

| | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|------|-------|
| 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 | 平成 29 年 8 月 25 日 (金) | 開 議 | 午後 1 時 0 0 分 |
| | | 散 会 | 午後 5 時 2 9 分 |
| 場 所 | 第 3 委員会室 | | |
| 議 題 | 継 続 審 査 案 件 | | |
| 出席委員 | 千葉委員長、酒井（隆行）副委員長、石田・高橋（克幸） 中村（誠吾）・川畑 各委員 | | |
| 説明員 | 市長、副市長、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、石田委員、川畑委員を御指名いたします。

継続審査案件を一括議題といたします。

この際、理事者より報告の申し出がありますので、これを許します。

「地域公共交通網形成計画策定について」

○（建設）小南主幹

地域公共交通網形成計画策定について、報告いたします。

資料の 1 ページをごらんください。

最初に、地域公共交通網形成計画策定の手順について説明いたします。

この資料につきましては、国土交通省発行の「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」を引用して作成いたしました。

地域公共交通網形成計画に関する全体の流れにつきましては左側、計画の検討手順につきましては右側に記載しております。

まず、左側の全体の流れをごらんください。

最初に、対象区域を設定し、法定協議会の構成員の選定を行い、法定協議会を設置いたします。

法定協議会では、現状や課題の共有化を図り、地域公共交通網形成計画の検討を行います。

検討結果をもとに地域公共交通網形成計画を策定し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の第 5 条第 8 項に基づき、計画を主務大臣に送付することとなります。

計画策定後は、地域公共交通特定事業の補助金を活用する場合には、国土交通大臣への認定申請が必要となり、補助金を活用しない場合には、市の単独事業や民間の費用をもとにして事業を実施していくところでございます。

事業の実施につきましては、もちろん計画に策定しているものになりますので、計画の策定達成状況を評価いたしまして、必要に応じて計画の見直しをしていくこととなります。

以上が全体の流れになっております。

次に、右側の計画の手順について説明いたします。

まず、点線の中に記載しております地域の現状、公共交通の概況、移動の特性、ニーズ等の把握、上位・関連計画の整理などを行いながら、地域公共交通の現状、問題点、課題などを整理し、地域公共交通網形成計画の基本方針・目標を検討し、目標の実現のための施策の検討を行い、計画案を作成いたします。

計画案につきましては、パブリックコメントなどの住民の意見などを反映した形で、再度、計画案について協議会に諮り、了承を得て計画の策定というような流れになっております。

次に、2 ページ目をごらんください。

地域公共交通網形成計画の策定のためのスケジュールについて説明いたします。

これにつきましても、先ほどと同様に、国土交通省で発行しております「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の作成のための手引き」を引用して作成しております。

このスケジュールにつきましては、あくまでも地域公共交通網形成計画策定に当たっての協議会のスケジュールの一例となっております。

まず、国の補助金を活用して計画をつくる場合には、4 月に交付申請を行い、6 月に交付決定をいただくこととなっております。その間、事務局では、現状調査や課題の検討、コンサルタント会社の選定、スケジュールなどの

検討を行っていきます。

次に、8月に協議会を開催いたしまして、協議会の中では、アンケート調査などの手法などについて協議をいたしまして、協議結果をもとにアンケート調査を実施し、現状の把握や分析を行い、10月から11月の間の協議会では、基本的な方針・目標、主要な施策・事業について協議をいたします。1月の協議会では、基本的な方針・目標、具体的な施策や事業などを盛り込んだ計画案について協議をいたしまして、この計画案についてはパブリックコメントを実施し、3月の協議会では計画案について協議を行います。

以上が地域公共交通網形成計画策定前のスケジュールとなっております。

他都市の法定協議会の構成員につきましては、次のページから別紙といたしまして、函館市、千歳市、岩見沢市の名簿を添付しております。

○委員長

「平成 29 年度小樽市共同企業体除雪業務について」

○（建設）雪対策第 1 課長

現在、検討中の小樽市共同企業体除雪業務に関する変更案の主なものについて報告いたします。

まず、再委託の制限、いわゆる下請の制限でございますが、「地域総合除雪業務において路面对策工（砂散布作業）等の特殊な作業を除き、除排雪工種での再委託を制限する」ことにしたいと考えております。

黒枠の中に、「平成 28 年度小樽市除雪業務委託等仕様書」の再委託に関する事項の抜粋を記載しています。これまで、仕様書では再委託を禁止することとしておりましたが、受託者から再委託承諾願いの提出があった場合、小樽市共同企業体除雪業務の登録要件等に抵触しないことを確認し、承諾しておりました。今年度から、仕様書の記載どおり再委託を制限するものでございます。

ただし、路面对策工のように除排雪作業以外の特殊な作業で、業者や機械の台数が不足している作業については、作業内容を見きわめた上で、問題がなければ承諾することとしたいと考えています。

次に、共同企業体除雪業務代表者要件についてですが、まず、平成 29・30 年度競争入札参加資格の登録において、道路除雪等業務に建設業以外の企業の登録を可能にしたため、建設業以外の企業が代表者または副代表者になることを可能にするため、代表者要件等を変更することとしたいと考えています。

また、このことにあわせて、業務主任・副業務主任の要件を変更することも考えています。具体的には、次のページの別紙 1 「共同企業体除雪業務代表者要件の変更案」をごらんください。

上段の黒枠には、平成 28 年度小樽市共同企業体除雪業務の入札等参加申請書提出要領の代表者及び副代表者の要件に関する記載を抜粋して記載しています。昨年度の代表者の要件としましては、（１）業務主任の要件を満たす技術者が 2 名以上であること。（２）本市発注の共同企業体除雪業務の履行実績があること、（３）小樽市指名競争入札参加資格者名簿において工事種別「土木」または「ほ装」で登録され、かつ「土木」A1、A2 ランク、もしくは「ほ装」の総合評点 1,100 点以上の者、の全てに該当する者としていました。

また、副代表者の要件としましては、（１）別紙「業務主任等要件」で定められた業務主任の要件を満たす技術者が 1 名以上であること、（２）本市発注の共同企業体除雪業務の履行実績があることの全てに該当する者としていましたが、これまで「土木」、「ほ装」の一部の建設業者を前提としていた代表者要件を、道路除雪等業務の登録要件の変更に伴い、それ以外の者が代表者になることを可能にする変更案を下段の黒枠に記載しています。

この中の（１）（２）の全てに該当する者が代表者要件を有することとしたいと考えています。（１）としましては、業務主任の要件を満たす技術者が 1 名以上であること。なお、業務主任は代表者に所属する技術者から選定することとし、（２）としましては、①小樽市指名競争入札参加資格者名簿において工事種別「土木」または「ほ装」で登録され、かつ「土木」A1、A2 ランク、もしくは「ほ装」の総合評点 1,100 点以上の者、②経審の中で、企業の経営状況を示す一要素である「経営状況分析評点 Y に相当する点数（Y 点）」が 700 点以上の者の①、②い

ずれかに該当する者としてと考えております。

変更之际、市が代表者に求めるものとして、業務を統括する業務主任を選定できることと一定の経営状況であることが必要であると考えております。

なお、(2)の②についてですが、これまで工事種別「土木」または「ほ装」に登録され、かつ「土木」A1、A2ランク、もしくは「ほ装」の総合評点1,100点以上の者のみを代表要件としていましたが、これらのランクや総合評点は、建設業の許可業者が公共事業の入札に参加する場合必要になる経営事項審査、以下経審と言いますが、の結果をもとに定めており、経審は公的に信用できる指標ではありますが、建設業であることが前提とした指標でありました。経審のみを登録要件の指標とした場合、建設業以外の企業の指標とすることができないため、これ以外の指標を新たに加えたいと考えています。

その指標として、経審を構成する要素で企業の経営状況を示す経営状況分析評点Yに相当する点、以下Y点と言いますが、を採用したいと考えています。このY点は、企業の経営状況をあらわすもので、経審の構成要素ではありますが、建設業以外の企業にも適用できる指標と考えています。

なお、平成29年8月1日時点で、道路除雪等業務に登録ある業者の登録時点でのY点及びこの変更で代表要件を有することになると考えられる業者を、次のページの参考資料「除雪業務等登録業者のY点一覧」に示しております。内容については、ごらんとおりでございます。

また、昨年度の要件といたしましては、本市発注の共同企業体除雪業務の履行実績があることについては、除雪の実績がある業者が今年度より登録していることから削除したいと考えております。次の副代表者要件でも、同様の理由から、この項目を削除したいと考えております。

以上が共同企業体代表者要件の変更案についてであります。このことにあわせて、業務主任及び副業務主任の要件につきましても、これまで建設業の土木関係等の資格等を要件としていましたが、今年度変更した道路除雪等業務の登録要件をもとに、業務主任の要件変更を現在検討しているところでございます。

最後になりますが、共同企業体の構成員については、現在、今年度の小樽市共同企業体除雪業務に向けて、道路除雪等業務の登録中であることもあり、検討中でございます。構成員数について一定の考え方がまとまり次第、報告したいと考えております。

○委員長

「貸出ダンプ制度について」

○建設部白畑次長

貸出ダンプ制度について、平成28年度の利用状況等及び平成29年度の見直しの検討状況について、資料に沿って報告いたします。

まず、資料1ページ、1「平成28年度の利用状況について」であります。 (1)平成28年度の利用状況につきましては、実施期間は平成29年1月13日から3月15日まで、利用団体は延べ426団体で、昨年比44団体の減であります。排雪量は約16立方メートルで、昨年比約5万立方メートルの減となっております。

(2)利用延べ団体数及び事業費につきましては、図-1に示しておりますように、平成26年度までは、排雪量・事業費はともに年々増加し、平成26年度は、排雪量が約31万7,000立方メートル、事業費は1億5,784万円となっております。平成27年度以降は、小雪や平成28年度の制度の見直しによる実施団体の減少や雪堆積場の排雪分の減少などにより、平成27年度以降は減少し、平成28年度は排雪量が約16万立方メートル、事業費は決算見込みで6,984万円となっております。

次に、資料2ページ、2「平成28年度の見直しについて」であります。 (1)平成28年度の変更点につきましては、アとしまして、集合住宅の敷地内通路と道路脇の雪堆積場の排出については、貸出ダンプの対象外といたしました。

イとしまして、実施日数を 1 申請で連続 5 日以内であったものを、連続 3 日以内とすることに変更いたしました。

ウとしまして、これまでは、幅員がおおむね 4 メートル以上の道路の通り抜けできる道路で除雪路線に接続した道路としておりましたが、変更によりまして、対象となる道路は、積み込み業者が市に登録した積み込み機械で作業できる道路で除排雪路線に接続していること。除排雪路線に接道していない場合は、ダンプの運搬作業が可能な道路に接続していることと条件を緩和いたしました。

(2) の平成 28 年度の作業の実施日数につきましては、表-1 にありますように、1 回目、2 回目の合計で、1 日で終了したのが 358 団体で 84%、2 日間で終了したのが 56 団体で 13%、3 日間で終了したのが 12 団体で 3% となっております。1 日、2 日を合わせますと 97% となり、ほとんどが 2 日以内で作業を終えているということとなっております。

(3) の転回場の利用状況につきましては、平成 28 年度から、雪堆積場の排雪を対象外としましたが、積み込み機械の転回場が必要な場合は、1 申請で 1 カ所のみ認めており、転回場の使用状況は、表-2 にありますように、実施団体 426 団体の 46% に当たる 198 団体が使用しております。

次に、資料 3 ページ、3 「平成 29 年度貸出ダンプ制度の見直しの検討について」であります。いずれも平成 28 年度の貸出ダンプ制度御利用の手引きに、平成 29 年度以降の取り組みとしてお示ししている内容でございます。

まず、(1) 申込書の提出については、これまで積み込み業者が申込書を代理提出するケースが多く、現場の作業が積み込み業者任せになり、利用団体が申請内容を把握していないケースが見られることから、利用団体が制度をしっかりと理解した上で利用してもらうため、利用団体から直接申し込んでいただくこととし、積み込み業者の代理提出は禁止したいと考えております。

次に、(2) 幅員 8 メートル以上の道路については、冬期間における車の通行に支障がない排雪幅 8 メートルまでとし、それ以上の路肩やのり面などの雪は対象外にしたいと考えております。

次に、(3) 市の排雪第 2 種路線については、市が行う排雪と貸出ダンプの実施路線との重複箇所があることから、市が除排雪を行うこととし、貸出ダンプの対象外としたいと考えております。

次に、(4) 同一箇所での利用回数については、同一箇所での 2 回目の実施について、道路状況や積雪状況によって一定程度利用の制限を行うこととしたいと考えておりますが、現行の 2 回を市の排雪と同程度の 1 回にするかどうかにつきましては、引き続き検討を継続してまいりたいと考えております。

次に、(5) ダンプトラックの配車方法等については、ダンプトラックの有効活用を図るため、より効率的な配車方法について、引き続き検討を継続したいと考えております。

○委員長

これより、質問に入ります。

なお、順序は、自民党、共産党、民進党、公明党、石田博一委員の順といたします。

自民党。

○酒井（隆行）委員

◎地域公共交通網形成計画策定について

まず、先ほど報告がありました地域公共交通網形成計画策定についてということで説明がありました。この資料の 1 ページ目に全体の流れということで図が示されております。

まず、確認させてください。全体の流れの部分で、現在、小樽市としては、どのところに、どういう段階にいるのか、説明していただきたいと思っております。

○（建設）小南主幹

1 ページ目に示しました全体の流れについてですけれども、まだ小樽市としてはスタート段階に立った状況です

ので、この流れからは、まだ、はみ出た部分にいるのかと考えております。

○酒井（隆行）委員

それでは、現在どのような作業が行われているのか、お示してください。

○（建設）小南主幹

現在、今年度の取り組みといたしまして、銭函地区をモデル地区といたしまして、アンケート調査などの利用実態調査を行っているところでございます。それと、他都市の事例といたしまして、地域公共交通網形成計画を策定している都市に訪問いたしまして、現状、今後の問題点等の聞き取りをしたり、また、十勝などのバス事業者にも出向いて、バス事業の現状という部分も聞き取りをしています。また、北海道運輸局も訪問いたしまして、現在の国の施策とかという部分でも情報交換をしているところでございます。

○酒井（隆行）委員

今、銭函地区のアンケートというお話がありました。これの進捗状況について、もう少し詳しく教えていただけますか。

○（建設）小南主幹

アンケート調査につきましては、7月18日に発送いたしまして、7月31日までに投函してくださいということで行っております。対象は、無作為で2,000名の方に発送しております。アンケートですけれども、現在、回収をしております。回収率につきましては、2,000名に対して770通ほど回答がありまして、率で言いますと38.5%となっております。そのアンケートの結果につきましては、現在、集計中ということで、今後、分析して取りまとめていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

現在、集計、分析をされているということですが、この作業は、具体的にどれぐらいかかるものなのでしょうか。

○（建設）小南主幹

アンケートの回収が、予想以上に、4割程度返ってきておりまして、770通というアンケートの数でありまして、単純に数字だけ並べる統計であればすぐできるのですけれども、中身をいろいろと掘り下げて、どういう形で、アンケートを書いた方がこういうことを望んでいるのかという部分を、ちょっと掘り下げて分析したいという部分がありますので、なるべく早く集計していきたいとは考えているのですけれども、9月には取りまとめていきたいと考えております。

○委員長

9月中ということで。

○（建設）小南主幹

はい。

○酒井（隆行）委員

9月中には、努力目標も含めてだとは思うのですけれども、9月中には集計、分析し、次の段階に入っていくという理解でよろしいでしょうか。

○（建設）小南主幹

いち早く集計して、分析して、次のステップに進んでいきたいと考えておりますので、なるべく作業は早目に進めていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

ここで気になるのは、非常に対応が遅いのではないかと私は思っております。

中央バスからは、結構早い段階から協議会の立ち上げの要望があったと思うのですが、今日の状況に至るまで結構時間があつたのかなと私は理解をしまして、ちょっと対応が遅かったのではないかと思います、その辺に

ついてはどうでしょうか。

○（建設）小南主幹

確かに、平成 25 年から、定例会議の中でいろいろと協議会の設置要望はあったところですが、なかなか協議会設置には至っていなかったという過去の経緯はあります。それで、平成 28 年から公共交通に関する担当職員を配置した中で、公共交通は、この地域公共交通網形成計画策定以外にも、南小樽駅のバリアフリー化とか、いろいろな課題がありまして、一つずつ課題をこなしながらやっているところでございます。

昨年度から職員を配置した中で、本年度につきましては、銭函地区である程度地域公共交通の課題・問題点などを把握した中で協議会を設立していきたいということで進めておりますので、その分、迅速に進めていると考えております。

○酒井（隆行）委員

今、答弁にありました平成 25 年からその要望がありました。いろいろあって、人事の絡みとかで、昨年担当の方を配置して対応していたということだったのですが、それにしても、平成 28 年に配置してから、この法定協議会はまだ設立されていませんけれども、先ほど質問もしましたけれども、全体の流れのまだスタートラインにも立たない状況にあるということだったのですが、それにしてもちょっと遅過ぎるのではないかと思うのですが、もう一度答弁願います。

○（建設）小南主幹

法律自体は、平成 25 年 12 月に交通政策基本法ができて、平成 26 年 11 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律ができて、法定協議会を設置することができる、計画を策定することができるということで、法律が改正されております。

その後、確かに担当職員はいなかったのですが、その間、中央バスと定例会議などで情報交換をしながら進めておりまして、全道的にも地域公共交通網形成計画をつくっているのは、昨年度の 4 月現在では 10 市町ということで、179 市町村の中では、皆が全部つくっているというわけではないのですが、小樽市としては、問題意識がもともとあった中で、現在、協議会設立に向けて迅速に対応しているところと考えております。

○酒井（隆行）委員

迅速にというならば、先ほどから私が申し上げているとおり、もう少しこの状況、例えば銭函地区の話でいっても、もう少し早い段階で、アンケート調査なり、それから法定協議会設置に向けての段取りがもう少しスムーズに、もう少し早い段階でできたのではないかと思うのですが、なぜできなかったのかということがちょっと明確ではなかったもので、もう一度答弁してください。

○（建設）小南主幹

昨年度から職員を配置した中で、南小樽駅のバリアフリーの問題とか、いろいろな公共交通に関するものを対応してきたところでございます。それで、昨年度から今年度については、銭函地区についてアンケート調査をやって、地域公共交通の課題・問題点を整理した中で協議会を設置していきたいという方向で進めておりました。

○酒井（隆行）委員

何回聞いても同じような答弁で、私が聞きたいことがなかなか出てこないもので、質問の仕方を変えます。

そういう状況がどういう状況か理解はできないのですが、そういう状況があった、それで今日に至っているということだったのですが、そういう話は、例えば中央バスとのやりとりの中で、先方にも理解をされて、その上で今日に至っているという理解でよろしいですか。

○（建設）小南主幹

今年度の取り組みにつきましては、中央バスにも、銭函地区についてアンケート調査、利用実態調査を行いながら、地域公共交通の問題点、課題を把握した中で協議会を設置していきたいことは伝えて、理解をいただい

ているところでございます。

○酒井（隆行）委員

今年度の話ではなくて、先ほどからずっと言っているのですが、平成 25 年度ぐらいから要望がありました。それで、先ほど質問したのですけれども、その対応が遅かったのではないかという話の流れで、もう一回説明してもらいたいのです。

○建設部長

今、委員からの質問のとおり、要は、平成 24 年度に、中央バスから、それ以前には、ある程度情報交換的なものは行っておりましたけれども、市の窓口を統一して定例会議的な、そういう場をつくっていただきたいという要望がありました。それに基づいて平成 25 年度から定例会議というものを立ち上げております。

ただ、その中では、やはり、中央バスからは、経営がなかなか難しいということと、先ほど、国から、その前から、こういう交通政策、地域の公共交通の施策の法律の動きがあるというものがわかった上で、そういった要望があったのではないかと考えております。

実際に、平成 25 年度に法律ができた。その段階でも、小樽市としては、そういった要望がありながら、協議会等がなかなか動かなかったという部分につきましては、やはり、これまでずっと長く中央バスに、民間にこういう地域公共交通を担っていただいていた。それで、ほかの市、全部の市とは言いませんけれども、民営で行っている自治体においては、やはり直営から民営に移行すると、そういう動きのある中で、そういう自治体については早い段階でそういう会議等の部分は立ち上げながら、地域公共交通をどういうふうに維持するかという部分については議論してきたと思うのですけれども、本市におきましては、先ほど答弁をしましてとおりに、中央バスにずっと担ってきていただいた中で、本市としてのそういった認識というのが、ちょっと甘かったのではないのかとは考えております。

そういった中で、平成 28 年度から担当の副参事を配置したという形で動いておりますけれども、その段階でも、まだ小樽市としましては、法定協議会の設置及び地域公共交通網形成計画の策定という部分は、まだ意識はしていなかった段階でそういう人事の配置をしておりますので、そういった認識がちょっと遅かったのではないかというふうに考えております。

○酒井（隆行）委員

確認なのですが、平成 28 年度の人員配置をした段階では、地域公共交通網形成計画などは作成する方向ではなかったということですか。

○建設部長

平成 28 年度の人員配置におきましては、中央バスから、ノンステップバスの協議会の設置に向けて話がありまして、それにあわせて地域公共交通の所管を建設部という形で決めたといいますか、そういう方向に調整をしましたので、それにあわせて副参事を配置したという形になっておりますので、その段階では、今、委員から質問がありましたとおりに、法定協議会及び地域公共交通網形成計画という部分については、まだそこまでは意識はしていなかったと考えております。

○酒井（隆行）委員

地域公共交通網形成計画とか協議会を設置しようという方向に向かっていったと思うのですけれども、どの段階、どの時期に、そういう方向転換といたら変ですけれども、そういう方向に向かっていったのか、教えてもらえますか。

○建設部長

昨年、ノンステップバスで法定協議会をつくっておりましたけれども、それ以前から中央バスからは、法定協議会という話がありましたけれども、なかなかそこまでいかない中でノンステップバスの導入がありましたので、ま

ずその協議会を立ち上げる。あわせて、平成 28 年度に、中央バスの牧野社長と森井市長がお会いをした中で、改めて法定協議会の設置に向けての要請があったという中で動き出したと考えております。

○酒井（隆行）委員

それはどの時期なのでしょう。具体的に、昨年の話だと思いますので、何月ごろというのは言えないですか。

○建設部長

昨年の 8 月です。

○酒井（隆行）委員

昨年の 8 月以降、協議会を設置して地域公共交通網形成計画をつくっていきこうという方向に決まったということで、それまでは、そういう計画はなかったという理解でよろしいですか。

○建設部長

要望がある中で、決して検討をしていなかったわけではないのですが、具体的に要望がある中で進んではいなかった。そういう中で、昨年 8 月に、中央バスから改めて、こういった今の状況の中で法定協議会をつくりながら、地域として、交通政策基本法の中で自治体の責務というものが位置づけられましたので、そういった中で自治体として早急に動いていただきたいというような要望がありまして、市として、今後こういった形の中で進めていけばいいかという部分では、検討に入ったのではないかと考えております。

○酒井（隆行）委員

ちょっと確認させてもらいたいのですけれども、平成 25 年度から、中央バスから法定協議会を設置してほしいという要望があったと、私は先ほどの答弁で認識を持っているのですけれども、まず、その認識が正しいかどうか、教えてもらえますか。

○建設部長

平成 25 年度から、そういった協議会等の設置の要望はあったと認識はしております。

○酒井（隆行）委員

その上で、小樽市としては、平成 28 年の 8 月までは、要望はあったけれども、協議会の設置あるいは地域公共交通網形成計画の策定については、要望はあったけれども動きはなかったという認識でよろしいのですか。

○建設部長

その間に、計画以外の、例えば情報交換につきましては定例会議の中で行っておりました。ただ、市として、実際にその法律が平成 25 年 12 月、そして、平成 26 年の 11 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律ができていたということもありましたので、交通政策基本法は基本的に役割を位置づけているだけなので、協議会に関する法律というのは、先ほどの地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の平成 26 年 11 月の中で位置づけられているものですから、検討するとすれば、それ以降という形にはなるのかなと思っておりますけれども、そういった議論の中では、市として、要望がありましたけれども、なかなか前に進めなかったのではないかと考えております。

○酒井（隆行）委員

ちょっと重複するかもしれないのですが、要望はあったと、でもそれについて動きが鈍かったというのか、要望はあったけれども、小樽市としてはその方向には向かっていなかったというのか、正しいかどうかはわかりませんが、それはなぜそうだったのか。

中央バスから要望がありました。それについて検討し、例えば前向きに考えて、それに向けて行動していく、あるいは業務を重ねていくというのが普通だと思うのですが、要望はずっと上がっていたのだけれども、平成 28 年 8 月までは、言葉は悪いですが、何もなかったというふうに私は理解をしましたが、なぜ動けなかったのか、そこをもう一度教えてもらいたいです。

○建設部長

平成 25 年度から定例会議というものを立ち上げまして、そういった事業者との情報交換を行ってはきました。あとはそれと別に、先ほど答弁しましたノンステップバスとか個別の特定事業の場合には、必ず協議会を立ち上げて、そして計画をつくるという形になっております。そういったものでは小樽市としても対応してきて、協議会を立ち上げて事業を実施してきたという経過がありましたので、市としては、そういう個別の事業には協議会は必要といえますか、そうでないと補助金がもらえないものですから、そういった設置をしておりましたけれども、全体の法定協議会的という部分についての、先ほどの答弁の繰り返しになりますけれども、市として、地域公共交通をどういうふうに担っていくのかという部分が、以前は企画政策室が所管だったのですけれども、企画政策室の中の担当は、いろいろな業務を持つ中の一つという形で、担当部署はなかったということもありましたので、なかなか次の段階にも行けなかったのではないかと考えております。

○酒井（隆行）委員

地域公共交通網形成計画策定に当たって、国土交通省から手引が発行されていると思います。これは、たしか一番新しいものは平成 28 年 3 月発行だったと思うのですが、こちらは目を通されていますか。

○（建設）小南主幹

その手引をもとに、いろいろと今後の作業について検討しているところでございます。

○酒井（隆行）委員

これは私も見ました。大変わかりやすいというか、その手引の最初の段階のところ、地方公共団体の担当者がいない方にもわかりやすくというような文言がありました。それを見た限りで結構なのですが、どのような所感をお持ちなのか、示していただけませんか。

○（建設）小南主幹

この手引は、わかりやすく、入門編と詳細編ということで二つの構成になっておりまして、手順とか目的とか、なかなか今まで聞きなれなかった言葉等も、これを見ながら少しずつ、わかりやすく書いておりますので、これをもとに今後も作業を進めていけるということで見ております。

○酒井（隆行）委員

そういう所感をお持ちならなおさら、また戻ってしまうのですが、対応が非常に遅いのではないかと思います。平成 28 年 3 月に最新版が出ている。それからもう 1 年半ぐらいたっている段階で、言葉は悪いですがけれども、やっとアンケート調査が始まり、今後、協議会に向けてということだと思うのですが、もう一回教えてください。何で対応が遅かったのか。もう少し早くできなかったのかという部分を、もう少し明確に教えてもらいたいと思いますけれども、いかがですか。

○（建設）小南主幹

確かに、この本自体は平成 28 年 3 月に発行されておりますけれども、これをもとに、あと地元、これは一般的な話なものですから、地域の実情に合った形のものについて、今、取り組んでいるところですが、対応が遅かった、平成 28 年にこの本が出てすぐ取り組みというような考えをお持ちかと思いますけれども、いろいろと準備等もあったり、担当部署という部分も企画政策室にあったり、担当、専属の職員がいなかったという部分も、このマニュアルにも書いてはありますが、ほかのアンケート、自治体のアンケート、民間のアンケートを見ますと、大体 8 割ぐらいが地方自治体で公共交通の専門の職員がなくて困っているという結果も出ておりますので、なかなか皆さん、すぐ取り組みない状況にはあったのかなと思っております。

○酒井（隆行）委員

よくわかりません。

先ほどの部分に戻るのですが、平成 28 年 8 月以降、協議会の設置、そして地域公共交通網形成計画の策定という

話がありました。この平成 28 年 8 月というのは、中央バスの社長と市長との会談の 1 回目だと思いますが、このときに初めてその方向に向いたという理解でよろしいでしょうか。

○建設部長

今の地域公共交通の中で、中央バスが、今のこういった人口減少や、ほかの少子高齢化も含めたいろいろな要因の中で、なかなかやはり路線を維持することが難しい。そういう部分の話は伺ってございましたけれども、正直、自治体として、先ほど答弁をしましたが、法律が変わった中で、そういった市としての、行政としての役割、責務というものの認識が、私は甘かったのではないのかと思っております。

そういった中で、今、委員から再三質問がありますけれども、どうしても動きが鈍いといいますか、遅かったのではないのか。ある意味、長年、民間事業者で公共交通を担っていただいていたということがあった中で、行政としてどうかかわっていくのかとか、そういったものが次の一步に踏み込めなかったのではないかと考えております。

○酒井（隆行）委員

次の一步を踏み出すきっかけが、先ほども聞きました中央バスの社長と市長との会談だったという理解でよろしいですか。

○建設部長

結果的には、そういうふうになるのではないかと考えております。

○酒井（隆行）委員

非常に残念な答弁だと思います。市民の皆様の足を担う地域公共交通の部分の議論が、このようにして始まったというのは、ちょっと残念です。

一つ、それから確認させていただきます。

銭函地区のアンケート調査ということで、先ほども少し聞きましたが、銭函地区を選んだその時期と、その選んだ理由について、説明していただきたいと思っております。

○（建設）小南主幹

銭函地区につきましては、昨年度の予算要求の段階でアンケート調査をしていきたいということで、ほとんど事務費的な部分なのですが、予算要望をしているところでございます。

銭函地区を選んだ理由としては、一つの地域公共交通という部分では完結した路線という部分もありますので、その部分で地域公共交通の課題や問題点という部分を把握していけるのではないかと、一つのモデル地区として選んでいるところでございます。

○酒井（隆行）委員

ちょっとよくわからないのですが、銭函地区は小樽の端にあって、一つの地区でかたまっているのですが、例えば、そういう考えでいくと、蘭島とか忍路とかも、規模は小さいにしても同じような環境にあるのかなと私は思っているのですが、それについてはどうでしょうか。

○（建設）小南主幹

蘭島や忍路についても一つの地区ということではあるのですが、一つの幹線的な銭函駅がありまして、その地区を結ぶバス路線がある。また、一つには高速バスがあるということで、いろいろな公共交通があるという部分で、その一つのエリアで一つ完結している部分もありますので、選んでいるところでございます。

○酒井（隆行）委員

それは蘭島も一緒ではないですか。

○（建設）小南主幹

蘭島に至りましては、蘭島地区から例えば蘭島駅のバスという部分は特段なく、国道 5 号を走っているバスという部分であれば、調査するに至ってはボリューム感がちょっと少ないのかなと考えております。

○酒井（隆行）委員

ボリューム感という言葉が初めて出たと思うのですが、ボリューム感を求めているのですか。

○建設部長

今回、銭函地区という部分につきましては、まず、中央バスから、あそこは銭函・桂岡に向けて、銭函駅のほうに向けてのフィーダー系統のバス路線が走っているのですけれども、それについても一つ、今、課題にはなっているという話もいただいております。そういったものが、まず1点あったということと、今、小南主幹からも答弁がありましたけれども、今回の地域公共交通網形成計画で「網」がついているということは、ただ単にバスだけではなくて、いろいろな交通機関とのネットワークをやはりやっていかないといけないという部分が一つの計画の位置づけになっております。

それで、銭函地区におきましては、例えばJR、バス、そしてあそこはタクシーは待機してはいないのですけれども、今、銭函地区は結構タクシーの利用が多いというのがあります。そういった交通がうまく連携をしているところがありますので、まずは、そういうこともあったので、我々としては、今後、地域公共交通網形成計画を策定するに当たる、その前段としての部分としては、銭函地区でこういうアンケートに取り組んでいくのはいいのではないかとこの部分で判断したものであります。

○酒井（隆行）委員

本来なら、全体を通して調査をすべきものだというふうに私も思っています。銭函地区を調査することに対して、調査は結構だと思うのですが、まずやらなければいけないのは全体の話であり、モデル地区というのであれば、全部モデル地区にしてくださいよ。なぜそんなに銭函地区を特化して、それは否定しません。確かにそれも大事だと思うのですが、並行して全体的に進めていく。その上で、例えば地区割をして、その地区の問題点を吸い上げて、全体の計画として作成していくという手順が正しいのではないかと、スムーズな方法ではないのかと思うのですけれども、それについてはどうですか。

○（建設）小南主幹

確かに、域内全体にアンケートをとるというのも一つの手法だとは思いますが、今回の地域公共交通に関しては、小樽市としては初めての取り組みという部分もありまして、ノウハウ的な部分が余りない。ほかの都市であれば、例えば交通局など市営でやっていた自治体であれば、そういう公共交通に対するノウハウがあったところでもありますけれども、今回、そういうノウハウがない中、いきなり、部内でもアンケート調査についてもいろいろ議論した中で作成し、発送したところですが、なかなかこちらの思うとおりの回答は得られなくて、もう少しここを掘り下げて聞けばもう少しいい回答が出てきたのではないかとこの部分もいろいろ出てきたりして、そういう部分を踏まえながら、来年度に実施するアンケート調査に反映していきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

それはわかります。私が言っているのは、まず全体的なアンケート調査をし、その上で個別の地域の問題点、課題などを吸い上げて、総合的に計画をつくり上げるほうがスムーズではないですかという質問なのです。

今おっしゃったのは、銭函地区をまずアンケート調査をする。その上で全体に持っていく。それでなおかつ、また地域の事情などいろいろあるときには、再度、銭函地区にももう一回調査するという流れなのだというふうには私は理解したのですが、そういうことなのでしょうか。

○（建設）小南主幹

地域公共交通網形成計画につきましては、市内全体ということもありますので、アンケート調査は、全域にアンケートをしていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

そうであれば、最初からきちんとしたものをやっていただきたい。もっと言うと、全体から各地域に対していろ

いろな課題点を吸い上げて、それを計画の中に盛り込んでいくという作業のほうが効率がいいというか、銭函地区で一回やって、全体でやってみたい話ですが、銭函地区のそのデータというのは、全体の地域公共交通網形成計画に反映されるアンケートなのではないでしょうか。

○（建設）小南主幹

当然、アンケートした結果については、地域公共交通網形成計画に反映できる部分については反映していきたいと考えておりますし、今回聞き取りした中でも、アンケートした中でも、もし少しこういう部分をこういうような形で聞けばよかったという部分もありますので、それにつきましては全市のアンケート調査の中でも盛り込んでいきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

ちょっと聞き方を変えますけれども、全体のアンケート調査をするということで理解しました。例えば、東西に長い小樽市ですから、いろいろな状況、環境が変わると思いますけれども、そういう部分については個別というか、地区割で吸い上げるということはないということですか。

○（建設）小南主幹

今、質問があったアンケートなのですからけれども、これはあくまでも協議会の中でいろいろと議論した中で決めていくことになると考えております。アンケートにつきましても、いろいろと協議会の中で、事務局のほうでいろいろたたき台をつくりながら、それについてもう少しこの部分を聞いたほうがいいのではないかという意見をもらいながら作成していきまして、今、委員がおっしゃるとおり、その中で個別に再度聞かなければならない案件が出てくれば、それは協議会の中で議論しながら決まっていくと考えております。

○酒井（隆行）委員

そうであれば、早く協議会をつくって進めたほうがよろしいのではないかと思います。だから、最初に戻るのですけれども、なぜそんなに、協議会設立に向けてこんなに時間がかかっているのかと、また最初に戻ってしまうのです。協議会を設立して、アンケート調査をし、それで全体を網羅するようなものをつくっていけば、もっともっと早くできるのではないかと思います。もう一回、答弁してください。

（「市長から言わせなくていいの」と呼ぶ者あり）

○委員長

傍聴者の方はお静かに願います。

○（建設）小南主幹

例えば、いきなり全市にやって、いきなり協議会をつくって、行政がノウハウのない中でやってしまいますと、なかなか、民間事業者の方に頼ってしまう部分がありまして、協議会につきましては地方公共団体が中心になって進めていかなければならないという部分がありますので、ある程度行政といたしましてもノウハウ的な部分を持っていなければ、そのアンケートについてもなかなか取り組んでいけないのかなと考えております。

（発言する者あり）

○酒井（隆行）委員

聞いてもよくわからないです。きょうは、これまでの経過をまず明確化してほしいということで、いろいろ質問をしてきましたけれども、正直、聞いていても、何でそういうふうになるのかよくわからないというか、それで、先ほど答弁したではないですか。もっと手際のいい、それから、手引もごらんになられたという話なのですけれども、それに沿ってやれば、あと個別の問題とか、例えば地域の問題などがあるので、まずは手引に沿ってやっていけばスムーズに協議会ができると私は理解していますし、担当の方も非常によくできているということで答弁をいただいておりますけれども、なぜ手引に沿ってできないのでしょうか。

○建設部長

確かに、今、例えば後志管内ですと、岩内町、仁木町がつくっている、そして、余市町が今これから動き出す。余市町の場合は、総合計画策定のアンケートの中であわせてそこを聞いていくというように話を聞いているところだと思います。確かにマニュアルはあるのですが、やはりどうしても規模とかもなかなか違うのかなど。例えば、先ほど答弁しましたが、小さい町や何かの部分につきましては、どちらかというと、やはりデマンドバスというものが中心になって、そのための計画をつくっていったりとか、その地域ごとによって、その目的の視点というところがちょっと違ってくるのかと。

では、小樽市はどういうふうに進めていくのか。約 12 万人のこの都市、これだけ網羅されているところに、今後、法定協議会の中で計画をつくるに当たって、どういった方向をやっていくのかといったときに、答弁の繰り返しになってしまうのですが、我々、市営のバスをやっていた自治体であれば、今までそういった交通部局がありまして、それを例えば民営化していくのであれば、そういった職員が今までも残っているのですが、我々はどうしても、中央バス、民間にずっと担っていただいていた中で、そういった、今後行政として担うべきもののノウハウは、正直言って知識も何もない。実際に、単発の協議会ではなくて、継続的な協議会を運営していくに当たって、どうしてもこういった情報格差という部分については、例えば今回の銭函地区であったら、その中でどのような知識が得られるのだという話はあるかもしれませんが、やらないよりはやったほうがいい。

今回のアンケートの中では、今ここでは報告はできませんけれども、やはりいろいろなものが見えてきております。そして、アンケートのやり方も、今回のアンケートの中で見直しをしなければいけないものとかも見えてきておりますので、決して、今回やったものについては無駄にはならないのではないかと考えております。

○酒井（隆行）委員

決して否定しているわけではないのです。ただ、やり方として、全体、全市を通したやり方がなぜできなかったのかということも、もう一度教えてもらえますか。

○建設部長

全市のアンケートにつきましては、それは地域公共交通網形成計画を策定する前段として、現状、課題の把握をするためには、全市について、どういったサンプルを抽出しながらアンケートをやっていくのかはこれから検討しますけれども、全市的にはアンケートをしていく形を考えております。ただ、今の銭函のアンケートにつきましては、これから検討しますけれども、我々も今は、同じものをやるというふうには考えておりません。

ただ、繰り返しになりますけれども、我々が今後、法定協議会を事務局として担っていくためには、地域課題と公共交通の課題というのはどういったものかというのを、ある程度把握をしないと、やはり運営できない。そういうことでもありましたので、今回こういった形をやらせていただいているというところであります。

（「あそこに来ている事業者に聞けば」と呼ぶ者あり）

○委員長

傍聴者の方はお静かに願います。

○酒井（隆行）委員

今、答弁をいただきましたけれども、何でできないかと、全市的なアンケートにならなかったのかという部分が、まず理解ができませんでした。それと、銭函地区という部分もいろいろ答弁をいただきましたが、理解ができていません。

その上で、次の質問というのはなかなか厳しいのですが、例えば、全市的なアンケートを今後行うということなのですが、それは協議会の中で行うという理解でよろしいのでしょうか。

○（建設）小南主幹

全市的なアンケートにつきましては、協議会の中で進めていきたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

協議会の中で進めていくということは、協議会に参加される構成員の皆様の意見も取り入れながらやっていくということによろしいですか。

○（建設）小南主幹

アンケートの内容につきましても、協議会の構成員の中で議論しながら決めていきたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

そうであれば、すぐ協議会を立ち上げてください。どうですか。

○建設部長

繰り返しになりますけれども、我々が協議会をただ立ち上げるだけというのが、行政の仕事ではない。それを運営していかないといけない。ですから、そういったものが必要なので、今こういう形でやらせてもらっています。

ただ、我々も早急に協議会を立ち上げたいというふうにも考えております。ただ、立ち上げればいいという問題ではないものですから、単発の事業の協議会ではない。継続的な、これからずっと公共交通をどのようにやっていくのかという部分を、事務局として行政が、我々が運営していかないといけないと、そういったこともあるということなので今回やらせていただいていることであります。

○酒井（隆行）委員

それは理解しています。すぐに立ち上げろというのは、先ほどからずっと言っていますけれども、全市的なアンケート調査は協議会の中で進めるのであれば、今回の銭函地区のアンケートは、先ほども質問しましたけれども、何のためにやっているのかというのが、ちょっと理解できないのです。もう一度答弁してください。

○（建設）小南主幹

市全体のアンケートにつきましては、協議会の中で議論をしてやっていくという話なのですけれども、とりあえずアンケートをつくるに当たっては、事務局として行政が中心となって一つのたたき台みたいなものをつくって、それを協議会の中で諮っていくような形になります。そのためにも、銭函地区でやったアンケートというのは、決して無駄にはなっていないと考えております。

○酒井（隆行）委員

アンケート、アンケートと言いますけれども、行政の役割はアンケートをつくるのが責務なのですか。

○（建設）小南主幹

今、話題になっていたので、アンケートという言葉を使わせていただきましたけれども、地域公共交通の問題、課題などを把握した上で、そういうものをつくって協議会で諮っていききたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

それで、最初にまた戻ってしまうのですけれども、手引をごらんになられたということでした。その中には、担当者がいない地方公共団体の方にもわかりやすくということで手順が示されております。その手順ではダメなのですか。

○（建設）小南主幹

確かに、この手引はわかりやすくはあるのですけれども、どちらかといえば、国では、例えば交通空白地帯とかそういう部分についても触れて、コンパクトシティにしながら公共交通ネットワークを張りめぐらせるというような形をとっておりまして、すぐこれが全て小樽市に当てはまるかという部分は、どうかという部分はあります。

ただ、一般的な流れとしては、確かにこれに沿ってやればいいのですけれども、市としては、行政として公共交通の課題を少しでも把握する上では、今回このような調査をしながら、協議会設立に向けて進めているところでございます。

○酒井（隆行）委員

よくわかりませんが、もう一回、ちょっと重複するかもしれませんが、銭函地区のアンケート調査によって、どのような部分が勉強になったのか、どのような部分に気づかされたのか、その成果といえましょうか、まだ分析の最中でしょうけれども、先ほどからそういう答弁がありますので、その部分を紹介してください。

○（建設）小南主幹

まだ分析途中なのですけれども、例えば、どのような路線を望んでいますかという聞き方をしたアンケートの部分がありまして、それにつきましては、例えば銭函であれば、単純に、張碓から銭函駅とか、桂岡から銭函駅とか、銭函とかと書いているような形がありまして、アンケートの中でも、既存のバス路線を含めた形で書いてくださいということでアンケートをしたのですけれども、それが実際の今あるバス路線を希望しているのか、それとも新たにどこか違うルートが要望されているのかという部分が、いろいろと調べた中では見えてこなくなっているという状況がありまして、そういう部分というのは、例えば、既存のバス路線で必要な場所はどこですかとか、既存のバス路線がないところではどのような路線を望んでいますかという聞き方も今後したほうがいいのかという部分では、一つの例ですけれども、そういう部分もこちらでは、それを書いてもらえば、ある程度読み取れるかという部分はあったのですけれども、ちょっと読み取れない部分もあったので、そういう部分は工夫してやらなければならないという部分は一つの例として説明いたしましたけれども、そういう部分も見えてきております。

○酒井（隆行）委員

どういう部分が参考になったのですかという、今、聞き方をしたのですけれども、それは地域要望を受けたということではないですか。違いますか。こういう質問をした、それで、路線がどうだこうだ、銭函の桂岡からどうだこうだというのは、それは単なる地域要望を聞いたアンケートということなのではないのですか。それがどういふふうに全体に反映されていくのか、イメージがつかないのですけれども、もう一度答弁をお願いします。

○建設部安田次長

今、御指摘いただきましたアンケートの回答方法のことなのですけれども、いわゆる今、銭函地区に限ってアンケートをした場合にそのような回答が返ってきた。これを全体的に持っていった場合に、どのような回答をする選択肢を選んでいけばいいかということでの話です。今、銭函地区でいただいた意見を、そのまますぐに、それを拡大して市内の全体の意見として捉えるという意味ではございません。

あくまでも、今はアンケートのノウハウを私どもが得ようという部分の中で、公共交通のアンケートをした。その中で、一つした質問について、これではなかなか把握できない。だからこの質問については、二つに分けたり、記入方法について別の方法をとるとか、そういうノウハウを得るためのアンケートということで御理解をいただきたいと思っております。

○酒井（隆行）委員

それが、今回のアンケートによって、どのように学ばされたのか、気づかされたのかという部分を、もう少し具体的に教えてもらえますか。

○建設部安田次長

今、答弁をしたとおり、アンケートの記入方法について、まだ配慮が足りないという部分に気づいたということです。

○酒井（隆行）委員

アンケートの配慮が足りないのは、言葉は悪いですけれども、仕事の能力が低いというだけの話ではないですか。

○建設部安田次長

それを否定するつもりもございませんけれども、私どもは、4月からほかの都市を訪問させていただきまして、その中でアンケートをいろいろと学ばせていただきました。その中で考えてつくってきたアンケートでございます。

まだまだ足りない部分があるということを改めて気づかされたのも事実でございますし、これ以上切磋琢磨していかなければいけないと感じたところでございます。また、これをもう一步進めて、全体のアンケートの中で進めますし、ほかのノウハウについても得ていきたいと思っております。

○酒井（隆行）委員

先ほどから質問をしているとおり、全市でまずやってほしい。そのアンケートの仕方云々かんぬんという部分で時間を使うのではなくて、例えば他都市に行かれたという答弁もありましたけれども、他都市でどういう事例を見てきたのか、紹介してもらえますか。

○（建設）小南主幹

6市ほど5月に聞き取りをいたしまして、まず、協議会の設立についてどのような流れで進めていくのかということで、いろいろとヒアリングをしたところでございます。

他都市の事例を見ますと、公共交通に関する協議会が既にあった自治体はかなり多くて、それは地元例えばデマンドバスを設けたり、コミュニティバスを導入したりという部分で設置した協議会なのですけれども、そういう部分の延長上で法定協議会をつくったりという部分のまちが多かったです。

あと、どういう構成員でやっているのかという部分もマニュアルにはあるのですけれども、実際にどれぐらいの人数で、どういうメンバーがいるのかという聞き取りをしたり、当然、協議会をつくる上では規約等も作成していないとだめなものですから、その部分についてもヒアリングをして、聞き取りをしているところでございます。

○酒井（隆行）委員

そのアンケートの部分についてはどうですか。

○（建設）小南主幹

アンケートにつきましても、自治体によっていろいろなアンケートの手法がありまして、例えば、地域公共交通網形成計画をつくるためにアンケートをやっているところもあれば、事前に公共交通について、そのまちの問題点があったということで、例えば総合計画の中に反映したいという部分でアンケート調査をやったり、それは各自治体でいろいろな手法がありまして、中身についてもいろいろと、地域によっては、バスに乗り込んで調査をやったり、学校に聞き取りをやったりということで、いろいろなケースがあるということでは聞いてきたところでございます。

○酒井（隆行）委員

参考にならなかったということですか。

○（建設）小南主幹

いえ、当然参考になりました。それをもとに、今回もアンケートをいろいろとつくったのですけれども、どうしても聞く側と回答をされる方と、どうしても思うとおり回答を、意図が伝わらなかった部分はあるのですけれども、一般的に聞いてもいろいろな答え方があるのかという部分で考えておりますし、アンケートについても一応参考にはなったと考えています。

○酒井（隆行）委員

他都市を視察して、アンケート調査の仕方は参考になったという話だったのですけれども、どういうところが参考になったか、もう一回明確にしてください。

○（建設）小南主幹

まず、何もない状態であれば、どういうことをアンケートの中で聞いていかなければならないのかという部分も、漠然としかわからなかった部分が、こういう手順で聞けばいいのかという部分がアンケートの中で見えてきましたし、内容によってはもう少し聞いたほうがわかるのではないかという部分もあるのではないかということで、こちらも疑問が湧いたり、そういう部分でアンケートを見たことによって、銭函のアンケートをつくった上では、非常

に参考になったのかと思っています。

○酒井（隆行）委員

それで参考になったのであれば、全市のアンケートはできるではないですか。なぜ一回銭函地区に落とし込んで、あるいは、例えばやるのであれば、全市で進めながら、例えば地域割をしてやっていくという方法ではないのですかということで、先ほどから聞いているのです。もう一回答弁をお願いします。

○（建設）小南主幹

確かに、委員がおっしゃるのも一つの手法だとは思いますが、今回は銭函地区をモデルケースとしてやってみて、それで全市のアンケートに向けて進めていきたいという方向で進めております。

○酒井（隆行）委員

だから、先ほどから言っているように、視察まで行って、アンケートの仕方などを学んできた、非常にというか、参考になったという部分でいけば、全市にすぐに移行できるのではないですか。それで、そこでまた銭函地区でやってみたら聞き方が悪いとかという話になったら、では、いつになったら聞き方はよくなるのですか。

○（建設）小南主幹

聞き方がいいという話ですが、全市のアンケートについては、やらないというわけではなくて、来年度、協議会の中でアンケートをやっていきますので、全く全市を聞かないで計画をつくるというわけではありません。

○酒井（隆行）委員

そんな話はしていないのです。アンケート調査をやるのであれば、視察まで行って勉強してきたのであれば、なおさらすぐ協議会をつくって、協議会の中でアンケートの内容を精査し、全市的なアンケートをすぐできたのではないですかということを聞いているのです。もう一回答弁をしてください。

○（建設）小南主幹

いきなり全市のアンケートをやったときに、確かに学んだことを、視察したものをそのままアンケートをやるという一つの手法もあるかもしれませんが、今回、まちによっては、そのボリューム感も違いますし、今回は小樽市内でもかなり地域公共交通が発達しているということで、いきなり全市に広げたときに、どのような回答が来て、どのように収集できるかという部分もあったと考えておりますし、まず、一つの公共交通が完結している中でアンケートをしながら、いろいろな情報を得て進めていきたいという考え方で銭函地区をやっておりますので、それをもとに、全市のアンケートについては、来年度の協議会の中で進めていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

よくわかりません。すぐできない理由があるのかというふうにししか理解ができませんでした。

中央バスとのやりとりについて、その中の確認をさせていただきたいと思います。

中央バスとのやりとりについて、中央バスから質問が何点か出ておりました。その中で、やりとりをずっと見ていても、ちょっと私もわからなかった部分があるので、その部分について確認をさせていただきたいと思います。

市内の交通の状況について、「小樽市としては正確に把握をしていますか」という中央バスからの質問がありました。これについて書面でやりとりをやっていて、どこに当たるのか、その回答がどこに当たるかがわからなかったもので、その部分について答弁をしていただきたいと思います。

○（建設）小南主幹

市内の状況につきましては、「本市において、人口減少や少子高齢化により、市民による公共交通の利用が減少している一方、本市を訪れる観光客の増加に伴い、インバウンドを含めた観光客の移動手段のニーズが高まっているものと認識しております」ということで、書類上ではその部分で現況を把握しているという形をとっていると思います。

○酒井（隆行）委員

その後の部分もお聞きしたいのですが、「現状の交通網をどう維持されていくのか、その部分について具体的な話がなかったように感じております」というふうが続いておりますので、この部分、「現状の交通網をどう維持されていくのか」という部分については、どのような認識を持っていますか。

○（建設）小南主幹

「このような本市の状況を勘案した場合、今後の本市のまちづくりを考える上で、公共交通は大変重要なものであることから、本市の公共交通の現状や問題点、市民等の利用者の声を踏まえて、自治体、交通事業者がそれぞれの役割や責務において連携し、将来にわたり市民にとって利用しやすい持続可能な公共交通体系の構築に取り組んでまいりたいと考えております」ということで回答しております。

○酒井（隆行）委員

そうであれば、きちんと現状も把握されている、それから、今後の交通網をどう維持していくのかということも考えているのであれば、そのアンケートがどうのこうのと、先ほどからアンケートの話をされていますけれども、アンケート調査もすぐできるのではないですか。何で特定の地域を取り上げてやる手法をとったのか。それだけ現状も把握されているのであれば、さらにアンケート調査についても視察をしてきたということであれば、すぐできるのではないのですか。まあ、それを聞いてもまた同じ答弁になると思います。

法定協議会設立に向けて、もう一度明確に答弁していただきたいのですけれども、設立時期についてはどのように考えているのか、示していただきたいと思います。

○（建設）小南主幹

現在、銭函地区をモデルとして、先ほど答弁したとおり、今、アンケート等を取りまとめております。それで、そのような地域公共交通に対する行政としての役割や課題などを把握した上で、今年度中の早い時期には協議会の設立をしていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

今年度中の早い時期というのは、現在から数えて早い時期という話でいくと、例えば 1 月、12 月、11 月あたりなのかという認識を持ちましたが、そういう認識でよろしいですか。

○（建設）小南主幹

今、何月ということは、ここではまだ、今、アンケート調査とか公共交通に関する課題等を把握した中で、今ここでいつということは明言できないのですけれども、今、委員がおっしゃるとおり、当然、今の時点から考えて、今年度中の早い時期には設立できるように準備を進めてまいりたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

先ほど、アンケート調査の精査にかかる時間ということで、おおよそ 9 月中にという答弁がありました。そうであれば、9 月以降、例えば 10 月、11 月、12 月というふうには私は認識したのですが、そういう認識でよろしいということでしょうか。

○（建設）小南主幹

確かに、今はアンケートの話が中心になっていますけれども、それに向けて、先ほどの流れの中で、委員の選定とか規約とか、そういう部分を含めながら、今年度中のなるべく早い時期にできるように作業を進めてまいりたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

委員の選定とか規約とかをつくる、その作業時間としての目安はどれぐらいですか。

○（建設）小南主幹

委員の選定という部分については、相手もあることですので、時間がかかる部分はあるのかと思います。規約等

につきましては、他都市の事例を踏まえながら、その部分にはそれほど時間は要さないのかと考えております。

○酒井（隆行）委員

構成員の部分で時間がかかると思われるということなのですが、どれぐらいの時間がかかるのか、おおよそのめどで結構なので、示してください。

○（建設）小南主幹

確かに、マニュアルではこういう人ということでは書かれておりまして、いつからスタートするかという部分はあるのですけれども、具体的にどれぐらいの期間というのは、当然、今年度の早い時期に設立したいという部分もありますので、極力作業的には早く進めていかなければならないと思うのですけれども、具体的にいつというのは、ここでは明言はできない状況でございます。

○酒井（隆行）委員

いろいろ質問をさせていただきましたが、何一つ理解ができませんでした。

最後にもう一つ。ここ二、三カ月の話なのです。先ほどからおっしゃっているように、早い段階で、今年度の早い段階でということと、二、三カ月ぐらいの話なのです。それで、何で今の段階でそれが示せないのか、その理由だけ聞かせてください。

○（建設）小南主幹

確かに、もう今年度も指を数えるぐらいしかないとところでございます。その中で、今後、これから庁内でいろいろと議論をした中で、この時期というのは、作業の進みぐあい等を見ながら決めていくものだと考えておりまして、どちらにしても、もう 8 月下旬ですので、なるべく早目に進めていきたいと考えていまして、何度も同じことの繰り返しになりますけれども、時期については庁内でもまだ決まっていないところでございます。

○酒井（隆行）委員

決まっていない、言えないということです。スケジュール感がないという理解でよろしいですか。

○（建設）小南主幹

大きい枠では、今年度内の早い時期ということでのスケジュール感を持っているつもりでございます。

○酒井（隆行）委員

スケジュール感があるのだったら言えるのではないですか。大体これぐらいと言えるのではないのですか。スケジュール感がないから言えないのではないのですか。例えば、先ほどから言っているように、アンケート調査は大体これぐらいですとかと、先ほども答弁をしていたのではないのですか。それから逆算していても、あと何カ月もないのです。そんな中で示せないという話でいくと、結局スケジュール感がないのではないのですか。

○（建設）小南主幹

一つのスケジュールの目安というか、ただ、来年度、地域公共交通網形成計画を策定するに当たりまして、平成 30 年度の国の予算を活用しながら計画をつくっていくところでございますので、北海道運輸局から、11 月に来年度の予算要望の調査という部分がありますので、その時点では協議会を、できていなくても構わないということでは聞いているのですけれども、必ずできる予定があるという部分の意思表示をした中で予算要望をしていただくことになるということで北海道運輸局とも調整をしておりますので、ある程度、一つのスケジュールとして、11 月には協議会の、ある程度スケジュール時期というのは見えてくるのかというふうには考えております。

○委員長

意思を示す時期が 11 月ということですか。

○（建設）小南主幹

その前でも構わないのですけれども、一つの月で言うと、そこが一つの区切りになるのかと考えています。

○委員長

自民党の質問を終結いたします。共産党に移します。

○川畑委員

◎地域公共交通網形成計画策定について

今、自民党の酒井隆行委員の質問を聞いていて、私もどうもよくわからない部分が、判明しないのですが、ダブるかもしれませんけれども、何点か確認をさせてください。

まず、法定協議会の設立の要請を受けたのは、平成 25 年度からということでもいいのですか。その辺、教えてください。

○（建設）小南主幹

法定協議会という名称になったのは、平成 26 年 11 月に法律が一部改正になってから法定協議会というものを設置できるということになったのですけれども、その前に、平成 25 年から市の交通体系を考える委員会的なものを立ち上げてほしいとか、個別の案件について、中央バスから協議会をつくってほしいという要請があったところがございます。

○川畑委員

要するに、中央バスから法定協議会の設立を要請されたのは、平成 25 年度ということでもいいのですかと聞いているのです。それでいいのですね。

○（建設）小南主幹

協議会という部分であれば平成 25 年度からなのですけれども、今で言う法定協議会というのは、地域公共交通網形成計画を策定するための協議会ということで、その協議会が設置できることになったのは、平成 26 年 11 月の法改正によって、地域公共交通網形成計画を策定するための協議会が設置できるということで法律が一部変わりました。市内全域の公共交通網をいろいろと議論できる協議会を設置してほしいという要望は、平成 25 年 11 月からあったところがございます。

○川畑委員

要するに、平成 25 年のころから、中央バスとの協議会の中で、そういう話が出てきているということでもいいのですよね。平成 26 年から法律でなるということで。

○（建設）小南主幹

そのような理解で問題はありません。

○川畑委員

それで、どうも地域協議会と法定協議会の違いが明確にならないのですが、その辺をもう一度明確にしてくれませんか。

○（建設）小南主幹

今言われている法定協議会というのは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の中で規定されている協議会でありまして、その協議会の目的につきましては、地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関する必要な事項を協議する協議会となっています。

ここで言う地域協議会というものは、法律で言えば道路運送法の中で決まっている協議会になっておりまして、恐らく中央バスとの議論の中では、それは地域の協議会ということで話をされているのかと思うのですけれども、正式名称で、もし地域協議会というのであれば、主催者が都道府県となっております、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくりをし、その他生活交通について審議する場となっております。

○川畑委員

先ほど建設部長が答弁をしていた、協議会の中で、いろいろ協議会がある中でやってきた。例えば個別の事業であれば、その話し合いというか、ノンステップバスを取り入れるための協議会をやってきた。そういうのは地域協議会ということで捉えていいのですか。

○（建設）小南主幹

それも一つの協議会ですので、名称が輻湊している部分があるのですけれども、地域にある協議会という話の中で、多分そのような名前を使っていると思うのですけれども、確かに、今、委員がおっしゃるとおり、ノンステップバスの協議会とかというのも一つの協議会として考えてよろしいかと思います。

○川畑委員

それで、定例会議をずっと、毎年 5 月、11 月とやってきていますよね。私が今、話をしているのは、以前に、7 月の段階でいただいた経過表に基づいて聞いているのですけれども、平成 25 年からこの経過表に載っていますけれども、今まで定例会議のメンバーというのはどのようになっていたのか、教えてください。

○（建設）小南主幹

平成 24 年から定例会議が始まっておりまして、市は企画政策室、生活安全課が中心となって行っております。その案件によって、例えば福祉部とか病院とか、その課題によっていろいろな部署を交えながら議論をしているところでございます。基本的には、企画政策室と生活安全課で平成 27 年までやっておりまして、平成 28 年度からは、まちづくり推進課、建設部もかかわった中で定例会議を進めております。

○川畑委員

要するに、課題によって出てくるメンバーが違ってきている。例えば福祉の問題であれば福祉の関係の部分、そして市民からの要望であればその担当者のほうということなのですね。これを、今、聞いたのは、この後の質問の中で生きてくると思うので質問しました。

それで、法定協議会の設立について、中央バスの牧野社長が、11 月に設立しなければ平成 30 年度には間に合わない、だから早く設立してほしいと要請されていると思うのです。市長は、平成 30 年には地域公共交通網形成計画を策定する方向だけれども、今後、協議会の中で協議した内容を踏まえた上で進めたい。それで、具体的な日程は避けたいと話をしていました。

小樽市が、その要請に応えることができなかった。先ほど酒井隆行委員がいろいろ聞いていたのは、答弁がよくわからなかったのですけれども、小樽市が要請に応えられない事情というのをもう一回詳しく教えてください。

○（建設）小南主幹

過去からの要望ということでよろしいでしょうか。当然、平成 25 年度から協議会の設立については要望があったとは思いますが、その部分からで。

○川畑委員

そうではなくて、平成 30 年度中には間に合わないということに対して、応えられない事情があったのかということです。

法定協議会の設立について、中央バスの牧野社長が、11 月中に設立しなければ平成 30 年度中には間に合わない、だから早く設立してほしいという要請をしていますよね。それに対して、市長は、平成 30 年度には地域公共交通網形成計画を策定する方向だけれども、今後、協議会の中で議論した内容を踏まえて進めたい。具体的な日程は避けたいと語っていた。それで、小樽市がこれに応えられないという、その事情、要請に応えられない事情はどういうことなのかということを知りたいのです。

先ほど、酒井隆行委員が聞いてもなかなか明確な答弁がなかったので、その辺を教えてください。

○（建設）小南主幹

平成 30 年度に地域公共交通網形成計画をつくっていききたいということで、今、それに向けて今年度の早い時期に協議会をつくっていききたいということで、その準備に向けて、市の担当者も、地域公共交通についてのノウハウ等がなかった。ある自治体では、例えば交通局があったり、直営で公共交通を担っていたまちもありますけれども、小樽市は昔から中央バスで市内をくまなくめぐらせる路線があって、中央バス、民間事業者に任せていたという部分はかなりありまして、市としては余りノウハウがなかったという部分もありまして、それについて今いろいろと調査研究をしているところでございます。

それがある程度整った段階で、協議会を設置したいと考えておりまして、それにつきましては、今年度中の早い時期に協議会を設置していききたい。それを設置して、平成 30 年度に地域公共交通網形成計画の策定を進めていききたいと考えております。

○川畑委員

要するに、ノウハウを持っていないから、それをつくるまで待ってくれということなのですね。

それで、ノウハウをつくるために、そのプランができるのを待っているのは法定協議会がつくれないのではないかと、私たちは心配をするわけです。その辺についてはどうですか。

○（建設）小南主幹

法定協議会をつくらないということは、一度も話題にもなっていないですし、つくるという方向で進んでおりますので、それについては、法定協議会をつくって、来年、地域公共交通網形成計画を策定していききたいという方向で進んでおります。

○川畑委員

先ほどの酒井隆行委員への答弁とあわせると、要するに、流れからいくと、中央バスの牧野社長が言っている 11 月に間に合わせるような方向で進めていききたいということなのですね。そういう捉え方でいいですね。

○（建設）小南主幹

先ほども答弁をしましたがけれども、平成 30 年度に地域公共交通網形成計画を策定する費用につきましては、国の補助金を活用して策定していききたいと考えております。その上で、北海道運輸局から、11 月に事前の要望調査、来年度お金が必要ですかということの聞き取りがありますので、その場において協議会の設立はまだできていない、つくる意思で手を挙げていききたいと考えておりますので、一つの目安としては 11 月というのは、協議会の具体的な意思表示というのでできると考えております。

○川畑委員

今、北海道運輸局と打ち合わせをしていると言っていますね。北海道運輸局では、例えば 11 月でなくても、最終どの時点までに法定協議会をつくってれば、政策を提出する、運輸局に出すのに間に合うのかということ、その辺の議論はされているのですか。

○（建設）小南主幹

運輸局で言われているのは、先ほどのスケジュールの中で、4 月に丸を書いて表示していますけれども、交付申請のときには、間違いなく協議会が設立していないといけないということでは言われております。

○川畑委員

その交付申請というのは、いつの時点になるのですか。

○（建設）小南主幹

平成 30 年 4 月に行われる交付申請です。

○川畑委員

何となくわかりました。枠が見えてきました。

それで、法定協議会をつくるのに、いろいろ悩んでいると思うのだけれども、進めるためにはね。小樽市にとって都合のいい面と、あるいは懸念される面とかというのがあろうと思うのですけれども、その辺はどういうふうに捉えていますか。

○（建設）小南主幹

法定協議会をつくった中で、地域公共交通網形成計画を策定するというのが一つの目的でありまして、その計画をもとに事業を実施していくというのが一つの法定協議会の役割となっていると考えております。

地域公共交通網形成計画は、交通政策のマスタープラン的な部分がありまして、今後、小樽市がどのような方向で公共交通を担っていくのかという部分が、小樽市全域の全くマスタープラン的な部分がないものですから、そういう部分では、今後の公共交通について、どのような取り組みをしていかなければならないのかというのが明確に見えてくるのかと考えております。

○建設部長

先ほどから時期の話が出ているのですけれども、きょう配付しました資料のスケジュールなのではございますけれども、これはあくまでも交付金を活用した場合のスケジュールになっております。

基本的に、正式な書類の交付申請というのが、新年度、年度をまたいでからになりますので、それから交付決定を受けてからでないと事業が着手できない。事前着手はちょっとできないものですから、そういった意味では、国土交通省のマニュアル的なスケジュールというのがそういうふうになっております。

実際に、きょう示したのは、あくまでも地域公共交通網形成計画をつくるに当たっての協議会の示したスケジュールになっておりますので、実際に地域公共交通網形成計画をつくるのは小樽市なので、その協議会にそのまま全部丸投げという言い方は変ですけれども、お任せをするわけにはいきません。ということは、その事前に小樽市として、どういった方向性を、そしてスケジュールとかそういうものを示した中で、実際に協議会のほうでいろいろ意見をもらっていく形になると考えております。

そういった意味では、その前にスケジュール案を示して、さらにその前に、関係者に集まっていただき、現状はどうなのだという部分は、いろいろ意見交換もしないといけない。そういったことを踏まえまして、なるべく早い時期に立ち上げなければいけないかと考えております。

また、中央バスのおっしゃっている 11 月というのは、交付金をもらうに当たって、基本的に法定協議会が条件になっております。そういった意味合いでは、確かに 11 月というのが、来年度に向けて交付金を使用しますかという意向確認の部分がありますので、できれば運輸局としましても、その時点で協議会があるのであれば、はっきりした条件が整っているという部分になると思っておりますけれども、ただ、そこまでは求められていないという、基本的に 11 月ぐらいまでにはある程度の協議会の方向性が見えていればという話を伺っておりますので、そういった中で、先ほど酒井隆行委員からもありましたけれども、現在ははっきりとしたスケジュール感はないのですけれども、先ほど示しました地域公共交通網形成計画を策定するに当たってのスケジュールを示していますけれども、その前に、そういったことは実施していかないと、なかなか協議会自体が進んでいかないと考えております。

（「何を言っているのか」と呼ぶ者あり）

○委員長

お静かに願います。

○川畑委員

今、建設部長が答弁したことは、私が質問していることの答弁ではないような気がします。

それで、私が聞いているのは、小樽市として、法定協議会をつくったときに、市として都合のいい面と、それから懸念する面があるのかということを知りたいのです。

○建設部長

都合のいい面といいますと、やはり法律の中で自治体の責務が位置づけられました。要は、地域公共交通は自治体が担っていくといいますか、維持をしていかないといけないという部分がありますので、そういった面では、法定協議会をつくって計画をつくるということは、今後の地域公共交通をどのようにやっていくかという部分を書面できちんと計画を位置づけられるというメリットがあります。

懸念というところなのですけれども、やはり一番大きいのは、ほかの自治体でもよく言われているのが、実効性を伴うことができるかというのが大きい問題になるのかと考えております。要は、地域公共交通網形成計画はあくまでもマスタープランなので、ある程度の方向性と、そして、あとは施策を位置づけしますけれども、実際に具体的な計画というのはまた個別な計画になりますので、実際にそれを実施するに当たって、直営ではないので民間事業者によっていただくという形になりますと、計画で絵を描いたものと、やはり民間事業者は黒字というか、きちんとした経営でないと株主にも説明できないので、そういったものは民間事業者に求められます。そういったものと計画とが、うまくマッチするのかというのは懸念になるのではないかと考えております。

○川畑委員

今の建設部長の答弁を簡単に言うと、要するに市としてのプラン、ノウハウとプランがきちんとできていないとやりにくいのだということを言いたいのですか。

○建設部長

まず、市としてメリットというのは、やはり、きちんとした書面で計画をつくる。将来の地域公共交通をどうするかということを中心に書面に残すことによって、職員が変わっても、それに基づいてきちんと実行できるというのが計画になりますので、その計画が、法律でもそうなのですけれども、交通事業者のまず同意を得なければいけないと位置づけられています。自治体がやるだけではなくて、交通事業者と、やはり連携をして取り組んでいくというのが一つありますので、それが一つの担保になるのではないかと考えております。

ただ、繰り返しになりますけれども、計画をつくったとしても、実際に交通事業者というのは民間の事業者なものですから、やはり計画の中で、民間事業者がどこまでそこにその計画を受け入れられるかどうかという部分は、100%というのが難しいのではないかとというのが、ほかの自治体でつくって、実際に計画をつくってスタートしたとしても、なかなかうまくいっていないという話も若干聞いております。ただ、そういったやはり懸念もあるのではないかと考えております。

○川畑委員

要するに、市としては、そんなに大きく困って、どうしても法定協議会を進めていくという障害になるものではない。ただ、そのノウハウは持っていないし、プランができていないためにおくれているということで捉えていますか。

○建設部長

委員のおっしゃるとおりです。我々としても、本当にできるだけ早く協議会を設置して、計画を策定していきたいと考えております。

○川畑委員

それで、いろいろ議論になっている銭函地区の調査の問題なのですけれども、5月10日付で中央バスへ宛てた「平成29年度の地域公共交通に関する取組について」の中で、銭函地区の公共交通のあり方の検討が記載されているわけですが、それで、ここの地区をモデルとした調査を実施しているわけです。

6月の予算特別委員会では、「小樽市でも特異としたエリアであって、公共交通についての地区で完結している部分である。いろいろなバス路線が行き渡っていない地域であり、どういう問題があるか、課題があるかを把握したい」と答弁しているわけですがすけれども、ここで聞きたいのは、「公共交通について地区で完結している部分」と

はどういう意味なのか、説明してくれますか。

○（建設）小南主幹

今、公共交通について、その地区で完結している部分についてですけれども、一つは、バス路線については、桂岡から J R 銭函駅ということで、その地区の中で一つの路線が終わっている。それで、主な利用なのですけれども、J R 銭函駅から札幌方面、小樽方面に行き渡っているということで、その部分で一つのエリアで完結しているということで表現しております。

○川畑委員

わかりました。

それで、どうも先ほどの酒井隆行委員の質問に対しての答弁がよくわからない、説明を聞いても理解できない面があるのだけれども、なぜ銭函地区の調査なのか、どうも私もわかりません。なぜ銭函地区と限定しているのかということがわからないのです。

その辺については、先ほどの議論を聞いた上でも理解できませんけれども、そこに同じことを議論してもしょうがないので、この銭函地区をモデルとした調査を市内全般の公共交通調査にどのように活用するのか。具体的にこの活用方法を、もう一回教えていただけますか。

○（建設）小南主幹

先ほどもいろいろと議論になりましたけれども、アンケートの調査の方法とか、その辺の部分、アンケートの内容についても、そこで聞き方、こういうことをもう少し聞いたほうがいいのか、今、分析した中で、もう少し深く知りたい部分については肉づけが必要ですし、そこまで深く聞かなくてもいいものがあれば、またそういう部分で変えていかなければならない部分もありますので、そういう銭函地区で学んだ部分を全市のアンケートに生かしていきたいと考えております。

○川畑委員

私の質問を理解してもらえないと思っているのだけれども、そういう調査であれば、アンケートであれば、同じような市民要望に対するアンケートみたいになってしまうのです。だから、銭函地区で調査した結果が 9 月に出るというのですか、そのものをどうやって生かすのか、その生かし方を、どうやって市全体に生かすのかということをお聞きしたいのです。

○（建設）小南主幹

確かに、そこで得たものについては、地域公共交通網形成計画の中でも、当然反映できるものについては反映していきたいと思えますし、全市のアンケートの中でも、銭函地区で、一つの聞き方で、銭函地区が全て小樽市内に当てはめるためにやっているわけではないものですから、あくまでも地域課題とか、そういう部分を抽出するために、ノウハウを得るためにやっておりますので、そのまま全市にそれを丸々ぶつけるというわけではないというようなアンケートをやっております。だから、銭函地区の全てを小樽市にそのまますっぽりと当てはめるということではやってはおりません。

○川畑委員

先ほどの酒井隆行委員と同じような議論になってしまうので、それを詰める気はありません。

やはり、そういう銭函地区のノウハウというか、それを生かせる状況にあるかどうかという疑問なのです、私たちは。だから、方法として必ずしも銭函地区にこだわるのではなくて、その方法をもっと改めて考えていくべきではないかということをお聞きしたいのです。

それで、これに答えてもらう必要性もありませんので、話を変えます。

それで、私は今回のこの経過にあわせた文書を見せていただいて、その点で感じている点を、1 点申し上げたいと思うのです。

質問します。中央バスからの文書では、1月のトップ会談において、市長が赤字覚悟の事業を事業者が無条件で受け入れるという、その趣旨の発言をしたとして、信頼関係が崩れたと主張しているのです。それで、新聞でも、皆さん御存じのとおり、市長と事業者社長の会談の中で、言った、言わないの応酬だ。このように報道されているわけです。トップ会談ですけれども、お互いに職員も同席していたと思うのです。それであれば、中央バスで、双方の同席者がいる中で、その発言そのものを否定されたと言証しているわけです。経過報告を見ると、二度のトップ会談以後、直接市長と社長が話し合うことがなくて、文書でのやりとりをしているということしか受けとめられません。まず一つは、それが事実なのか。

そして、そのトップ会談において、話が誤解されたとしたなら、市長みずからが真摯な姿勢を示して、話し合いで対処すべきではないのか。この点について、市長の見解を聞かせてください。

○市長

2点質問があったと思いますけれども、1点目の二度の会談以後お会いしていないのかということに関しましては、お会い、残念ながら直接はしておりません。

そして、今後においてでありますけれども、御指摘のとおり、こちらのほうで発言した意図と違う受けとめがなされているよだということは御指摘のとおりだと思いますので、そのような場面を設けて、直接お会いすることは大切なことだと思っております。

また、この件もちろんそうですけれども、今これから法定協議会を立ち上げる、そして地域公共交通網形成計画をつくっていくという流れができてくると思いますので、これからのこの地域交通においての、やはりお話し合いを含めて会談等を設けられたら、私自身もありがたいと感じているところでございます。

○川畑委員

市長、そうであれば、今までのトップ会談2回とも中央バスのほうから話をされていますよね。市長のほうからそれを思い切って言うべきではないですか。お答えください。

○市長

先ほどの繰り返しになるかもしれませんが、そのことは非常に大切なことだと思っております。もちろん、相手方のこともありますので、市役所職員と話をし、その打診の仕方も含めて考えていきたいと思っております。

○川畑委員

市長、ぜひそういう真摯な姿勢でもって取り組んでいただきたいと思っております。

それから、この問題について、最後の質問になりますけれども、市内の路線バスの担当は、今まで地域住民からの要望の窓口については、生活安全課でやっていました。そして、バス事業者との協議の窓口とか、バス路線の将来のあり方の検討は、まちづくり担当で建設部。そして、新幹線とか高速道路に関しては、総務部が担当しています。それで、公共バスとかJRなど陸上に関する業務を集約して、交通政策や総合的なまちづくり政策を一体的に推進できる組織体制を検討する。これは我が党の代表質問に対する答弁でありました。

それで、この点については市長にも確認したいのですが、常任委員会の関係では、バス事業者との協議の関係でもって、ふれあいパスとなれば厚生常任委員会となります。そのほかの総務常任委員会とか建設常任委員会と各分野の委員会に分かれているとなっているので、まとまった議論ができないというのが現状ではないでしょうか。その辺について、まず意見を聞かせていただきたい。

それから、今後、公共交通問題となれば、窓口を一本化すべきだと、私はそう考えているのです。それで、一体的に推進できる組織体制として、まちづくり推進課が担当するのであれば、その場合、どれだけの人をふやして、どのような体制で対応するのか、それを明確に答えていただきたいと思っております。

○市長

大変恐縮なのですが、組織改革の点においてですので、今、担当が、建設常任委員会ですからどなたから

も答弁できませんので、私から少しこの点については答弁をさせていただきます。

今、御指摘のありましたように、公共交通においては、市役所の組織として、それぞれの担当が分かれてしまっている現状がありますので、現在その組織改革の総務部で取り組まれている中で、この点については課題として改善を図り、来年度に向けてそういう形をとりたいという意識のもとで、今、進めていると認識をしているところでございます。

その中で、どれだけの人をふやして、どのような体制で対応するのかというのは、現在それこそ検討中の状況ですので、残念ながら具体的な表現はできませんけれども、やはりそのことをしっかり担う体制づくりということで、しっかり具体的に検討した中で、皆様にも早い段階で提示し、最終的に、来年度には体制が整うように努力をしていきたいと思っているところでございます。

○川畑委員

早急に、そういう体制も考え、検討していただきたいと思います。

◎共同企業体除雪業務について

次に、共同企業体の除排雪工種の委託制限の問題、要するに下請の問題です。

それで、再委託する場合は、再委託承諾願を提出して承諾を得るとなっておりますけれども、承諾するという条件とはどういうことなのか、具体的に説明してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

再委託に際して再委託承諾願を提出することということで、本日提出させていただいた資料の中に書いておりますが、これは平成 28 年度、昨年度の小樽市の除雪業務の仕様書に書いている内容でございます。再委託を業者のほうから願い出た場合、これまでは仕様書であったり J V の編成要領等で禁止されていることの作業以外につきましては承諾してきたという事実でございます。

今回、変更案として今検討しているという形で先ほど報告させていただいたのは、基本的に除排雪業務は、七つの地域総合除雪業務においては J V を組んでやっているわけなので、その基本となる除雪や排雪の業務に関しては再委託は制限するというところでございます。

ただし、それ以外の特殊な業務、例として出しております砂散布作業などにつきましては、業者数であったり機械台数というのが市内で不足しているという事実もございますので、そういうような業務に関しましては、その作業内容等を確認し、その事情等を把握した上で承諾していきたいと考えております。

○川畑委員

それで、共同企業体の構成員についてですけれども、昨年度は地域総合除雪業務は 3 社以上、雪処理場等は 2 社以上でしたけれども、今年度はそれを変更する予定がある、考えているのかどうか、その辺を聞かせください。

○（建設）雪対策第 1 課長

共同企業体の構成員の構成員数につきましては、本日報告したとおり、現在検討中でございます。これまでの議会答弁の中で、七つの地域総合除雪業務に関しましては、できるだけ多くの業者の皆様に参加していただきたいということで、4 社以上が望ましいという考え方については変わっておりませんが、現在のところ、今年度の地域総合除雪業務に参加していただく業者の登録業務がまだ登録最中でございますので、その状況等を見ながら、最終的に何社にできるか、何社にするかということを決定的にしていきたいと考えております。

なお、これらの構成員数について、考え方がまとも次第、報告していきたいと考えております。

○川畑委員

次の点で、昨年度の競争入札参加資格者の道路除雪等登録業者は 39 社だったと思います。ことしは今のところもう 35 社、この間もらった資料にはそうなっています。道路除雪等の業務、登録申請に係る審査基準日が、9 月 8 日の講習会修了者を追加されているようですけれども、昨年並みの道路除雪等登録業者となる見込みなのかどうか、

その辺についての見通しについてはどう捉えていますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

現在のところ、平成 29 年 8 月 1 日時点で、道路除雪等業務に登録していただいている業者の数は 35 社でございます。昨年度は 39 社の登録がありまして、実質 1 社、業務を行っておりませんでしたので、実質 38 社でございます。現在、9 月中旬まで登録業務を行っておりますので、登録に関しましては、個々の業者の皆様の考え方によって登録されるものですから、見通しについては不明でございますけれども、市といたしましては、多くの業者の皆様に登録していただきたいという気持ちについては変わりございません。

○川畑委員

◎除雪費について

次の話に移ります。除雪費について質問したいと思うのです。

7 月 18 日に行われた第 1 回除雪懇談会で報告がされています。その中で見ますと、私の見た中では、除雪費の総額が 1 億 1,400 万円ふえています。これは見通しも含めてなのでしょうけれども。一番気になったのが、貸出ダンプ経費が、確かに平均気温が低かった影響もあって、除排雪経費がふえているのですけれども、そんな中でも、今言ったように貸出ダンプ経費が、昨年比 3,500 万円減少しているのです。減少率は約 33%になるわけですけれども、この理由について、どのような分析をされているのか、説明を願いたいと思います。

○建設部白畑次長

貸出ダンプ経費の、平成 27 年度の決算額と 28 年度の決算額で、3,500 万円減少しているということの要因ということでございますけれども、先ほど報告でも示しましたが、平成 28 年度から集合住宅の通路、それから道路に面している雪堆積場を貸出ダンプの対象外としたことが主な要因でありまして、結果として、平成 27 年度は 21 万 2,000 立方メートル排雪していたものが、28 年度は 16 万立方メートルということで、排雪量が 5 万 2,000 立方メートル減少しております。これが当然金額にはね返って、3,500 万円の減ということになってございます。

○川畑委員

私が、なぜこれをあえて質問しているかという、排雪量が減ったというよりも、実際に、昨年市民から要望があったのは、申請ができなかった。要するに雪堆積場と見られて、今の転回場と解釈が違っていただけだと思いますけれども、結果的に貸出ダンプの利用ができなかった。そういう要望が挙げられていました。私は、前回の委員会の中でも、2 件くらいそれを具体的に挙げたわけですけれども、そういうことが具体的にまだあったのではないかなと思うのだけれども、その辺はどのように捉えていますか。

○建設部白畑次長

今、委員からありましたように、昨年度から雪堆積場を対象外としたことについては、当然、昨年の段階で制度の説明をしている段階でも、利用団体からいろいろ、ことしもやらせてくれという話も多々ありましたし、実際シーズンが終わってからも、何とか復活していただきたいという話も頂戴してはおりますが、ちょうど昨年は雪堆積場と集合住宅を対象外としたわけでありまして、この制度につきましては、平成 22 年度から特例という形で拡大してきた制度でございまして、それによりまして、先ほど資料の図-1 でも示したように、平成 22 年度から 26 年度にかけて、排雪量、それから当然事業費が、かなりと申しますか、当時の 2.5 倍ほどはね上がってきているという状況もございますので、いろいろな声はございますけれども、貸出ダンプ制度の原点に立ち返って、利用者皆様には、今後も丁寧に説明しながら、御利用をいただくようお願いしてまいりたいと考えております。

○川畑委員

そこで、それを解決するためには、以前にも申し込みがあったその地域ですよね。団地などはそれももちろんあるのでしょうけれども、それ以外に私が一番問題にしたのは、何軒かしかない一角の道路に面したところの市民の皆様です。そういう人たちとの、地域住民とのきめ細かな話し合いを、きちんと話を聞いて、そこに善処する、対

処する方法を考えていかないと、この問題は解決しないのではないかと思いますので、その辺についてきちんと応えていただきたいと思います。

◎市民の声について

話は変わりますが、市民の声についてです。

この調査の中でも、平成 27 年度、28 年度は、その以前と比較しても、降雪量とか積雪量というのは少ない状況にあったと思います。平成 28 年度は、27 年度よりも若干降雪や積雪量が多かったわけですが、これまでとは違って大きな差がなかったのだらうと思います。だから、気温についてもそんなになかったわけで、ただ、苦情は約 1,000 件ふえているのです。特に、除雪、排雪依頼が大幅に増加している。市民要望に応じてきたかといえば、いえるのかどうかと、その辺が疑問なので、その辺についてまず聞きたいので、そのことが本当に市民要望に応えた除雪・排雪をされていなかったのではないかと私は思っていますので、説明をお願いします。

○（建設）雪対策第 1 課長

平成 28 年度の、市民の皆様から寄せられた市民の声につきましては、平成 27 年度に比べ約 1,000 件増加した、このことにつきましては重く受けとめております。その上で、平成 27 年度を除いた過去 5 年と、この市民の皆様から寄せられた市民の声の総数につきましては、ほぼ同程度の数であったと分析しております。ただし、排雪依頼につきましては、過去 5 年と比較しても多かったと認識しております。

この原因につきましては、市で分析しておりますのは、排雪につきましては、除雪を行い、除雪が限界になった箇所について、必要な時期に必要な排雪作業を実施するという、市の考え方の周知がまだ不足していたということであったり、昨年度、ダンプトラック等の手配が困難な時期があり、排雪作業がおくれぎみであったり、また平成 27 年度に比べ平成 28 年度のほうが 12 月の降雪量は約 70 センチメートル多く、また期間の平均気温も、平成 27 年度に比べ 28 年度のほうが 1 度も低い状況であったことから、シーズン前半に雪が降り、積もったものが解けずに雪山として残ったことも状況の一つと考えております。

○川畑委員

それでは、平成 28 年度貸出ダンプ制度の見直しについての、平成 29 年度以降の取り組みとして、第 2 種路線、それから利用回数、配車方法を検討するとしていました。今回の提案は、検討が終わって実施する表現となっていると思うのです。そこで、検討は何をもとに行ったものなのか。そして、平成 28 年度に検討することを提案しているということで、それだけで進めてきたのか。その辺について説明していただけますか。

○建設部白畑次長

今、事例の挙がりました第 2 種路線の利用回数、配車方法についてということでございますけれども、川畑委員からも質問がございましたように、平成 28 年度の利用の手引の中で、平成 29 年度の検討事項ということで明記させていただいております。

それで、第 2 種路線につきましては、昨年度の実績を見た中で、貸出ダンプと市の排雪第 2 種路線ということで位置づけている箇所が、今洗い出したところ、一部第 2 種路線も含めると 27 カ所ぐらい存在しております。これについて平成 29 年度から市が除排雪をしっかりと行うことで、市の排雪と貸出ダンプの重複を避けたいと考えて、先ほどのような考え方を示させていただきました。

それから、利用回数と配車方法につきましては、利用回数については、現行 2 回でございますが、昨年の段階でもかなりの利用団体が 2 回申請しております。昨年の場合ですと、かなり小雪ということもありまして、69 団体ほどがキャンセルということも生じておりますので、この 2 回の申請は受け付けはしますけれども、2 回目あるいは 2 月後半とか 3 月初めぐらいになったときに、実際実態を、現地を把握しながら、実施するかどうかについて、場合によっては利用を見合わせてもらうということも、こちらから勧めてまいりたいと思っております。

それから、配車方法につきましては、先ほどの報告で申しましたように、今の段階ではちょっと明確な形を見出

せておりませんので、引き続き検討してまいりたいと、このように考えております。

○川畑委員

私がこれを取り上げているのは、市民の要望について、どのような手段でもって、どの程度取り入れているのか。端的に言うと、私は市からの一方的な判断が強いのではないかと考えているのです。本当に市民の要望を聞いた上で、こういうふうを検討したのだと、そういうことを示さないと市民は納得していないと思います。私も納得できません。そのことをきちんとやっていただきたいと思うのですが、それらについての見解を聞かせてください。

○建設部白畑次長

確かに、川畑委員がおっしゃるように、市民の皆様の意見を聞いて、そのとおり実施できれば、もちろんそれは何も問題はないのですけれども、なかなか限られた予算の中で執行していくというところでいきますと、この貸出ダンプに限らず、全体の除雪費の中で一定程度我慢していただくところは我慢していただきたいと考えています。

ただ、市民の皆様の声で、でき得ることは何が可能かということをやっていきたいと考えておりますので、先ほど答弁しました第 2 種路線につきましても、27 団体ほど対象があるということで、示しましたけれども、地元に入りまして、事前にその辺を説明しながら、場合によってはもっといい方法、市が単純に排雪するからやめろということだけではなくて、もっといい方法があるのであれば、地元と協力してやる方法、こういったことも地域と一緒に検討してまいりたいと考えております。

○川畑委員

最後に、市長に見解を求めたいのですが、実は、私は先日、市民から声を寄せられまして、その中でこのように言われました。市長が市内の状況を見回すことは必要だ。これは結構なことだけれども、除排雪現場で口を出してもらいたくない。除雪対策本部があるのだから、そこが中心的な役割を果たすのではないのかと、そういう苦情が寄せられました。

最後に、市長及び除雪対策本部長の見解を求めたいと思います。

○市長

昨年度の冬においては、日付は 2 月 9 日だったかと思いますが、住吉線のこととかもありまして、でも、あれは私自身がそこに対して口を出すために伺ったわけではなくて、その現状に対して、自分自身の驚きとともに、その確認のためにということで、現場の方に声をかけてしまいましたけれども、私自身が常々その現場に行って、現場に介入をして何とかしようということで行っていることではございません。

しかしながら、川畑委員がおっしゃっているように、やはり私も含めて現場を見ていくことは非常に重要だと認識しております。また、その現場の状況を見て、雪対策課の職員と、また除雪対策本部と、やはりその状況について協議するというのも、私は役目として、特に公約で一丁目一番地だということを、議員の皆様からもお話をいただいている大事な政策だと思っておりますので、それについては引き続きしっかりやっていかなければならないと思っております。

川畑委員のところに、どなたかはわからないですが、そのような指摘があったということですので、そのような形で私が介入していくということは、私自身も望んでいるわけではございませんので、状況をしっかり見て、それが政策として反映できる、または現場の職員がより効率的な取り組みになる、その役割の中で、私自身もしっかりその中の一人として取り組んでいきたいという思いでございますので、御理解をいただければと思います。

○副市長

本部長とすれば、私は技術職ではないので、やはり行政職として本部長という職の中で、私にできる範囲の中で私の役割を考えているところでございまして、技術的なことは専門職に、または組織のそれぞれの役割を十分に担ってもらいながら、そのめり張り、または業務量の超過、または少ない、または特に人事管理の問題、または業務の過多の問題、または地域その他のさまざまな要望にどう応えているか、そういう全体的な観点でもって本部長と

いう職をやらせていただきまして、組織として全体が円滑に、どのように効率的な除排雪が行われるか、そのような観点で業務をしておりまして、私自身もできるだけ現場に足を運びながら、実態を把握しながら職務に邁進してまいりたいと考えております。

○川畑委員

その辺では、非常に真摯に受けとめてもらって、市民の要望に応えられるような除雪体制をつくってもらいたいと、そういうことをお願いして終わります。

○委員長

共産党の質問を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時 19 分

再開 午後 3 時 34 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質問を続行いたします。

民進党に移します。

○中村（誠吾）委員

◎地域公共交通について

地域公共交通について、何点かお聞きいたします。

もう御存じだと思うのですが、去る 8 月 3 日、建設常任委員会と中央バスとの懇談会を行わせていただきました。その中で、牧野社長より、次のような話を私の質問に対していただきました。「市民の代表としての市議会として、市民に公共交通の状態、状況を知らしめていただきたい。そして、市民の皆さんにおかれては、我々事業者も含めた本来の懸念、今の公共交通の状況がおわかりにならないこともあろうかと思う。そして、市長に公共交通に取り組む姿勢、そして具体的なスケジュールを組んでやるのかを示してほしいのです。」と。それで、最後にこのようにおっしゃったのです。「小樽をよくする思い、そして小樽市への活性化への協力の思いはもちろんあるのです。」とおっしゃいました。そこで、まず一つ目をお聞きしますが、市長、小樽の公共交通の状況に対して、危機感はお持ちですか。

○（建設）小南主幹

近年、人口減少、少子高齢化など、さまざまな要因で公共交通の利用者が減少している状況であり、将来にわたり持続可能な公共交通体系を維持することが難しくなってくると考えております。

○中村（誠吾）委員

今の答弁で、市長よろしいのですね。事務方の回答で、はい。

それでは、もう一つ市長にお聞きしますが、地域公共交通会議と法定協議会の違い、わかっていらっしゃいますか。

○（建設）小南主幹

地域公共交通会議と法定会議の違いについてですが、それぞれ根拠法令や目的などが違っております。地域公共交通会議については、道路運送法の規定に基づき、地域の実情に応じた適切な乗り合い旅客運送の対応及び運賃、料金等に関する事項、市町村運営有償輸送の必要性及び旅客からの収受する対価に関する事項、その他これらに関する必要な事項について協議を実施することを目的としております。地域公共交通会議で対象になる交通モード、

交通手段については、バス、タクシー、あと自家用有償旅客運送となっております。

次に、法定協議会については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 6 条の規定に基づき、地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関する協議を行うことを目的としております。法定協議会につきましては、対象交通モードといたしまして、バス、鉄道など、さまざまな交通モードを対象としております。

○中村（誠吾）委員

市長、ずばりお聞きしますが、中央バスは市内路線の収支は黒字であるべきだと思いますか。

○（建設）小南主幹

民間企業としては、当然黒字であることが望ましいと考えております。

○中村（誠吾）委員

そうですね、民間なので。先ほど来、いろいろと歴史もあって貢献していただいているといっても民間なので。その中で、御存じのとおり、中央バスの市内路線の現状は赤字になっていると報道されています。この現状を中央バスは受忍すべき、我慢すべきだと考えているのですか。

○（建設）小南主幹

公共交通の運営につきましては、いろいろと非常に難しいと考えておまして、例えば、黒字の路線もあれば、赤字の路線ということもあります。それを市内一円として地域の足を確保するというので、市内一円で考えていかなければならないのかと考えております。

○中村（誠吾）委員

それでは、ちょっと違う言い方をしましょう。この赤字の主な原因は人口減です。それで、これからも人口減が続くと思います。失礼ですが、人口減対策をしたいと言っているけれども、私は、人口減は続くと思うのです。そうすると、このままだと赤字は、膨らむことは簡単に想像できますよね。中央バスは一体どこまで赤字を受忍するといのですか。

○市長

赤字を受忍すべきということでの質問かというふうには思いますけれども、実際に中央バスにおかれましては、本市に本社を置きながら、山坂が多く、さらに降雪量が多い地域特性の中で、他都市に比較をして、均一料金で、そして市内一円にくまなく路線をめぐらせていただいて、便数も多く運行されている、このことは本市の強みであると思っておりますし、そういう観点における、長年にわたり市民の皆様にとって必要な移動手段として、そして公共交通として市内バス路線の維持確保を長きにわたって担っていただいているものと認識しております。

そのような中で、今、中村誠吾委員からも指摘がありましたように、現在のこの市内バス路線、赤字が続いているという状況ですが、その赤字の原因につきましては、かなりさまざまな要因があるだろうと思っておりますけれども、その人口減というものも主要の一因であると認識しているところでございます。やはり将来的に、今おっしゃったように人口減が続く可能性も出ているところではありますけれども、人口規模だったり、地域特性に、そのようなものに見合ったバス路線の再編、そして、利用促進などが、今、必要である、そのことから皆様からも法定協議会の設置、さらに地域公共交通網形成計画の策定が必要であると思っておりますので、そのことを踏まえながら、さらに今後の作業をしっかりと進めて、その計画をつくり、国の補助などをいただきながら、その負担をできる限り軽減させていくことが大事である、このように認識をしているところでございます。

○中村（誠吾）委員

認識、明確にされているのですよね、市長。それでは、それともう一つの、片方を言います。一刻も早く現状を変えてほしいと中央バスが思いを募らせているのです。いいですか、一刻も早くですよ。だから、きょうやっているのです、この委員会。それで、私はそれは当然だと思います。市長も、その思いはわかると思います。否定されることは何もない。市長は、この中央バスの考えを理解できますかと聞こうと思っておりますけれども、理解していると

しましょう。それであれば、そのためには、すぐに法定協議会を立ち上げるべきではないのですか。立ち上げてくださいと言っているだけなのですよ、中央バスは。どうですか。

○（建設）小南主幹

現在、銭函地区のアンケート調査の回収を行っているところでありまして、地域公共交通の問題点、課題などを整理しているところでございます。平成 30 年度から地域公共交通網形成計画を策定するに当たり、その前に協議会を設置し、今後の地域公共交通の方向性や事業者からの現状の聞き取り等を行いながら、今後の進め方を検討するために早急な設置が必要だと考えております。法定協議会につきましては、今年度の早い時期に設立できるように準備を進めていきたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

先ほど来、自民党の酒井隆行委員から始まって、何度も繰り返していますが、地域公共交通網形成計画を平成 30 年につくるためには、私たちが聞いてきたのは、いろいろと、事務レベルも含めて、ことしの 11 月に法定協議会をつくらなければならないと思いつているのですけれども、やりとりしていますよね。先ほど建設部長も答弁しました。そして今言った、即刻、ともかくお願いしますと中央バスは言っている。11 月にはつくるという認識でいいのですか。明確に言ってください、二者択一で、イエス、ノーで。

○（建設）小南主幹

先ほど来、平成 30 年度から地域公共交通網形成計画を策定するために、11 月に法定協議会をつくらなければならないとのことですが、計画を策定するに必要な費用については、国の補助金を活用する場合、北海道運輸局から 11 月に、正式名称を言いますと地域公共交通調査等事業の事前要望調査がありまして、補助金を活用することを、そのときに意思表示をしなければなりません。その時点では、最低限、運輸局から言われているのは法定協議会を設置する予定があることが要望する前提となっております。計画を策定するに当たっては、事前に市の考え方や作成に当たってのスケジュールなどの意見交換を行いたいと思っておりますので、先ほどから答弁しているとおり、法定協議会の設立の時期については、今年度の早い時期に設立できるように準備を進めてまいりたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

私が聞いたとおりで、今、理事者側も、北海道運輸局も含めて、このように指導、考え方が示されているのだから 11 月だと、それを今、答弁されたのは、今年度の早い時期と言ったのだから、11 月の後になるわけがないと理解をします。そうでなければ、話が矛盾しますから。

そして、もう一つ質問するのですけれども、先ほどの自民党の酒井隆行委員とのやりとりがあつて、どうにも不思議に思ったので、急遽聞きますけれども、銭函地区を先行事例として研究したいと答弁され、アンケートのことを言っているのですけれども、端的に聞きますが、その会議のメンバーに JR 北海道と地元のタクシー業者というのは、会議というか、メンバーというか、いますか、入っているのですか、対象となっているところに。

○（建設）小南主幹

銭函地区で協議会をつくるというわけではないです。

アンケートの中に、当然、銭函地区においては JR 北海道バスも運行しておりますので、利用実態の調査の中では JR 北海道バスを利用していますかという部分も含めながら聞き取りをしているところでございます。

○中村（誠吾）委員

いや、もし、これが範疇に入っていない、アンケートの形の中でも聞き取っていないというのであれば、メンバーが違うのに先行事例になつてならないですよ、目の前にいるのに。理事者は、フィーダーと言っているでしょう。一次交通は JR なのでしょう、銭函地区は。それを言えばいいの、きちんと。蘭島と形態が違うと言ったけれども。銭函地区は JR が第一次で、フィーダーでね。そして、対する二次交通として中央バスなのでしょう。タク

シー事業者がいるのでしょうか。だからそのメンバーが、もし選考から漏れていたら大変なことになるよ。一生懸命、銭函地区、銭函地区と言っていたけれども。そういう間違いを起ささないでくださいね。

それで次に、そこまで聞いておきながら、法定協議会について、小樽市程度の規模の自治体で、調査だけを先行させて経験を積んだという自治体はあるのですか。

○（建設）小南主幹

経験を積んだ自治体ということですが、ほかの自治体については法定協議会を設置する前に、それにかかわる公共交通に関する協議会というものが設置されているところが多いところがございます。その既存の協議会の中で公共交通の課題などを把握しながら、経験を積んでいるという状況であります。

○中村（誠吾）委員

違う言い方をします。議論になっているので。先ほどからアンケートも含めた、あり方を含めて、根本的に大事なところで、間違っていると指摘します。

協議会を立ち上げて、中央バスや、今言ったJRなど、公共交通のノウハウを持っている方々に情報をいただきながら調査をするのが、私は、本来当然の姿だと思います。皆さん、そう思うと思います。このようなことを聞けばよかつた的なことではなくて、ノウハウを持っている人に聞かないでどうするのですか。そして次に、そうして市内を調査するのが本来ではないのですか。そこをもう一度、先ほど来の答弁では、ノウハウはないですよ。

○（建設）小南主幹

確かに民間事業者の方のノウハウをもとにアンケート調査をつくるというのも一つの形にはなると思うのですが、ただ、行政が中心となってということで、行政の目線からアンケート調査というものをつくっていくというのも重要なものだと考えております。

○中村（誠吾）委員

いや、一刻も早くと言っているでしょう。何で協力をお願いしないの、簡単なことを。まあそれはそれでいいのです。協力をお願いする、しないというのは感情的な話もあるからね。それで、なぜなら、協議会に対しては国からの支援があると、私はそういうふうに思っている。協議会を対象として支援があると聞いています。法定協議会を立ち上げてから、さまざまな関係者ととも協議会として調査、研究すべきではないのと、当たり前のことなの。なぜなら、補助金が出ない、このような調査という手法はあり得るのですか。損するのではないのですか、小樽市。

○（建設）小南主幹

一部の報道では、市内全域のアンケート調査については協議会設立前に実施するように報道されておりますが、市内全域のアンケート調査につきましては、協議会設立後、今おっしゃった国の補助金を活用しながら実施する予定であります。協議会に対して、国からの支援につきましては、地域公共交通網形成計画に必要な費用について補助金をいただける制度があります。その計画策定に必要な経費というのは、地域のデータの収集、分析費用、住民利用者アンケートなどのための費用となっております。協議会をただ設立しただけでは国の補助はありませんので、あくまでも一つの目的、地域公共交通網形成計画をつくるための費用ということで国からの支援をいただけるところでございます。

○中村（誠吾）委員

もう一度聞きます。地域公共交通網形成計画をつくるため、その前に法定協議会があるのでしょうか、今の話だと。だから、法定協議会と補助金とは一体という認識は間違っているのですか。

○（建設）小南主幹

ただ法定協議会があつて、例えば、計画をつくらないう議論するだけでは補助金は活用できない。例えば、何かの計画をつくるとか、計画に基づいた事業を実施するとかという部分であれば、補助金の要件に合致していれば補助金を活用できるというような制度になっております。

○中村（誠吾）委員

いや、法定協議会の中で地域公共交通網形成計画を目指して、具体的な計画も含めて、理解しながら課題を持ち込んで、それをつくり上げて回答していくというのは補助金の対象にはならないのか、そうしたら。

○（建設）小南主幹

法定協議会の中で地域公共交通網形成計画をつくっていくに当たっては、その中で必要な経費については、補助金は、国からの支援はあります。

○中村（誠吾）委員

だから何回も委員が言っているのだけれども、全市をとって、法定協議会の中でアンケートでもいい、何でもいい、そのノウハウをもらってやれば済むことでしょうかと言っています、全員が。端的に答えて。

○（建設）小南主幹

法定協議会設立後に、市内のアンケート調査を行っていく予定となっております。

○建設部長

事業者からそういった情報をいただければという話なのですけれども、今、事業者が持っているデータというのは、ほとんど利用者の情報は持っていると思います。我々も必要であれば、そういうものを、例えば、中央バスにお願いをして、ある程度の資料をいただけるのですけれども、我々が今、求めているものというのは、要は地域として、先ほど中村誠吾委員からも質問がありましたけれども、人口減少、そして特に働く世代が高齢化したことによって、通勤とかがしなくなるので利用も減っているとか、そのようないろいろな要因の中で、新しい利用者の掘り起こしとか、利用していない人がどうして利用しない、どうしたら利用できるのかというものは、どちらかという事業者には持っていない情報をアンケートなりの中で収集して、そして利用者の情報を交通事業者からいただきながら、それをセットで課題整理をしていくという形になると考えております。

○中村（誠吾）委員

時間がないと言っているのです、何回も、みんな。小樽の経済情勢を中央バスに分析してとかといったって、それは酷だよ。だったら商工会議所もみんないる、ノウハウを持っている、法定協議会でやれと言っているでしょう、だから。何か言っていることおかしいよ。それだったら間に合わないでしょう、全部。

○建設部長

先ほど担当からも答弁がありましたように、我々としては、アンケートだけではなくて、そういった調査等も含めて、やはり全市的にやるというのは日数もかかりますし、お金も正直言ってかかります。ですから、我々は地域公共交通網形成計画をつくるに当たっては交付金を活用したい。ただ、今、手を挙げて今年度の交付金はもう申請が終わっていますので、もうことしは交付金が出ない状況になっています。ですから、我々は来年、先ほど 11 月という話が出ていますけれども、それは来年度の交付金の申請の意向確認が 11 月とされていますので、それを目掛けて手を挙げて、来年、交付金を活用して、大幅なそういう実態調査と課題整理をしていきたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

これをここでやっていると、全委員会にかかわってくるようなことになってきますので、これ以上、今言いません。もう一度言います。8月3日に中央バスの牧野社長がおっしゃったことを、市長も、それはそうでありますねと、ある意味ではともに歩みたいということをお聞きになって、市長も同じだと思うのですけれども、議会と同様に、ここで問題になってしまったのが、市長の発言を、言った言わないで中央バスが不信感を募らせたのです。これはもう市長に聞くしかない。だから、中央バスの不信感ということを認識していますねと、それはスピード感をもってやってくださいと中央バスが言ってくれたのです。どうか正確に伝わるように、答弁をいただければと思います。

○市長

本日に限らず、今までも答弁させていただいておりますが、現在の小樽市の行政として、ここまで、私の認識としては、地域公共交通網形成計画の策定に向けた最短なペースで来ていると認識をしております。ただし、この今の行政のペースは、中央バスから見ますと、そのペースには見合っていない、だからそこに対しての考え方の乖離は感じているところでございます。

しかしながら、現在、自治体において、今までも担当職員からも答弁させていただいておりますけれども、やはりノウハウを何も蓄積をしていない。また、その担当職員も、もともと配置されていない。その中で、それをこれからきちんと自治体が、地域公共交通に対して責任を持って、長期にわたって持続可能な計画をつくっていくためには、やはりそれ相応の調査と時間がかかるという認識をしているところでございます。

その中における手法として、きょうも答弁させていただきましたけれども、銭函地区というところをモデルとしてということでアンケート調査等を先行させて行っておりますけれども、今、建設部長から答弁がありましたように、来年度、平成 30 年度からスタートするためには、11 月までに意思を表明してということで、もう既に答弁をさせていただいているとおりです。つまり、その間において、市として何ができるのかということを考えながら、今この日まで迎えていると思っておりますので、来年度から、平成 30 年度の法定協議会をしっかりとつくって、それが円滑に運営させるための蓄積の時間と認識をしていただければと思っています。

何にいたしましても、先ほどお話がありましたように、中央バス側の思いのペースと市の実際のペースと乖離されているというのは私自身も認識をしておりますが、しかしながら自治体、小樽市として、きょうまで、地域公共交通網形成計画を策定するための最短のペースで進んでいる、このように私は認識をしているところでございます。

○中村（誠吾）委員

地域公共交通の問題に関して、最後、お話をさせていただきます。

市長、本来であれば議会は、議会の中で理事者、市長から、どのようになっていますか、どのような状況ですかと聞くのが、筋というか、本来の姿だと思います。しかし、混乱とは言わないけれども、小樽の住民、市民の足を支えてくれている最大の中央バスが、法的な流れの中で、小樽市急いでくれ、頑張ってくれと言っている。そのことを申し上げたときに、小樽市からの回答をもらうには、この路線をどうしていくか、どのような市民生活のことを想定していくか。そして、この常任委員会は違うけれども、ふれあいバスをどうしていくか。各部にまたがりませぬ。それを代表して答えてもらえるのは、市長しかいないのです。ふれあいバスのことは、きっと福祉部長が答えるのでしょう、質問してもらったら。でも全部一緒に、取り組みをして、このような方向で行かせてくださいというのは市長しかいないのですよ。これは当たり前のことです。そのことを牧野社長はおっしゃっていたから、私は、市長にお会いしたときに一つのことだけを言ったつもりはありません。路線の赤字のこと、ふれあいバスのことも言ったのです。わかりやすいですよ、市長しか答えられないのです、全部にまたがって。ですから、英断をもって、先ほど言ったノウハウを蓄積して緊急に急ぎますからとシグナルを送ってください、中央バスに。それを要望しておきます。

まずこれで、地域公共交通については、今、市長は答えられないでしょうから、いいです。

◎除排雪について

次に、除排雪について質問します。

実は、この間ずっと議会でも議論してまいりましたが、昨年の除排雪の問題点、課題は何だったのか、総括は終わられていますかということ、まずお聞きします。

○（建設）雪対策第 1 課長

平成 28 年度の除排雪の作業についてでございますけれども、平成 28 年度におきましては、平成 27 年度から取り組んでおります、がたがた路面の解消等や、平成 28 年度から取り組んでおります除雪第 3 種路線における除雪作業

の強化の試行等、さまざまな除排雪に関する改善に向けた取り組みを行ってきているところではございますが、昨年度におきましては、排雪作業のおくれや一部のバス路線におきまして運行に支障を来す状況を生じさせたことなど、除排雪に関して今後さらなる改善をすることが必要だと考えております。

○中村（誠吾）委員

関係して二つお聞きします。

事業をされてきた業界、委託されてきたジョイントベンチャーは、何と言っているのですか。もっと言うと、ジョイントベンチャーから見た課題を聞いていますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

現時点で、昨年度の除排雪作業に関しまして、昨年度、地域総合除雪業務に参加した業者の皆様から意見等は聞いておりません。

○中村（誠吾）委員

関連します。市民、もっと細かい点では、町会からも聞きましたか。何を問題として意識されて、市に訴えられていますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

昨年度の除排雪に関する課題といたしましては、まず市民の皆様から寄せられている市民の声ですが、平成 27 年度に比べ平成 28 年度は 1,000 件ほど市民の皆様から寄せられている市民の声がふえております。また、その中でも排雪依頼が多く、これは過去 5 年に比較しても排雪依頼が多かったということにつきましては把握しております。

また、ことしの 7 月 18 日に開催しました除雪懇談会では、昨年度の除排雪作業の課題として、公園への投雪による遊具の破損、砂散布のタイミングの悪さ、除雪した雪の民地への影響、深夜に行う除雪時間を短縮してもらいたいなどの指摘や意見が寄せられました。

さらに、ことしの 2 月でございますが、建設常任委員会の皆様や市の総連合町会の役員の皆様に参加いただきました除雪パトロール体験におきましては、予算においてめり張りをつけることや地域の実情をパトロールで把握すること、また、交差点の雪山が高いなどの意見や指摘を伺っております。

○中村（誠吾）委員

しつこく聞くようですけども、パトロールであるとか 1,000 件ということ把握しているとか公園の問題があるとかと言っていますが、議会側としては第 3 回定例会もあります、それらを受けて市としては、しっかりとした総括を出されるのですよね。

○（建設）雪対策第 1 課長

これまで市民の皆様からお聞きした内容等を含めまして、今年度の除排雪に向けて、市民の皆様からいただいた指摘や意見等を今年度の除排雪の改善に向けて進めてまいりたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

さて、そこなのです。今回のこの資格要件の変更等は、その総括を受けてやったことなのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

代表者要件等の変更につきましては、これまで一部の建設業の皆様に参加していただいた地域総合除雪業務に多くの企業の参加が必要と考え、本年度から道路除雪等業務の登録要件を変更いたしました。この変更により、建設業以外の企業の参加を可能としたことから、建設業以外の企業が代表になることが可能にするように考え、変更を検討したものでございます。

○中村（誠吾）委員

考え方がずれているのです。いいですか。なぜかという、今、ジョイントベンチャーもどうしましたと聞きました。町会も聞きました。そのような指摘がなかったのなら変更する理由がないでしょう。今、市はこう考えまし

たと、理由がないことをどうしてするのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

登録要件につきましては、昨年度の段階では 39 社、1 社業務を行っておりませんでしたので実質 38 社であった業者が、今年度の登録では 35 社に減っているということもございますし、これまで除雪業務の主体を担っていただきました建設業の皆さん、今後も主体を担っていただきたいと思うのですけれども、さらに将来的なことを見据えた場合、多くの業者の皆様に参加していただく体制というのが必要と思ひ、登録業務の変更を行ったところでございます。それに伴いまして、建設業の皆様はもちろんのこと、建設業以外の皆様にも地域総合除雪業務に参加していただくという体制をつくったものですから、それに見合うような代表者要件というものを考えたところでございます。

○中村（誠吾）委員

このようにやりたい、やっていくべきだと考えたから、こう変更しますということは言っていました。もう一度聞きますよ、後でいろいろあるので。ジョイントベンチャーからは、指摘はなかったのですよね、4 社でなければできないとか。なかったのですか、あったのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

ジョイントベンチャーの構成員数のことについての質問でございますけれども、それに関して、特に業者のほうから構成員数についての話というのは伺っておりません。

○中村（誠吾）委員

随分長い間、この議論をしてきました。理由ないのですね。これは普通、理由ないというのです。やっている人たちが、何も望んでいない、指摘もしていないのに。わかりました。

それであれば、ここにかかわります。将来を見据えた除排雪体制の構築とおっしゃっています。言っていることはそうなのです。いいですね、市長も今、「うん」と言った。そうしたら、今回の要件変更は、どうしてそこに結びつくのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今回、道路除雪等業務の登録要件の変更につきましては、これまで、建設業であることが条件でございましたけれども、建設業以外の方でも参加していただけるように登録条件を変更しております。また、それに伴いまして、代表者要件も建設業の「土木」、「ほ装」の業務を行っていた者のみしか代表になる要件がございましたが、それ以外の方でも代表になることができるように変更したという形で、基本的に、今まで代表になられていたり、もしくは代表の要件があった方を規制するのではなく、そこを残しつつ、新たに枠を広げるといような考え方で、これらの検討を進めているところでございます。

○中村（誠吾）委員

何も相談なしに新しいことをやる。見ばえがいいように見えるけれども、結局混乱する。それで、例えば、全道でこのような要件を変えて付しているところはどうなっていますか。国や北海道や主要都市で、そのようにお聞きしているところはありますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

国、北海道、そのほか 6 都市について照会しましたところ、6 道路管理者のうち、2 管理者については単独または単独かジョイントベンチャーで発注しているため、代表要件はないという回答でございました。

あと 1 管理者につきましては、組合と契約しているため、代表要件はないという形で回答をいただいております。

残りの 3 管理者のうち 1 管理者については、代表者要件の中の一つの項目として、今回の小樽市と同様、経営状況分析評点 Y、Y 点を 700 点以上というふうに採用していると回答をいただいております。

そのほかの 2 管理者につきましては、出資割合のみであったりとか、履行実績や、その都市が指定している入札

のランク、そういうのを参考にして代表者要件を付しているというふうに回答を得ております。

○中村（誠吾）委員

全部が全部ではないですし、やっているところもある。だからなぜ変えたのかと聞いたのです。それは、どちらにしても指摘されていない、やっている側から指摘されていない、理由がよくわからない、困っていない。でも、言っていることは、思いを言っている。このように除雪していきたい。いや、思いはいいのだけれども、思いはいいというよりも、なぜそこにいる業者の皆さんの指摘がない、考えがわかっていないのに、思いで走れるのですか。食べているのですよ、これで。ジョイントベンチャーを組んで、そして必死に今までも市民のために除雪を、排雪を、マンホールにぶつけないように、オペレーターをこうやって育てるべきだと言いながら必死に育ててやってきた、この経過の人たちが言っていないのに、どうして思いだけで進むのですかということなのです。なぜ変えたのか、もう一度言ってください。これからの議論になるから。

○（建設）雪対策第 1 課長

繰り返しになりますが、これまで一部の建設業者のみが参加できていた地域総合除雪業務に多くの企業の皆様の参加が必要と考えております。これにつきましては、全国的な傾向といたしましても、除雪の担い手が不足しているというような情報もございますし、また、本市におきましても、昨年度におきましては一つのジョイントベンチャーが二つの地域を担当するなどのようなことも起きておりますので、なるべく多くの業者の皆様に参加していただきたいという考えを、将来を見据えて考えているところでございます。それに伴いまして、本年度から道路除雪等業務につきまして、新たに枠を広げるような登録要件の変更をいたしましたので、これに伴いまして代表者要件についても建設業以外の企業の皆様がつけるような検討を行ったというところでございます。

○中村（誠吾）委員

議論とかみ合わないですね。これでいいです。要するに、わかりました。わかったというのは、業界の意見は本当に聞いていなかったのだ。でも要件の変更はできるのだと。よくわからない。そして、総括も終わっていないのだ。それなのに、総括も終わっていないのに、約束したのです、総括するって、絶対に。それなのに、要件の変更だけだし、よくわからないということも含めて、今後、これらについては、議会の中で、さらに聞いていくしかないし、それについて、そのように私から意見を申し上げて、質問は終わります。

○委員長

民進党の質問を終結いたします。

公明党に移します。

○高橋（克幸）委員

◎地域公共交通について

まず、地域公共交通について、何点か伺います。

結論から言いますと、委員の皆さんが質問しても全然見えてこないというのが私の感想です。

一つの要因として、やはり所管の組織の問題があるのではないかと私は思っています。理事会でも話しましたが、なぜ建設常任委員会なのかという説明が一言もありません。よって、まずここから整理したいのですが、今までどういう所管がやってきたのか、どういう議論をしてきたのか、なぜ建設常任委員会になったのか、説明してください。

○建設部長

高橋克幸委員からの所管についての質問なのですけれども、私から説明させていただきます。

まず、地域公共交通に関しましては、平成 24 年度までは公共交通は総務部の企画政策室が担当しておりました。また、市内に限定する公共交通に関しましては、生活環境部の生活安全課が担当しておりました。また、バリア

フリーなどのハード面に関するものにつきましては、補助金申請等がありましたので、建設部のまちづくり推進課が担当をしているなど、それぞれそういう案件に対して担当がばらばらだったというものであります。

平成 24 年度に、中央バスから、このときは、要は中央バスが、市内のバス路線が、やはり人口減少等の中で、なかなか経営が厳しくなってきたということを踏まえまして、これまでは、どちらかというとダイヤ改正とか、そういった小さい案件だけだったのですけれども、今後の小樽市の公共交通について協議をする窓口を一本化にしてほしいというような要望がありました。それを受けまして、市は企画政策室が窓口となりまして、生活安全課とともに定例会議を立ち上げ、その都度、例えば、福祉部とか関連する担当課も出席するなどして、対応を図ってまいりました。

平成 27 年度に、中央バスからノンステップバス導入に伴う協議会の設置要望があり、そのことで企画政策室が、事務局となる部署はどこにするか。要は、ノンステップバスなので、もしかしたら福祉ではないかと、そのとき、いろいろな意見が出たらしいのですけれども、そういった中で、平成 27 年 10 月に庁内の政策検討会議を開きまして、地域公共交通はまちづくりに連動するということから、現在、まちづくりの所管が建設部であるために、まちづくりと同じ所管部にすべきとの方針が、このときに出されております。

このことで、平成 28 年度に、担当副参事が定例会議の運営や、先ほど言いましたノンステップバスの協議会の窓口を担うということで配置され、企画政策室が担っていた定例会議等の開催等も特命を受けて配置されたというふうになっております。

この時点では、先ほども答弁しましたが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に位置づけられている法定協議会の設置や地域公共交通網形成計画の策定については、特段この中では議論はされていなかった状況であります。

それで、平成 28 年度に中央バスから改めて法定協議会の設置が要望されたことから、平成 30 年度の組織改革、先ほど市長の答弁がありましたけれども、その中で人員を含めて要望をしていこうという形で考えているところであります。

○高橋（克幸）委員

何かあちらこちらに行っているのですね。それで、ハードを建設部でやるというのはわかるのです。けれども、建設部長の言われる今の説明は、私は納得できません。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の趣旨です。先ほども何回も説明されていましたが、民間事業者の事業運営、ともすれば任せ切りであった従来の枠組みから脱却する、まずこれが第一義です。それで、地域の総合行政の担う地方公共団体が先頭に立ってですよ、先頭に立って、関係者の合意のもとでまちづくりと一体で行うと書いてあるのです。このまちづくりというのは、建設部のまちづくり推進課ではないのです。今後、10 年、20 年先の小樽をどうしていくかというまちづくりのまちづくりです。それを何でハードの建設部に置くのか、私は理解できないのです。なぜ最初の所管であった企画政策室に置かないのか、今回は建設常任委員会ですから余り議論はできませんけれども、私は企画政策室に戻して、総合的に全市的な議論をすべきだと思いますが、市長いかがですか。

○市長

今、ここに総務部の担当次長がないものですから、具体的な、詳しくまで、お伝えをこの場でできるかどうかというのは、大変恐縮ですが、認識をしていただきたいと思うのですが、私自身、この仕事につかせていただいて、いわゆる公共交通の担うべき場というのは、先ほど建設部長から答弁がありましたように、庁内でいろいろ議論があった中で、その言葉としてまちづくりとあっても、高橋克幸委員からいきますとそうではないというお話がありました。しかしながら、庁内の中における議論としては、結果、その所管がまちづくり推進課、そして今回、新たに配置させていただいたのも、まちづくり推進の主幹として、建設部内に配置が至った。それによって、できるだけ地域公共交通においては、窓口が一つとしてわかりやすいようにということで、ここまでの間、至った経過が

あるのかと思っております。

私自身も、高橋克幸委員からも質問がありましたように、企画政策室として、そういう考え方もあるのではないかとというのは、同じように庁内でも議論があったところでございますが、経過はそのような形ではありますけれども、私は、この仕事について、企画政策室において、企画政策室自体が事業部でないということにおいての、非常に難しさがあると感じているところでございます。いわゆる企画政策室が窓口になっても、例えば、中央バスと折衝し、その話があったら、それにかかわる事業部に対して必ず企画政策室で調整をして、どの部が所管し、どうしてくださという事で動いているのが実態かと思っております。

それによって、本来であれば、企画政策室が事業部の一環であったとするならば、自分のもとでそれを動かして、こういうふうに形をしていくということができるとは思うのですが、実態としては、残念ながら事業部ではございませんので、それぞれの事業部と調整を図りながら、窓口としての機能でしかない状況だったと認識をしているところでございます。

その中で、具体的に事を動かしていくという中においては、やはり事業部がじかにその調整を図っていくというのが非常に重要だという認識とともに、現在やはり企画政策室が抱えているのは、地域公共交通に限らず、さまざまな大きな課題であったり、または新たな企画、さらにはいろいろな取り組みをしておりますので、どうしても地域公共交通も担うと、いわゆるほかの業務にも追われながら行うこととなりますので、どうしても集中できない部分も出てくるのかと思っておりましたので、結果、今までの庁内における議論の中で、最終的に建設部内にまちづくり推進の立場として、担当職員を配置して動き始めている。それは今後において、より稼働して動いていくのではないかという、私なりの期待感があります。

これは必ずしも総務部における担当次長として話す話とは違うと思うのですが、あくまで私がこの間見てきた中における認識としては、そういう部分も感じているところでございますので、現在、建設部において、できるだけ窓口を一本化し、取り組んでいくことによって、今後それが大きな形で稼働していくのではないかと、私自身は期待をしているところでございます。

○高橋（克幸）委員

だから市長、私は安易だと言うのです。そんな簡単なものではないのです、これは。まちづくりなので。これからの小樽をどうするかという、それが前提になるのです。それを何でまちづくり推進課に預けるのですか。おかしいではないですか、議論が。全庁的な議論をしなければならないのに、何で建設部の、しかもまちづくり推進課なのですか。おかしいでしょう。もしくは企画部に格上げして、人を集中させて、専門的にやっていかなければならない部分ですよ、これは。

参考事例で何市か見させていただきましたけれども、ほとんど企画部です。全庁的にやるからです。建設部が一生懸命、そのハード的なものをこつこつやるのではないのです。私は違うと思います、これは。これは余り議論、中に入れませんが、違う機会でもたやっていきたいと思えます。その指摘だけはしておきます。

それから、これにかかわって中央バスとの問題です。先ほど、中村誠吾委員も川畑委員もおっしゃっていましたが、8月3日に中央バスと意見交換をさせていただきました。なぜこれに至ったかという、出していた資料の、市長と中央バスの社長との文書、これを資料要求して出していただいて、6月22日の最後通告みたいな文書を見たからです。これは大変なことになった。私は危機感を持ちました。最後の文章に、私の受けとめですけども、これは市長に幾ら話してもわからないのだ。あとは中央バスで勝手にやるからというふうに私は受け取りました。

何でこういうふうになるのかということがわからなくて、中央バスに聞きに行ったのです。先ほどもありましたけれども、赤字覚悟の事業者が無条件で受け入れなければ協議会を開催できない。先ほどもありましたけれども、言った、言わないになっています、この文書の関係では。ただ、市長は、第2回定例会の佐々木議員の再々質問で、

再質問の答弁かな、「私がした発言については、誤解を招いたのではないかというふうに思っています」と、この発言がね。という認識でよろしいですか。

○市長

この件におきましては、中央バスに返事でも書いておりますけれども、私はそのような発言は申しておりませんので、ですから、しかしながら、私が話したことが、相手側に対して、受けとめ違いがあったということは私自身も認識をしております。

(発言する者あり)

○高橋（克幸）委員

問題は、ここで、言った、言わないの議論をしても、私たちはいけませんのでわかりません。わかりませんけれども、普通であれば、誤解を招いたというのであれば、何でそのままふっ飛ばしておくのかというのが問題なのです。

通常の文書ではなくて、社印があつて公式な文書ですよ、これは。市長もそうでしょう。そういう中においてですよ、これはまずいと思ったわけでしょう、市長も。誤解を招いた、少なくとも誤解を招いたかもしれない。では、なぜその誤解を解こうとしないのか、それが私にはわかりません。なぜなのか説明してください。

(発言する者あり)

○市長

中央バスから、このような形で書面が届いた中で、もちろん私も一人で会ったわけではありませんから、市職員も同席をして行っておりますので、私自身の発言については、当然一緒にいた職員においても確認しまして、やはり言っていないということの確認がとれましたから、そのずれについて、こちらとしてもなぜこのようになったのかということは、驚きも含めて、受けとめていたところでございます。ですから、今、高橋克幸委員がおっしゃるのは、それをじかに私と社長が会って、その誤解について調整すべきだということも含めての指摘だと思うのですが、残念ながら、先ほど川畑委員の質問のときにも答弁したように、直接は、残念ながらやりとりはできておりません。しかしながら、その状況がどうしてそうなったのかということにおいては、職員も含めて中央バスにも伺い、いろいろ確認をさせていただきながら、その書面のやりとりというのは行っているところでございますので、その認識の違いは、まだ解けていない部分もあるのかもしれませんが、何とかその誤解が解けるように、これからも努力はしていかなければならないのかと思っております。

○高橋（克幸）委員

いや、だからそれはすぐやらなければだめでしょう。これからね、協力してもらわなければならないのでしょう。計画をつくる上でも、いろいろな情報をもったり、考えてもらったり、また、ふれあいパスの事業だってやっているわけです。それで、担当部局同士の話だったら、まだいいですけども、市長と社長ですから。トップ同士で誤解を招いたまま、このまうまくいくわけがないではないですか。だから誤解を解いておかなければだめだと思いませんか。

ですから、私は、言った、言わない、先ほど言いましたけれども、ここでは議論しません。ただ、誤解だけはきちんと解消できるような努力を市長側からやらなければだめです。できるだけ早く。そう思いますけれども、市長いかがですか。

(「何で副市長なのですか」と呼ぶ者あり)

○副市長

その件に関して、その後、私が7月に入ってから社長と二度ほどお会いしながら、この間、市長の考え方、市役所としての考え方、今後の進め方も含めて、社長とは、これまでも担っていただいた中央バスに対する市民の思い、また、市長の考え方などについて、私からも説明はしてございますし、ふれあいパスのことに関しても、後ほどまた別の場所で説明することになろうかと思っておりますけれども、社長との話し合いを進めておまして、市民の、やは

り中央バスに対する思いは、これは感謝の気持ちは変わりませんということで、市役所を代表して、私からも社長には説明してあります。ただ、1対1という場面の設定はしませんけれども、市役所としての思いは、中央バスには私から伝えてあるというふうには考えております。

○高橋（克幸）委員

私は副市長の話が聞きたいと質問したわけではないのです。トップ会談なのだから、市長と社長でしょう。複数で会ったのだから、同じ状況をつくって、誤解を少しでも解かなければならないというふうに、先ほど言っていたのではないですか。だから、それをできるだけ早くやってもらいたいのです、私たちは。

なぜか。直接聞いたから、お話を。だから危機感を持っているわけです。トップ同士がこじれたままでうまくなんかいかないのです。ぜひそれを早急にお願ひしたいと思ひますけれども、市長どうですか。

○市長

今、副市長から答弁がありましたように、私自身は残念ながら直接はまだお会いはできておりませんが、市としては、その誤解の状況とかが、どういう意図でそういうふうになったのかも含めて、ずっと調整をしていた、努力は続けていたところでございます。

今後において、今は、そういう意味では地ならしをしていただいた上です。これから、先ほども答弁をしましたがけれども、お会いすることは非常に大事なことは大事なことです。というふうに思っておりますので、その職員とも、打診においても機会を見て対応していきたいというふうに思っているところでございます。

○高橋（克幸）委員

これ以上は言いませんけれども、できるだけ早く、早急にお願ひしたいと思ひます。

地域公共交通の最後の質問ですけれども、明確に答えられないかもしれませんが、気になっているのは、財源と全体予算です。どの程度を考へられているのか、財源は何を当てにしようとしているのか、お答へください。

○（建設）小南主幹

今の地域公共交通網形成計画を策定するに当たりましては、国からの補助金を活用しながら計画を策定していく予定となっております。国からの補助金につきましては、上限が1,000万円で、2分の1の補助金をいただけるということとなっておりますが、近年、要望がかなり多くて、国の予算もかなり厳しいということで、要望額の満額はつかないような状況になっていると聞いております。

今、委託業務でどのような内容をやるかという部分は精査中なものですから、具体的には今、事業費幾らという部分については、ここでお示しはできませんけれども、上限1,000万円ということですので、それ以下の費用で事業を進めていくような形になると考えております。

○高橋（克幸）委員

やはりよく見えないのですけれども、先ほどの議論に戻りますけれども、やはり組織的に、今、担当は主幹だけでしょう、一人でやっているのでしょうか。これは私は無理があると思う。話を聞くと、暫定措置の、建設部で受けたという話ですから、何か仮説で一生懸命何か議論をしているような話に聞こえるのです。だから、もっと専門的に、一人ではなくて、もっと人をつけて、早急にと皆さん言っているわけですから、スピード感をもってやるとなれば、とてもではないけれども、これを一人でやるなんていうのは無理です。建設部長は、そう思いませんか。

○建設部長

今、高橋克幸委員がおっしゃったとおりに、担当が他都市、6市の視察に行かせてもらいまして、やはり視察の目的の一つは、行政として担っていくには大体どのぐらいのマンパワーも必要なかというのも見せてもらっています。そういった意味においても、今、委員がおっしゃるとおりに、やはり一人ではとても大変だと思っております。ですから、私としても、やはり建設部として地域公共交通の業務を持つのであれば、とても一人では無理と認識しておりますので、来年度以降については、総務部には、やはり人の配置という部分は要望はしていきたい

と考えております。

○高橋（克幸）委員

総務部がいませんので、市長にお願いするしかないのですが、私は、先ほども言ったように企画政策室に戻してというか、企画部にして、人をふやして、それで、そういう体制でぜひやっていただきたい。それはちょっと考えてほしいと思います、市長にも。すぐにではなくてもいいですから、できるだけ早急に、そういう組織体系を、今いろいろやるのでしょから、ぜひ考えていただきたい。この辺の議論はもうできませんので、ここではしませんけれども、それは要望しておきます。

◎除雪について

次に、除雪の問題です。資料をもらいましたけれども、何でもこういうことをするのか、私は理解できません。業界にいた人間として、先ほどの雪対策第 1 課長の説明は全然理解できないです。私は、これまで議論してきたことを一つも聞いていないですし、業界からの要望書に対する、そういう返答もない。ひどい扱いです。

それで、質問ですけれども、代表要件の中で業務主任技術者を 2 名から 1 名にしたのはなぜですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

本市では、実際の七つの地域総合除雪業務におきまして、契約した各共同企業体に業務主任を 1 名のみ選定することを求めてございまして、実態として 1 名いればよかったというのがこれまでの実態でございまして、特に 2 名いる必要がないという形で、今回 1 名に変更したいというところでございます。

○高橋（克幸）委員

とんでもない発言ですよ。この地域総合除雪はいつからやっているのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

地域総合除雪業務といたしましては、平成 13 年度から始めております。

○高橋（克幸）委員

代表者の要件は、これまでと変わらないのですね。

○（建設）庶務課長

地域総合除雪、平成 13 年度からということですがけれども、平成 13 年度の代表者要件はちょっと確認できませんが、平成 14 年度でいきますと、このときの代表者要件としましては、今と違うのは、機械を所有しているという要件が、その当時は追加されてございまして、そのほかには、ランクの部分としましては土木の A ランク 2 以上で、そのうち代表者の、いわゆる実務経験が 5 年以上というところが今の部分とは変わっているというふうには確認してございます。

○高橋（克幸）委員

この技術者 2 名は変わっていないのでしょうか。それを確認したいのです。

○（建設）庶務課長

技術者の変更はしてございません。

○高橋（克幸）委員

では、お聞きしますけれども、平成 13 年度だから 16 年間ですか、なぜこれを 2 名と指定してきたのですか。おかしいではないですか。1 名でよかったら 1 名でよいではないですか。何でそういう答弁をするのですか。理由を教えてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

これまで業務主任の要件を満たす技術者が 2 名以上という形で、今、平成 14 年度の答弁をさせていただきましたが、平成 14 年度のときの状況は推測するしかございませませんが、2 名ぐらいいるような会社というようなことだとしか推定できません。ただ、実際の業務において、業務主任は 1 名しか選定することを求めてございませので、1

名ということにしたいと考えているところでございます。

○高橋（克幸）委員

そんな答弁でいいのですか。恥ずかしいですよ、それは。要らないことをずっとやらせてきたということになりますよ、そうしたら、業者に。そんな行政のやり方というのはあるのですか。おかしいでしょう。これはまた議論します。

2 点目です。本市発注の共同企業体除雪業務の履行実績があること、これを外しています。これはなぜですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今年度から変更いたしました道路除雪等業務の登録要件でございます。この代表者の前に道路除雪等業務に登録された業者が地域総合除雪業務に参加できるという要件の一つでございますが、この中で、今年度変更する前までは建設業の 4 業種を指定しておりまして、それであれば登録できるとしていただけたのですが、今年度からは建設業にかかわらず、登録要件を設定いたしまして、その中で除雪の作業を行う能力があるということの一つ要件としていまして、具体的には 5 年以上の除排雪作業の実績、資本金、除雪機械の運転実績がある者が所属しているということが登録要件の中に含まれておりますので、あえてここで除雪業務ができる、できないというのを代表者要件の中からは外したというところでございます。

○高橋（克幸）委員

いや、今の答弁、意味がわからない。

確認しますけれども、これは代表者要件なのです。JV の 4 社がいたら頭のところです。雪対策第 1 課長の答弁は、登録ありきなのです。だからおかしいのです、議論が。除雪を誰がするのかということを議論しなければだめではないですか。小樽の除排雪業務をやったことのない人間が、どうして代表になれるのですか。指導なんかできないでしょう。答えてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

繰り返しの答弁になりますが、今年度の登録要件で除雪の履行能力があること、これまではそういうようなことを登録要件としておりませんでした、除雪業務の履行能力があるということ登録要件の中に入れていまして、その要件のもとに登録された業者でございますので、あえて除雪の実績等を、代表者要件の中ではうたうことはしないということにしております。

○高橋（克幸）委員

そうしたら、小樽の除雪をやったことがない人でもいいですということになるのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

繰り返しになりますが、登録要件の中で、除雪業務に関しましては 5 年以上の除排雪業務の運転実績があるということで確認しておりますので、この要件を満たしている業者であれば地域総合除雪業務に参加することも可能でございますし、もちろんその中では JV を組むということでございますので、各民間企業同士の中で組めるかどうかという問題、そこまでは市は入っていきませんが、基本的には市の登録要件を満たしている中の業者の皆様で JV を組んでいただいて、さらにその中で代表者を選んでいただく、その中の最低限の要件として代表者要件というのをつけているところでございます。

○高橋（克幸）委員

雪対策第 1 課長の言っていることは無理があります。つじつまを合わそうと思っているかもしれませんが、実際に除雪される側というのは小樽市の住民なのです。小樽の除雪というのはレベルが高いと言われております。山坂が大変だからです。微妙な調節だとか、坂を転がりながら行くのですから、それは札幌の業者なんかできません。それは言うておきます。

次に、変更案で、ランクづけのほかに、今までのランクのほかに、経営事項審査の中で、この Y 点を使うと書い

てあるのですけれども、これはどういうことですか。これは意味がわかりません。なぜここで Y 点が出てくるのか。

○（建設）雪対策第 1 課長

昨年度までの代表要件でございますけれども、経営事項審査をもとにした市のランクでございます。具体的には、土木の A 1、A 2、ほ装の 1,100 点以上の、これらの基準でございますと、建設業の中の「土木」、「ほ装」に登録した業者のみしか指標として適用することができませんでした。これだけでは、今年度変更した道路除雪等業務で新たに参加される企業の指標にはなり得ないことでございますので、経営事項審査の中で企業の経営状況を示す指標である建設業以外の企業でも算出が可能である、この Y 評点を使いたいと考えたところでございます。

なお、これまでの小樽市の代表要件の一つでございました「土木」の A 1、A 2、もしくは「ほ装」の総合評点 1,100 点というのは残した上で、経営事項審査で図ることのできない企業が参加してきたり、もしくは、経営事項審査の中でも Y 評点が高い企業については代表者の資格要件が適用できるということでございましたので、これまでのランクの要件につけ足したということでございまして、これまでのランクの要件を否定するというものではございません。

○高橋（克幸）委員

私は何か否定しているわけではないです。

では、聞きますけれども、経営事項審査、私は業界にいましたので非常にこれは敏感でした。点数にかかわるからです。発注額にかかわるからです。この主な四つの項目とは何ですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

経営事項審査とは、建設業者の皆様が公共事業の入札に参加する場合に必要な審査で、その点数におきましては、経営規模、経営状況、技術力、その他の審査項目、この四つの中で構成されております。

○高橋（克幸）委員

要するに、四つのうちのたった一つなのです、Y 評点というのは、経営状況で。これは決算数値だけでしょう、そうではないのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

経営状況を見る指標といたしまして、建設業以外の方でも指標として使えるものとしてこれらのことを検討したところでございまして、これらのものは主に決算の会計指標に基づいて算出されるものと認識しております。

○高橋（克幸）委員

だから、この一つの指標であるとばらつきが物すごいのです。もらった資料の表を見てもわかるでしょう。A ランクまでいっているのです。そんなおかしな話はないでしょう。この総合評価の経営事項審査の経審の経営規模というのは大事なのです。もう一つ、技術力というのが大事なのです、これは。これを外して、ただ決算的にいいのか、悪いのか、もうかっているのか、もうかっていないのかなんていう判断基準だけで、どうして判断できるのですか、除雪がきちんとできるかどうか。これを教えてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

除雪の能力につきましては登録要件で確認しておりますので、あえて代表者要件の中では確認しておりません。

それで、経営事項審査の中で必要だとされるものとして 2 例挙げられました、経営規模や技術力。経営規模、経営事項審査の中ではそれらを出すには完工工事高というものが必要であったり、技術力であれば技術職員数というのが必要になってきて、これらのものは主に建設業であることが前提となっておりまして、建設業以外の企業の皆様の参入ということを考えて登録要件を変更しましたので、それに伴いまして、建設業でなければ代表者にならないというような要件設定は行わないということに基づいて検討したところでございます。

○高橋（克幸）委員

だから、雪対策第 1 課長の議論は逆さまだというのです。登録ありきだから、そういう発想なのではないのですか。

では聞きますけれども、先ほども出ていましたけれども、平成 29 年度、30 年度登録業者で、建設業以外の登録業者はいるのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

現在、8 月 1 日時点で道路除雪等業務に登録されている業者は 35 社ございますが、いずれも何らかの形で建設業でございます。

○高橋（克幸）委員

除雪は建設業でなければできないからです。

だから前にも聞きましたけれども、枠を広げるという考えはわかりますけれども、では、できる業者とはどこかと考えたら、ないのです、ほとんど。前、想定している業種と聞いたら、運送業と聞きましたけれども、運送業では管理とか技術者とかはできないのです。だからおかしいと思うのです。恐らく追加される所も建設業でしょう。そうすると、何も変更する必要なんかはないのです。先ほども中村誠吾委員が言っていましたけれども、やることのないことを一生懸命汗かいてやっているという、無駄なことをやっているのです、そう思いませんか。

（発言する者あり）

○（建設）雪対策第 1 課長

この登録要件について、8 月 1 日時点で建設業以外の登録がないということは事実でございます、これにつきましては、ことし 1 月に市のホームページ等で、こういうような要件が変わることを周知し、今年度から実施しているところでございますが、これにつきましては、このようなことになっているということについて、我々の周知が悪かったということも影響しているのかと思いますので、なるべく要件が変わったということは周知していきたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

そんな単純なものではないですよ。

○高橋（克幸）委員

◎貸出ダンプについて

では、質問を変えます。貸出ダンプです。

見直し検討ということで、先ほども議論になっていましたけれども、まず、申込書の提出ですけれども、積み込み業者が代理ではだめですと、こういうふうになった理由は何ですか。

○建設部白畑次長

先ほど報告したところにも概略を書いておりますけれども、これまで積み込み業者が代理で申請書を提出するケースが、かなり実態としては多く見られるのですが、それで、現場を確認しまして、利用団体の方と現場のことを話しても、よく現場のことが理解されていない、それで、その作業の範囲とかやり方、こういったことも理解していないというケースが見られまして、そもそもこの提出を利用団体から直接してほしいという部分につきましては、これらの制度の内容とか現場の内容を利用団体に把握していただいた上で実施していきたいということで考えた方法でございます。

○高橋（克幸）委員

次に、資料 3 ページの（4）です。先ほど出ていましたので（3）も確認しますけれども、市の排雪第 2 種路線、貸出ダンプはもう対象外にするという話ですけれども、基本的には理解しますけれども、簡単に第 2 種路線だからばさっと切って問題ないのか、これは非常に懸念があります。いろいろな道路があるわけですから、第 2 種路線にしても。これは課題整理をきちんとしているのですか。

○建設部白畑次長

市の排雪第 2 種路線と、昨年度、平成 28 年度に実施した貸出ダンプの箇所の突き合わせをしましたところ、第 2

種路線に被っているところが 27 カ所ほどあります。それで、全部第 2 種路線というのが、そのうちの 7 カ所、あとの 20 カ所は第 2 種路線と第 3 種路線であるとか、その他道路が混在しているということがございますので、今そういう洗い出しを行っておりますので、ことし、これは急に、利用団体も自分のところが第 2 種路線かどうかは、はっきり言ってわかっていないケースもありますので、ある程度、利用団体に個々、図面をもって、ここが第 2 種路線であるということで、今年度は市のほうで除排雪をしたいということで事前に話をした上で、一概にばっさりやめられるかどうかというのはあります。ほかの路線との兼ね合いもありますので、それは地元の利用者団体と話し合って、最終的には判断してまいりたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

それから、（4）です。同一箇所での利用回数について、2 回目については道路積雪状況によって利用の制限をすると、こういう方針です。これは誰が、どういうふうな基準で判断をするのですか。

○建設部白畑次長

これにつきましては、これまで、先ほども答弁をしましたがけれども、2 月末とか 3 月末、ほとんど積雪がない状況でも、やはり貸出ダンプが申し込まれていて、実際に大した量と言いは申しわけないのですけれども、せいぜい半日で終わってしまうような作業をあえて行っているというケースも見られましたので、誰が、どうやって判断かということになりますけれども、そういうこともありまして、ことし、貸出ダンプが庶務課から雪対策第 2 課に移管したということもありますので、この辺現場のパトロールの中で確認をした上で、地元の方、利用団体と話をした上で、必要でないものはやめていただくという形をとっていきたいと考えております。

（発言する者あり）

○委員長

傍聴者の方、お静かに願います。

○高橋（克幸）委員

白畑次長、昨年の例を出してもだめですよ、雪が少ないのだから。私は、先ほどの第 2 種路線もそうだし、回数もそうだけれども、利用抑制しか考えていないのではないかというふうに受け取れるのです。お金がないから、もうみんなやめるといふにしか聞こえないのだけれども、これはやはりきちんと市民の皆さんに周知するなり意見を聞くなりして、お金がないからできませんという話にはなりませんからね。よくよく考えてほしいと思うし、利用抑制には絶対にならないように確認をしたいと思いますが、いかがですか。

○建設部白畑次長

利用抑制という言葉なのですけれども、先ほども冒頭、貸出ダンプのところで、これまでの経過を見てきた中で、やはり降雪量と、必ずしも利用実態が一致していない。特に、先ほども説明しましたがけれども、平成 22 年度から、逆に特例措置ということで、道路に面した駐車場とか、空き地の排雪も認めてきていたということがありまして、どんどん排雪量、事業費が膨らんできたということもございまして、一定程度、平成 28 年度からいろいろ見直しを始めたということもございます。

ただ、先ほども答弁をしていますように、ことし行います第 2 種路線の部分とか、利用回数の部分については、一方的ではなくて、地元とよく話した上で進めてまいりたいというふうに考えておりますので、御理解をお願いしたいと思います。

○高橋（克幸）委員

やはり市民の皆さんから聞こえている声は、どんどん除雪をさせないようにしているのではないか。市長もそういう考え方なのではないかと疑っている人もいますので、市長。ですから、きちんと丁寧な説明なり周知なりをしなければ、市長がよく言う誤解を招くのです。ですから、そういう利用抑制にはならないように、再度、お願いをしておきます。

最後になりますけれども、ダンプトラックの配車方法についてですけれども、非常に、何というのですか、これは、ひど過ぎる、たった1行だけね、検討を継続すると書いてありますけれども、これは委員会資料としてひど過ぎませんか。今までどういう議論をしてきて、こういう方法も検討したけれども、いろいろ今、組合と話し合っているとか、何かないのですか、こんなたった1行で。委員会をばかにしているとしか思えませんよ。どうですか、これは。

○建設部白畑次長

確かに、ダンプトラックの配車については、平成 27 年度にいろいろ、連番というようなことでの議論もありまして、その後、我々もいろいろ検討しているところなのですけれども、なかなかこれといって有効な手だてが見つからないということで、確かに、こういう表現、決してばかにしたということではないのですけれども、引き続き検討をしていく事項ということで、示させていただいたものであります。

これまでも、組合のダンプトラックの派遣につきましては、積み込み機械が所属する組合がダンプトラックを配車するという形になっております。そのため、組合に偏るケースとか、組合の中でも、ある業者に偏るというようなケースもありましたので、この辺を何とか改善できないものかとは、ちょっと考えておりますけれども、まだその方法が見い出せないということで、こういう表現になっているというところでございます。

(発言する者あり)

○高橋（克幸）委員

何か、白畑次長の答弁はよくわかりません。

それで、何回も言っていますけれども、協力してもらっているのはダンプトラック組合の皆さんですから、皆さんが、それならしょうがない、納得するという方法でなければ、また問題が起きますよ、議会でも問題にしますけれども。ですから、どうも近年、建設部のやり方というのは、もう無理があるし、おかしいです。どういうことになっているかわかりませんが、一生懸命こうやって議論するけれども、何か議会が終われば、そのまま済んだみたいな、そういう雰囲気になっていますけれども、もうこういう議論はしつこくやっていきますから。特に要請があった建設事業協会からの要請内容、一つも進んでいないではないですか、建設部長。あれだけ議論して、この前言ったのに。それは、建設常任委員会に対してひどい扱いですよ、何もしないというのは。そんなやり方、行政であっていいのですか。最後にそれを聞いて終わります。

○建設部長

前回の建設常任委員会でも、高橋克幸委員から質問がありまして、今回の常任委員会で示しましたのは、あくまでも検討案という形になっております。ただ、きょうの常任委員会を踏まえまして、建設事業協会のほうに、今、市として考えているというものを示しながら、建設事業協会の皆さんに意見をいただきたいと考えてはおります。

○委員長

公明党の質問を終結いたします。

石田委員に移します。

○石田委員

◎除雪について

まず、私は、本会議や建設常任委員会でも、除雪については、まず基本は、絶対パトロールですと言ってきているのです。今回の貸出ダンプ制度の（４）で、先ほどから言われていますけれども、2回目については道路や積雪の状況で、やってもいいとか、だめとかを決めると、こうなっているのですけれども、これもやはりパトロール、これがないと判断できないと思うのです。先ほど誰だか、それは市長の判断とかと言っていましたが、そういう、市長の判断ではなくて、原部の方々のきちんとした、そういう目を持ってほしいと思うわけです。一々そう

いう、市長が行って見るような、本来はそういう問題ではないと思うので、原部の方がやはりきちんと。

(発言する者あり)

○委員長

傍聴の方、お静かに願います。

○石田委員

そう思うわけであります。これは要望ということで、一つ言っておきます。

それから、先ほどから、登録要件や代表者要件のことで、また出ていましたけれども、基本的に市としてはどうなのですか。今、登録されている業者を、このままでいいというふうに考えているのでしょうか。それとも、もっとふやしたいと考えているのでしょうか。その二者、どちらか答えてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

業者の登録におきましては、これまでも議会答弁等もございましたように、多くの業者の皆様にご地域総合除雪に参加していただきたいという観点から、業者登録数については、ふやしたいというふう考えております。

○石田委員

そうなのですよ、ふやしたいですよ。何のためにふやしたいのですか。業者がふえることによって、どういことがまず考えられますか。

例えば、市内の業者もだんだん高齢化を迎えるわけです。そうすると、オペレーターも不足してくる、参加業者も減ってくるということは十分考えられるわけです。そういう将来的な問題に対応するためにも、今からそういう業者をふやしておくことは必要なのではないかと、私はそう思うわけですが、そこら辺についてはどうですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

将来を見据えまして、業者の皆様が今よりも多く地域総合除雪業務に参加していただくことで、技術の継承等もされることが考えられますので、現状だけでなく将来を見据えた上でも多くの業者の皆様にご地域総合除雪業務に参加していただきたいという考えでございます。

○石田委員

ちょっとかみ合っていないのですけれども、まあ似たようなことは言ってくれていると思います。

それともう 1 点、例えば、業者がふえることによって、もしかしたら、新しい J V が誕生するかもしれない。非常に難しい問題もあると思いますが、市民は、J V を選べないのです。私は、いろいろあちらこちら回って、J V の全てが悪いとは言いませんけれども、きちんとやっているところもありますけれども、どうもこの業者、やんちゃくさくて嫌だとか、市民はそういう声も言うてくるのです、わがままですから。でも、それはやはり新しい J V が誕生することによって、そこがまたきちんとした模範を見せてくれれば、ほかの J V にもきちんと刺激、いわゆる切磋琢磨ということが起こり得る可能性だってあるわけです。

私は、そういう意味でも、将来的に、業者をふやしていくという発想は大事なことだと思うのです。たとえ、J V に参加できない業者がふえていっても、それ以外の小樽市の除雪業務というのはたくさんあるわけです。それは仕事として、市は幾らでも与えていくことはできますから。それは、私は基本的には、やはり将来を見据えて業者をふやしていく、この方針は、私は間違っていないと思います。

それともう一つ、昨年、J V の入札が行われましたけれども、第 1 ステーションと第 5 ステーションが同じ J V が落としました。そのさらに前の年を振り返っていただきたいのですけれども、第 1 ステーションと第 5 ステーションの間で、いわゆる下請、このような状況が発生しておりました。つまり、J V の構成員が第 1 ステーションでも第 5 ステーションでも仕事をしているのです。私は、建設常任委員会でそれを言いました。一つのステーションを完璧にやるのでも大変なのに、ほかのステーションをかけ持ちしながら、そんないい除雪なんてできるわけがな

いのではないですか。それを指摘しました。おとしの話です。それで昨年は何だかという、第1ステーションと第5ステーションがくっついて、一つのJ Vを組んで両方担当するという抜け道を使ったのです。これは、私はちょっとやり方としては非常に納得がいかない。だから、それは私はあり得ない。いや、それできちんとやってくれるのならいいのですけれども、何も体制は変わっていなかったということですよ。

だから、そういうこともやはり再委託を制限するということは、今後、多分重要な要素になってくると思いますので、これもやはり私はいい変更点だと思っております。ただ、私はもっと新しいJ Vが誕生してくれることを本当は望んでいるのですけれども。それでは、除雪は、これでやめます。

◎地域公共交通について

地域公共交通に移ります。

まず、平成 25 年に交通政策基本法というのが制定されて、その翌年、平成 26 年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正も行われた。この時点というのは、実は前中松市長のときなのです。今、皆さん、このタイミングになって、いや、何でこんなぎりぎりになってばたばたやっているのだと、早くやれと。いつつくるのだ、そういう物の言い方をしていますけれども、実際にはスタートしようと思ったら、もうこの時点でスタートできているわけです。そのとき皆さん、騒ぎましたか。

(「どっち向いて言ってるのよ」と呼ぶ者あり)

いや、そういうことなのです。

(「法律が違うのだって」と呼ぶ者あり)

いや、でも平成 26 年には、結局は法定協議会ということが、もうはっきりうたわれていますから。

(「信頼関係があったから」と呼ぶ者あり)

それでお聞きしたいのですが、その平成 26 年当時から、現在、小南主幹が担当するまでの間、どのような取り組みをしていたか、教えていただきたいのです。

○（建設）小南主幹

中央バスとの定例会議ということで、平成 24 年に要望があり、平成 24 年度から定例会議が設置され、中央バスといろいろと意見交換をしているところでございます。その間、法定協議会の設置については再三、定例会議のごとに要請があったところですが、なかなかその設置には至っていない状況でございます。また、平成 25 年には、小樽市における交通専門部署の設置についても、中央バスからも要望がありましたが、それについても設置されていない状況となっております。現在、法定協議会設置に向けて今年度、取り組んでいるところでございます。

また、平成 27 年度につきましては、中央バスから、ノンステップバスの協議会を設置してほしいということで要望がありまして、それにつきましては、ノンステップバスの協議会を設置いたしまして、平成 28 年度から協議会を運営しているところでございます。

○石田委員

ということは、いわゆる、今、皆さんと話している、地域公共交通網の具体的なものというのには、ほとんど触れていなかったということよろしいのでしょうか。

○（建設）小南主幹

定例会議の中では、いろいろと地域の公共交通についての問題を協議する場所ということで中央バスからは協議会の要請はあったところですが、協議会の設置までは至っていないというような状況でございます。

○石田委員

これは市長にお聞きしたいのですけれども、一応市長の公約の中に、この地域公共交通という部分は盛り込まれていなかったと私は認識しているのですが、こういう段階になりまして、市長もみずから、もうつくるということは、公言されているわけで、このテーマに対する基本的な考え方とか、今後の取り組みについてのビジョンと

ますか、それをお聞かせ願えればありがたいです。

○市長

この地域公共交通においては、私自身は地域公共交通という表現のもとで公約は掲げてはおりませんけれども、このまちにある資源または素材、特性、いろいろなものがありますけれども、そのうちの一つとして、今まで中央バスが担ってこられました地域公共交通というのは、このまちの強み、資源であると認識はしているところでございます。

そして、今まで中央バスが中心となって担ってきた地域公共交通、これがやはり持続、長期にわたって続いていくということは非常に重要であると思っておりますけれども、現状において、中央バスからの課題提起がなされていると認識をしております。

よって、この課題をしっかりと乗り越えるとともに、今までこの中央バスに対して、地域の方々からさまざまな要望等も出ております。銭函における話は今までも出ておりますけれども、塩谷のほうにおいては、ばるて築港まで直行できないのだろうかという話であったりとか、さらには、中央バスに求めている、今回のダイヤ変更においても、もう少し改善を図ってもらえればよかったのにとかという、いろいろな地域の声がたくさんある中で、これからそれがより利便性の高い、利用者の目線に立った、これからの公共交通網というものを、しっかりと市のほうでさまざま情報収集しながら、地域公共交通網形成計画に向けた原案等をしっかりとつくって、今まで担っていただいたところはもちろんですけども、タクシー業界や、今後、デマンドバスだったり乗り合いタクシーとか、いろいろなほかのまちにおける取り組み等がありますから、それらをさまざま活用して、その地域の方々にとって非常に満足度の高い、そして利便性の高い、そして持続可能な地域公共交通をしっかりと担っていく、その中で市がその責任をしっかりと背負って続けていける環境づくりも含めて行っていきたい、このように考えているところでございます。

○石田委員

この間、8月3日に中央バスに行って話を聞いてきた、そのまとめというのがここにあるのですがけれども、もうやると決めていますからどうでもいいことなのですけども、これ一つ、牧野社長がちょっと間違っているのです。「自治体主体でつくる義務がある」となっているのです。これは義務ではないのですね。これはできる規定で、つくってもいいですよ、もしつくった暁には国からお金も出しますという。つくらないところには出せません。つくってもいいですよという規定なのです、これは。つくる義務があるではないのです。ここはちょっと訂正をしていただきたいと思います。どうでもいいことなのですけども、やると決めていますから。

それから、もう一つ。小南主幹にバトンタッチされてから今月に至るまで約5カ月ありました。というか、5カ月しかありませんでした。でも、この短い期間の中で、どれぐらい動いてきたかということをお報告してください。

○（建設）小南主幹

まちづくり担当主幹として4月に配置されまして5カ月ということで、主な取り組み状況ということで、まず、5月に、他都市の事例のヒアリングということで、函館市、帯広市、千歳市、苫小牧市、江別市、岩見沢市の6市にヒアリングを行って、あとはバス事業者ということで、十勝バスにもヒアリングをしているところでございます。

また、地域公共交通に関しましては、ノンステップバスの協議会を開催したり、あと、バリアフリーの関係では、JR銭函駅と、今、JR南小樽駅の関係をやっておりますので、その部分の協議会なり、JR北海道との打ち合わせをやっているところでございます。

あと、7月には、今回いろいろと議論になりましたアンケート調査について行っており、また、その間、北海道運輸局との情報交換などを行っているところでございます。

また、広域のバス路線についても、小樽市のほうで協議会に参加しておりまして、後志地域生活交通確保協議会の二つの分科会にも参加をしているところでございます。

また、定例会議ということでいろいろと議論がありましたが、7月には、中央バスとの定例会議ということで会議を開催しているところがございます。今、頭の中にある取り組みについて、説明をいたしました。

○石田委員

先ほど、市長からも説明がありましたけれども、実際には本当に動き出してまだ間もないというのが現実だと思うのです。それと、建設部長からも答弁をいただきましたけれども、大変言いづらい言葉だったろうと思いますけれども、やはり原部のほうに、データとかノウハウの蓄積がない。例えば、何か芝居の読み合わせをするのに集まるのに、平仮名も読めないのでは話にならない。そこまでひどいかどうかはわかりませんが、小学校の生徒がいきなり高校に行くような、そういう状態では困る。それで早急に今、猛勉強しているというふうには私は捉えました。

そういうことで、データ収集やアンケートや、本当に協議会、今まさに立ち上げようとするものに向けて、猛スピードで本当に準備中であるとお聞きしております。また、銭函・桂岡地区のアンケート調査も、いつになく回答率が40%近いということで、これはかなりアンケートとしては回収率もいいのではないかと思います。一応、今年度中の協議会設置ということだそうですが、もちろん準備が整えばということが条件です。それで、何をもちょう準備が整ったと判断されるのか、教えてください。

○（建設）小南主幹

今、銭函地区のほうのアンケート等の取りまとめをしております、それを取りまとめた中で地域公共交通の課題や問題点などを把握した中で、それを分析した結果などをもとに、また、今、委員の選定とか、その辺を進めながら、ある程度準備が整った段階において、協議会の設立時期については示すことができるのかと考えております。

○石田委員

先ほど、高橋克幸委員からもありましたけれども、本当に小南主幹一人で頑張っているのが敬意を表するところでもあります。森井市政のもと、ちょうど折り返しのこの時点で、積極的な取り組みが始まりまして、協議会設立に向けて順調に進んでいるということを確認させていただきました。

問題は、設立後がもっと大変だと私は思います。手間もかかるし、時間もかかります。細心の注意と見落としも、そのようなことも許されません、やはり市民の足でございますから。今後も、そういう設立に向けたデータ、あるいはノウハウ、そういうさらなる蓄積をお願いして、私の質問を終わります。

○建設部長

今、石田委員から、牧野社長の義務という話があったのですが、牧野社長がおっしゃった義務というのは、法律で定めている義務のことではなくて、今、小樽市の現状が赤字の状況の中で、今後、地域公共交通をどうするかというのを迫られている、そういった中で自治体としてはやらなければいけない義務があるという位置づけの中の義務というふうにおっしゃったのではないかと考えております。

ただ、法律は確かに設置義務ではないのです。つくれるという、できる規定なのですけれども、牧野社長がおっしゃっているのは、きっと、今の小樽の現状が、つくらなければいけない現状なのでということの意味合いの中のつくらなければいけない義務があるというような言葉だと思っております。

それとあと、最初のほうの質問の中で、現在、地域公共交通の部分で法定協議会について建設部で動いているのですが、企画政策室所管のときも、例えば、ダイヤ改正とか便を減らすときというのは、地域住民に説明に入るときに我々行政も一緒に行って入ったりとか、バス停の配置の部分も、中央バスありきではなくて、我々行政も入って調整したりというのは、それはこれまでもそういった意味合いの中で業者とは連携をしておりました。ただ、この法改正の中の協議会とか計画等の部分については、なかなか進められていなかったというところがあります。

（「わかりました」と呼ぶ者あり）

○委員長

石田委員の質問を終結いたします。

以上をもって質問を終結し、本日はこれをもって散会いたします。