け運行本数を設定するための考え方となります。

資料に戻りまして、「(3) 今後の検討スケジュール」についてですが、9月から10月に第10回後志ブロック会議を開催した後、各沿線自治体で住民説明会等を行い、それを踏まえた各自治体の考え方を持ち寄り、12月の第11回後志ブロック会議で地域交通の確保方策の方向性を確認し、令和4年に決定することとしております。

「(4) 主な意見」としましては、余市～小樽間の鉄道ダイヤの多頻度化や多駅化する収支改善の検討などがありました。

次に、「3 住民説明会について」ですが、本市では蘭島・塩谷及び市内中心部で11月の説明会実施を検討しております。

○委員長

「小樽市歴史的風致維持向上計画の策定について」

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

小樽市歴史的風致維持向上計画の策定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 計画策定の目的」ですが、小樽市歴史的風致維持向上計画は、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律、通称、歴史まちづくり法に基づく支援制度を活用し、本市固有の歴史文化資源を守り育て、後世に継承するとともに、歴史的な環境を活かしたまちづくりを進めることにより、地域の活性化や市民の郷土に対する誇りと愛着を醸成することを目的としております。

なお、歴史的風致とは、「地域におけるその固有の歴史及び伝統を反映した人々の活動とその活動が行われる歴史上価値の高い建造物及びその周辺の市街地とが一体となって形成してきた良好な市街地の環境」と、歴史まちづくり法第1条に定義されております。

次に、「2 計画の位置付け」ですが、本計画は、第7次小樽市総合計画、第2次小樽市都市計画マスタープラン、小樽市歴史文化基本構想と整合を図るとともに、小樽市景観計画などの関連計画と連携を図りながら、本市の歴史文化資源を基盤としたまちづくりを推進するための計画として策定いたします。

次に、「3 歴史的風致維持向上計画の概要」ですが、市町村が策定する歴史的風致維持向上計画を3省庁の大臣が認定し、その認定計画に基づく市町村の取組に対して、国が各種事業などにより支援を行うものであります。

「(1) 計画の内容」ですが、策定に当たっては本計画を推進するための方針をはじめ、歴史的風致の維持向上を図るための施策を重点的かつ一体的に推進する重点区域の設定や、保全を図る必要が認められる建造物の指定、計画期間などを記載する必要があります。なお、計画期間につきましては、令和7年度から16年度までの10年間を想定しております。

「(2) 計画策定による効果」ですが、歴史的建造物の保全・活用、町並み景観の向上、住民活動の活発化や地域

の活性化、市民の郷土に対する誇りと愛着を醸成、これらを主な効果として考えております。

「(3) 計画の認定状況」ですが、令和3年5月末現在 86 市町の計画が認定されておりますが、道内に認定計画はありません。

次に、「4 計画策定体制」ですが、基本的な流れとしては図の下側からの説明となりますが、国などの関係機関との協議を踏まえ、事務局及び庁内策定会議において計画素案を作成し、学識経験者や市民等で構成する法定協議会に諮り、計画原案を作成いたします。また、市民意見を反映するためにパブリックコメントを実施し、計画原案の報告を受けた関係部長会議において計画案の取りまとめを行い、市長が文化財審議会等の意見を聞いた上で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年度は、計画策定に係る課題の整理や庁内連携体制の構築、4年度は、基礎調査等の期間として歴史的風致に係る文献調査や現地調査、計画策定に必要な各種設定など、計画策定前に実施する必要がある準備作業を進めてまいります。5年度から6年度の2年間が実質的な計画策定期間となりますが、法定協議会を組織し、国によるヒアリングや現地調査を受けながら、6年度内の計画策定を目指してまいりたいと考えております。

○委員長

「道営住宅建設に係る要望書について」

○(建設) 建築住宅課長

それでは、道営住宅建設に係る要望書について説明いたします。

お手元の資料に沿って説明します。

まず、要望する内容でございますが、色内小学校跡地での道営住宅の建設についてです。

次に、この跡地における要望書提出の経緯について説明いたします。

色内小学校跡地での道営住宅建設については、平成26年度に道へ要望書を一度提出しておりますが、当該跡地での道営住宅建設の必要性について、継続して協議してきた結果、町なかに子供から高齢者まで安心して暮らせる住環境を提供する道営住宅とするため、本市と連携した取組を行うとした基本方針に道と一定の合意を得たことから、本市の要望内容を示した資料を含め、要望書を本年8月27日付で提出しました。

次に、要望する住宅、どのような道営住宅の建設を要望するのかがですが、建設場所は記載のとおり、稲穂5丁目の色内小学校跡地であり、供用開始時期は令和7年度、整備戸数は40戸程度を要望しております。

さらに詳細な内容につきましては、別添資料、色内小学校跡地での道営住宅の建設についてのとおりです。

別添資料を御覧ください。

表紙をめくりまして、「1. 色内小学校跡地での道営住宅の建設についての考え方」です。

1ページ途中までは第7次小樽市総合計画、小樽市住宅マスタープランでの住宅施策として位置づけしている、町なか居住の推進、子育て支援、公共賃貸住宅の高齢化対応などについて記載しております。

また、1ページ目の記載で注目していただきたいのは、下から4行目終わりのほうからですが、「道営住宅の集会所や本市が整備する広場等において、子育てや介護予防などに関する事業を実施することで、北海道と連携を図りながらまちなか居住の推進と子どもから高齢者まで安心して暮らせる住環境づくりを進めることとしたい」という部分です。この道と市の連携につきましては、後ほど詳細に説明させていただきます。

ページをめくりまして2ページ目ですが、上の1行目から4行目までは小樽駅前第1ビル内にある市営稲穂改良住宅の入居者について、同ビルが解体された際の受入れ先として当該道営住宅の活用をお願いしております。

その後の5行目から9行目までは、道営住宅と市営住宅が混在している高島地区において、将来、本市が高島地区で集約建て替えをするという計画がございますので、道営高島団地の事業主体変更、つまり道から本市が譲受けるということを協議する旨、お願いしております。

次に、「2. 計画地の概要」ということですが、色内小学校跡地について説明しており、「①地区の環境」では利便性が高い敷地であることを説明しております。

3ページ、②には敷地の概要を記載しております。

続きまして、3ページ中段から5ページまでは、稲穂改良住宅の現況について記載しております。

稲穂改良住宅の管理戸数は50戸でありますけれども、現在、募集を停止していることもあり、要望書を提出した8月27日現在で35世帯の入居となっております。

①として建物の現況、4ページから「②入居者の現況」ということで、表1から表3まで入居世帯の特徴を数字で示しておりますが、これらから単身世帯、しかも高齢者世帯が多いことが伺えます。

続きまして、6ページ目から「4. 道営住宅整備に係る本市の考え」です。

「①配置等」ですが、1行目に記載しているように、体育館側に本市で整備する広場等を、校舎跡地側に道営住宅を建設することをイメージしておりますが、この配置についてはまだ確定しているものではございません。

また、4行目から記載しているように、景観及び付近住民の眺望に配慮し、階数は3～4階建てとすることを要望しております。

また、「②型別構成」についてですが、当該地と同様に利便性が高い市営若竹住宅の応募倍率を参考として記載しております。

7ページ中段からは、「③住戸数」ですが、小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画で稲穂改良住宅の建て替えを40戸に設定していることから、40戸程度の整備を要望しております。また、稲穂改良住宅からの住み替え予定者は単身者が多いことから2DKを多く配置することと、また、子育て支援住宅を市営若竹住宅3号棟と同程度の割合で整備することもお願いしております。

次に、8ページにまいります。

「5. 北海道と市の連携」ということですが、1ページ目でも少し触れたことです。8ページの中段、北海道と市の連携で記載していますが、北海道が子育て支援住宅及び集会室を含む道営住宅を小樽市が広場等を整備し、それぞれが連携し、子育て支援住宅を含む入居者や集会室利用者が広場等を利用できるものとします。また、道営住宅の集会室を利用し、市の事業である地域子育て支援センター事業や地域版介護予防教室などを定期的に開催することにより、子育て世代を含めた幅広い世代にとって入居しやすい環境の整備を行うというものです。これが道と市の連携であり、8ページ下、左側の図でその連携について表示しております。

以上が要望する住宅についての説明でした。

なお、今回はあくまでも建設を要望するということですので、この要望書提出をもって建設されることが決まったということではございません。

次に、1枚目の資料に戻っていただいて、「4 今後のスケジュールについて」説明いたします。

まず、今年度につきましては、先ほど申しましたように、先月27日付で道へ要望書を提出しましたので10月頃に道からその要望書に対する回答がござります。この回答をもって事業決定ということになります。その後11月頃に付近住民対象に説明会を開催したいと考えております。

次に、令和4年度以降についてですが、4年度に道営住宅の基本設計、また当該地にある色内小学校解体工事を市で行い、5年度に実施設計、5～6年度に施工されまして、7年度入居という想定であります。

○委員長

「低区配水池の建設について」

○（水道）水道事業課長

低区配水池の建設について説明させていただきます。

まず、概要につきましては、お手元の資料1を御覧ください。

現在の低区配水池は、旧入船小学校の東側約200メートルに位置しておりまして、市内で稼働している35か所の配水池の中で、最大容量6,330立方メートルを持っていて、小樽駅前を中心とした中心市街地に給水している水道施設になります。この配水池は、築造から100年以上が経過しておりまして、老朽化も著しいため、新たに築造することを目的として旧入船小学校の跡地を利活用することになりました。

次に、解体工事から竣工までにつきましては、資料2を御覧ください。

令和3年度～4年度にかけて2か年で校舎の解体及び敷地の造成、地盤改良を行います。4年度～7年度にかけて、ナンバー1の配水池の躯体、建築工事や配管工事を行い、6年度からナンバー2も配水池の躯体、上屋の建築工事及び配管、計装設備工事など行いまして、最終的に8年度の竣工を予定しております。

また、この配水池に係る総工事費は、約16億円を予定しております。

この他に、災害時等における資材置場や給水拠点として給水タンク車への補給施設などを完備し、緊急時の対応もできるように計画しております。

次に、完成のイメージ図になりますが、資料3を御覧ください。

向かって右側、元の校舎のあった場所には配水池、それと給水タンク車への補給施設、そういったものを設けて、向かって左側のグラウンドだった場所には、現時点では、災害時の資材置場など、そういったもので活用する予定で考えております。

○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

これより、質疑に入ります。

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

○須貝委員

◎並行在来線について

最初に、報告を聞いてということで、並行在来線の御説明をいただきました。これからプラスアルファで少しお話をいただきたいというふうに思っています。

頂いた資料の中で、2ページ目のところですが、第三セクター鉄道、それからバス運行の場合、第三セクター鉄道プラスバス運行の場合と3通りお示しいただいています。ここで、過去にも、もしかすると資料としてお話ししているかもしれませんが、初期投資という部分がございます。これがやはり非常に大きな金額でして、改めてこの初期投資にはどのようなものがあるのか、それぞれのパターンで示していただきたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

初期投資の内訳でございますけれども、まず、第三セクター鉄道分がJR資産譲渡、土地・建物等、それと車両、その他設備、車両検査施設、信号設備、大規模補修が橋やトンネル等土木構造物の補修となります。それと開業準備費、こういった内訳がありまして、その中で大きなものとしてはJR資産譲渡、それと車両、大規模補修が大きなものとなっております。

バス運行の場合の初期投資額の内訳なのですが、こちらは車両費、営業所整備費、開業費、諸税となっております。そのうちで大きなものとしては車両費となっております。

○須貝委員

これは非常に大きい金額なのですが、それでは、この初期投資というのが今示されましたけれども、これはどこが吸収するというか、負担するものなのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

初期投資の負担ですけれども、先行事例を見ますと一部は民間からの出資というケースもあるようなのですが、基本的には沿線自治体、それと道が出資なり補助なりという形で負担することになると考えております。

第三セクターの会社が借入れして充てるということも考えられるのですが、その後の収支がやはり赤字見込みということになりますので、これは、結局は後々、行政が負担するということになるのかなと想定しております。

○須貝委員

第三セクターの鉄道の場合は分かるのですけれども、バスの運行の場合はどこが負担しますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらも現在の北海道新幹線並行在来線対策協議会の想定としては、沿線自治体の負担ということで考えております。

○須貝委員

分かりました。

それでは、今回、バスのルートが幾つか示されていますけれども、全部で新たなものも含めて幾つのルートを想定しているのか、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

バスルートについて、北海道新幹線並行在来線対策協議会では長万部～小樽間を四つの区間に分けて検討しているのですけれども、そのうち余市～小樽間ということで申し上げますと、まずは現行の国道5号を通るルートを基本としまして、追加のルートとして塩谷駅・最上を経由するルート、それと余市町から高速道路に乗りまして札幌市まで直行するルート、この二つの案を想定しております。

○須貝委員

前回の議会のときかな、時間帯別の利用者のグラフが示されたと思うのですけれども、これは、時間帯別の利用者は7時台、8時台が多くて夕方が多かったようにお見受けしていたのですが、その通学者・通勤者及び一般の利用者の割合というのは分かりますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

これは時間帯別ではデータがないのですけれども、朝夕のピークの時間帯は通勤・通学利用が多いのかというふうに考えております。

それで、参考なのですけれども、余市駅、蘭島駅、塩谷駅の乗降分、これが一日の数字になりますが、通勤定期が約17%、通学定期が33%、定期利用が約50%です。そして定期外の利用が残りの半分というふうになっております。

○須貝委員

あのグラフを読み取って見たのですけれども、あれを見る限り、蘭島駅を御利用の通勤・通学者、それから塩谷駅を御利用の通勤・通学者を読み解くとすれば、大体25名ぐらいずつ、合計50名ぐらいの方々が通勤・通学で御利用されているのかというふうに読み取ったのですけれども、いかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この数字からは、そのとおりかと思えます。

○須貝委員

この沿線の方々にとって、やはり鉄路がなくなるというのは非常に大きな問題だと思うのですけれども、直接的に多分一番困るのは、通勤・通学で使われているこの約50名ぐらいの方。それから、それ以外の時間帯で御利用される、買物や、それから病院に行かれるとか、こういう方々なのだろうというふうに思います。

今バスのルートをお示しいただきましたけれども、例えば塩谷回り、駅を回って最上のほうに回るとか、こうい

った場合のバスの運行会社はどのように考えていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まだこれは決まってはいいないのですけれども、今、余市―小樽間を運行している中央バスを主なバス事業者として想定しております。

○須貝委員

中央バスということでお話がありましたけれども、それが多分ベターといいですか、私どもから考えればベターなのかもしれないですが、多分、運行会社側から見ると、採算性の問題もあって厳しいのかというふうには私は思っています。今回も第2四半期の決算が中央バスでも出ていましたけれども、非常に厳しい状況であるということで、拝見して本当にこれが実現可能なかどうか、一つ疑問だなというふうには思っていました。

例えばですけれども、よくある形でコミュニティバスや、先行的に回すといった考え方をに入れてオンデマンドのバスを運行するとか、このような考え方はプランにはありますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今、北海道新幹線並行在来線対策協議会で検討している中では、あくまでこの鉄道からの転換ということなので、余市―小樽間なり沿線の比較的広域な交通を検討しているので、協議会としてコミュニティバスなどを検討しているというものではないのですけれども、今後、議論を進めてもしバス転換の方向性でいくということになった場合には、そういったものも含めて今後検討していくことになるかと考えております。

○須貝委員

分かりました。

それでは、先ほど最上回りの時間をお示しいただきましたけれども、これはあくまでも夏を想定してシミュレーションしたのかというふう思うのですが、冬はこれに考慮されていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

冬のシミュレーションというのはやっておりません。

○須貝委員

そうですね。今、夏で利便性が高まる、短縮できるとおっしゃっていますけれども、冬となるとかなり除排雪の問題もありますし、多分時間がかかるケースもあるのだらうなというふうにお見受けします。

それで、報告を聞いての疑問点は今はこれぐらいなのですけれども、私も並行在来線のこの問題に関しては興味を持っているところでして、全国の第三セクター鉄道の経営状況を拝見しました。おおむね非常に厳しい経営を強いられているということで、成功例は実はごく僅かだなと。経営改善が見込まれないで、その鉄道経営から撤退するケースもあって、現実はかなり厳しいなというふうには思っています。

ただし、今回お示しいただいた収支予測プランもそうなのですが、これには例えば国からの支援策とか、それから、道からの支援策といったものが盛り込まれていないように私には見えるのですけれども、一体、国からの支援策や道からの支援策にはどのようなものがあるか、もしよければ示していただけませんか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まず、第三セクター鉄道会社に対する支援としましては、貨物調整金は長万部―小樽間については入らないのですけれども、これが大きなものとしてあります。

そのほか、JR北海道からの譲渡資産、固定資産に対しては税制の特例措置、例えば固定資産税、都市計画税の課税標準を20年間2分の1に軽減とか、そういった制度がございます。

あとは、安全性向上に資する設備更新に対する補助制度がございます。例えばレールの更新ですとか枕木の更新ですとか、そういったもので国からの3分の1補助の制度がございます。

あとは、訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性向上に対する補助制度といったものもあるのですけれども、基

本的に赤字補填に対する補助というものは無いという状態になっております。

第三セクター鉄道を支援する自治体に対しては、交付税措置というのもございます。ただし、これも主に設備投資のものに対しての交付税措置となります。

そして、バス運行に対する支援としましては、これは要件を満たせば既存の路線バスに対する補助が使えます。例を挙げますと、複数市町村を結ぶ広域幹線的系統に対しては地域間幹線系統補助ということで国等の補助、それと、準広域的な路線に対しては広域生活交道路線ということで道と市町村の補助、あとは、車両の減価償却費に対する補助制度もございます。あと、バス運行を支援する自治体に対する支援としまして、これも特別交付税措置がございます。

○須貝委員

ということで、意外と国からの支援もあるのかというふうに思っています。今お話がありましたけれども、私は第三セクターへの転換に伴う転換交付金というのに注目していたのですが、これも設備投資とか、そういうものに使えるということで、これを全て市民の側に反映しなくてもいいのかもしれないけれども、これらの交付金なり支援策を盛り込んだ形の収支プランというのは、私は別途につくって試算しておくべきなのだろうというふうに思うのですが、それについてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

第三セクター鉄道に関しては、今のところ第三セクター鉄道に入る補助というものが見込めない状況なのですが、自治体に対しては交付税措置があるということで、事実的な自治体負担というのはこれでお示ししている数字よりも幾らか軽減されると思うのですが、今、北海道新幹線並行在来線対策協議会が出しているのはあくまで第三セクター鉄道会社の収支ということなので、ここには入ってこないのかというところで、バスに関しては補助を考慮した収支を次のブロック会議でお示しする予定です。

○須貝委員

分かりました。

先ほど冒頭にも申し上げましたけれども、並行在来線を第三セクター鉄道に移行したとして、非常に各自治体も苦しんでいるということで、仮にですが、こういった場合には、自治体として支援策、小樽市として支援策をまた考えなければ駄目だろうというふうに思うのですが、一般的に、もしくは今第三セクターを運営している自治体でも結構なのですが、自治体ではどのような支援策を講じているのか、少しお示しいただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

やはり自治体が独自で行う支援策としましては、出資ですとか補助ですとか、こういった財政支援が主なものになるのかと思いますけれども、具体的な検討はまだしていないので一般論となりますが、取り得る手法としましては、例えば会社への人的支援や税の減免ですとか、あとは利用促進の支援や運賃が上がる利用者に対する運賃の補助ですとか、そういったものが考えられます。

○須貝委員

そうですね。固定資産の減額とか免除とか、あとは定期券の補助だとか、このようなこともあるのだろうと。それから設備を更新していかなければならないので、その費用をどうするかという問題も出てくるのだと思います。

それともう一つ、今度は住民の側から見た場合に並行在来線を守る、そうすると、やはり地域の住民の方々も支援策を講じていかなければならないのだろうと思うのですが、それは一般的にどのようなものが考えられますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

これも少し一般論となってしまいますけれども、例えば駅の管理ですとか沿線の美化ですとか、やはり地域の方にお願したいのは、公共交通の積極的な利用や、少し運行主体が変われば運賃値上げとなるケースもあるかと思

いますので、その場合には御負担いただくといったことが考えられます。

○須貝委員

ということで、先ほどスケジュールで11月ですか、地域の住民、塩谷、蘭島の方々に説明を行うというようなことが示されましたけれども、以上のようなことも踏まえて、ぜひ住民の方々に説明していただいて、理解を得られるような、そういう優しい御説明、丁寧な御説明をぜひともお願いしたいなと思います。

私も、いろいろ調べると、やはり予想以上に第三セクターで鉄道を運営することは非常に負担が大きいというのが本当によく分かります。でも、先ほど言ったみたいに、今現実的に利用されている方々がいらっしゃいます。約50名で通勤・通学、それ以外の方々が使われているということもありますし、あとは観光でこの小樽市に与えるインパクトも大きいと思いますので、ぜひそこら辺も踏まえて、ぜひ丁寧な説明会の実施をお願いしたいというふうに思います。よろしくお願ひいたします。

次、話題を変えます。

◎空き家・空き地バンクについて

それでは、空き家・空き地バンクについて少しお話をさせていただきます。

人口減少に伴って、この空き家・空き地、所有者不明土地、相続放棄など、この問題は本市だけでなく全国的な問題として非常に注目されているところです。御承知のとおり空き家・空き地問題というのは景観、防犯上において、近隣にお住まいの方々にとって大きな心配事にもなっていますし、また所有者の方々の側面から見ても、価値の低減といえますか、そういった側面があるのかというふうに思っています。

この問題も調べますと、多くの自治体が解決できずに困っている。一方で、上手に移住策の一助としてやっている自治体もあるという現実があります。本日は、この建設常任委員会ですので、この空き家・空き地バンク、それから、関連法に関してだけ少し議論をさせていただきたいというふうに思っています。

まず少し全体の把握をさせていただきたいのですけれども、そもそもこの空き家・空き地というのは需要と供給のバランスがあって、民間で活発に取引されていけば、何もこういう制度を使う必要がないと思うのですが、いろいろな理由がって売れない、売らないというのが顕在してくると。これをサポートする目的で生まれたのだろうなというふうに私は認識しているのですけれども、この空き家・空き地バンクができた目的というのをお示しいただけますか。

○（建設）木村主幹

空き家・空き地バンク制度の目的でございますが、市民における空き家・空き地の有効活用を通して、町なかにおける居住または商業活動による中心市街地の活性化、住み替えによる住環境の改善及び市内への定住、二地域居住の促進を図ることでございます。

○須貝委員

そうですか。少し私の思惑と違うのですけれども、また後で触れます。

それでは、国の調査による空き家率というのが出ていると思うのですが、直近では多分2018年のかな、全国と北海道と小樽市の空き家率を示していただけますか。

○（建設）木村主幹

国が実施しております住宅・土地統計調査は5年ごとに行われているものであり、直近の空き家率は、全国が13.6%、北海道が13.5%、小樽市が17.3%となっております。

○須貝委員

小樽市が17.3%というお話ですけれども、実数で小樽市は何件一戸建てがあって、それで何件の空き家があるか数を示していただきたい。

○（建設）木村主幹

小樽市の住宅総数は6万4,670戸、空き家数は1万1,200戸となっております。

○須貝委員

それでは、今お話しいただいていますけれども、この空き家・空き地バンクを扱う部署の専任者というのは何人いらっしゃるのですか。

○（建設）木村主幹

現在、建築指導課の空き家対策担当で空き家に関する業務を一元的に行っており、いずれも専任で係員、主査、主幹、各1名の計3名でございます。

○須貝委員

3人ですね。

それでは、少しこれは空き家・空き地バンクから離れますけれども、空家等対策の推進に関する特別措置法による特定空家等というのが小樽市に何件あって、それぞれ助言、指導、勧告、命令、行政代執行したケースは何件あるのか示してください。

○（建設）木村主幹

現在、特定空家等は40棟となっております。このうち、助言、指導を行ったのが31件、勧告、命令、行政代執行は共にゼロ件であります。

○須貝委員

分かりました。

それでは、資料を見ますと、小樽市の空き家・空き地バンクは平成21年からの累計成約数が16件あります。この16件の内訳を示していただきたいのですけれども、市内、道内、道外、示していただけますか。

○（建設）木村主幹

16件の成約の内訳でございますが、2件につきましては把握できておりませんが、残りの14件につきましては、市内9件、道内4件、道外ゼロ件、海外1件となっております。

○須貝委員

そうですか。これも私の想定と違ってもう少し移住者というか、道外の方が半分以上なのかと思ったのですが、こういう結果なのですね。

それで、希望登録者、それからこの空き家・空き地バンクに対する問合せの件数と、それから、それらの方々が市内なのか、道内なのか、道外なのかを示していただけますか。

○（建設）木村主幹

これまでの登録者数は18件でありまして、その内訳が、市内8件、道内10件であります。

問合せ件数につきましては、本市への問合せ件数は全て正確に把握できてはませんが、問合せがあり現地確認などを行っている件数で申し上げますと10件であります。この10件の市内、道内の内訳につきましては把握できてございません。

○須貝委員

分かりました。

これらを踏まえて取りあえず一度聞きますけれども、本市の空き家・空き地バンクの問題点をどのように捉えられていますか。

○（建設）木村主幹

問題点でございますが、大きく四つあると考えております。一つ目は登録件数が非常に少ないこと、二つ目が空き家所有者への空き家・空き地バンク制度の周知・啓発が的確に届いていないこと、三つ目は所有者が登録を希望

しても物件によっては登録ができないこと、四つ目は移住関連部署との連携体制の構築であると考えております。

○須貝委員

では、それぞれ今四つお示しいただきましたけれども、その四つに対して、ここまで市として取った対応策をお示しいただけますか。

○（建設）木村主幹

まず登録件数を増加させるための対策につきましては、不動産業者の仲介を前提としつつ、個人間での売買を許容するなどの制度の見直しが必要と考えております。

また、周知・啓発の対策につきましては、これまで広報誌、ホームページ、パンフレット、それから納税通知書を送付する際にチラシなどを配布し周知・啓発に努めてきましたけれども、今後はより積極的に情報発信を行うとともに、周知方法にも工夫が必要であるというふうに考えてございます。

○須貝委員

ということなのですが、私はここから、以上を踏まえてということで少し問題提起をさせていただきたいと思うのですが、まず現場的に拝見して、それから全国で成功している例も随分、今回ベンチマークさせていただきました。それを踏まえると、この活性化させるための工夫とかが少し足りないなど、自主的な登録を待っているだけでは駄目だなということで、今はこの部署で3名の専任の方がいらっしゃるとおっしゃっていましたが、やはりすごく成功しているところに比べて行政の本気度が問われるといえますか、そこが少し弱いのではないかとこのように思って今回見ていました。

私からは大項目で四つ問題提起させていただきますと、まずは、この需要を開拓し切っていないということ。2番目には、登録者にメリットを示し切れていないので登録件数が全く伸びていないということ。3番目には、ホームページ等情報発信の仕方において再考すべき点が多く多いということ。4番目には、これが建設部とのマターではなくて企画政策室との関連にもなりますけれども、移住者対策全般としてワンストップで完結できるようなシステムになっていないというふうに思っています。

最初の需要の開拓ですけれども、やはり成功事例のところに学ぶことが多いのかというふうに思っています。最初、やはりこの空き家・空き地バンクを希望する移住者へのアプローチが不足しているなど。先ほど、小樽市に問合せがあった件数も私の想定外でしたけれども、道外の人あまり多くなかったのですが、移住策の一環としてこれは有効な手だてなのだろうと思って見ているのですが、こういった移住者の方々へのアプローチが少し足りないなど。例えば、これは長野県の佐久市ですが、もうこういった移住者のターゲットを東京に絞って東京で窓口を設けている。佐久市のレベルで平成20年度からでももう空き家・空き地バンクの成約数が400件以上になっています。ターゲットをどこに絞るか、こういったこともされているのだろうというふうに思っています。

小樽市のことで申し上げますと、今、登録件数はゼロ件ですけれども、対象の住宅が市内の真ん中の赤線の内側にあったように私は見えたのですが、登録の対象の家というのは市内全域にしていますか、それとも一部に限られていますか。

○（建設）木村主幹

空き家につきましては、市内全域を対象としております。空き地につきましては、市内の中心部に今限定をしております。

この空き家・空き地バンク制度の目的の一つが、中心市街地の活性化という一面もございまして。町なかの空き地を対象とすることで、この空き地に住宅や建物などが建築され、町なかの活性化につながるというふうに考えたものであります。

○須貝委員

今のその理論もあるのですが、単純に小樽市に移住したいと思った人がイメージしたときに、私はやは

り小樽市は、海を思い浮かべる人が多いと思うのですよね。そうしたらやはり銭函だとか張碓だとか、蘭島、塩谷、祝津ですよね。ここの物件で、海の見える物件を私は、やはりイメージすると思うのです。それから、どこでもそうなのですけれども、どここの町へアクセスがいいと大体書いているのです。それで言えば、小樽市の場合、札幌市に一番アクセスがいいのはどこかということを考えれば、私は望洋台に住んでいますが、望洋台だとか、新光だとか、アクセスがいいと思うのですけれども、こういった物件を私は開拓すべきというか、必要があると思うのですが、それはいかがですか。

○（建設）木村主幹

土地につきまして全市的にというようなお話でございますけれども、これまではこの空き家・空き地バンクにつきましては平成21年に中心市街地の活性化ということを目指してやってきたものでございますけれども、それから十数年が経過いたしましたして、この空き家も全市的に多うございます。そういった意味で、土地につきましてもそろそろ範囲を広げるということも検討するべき時期なのかというふうには思っております。

北海道の空き家・空き地バンクの場合は、要項自体が土地も全市といいますか道内の全域ということになってございますので、その辺りも他都市といいますか、北海道も検証しながら本市の地域設定についても検討していきたいと思っております。

○須貝委員

冒頭に聞きましたけれども、目的は何ですかということ言えば、空き家・空き地を減らすことなのですよね。小樽市が今もう1万1,000件以上の空き家があるのだと。これを減らすことが目的であれば、やはりターゲットをどうするのかということは考えていかなければならないのだろうというふうに思っています。

次に、例えば物件へのアクセスの仕組みを再考すべきだというふうに思っています。今、小樽市の状況は登録件数がゼロ件だからかもしれないですけれども、やはり気軽に物件検索ができるようなシステムになっていないなと。全国的にはうまくいっているところはかなりストレートにアクセスできるというふうに私は見たのですけれども、例えばこの深川市ですが、深川市はこれもかなり成約件数が出ています。今年になってから日経新聞の中でも何度か取り上げられていましたけれども、物件一覧があって、それから建物もすばらしい優良物件だけではなくてもかなり広範囲に載せて、驚くべきはゼロ円物件というもので出ているという状況があります。

そのような、物件を気軽に検索できるアクセスのよさというものについてはいかがですか。

○（建設）木村主幹

本市の空き家・空き地バンクにつきましても、閲覧をしようと思った場合、特段、登録の申請を本市にするだけということもなく、全国、誰でも検索できるような形にはなっております。ただ、登録件数がゼロ件なものですから、クリックを押しても開かないというような状況で、まずは深川市の例がございましたけれども、売買契約の低い物件につきましては、なかなか不動産業者との協議の中でうまく登録ができていないという仕組みがございますので、その辺りにつきましては、今後見直しをしていく必要があるのかというふうに考えてございます。

○須貝委員

そこで、全国版の空き家・空き地バンクというのがあります。これは御承知いただいていると思うのですけれども、これは自治体の予算とか人手不足を解消するために国土交通省が運営しているのです。あれをクリックすると全国的に出るのですが、残念ながら北海道の自治体の参加率が非常に少ないということで、私も拝見すると、室蘭市、苫小牧市、三笠市、北斗市くらいの市が数件掲載しているだけで、小樽市ももちろん参加していません。参加を表明すると、北海道・小樽移住で検索すると、全国版で小樽市の物件が出てくるのですけれども、これは考えられていないのですか。

○（建設）木村主幹

全国版の空き家・空き地バンクを考えていないのかというお話でございますけれども、本市は、先ほど申し上げ

ましたが、平成21年に独自の空き家・空き地バンク制度の運用を始めております。ピンポイントで小樽市にどうしても移住したいという方にとっては小樽市の空き家バンクはいいかもしれませんが、何となく北海道に移住したいとかと考えている方につきましては、小樽市の物件が小樽市にしかないということであれば、ハードルが少し高くなりますので、うまく北海道や全国版の空き家・空き地バンクと連携できないかということで、いろいろハードルはあるのですけれども、前向きに検討してまいりたいと考えております。

○須貝委員

ぜひ前向きにお願いします。

次に、登録件数を増やすということでお話させていただくと、やはりこれもうまくいっているところはいろいろなシステムを取っています。特に最近よく出てくるのが、株式会社三友アプレイザルシステムというこのノウハウを持つ会社です。これとタイアップして成功している事例、例えば鷹栖町であるとか、先ほど紹介した佐久市であるとか、埼玉県、新潟県の各都市もこことタイアップしているケースが目立ちます。私はこれらをずっと見ていて、小樽市の空き家等対策計画というのを拝見しまして不思議に思った点がありまして、ここで、空き家の優良物件が985件41%もあるのですけれども、ここがなぜ登録されないのか説明していただけませんか。

○（建設）木村主幹

登録件数が少ない要因でございますが、所有者が不動産の売買や賃貸を考えたときに、一般には不動産業者に仲介を依頼して売買などを検討することになると考えられます。本市では、不動産業界などに属している市内の事業所を有する事業者が52社あり、多くの物件は、まずここで取引をされるのだろうというふうに考えております。

また、優良物件を抱えている所有者の方の中にも売買などを行いたいと考えていても、家財処分が終わっていないですとか、必要な改修が済んでいない、また愛着があり踏ん切りがつかない、相続登記が終わっていないなどの理由で利活用が後回しになっている場合もあるのではないかとこのように考えております。

○須貝委員

そういう側面もあると思うのですけれども、それでは、例えばこの計画の12ページにアンケートを取られていますよね。ほかに売却したいという方が59.4%いらっしゃって、この空き家・空き地バンクを利用してみたいという方が23%いる。さらに、メリットがあれば今後利用してみたいという方が34%いると。

この現状があるのですけれども、これで言うと、私はメリットを示してあげる必要があるのだというふうに思うのですが、空き家・空き地バンクのメリットは何ですか。

○（建設）木村主幹

登録した場合のメリットでございますけれども、市のホームページを通じて利用希望者を募る形になりますので、より多くの方々に閲覧をいただけるということと、それから、市が情報を提供することに対する利用希望者の安心感が得られるなどのメリットがあるというふうに考えております。

○須貝委員

今の答弁ですと、もう突っ込みどころ満載になってしまうのですけれども、そうですか、分かりました。

でも、そういうメリットを、今のはメリットに私はなっていないような気がするのですけれども、もう一度少しメリットとは何なのかを考えて、それを登録のところに、やはり登録するためのメリットを提示してあげる。これも三重県の伊賀市では、ホームページに、直接そういうところにきちんとメリットというものをやはり提示されていますので、そういった工夫も必要ではないかというふうに思っているところです。

あと、情報発信方法の再考についても随分たくさんあるのですけれども、例えば物件のマッピングという、今は小樽市はたまたまゼロ件だから、もうこれはどうしようもないのかもしれないのですが、成功事例では市内の地図があって空き家・空き地の場所はここですよとちゃんとマッピングされています。さらに、このマッピングの中でも地区別に、ここの地区はこういう特徴がありますよというのが示されています。例えば、小樽市であれば札幌市

に行く利便性がいいですよとか、ここは海が見えてきれいですよとか、ここは文教地区ですよとか、このようなマッピングがされています。こういったようなことは今小樽市の状況でできていますか。

○（建設）木村主幹

空き家・空き地バンクに登録したマッピングにつきましては、その地図をお示しするとともに、例えば主要な駅ですとか、学校ですとか、保育所等との公共施設関係につきましては、何キロかという距離は掲載してございます。

○須貝委員

冒頭にも申し上げましたけれども、本市においては企画政策定とのオーバーラッピングするところも多いと思います。うまくいっているところで言うと、やはり先ほどの空き家・空き地バンクに登録します。それで、物件が出てきて値段が出てきます。それに対して、空き家を取得したらこういう制度が使えますよというのがその下に制度が出ているのですよね。それから、先ほどあった株式会社三友システムアプレイザルではないですけども、トリアージって分かりますよね、優先順位をつけるのが今結構はやりですけども、物件もそのまま入れる優良物件、青から、これは潰さないと思えないだろうという赤まで、まずは色分けをして、取りあえずきちんとして、それを分かった上でその方々が買う。本市においてこういうシステムが、助成金が使えますよ、これが使えますよというような、あとリフォームするのだったらこういう制度がありますよということがやはり一つで、ワンストップで完結しているのですよね。やはりここまでやって、それで先ほど言った、我々小樽市よりも小さな自治体でも何百件という成約数がある、登録数も多い、先ほど冒頭にあったように、問題は登録数が少ないことでゼロですってこれは問題ではないです、これは事情なのです。ここをもう一度考えていただいて、また改めますけれども、ぜひそこまでもう一度考えていただいて、3名の方、大変忙しいと思いますが、これはやはり移住も含めて小樽市の人口減少対策も含めて大変重要ですので、どうぞよろしく申し上げます。答弁は結構です。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

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

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

まず、北海道新幹線並行在来線対策協議会のブロック会議の議論経過の説明をいただきました。

そこで、小樽市として3案に対してどのような選択をするのか大変注目されているところですけども、現状では余市町を除けばほぼバス転換で足並みがそろっているように見えます。北海道は、余市－小樽間は個別協議として第三セクター鉄道の試算を示し、新聞報道によれば町長は鉄道の存続を求めて積極的に発言をし、余市町議会でも特別委員会を設置して試算の見直しや提言を行っているところと承知しているところでありまして、小樽市は鉄道の存続についてどのようなスタンスで望んでいるのかお示し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

小樽市としましては、北海道新幹線並行在来線対策協議会のほかの構成員とともに、将来の地域交通として鉄道存続とバス転換のどちらが望ましい方策なのかを比較・検討している段階でありまして、まだどちらがという判断には至っておりません。

鉄道につきましては、多額の赤字が見込まれることがやはり最大の課題ですので、協議会の一員として初期投資や単年度収支の見直しをこれまで検討してきました。その中でも余市－小樽間については、さらなる収支改善策と

して駅や運行本数を増やすパターンも検討してきておりまして、鉄道維持の可能性を探っているところではあります。

○林下委員

道が余市一小樽間の個別協議としたものの想定される経営環境は、試算で示されているように、極めて厳しい状況であります。私は、前回の当委員会でも指摘をしましたが、例えば、道南いさりび鉄道よりもさらに厳しい経営環境の下で、道は鉄道の存続を本当に検討しているのか、基本経過を見ている限り非常に見えにくい状況だというふうに思いますが、小樽市としては道のこうした態度をどう受け止めておりますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

北海道も含めまして、北海道新幹線並行在来線対策協議会では鉄道とバスを比較、検討している段階でありまして、鉄道の最大の課題である多額の赤字を少しでも改善する方策を検討するために、道は協議会の事務局としてJR北海道と協議したり、専門家を招いたり、いろいろなパターンを試算したり、かなりの労力を割いてバス転換のケースだけではなくて鉄道維持の可能性もしっかり検討しているものというふうに受け止めております。

○林下委員

道は北海道新幹線並行在来線対策協議会の議論を促進し、年内にも結論を出そうとしていると見られていますけれども、協議会に参加している委員として、これまでの議論経過から、鉄道の存続問題を含めて11月にも議論の合意を見通せるのか、その点についてはどう判断していますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

前回、8月の第9回後志ブロック会議におきまして、年内を一つの目標にして方向性を絞っていこうというふうなスケジュールが示されましたけれども、この議論をできるだけ早く進めていこうという方針は、例えば在来線の存廃は、まちづくりに影響する倶知安町など、沿線自治体の要望を汲んだものでありまして、これは北海道新幹線並行在来線対策協議会の後志ブロックの総意だというふうに認識しております。

これを踏まえてその8月の後志ブロック会議で年内を目標にという方針になったのですが、これが年内に合意できるかどうかは今後の各沿線自治体での住民説明ですとか、議会議論、こういったものの状況によるものと考えております。

○林下委員

先ほどの説明もありましたけれども、小樽市としては11月にも住民説明会をするという見通しを示しておりますが、これはバス転換に関して住民説明会をするというスケジュールだと思うのですが、北海道新幹線並行在来線対策協議会としては、北海道新幹線札幌開業の工事や設計に影響を及ぼすもの以外は十分な移行時間も準備期間も必要でありますし、余市一小樽間の協議はまだ時間的な余裕があるという理解でよろしいのかどうかお示ください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

余市一小樽間も含めまして北海道新幹線並行在来線対策協議会の協議は、鉄道かバスかの方向性を出すまでの協議と、方向性が出てから具体的な運行方法の検討などを行うという大きく二つの段階があると考えております。前者、方向性を出すまでの協議は、協議会でできるだけ早く進めようということとしておりますので、余市一小樽間も含めて、それほど時間的な余裕を見ているわけではありませんけれども、後者の具体的な運行方法などについての協議はある程度余裕を持って行うことができるのではないかとこのように考えております。

いずれにしても、余市一小樽間も含めまして、進め方については協議会で協議の進捗状況に応じて判断していくことになるというふうに考えております。

○林下委員

今回の定例会の一般質問でも取り上げられておりますとおり、AIやIT、さらには5Gなどの通信分野は飛躍

的な技術革新が進み、我が国の様々な課題解決にこうした技術を活用している事例が紹介されております。公共交通機関も人口減少や乗務員不足、事業の持続性の課題を解決するため、自動運転のバスや乗用車の技術開発が進められ、道内はもとより全国各地で実証実験が進められております。国土交通省も高齢化社会の交通事故防止とヒューマンエラーを防止するための装置を取り付けた車両に、補助金や税制面で優遇し、技術開発をバックアップしてきたことにより、今や自動運転は公共交通にも実用化が可能なレベルに近づきつつあると言われております。

一方、鉄道では皆さん御承知のとおり、ゆりかもめが開業当初から自動運転が行われておりますが、全てが高価で安全が確保されており、そうしたイメージが定着し、在来線では全く自動運転はタブー視されてきたように思われます。鉄道は今大都市近郊ですらその特性を生かした地域の公共交通としての役割を果たすことが極めて困難になっていると報道されていることは皆さんも承知のとおりであります。余市―小樽間の鉄道の存続問題は、自動運転の集積されたノウハウを最大限生かし、既存の使用可能な設備や車両を活用した全国初の自動運転の鉄道の実用化を目指して、国の財政支援と技術支援を受けられるように取り組めば、北海道の鉄道発祥の地として新たな鉄道の公共交通の役割を果たす大きな転換になると私は考えているところでございます。

小樽市として、道や国に働きかけることはできないか、見解を求めます。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

鉄道の自動運転についてですけれども、御質問のように、これまではルール上からもゆりかもめのような人の侵入等の心配がない路線に限られておりましたが、将来的な運転士不足を見据え、踏切のある一般的な在来線で現行のルールで可能な方法として、運転士ではない係員が乗車する方式の自動運転の研究が現在官民で進められていると承知しているところであります。これは余市―小樽間に導入するとしても、踏切等のある一般的な在来線ですので、有人自動運転という形になります。

ですので、運転士不足対策としては有効な方策だと思いますけれども、自動運転のための設備投資も発生するかと思いますので、あまり収支改善というものは見込めず、この自動運転導入の有無が現在やっております鉄道かバスかの方向性を出すための協議には大きな影響はないのかというふうに考えておりますので、現時点では、自動運転に関して、市として国などに働きかけていく段階ではないというふうに考えております。

なお、鉄道でいくという方向性になった場合には、人材面での持続可能性を高める方策として自動運転導入も検討していくことになるかと考えております。

○林下委員

並行在来線の問題は、ほかの委員から質問が続いておりますので、あくまでも質問ということではなくて、ただいま見解をいただきましたので、そういったことを踏まえて私の考え方を若干申し上げたいと思うのですけれども、私もこの間やはり鉄道にした場合に、第三セクターにした場合に、持続性がいかに確保できるのかということや質問をしてきましたが、やはり私もJR北海道元社員として、いろいろな交通政策に携わってきた中で、結構ほかの運輸産業の人たちから、鉄道は自動運転の技術が本来は一番進んでいるはずなのだけれどもなぜできないのかと、どうして取り入れられないのかという質問をよくされたことを記憶しております。私は、先ほど申し上げたとおり、鉄道は大量、高速、定時制という特性から安全性が重視されて、高価でなければ自動運転はできないということで、そういった考え方があるので、できないのだという見解をしてきたのですが、私は、今も、例えばJR北海道の社員だったら、多分同じように、いやいやもう全く検討の余地はありませんという答えになったと思うのですけれども、今、小樽市議会議員として、やはり地域の公共交通を守っていくために何をなすべきなのか、あるいは余市―小樽間の鉄道の存続を求める声にどう応えるべきかということに非常に苦悩してまいりました。

それで、今、答弁にありましたとおり、やはり鉄道の自動運転というのは場合によっては現在の鉄道に関する省令とか、あるいは法律がとか、そういったものを改正する必要があるというふうに考えますし、だからこそ、やはり国や道に働きかけが必要だというふうに私は思っています。場合によっては、本当にこの私の意見は、自動運転

の最後のチャンスかと思って今話しているのですけれども、先般JR北海道の課題と題して新聞に国土交通省の審議官と北海道大学の副学長で北海道運輸交通審議会会長のお二人の記事が載っておりました。それで、地域と連携して需要を創設というテーマと、それから、鉄道維持へ将来像を示せと。私は非常に貴重な意見だというふうに拝見いたしました。これは、JR北海道だけでなく、やはり地域の公共交通の維持にも当然当てはまる指摘だというふうに私は考えております。やはりお二人とも、要は知恵を出せということを提起しているものと受け止めます。

そうした意味で、余市－小樽間の鉄道の存続は、やはり自動運転で維持存続が国の要請にも応えられるものであって、小樽市として公共交通の持続性と将来を見据えた提案になると。国にも理解いただけるものというふうに考えておりますので、ぜひ検討していただきたいということをお願いいたしまして、この項の質問を終わりたいと思います。

◎小樽市都市公園条例について

次に、小樽市都市公園条例について質問をいたします。

第1回定例会でも小樽市都市公園条例の一部改正が提案をされて、建設常任委員会でも議論が行われ可決されました。私も公園における禁止条項として、指定した場所以外で火気の使用をすることについては、都市公園はあらゆるニーズに応える整備が望ましいという提言をいたしましたし、第2回定例会の建設常任委員会でも第2次小樽市公園施設長寿命化計画の策定について説明されましたが、公園の遊具や建築物の各施設について、計画的な維持・管理や更新計画などが目的とされておりますので、防災機能や火気使用などの整備も可能なものなのか、見解をお示し願います。

○（建設）公園緑地課長

第2次小樽市公園施設長寿命化計画において、防災機能や火気使用設備等の整備も可能かどうかにつきましては、公園施設長寿命化計画は、既存の施設について健全度を調査し、適切な時期に補修などを行うことによりまして、更新までの間にかかるコストを削減し、経済的に施設の長寿命化を図ることを目的としております。

本市においては、既存の施設の中に防災機能を持つ施設や火気を使用する設備がないことから、長寿命化計画に基づく整備の対象とはなりません。

なお、防災機能などの整備につきましては、国の交付金事業もございますけれども、最低事業費など採択要件が大変厳しく、単独費での整備となることが想定されますことから、今後、慎重な検討が必要と考えてございます。

○林下委員

対象とならないということであれば、なかなかやはり取り扱いにくい課題だというふうには思いますけれども、ぜひ前向きに、例えば国の条件が厳しいとはいえ、何とかそれに応えて努力してもらいたいというふうに思います。

次に、コロナ禍で、公園の使用が今年は大幅に制限をされてきたわけでありまして、やはり私も市民の声として、せっかく公園を使えるようになっても遊具が故障のために使えないといった御意見もいただいております。

それで、遊具更新の必要性があると把握している件数はどのくらいの数になるのか、お示してください。

○（建設）公園緑地課長

故障などで使用を停止し、更新が必要な遊具の数についてですが、まず遊具につきましては年1回の点検が法令上義務づけられておりまして、専門業者による健全度の調査を行ってございます。その調査結果に基づき、現在13基について安全確保のため使用を停止してございます。このほかに、更新時期を迎えているものが30基ございまして、これらについては計画的に順次更新してまいりたいと考えております。

○林下委員

遊具のほかに、同じく建築物の設備の整備・更新が必要な件数はどのくらいあるのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

次に、建築物等についてですが、この建築物等にはトイレなどの建築物が81施設のほか、フェンスなどの管理施

設が約 2,000、ベンチなど休養施設が約 900 施設ございまして、全体では約 4,000 の施設を計画の対象としております。現在の計画で更新が必要とされた施設は全体で 23 の公園に 122 の施設がございます。

このうち、主なものは、フェンスが挙げられておりまして、現在 17 公園で更新が必要とされてございます。このほか、ベンチ 29 基についても更新が必要とされているところであります。

○林下委員

やはり私も今までいろいろな御意見を市民からいただいた中には、例えば朝里川公園の川のフェンスだとか、そういうものを調べてみたら、これは道の管轄だということが分かるのですけれども、利用している市民は壊れていて全然、子供が川の中に入って行って危ないのではないかという指摘もあったものですから、そういうことも含めて、やはりフェンスとかベンチとか、一般的に市民が何げなく利用している中でも、安全対策上、早く整備をしなければならぬという声は本当に痛感しておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それで、やはり市民の声と皆さんが集約している更新が必要だという差が、何かこうあるのかという感じも受けるのですけれども、そういう認識はございますでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

市民の皆さんから公園緑地課に寄せられた要望につきましては、今年度7月末時点で全体で 102 件ございます。このうち、遊具の利用停止に関するものが 2 件ございましたが、こちらについては修繕によりまして、既に利用を再開してございます。

建築物等の施設に関するものにつきましては、トイレや施設に関するものが今年度は 13 件ございまして、具体的には、手宮緑化植物園のトイレを撤去または更新してほしいとの要望が 1 件ございまして、本市といたしましても、今後の対応について検討が必要と認識してございます。

実態といたしまして、それぞれの施設の老朽化のスピードが大変早く、施設も多岐にわたってございまして、また、先ほども申し上げましたが大変数も多うございます。どうしても要望をお受けしてから対応するケースが少なくありませんので、優先順位を見極めながら効率的な対応に努めてまいりたいと考えてございます。

○林下委員

今回、市長の一般質問に、やはり公園の整備や市民の要望も多いことから、積極的に進めていきたいというような市長の答弁もありましたけれども、私は、せっかく第2次小樽市公園施設長寿命化計画の策定が第4回定例会で提案されるというふうに承知しておりますけれども、やはり先ほど申し上げたように機能の拡充ということが期待されておりますので、今後の提案に対してもしっかりとそういったものが反映していけるような策定をお願いしたいと期待しているということで、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。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 42 分

再開 午後 3 時 08 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

共産党に移します。

○小貫委員

◎並行在来線について

それでは、まず、前のお二方が御質問していた並行在来線の関係からお伺いしたいと思いますけれども、毎年、並行在来線関係道県協議会というのが要望を国に行っていますが、今年7月にも実施していると。それで、この道県協議会の要望の内容について、まず説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

並行在来線関係道県協議会の本年7月の要請書の内容についてですけれども、こちら「並行在来線への財政支援等について」という表題で次第がありまして、具体的には並行在来線維持・存続のための財源確保や新たな仕組みの検討、鉄道資産の譲渡に係るJRとの交渉への支援等、利便性の維持・確保に向けた取組への支援制度の創設等、赤字補填等の財政支援制度の創設及び拡充といった計10項目の要請内容となっております。

○小貫委員

それで、これは具体的には毎年同じようなことをやっているのですけれども、どのぐらい前から北海道が加わってやっているかというのは把握していますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この並行在来線関係道県協議会は平成20年12月設立となっておりますので、北海道もこの時期から参画しているものと考えております。

○小貫委員

平成20年からという約13年ぐらいだと思えるのですけれども、ただ、ずっとこうやって要望をやっているわけですが、国の対応というのはその結果どうなっているのか、何か進展したことがあれば説明を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

詳細は把握していないのですけれども、貨物調整金の拡充ですとか期間の延長、こういったものが実現しているというふうに把握しております。

○小貫委員

詳細を把握していないということは、あまり目立った進展がないということではないかと思うのですけれども、ただ、こうやってそれぞれの道や県が協議会を作って並行在来線への支援をお願いしているわけですが、そのことについて、やはり私はこの公共交通に対する国の責任というのは非常に、先ほど須貝委員への答弁でもいろいろ出ていましたけれども、ただ、もっとしっかりとした国の責任というのが必要だと思いますが、この公共交通に対する国の責任というのを果たしているというふうに小樽市としては考えていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

各種、貨物調整金ですとか補助金ですとか、各種支援制度がございますので、そういった意味では一定程度は国の責任を果たしているというふうに考えておりますけれども、まだ十分ではないのかというふうに考えてございます。

○小貫委員

十分ではないということですが。

それで、北海道新幹線並行在来線対策協議会に話を移しますけれども、協議会でバス転換、鉄道維持、こういったことを議論されているのですが、国や北海道の財政負担というのはまだ明らかにはなっていないということでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今の北海道新幹線並行在来線対策協議会の試算においては、国は既存の補助制度ですとか、そういったものを除いては国の負担というのは考慮しておりません。そして、道の負担の割合ということかと思えますけれども、そう

いったものもまだ明らかにはなっておりません。

○小貫委員

そこで、バス転換した場合ですが、日高本線が災害によってバス転換になったのですけれども、JR北海道で代行バスを出していたと。ところがバス転換になったら定期代が倍になってしまったということを言われているのですが、この事例について、まずどのように把握されている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

こちららも詳細は把握していないのですが、定期代がJRの頃よりも上がったというのは報道等で承知しております。そして、それに対して日高町が差額の2分の1補助という制度をつくったという事例を承知しております。

○小貫委員

そういったバス転換して定期代が学生の負担、またはまちの負担になっているということについて、北海道新幹線並行在来線対策協議会では具体的に先行事例として何か議論が交わされているのでしょうか。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

北海道新幹線並行在来線対策協議会の過去の事例調査ですとか、そういった中でそういう話が出てきたかどうかというのは、今資料が手元になく全て把握してはいないのですが、今は、まず鉄道にするのかバスにするのかという大枠での方向性の議論をしております、具体的に運賃が上がった場合はどうしようかと、そういった具体の話には至っておりません。

○小貫委員

ただ、バス転換の場合に大きな住民負担になる、もしくは先ほどの話ではないけれども、仮に国が何かしらの交付税措置をしても、それを基に自治体が一定の補助を出さなければいけないということになると、それはバス転換か鉄道維持かという点の大きな判断材料にはなるかなと考えるのですが、まずこの間の沿線自治体の協議会等でも議論していると思うのですが、余市一小樽間のJRの通学定期代というのは今幾らぐらいになっているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今、把握してございません。

○小貫委員

ただ、いつの北海道新幹線並行在来線対策協議会での資料だったか分かりませんが、第三セクター鉄道運行の検討の検討項目11の中で、運賃の検討があったかと思うのですが、そこで議論はされたというふうに記憶はしていますか。どうですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらは、収支改善の方策をいろいろと検討する中で、先行事例、道南いさりび鉄道、ここで従来と比べて約1.3倍に運賃が上がっているということを参考にしまして、同じような形で収支に盛り込んだというところでして、あくまで収支改善方策としてこれを盛り込んだというところであります。

○小貫委員

ただそこで、実際、現状どうなのかという資料は出ているかと思うのですが、私が言っているのは、経営主体としての収支ももちろんそうなのですが、それよりもやはり住民が実際利用するわけですから、住民の負担というのがバスと列車とどうなのだというところを今議論したいと思っております、それで今、多分資料が見つかったと思うのですが、話を戻しますが余市一小樽間の鉄道の通学定期代を示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

資料の見落としでございました。

通勤と通学とどちら。

(「通学。」と呼ぶ者あり)

通学定期は余市一小樽間で2018年時点の運賃で一月8,030円、そして現在の運賃が9,820円となっております。

○小貫委員

それで、バスはどのようなのですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

現在のバスの余市一小樽間の通学定期は月1万5,840円となっております。

○小貫委員

倍まではいかないけれども、それなりにバスのほうが高いと。

倶知安一小樽間ではどうでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

同じく倶知安一小樽間のJRの現在の通学定期が1万7,970円。そしてバス定期は4万8,240円となっております。

○小貫委員

ということは、もうここは倍以上ということになりますよね。

それで、長万部一黒松内間というのはどうでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

長万部一黒松内です。同じく現在のJRの通学定期は9,820円、そしてバスの通学定期は2万3,040円となっております。

○小貫委員

こちらも倍以上だと。

確かに財政負担というところも重要なのですけれども、やはり住民負担という観点でも、きちんとこの判断というのは重視しなければいけないというふうに私は思います。

それで、なぜ並行在来線が結局JR北海道から外れるかといったら経営分離に同意したからというところがあるのですけれども、経営分離に同意したときから小樽市というのはバス転換の選択肢というのは持っていたのかどうか、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

経営分離同意ですから平成24年の時点かと思いますが、頭の中に選択肢としてどういったものを想定していたかというのは何とも把握しかねるところなのですが、方策としてどういう選択肢があるのかというのは特に表明はしていなかったというふうに認識しております。

○小貫委員

方策としてはどういうものか表明をしていなかったと。私はこの経営分離に同意するという議論のときに、あのとき総務常任委員会が開かれまして、当時の中松市長と質問のやり取りをした記憶があるのですけれども、中松市長はたしか当時は、在来線というのは地域住民の足の確保で災害発生時の代替路線として残していただきたいという思いはあると。ただ、札幌市への延伸の流れの中で、やはり一定の判断をするときが来るということで、在来線ありきという答弁では確かならなかったのですけれども、ただ、住民の足を守るためにはやはり残していただきたいのだと、こういうところから、私はこの並行在来線の議論は始まったのではないかと考えています。

それで、北海道新幹線並行在来線対策協議会では、ニセコ町長が長万部一小樽間においても専門家を招いてどうすべきか含めて御検討いただいて、熟度を上げていただければと発言しています。これは余市一小樽間の個別協議で専門家を招いて議論するという流れがある中での発言なのですけれども、これに対する小樽市としての考えはど

う思っていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

鉄道の検討に関しては、現時点でも一定程度、住民の皆様にお示しできるぐらいにまで熟度は上がってきているのかというふうには小樽市としては感じているところでありますけれども、それぞれの地域で検討すべきことはまだあるのかというふうには考えておりますので、専門家を招くのがいいのか、ほかの方法がいいのかというのは、その北海道新幹線並行在来線対策協議会事務局の北海道とニセコ町で協議して決めていただければよいのかというふうに考えております。

○小貫委員

私、これはニセコ町だけが個別に専門家を招いて協議すればいいという問題ではないと思うのですよね。意思決定するというのは、沿線自治体としてどうするかという決定をするわけですよね。その中でニセコ町だけが専門家を招いて、私は専門家から聞いたらかう思うのだということでも、ニセコ町にとってはいいかもれないですが、沿線自治体全ての認識としての共有にはならないと思うので、そういう点ではニセコ町がやればいいのかというのは少し問題ではないかと思うのだけれども、それについてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

少し語弊のあるお答えの仕方だったかと思うのですが、ブロック会議の中でニセコ町長からこういう要望があったということなのですが、実際に専門家を招いて何かしら講演といいますか、そういったものをやるということになった場合には、当然、小樽市も参加して、その辺りは専門家から何かアドバイスなり、新たな分析なりいただけるのであれば、それを沿線自治体全部で共有すると。そしてそれを判断材料にしていくことになるのかというふうに考えております。

○小貫委員

同じく第9回の後志ブロック会議ですけれども、蘭越町や同じくニセコ町長から12月に決めるということだと後ろはがちっと決まって身動きが取れないとなるとなかなかきついなと思いますと。幅を持ってお願いしたいというふうに発言がありました。その後、小樽市長が発言をしているのですけれども、その発言を紹介してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

スケジュールに関しての市長の発言でございますけれども、「スピード感を持って進めていくという考え方には賛同しますけれども12月の第11回のブロック会議で方向性の確認をする。その前にそれぞれの地域で住民説明等を終えて12月の自治体の考え方をもちょうブロック会議に臨むということであれば、9月の議会で説明することというのが今回材料はあまり大きく進展しているものではない」ということがありまして。

ただ、「我々としては議会にきちんと説明するという大前提がありますので、その上で方向性の確認をこの場で議論させていただくというのは、絶えず念頭に置いていただければと思います」というふうに発言しております。

○小貫委員

それで、私、少しこの迫市長の発言の意図が読み取れなくて、これは12月までに決めるべきだということをはかの自治体に言っているのか、もしくは、例えば急いで決めるというのは大事だから、12月までに目指して頑張るのだけれども、北海道に対して、そこは柔軟に対応してほしいということなのか、この市長の発言の意図というのはスケジュールのところでは、どういう意図があったのか説明を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

この発言の意図を、市長にはっきり確認を取ったわけではないのですが、私も随行で聞いておまして、これは、委員のおっしゃる解釈の后者、北海道に対して柔軟に、議会議論を十分に行った上で方向性を確認するのだというのが前提なので、当然、それが終わるまでは、12月が絶対の締切りだということではなくて、北海道に対して柔軟に対応してほしいという意図だというふうには受け取っております。

○小貫委員

柔軟に対応してほしいというのは、そのとおりだと思うのです。

今、これだけしか検討材料がない中で、12月に議会、11月には住民説明会をやるけれども、それで、はい、そうですかとね、なればいいですが、やはり、沿線自治体いろいろある中で、そうならないのに12月というふうになってしまうと、少し住民合意というところが不十分なまま進むというおそれがあると思うのです。

それに対して北海道というのは、どういう立場で、今、言ってきているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こういった、各沿線自治体首長の発言に対して、座長を務めていました北海道の交通企画監は、それは強制するようなものではないと、あくまでこれは原則論として、これは目標として、そういったことで進めていただきたいという発言がありました。

○小貫委員

分かりました。

それで、やはり私はこれまでも議会で議論していますけれども、やはり在来線鉄道は残してほしいと、小樽市まではなくて、できれば長万部町まできちんと残してほしいというふうに考えているのですが、この並行在来線を存続させる課題というのはどこにあると捉えているのか、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

やはり、最大の課題というのは、大きな財政負担だというふうに考えております。

○小貫委員

財政負担だということなので、そこはやはり、私は国ないし北海道が、やはり一定の責任を持っていただきたいというふうに思います。

◎小樽築港駅前バス停に関する問題について

質問を移しますけれども、まず、報告の中にありましたほうから行きます。

小樽築港駅前バス停に絡む問題です。

一般質問でも取り上げました。説明会等を開いてということで質問したのですが、答弁では、丁寧に住民への説明をするということでした。これは、説明会を開いてほしいということには答えていないのですが、この説明会の開催というのは考えていないのか、もしくは丁寧に説明しとは、どんな方法で説明していくのか、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

説明会を開く予定なのかということでございましたけれども、まず、近々、関係する町内会の町内会長の皆様に協議会を開きたいというふうに思っています。

その中で、コロナ禍というのもありますので、町内会長のお考えを聞いて、相談しながら、住民説明会を開くかどうかも含めて協議してまいりたいというふうに考えてございます。

○小貫委員

町内会長ということですが、具体的には、若竹町内会とか市営住宅の自治会とかも含む形なのか、どの辺まで広げるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

今、想定しておりますのは、若竹町会と、それから東小樽町会を関係する町内会というふうに考えてございます。

○小貫委員

それで、今のバス停の主な利用者に水産高校生がいるのです。それで、私は質問の中で、やはり移設ではなくて、増やしてほしいのだという話をしました。そうなると、高校生、望洋台とか桜から札幌市に行くために来る

方は市営若竹住宅3号棟の前で止まって、信号を渡って駅というのはいいと思うのですけれども、水産高校生が、そちらのほうがいいのか、本当は現在のほうが便利なのか、そういうところは、水産高校生にもアンケートとかをやって、意見を聞いてほしいと、検討してほしいのですが、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主幹

水産高校の生徒に対するアンケートについてなのですが、これは、学校の生徒のことなものですから、我々としましては、あくまでも学校と協議を進めていきたいというふうに考えてございます。

○小貫委員

学校と協議をするということです。具体的には学校長ということになると思うのですが、実際に工事を進めるということになると、やはり国道だったり、バス停はやはり中央バスの問題になってくるのですが、それぞれ、いろいろな工事をやりますけれども、工事の主体や費用、また、小樽市が実施する事業というのは、どういう事業があって幾らぐらいを想定しているのか、説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

工事につきましては、大きく分けますと歩道橋の撤去、それから国道の改変ですね、それから信号機の移設、こういったものがあるのですが、工事主体としましては、国道に関する、歩道橋の撤去は北海道開発局の主体となります。

それから、信号機の移設につきましては、公安委員会の主体ということになります。

負担につきましては、基本はまず要望者負担というのがございまして、両者からは、最初は小樽市の負担から協議をスタートしたのですが、協議を重ねていく中での歩道橋の撤去に関しては、北海道開発局にとってもメリットがあるということで、今は、国道に関する大部分の費用については、北海道開発局が負担するような話で進めております。

その他、信号機の移設については、公安委員会ではまだ要望者負担という考え方も持っておりますので、こういったことは、実はこれから協議して進めますので、実際に小樽市の負担が発生するか、現時点では、まだ不明でございます。

○小貫委員

今、北海道開発局と公安委員会の話が出ていたのですが、中央バスとの関係は、バス停の設置は、大して費用はかからないでしょうけれども、中央バスが設置するということになると思うのですが、これも、先ほどの要望者負担との関係では、結局、もしかしたら小樽市が持つということになるのかもしれないという理解でよろしいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

委員のおっしゃるとおりの見解で間違いございません。

○小貫委員

それで、先ほどの報告では、令和5年度までにバス停を設置するということなのですが、ここまで来たから、新たなバス停の利用を早めるということをこの5年度よりもさらに前倒しという、そのためには、どうすれば早まるのか、いかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

まずは、住民の皆様の同意を得ることが先決ですので、これを大急ぎで進めてまいりたいと。

これが、今、春を目指しているのですが、タイミングによっては、再度、北海道開発局等と、前倒しについても、協議はしてまいりたいというふうに考えてございます。

○小貫委員

◎JR南小樽駅のバリアフリー化について

少し小樽築港駅の話からずれるのですが、1問だけ近藤主幹に関連して、南小樽駅のバリアフリー化工事の進捗状況について、少し報告していただけますでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

南小樽駅のバリアフリーの進捗についてなのですが、こちらは、予定どおり進んでおりまして、今年7月11日に新跨線橋の供用を開始してございます。

これに伴いまして、役割を終えた旧跨線橋の撤去を現在行っておりまして、その進捗状況が8割程度となっております。

来年度は、春から、エレベーターの設置工事を開始いたしまして、現時点では令和4年9月に、エレベーターの供用を開始、で事業終了というスケジュールで進んでおります。

○小貫委員

分かりました。少し早めてほしいという話はしていたけれども、9月で決着がついたということだと思います。

◎道営住宅建設に係る要望書について

次に、道営住宅というか要望についてですが、基本方針に一定の合意を得たということなのですが、ただ、最初に要望書を提出したのが平成26年度ということで、合意を得るまでに、大分かかっているのですが、どのような経過があって、なぜそれだけ時間がかかったのか説明してください。

○（建設）建築住宅課長

北海道との協議の経過と、それまでになぜ時間がかかったのかということですが、北海道とは、これまで毎年、数回交渉してきました。その交渉をしていく中で、北海道としても、あの跡地に道営住宅を建設する理由が必要でありまして、北海道としては本市との政策的なものとの連携を取りたいと、そういうことを目指してございまして、今回、その協議がやっと調ったからでございます。

あともう一つございまして、今回の要望書の中に、道営高島団地の事業主体変更の協議をお願いするという記述を載せておりますけれども、北海道としても小樽市内の道営住宅の管理戸数を少しずつ減らしていきたいという考えがございまして、色内小学校跡地に新規に建設するわけですから、ほかのところでもどうしても、どこかの道営住宅を減らしたいと考えている中で、本市としても、将来構想で高島地区の市営住宅の集約を考えてございまして、道営高島団地をいただきたいと考えましたので、今後、その道営高島住宅の事業主体変更の協議を進めていくと、今回なったためでございます。

○小貫委員

そういう根幹は分かったのですが、それが、なぜ結局6年、7年という年月になったのかという、なぜ、その政策的な協議が調うのが今回になったのか、高島団地をいただきたいという考えが、なぜ今回まで時間がかかったのか、その根拠を説明していただけますか。

○（建設）建築住宅課長

先ほども申したように、確かに協議はしてきたのですが、北海道との協議の中で具体的に決めることができなくて、少しかかったということでございます。

○小貫委員

多分、毎年の交渉の中で、道が持っている活用方針というか整備方針があって、それにやはり符合しなければいけないという話は、多分、毎回されていたと思うのです。そうすると、いや、こういう政策的なものが必要ですよというトップの話合いもされたいと思うのです。戸数についても減らしていかなければいけないと考えているのです。それは平成26年当時からあったと思うのですよ。でも、今までかかっているというのが、先ほどの答弁からだと、その根拠が少し見えないのですが、もう少し丁寧に答えていただけますか。

○（建設）建築住宅課長

道営住宅を建設するに当たりまして、当然、北海道としては整備方針が必要でありまして、そういうもので、例えば、道営住宅整備活用方針というのがございますけれども、そういうものが、例えば平成25年であって、26年当時はそれを使っていたのですけれども、その後、29年に改正があり、令和2年にさらに改正があったと。そういうことで、北海道として北海道全体の道営住宅を考えていくときに、考え方を変換して、その結果、うちとの協議が調ったと、そういうことではないかと推察しています。

○小貫委員

今話を聞いていると、小樽市としては一貫してずっと要望していたのだけれども、北海道が態度を軟化してくれたのだというような捉えでいいのか、そう答えるわけにいかないと思うので、そうなのかと思い込んで次に行きますけれども、広場等を体育館跡地側に設置するという報告になっていますが、少し具体的にどういうイメージなのか、もう少し示していただけませんか。

○（建設）建築住宅課長

広場のイメージですけれども、具体的にハード面でどのように整備するかは、少しまだ決めておりません。ただし、集会室で実施しようとしています子育て支援センター事業ですとか、介護予防教室など、それを天気の良い日には、屋外でやっていただけるように、また、入居者だけではなくて、付近住民の方も自由に出入りをして、利用できるような、そのような広場をイメージしております。

○小貫委員

もう一つは、貸地にするのだということです。北海道に土地をあげるのではなくて、土地は小樽市のままだということなのですが、これは何か理由があるのですか。

○（建設）建築住宅課長

貸地についてですけれども、敷地が市の所有の場合、今までも道営住宅の銭函団地ですとか新光団地でも貸地としてきた経緯がございます。今回の敷地については売却と貸地という選択肢がございましたけれども、北海道との協議の中で、今回は貸地ということで協議が調ったということがございます。

○小貫委員

なるほど。てっきり、広場を市で整備するから、そうなってくると市が土地を持っていたほうがやりやすいのかとか、そういうふうに思ったのですけれども、そうではないということです。

もう一つは、道営住宅高島の住宅をもらい受けるという話が先ほどありましたけれども、やはり古いですね、昭和51年の建物ですから。これをもらって市営住宅とするという理由、先ほど、少し答えていた部分もあったのですけれども、もう少し詳しく説明してください。

○（建設）建築住宅課長

先ほども少し触れましたけれども、本市としまして、将来構想で高島地区の市営住宅集約のことを考えますと、どうしても道営住宅の団地が欲しいわけですから、それで、確かに管理費もありますが、入居者が入ったら家賃も入りますし、やはり本市としては事業主体をぜひ要望していきたいということがございます。

○小貫委員

道営住宅の整備活用方針では、基本的な考え方として、市町村の補完的役割というふうになっているのですけれども、この補完的役割というのはどういう意味なのでしょう。

○（建設）建築住宅課長

この市町村の補完的役割の意味ですけれども、まず、公営住宅につきましては、基本的には、まず市町村で整備をするということになっておりまして、それでも不足しているときや財政的負担があつて建設したくてもできないと。

また、市町村から建設の要望があり、そのときに北海道が建設すべきと判断した場合に、道営住宅は建設されるということでございます。

○小貫委員

最後にしますけれども、もう一つは、結局、単身用をつくるのだという話で、ただ、単身用をつくるかどうかというのは北海道が決めることになると思うのですが、この道営住宅で単身は珍しいと思うのです。それで、単身用の配置が要望どおり進まなかった場合の対応というのは、何か考えているのでしょうか。

これ、答弁いただいて終わりにします。

○（建設）藤田主幹

単身用の住宅が、こちらの要望どおりにいかなかった場合につきましては、今回につきましては、稲穂改良住宅の方々が、新しくできるところに住むというようなイメージではっておりますが、中には、色内ではなくてほかの住宅に住むという選択肢もございますので、そちらのほうで吸収させていただくことになるかと考えております。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

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

公明党に移します。

○千葉委員

◎並行在来線の検討状況について

それでは初めに、並行在来線の検討状況について報告がありましたけれども、簡単に確認をさせていただきたいと思えます。

先ほど、御説明があった中で収支予測の見直しなのですが、大規模補修額ということで見直しがあるとありますけれども、この部分、前回の報告では大規模改修費として説明がありました。この違いについて説明をお願いしたいと思えます。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まず補修と改修の違いなのですが、これは単に用語の不統一でありまして、言葉の違いに特段意味はございませんで、あくまで数字の見直しというものでございます。

前回、報告した資料にあります数値は平成28年時点の補修必要箇所に基づく試算でして、今回は、そこから経営分離までに補修実施が見込まれる箇所を除いた結果、長万部一小樽間では9億円の削減、そして、余市一小樽間におきましては0.3億円の削減という結果になってございます。

○千葉委員

言葉の違いということだったのですけれども、行政的には改修と補修は結構違うのかというふうに受け止めておまして、今、説明があったように、補修額ということで、これからは統一をされていくということで理解もいたしました。それで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

この資料自体は、元は道で作成しているものですので、その辺、道にも申し上げたいと思えます。

○千葉委員

主な意見について、1点確認をしたいのですが、これは、余市一小樽間は富山港線の事例も参考に、多頻度化や他駅による収支改善が図られるか検討してほしいとありますが、この意見について、本市としてはどのよ

うに考えるのか、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

この意見は、余市町長からの発言でございまして、小樽市としましては、これも収支改善策の一つのパターンだというふうに捉えております。

この余市町長からのリクエストを受けまして、今、道でもこの試算の作業をやっているところなのですが、まだ、少し数字は出てきていないのですが、小樽市と余市町に一つずつ簡易的な駅を設置するというふうに仮定しまして、今、収支を計算中です。

本市としましては、その試算結果を見まして、判断材料の一つにしたいというふうに考えております。

○千葉委員

富山港線を党で視察に行ったときに、私もずっと岩瀬駅まで乗せていただいたのですが、ここはコンパクトシティをいち早く全国でも進めた地域で、沿線は住宅街で非常に利便性が高いというふうに感じているところでは。

今、御説明があったように、これからいろいろ収支とか、どのぐらいかかるのか、材料として見ていけるのかというふうに思いますけれども、もし、検討する余地が少しでもあるとするならば、今後、小樽市が計画する立地適正化計画にも少し関わってくるのではないかと思います、その辺についてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらの、富山県富山市のコンパクトシティ政策の事例は、コンパクトシティ政策の参考という観点ではなくて、あくまで収支改善策の一つとして、この富山港線がJR西日本の頃と比べて駅も増やした、ダイヤも多頻度化したということで利用が増えたという実績がありますので、そういう収支改善策の一つとして、参考の事例としたものでありまして、今のところ立地適正化計画と絡めて検討しているというものではございません。

○千葉委員

先ほど、いろいろ皆さんが並行在来線の検討状況、質問がありましたけれども、11月に検討されている住民説明会なのですが、この間、いろいろ報道等ありまして、例えば余市－小樽間は、今後、少し先に協議を伸ばしながら、バスか第三セクターで考えていくのかですとか、長万部町から余市町はバス転換に一定程度の沿線の自治体が同意をしているとか、そういう話があったのですが、今日、いろいろ伺うと、まだはっきりしたものは何もないというような印象を受けました。

そういった中で、この住民説明会というのは、一体どのような説明を住民になさるのか、お聞かせ願いたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

説明内容、まだ細かく詰めたものではないのですが、これまで議会等でもお示ししてきたような北海道新幹線並行在来線対策協議会の協議の状況ですとか、鉄道、バスのメリット、デメリット、そういった論点をお示しながら、住民の方の意見をお伺いする場にしたいというふうに考えております。

○千葉委員

そうすると、先ほど運賃の話もありましたけれども、そういうことも示せないという理解でいいのかというふうに思います、これはそういうことを考えると、結論を出すのにまだまだ非常に時間がかかるのかというふうな印象を持っていますので、この件についても利用者の御意見もしっかりと伺いながらやっていただきたいというふうに思います。

この件については終わります。

◎道営住宅建設要望について

次に、道営住宅建設要望について伺ってまいりたいと思います。

先ほど、いろいろ御説明がありましたけれども、北海道と一定の合意を得ているということでありました。これは、平成26年から何年もかかって、やっとここまで来たかというのが私自身の正直な気持ちであります。

要望戸数でありますけれども、40戸程度ということですが、資料の6ページの「道営住宅整備に係る本市の考え」というところでは、これはいろいろ当時、景観等で付近住民の反対とか御意見があつて、階数は3階から4階建てとすることが望ましいというふうに記載があります。

これは、どちらにしても北海道に要望している40戸程度というのは確保されるのか、それについてはどうなのでしょう。

○（建設）建築住宅課長

要望戸数についてですけれども、階数が3階から4階になりましたも、あの敷地においては道営住宅の戸数40戸というのは可能でございます。

ただし、今回は、あくまでも40戸を要望しているということでございますので、必ずそれが実際に確保されるかどうかは決まっておられません。

○千葉委員

要望の時点ですので、まだ、はっきりはしないということですが、次は、駐車場についても同じような要望ということを出しているのかと思いますけれども、この要望の中でも、本市としては整備することが望ましいと思われるとありますが、本市として、その必要性についてはもう少し具体的にどのように考えているのか。

また、北海道の考えというのは、どのように聞いているのか、説明できますでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

駐車場についても、本市としましては入居者の駐車場は必要と考えておまして、ただし、具体的に多くを要望するということは、要望書にはそこまでは具体的な記載をしておりません。

北海道から、この台数についてはまだ決めていないということですが、駐車場は整備するという、そういう考えではあるということは聞いております。

○千葉委員

分かりました。

先ほど、少しお話が出ましたが、広場ですとか内外の方々が出入りするということもあるのですが、その地形的に駐車場の出入口は、2か所ありますよね、急な坂と道路の正式な名前が少し出てきませんが、そういう形状を考えると、駐車場をどこにするかということで非常に悩ましいのかというふうに思っておりますので、これは、そういうことも含めて、ぜひ、道との綿密な打合せ等の検討もしていただきたいというふうに思います。

◎稲穂改良住宅からの住み替えについて

次に、稲穂改良住宅からの住み替えについてです。

この要望の中には、道営住宅の事業決定後、スケジュールでは説明会が11月頃とあります。これは、意向調査も速やかに行うようですが、家賃滞納者を含む入居者対応を本市が責任を持って行うとありました。

家賃滞納者に対しては、具体的にどのような対応をしていくのか、説明をお願いしたいと思います。

○（建設）藤田主幹

滞納者の方も含みます現入居者の方の対応につきましては、基本的には本市が責任を持って対応することになります。

滞納者の方につきましては、転居までに滞納を解消することが前提にはなりますが、具体的な対応といたしましては、今後、北海道と協議することを含め、対応していきたいと考えております。

○千葉委員

もう一つ、収入超過者もこの中ではいらっしゃるというふうに確認しておりますが、その方についての対応と

というのは、今後、どのようになっていくのでしょうか。

○（建設）藤田主幹

収入超過者の方につきましては、本来、市営住宅の入居、新規の入居者であれば、収入超過者というのは、そもそも初めから入居はできないのですが、今回の転居に関しては通常の新規入居という扱いではございませんので、北海道との調整が、これまた必要だというふうに考えてございます。

○千葉委員

ということは、住み替えであるので、住み替えとして入居を続けることができる可能性もあるという捉えでよろしいですか、分かりました。

一番気になるのは、市営住宅から道営住宅への住み替えということで、結構、稲穂改良住宅は年数もたって非常に古いということで、一定程度、家賃を抑えられているのかというふうに思います。

この中にもありますけれども、家賃の激変緩和は適用されないとあります。具体的に、家賃はどのくらいになるのか、現入居者の方々の家賃と比較し、説明というのはできますでしょうか。

○（建設）藤田主幹

今回の転居によりまして、使用料、家賃、この比較のことについてですが、現在、新しい道営住宅の使用料については、全く分かる状況にはございません。

ただし、転居前の市営住宅は昭和48年築であることに対しまして、転居後の新しい道営住宅は新築となることから、使用料の増は想定されます。このため、今後、本市といたしましても、北海道との情報連携を密にしながら対応を検討していきたいというふうに考えております。

○千葉委員

今までも、市営若竹住宅なども、いろいろ激変緩和措置というのは行ってきた経緯があると思います。今回のケースというのは、一般的には道営住宅の住み替えということで、先ほど激変緩和措置の適用はされないとありますけれども、年齢等、年金生活者の方が多いということからも、例えばこれが月5,000円上がっただけでも、年間の負担が6万増えたとすれば、生活に非常に大きな負担が強いられるのかと思いますので、この激変緩和措置、本市としてしっかり検討していただきたいと思いますが、可能かどうかも含めて御見解を伺いたいと思います。

○（建設）藤田主幹

激変緩和措置の設定につきましては、先ほどの答弁と重なるかとは思いますが、これからかなりの期間もあることですので、前向きに検討させていただきたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

ぜひ、よろしくお願ひしたいと思います。

◎小樽築港駅前のバス停について

次の質問に移りたいと思います。

小樽築港駅前のバス停について、いろいろ質問が交わされましたが、何点かお聞きをしたいと思います。

このバス停についても、平成26年から山側のバス停を移設して以来、本当に7年ぐらいたって、もう早いなというふうに思っています。

このとき、一番多かった意見というのは、バス停から駅まで離れているという苦情が一番だったというふうに思いますが、今回の移設で距離にしてどのぐらい近くなるのかお聞かせ願えますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

バス停の距離関係に関してですが、あくまでフリーソフトでパソコンの画面上での簡易的な測定の数字ではあるのですが、その数字では、現行のバス停から小樽築港駅の入り口までがおおよそ240メートルになっておりまして、これに対しまして、今、示している市営若竹住宅3号棟前から小樽築港駅前、これが伸びますと約170メートルに

なりますので、その差は、距離にして約70メートル、時間で徒歩1分程度の差が出ております。

○千葉委員

朝の1分は非常に貴重だと思うのですけれども。

移設した当初は、現在あるバス停というのは、バス待ちの歩道の幅が狭いということで非常に危険だという声がありました。今回移設することで、それは回避されるということはあると思いますが、7年間も使ってきたということで、今の場所の利便性を感じている方もいるのではないかとこのように思いますが、これは移設ではなく新設の検討というのはなされなかったかどうか、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主幹

今回、市民の皆様から上がった声の中で、やはり、不便という声と、一方、半数ぐらいの方が今の場所が危険であると、怖いという声から、それが一つのきっかけになって、今回この移設ということを進めておりますので、市としては当初から、基本は移設ということで考えておまして、新設という考えでは、今のところ検討は行ってございませんでした。

○千葉委員

これから町内会長ですとか、その地域住民の方との協議等あると思うのですけれども、そこに出席される方でこのような意見を出す方がいるかどうかは定かではありませんが、可能性としては、私の周りにもいらっしゃいますので、あるのかというふうに感じています。

市としては、繰り返しの御答弁をいただくことになるかもしれませんが、現在ある小樽築港駅前バス停の存続については、現在どのように考えているのか、見解を伺います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

繰り返しにはなってしまうのですけれども、現時点での基本的な考え方は移設でございます。

ただ、これから、住民の方々の意見を聞くこととなりますので、その中で、委員のおっしゃるように、多くの方が、この現行のバス停も残したいということ望むようであれば、残すに当たっても、いろいろハードルがあるものですから、可能性も含めてですね、関係者とは協議してまいりたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

分かりました。

この質問は、以上で終わりたいと思います。

◎今冬の除排雪作業に係る主な取組について

次、報告にあった、新型コロナウイルス感染症に係る対応ということで、除排雪作業に係る主な取組の中からお聞きをしたいと思います。

これは、非常に重要なというか、大変に重要な取組だというふうに感じております。

昨年の状況ですけれども、作業員の罹患等で実際に除排雪作業に支障を来すような事態というのは報告されていたのかどうか、これについてはいかがですか。

○（建設）維持課長

昨年度の除排雪におきまして、除雪作業に従事していたオペレーターなのですけれども、こちらはオペレーター1名が新型コロナウイルス感染症に感染したというケースがございました。ただ、幸いにも、除雪ステーション内でほかに濃厚接触者がいなかったということでございましたので、除雪作業自体に支障が出たというケースにはなりませんでした。

○千葉委員

この報告の中では、他地域からの応援体制の構築の要請というふうにありますけれども、これは、市として具体的にどのような体制を想定しているのか、説明をお願いしたいと思います。

○（建設）維持課長

他地域からの要請の想定ですけれども、現在、地域総合除雪が契約前であるということから、具体的には、受託者が決まった段階で詳細に受託者と協議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が、原則は再委託も含めて、地域総合除雪の企業体の中で除雪体制を維持してもらうということが原則にはなりますけれども、除雪体制の維持が困難となることが想定される場合につきましては、速やかに除雪の業務担当員と協議の上、他地域からの応援の要請を行うことを想定しているところでございます。

○千葉委員

本市の場合は7ステーションがありまして、本当、当たり前のことなわけですけれども、そのステーションごとで担う地域が、広さも全然違う、また、地形も非常に特色が違うということで、突然、慣れない場所の除排雪を担うということになると作業リスクも非常に高くなるのではないかと、課題が多いかというふうに思いますが、その辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

委員の御指摘のとおり、7地域ごとに道路状況などが異なりまして、なかなかスムーズにいかないケースというのも考えられるところではございますけれども、できるだけ作業の前段での情報共有などを行い、円滑な作業を行えるようにしていきたいというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

先ほど冒頭では、まだ受託業者が決まっていないので、入札から発会式までは1週間程度しかないというふうに思っていますけれども、その受託された業者がほかの地区を事前に調査をしたり、連携協議を図ったりする時間は担保されるのかどうか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

地域総合除雪受託後になりますけれども、まずは、受託していただいた、自分のといいますか自身の受託地域の除雪作業の準備をしていただくということが大前提になるのですが、その準備をする際に、除雪作業の手順や障害物などの注意箇所につきまして、できるだけ詳細に遂行計画書などに記載をするとともに、想定される応援体制などを情報共有することで、緊急時に円滑な作業を行えるようにしていきたいというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

先ほど、その応援体制について少し伺ったのですが、7ステーションが全て、ほかのステーションの地域のこと、皆さんが把握をしていくということによろしいのか、それとも、1ステーションがそういう事態になった場合は隣の地区にあるステーションが担うとか、そういう規則的なものというのは市で示していくのでしょうか。

○（建設）維持課長

先ほど答弁申し上げましたとおり、具体的には、今後、受託業者と検討して協議を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けれども、7ステーション全部ということではなく、基本的には隣のステーションといいますか、隣の地域というのが前提になるかとは思いますが、詳細につきましては、繰り返しになりますけれども、契約後に受託業者と協議をしてみたいというふうに考えております。

○千葉委員

分かりました。

万が一に備え、この応援体制、しっかりとっていただくことが非常に重要で、有効であるというふうに考えますが、実際には、除排雪作業の遅れも生じかねないと思いますけれども、その辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

まず、御指摘のとおり、新型コロナウイルス感染症の感染の規模などによって、一概には言えないのですが、基本的には作業の遅れが出ないような体制を構築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。

○千葉委員

受託業者の方々は、今の時期というのは、建設、土木関係の方が多く、本当に感染対策に気を配りながら、毎朝やっていた朝礼も社内で行わないでとか、本当に、皆さんの完全な予防対策を取りながら、本年も除雪体制、調べていただけるのかというふうに思いますけれども、これが万が一、そういう事態になり、悪天候が重なると、これは市民生活に大きな影響が出かねないというふうに懸念をしております。

もし、感染者が出た場合というのは10日以上はそういう体制がしっかり取れないという事態も想定されるので、この間の除雪作業に関して、市民生活に大きな影響が出るのが予想される場合というのは、市民に対して周知、要はあすの除雪はこういう状況になりますですか、少し除雪作業が低下するというのを、市民にお知らせするということが必要かというふうに考えますけれども、その辺についてはいかがでしょうか。

○（建設）維持課長

今、委員の御指摘の市民への周知という点についてでございますけれども、今、他地域から応援要請を行って作業をするような場合になったときには、御指摘のとおりホームページなどの媒体を通じて、周知は行っ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が、こちら、詳細につきましては、今後、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

そういうことがないことが一番望ましいと思いますけれども、ぜひ、検討のほど、よろしくお願ひしたいと思います。

◎色内ふ頭の老朽化対策事業について

次の質問に移らせていただきます。

次、色内ふ頭の老朽化対策事業について伺いたいと思います。

今年、第1回定例会で報告がありました。先日、色内埠頭公園に行きましたところ7月13日までというか7月中旬まで延期した工事が終わっているのかというふうに見てきたのですが、この矢板を打ち込む上で支障となった礫層、この工期というのは予定どおり終わったのかどうか、これについてはいかがですか。

○（水道）下水道事業課長

昨年繰越した工事の部分につきましては、工事を終えております。

○千葉委員

報告のあった7月中旬までの工事は予定どおり終わったということなのです。

現在は、予定していた令和2年度から続いている南側の護岸での矢板の打ち込みですとか、北側における電気防食等の工事が進んでいると考えられますけれども、この進捗状況について伺いたいです。というのは、先日、見に行ったときに、全く進んでいない状況が見受けられたので、予定どおり工事が進んでいるのかということ、少し懸念をしております。その辺についてはいかがですか。

○（水道）下水道事業課長

今年度の護岸工事に関しましては令和3年6月11日に入札を行っております。現時点で、まだ施工状態の現場確認等を行っておりますので、事業自体はそんなに進んでおりません。

工事の規模なのですが、南側護岸に関しましては、全延長290メートルあるのですが、鋼管矢板の製作及び打ち込みを予定どおり60メートル行う予定としております。

ただ、地盤改良に関しましては150メートルの予定をしておりましたが、60メートル減少させまして90メー

ルの施工を考えております。

また、北側護岸に関しましては、全延長245メートルのうち116メートルの電気防食などを行う予定でありましたが、工事を取りやめまして1年先送りを考えております。

なお、今年度は南側護岸に対しまして、追加工事としまして約2億円分の事業を見込んでおります。

事業内容が固まり次第、改めて建設常任委員会に報告させていただきたいと考えております。

○千葉委員

少しいろいろ御説明いただいたのですが、ということは、第1回定例会で報告いただいた内容から工事内容は少し変更になったということと、この要因というのはどこにあるのか、説明をお願いしたいと思います。

○（水道）下水道事業課長

まず要因に関しましては、今年の交付金の配分額が縮小されまして、当初予定しておりました事業費、南側護岸、北側護岸合わせまして8億4,270万円の事業費を予定しておりましたけれども、今のように配分額縮小になりましたので7億円程度の事業費を考えております。

そのために、縮小した部分だけ、事業が全体的に小さくなっております。

○千葉委員

交付金が縮小されたということで、これは、先ほど、先送りという話もありますが、全体的なスケジュールが、当初の予定より現時点では令和5年度から8年度になった、さらに9年度という話までお伺いしていたのですが、現時点でさらにそれが先送りになったというスケジュール感なのかどうか、これについてはいかがですか。

○（水道）下水道事業課長

工事自体、今年度も、若干遅れてはおりますけれども、水道局としましては、当初というか前回説明させていただいたとおり令和9年度の完成を目指しております。

しかし、今後の交付金の配分状況や、資材単価の高騰などの経済状況の変化等の影響も考えられますので、遅れる可能性はあります。

○千葉委員

色内埠頭公園も、コロナ禍でありますから休日では少ないのかと思いつつも、本当に2人ぐらいしか来てなくて、もっと有効に早く使われるような状況になればいいと思いますし、交付金は国の支援ですから、私たち議員も何かしらの形で推進できるように協力をしてまいりたいというふうに思います。

◎歴史景観区域について

次、最後に、歴史景観区域について伺ってまいりたいと思います。

私自身は、小樽市らしい景色の一つに文化財等の指定もない、明治、大正、昭和、生き残ってきた市民の方が実際に暮らす、また、暮らしていた、そういう小樽市の古民家にあるということで一般質問などでもしてきました。

この建物の老朽化ですとか、持ち主の高齢化で、住宅が空き家になって、三角屋根なども非常に少なくなったというふうに思っております。

これは、小樽市の魅力とも言える町並みだというふうに思っておりますけれども、本市に問いかけたところ、答弁では、そのような町並みが失われていく実情を懸念していること、また、古民家等の活用方法について調査、研究を行うとともに、所有者に対して情報発信しながら解体以外の方法で対応できるよう働きかけしていきたいということで答弁をもらっています。

この考え方は、現在、変わっていないのか確認をさせていただきたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

古民家のような、歴史を感じさせる建物の保全といいますか、市の考え方ですけれども、本市としましては、古民家のような建物が解体されることについては、懸念をしております。

また、古民家など、保全がされることにつきましては、小樽市らしい町並みにつながるものと考えておりますので、現状としましても、この考え方は維持しております。

○千葉委員

変わっていないということで。

答弁にあった、この働きかけに対して行ってきた取組を説明していただきたいのと、また、現在まで、その効果というのはどのようなものであったのか、お聞かせ願います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

この取組の部分でございますけれども、古民家という明確な定義がございませんので、古民家に限定せずに、小樽市登録指定歴史的建造物ですとか、平成4年度に実施した、歴史的建造物の実態調査の対象になっている建物について、所有者や関係者の方から、何らかの相談や話をする機会があったときには、古民家を扱うNPO法人の情報をお知らせするですとか、保全活用についてお願いするなど、こういったことをお願いしてきたという経緯がございます。

また、今後、本日、報告をさせていただきましたけれども、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律、歴史的風致維持向上計画の策定の中でも、意識をして進めていきたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

ぜひ、お願いしたいのですが、本市は景観を守るために、市全体を、景観計画区域にしております。

中でも、その重要な区域というのを小樽歴史景観区域、15の地区に区分をしております。

それぞれ、景観形成の考え方ですとか、行為の制限を設けてはございますけれども、主な制限内容について、説明をお願いしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

小樽歴史景観区域の制限でございますが、建築行為等に係る制限になりますけれども、建築物の高さ、配置、形態、意匠、色彩などを定めておまして、これらによって、町並みとの調和などを求めているところでございます。

また、地区によって、内容は変わりますが、具体的なところでは、屋根ですとか外壁の素材などについても定めているところでございます。

○千葉委員

高さですとか、色彩ですとか、そういうことを定めている基準があるわけですが、堺町通りなどを一つの例に挙げても、本当に数年前と変わってしまったというか、小樽市らしさがピンポイントではあるのですが、この町並みとしては、少し変わりつつあるのかと非常に残念な思いであります。

これは、守られていない場合の指導等については行っているのか、ここ数年の指導件数、また、内容についてもお聞かせ願えますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

まず、一定程度を超える建築物ですとか工作物に関しましては、新築ですとか増築等になりますけれども、景観法ですとか小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例に基づく届出が必要になりますので、届出の前には、事前協議を行っていただくことになっております。

市としては、この事前協議の中で指導ですとか、助言を行っているということもございまして、あとパトロールというところにつきましては、平成元年になりますけれども、ある地域でパトロールを行ったりですとか、そういうことを行っております。

指導した件数ということになりますと、届出があった件数ということで答弁させていただきますけれども、過去3年の届出件数ということでいきますと、民間の届出になりますが、平成30年度が19件、31年度が17件、令和2年度が7件となっております。

○千葉委員

この指導についても強制力がなくて、そういうことに努めてくださいというお願いベースなのかというふうに感じています。

先ほど少しお話がありました。今回の報告にあります小樽市歴史的風致維持向上計画を策定するというご同伺いをしましたけれども、この計画の中にも重点区域の位置及び区域を定めるようです。

現在、本市で定めている小樽市歴史景観区域との関係性というのはどうなっていくのか、違いはあるのか、その辺についてはいかがなのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

まず、小樽市歴史景観区域ですけれども、こちらにつきましては小樽市景観計画において、歴史、文化等から見て、小樽市らしい良好な景観を形成している重要な区域として15地区を指定しております。

地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく重点区域につきましても、この考え方は踏襲すべきものと考えておりますし、重点区域を検討する際には、小樽市歴史景観区域が基礎になると考えておりますけれども、重点区域につきましては、歴史的風致を維持向上させるための施策を重点的かつ一体的に推進する区域として、事業の実施などが求められますので、全く同じ範囲にはならないというふうに考えております。

○千葉委員

私が一番懸念をするのは、先ほど少し堺町通りのお話もしたのですけれども、本当にいろいろな事業者とか、古い建物を使った店舗が開店するのは非常にうれしくて、ただ、その小樽市らしい景観が損なわれるようなことになっては身も蓋もないなというか、そういうふう感じております。

この歴史的風致維持向上計画というものが、もう一步踏み込んだ形で指導ができるようなことはできないのかですとか、また、今、北運河等のことも考えられているというふうに理解していますけれども、そちらが、またカラフルなものになってしまうと、それが本当に小樽市らしい景観なのかということに非常に懸念をしております、歴史景観区域と風致維持向上計画というのは、同じではないけれども関連性が非常に深いと。小樽市らしい景観を残すための計画をぜひ立てていただきたいなというふうに思ひまして、私の質問を終わりたいと思います。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

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

前田清貴委員に移します。

○前田委員

◎小樽築港駅前の交通環境の変更について

報告がありましたので一つだけ。小樽築港駅前、交通環境の変更についてということで御報告がありました。

これまででもいろいろと各委員から御意見が寄せられていたところでございます。

スケジュールも示されまして、結論を申しますと、私としてはこのスケジュールでいていただきたいなと、このように思います。

私も議員生活が長いのですがすけれども、このスケジュールによりますと、横断歩道橋と手押し式信号移設が大きなことになってくるのかと思いますが、過去の議会の動きを見ますと、歩道橋は、元の市営若竹住宅3号棟の下に商業というか、酒屋とか喫茶店などいろいろあり、ほとんどが商業で営業していたわけですから。その方々から、歩道橋があることで両サイドにフェンスもできて客の出入りが大変不便困難だと、営業に差し支えるということで陳情が

あって、議会でも議論をされ、たしか私の記憶では全会一致で撤去賛成ということになったのですけれども、間髪を入れずに今度逆に反対の陳情も出てきて、これまたなるほどなどということ、それも賛成多数で可決されて現在になって、こういう綱引きがあったという事実もございます。

ただ、今、市営若竹住宅3号棟も新しく建て替えられまして、商業を行っている方もおられなくなって、その問題はないのかと思いますし、東小樽地区のほうから結構歩いてきている方があの当時いたのです。200名前後いたのではないかと思いますけれども、その方が歩道橋を使っているということだったのです。今後、このスケジュールでいくと、撤去されても手押し信号が手前のほうというか、札幌市側に移設してきますので、不便というかその辺は変わらないのではないかなというふうに思いますので、私も東小樽町会の副会長の立場でございますけれども、この案には私個人的には賛成というふうに、今お伝えをさせていただきます。ただ、先ほど各委員からお話がありましたように、現在のバス停も残していただけるのであれば、これにこしたことはないなというふうに思っております。

ということで、答弁はもちろん要りません。私のお願いでございます。スケジュールどおりに進めていただきたいというふうに思っております。

◎東小樽海岸の浸食について

次に、東小樽海岸の浸食に関連して質問をしていきます。

この東小樽海岸、以前の東小樽海岸と現在の東小樽海岸との形状等を含めてですけれども、この違い、今どんな状況になっているのか、この認識について、まずお聞かせください。

○（建設）水上主幹

今、委員からの形状についての質問ですが、大正9年に熊碓海水浴場として開設されまして、後に東小樽海水浴場と名前が変わり、古くから市民の憩いの場として親しまれておりました。そして洗掘の進行によって、最近、海岸の様子が大きく変化してきているという状況を認識しております。

○前田委員

そういうことで、大変歴史のある海水浴場でございまして、列車からも眺めがよく車の発達していない当時は、小樽築港駅も近いことから、小樽築港駅で下車をして歩いて海水浴場に来られるという方も相当数おられて、遠いところからも来られていたというふうに私も伺っておりますし、よく知っております。

海水浴場のときには、当時は飛び込み台なども作られてあって、大変景色もよかったですけれども、最近の形状等含めまして見ますと、大変な状況になっているのです。相当な砂利といたしますか、そういうものが浸食されて海岸線が狭くなっていると。この海岸線が狭くなっていった原因というのは何なのですか。

地域の人は、石狩湾新港ができたからこんなふうになったのではないかなどという、根拠はないのでしょうかけれども、そんなことを言っている人もいるのですが、やはり何かがあるからこういう現象が起きているのだろうと思うのですけれどもどうでしょう。どんなふうに捉えられているのか。

○（建設）水上主幹

気象状況や海流とかについては、少し私からは詳しくないので申し上げられませんが、やはり台風などの気象状況の影響によって波が路線の擁壁部分に直撃するとかということで浸食が進んでいるものだと考えられます。

○前田委員

そうなのですね。気象現象には大きい意味では違いないと思いますし、石狩湾新港云々と言っても、その調査云々含めて莫大な時間と費用を要するわけで、なかなか因果関係を見つけるというか、抑えるのは大変なことだと思います。

それで今、東小樽海岸には、今もその建物は残っているのですけれども、以前、古い写真などにはよく出ていますが、木造の船を造ったりする造船所があったのです。その建物の一部が今残っていますけれども、その建物とい

うのは、船を造るぐらいの建物ですから相当長い大きな建物でした。それが、海岸浸食の関係の影響で、今どういう状況になっているのか。当時の所有地はもう海面というか水面というのかな、海の中にあるのかというふうに思っていますけれども、どんなふうに抑えられていますか。

○（建設）水上主幹

現状については、把握しておりません。

○前田委員

これは少し参考までにお伺いしますけれども、浸食されて海面になったしまったところというのは、これはもう、そういう土地というか、所有権だとか、そういうものは、もう滅失というのですか、そういうようなことになるのですか。それとも、行政がそういうことを防ぐ手だてなどをやる義務等は、この辺の見解はいかがですか。

○（建設）水上主幹

海岸が浸食されるという御質問ですが、土地の所有権につきましては、変更はないものと考えております。

○前田委員

そうしたら、海面の上にも主張すれば自分の土地はあるのだということなのですね。これは今、参考までにお聞きしたところでございます。

それで今、造船所のところのお話もお聞きしましたけれども、現在の造船所の建物の面積は恐らく当時の3分の1以下になっているのだらうと思います。原因は、先ほど気象状況等含めて海岸浸食されているということでありますけれども、私もそこの建物、現在使用しているところの人たちと親しいものですから、過去に道にもお願いして、3回ほど前浜の修復というか応急手当ですよ、流れそうですから、そういうことをしてもらったことがございます。

それで、これを抜本的な対策を講じるとなると、どのような対策があるのか、必要なのか。今まで、なぜ対策が講じてこられなかったのか、そして現在に至っているのか。

小樽市は、これまでに東小樽海岸の浸食防止について所管である北海道に対してどのような申入れを行ってきたのか。この辺、少し具体的にお聞かせください。

○（建設）水上主幹

今、委員からの質問の、どのような申入れを北海道にしたのかということについて答弁させていただきます。

最初に抜本対策についてなのですが、事業者である北海道が今後検討して対策を練っていきますので、私どもからは少しお答えできません。

そして次に、なぜ講じてこられなかったという御質問につきましては、市から北海道へやはり要請しまして、関係機関などの調整について、北海道とともに非常に時間を要してきたことから、なかなか進んでいないという状況でございます。

あと、市は所管である北海道について、どのような要望をしているかにつきましては、町内会から要望書を本市が受理いたしまして、これを北海道に提出するというので、まず要請、要望をしております。そして北海道がそれを受けて、当然、北海道と小樽市が情報を共有いたしまして、対応方針の検討に入るという流れで進んできております。

○前田委員

今、これから聞こうかと思っていることを少し、もう答弁していただきました。

それで、東小樽町内会から市長に対して東小樽海岸の保全、浸食被害の対策についてという要望書を出されていると思います。

その中に示されている何点かというか、記録のところがあるかと思いますが、いろいろと今まで私も先ほど3回ほどやったという話も聞いています。それ以外でもずっとあるのですけれども、これをずっと見ていると、

もう私にすれば、途中まで話が進むのだけれども、最後の結論が出ないで尻切れとんぼになって終わっているという、これを見ているとほとんどそうなのですよ。

平成28年秋に、小樽市と小樽土木現業所が漁業組合と協議中との説明があったと伺っていますと。どのような協議を行ったのかなど私は聞きたいのだけれども、ずっとこれは同じことを繰り返しやっているのです。だから、市と道と漁業協同組合、この三者でもって、ここの海岸をどうしようということで、今まで何回もやっているのですけれども一向に話が進まなくて、どんどん浸食されて、線路の路盤が、路床が陥没する。今年の5月4日ですか。そういう事態にまで発展しているのです。

だから、私としては市がどのように道に強く要望しているのかと思いますし、逆に、JR北海道側も海岸浸食によって大変な被害が出ているわけなので、JR北海道が道に対して、または市に対してなのですからけれども、どのようなお願いをしているのか、要望を出しているのかということをお聞きください

最後に、部長の答弁もいただきたいなと思いますので、聞いていて、はいはいと首を振っていただいているようでございますけれども、恐らく市役所に入って相当時間、年数で、この海岸の話は何回も恐らく耳に入っているのだらうと思いますが、最後、総括して答弁いただければよろしいかなと。

○建設部長

今の、船浜海岸の浸食の話をおっしゃっていると思いますけれども、やはり我々としても、平成26年から地域の町内会の方から、やはり海岸浸食そして越波による自宅への被害、JR北海道の公共交通機関も被害があると、こういう不安を抱いているということは承知をしております、町内会の方々が不安を抱いているという要望書を受けて、北海道にも要請してきたところですが、やはりこの間、我々としても北海道、そして関係する機関、漁業協同組合もそうですけれども、交渉を行ってきたのですが、なかなかやはりその合意、事業までいかないというのが現実のところでございます。

ただ、海岸浸食しているという事実もありますし、なかなか進まないという事実も踏まえまして、今回改めて要望書を受けて、北海道には市民の方が不安を抱いているということも含めて、改めて要望していきたいということで考えておりますけれども、いずれにしても、やはりあそこの前には漁業権もございますし、ある程度海の中に構造物を造ることになりますと、やはりそこら辺の合意というものも必ず必要になってきますので、そこら辺は我々も含めて、北海道とも連携して何とか理解をいただけるようにということで進めてはいきたいと思っております。

あと……。

(「JRなどはどうですか。」と呼ぶ者あり)

それで、少しJR北海道の話、少し迷ったのですけれども、今JR北海道は現実的に胸壁とか被害を受けて、線路、鉄路に影響を受けているという事実もございますので、少し聞いたお話ですと、JR北海道も来年にかけて波による浸食を受けないような何らかの対策をするということで、まずJR北海道については独自で工事を行って被害のないような対策をするということで聞いておりますので、そこら辺についてはよろしいのかと思っております。

ただ、海岸管理者として越波しないような対策というのは、これからまた住民の方々、そして漁業協同組合の方々、関係機関の方々もいろいろと調整が必要となってきますので、我々としては連携しながら進めていきたいということで考えております。

○委員長

前田清貴委員の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後4時50分

再開 午後5時05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。

間もなく冬がやってきます。そうしますと最上団地停留所にバスが止まらなくなります。今年の冬を快適に過ごしてもらうためにもバスの停車は必要です。

塩谷から築港までのバス運行についても、塩谷地域から通院するにも、小樽駅前での乗り継ぎが高齢になれば障害になっています。解消することが急がれています。

ゴンシロ川流域住民への安定的な水の供給については、新型コロナウイルス感染症拡大の下で地元との協議が進んでいないといいます。市の責任で安定的な供給を行うことは当然であり、いずれの陳情も願意妥当であり、採択を求め討論といたします。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第5号について採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

賛成多数。

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。

陳情第9号第1項目ないし第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。