

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12月14日(火)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時40分
場 所	第3委員会室		
議 題	付託案件		
出席委員	秋元委員長、須貝副委員長、千葉・林下・小貫・前田 各委員		
説明員	水道局長、建設部長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: center;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、林下委員、前田委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「令和3補助年度小樽市内バス路線の収支（速報値）について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

令和3補助年度小樽市内バス路線の収支について、北海道中央バス株式会社から速報値の提出を受けましたので、報告いたします。

資料を御覧ください。

まず、資料の下に記載したとおり、国庫補助などでバス事業の収支を計算する際は、10月から9月までを1年間とする、いわゆる補助年度を採用しており、このたび速報値として報告する収支につきましては、令和2年10月から3年9月の期間の収支となっております。

表を御覧ください。左の表は小樽市内収支で、参考としまして、同じく全期間コロナ禍の中にあつた令和2年会計年度収支との増減の状況を記載してございます。

内容について説明いたしますと、令和3年補助年度は、運送収入などの収入11億6,649万1,000円に対して、運送費などの営業費用が13億8,851万1,000円であり、営業収支は2億2,202万円の赤字となっておりますが、営業外収益が5,014万2,000円あるため、最終的な経常収支は1億7,187万8,000円の赤字となっております。

右の表につきましては、こちらも参考としまして、中央バス全体の収支につきまして、同じように令和2年会計年度収支との増減の状況を記載しておりますが、こちらの説明につきましては省略させていただきます。

なお、小樽市では、市民生活に必要なバス路線の維持及び確保を図るため、本年度より、市内バス路線の収支不足に対しまして補助金を交付する予定でございますが、当初予算で計上しております9,900万円と、このたび報告した収支不足1億7,187万8,000円の差額につきましては、今後、内容を精査した上で対応を検討してまいりたいと考えてございます。

○委員長

「第1回小樽築港駅前の交通環境検討協議会の開催報告について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

小樽築港駅前バス停の移設などについて協議する第1回小樽築港駅前の交通環境検討協議会を開催しましたので、報告いたします。

資料を御覧ください。

会議は、令和3年10月28日木曜日、建設部第1会議室にて開催いたしました。出席者は、資料のとおり、町内会関係者や学校関係者といった利用者を代表する方々と、北海道開発局小樽開発建設部やバス事業者といった施設管理者、合わせて9団体12名の方が参加いたしました。

内容につきましては、「議題1）小樽築港駅前交通環境の変更について」と、「議題2）地域住民等の意見集約方法について」協議しております。

議題1）につきましては、主な意見としまして、「バス停は、移設ではなく新設とし、現在のバス停を残すことはできないのか？」といった意見や「信号の移設により、市道から国道へ出る自動車の運転に支障が出るのではないのか？」といった意見がありました。

また、議題2）につきましては、まず全市民の方を対象に、広報等を通じて、意見を集約すること。そして、近

隣住民の方に対しては、漏れなく意見を集約するために、回覧板を通して、意見募集のチラシを配布することといたしました。

また、今後のスケジュールにつきましては、募集した意見と、これに対します各施設管理者等の考えを取りまとめまして、2月以降に再度協議会を開催し、小樽築港駅前の交通環境の変更について、合意に至りたいと考えております。その後、令和5年度以降に、歩道橋の撤去、バスベいの移設などを実施する予定でございます。

#### ○委員長

「北海道新幹線札幌トンネル『石倉工区』の進捗状況について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

北海道新幹線札幌トンネル「石倉工区」の進捗状況につきまして、報告いたします。

資料に沿って順に説明いたします。

まず「1. 現況」についてですが、札幌トンネル石倉工区につきましては、令和2年11月より掘削を開始しているところですが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からは、約760メートル掘削が終了した3年8月1日以降、当初工程どおりベルトコンベアを坑内に設置するなどの段取り替え作業を行っており、掘進自体は停止している状況にあると伺っております。

なお、段取り替え作業につきましては、3年12月末か4年1月上旬の終了を予定しているということでございます。

次に「2. 今後について」の「(1) 要対策土の確認について」ですが、掘削前の事前ボーリング調査においては、工区延長の前半5分の4の範囲は無対策土、後半の5分の1の範囲は要対策土の発生が想定されていましたが、現在、掘進を停止している箇所を切羽と申しますけれども、これより先の区間について、施工中調査として水平ボーリングを実施したところ、切羽から約67メートル先の90メートル区間から要対策土が発生することが確認されたこと、鉄道・運輸機構から報告を受けております。

次に「(2) 今後の掘削について」ですが、現在、石倉工区から発生する要対策土につきましては、その受入地や仮置場が確保されていないことから、今回確認された区間以遠について、一時的に掘削作業を中断せざるを得なくなると、鉄道・運輸機構から報告を受けております。

最後になりますが、説明資料の下段に、概略断面図と自然由来重金属で溶出量等が確認されている種類や濃度についての一覧表を掲載しております。

また、次のページにつきましては、石倉工区の位置図、それと段取替えのイメージ図を掲載しております。これらの詳細説明につきましては、割愛させていただきますので、後ほどお目通しいただきますようお願いいたします。

#### ○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について報告いたします。

資料の1ページを御覧ください。

「1 北海道新幹線並行在来線対策協議会の会議開催状況」については、表に記載のとおり、余市町・小樽市の個別協議及び幹事会を経て、11月1日に第10回後志ブロック会議を開催しました。

次に2ページ、「2 第10回後志ブロック会議の内容」です。

まず、「(1) 交通モード別の収支予測」ですが、①の全線を第三セクター鉄道とした場合は、第2回定例会での当初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0.9億円改善、30年累計で62.3億円改善しており、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の全線をバス運行とした場合は、当初報告と比べ初期投資で3.8億円増加、2030年度単年度収支で1.3億円改善、

30年累計で25.8億円改善しており、その要因は、国・道からの補助金の考慮などです。

③の余市一小樽間を鉄道、その他をバスとした場合の鉄道分ですが、当初報告と比べ初期投資で7.6億円削減、2030年度単年度収支で1.4億円改善、30年累計で48.7億円改善しております。

次に3ページ、「(2) 余市・小樽間の個別協議」ですが、「①余市・小樽間における多駅化的検討」では、余市協会病院付近と長橋十字街付近に駅を新設し、乗降客数が2030年度で986人増加すると仮定したところ、2030年度の収支が0.9億円改善し、3.95億円の赤字となりました。

「②余市・小樽間における多頻度化の検討」では、1日39往復運行し、利用者が10%~50%増、車両が2両増、運転手が15人増と仮定したところ、2030年度の収支が、利用者50%増の場合で0.56億円悪化しまして、5.41億円の赤字となりました。

「(3) 今後の検討スケジュール」ですが、沿線自治体での住民説明会等を経て、12月末の第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年の早い時期に決定することとしています。

なお、本市としましては、方向性を決めるためには、さらに議論を深める必要があると考えているため、第11回後志ブロック会議では、方向性を表明しない予定です。

「(4) 主な意見」としては、「各自自治体がどれくらい負担するのかの議論に対応できるよう準備を。」「国の鉄道に対する支援に関して、国土交通省にも出席をお願いしたい。」「スケジュールに関しては、方向性を早く決めるべき。」「多少幅を持って進めていただきたい」との意見がありました。

次に4ページ、「3 「並行在来線のあり方についての市民意見交換会」について」です。

まず「(1) 開催概要」ですが、11月6日から27日にかけて五つの会場で開催し、延べ113名の参加がありました。

「(2) 主な意見」ですが、「災害時の代替路としての役割も含め、鉄道を全線残すべき。」「余市と連携して、余市一小樽間だけでも鉄道を残すべき。」「観光振興や新駅設置などで鉄道の利用促進を図るべき。」など鉄道存続を求める意見のほか、「赤字の少ないバスがいいと思う。」「新たなバスルート案は便利だと思うが、1日4往復では不足。」などの意見もありました。

「(3) 参加者アンケート結果(速報)」については、記載のとおりです。

## ○委員長

「第2次小樽市緑の基本計画の策定について」

## ○(建設)日達主幹

第2次小樽市緑の基本計画の策定について報告いたします。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「1 現計画の実績について」ですが、「(1) 緑地の確保目標水準及び実績」では、将来市街地、都市計画区域内、都市公園等のそれぞれの緑地面積における平成10年の計画当初、令和2年の目標水準及び実績について記載しております。なお、ここでいう将来市街地とは、市街化区域にこれに接した周辺区域などの土地を加えたものであります。また、都市公園等とは、都市公園に学校グラウンドなどの公共施設緑地を加えたものであります。

将来市街地に占める緑地面積は、平成10年の計画当初740ヘクタールから令和2年の実績758ヘクタールと増加しております。その増加要因としては、望洋サッカー・ラグビー場の整備や都市公園5か所の新規整備によるものです。

また、都市計画区域内に占める緑地面積は、平成10年の計画当初7,200ヘクタールから令和2年の実績7,139ヘクタールと減少しております。その減少要因としては、農業振興地域農用地区域の減少によるものです。

都市公園等の整備目標量についても、平成10年の計画当初210ヘクタールから令和2年の実績228ヘクタールと増加しております。その増加要因としては、望洋サッカー・ラグビー場の整備や都市公園5か所の新規整備によるものです。

次に「(2) 都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準及び実績」では、都市計画区域内人口1人当たりの都市公園及び都市公園等の緑地の目標水準を記載しております。都市公園においては、平成10年の計画当初8.2平方メートルから令和2年の実績11.5平方メートルと目標水準12平方メートルを若干下回っておりますが、都市公園においては、平成10年の計画当初13.5平方メートルから令和2年の実績20.4平方メートルと目標水準19平方メートルを達成している結果となっておりますが、その増加要因としては、目標水準の計画人口を14万7,000人と算出したものであり、実績においては11万1,634人と予想を大きく上回る人口減少によるものです。

続きまして、2ページ目を御覧ください。

「2 策定委員会及び市民懇談会の開催状況」についてですが、第1回市民懇談会は、令和3年11月6日、消防庁舎6階講堂において、市民や町内会役員など18名が参加して開催されました。主な内容としましては、環境保全、レクリエーション、防災、景観形成の4ブロックに分かれて討議及び発表していただきました。

次に、第1回策定委員会は、令和3年11月12日、建設部庁舎3階第1会議室において、委員7名が出席して開催されました。主な内容としましては、緑の基本計画（制度概要）、現計画の実績、策定スケジュール等について説明を行いました。

続きまして、「3 策定スケジュール（案）」ですが、令和3年度は、令和4年第1回定例会で計画の基本方針と目標、緑地の配置方針について報告を行ってまいります。

また、令和4年度は、5月から策定委員会や市民懇談会を開催し、令和4年第3回定例会で素案報告を行い、10月にパブリックコメントを実施する予定であります。5年2月の第5回策定委員会において計画案を作成し、令和5年第1回定例会で計画案を報告し、令和5年3月までの計画策定を目指してまいります。

なお、6月の小樽市都市計画審議会において、計画策定報告を行ってまいりたいと考えております。

## ○委員長

「第2次小樽市空家等対策計画（素案）の概要について」

## ○（建設）木村主幹

第2次小樽市空家等対策計画（素案）の概要について御説明します。

本計画は、平成28年度に策定した第1次計画が、今年度、計画期間が満了をすることを受け、第1次計画の検証と見直しを行い、第2次計画として新たに策定するものです。

資料1を御覧ください。

まず策定の背景は、人口減少や少子高齢化、核家族化の進展により今後もさらに空き家等の増加が見込まれ、そのうち管理不全な空き家等は、地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼしています。空き家等対策の推進に関する特別措置法が平成27年5月に全面施行されたことを受け、第1次計画を策定してきました。空き家等は個人の財産であり、一義的には所有者・管理者の責任で対応することが原則であり、法では実施主体である市町村が地域の実情に応じて計画を策定できるものとなっております。

策定の目的は、本市の空き家等対策の基本的な指針を明確に示し、総合的かつ計画的に実施していくとともに、市民の空き家等対策に関する理解を深めるためであり、計画の位置づけは、法第6条第1項の「空家等対策計画」で、国の基本的な指針に即して策定するとともに、他の分野別の計画と整合・連携を図って定めます。

次に、空き家等の課題ですが、四つ掲出しております。一つ目は、所有者等の意識啓発。二つ目は、良好な空き家等の利活用の推進。三つ目は、管理不全な空き家等の解消。四つ目は、相談窓口情報の提供としています。

次に、計画期間は、第1次計画と同様5年間で、令和4年度から8年度までとし、必要に応じて見直しができるよう定めています。

計画の対象は、法に規定する空き家等としています。

対象とする地区は、地域全域とし、今後は情勢に応じて重点対象地区を設けることを検討することとしています。

基本目標は、総合計画を引用し、「安全・安心で、快適に暮らせるまちづくり」としています。

次に、基本方針と、その具体的な取組について御説明します。

基本的には、第1次計画で行った取組を継続することとし、対策の強化が必要なものに対し、項目を追加しています。取組に下線をつけたものが強化や追加したもので、この部分について御説明をします。

基本方針1の「空家等の発生予防対策」では、市民の管理意識を高めるため、第2次計画では、相談会、セミナーの開催などを加え、意識の醸成をさらに図っていきます。

また、「③適切な相続手続きの必要性と周知」では、相続登記未了による相続人の複雑化を防止するため、相続登記の必要性について、周知を図ってまいりたいと考えております。

基本方針2の「空家等の適正管理対策」では、「①所有者等の管理意識の醸成」として、パンフレットやチラシなどの情報発信手段は、これまでと変更していませんが、周知する内容や機会を工夫してまいりたいと考えております。

基本方針3の「良好な空家等の利活用対策」では、「①空き家・空き地バンク制度の充実」のため、登録要件の見直しなどを行い、低価格物件でも登録が可能となるよう、登録の促進を図ります。

基本方針4の「管理不全な空家等への対応」では、所有者等が不明・不存在の空き家等への対応として、相続財産管理人制度、略式代執行、緊急避難措置により、空き家等の是正を検討していきます。

基本方針5の「多様な主体との連携」では、「②地域や関係団体との連携」で各関係団体と連携し、相談体制の構築を進めていきます。

次に、成果指標の設定について説明します。

計画の進行管理では、PDCAサイクルにより、計画や取組を見直しながら、空き家等対策を推進します。

成果指標及び数値目標は、下表を御覧ください。発生予防対策で四つ、利活用対策で一つ、管理不全な空き家等への対応で二つ載せました。

成果指標は、先ほど御説明した第2次計画で追加した取組を重視して設定いたしました。成果指標を順に説明いたしますが、セミナー、相談会の開催回数、10回。総参加者数、200世帯。この相談会の開催後、参加者を対象としたアンケート調査で、アプローチをきっかけに自分の将来に対する意識が変わったと回答した方の割合が40%。所有者等から処分や活用に関する相談が寄せられた件数、100件。空き家バンク等の市が空き家の利活用に関わった物件で、売買・賃貸につながった件数、20件。管理不全な空き家等の解体件数、100件。市民等から寄せられた空き家等の相談に対する解決した割合を35%として設定いたしました。

最後に、今後のスケジュールについて御説明します。これまで、計4回の小樽市空家等対策会議を行い、庁内協議を経て計画素案を決定いたしました。今後は、令和3年12月から4年1月にかけてパブリックコメントを実施し、4年2月に小樽市空家等対策会議、4年3月の第1回定例会建設常任委員会で計画案を報告し、その後、計画を決定したいと考えています。

## ○委員長

「第3次小樽市耐震改修促進計画（素案）について【概要】」

## ○（建設）建築指導課長

第3次小樽市耐震改修促進計画につきまして、資料で説明させていただきます。

1ページと2ページが資料1の概要となっておりまして、3ページ以降が資料2の本編でございます。説明につきましては、資料1の1と2ページでの概要で説明させていただきます。

今回の第3次計画の素案につきましては、前回計画の事前修正など必要な見直しを行った改訂版になります。

まず背景、目的ですが、平成7年の阪神・淡路大震災を踏まえ、耐震改修促進法が制定され、その後、17年の改正で、地方公共団体が「耐震改修促進計画」を定めることが盛り込まれました。これにより、北海道では、18年に

当初計画を策定し、今年度4月に2回目の改定を行ったところです。

本市においては、平成21年3月に当初計画を策定、29年2月に第2次計画を策定し、令和2年度に計画期間が満了となったところです。そのため、地震による被害の軽減を図り、市民の安全で安心した生活を確保するため、引き続き住宅・建築物の耐震化を促進することを目的とし、今年度に第3次計画を策定するものです。

計画の位置付けですが、建築物の耐震改修の促進に関する法律や北海道の耐震改修促進計画などを踏まえ、第7次小樽市総合計画や小樽市地域防災計画などと整合性を図りつつ定めます。

計画期間としては、令和4年度から7年度までとします。

次に、「2 小樽市で想定される地震による被害状況」ですが、北海道の地震被害想定調査結果より、本市に被害を及ぼす地震として二つの地震を想定していますが、そのうち「北海道留萌沖地震」が大きな被害をもたらすものとして、地震規模と被害予測を以下に記載しています。

続きまして、「3 住宅・建築物の耐震化の現状と目標」ですが、住宅においては、国が行う住宅・土地統計調査のデータを基に推計しますと、令和2年度の耐震化率の推計は約86%となり、第2次計画で目標としていた耐震化率95%には至っておりません。このまま自然更新で行きますと、7年度の耐震化率は約90%と推計されます。

また、民間の多数利用建築物につきましては、多数利用建築物とは、下に米印で注記しておりますけれども、階数3以上で1,000平方メートル以上の病院やホテルなどを言います。この民間多数利用建築物は、令和2年度では約90%と推計され、第2次計画で目標としていた耐震化率95%に至っていないという状況です。このまま自然更新で行きますと、7年度の耐震化率は約92%と推計されます。

第3次計画の目標とし、第2次計画の目標である耐震化率の95%には至っていないということから、住宅、民間多数利用建築物等は引き続き95%に設定いたします。耐震化率95%を達成するためには、住宅では、耐震性が不十分なもの約5,500戸のうち約2,800戸の耐震化が必要となります。また、民間多数利用建築物については、耐震性が不十分なもの24棟のうち10棟の耐震化が必要となります。

次に、大規模建築物の耐震化の現状と目標です。

大規模建築物というのは、下に注記しておりますが、法で耐震診断が義務づけられた建築物で、階数3以上で5,000平方メートル以上の病院やホテルなどを言います。この大規模建築物は、市内に22棟あり、そのうち耐震性を有しているものは13棟、耐震化率、約60%です。今後、所有者へ耐震化を促すことや、民間大規模建築物への耐震化支援によって、耐震性の不十分なものの減少を促進していきます。

続きまして、資料2ページを御覧ください。

市有の多数利用建築物の耐震化の現状と目標ですが、市有の多数利用建築物141棟のうち、耐震性を有しているものは122棟、耐震化率87%です。市有施設については、小樽市公共施設等総合管理計画などに基づき、施設の耐震化を計画的に進めていきます。

「4 住宅・建築物の耐震化促進に向けた取組方針」ですが、耐震化に関する基本的な取組方針では、所有者は地震防災対策を自らの問題、地域の問題として意識して取り組むことが重要であるとし、また、市は所有者にとって耐震診断などを行いやすい環境整備などの必要な施策を講じて耐震化の促進に努めます。

耐震化に向けた各主体の役割については、所有者、建築関連事業者、そして小樽市の役割を記載しており、小樽市の役割としては、安心して耐震診断・耐震改修が行える環境整備や安全性向上に関する啓発及び知識の普及などに努めることとしております。

「5 住宅・建築物の耐震化促進に向けた施策」につきましては、施策の基本的方向として、「(1) 安心して耐震診断・改修等が行える環境整備」と「(2) 住宅・建築物の地震防災対策に関する啓発、知識の普及」の二つを基本的な柱として、施策の取組を行っていきます。安心して耐震診断や改修等が行える環境整備では、相談体制の充実などの6項目。地震防災対策に関する啓発、知識の普及では、地震防災マップの活用など4項目の施策の取組を

掲げております。

「6 その他」としましては、「法律に基づく指導等」として、建築物の耐震改修の促進に関する法律や建築基準法に基づく指導などについてのこと。また、「計画の推進に関する事項」としては、関係部局による本計画の推進、庁内検討会議の開催などを記載しております。

以上が本計画の概要についての説明でした。最後に、「7 今後の予定」についてですが、令和3年12月17日から4年1月17日まで、本計画素案についてパブリックコメントを実施し、市民からの意見に対する市の考え方などを整理しまして、4年3月の建設常任委員会での報告、4年4月に公表というスケジュールで考えております。

#### ○委員長

「小樽市上下水道BCPについて」

#### ○（水道）佐治主幹

このたび水道局では、小樽市上下水道BCPを策定しましたので、報告いたします。

二つの資料をお配りしていますが、今回は「資料1 小樽市上下水道BCPについて」を使用して報告します。

なお、「資料2 小樽市上下水道BCP」は本編であります。

それでは、「資料1 小樽市上下水道BCPについて」を御覧ください。

最初に、「策定の目的」ですが、上下水道施設は市民生活にとって最も重要なライフラインの一つであり、災害時にもその機能を維持または早期回復することが必要不可欠であることから、水道局では、令和3年6月に策定しました「小樽市業務継続計画」を補完し、より詳細な事項も定めた「小樽市上下水道BCP」を3年11月に策定しました。

なお、本BCPでは、令和3年4月に水道局で行った組織改正を反映しております。具体的には、現行の地域防災計画では、総務班、給水班、施設班の3班体制であります。組織改正を反映させるため、その施設班を水道班、下水道班に再編し、4班体制といたしました。このことにつきましては、次回の小樽市防災会議で修正を予定しています。

次に、「基本方針」ですが、四つの事項を定めています。

一つ目は、「市民、職員、関係者の安全確保」として、災害等発生時の業務の継続・早期復旧に当たっては、市民、職員、関係者の安全確保を第一優先といたします。

二つ目は、「上下水道事業の責務遂行」として、市民生活や地域経済活動のために必要となる上下水道が果たすべき重要な機能を優先的に回復する。

三つ目は、「地域防災計画等との整合」として、本BCPは、「小樽市地域防災計画」や「小樽市業務継続計画」との整合を図り、その実効性を担保する。また、BCP発動時における対応人員や資機材の制約下で、緊急対応が実行できるかを検証し、必要に応じて改善を図るものであります。

四つ目は、「対象事象及び期間」として、対象事象は、地震・津波、水害、その他自然災害、新型コロナウイルス感染症などを対象として策定しました。対象期間は、発災後、応急復旧や応急給水が完了し、暫定的に上下水道機能が確保されるまでといたしました。

次に、対象とする業務の範囲ですが、小樽市水道局が所管する上下水道事業の全業務を対象とします。

次に、BCPでの指揮命令系統ですが、下の図中の上段を御覧ください。上下水道対策部長として水道局長、副部長として次長を置き、さらに連絡責任者として総務課長、主幹を置き、以下、水道局職員を総務班、給水班、水道班、下水道班の4班に分け、さらに対応する事象ごとに10班に分けて対応していきます。

2ページにお進みください。

災害対応等の基礎的事項を示しています。上段の枠ですが、上段の「対象災害と発動基準」につきましては、職員の配備については、第1から第3非常配備ごとに基準を示しております。



次の段の「対応体制」については、今説明しました各非常配備時の該当人数を示しております。

次の段の「対応拠点」ですが、上下水道対策部を水道局庁舎3階会議室に設置しますが、停電時には、発電設備がある1階水道事業課を使用します。また、水道局庁舎の代替拠点として、中央下水終末処理場、天神浄水場、豊倉浄水場を選定しています。下の段ですが、災害時の主な初動対応と目標時間を示しております。

3ページにお進みください。

業務の内容と種類ですが、災害の規模により業務の種類や内容は異なってきますが、実際に行う業務は、大きく分けて3種類であります。一つ目は、災害対応業務。二つ目は、優先通常業務。三つ目は、非優先通常業務で、これらの業務を実施する判断基準は、下の表に示しているとおりであります。

次の4ページから5ページには、災害対応業務の概要を班ごとにまとめています。また、優先通常業務等については、資料2の本編1-8ページ～1-12ページに記載しておりますので、後ほど御覧ください。

最後に、6ページになりますが、「BCPの見直し」についてです。実災害での教訓や防災訓練等で抽出した問題点等を踏まえて、継続的に見直しを行っていきます。

また、システムの堅牢化、人員配置の更新など、対策の実施状況によって前提条件が変化していくので、これらを含めた見直しも実施していきます。これらをまとめたBCPのマネジメント体制、BCPの見直し・改善については、下の図のとおりです。

本BCPは、なるべく実践を意識して策定しましたが、あくまでも机上で作成したもので、今後はPDCAサイクルに沿って確実に本BCPの熟度を上げていきます。

#### ○委員長

「水道料金及び下水道使用料改定に係る検討状況について」

#### ○（水道）総務課長

水道料金及び下水道使用料改定に係る検討状況について報告いたします。

報告資料を御覧ください。

まず、「1 概要」についてでございますが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けまして、水道料金、下水道使用料の基本水量・基本料金の見直しについては保留していることを、直近ですと、6月の建設常任委員会で報告いたしましたけれども、以来、半年が過ぎましたので、ここまでの現状を報告するものでございます。

次に、「2 収益の状況」についてでございますが、令和3年度4月から11月までの実績が出ましたので、これを元年度、2年度の同時期の実績と比較した増減について、家事用、業務用のそれぞれについて記載しております。

まず、いわゆるコロナ禍の前である令和元年度からの増減では、家事用が、水道で約710万円、下水道で約490万円の増に対しまして、業務用が、水道で約1億1,930万円、下水道で約7,950万円の減となっております。既にコロナ禍が始まっていた令和2年度からの増減では、家事用が、水道で約1,300万円、下水道で約890万円の減に対しまして、業務用は、水道で約110万円、下水道で約920万円の増となっております。家事用に関しては、令和元年度よりは増加、まだ続けておりますけれども、2年度では減少してきておりまして、いわゆるステイホーム傾向というのが弱まってきていて、外出が増えている影響なのかと推測をされるところであります。

また、業務用に関しては、令和2年度よりは僅かに上回ってはきていますけれども、元年度よりは大幅な減少が依然続いているということで、3年度も、元年度と比べますと年間1億円以上の減収となるのがほぼ確実かという状況でございます。

次に、「3 財政収支の見通し」についてでございますが、まず「(1) 試算の条件」の①のところですが、コロナ禍の影響による収益の落ち込みというのが、令和4年度から5年度にかけて徐々に一定程度まで回復をすると。具体的には、業務用の基本水量を超えて使われた部分というのが、コロナ禍前の状況に比べますと8割超程度まで落ち込んでおりました。それが令和4年、5年にかけて9割程度までは回復をするだろうと、試算をしたものでござ

ざいまして、この結果を「コロナ減収」というふうな定義をさせていただいています。

次に、②のところですが、コロナ減収を勘案した上で、6月の建設常任委員会で御説明した際と同じ、そちらに記載のとおり条件で基本水量・基本料金の引下げを令和4年度から行ったとした場合の試算結果を「コロナ減収＋基本水量引下げ」というふうに定義をさせていただきます。

次に、「(2) 試算結果」について、別紙のグラフがありまして、こちらも併せて御覧いただきたいのですが、まず、グラフが二つありまして、上のグラフが水道事業、下のグラフは下水道事業で、それぞれの年度ごとの年度末資金過不足額を示しております。このグラフの青い点線が上下水道ビジョン策定時の収支計画の数値、オレンジ色の実線が「コロナ減収」、それから、緑色の点線が「コロナ減収＋基本水量引下げ」を表しております。

資料に戻っていただきまして、この試算結果の分析になりますけれども、まず水道事業では、コロナ減収によりまして、資金不足に至る時期というのが令和16年度から12年度まで早まる見通しとなります。これに加えて、基本水量等の見直しを行ったとした場合、この資金不足に至る時期というのは、さらに早まって11年度となりまして、ビジョン最終年度である10年度における資金額は約2億円まで下がる見通しとなります。

また、下水道事業では、コロナ減収はありますけれども、過去の大規模な施設整備等を行った際に借入れをした企業債の償還というのが終了する時期を迎えておりまして、借入れの元金不足の償還の負担は徐々に軽くなることなどから、当面、資金不足には至らない見通しではありますが、こちらもビジョン最終年度の資金額は約5億円に下がりまして、さらに基本水量等の見直しを行った場合、最終年度資金額が約4億円まで下がる見通しとなります。

最後に、「4 現状の判断及び今後の進め方」についてですけれども、現状、新型コロナウイルスの状況は落ち着いている状況で、国内の観光客も戻ってきているのかという状況でございますが、それが水道、下水道の収益の回復傾向には、まだ表れてきていないという状況であります。新しい変異株の話などもありまして、インバウンド需要の回復というのは、しばらくは見込めないというような感じで先行きが不透明であるということと、資金の見通しとしましても、引下げ改定ということで踏み切れるような状況ではないということで、引き続き状況を注視しているところでございます。

#### ○委員長

次に、今定例会において付託された案件について説明願います。

「議案第5号について」

#### ○（建設）建築指導課長

議案第5号小樽市手数料条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

資料を御覧ください。

「1 改正要旨」ですけれども、今回の改正は、長期優良住宅の普及の促進に関する法律等の一部改正（令和3年5月28日公布、令和4年2月20日施行等）に伴い、長期優良住宅建築等計画認定申請に係る手数料の統一化を図るとともに、長期優良住宅の容積率の特例許可申請手数料の新設等を行うほか、所要の改正を行うものです。

「2 主な改正内容」ですけれども、手数料条例の別表の122号の2は、新築の際の長期優良住宅建築等計画認定の申請手数料ですが、従来は民間機関が行う長期優良住宅の長期使用構造等の技術的審査と住宅品質確保の促進等に関する法律、いわゆる品確法に基づく住宅性能評価の審査の手続が別々にありましたけれども、今回の法改正によって、住宅性能評価の審査でも長期使用構造等の確認を併せて行うことが可能となったため、手数料を統一化するものです。

別表122号の3は、認定を受けた計画の変更認定申請手数料です。122号の2と同様に、手数料を統一化すること。また、今回の法改正で、分譲マンションのような共同住宅で管理組合が設立された際に、管理組合の管理者等が一括して認定を受けることができるよう改正されたことから、管理者等を追加するものです。

別表の122号の4は、分譲マンションのようなケースで購入者が決定した場合の変更認定申請です。122号の3と同様、管理者等を追加するものです。

別表第122号の5の2は、容積率の特例許可申請手数料の新設です。例えば、長期優良住宅の基準を満たしたマンションの建築計画において、一定の公開空地を設けることなど必要条件を満たすと、容積率の割増しが可能となる制度が創設されたことから、その許可申請手数料を新設するものです。

このほかに、法改正に伴う引用条項の変更や文言の整理など、所要の改正がございます。

「3 施行期日」につきましては、法の施行日に合わせ、令和4年2月20日からと考えております。

#### ○委員長

「議案第8号について」

#### ○（建設）用地管理課長

議案第8号小樽市道路占用条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

まず1点目としまして、道路法の一部改正に伴いまして、自動運行補助施設が追加されたことにより、この施設に関わる道路占用料を新設してございます。

2点目として、道路占用料につきましては、現在、本市以外の道内主要都市は全て道路法施行令に準じている中で、本市におきましても、占有者から、道路法施行令に準じた価格改定の要望があったことから、本市単価につきましても、財政的影響を考慮した上で、令和2年度から5年度までの4年間で段階的に調整を行いながら、道路法施行令に準じた単価に改定するものであり、今回は4年度分の改定を行うものでございます。

#### ○委員長

「議案第9号について」

#### ○（建設）建設課長

議案第9号小樽市道路の構造の技術的基準等を定める条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

まず1点目といたしまして、道路構造令の一部改定に伴い、歩行者が安心して通行し、及び滞留できるにぎわいのある道路空間を整備するために指定する歩行者利便増進道路の構造基準を新設しております。これは歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために十分な有効幅員を確保できることなどの指定要件を満たす場合に、歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設けることにより、オープンカフェや露店などの設置に係る道路占用許可基準を緩和する制度になります。

2点目といたしまして、交通事故の防止を図るために必要がある場合に設ける横断歩道橋、柵などの交通安全施設の種類の自動運行補助施設を追加するものです。

#### ○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、共産党、公明党、立憲・市民連合、前田清貴委員の順といたします。

---

#### ○須貝委員

#### ◎水道事業のBCPについて

まず、水道事業のBCPの件です。

これは、私が、最初に読んだときもファーストインプレッションでこれが頭をよぎったのですけれども、各班に分かれて参集すると、第1、第2、第3非常配備の参集のメンバーは、28人、67人、80人というような報告ありま

した。まず、参集する場合の参集方法とか、参集の時間、どれくらいまでというのは検討されていますでしょうか。

○（水道）佐治主幹

この第1～第3非常配備の参集ですが、これは小樽市地域防災計画に沿った内容となっております、特に、参集する方法としましては、徒歩を考えております。

それで、参集時間等については、特に検討は今のところしておりません。

○須貝委員

徒歩を想定しているということですね。そうでなければ、多分これはBCPにならないと思うのです。

第1非常配備の参集メンバー28人というのは、徒歩で、例えば30分以内に参集できるという、住居を想定して人選されているのでしょうか。

○（水道）佐治主幹

これは先ほども申し上げましたとおり、小樽市地域防災計画にのっとり第1から第3まで非常配備の人員を選定しております、特に第1非常配備は、管理職が主なメンバーとなっております、特に30分以内で水道局に来られる、もしくは水道の拠点に来られるというようなことは考慮しておりません。

○須貝委員

ちなみに、第1、第2、第3とありますけれども、第1非常配備と第2非常配備のタイムラグと申しますか、それから、第2非常配備と第3非常配備の間はどれぐらいを規定しているか。

○（水道）佐治主幹

第1非常配備と第2非常配備のタイムラグということなのですが、これは特に想定しておりません。起きた事象ですね、お配りしています資料の2ページの上段にあるのですが、第1非常配備ですと、主に震度4の地震が市内で観測された場合。第2非常配備ですと、震度5強・弱の地震が観測された場合などのように、観測された事象、起きた事象によってくるということで、これは時間経過で第1、第2というような分け方をしているものから、そのような想定はしておりません。

○須貝委員

これは水道局に限らず、小樽市全体がそうなっているのかとなれば、これは絵に描いた餅になる可能性大ですよ、ね。

想定していないということなのですが、それでは、今こういう指摘もあったし、純粋に考えれば、やはりこれは考えなければ駄目ですよ、ね。これを勘案して、いつどのような人選なりBCPを更新するというか、そういうようなお考えはありますか。

○（水道）佐治主幹

これは小樽市全体にも関わることでありますので、この場では、いつやるということは言えませんが、水道局のBCPに限りましては、これはつくったばかりですので、今後、参集訓練などを小樽市水道局独自でやってみて、そのときの時間や問題点を洗い出すとともに、本来、災害対策室が主につくっている業務継続計画ですので、災害対策室にも、こういうような意見が出たのだけれども何とかできないか等を相談してまいりたいと考えております。

○須貝委員

水道は、もう御存じのように、命を守る基本的なインフラ中のインフラですので、非常に重要だと思っております。少し質問をしましたが、私、怖いなど、よく言われているのは、この水源に何か異物が混入すること、これも今言われますよ、ね。水源の確保、安全性の確保という話もありますけれども、そういうことを考えたときに、やはり水道のBCPというのは、非常に重要です。なので、やはり第1、第2、第3非常配備、ここまでBCPを決めたのですから、管理職を中心におっしゃっていただきましたけれども、やはり現実的に第1非常配備の参集できる方々を人選していかなければならない。異動によってはメンバーも変わるわけですから、そういった備えをしっかりと

りやっていたきたい。初期対応の遅れ、それから初期の判断の間違いが後にすごく大きい影響を与えますので、ぜひここをお願いしたいということで、お話ししています。水道局長、何か答弁あれば。

○水道局長

須貝委員から、BCPの要望について御意見いただきましたけれども、今、このBCPは定めたばかりということで、これから我々は、その運用をしていくという状況であります。これを定めて終わりという状況ではございません。おっしゃるとおり、これから始まるという状況にありますので、これにつきましては、先ほど主幹からも答弁させていただきましたが、訓練等実施する中で、問題点についても明らかにしながら、よりよいBCP。我々の業務は、ライフラインである水道、下水道を不断なく運用するということが我々の責務でございますし、それができるよう努めてまいりたいと考えています。

○須貝委員

◎相続土地国庫帰属制度について

次に、相続土地国庫帰属制度というものが2023年4月くらいから運用開始されるのではないかとということで、新聞にも春頃出ておりましたように記憶しています。この制度については、私、大いに注目しているところであります。

まず、この制度について、少し御説明いただけますか。

○（建設）木村主幹

相続土地国庫帰属制度の内容でございますが、相続等により土地の所有権を取得した者が法務大臣の承認を受けて、その土地の所有権を国庫に帰属させることができる制度であるというふうに承知しております。

○須貝委員

少し、今のは簡単過ぎなのですけれども、この制度を利用できる条件というのがあると思うのです。その辺についてはいかがですか。

○（建設）木村主幹

この土地の帰属できる条件でございますけれども、今後、省令等が定まってきましたら、詳細が明らかになってきますが、現時点において、10項目くらいあるというふうに聞いてございます。例えば、土地の上に建物がなくてとか、近隣とのトラブルがないこと、境界等がはっきりしていることなど、10項目くらい設けられる予定だと聞いてございますが、今後の省令等で明らかになっていくものと思われま。

○須貝委員

分かりました。

この後の質問の前段なので、少しこういう聞き方をしたのですけれども、今示されている中では、これは利用するのに非常にハードルがすごく高いなというふうに言われているようです。今御説明があったように、建物がなくて。だから、更地にしないと駄目だとか、10年間の管理費用を払うのだとかいうことがあって、非常にいい制度ではあるのだけれども、実際にこれが運用されたらどうなのだろう。これを利用する人が出てくるだろうかというように厳しいハードルがあるような感じはしています。

それで、よく言われますけれども、相続を放棄ということがありますが、相続放棄と相続土地国庫帰属制度の違いはどのように考えていますか。

○（建設）木村主幹

違いでございますが、相続放棄は民法上の概念でありまして、相続人が被相続人の財産に対する相続権の一切を放棄する制度であるのに対し、相続土地国庫帰属制度は、相続または遺贈により土地を取得した所有者が、その土地の所有権を国庫に帰属させる制度であります。これまでは土地などの不動産のみを放棄したい場合でも、全ての財産を放棄する必要がありましたが、この国庫帰属制度の制定によりまして、土地のみの放棄が可能になったこと

で選択肢が広がったものというふうに理解しております。

○須貝委員

ということで、今後相続土地国庫帰属制度が制定されてから、この制度と、それから相続放棄と、いろいろ考える方々が増えてくるのかというふうに思っています。

もう一つ、これに付随して、これも、この後なるだろうというふうに言われています、ランドバンク制度というのがあると思うのですが、これについて少し説明していただけますか。

○（建設）木村主幹

ランドバンク制度でございますが、人口減少に伴って増え続ける空き家や空き地の解消を図るために、適正な管理や有効活用に取り組む団体がランドバンクでありまして、主にNPO法人などが担い手になり、地域の空き家情報の収集や相談会などを行っているというふうに承知しております。

○須貝委員

では、ランドバンクに認定された団体に対するメリットというか税制的な優遇とか、そういうようなものはどのようなものがありますか。

○（建設）木村主幹

大変申し訳ないのですけれども……

（「分からない。」と呼ぶ者あり）

はい。

○須貝委員

分かりました。結構です。

税制的に優遇されたりとかがなければ、この制度もなかなかうまく運用できないというふうには思っております。

それで、これらの法律というのは、この後もお話ししますが、空き家・空き地バンクの対策に、多分、今後直結してくる法なのだろうというふうに思っています。特に、今あったランドバンク制度ですね。私は、有効な対策の一つになるのかというふうに読んでいました。これもまだ2年後か、先の話ですけれども、しっかりとこれに対応できるような準備をお願いしたいなということを思っております。ぜひよろしく願いいたします。

◎第2次小樽市空家等対策計画について

それで、第2次小樽市空家等対策計画について、話を変えさせていただきます。これは先ほど御説明いただきました。私も第3回定例会の建設常任委員会で、この空き家についてやらせていただきましたので、非常に一生懸命勉強させていただいたところです。前回の計画に比べて非常に見やすく、分かりやすく、よく分析もされているなどというふうに、第一印象では見ておりました。いろいろ、この後パブリックコメント等を取って、きちんとしたものにしていくということで御説明がありましたけれども、その前に、私から少し、幾つか指摘をさせていただきたいなというふうに思っています。

具体的には、最初に概要版があります。それで、概要版のところですぐに気になりましたのが、成果指標の設定というものがございまして、非常に意欲的にアグレッシブに目標設定しているなというところと、少しディフェンシブというかネガティブな目標設定だなというふうに思っているところがあるのです。

まず、一番足りないのは、空き家・空き地バンクの目標登録件数が設定されていない。これは決定的に足りないのではないかとこのように思っていたのですけれども、これについていかがですか。

○（建設）木村主幹

第1次小樽市空家等対策計画では、空き家・空き地バンクの登録件数が成果指標となっております。しかしながら、登録件数は、現在までで4件と、目標100件の4%しか達成しておりません。今後は、登録件数の増加に向けて、国や北海道などとの連携や、不動産業者を介しない場合でも登録を許容するなど、登録件数の増加に努めてま

いりますが、不動産業者が一定数存在し、不動産の流通が一定程度図られている他の自治体でも、空き家・空き地バンクの登録件数は、本市同様、伸びていない状況を考慮すると、空き家・空き地バンクだけにこだわらず、市の関わりにより利活用された件数を目標としたものであります。

○須貝委員

第1次小樽市空き家等対策計画との現実を見て、少し現実的な数値を入れたというのは、御説明がありましたように、それも分からないでもないのですが。この後のなんですけれども、空き家・空き地バンク制度の計画を設定する目的というのは何ですか。

○（建設）木村主幹

策定の目的ですけれども、今後も人口減少や少子高齢化などの進展に伴い、空き家等が増加していくことが見込まれていることから、引き続き、空き家等対策を総合的かつ計画的に実施していくとともに、市民へ空き家等対策に関する理解を深めてもらうためであります。

○須貝委員

計画案にもそのように書かれています。根源的なところで、私、前回の第3回定例会のときも言ったと思うのですけれども、私が思うには、この空き家・空き地バンクの最終的な目的というのは、空き家・空き地の周りに住んでいる方々の不安の解消であったり、空き家・空き地を解消することによって地域が活性化することが最終的な目標であるのではないかと思いますのですけれども、いかがですか。

○（建設）木村主幹

空き家対策の目的というか、最終的な着地点でございますが、今、須貝委員がおっしゃられたように、よく小樽市空き家等対策会議でも議論になりますけれども、空き家が全て壊されたならば空き家対策としていいのかというふうに、歯抜けの状態がいいのかとなりますと、これもまた違うのかと。やはり、空き家とうまく付き合っていくながら、空き家を活用していただく方には活用していただく。もしくは自分で使うという方もいらっしゃると思うのですけれども、そういった利用されて初めて大きな空き家対策といいますか、町並みが形成されていくのだというふうに思っておりますので、そういった部分を意識しながら対策を進めていきたいと考えております。

○須貝委員

ということであれば、やはりその成約件数のことで、また後で議論させていただきたいと思います。やはり、目標には、空き家・空き地バンクの登録件数はもう、この10年間ですごく少なかったのです。でも、先ほど全国的にも厳しい自治体が多いというお話ありましたけれども、それと逆で、全国的にはすごくうまく、小樽市よりもずっと小さい自治体でもうまくやっているところがすごくありまして、私も事例を前回紹介させていただいたと思うのです。北海道でも例えば東川町であったりとか、深川市であるとか、そのようなところでも、もっともっと多い登録がされて成約されています。

そういう現状を、目的が何であるかということを考えてときには、この素案の最初に登録の目標件数が設定されていないというのは、私はやはり、少し物足りないなと思うのですが、もう一度。しつこいようですが。

○（建設）木村主幹

空き家・空き地バンクが進んでいるまちとして、今幾つか例を挙げて説明をされましたけれども、私も空き家・空き地バンクをここ1年ぐらいで大分調べたのですが、道内の中で主要10都市と言われているところをみんな調べたのですけれども、市独自で空き家・空き地バンクを持っているのは小樽市だけでございます。なぜ持っていないのかといいますと、いろいろ勉強していきますと、不動産業者が一定数いるところについては、不動産業者が仲介業務を担っているということで、不動産が一定程度流通されているからバンクの必要性が薄いというような。一方、先ほど例に挙げられた、例えば東川町ですとか、その地区内に不動産業者が少ない場合については、どうしても物件を売ろうとしたときには、公開する場を設けなければ当然売れませんので、不動産業者が少ない中で、そういつ

た場を空き家・空き地バンクに求めるというような状況で、それだけではないかもしれませんが、そういった状況もあるというふうに理解しております。

ただ、空き家・空き地バンクの登録件数の増加というのは、やはり必要なことではあると思いますので、それに向けて検討してまいりたいと考えております。

#### ○須貝委員

分かりました。言いたいことはありますけれども、ここで取めます。

それで、もう少し計画について幾つか指摘させてください。

2ページ目に計画の位置付けということで、本市のいろいろなほかの計画等とのリンクが書かれています。この中に、いわゆる立地適正化計画、それからコンパクトシティというような計画は、ここには載っていないのですが、これについても関連性は、私、あるのではないかと思うのですが、いかがですか。

#### ○（建設）木村主幹

計画の中の立地適正化計画との関連というお話でございますが、概要版ではなくて、計画素案の2ページにございまして。

（「その2ページです。」と呼ぶ者あり）

位置付けの中の8行目ですか、「さらに」というところなのですけども、「現在策定中の「小樽市立地適正化計画」は、人口減少局面における持続可能な都市構造の実現を目指すもので、特に居住誘導区域の設定は空き家等対策に大きな影響を与えることから、同計画との緊密な連携を図り必要に応じて第2次計画の不断の見直しと改善を行います。」というふうに記載させていただいております。

#### ○須貝委員

分かりました。では、きちんと考えているということですね。

まさしくこのところで、先ほど提起させていただいた法律です、国庫の帰属制度とランドバンク制度。このようなところも密接に関係してくるのかな。先ほどお答えの中で、全部潰してしまっているのか、スポンジ状態になっているのかというお話ありましたよね。このようなものも含めて、やはりそういう制度も使いながら、小樽市の中心市街地をどうやって活性化していくのかと、空き家対策をしていくのかということが、今後考えられていかなければならないと思いますので、ぜひ先ほどの法案も含めて、これは5年間の計画ですから、そういうことを視野に、少しお考えいただきたいというふうな問題提起をお願いします。

8ページに地区別の空き家率というのが出ています。これで一番空き家率が高いのは、塩谷5.6%、高島5.6%というふうに出ております。ちなみにですけども、銭函2.6%とあるのですが、これは前回指摘させていただいたとおり、移住を考えたとき、小樽市の一番の強みは、やはり海なのですよ。だから、そういう意味から考えれば、この地区は、間違いなく移住を考えている、外から小樽市を見て、海の見えるところに住みたいと思ったときには、私は、これは宝の山になる可能性が非常にあるというふうに思っています。ぜひ、そこら辺をまたお考えいただいて、この地区での登録推進をぜひお願いしたいというふうに思っているところなのですが、いかがですか。少しコメントは難しいかもしれない。

#### ○（建設）木村主幹

具体的に銭函地区というふうなお話の中で、具体的な地区名が出ましたけれども。やはり、空き家率を見ていきますと、どうしても、北西部地区といたしまして、塩谷・高島地区は、どうしても空き家率が高い。やはり、札幌市に近い、もしくは利便性の面で、例えば土地の高低差ですとか、そういった面で、やはり朝里・銭函地区は低い状況でありまして。これは今回、令和2年度の調査結果を載せてございますけれども、平成27年度、5年前にも同様の調査を行っております、空き家率は若干違いますが、傾向としては、同様の傾向となっております。

先ほども言いましたが、誘導していく、使っていただくような施策を講じていきますけれども、銭函地区だけに



特化してというわけにはなかなかいきませんが、利便性のいい地区、もしくは海に近い地区というのは人気があるというのは理解していますので、そういったことも踏まえながら、今後そういう地区に誘導を図ってまいりたいというふうに考えてございます。

#### ○須貝委員

今の時代は、もうキーワードとして、テレワーク、リモートワークというのはよく言われますよね。多少利便性は、例えば新光だったら札幌市に40分で行くところが、塩谷だったら1時間少し超えるとなっても、今の時代は、もしかしたら、そこに住みたい方々にとってみれば大きな障害にはならないのかというふうに、私は思っています。

いろいろお話ししましたが、これで最後にしたいのですが、どうも見ていると、ここまでは小樽市の空き家・空き地バンクというのは、不動産会社の方々に御協力をいただいて、仲介をいただいて、この制度自体を考えたのですよね。だからこそ優良物件でなければ、不動産会社の方々が扱ってくれない可能性が高い。なので、一応、優良物件だけをターゲットにしてやっているということなのです。

私が前回紹介しましたように、ゼロ円物件も登録している自治体もあるわけです。これは私の娘の話ですが、私の娘は今、山梨にいます。古民家を買いました。安い値段で。それを自分たちでリフォームして住む。これもやはり、今の時代なのかかもしれないのです。こういうことを考えると、私は、今の御協力いただいている不動産会社の方々と一緒に取り組む事業だと。

それから、もう少し、不良物件だけでも、そういう安価なものところについては、やはり小樽市がイニシアティブを取って、この制度を推進していくということも必要なのかなと。その覚悟があれば、登録目標件数も大きくなるし、そして、一生懸命推進をしてやると。そうしたら、いい成果が出るのではないかと。これは移住政策として私は、かなりいい方法の一つだと。小樽市の市民の方が最初に言うのは移住政策で、空き家・空き地をもう少しうまく使えないのかと。これは、ほぼみんな思っていることなのです。ということで、少し私の思いを言わせていただいたのですが、これについて見解をいただきたいと思います。

#### ○（建設）木村主幹

今後の空き家施策について、大きいところからお話をいただきました。まさに須貝委員がおっしゃっていることは、そのとおりだというふうに思います。先ほども言いましたけれども、優良物件については不動産業者が、本市の場合は、一定程度存在していますので、ある程度、流通が図られているという中では、今おっしゃいますように、例えば、ただでもいいから寄附したいという方などが結構いらっしゃいます。こういった方を何とか、先ほども少し説明の中で空き家・空き地バンクに一定の価値がなくても登録できるような、それを望んでいる方も、買手もいらっしゃいますので、その辺は何か今後は、この第2次小樽市空き家等対策計画で少しでも件数を増やしていけるように取り組んでまいりたいというふうに考えております。

#### ○須貝委員

##### ◎除排雪懇談会について

除排雪懇談会について、少しお話を伺いたいと思います。

私も今回、3か所、参加させていただきました。住民に対して丁寧な説明をというお話をよくいただくのですが、私は、今回の説明会はすごく丁寧だったなというふうに思っています。3部構成がよかったです。VTRを見て説明をして、それから個別の相談になるということで、すごくよかったなと私は思っています。よく課長、御努力されてすごくよかったと思います。

まず開催の回数と参加人数、それから、主な意見と、それを踏まえた検討項目というところで、少し一括してお答えいただけますか。

#### ○（建設）維持課長

11月に開催させていただきました第2回除雪懇談会につきましてですが、市役所別館の第2委員会室で合

計7回開催させていただきました。参加者の人数につきまして、町内会の皆様などで合計59名の御出席をいただいたところでございます。

この中に寄せられた主な御意見等につきましてですけれども、まず主要な通学路などでの除排雪の御要望、生活道路の除雪後の置き雪に関する御要望、また、道路への雪出しの注意に関する御要望などをいただいたところでございます。

その検討についてでございますけれども、まず除排雪の強化の御要望につきましては、道路状況を確認し、適切なタイミングでの作業に心がける旨をお答えさせていただいたところでございます。また、道路の除雪後に発生する置き雪に関する御要望につきましては、基本的に各御家庭でその処理をお願いしているところではございませんけれども、雪下ろし場などの活用により軽減できる場合もある旨をお答えさせていただいたところでございます。また、道路への雪出しにつきましても、警察と連携しながら対応を検討したい旨、懇談会の中でお答えをさせていただいたところでございます。

#### ○須貝委員

59名というお話でしたけれども、私、今回、回数の割に非常に参加人数が少なかったなというふうに思っているのですが、これについては、何が理由とか把握されていますか。

#### ○（建設）維持課長

参加者の人数でございますけれども、従前、市内9会場で開催させていただいたところだったのですが、新型コロナウイルス感染症の関係で、いわゆる3密を回避するという目的から、収容人数の大きい市役所第2委員会室で開催をさせていただいたところでございます。参加された人数が少なかったというのは、3密の回避を目的に市役所会場で開催させていただいたことが要因ではないかというふうに考えています。

#### ○須貝委員

ロードヒーティングの部分停止の御説明もきちんとされたと思います。それで、この反応といいますか、参加者の方々の受入れはどのような感じでしたか。

#### ○（建設）維持課長

ロードヒーティング部分停止の試行に関する参加者からの御意見ということでございますけれども、当該除雪懇談会でロードヒーティング部分停止の試行箇所につきましても個別に御説明をしたところでございますが、参加された方からは、削減効果に関する御質問ですとか、詳細な位置、どこを試行するのだというような御質問をいただいたところではございません。

#### ○須貝委員

分かりました。

#### ◎除雪車の運行管理システムについて

それでは、少し変わるのでございますけれども、除雪車の今、運行管理システム、ナビゲーションシステムとかロケーションシステムというのがあると思うのですが、まず、このシステムについて、どんなものなのか説明していただけますか。

#### ○（建設）維持課長

御質問の除雪車の運行管理システムでございますけれども、これは様々なシステムが今あるところではございますが、除雪車にスマートフォンですとかGPS端末を積んで位置情報を記録して、作業日報ですとか、そういった作業の自動集計をするというようなシステムが一般的なのかということでは考えているところでございます。

#### ○須貝委員

ロケーションシステムは、私は、バスロケーションシステムを最初想定して、除雪車が今ここにいますということが市民の方に分かれば、もしかしたら、市民の方々に非常に透明、正大な除排雪の状況をお知らせすることがで

きるのかと。その考え方、その反面も多分あるような気もするのですけれども。このようなことを考えております。

メリット、デメリット、読むといろいろあるのですが、このシステムを今導入している自治体というのは、道内でどこがあるのですか。

○（建設）維持課長

除雪車の運行管理システムを導入している自治体なのではございますけれども、全て調べ切れているわけではないのですが、小樽市も参加している11市町維持除雪担当者会議というのがあるのですけれども、こちらに参加する市町にお聞きしたところ、札幌市と千歳市、恵庭市が運行管理システム自体を導入しているというふうにはお聞きしているところでございます。

○須貝委員

ちなみにこのシステムの導入の経費というのは、どれぐらいかかるものですか。

○（建設）維持課長

システムの導入の経費でございますけれども、先ほど申し上げたとおり、そのシステムの違いや、いろいろなものによって変わりますが、一概に申し上げられないのですけれども、一般的に、今うちで想定しているといえますか、検討している中では、導入に係る経費としてはおおむね2,000万円程度というふうなところでは考えているのですが、その他、付随するシステムとか、そういったもので値段というのは変わるというふうに考えているところでございます。

○須貝委員

今、少しお話がありましたけれども、これは今後、小樽市も研究して導入する可能性があるのか。少しそれだけお答えください。

○（建設）維持課長

除雪支援互換システムの導入についてでございますけれども、令和2年12月に策定いたしました小樽市雪対策基本計画においても、そのICTの導入を検討しているということでございます。現在、様々なシステムが開発されている状況の中で、そのメリットですとか、委員がおっしゃられたデメリット、また費用対効果を見極めた上で、その導入の可否について検討してまいりたいというふうなところでございます。

○須貝委員

分かりました。

◎並行在来線について

それでは、JR北海道の並行在来線の件を質問させていただきたいと思っております。

私は、前回も少しお話しさせていただきましたけれども、この意見交換会で3か所、それから余市町での説明会、勉強会に参加させていただき、あとは余市町の町議会議員からも、今いろいろなオファーがありますし、それから、こういう勉強会を通じて、専門家の方々、株式会社トーニチコンサルタントの方々とは大分意見交換をする機会があって、改めて第3回定例会からの期間、勉強させていただきました。

それで、少し幾つか、まだ時間があるようですので、議論したいなというふうに思っているところです。

先ほどの説明にもあったのですけれども、まず本市が結論を出すタイムリミットと申しますか、これはどのように考えられていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

このタイムリミットは明確には定めておりませんが、北海道新幹線並行在来線対策協議会のスケジュールとして、令和4年度の早期に地域交通の確保方策を決定するというスケジュールがありますので、本市の結論としても、来年の早いうちには出す必要があるだろうと考えております。

○須貝委員

あれを見ますと、第12回ブロック会議というのがそうかと思って見ているけれども、大体その辺でよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

そのとおりでございます。

○須貝委員

今回、あれからいろいろかなり勉強させていただいて、やはり熱感でいいますと、余市町の方々の残していただきたいという熱感はずいなというふうに感じております。一方、小樽市の説明会に行かせていただいて、意見交換会に出ていただいている方々は、もちろん御興味があって、せっば詰まって出ていただいているので、真剣ではいらっしゃるのですが、それ以外の方々、意外と私、この間も蘭島とか、駅に近い方々にお話を伺ってきたのです。やはり、熱感的には少し、いろいろな意見があるなというふうに思っています。また、バスの利便性が高まるのであれば、やはりそれはそれでいいのかというふうなお声もあって。

今回、初めて分かったのですが、蘭島の方々の生活圏というのは、小樽市に来るといふ方と余市町に行くといふ方と両方あるのです。これも考えると、本当にJRを必要としている方はいるなというふうに思っています。

これをどうするのがいいのかというふうな考えたときに、前回は指摘させていただきましたけれども、初期投資、やはりあまりにも重い。これをもう少しスリムにできれば、市の負担も少し軽くなって、可能性が少し現実味が出てくるのか、高まるのかというふうに思っています。

その中で幾つか指摘がある中で、特に人件費なのですが、この人件費を算定した根拠というのは、どういうオペレーションをするために何人必要で、これぐらいの人件費がかかるというふうな算定されたのか説明していただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まず、御質問の初期投資の中でということだったので、初期投資の中では、開業準備費という中に人件費が含まれております。これが開業準備費、長万部一小樽間は13.4億円なのですが、そのうち人件費は公表資料には内訳が出ていないのですが、11.8億円となっております。

そして、余市一小樽間は開業準備費6.1億円のうち、人件費は4.5億円となっております。これは根拠というのが、株式会社トーニチコンサルタントが設定した数字になるのですが、並行在来線の先行事例である肥薩おれんじ鉄道というのがありまして、そこで出している計画値に基づいて算出したということで聞いております。

人件費が影響する大きなところは、どちらかというとも単年度収支の部分なのですが、これは長万部一小樽間は12.8億円、この根拠としましては、人件費の単価は道南いさりび鉄道の数字を基にしまして512万1,000円が単価です。それ掛ける250人、それで12.8億円となっております。

余市一小樽間の単年度収支における人件費は4.2億円でして、これは同じく512万1,000円掛ける80人というのが根拠というふうになっております。

○須貝委員

最後、80人というお話がありましたけれども、これは色々な会議でこの人数が出ているのですが、当初100名でスタートされて、実際は余市一小樽間を第三セクターで動かすとして、この80人という人数は、実際に必要だというふうな考えられている人数でしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この人数は、並行在来線の先行事例の第三セクター鉄道ですとか、JRから情報を聞いてつくった数字だというふうな聞いておりまして、いずれも経費節減に努めているはずですので、これはそういった数字を採用するというのは過大なものではないのかというふうには認識しております。

## ○須貝委員

少しこの後、初期投資についてはいろいろあって、それから、車両とか施設については、リース契約ができないとか、いろいろなお話を少し聞きたいなというふうに思っていたのです。私が考えるには、この後いろいろ検討されると思うのですが、考えるには、まず実情に近い初期投資をもう一回、私は計算すべきではないのかというふうに思っています。

前回は幾つかお話しさせていただきましたが、国からの、例えば施設とか車両に対する元利償還金の交付税措置とかもあるみたいですし、こういうものも組み入れた形で初期投資をもう一回考える。そして、リース契約によって期限を切って試行運転してみて、そして、もう一回、数年後に再判断するというようなことも、案としてはあってもいいのかというふうに思っていると。

いずれにしても、これは、やはり迫市長と齊藤町長の対談によって、どのような判断がなされるのかというのが鍵なのだろうというふうには思っています。可能性として、こんな案があるよ、こんな考えがあるよということとはぜひ挙げていただいて、お願いしたいというふうに思います。

## ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今、いろいろ御提案いただきました。まず財政措置に関してですけれども、あくまで今お示ししているのは第三セクター鉄道会社の収支ということで、地方自治体に入る交付税措置ですとか、そういったものは算入していないのですけれども、判断するに当たっては、自治体の支出負担といえますか、そういうところも考慮に入れる必要があるというふうな考えであります。

あと、リース契約という話も伺ったのですが、少しこれは北海道新幹線並行在来線対策協議会として実際に検討したわけではないので、これができるのかどうかというのは、なかなか判断がつかないところではあるのですけれども、JR北海道から施設なりを賃借してというようなことかと思うのですが、経営分離という大原則がありますので、施設、資産に関しても、JR北海道は手放す、譲渡するというのが基本なのかと考えておまして、なかなかその辺も難しいのかというふうには考えております。

また、試行としてやるというにしても、例えば、JR北海道から施設や人を借りて、駄目だったらやはりやめるというようなのは、なかなか難しいのかと。担当の認識としては、そのように考えておりますけれども、協議会の事務局を務めています北海道にも、このような御提案があったということはお伝えしたいというふうに思います。

## ○須貝委員

分かりました。

これはあのような会議に出ると出る言葉なのですけれども、もともとは国鉄からJR北海道はただで譲渡したと。それを自分たちが経営をやめるときに売るという考えは、いかがなものかと。やはりこれは出ますよね。であれば、少し期間を区切ってリースしてということもできないのだろうか。私、こういう意見が出ているのも聞いて、やはりそういう考え方もあるのだな。これは交渉も大変でしょうけれども、ぜひ、こういう考え方があることを検討いただきたいと思います。よろしくお願いします。

## ○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

共産党に移します。

---

## ○小貫委員

### ◎議案第8号小樽市道路占用条例の一部を改正する条例案について

まず、議案第8号から行かせていただきます。占用料です。

この問題は、昨年も取り上げましたけれども、平成30年度と来年度の見込みを比較してお答えください。

○（建設）用地管理課長

まず、平成30年度の道路占用料の額になりますけれども、7,742万5,000円となっております。令和4年度の見込額につきましては、4,491万9,000円となります。平成30年度と令和4年度の差額につきましては3,250万6,000円となります。

○小貫委員

それに、さらに令和元年度の小樽駅前広場分の減額も含めるとどのぐらいの差額になるのですか。

○（建設）用地管理課長

今、委員からお話ありました、小樽駅前広場の占用料の額につきましても、今の額の中には含まれている形です。  
（「単年の分も。」と呼ぶ者あり）

はい。

○小貫委員

過去にもこれは言ってきたのですが、占用料を決めるのは自治体だと。毎年度、下げるといふ条例を出してきているのですね。なぜこういうふうに毎年度、条例を改正するという手法を選択したのか。この理由を説明してください。

○（建設）用地管理課長

最初の年度の条例改正を行うに当たりまして、庁内で協議を行った結果、金額を増額する場合は、激変緩和措置として段階的な金額の引上げを附則に規定できますけれども、金額を減額する場合は、激変緩和措置に当たらず、附則に規定するのは適切ではないと判断したこと。さらに、道路占用料につきましては、道路法の施行令に準じた金額に段階的に調整しているところではございますけれども、現在、道路法施行令は3年ごとに見直されていることから、その状況を見ながら、毎年、占用料の金額を適切に判断する必要があるため、毎年度の条例改正を行っているところでございます。

○小貫委員

当初の計画は決めたけれども、毎年度ストップすることも可能だと、ある意味。だから、3,200万円もの歳入が減少するのだから、やはり見直しはやめるべきではないかと思うのですが、いかがですか。

○（建設）用地管理課長

先ほどの条例の説明でも少しお話しさせていただいたのですが、道路占用料の改定につきましては、本市を除く道内10万人都市では全て、道路法の施行令に準じて平成20年度以降に改定を行っている状況でありまして、本市でも、やはり改定が必要だというふうには考えているところでございます。

○小貫委員

小樽市の土地というのは狭くて山坂も多いところですから、そういうところの狭い道をさらに狭くする占用については、一定の占用料を取っていいのではないかと私は思います。

◎議案第9号小樽市道路の構造の技術的基準等を定める条例の一部を改正する条例案について

次に、議案第9号についてです。

歩行者利便増進道路の基準を新設するということですが、まず歩行者利便増進道路の指定というのは、どこが行うことになるのですか。

○（建設）建設課長

歩行者利便増進道路の指定につきましては、道路管理者が行うこととなっております。

○小貫委員

それでは、歩行者利便増進施設はどこが整備するのか御説明をお願いします。

○（建設）建設課長

看板や購買施設などの歩行者利便増進施設などにつきましては、それを占有する者が整備することとなります。

○小貫委員

占有する者が整備することなのですが、誰が占有することができるのか、御説明をお願いします。

○（建設）用地管理課長

基本的には、どなたでも占有できるということにはなってございます。

○小貫委員

それで、これは公募することになると思うのですがけれども、公募指針というのはどうなっているのかお答えください。

○（建設）用地管理課長

この制度につきましては、公募制度も使うことはできるのですがけれども、使わなくてもできますので、まだ公募指針を策定するかどうかについては決まってございません。

○小貫委員

法的には、例えば地域外の大手の民間開発事業者が公募してきて、そこが参加するということは、法的には可能なのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

制度的には可能でございます。

○小貫委員

公募指針はこれからということなので法的な話を聞きますけれども、法律上、歩行者増進施設を設置するのに住民との協議というのが必要だというふうに書かれているのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

歩行者利便増進施設を占有するときに、住民合意といいますか、その前に、歩行者利便増進道路を指定して、その中で歩行者の通行とか支障のない部分に対して歩行者利便誘導区域を指定した中に、歩行者利便増進施設というのは設置されるようになるのですがけれども、その指定をするために、当然、周辺の住民合意とかを得る必要がありますので、その区域の中でやっていただくという形になるかと思えます。

○小貫委員

それは法律でも明文化されているということですか。

○（建設）用地管理課長

法律には、その内容については明文化されてございません。

○小貫委員

◎北海道新幹線工事に伴うトンネル掘削による残土について

次に行きます。新幹線の問題です。

まず、今のトンネル掘削の残土処理の状況について説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

小樽市内においてですがけれども、現在、受入地が2か所、受入候補地が4か所となっております。そのうち受入地につきましては、塩谷4丁目の民有地では、受入れ予定量が約18万立方メートルでございまして、それに対して約12万立方メートルの発生土を搬入するということになってございます。

それから、もう1か所の受入地であります塩谷4丁目の市有地につきましては、受入れ予定量が約9万立方メートルでございますけれども、まだ搬入は開始されておられません。

それから、受入れの候補地につきましては、1か所は地元説明中、それから、2か所につきましては事前調査中、

それから、もう1か所がプロセスを一旦中断しているというような状況にあります。

○小貫委員

今の候補地の部分で、地元説明中、プロセスが一旦中断しているところ、事前調査中というのがありましたけれども、具体的にどこがそうなのかというのを説明していただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

初めに申しました地元説明中というところですが、ここにつきましては、朝里川温泉2丁目に位置する民有地でございます。

それから、事前調査中というふうに申し上げましたが、1か所は、所在的には見晴町になりますが、桂岡町の奥のほうになります。それから、もう1か所が塩谷3丁目の民有地になります。

プロセス中断というところですが、これも所在的には見晴町になるのですが、星野町になるというところの4か所でございます。

○小貫委員

塩谷4丁目の民有地に12万立方メートル、今運ばれているということなのですが、この中の要対策土と無対策土が結局どの程度の割合で搬入されているのかお答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

塩谷4丁目の民有地でございますけれども、現在のところは、要対策土のみの搬入ということになってございます。

○小貫委員

12万立方メートル全てが要対策土ということですね。

それで、この要対策土のうち、重金属の中にヒ素がありますけれども、このヒ素の含有量の基準というのが、1キロ当たり150ミリグラムなのでございますけれども、そうすると、塩谷4丁目に処分された12万立方メートルの土砂のうち、ヒ素の量というのは合計で何グラムか、何キログラムか、何トンか分かりませんが、どのぐらいなのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

ただいま資料を持ち合わせておりませんので、正確な数字を申し上げられないため、後ほどお伝えしたいかと思っております。

○小貫委員

そうしたら後ほど説明してください。

それで、施工中調査を今いろいろな場所でやっていますけれども、新たに判明した要対策土というのは、どこで、どの程度あるのか説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

施工中調査におきまして、新たに確認された要対策土ということでございます。朝里トンネルで約4,000立方メートル、それから、札幌トンネルの石倉工区で約9,000立方メートルが確認されてございます。

○小貫委員

それは事前調査では分からなかったけれども、施工中調査で分かったということでよろしいですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そのとおりでございます。

○小貫委員

それで、この間、処分のところで、よく原地盤で吸着するのだという説明を受けていますけれども、原地盤吸着というのは、100%重金属が原地盤に吸着されるものなのか。吸着能力というのは無限にあるものなのか説明してく



ださい。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

原地盤吸着ということでございますけれども、原地盤を吸着層として活用する対策工というものでございます。土の粒子が重金属を捕らえるということによって溶出を遅滞させるという働きを活用するものであります。それで、重金属は取れるのですが、いつまでも離さないということではなく、徐々に長い時間をかけて少しずつ重金属を溶出していくというようなものでございます。

○小貫委員

つまり、一時的には捕まえるけれども、ずっと上から重金属が下りてくるわけだから、地下にしみ込んでいくと。吸着し切れないという、今の答弁でよろしいかと思いますが、吸着されなかった部分というのは、結局、地下水に流出すると。こういうことでよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

ゆっくりと溶出していくことになるのですけれども、おっしゃったように、地下水に徐々に流れるということになります。

○小貫委員

それで、もう一つは、土の粒子が捕らえていくのだという答弁がありましたけれども、これはどのようにして捕らえていくものなのですか。例えば、よくプラスマイナスの関係で捕らえられるようなものなのか、科学上どういう仕組みなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

少し今、失念しましたけれども、今おっしゃったように、そういった科学的な部分などによって吸着をしていくと。一時的に捕らえるといいますか、そういう形だということで、たしか聞いてございます。

○小貫委員

そうすると、そうやって捕らえられた地盤に結局、重金属の濃度というのが濃縮されていくという理解でよろしいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

重金属が、吸着層に行くわけですが、ずっととどまっているわけではございませんので、流れていくのですが、吸着層の土砂自体は、一時的に、濃度というよりも含有量といったほうがいいのかも分らないですが、そういったものも増加するということではあると思います。しかしながら、流れていく水の溶出の濃度については、ずっと低下をして流れていくということになります。

○小貫委員

流れていくという、それが流れていけば流れていだけ危険だし、捕まっていれば捕まっていだけ土壌は汚染されていくということだし、どちらを取っても問題だと思うのですけれども。

今、流れ出るという問題で、塩谷の処分地、水質検査をやっていると思うのですが、この結果というのはどうなっているのか説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

現在、要対策土を搬入してございます塩谷4丁目でございますけれども、こちらの水質試験の結果につきましては、地下水、表流水、それから河川水、いずれも環境基準を下回っているという試験結果になってございます。

○小貫委員

水質検査というのは、鉄道・運輸機構が行っているということよろしいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そのとおりでございます。

○小貫委員

それで、基準内だというデータの一覧は、小樽市には届いているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず基準値につきましては、ホームページで公開されているような状況がございます。それが本市に報告がございまして、本市のホームページからもリンクされたような形で見られるというような状況で内容を把握してございます。

○小貫委員

ただ、やはり道南のほうのトンネルの工事だと、結局、市民団体が独自に検査したら基準値超えが判明したとか、そういう事例がありますから、やはり小樽市独自で検査をしたほうが、市民、特に今、残土の搬入に反対している方も含めて安心の材料になるのではないかと思いますので、いかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

こういった水質試験につきましては、やはり、事業主体であります鉄道・運輸機構が実施する責任があるのだろうというふうに考えますので、別途本市がそれを担うのではなくて、責任を持って鉄道・運輸機構にやってもらうというところだというふうに思っております。

○小貫委員

そうなってくると、例えば、市民団体などが独自に検査機関に持ち込んで検査したいと、そういうことになった場合に、それは市として仲介するという意図はあるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

仲介というよりも、市民団体の方が行うということであれば、それを止める何物もないのかあるのか、よく分からないのですけれども。市として、ここがどうのこうのというよりも、検査機関については、いわゆる計量法に基づく検査機関で検査するというにはなるかと思っておりますので、そういうところですよというお話はしますけれども、この業者どうぞというようなことで御紹介することにはならないかと思っております。

○小貫委員

そういう意味ではなくて、民有地ですから、勝手に立入りはできないわけですよね。そこに勝手に行って水を取って検査しますということもできない。やるとしたら、塩谷川への影響がどうかというところでしかないと思うのです。民有地に勝手に入って、そこで土を掘って、地下水を採取するというのは、それはさすがに許されない話だと思いますから。勝手に行って、どうぞ取ってくださいと鉄道・運輸機構側が言うのだったら、また話は別ですけれども。

そういう意味ではなくて、検査機関のことではなくて、検査しに行きたいとなった場合に、その辺の配慮というのが市としてできるのかどうかということを知りたかったのです。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そういった想定はしてございませんでしたので、土地所有者の方ですとか、それこそ鉄道・運輸機構から、どういったようなお話になるのかということで、少しこの場で、どうできる、ああできるというお話はできませんけれども、そういった調整が必要になってくるとは思います。

（「塩谷川については。」と呼ぶ者あり）

河川法の話になると、少し微妙なのかもしれませんけれども、河川法の中で、要は取水は許可が必要だったりしますから。そういうことではなくて、検査のための水を取るというのが問題ないということであれば、それは手続は要らないでしょうし、そういった流れなのかというふうには思います。

○小貫委員

それで、先ほど対策土の現状で、地元説明中だとした朝里川温泉1丁目のことです。予定地の周辺というのが土

砂災害警戒区域における地滑り区域の指定予定というふうになっているのです。

まず、この法的な位置づけについて説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

地滑りの予定地というなお話ですけれども、これについては、いわゆる土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第4条に基づきます基礎調査が終わっているというような段階であるというふうに認識をさせていただきます。

○小貫委員

もう少し詳しく説明してくれてもいいのではないかと思いますので、どうですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律につきましては、大体、三つの災害の種類があるとされていて、一つ目が急傾斜地の崩壊の部分、もう一つが土石流ということ、それから、もう一つが地滑りの危険ということの三つの自然事象があると言われていて、そのうちの地滑りの基礎調査が終わった地域であるということに認識をさせていただきます。

○小貫委員

基礎調査が終わったところだということですが、

まず、何でそういう地滑り区域の指定の予定地になったのかを説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

何でなったのかということですが、地滑り予定地域の調査該当要件につきましては、まず地形図ですとか航空写真を基にして、机上での調査ですとか、そのほかに、現地におきまして地形ですとか形状を目視する現地調査。こういったものによって、地滑り特有の形状を有するというようなことで、指定権者である北海道が、そういうような形に該当するというふうに捉えた場合につきましては、予定地になるのだということに認識をさせていただきます。

○小貫委員

その地形図だとか航空写真とかを見て判断したということの何が引っかかって指定予定地になったのか、そこをもう少し説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今で言う地滑りのことなのですが、これにつきましては、地滑り地形と呼ばれるような地形になっているかどうかということなのです。この地滑り地形というのは、まず地滑りの起点となります、地滑り範囲の上のほうなのですが、そちらに滑落崖と言われます崖形状の、少し切り立った、お椀型になったような地形が見られるということですが、それと、その下のほうには、土塊といますか、塊として滑っていった地形の跡といますか、そういったような跡として、平たんな緩傾斜地ですか、緩い斜面が見られるというのが地滑り地区で、ほかにも見られますけれども、特有の地形だということに言われていて、そういったものがその周辺で見られたということだと認識をさせていただきます。

○小貫委員

そういう特徴が見られたというのが、いつぐらいから見られて予定地になったのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

いつぐらいからといますか、そもそもそういった地形にいつからなってきたのかというところで申し上げれば、かなり古いものだということだと思います。そういったことの基礎調査が終わったと言われるのが令和元年12月だということに伺ってございます。

○小貫委員

基礎調査が終わったのが令和元年12月で、基礎調査すると決まったのはいつなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

それについては、今、把握をしてございません。

○小貫委員

先ほど、土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の第4条に基づく基礎調査が終わったということなのですが、第4条第2項では、基礎調査の結果を国土交通省で定めるところによる関係のある市町村の長に通知するとともに、公表しなければならない。こう書いてあるわけですがけれども、これはどこまでいっているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

こちらにつきましては、市町村の市町村長に通知をされていますし、ネットで御覧になっていると思いますけれども、公表は既にされているということになってございます。

○小貫委員

調査の結果、区域に指定されるのですか、されないのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今のところ、そこまでのお話についてはお伺いはしてございません。

○小貫委員

しかし、令和元年12月に調査結果が終わってから、もうしばらくたつのですけれども、通常であれば、どのぐらいで指定されるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

具体的な期間というのは、何か月、何年とかというのは定まっていないはずなのですが、基本的には、基礎調査を終えまして公表し、それから住民説明会ですとか、市町村長への意見照会だとか、そういったことを経た上で指定に向かっていくというふうに認識をしております。

○小貫委員

その指定に向かうところの、今どの辺りなのですか。あと、そういう工程が残っていますよと。ここまでは終わりましたよと。それはどうなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

少し繰り返しになるかも知れないですが、基礎調査の終了というのが、今言った公表というところまでが基礎調査の終了の時点で、それから、指定作業に入る最初といいますか、その部分としては、住民説明会というところがスタートになるのかというふうに思っていて、住民説明会を経た上で市町村長への意見聴取があって、それからの指定という、この三つの段階を経ると。その三つの段階については、まだ入っていないというふうに認識をしております。

○小貫委員

今回、地滑りの予定地域の指定予定の上に新幹線の残土を積みたくと、こういう計画になっているわけですがけれども、沈砂池の設置場所と地滑り指定予定区域との位置関係を説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

設置予定の沈砂池ですが、沈砂池の設置場所につきましては、地滑り指定予定地よりも上のほうに位置しているということになります。

○小貫委員

そういう話なのですよ。

いろいろ説明の資料とかがありますけれども、先ほどの原地盤吸着との話にもつながるのですが、結局、通常であれば地下水に行き入っていくというのは分かるのですが、大雨が起きたときの水の流れというのは、地下水に浸透してから流れていくものなのか、その辺はどんなふうに水が流れていくのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

一般的になるのか分かりませんが、雨が降ったときにつきましては、浸透するという部分もございまして、表流水といわれる表面を流れていく水、それから、場所によって、山林とかですけれども、木々とかによって保水される水、それから、地下に浸透する水と。大きく分けると、こういったような三つのルートといいますか、流れがあるのではないかとこのように思っております。

○小貫委員

そういった表面を流れていくという場合に、重金属を含んだ残土を積んだ表面を流れていく水があると、そこには重金属というのは溶出というか、水に溶けていくというふうに考えてよろしいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

もし覆土をしないで、そのままあらわにされているような場所があれば、その表面を流れる水については、重金属の溶出量を含んでいるとこのように思いますか、重金属を含んで、その先、流れていくということにはなると思っております。

○小貫委員

覆土をした場合というのは、覆土して水が流れる。もちろん覆土の下に、要対策土の中にも水は通る。その水は必ず下に落ちるものなのか、斜面ですから、再度、覆土の外に出て流れ出ることがあり得るのか。それはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

基本的に覆土したものについては、表面を流れていくような形なのですが、浸透した場合については、基本的に浸透係数と言っているかわからないのですが、浸透していく速度につきましても、基本的にはゆっくりなものですから、上から真下のほうに流れていくということで。基本的には上から下に流れていって、下の地下水のところまでたどり着いていくのだらうというふうに思っております。

○小貫委員

再度、要対策土から覆土を通して外に出るということはありませんよね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

基本的に、そういうことにはならないということで、鉄道・運輸機構は設計をしているということになります。

○小貫委員

基本的ではない。あり得ないのですねということを知っているのです。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

勢いよく地中から飛び出るような、上から降った雨に勢いが残っていれば別ですけれども、繰り返しですが、浸透した雨が地下にどんどん下がっていくということであれば、斜めからびゅっと飛び出るような変な圧力がかからない限り、真下のほうに流れていくものだというふうに思っております。

○小貫委員

あり得ないと言っただけなかつたのですけれども。

ただ、もう一つは、地下に浸透した水ですが、鉄道・運輸機構の説明によると、朝里ダムには行かないのだという説明の中で、表流水や自由地下水は、分水界によって区切られた集水範囲の中で集まって斜面下降に流れていくというふうに言っているわけですが、少しよく分からない。表流水や自由地下水というのが、大雨のときの水の流れというのが含んでいるのかどうか、これはどうなのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

大雨も含めて降った雨の表流水だとか浸透していった自由地下水を全て指しているものだというのでございます。

○小貫委員

それが朝里ダムのほうに流れませんよという説明なのです。それだったら、どちらのほうに流れていくという鉄道・運輸機構の分析なのか説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

図面でお答えすれば、一番分かるのでしょうかけれども、今、地形的に受入れ候補地と言わせていただいています。受入れ候補地は、どちらかという、のり面ができる斜面の下側が地形的には水が流れていく地形です。それに対して、地台側といいますか、少し違う方向にダムですとか取水地があるものですから、少し違う方向という言い方も変ですけども、そちらは、一つ尾根がありますので、集水面積としては、そちらの方向ではなくて、下の方向に集まったものが流れていくというところでございます。

○小貫委員

斜面の下側というのは、具体的にはどちらなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

具体的には、下方向には朝里川温泉の温泉街があるというところでございます。

○小貫委員

やはり、地域住民からしてみたら、置かないでほしいという不安の声というのが絶えず上がっているわけなのです。やはり、市民の理解が得られないと。そういう限りは、朝里川温泉2丁目のところに搬入するという、進めるということはないというのが小樽市の立場ということではよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

要対策土の受入地につきましては、従前から申し上げておりますとおり、地域住民の皆様の一定程度の御理解をいただいた上で進められるべきものだというふうに考えてございます。

○小貫委員

◎水道料金改定について

次、水道料金について進みます。

今回も出していただきましたけれども、やはり新型コロナウイルスの下で料金体系、うまくいかないということでは理解はできるのです。ただ、やはり市民の負担軽減というところには取り組んでいただきたいというところで、例えばですけれども、下水道だけでも使用料改定に結びつけるということが決断できないのか、検討できないのか。どうでしょうか。

○（水道）総務課長

今、検討をしつつ中断しているというのは、いわゆる基本水量の問題があって、基本水量を見直しして、それに合わせて基本料金もというところでありました。基本水量に関わる部分なので、下水道使用料を算定する際の汚水の排出量というのがありますが、この算定の仕方というのは、水道を使用されている方については、水道を使った、水を使った量をそのまま下水道の水量としているということがありまして、そういう家庭であったり、事業所が大半ということでもありますので、そもそも仕組みとして基本水量の設定は、水道と下水道、同じというふうに基本考えておりましたので、下水道だけ基本水量を下げると。それに合わせて下水道だけ改定するということは想定はしておりませんでした。

○小貫委員

ただ、私たち提案して、基本水量の見直しをということで言ってきました。今、同時にやるというのは、申し訳

ないけれども、しばらくかかるだろうと思ってる中で、それだったら、基本水量の見直しというよりも、まず暫定的に下水道の、基本使用料にするのか、超過使用料のほうにするのかというのはありますが、そちらを引き下げるということで、市民の負担軽減を図るといいうこともできるのではないかと思いますので、これについていかがですか。

○（水道）総務課長

先ほどの報告資料のグラフでもお示ししているとおり、下水道の資金残であるとか、今後、改善をしていくというような見通しをお示ししていくということでは、今の御提案なのかなというふうには思っておりますけれども、段々改善していくという見通しの要因という前提としまして、現在の下水道事業というのは、小樽市の場合は99%まで、いわゆる普及率というのが上がってきておりますけれども、まだ全国的には普及率が低い市町村もあるということで、下水道の施設等の整備事業に対する国から交付金、補助があったりですとか、それから、そのために借入れをした起債の償還等に当たっても交付税の措置があったり、それによって一般会計から繰入れをもらえる。そういった、いわゆる下水道事業に対する財政措置というのが比較的、手厚いものがまだあります。

そういう財政措置が今のまま維持されるという前提で、収支の見通しというのも試算をしておりますので、それが続くという前提であれば、ここでお示しをしたような下水道事業の資金の状況を改善するというのもありますので、将来的には下水道は値下げ改定をするというようなことも考えることはあるのかと思うのですが、実際問題、現状の財政措置というのがどこまで、このままこの先10年、20年続いていくのかどうかというのが非常に不透明な部分もありまして、過去に国の審議会のようなところで下水道の財政措置の見直しが必要ではないかという議論が、平成29年か30年、そのぐらいに出たこともあったようでございます。そういうことの不透明な部分もまだありますので、その辺の動向、今後の見通しがどうなるかということも踏まえながら対応していく必要があるのかということで、今すぐ下げるといいうことは、まだ慎重に考えるべきかというふうには思っております。

○小貫委員

今すぐという話には、もちろんならないと思うので、頭の中にでも検討課題に入れておいていただければと思います。

それで、減免に話を移しますけれども、水道料の減免の動向について、過去5年分、示してください。

○（水道）業務課長

御質問ございました減免世帯の過去5年分につきましては、毎月、世帯数変動しておりますので、調停件数で申し上げますと、水道で、平成28年度が5万160件、29年度が4万9,624件、30年度が4万9,522件、令和元年度が4万8,259件、2年度が4万7,065件。

続きまして、下水道でございますが、平成28年度が4万7,352件、29年度が4万7,039件、30年度が4万6,847件、令和元年度が4万6,078件、2年度が4万5,092件となっております。

○小貫委員

今、件数で答えていただいたのですが、令和2年度で言えば、水道で4万7,000件で、下水道で4万5,000件ということなのだと思います。これは世帯数にするとの程度なのでしょうか。

○（水道）業務課長

御質問ございました世帯数でございますが、令和2年度末になりますけれども、水道で7,706世帯、下水道が7,393世帯となっております。

○小貫委員

減免に対する一般会計からの繰入れというのがどの程度なのか、令和2年度で示してください。

○（水道）業務課長

令和2年度の繰入額の合計でございますが、税抜きで申し上げますと、7,107万円となっております。

○小貫委員

それで、減免の基準というのが、平成16年10月より変わったのですが、その結果、減免分の一般会計からの繰入れがどのように変化したのか、15年度と17年度で比較してお答えください。

○（水道）業務課長

質問のございました、平成15年度と17年度の繰入れの比較でございますが、まず水道で申し上げますと、税抜きで15年度では1億1,400万円の繰入れが、17年度は約5,500万円の繰入れになってございます。

下水道につきましても、15年度では約8,770万円の繰入れが、17年度では約4,360万円の繰入れになっており、合計では繰入れが1億300万円ほどの減となっております。

○小貫委員

やはり、水道料金が市民の負担になっているということが明らかなのですよね。それが今、減免の話を取り上げましたけれども、水道会計だけで解決できるかという、これはもう大きな疑問でして、これからさらに人口減少が進むと、料金を上げざるを得なくなってくるということが出てくるかもしれない。そうなった場合に、現状で料金改定が難しいのであれば、減免の対象者や割合を変更して、一般会計からの繰入れで市民負担軽減を検討すべきではないかと思っておりますけれども、これについていかがですか。

○（水道）総務課長

水道の減免の対象者や割合の変更ということ。要は拡大というか、そういうお話になるかと思うのですが、これは、高齢者世帯ですとか生活保護世帯など、いわゆる福祉施策ということで、先ほどから繰入れと話が出ており、一般会計でその分を負担する。水道会計では負担しないという形で実施しているものであります。これは水道局として、減免の拡大というのを行うかどうか決めることはできないのかと思っております。市長部局の判断ということになってくるので、そちらとの協議が必要になるという話かと思っておりますけれども、私どもの立場からは、現在の一般会計の財政状況等を考えると、減免の拡大というのは、なかなか難しいのかというふうには思います。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後3時30分

再開 午後3時47分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

公明党に移します。

○千葉委員

◎議案第9号小樽市道路の構造の技術的基準等を定める条例の一部を改正する条例案について

それでは初めに、議案第9号、条例の一部改正に関連してお伺いをしたいと思います。

先ほど、少し説明もありましたけれども、歩行者利便増進道路の説明で、既存の道路の占用制度との違い、特徴などについて説明をお願いしたいと思います。

○（建設）用地管理課長

既存の道路占用制度との違いにつきましては、今までの道路占用制度については、置き看板や購買施設を占用す



る際は、直接道路区域内には設置できませんでしたが、歩行者利便増進道路の利便増進誘導区域内につきましては、置き看板や購買施設を道路区域内に設置することが可能となりました。

○千葉委員

少し緩和されたというイメージでいいのかというふうに思います。小樽市というのは、観光客や市民でにぎわうような場所が増えるといいなということが一つと、また、これによってバリアフリーも進むのではないかとというふうに、私自体は少し期待をしているところです。

これは、現在、全国で何か所ぐらい、この指定になっているのかということが分かればお伺いをしたいのと、また、道内では、まだ指定がなかったというふうに思っておりますけれども、小樽市では歩行者利便増進道路、通称ほこみちというふうに言われていますが、この指定を検討していくのかどうかについてはいかがでしょうか。

○（建設）建設課長

まず私からは、全国の指定の状況についてお答えいたします。

全国では、10月29日現在で45の路線が指定されてございます。

○（建設）用地管理課長

指定の検討についてですけれども、現在、新型コロナウイルスの影響を受ける飲食店等を支援するための緊急措置としまして、歩行者利便増進道路制度と同じような占用許可基準の緩和措置が取られているところでございます。

昨年度は都通り商店街、今年度はサンモール一番街において、この措置を活用しております。

この緩和措置の適用が現時点におきましては、令和4年3月31日に終了いたしますので、引き続きこのような制度を利用するためには、歩行者利便増進道路の指定などが必要になってきますので、指定について、商店街などと調整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

今、2か所、歩行者利便増進道路の申請をするのかしないのかもやっていくということでしたけれども、歩行者利便増進道路の改築をすることなく基準をクリアできる場所というのは、ほかには市内にあるのでしょうか。

○（建設）建設課長

市内の道路の中で、通称、都通りと呼ばれる梁川線や、サンモール一番街と呼ばれる大通線のほか、小樽駅前から海側に延びる中央通が想定されますが、指定に当たっては、占用物件と点字ブロックとの距離が60センチメートル以上あるかどうかなど、基準に適合しているかどうかの調査が必要と考えられます。

○千葉委員

先ほど御答弁のあった、都通り、サンモール一番街というのは、一定程度基準をクリアして指定化することができると。

今お話のありました中央通ですけれども、ここはやはり、小樽駅から小樽市への玄関口として、この通りが基準をクリアできるようになると、すごくイメージ的にいいなと個人的には思っております。

今言った課題といいますか、点字ブロックだとか、高さだとか、その基準をクリアするというのは、結構、工事費とかもいろいろかかってくると思うのですけれども、指定するとなれば、この予算自体を小樽市が負担するということでよろしいですか。

○（建設）建設課長

指定に当たっては、道路管理者が指定することになりまして、その基準に適合するかどうかにつきましても、道路の改築に当たっては、道路管理者が行うこととなります。

○千葉委員

参考までに、この道路法等の改正ということが言われていますけれども、これは民間からの問合せ、小樽市で指定する予定はあるのかどうかとか、そういう問合せというのはあるのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

今のところですが、この制度に対する民間からの問合せにつきましてはございません。

○千葉委員

これからだということだと思います。

先ほど、私は言いましたけれども、この空間の活用が進むのは少し歓迎したいかなというふうには思っていますが、歩行者利便増進道路が進められる前に、現在、道路占用許可申請を提出している箇所について、これからほこみちが進むに当たって、そことの区分けがはっきり皆さんが理解していないと、混同されてしまうという心配事があるのですけれども、その辺についてはいかがですか。

○（建設）用地管理課長

先ほど説明しました都通りとかサンモール一番街につきましては、制度の内容などについても、商店街との話合いの場など設けていかなければならないとは考えてございます。

○千葉委員

よく都通りをあちこち歩いていても、歩道にのぼり旗が立っていたり、看板が出ていて、障害のある方には非常に危ない傾向が続いているというふうには思うのです。

主な指導ですとか、これはどのように行っているのか、件数などはどういうふうに移しているのかというふうには思うのですけれども、その指導内容とかについても、もし分かればお示し願いたいと思います。

○（建設）用地管理課長

違法占用物の指導件数とかにつきましては、詳細には少しお示しできないのですけれども、占用がどうなのという通報があって、そうしますと、現場を確認しまして、違法状態であれば改善していただけるように指導しているところでございます。

また、古い記録は残っていないのですけれども、記録によりますと、10年ほど前までは小樽警察署と合同で、計画的に年2回ほど道路占用パトロールを実施しておりましたが、令和元年度まで、計画的な道路パトロールは実施されていませんでした。令和元年度に堺町通り商店街と寿司屋通りの103件の建物に対しまして、道路占用に対するリーフレットを配布しているところでございます。令和2年度、3年度につきましては、新型コロナウイルスの影響もありまして、リーフレットの配布についてはできておりませんでしたけれども、新型コロナウイルスが落ち着きましたら、また再開していければというふうには考えてございます。

さらに、警察との合同パトロールにつきましても、警察とも協議し、実施することにつきましては了解を得ておりますので、リーフレットと同様に、また新型コロナウイルスが落ち着いたら実施していきたいと考えているところでございます。

○千葉委員

今回の道路の改正の内容についても、来年リーフレット配布が行えるかどうかということもありますけれども、しっかり関係の団体ですとか商店街に周知をしていただいて、しっかりと推進していただくよう、お願いをしたいと思います。それについてのお考えというのはありますか。

○（建設）用地管理課長

今お話のありました周知等につきましては、歩行者利便増進道路を指定した場合には、告示やホームページなどで周知してまいりたいというふうには考えているところでございます。

また、さらなる周知としまして、占用される方に対しては、占用の許可証を掲示してもらうなどの措置を検討していきたいとは考えているところでございます。

○千葉委員

◎水道料金及び下水道使用料改定に係る検討状況について

次の質問に移らせていただきます。

水道料金及び下水道使用料改定に係る検討状況について、少しお伺いしたいと思います。

これは水道局で第2次小樽市上下水道ビジョンの中で、基本水量に満たない利用者たちへ不公平感を解消するために、時代に合った料金体系の見直しをするということで取組を進めております。予定では、令和2年度に条例改正をして、本来であれば、3年度中に実施したい考えでしたけれども、今回の新型コロナウイルスの影響で、何度か御報告もいただいておりますが、収益減が続いて状況を注視している状態が続いています。

今回示された、令和3年4月～11月の収益状況ですけれども、昨年度の同時期と比べ、どのように分析されているのか。また、感触として、国内の観光客の方が少し増えた時期もあったと思うのですね。昨年の資料では、月別の収益の状況は出ていたのですが、今回は4月～11月ということでまとめられていたもので、月別で要因、動きも説明をお願いしたいと思います。

#### ○（水道）業務課長

ただいま御質問がございました、今年度の4月から11月末の特徴的な状況ということで、まず、家事用については、給水人口が前年同期に比べまして2,000人ほど減となっておりますけれども、収益については、想定より減少幅が少なく、特に8月は気温も高かったことから、水道は、前年同期を上回り、下水道は、ほぼ横ばいでした。しかし、直近の11月につきましては、前年同期を大きく下回り、税抜きで申し上げますと、水道でマイナス3.3%、約390万円。下水道でマイナス3.6%、約260万円の減となっております。

次に、業務用でございますが、小樽市観光入込客数を見ますと、4月と5月が前年同期を大きく上回っておりまして、5月の税抜きで申し上げますと、水道でプラス6.8%、約440万円、下水道でプラス10.9%、約720万円の増となっております。また、6月の水道ではプラス9.1%、約530万円、下水道でプラス10.2%、約380万円と大きく増となっております。しかし、まん延防止措置や緊急事態宣言などの影響により、4月と9月～11月は、前年同期を大きく下回り、10月では、税抜きで申し上げますと、水道でマイナス4%、約290万円。下水道でマイナス3%、約130万円、11月では、水道でマイナス3.2%、約250万円、下水道でマイナス2.3%、約180万円の減となっております。

#### ○千葉委員

上下が結構大きかったというふうに受け止めましたが、結果的には、プラスマイナスを足していくと、昨年度の家事用は若干プラスになったけれども、業務用は、まだまだ大きくマイナスだということで理解をさせていただきました。

先ほど、グラフの試算の条件で、令和4年度から5年度にかけて徐々に収益が回復するということを想定しているということで、今は8割超だけれども、9割ぐらい見込んで、そういうグラフを示していただいて、そういう中で示されておりました。2年度よりは観光客も来ていたけれども、あまり数字には影響がないと。とすると、9割のときでも、このグラフの動きというのはあまり変わらないのかというふうに思っています。どこまで回復すれば同じような結果が出るのかというふうに思ってしまうので、それは私の考えで、答弁は構いません。

最後は、今後の進め方について少し思うのですけれども、改定に踏み切れる状況ではないため、引き続き注視していくと、今までどおりの御説明なのですが、今言ったように、徐々に回復したとしても、水道事業が資金不足に至る時期が令和16年度から12年度に早まり、また、資金不足に至る時期は11年度に早まるというふうになっていきます。

これは基本水量・基本料金の見直しに向けた基本的な考え方の一つに、資金不足に至る時期が著しく早まる場合は行わないというのがあって、今までも何度か質問させていただいておりますけれども、この令和16年度が12年度に資金不足に至る時期が早まると。これはずっと昨年も今年も、早まる、早まると言われているのですが、これは資金不足に至る時期が著しく早まる場合は行わないに当てはまるのかどうか。最後、考えをお聞かせ願いたいと思います。

ます。

#### ○（水道）総務課長

資金不足に至る時期が著しく早まるかどうかの定義というか考え方のところですが、私どもとしては、基本的に現在の上下水道ビジョンの期間が令和10年度までということで、その間に、最終年度の10年度でも、ある程度資金は確保できる見通しだったということで、それで基本水量の見直し等を行うことができるのではないかと、ところからスタートしているわけなのです。ですから、これは、いわゆる資金不足になって引上げの改定をしなければならないような状況が、上下水道ビジョンの期間である令和10年度までに来てしまうというような状況が、それは著しく早まる場合なのかというふうには考えているところでして、そういう意味で言うと、現状では、16年度から12年度までは来てしまうのですけれども、10年度までの期間に入ってくるわけではないので、そこだけを見れば、著しく早まったということまで必ずしもならないのかというふうには見えます。

ただ、実際に、例えば令和12年度に資金不足になるという見通しだとしたときに、その資金不足見込みを解消するために、いわゆる引上げというか値上げをしなければならないということになったときに、ぎりぎりといいますか、例えば10年度とか11年度とかに値上げをすることになると、当然そのとき、改定幅というのですか、改定の傾斜というのが大きくなってしまいますので、それを市民の方の負担感というか、急激な値上げの負担感というものを少しでも軽くするために、その負担感の傾斜を抑える意味で言うと、逆に、もう少し早く改定というか、値上げの議論をスタートさせなければならないということになると、上下水道ビジョンの期間内である、例えば8年度とか9年度とか、そのぐらいから再度引上げ改定の議論であったり、検討というのをもしかしたら始めなければならないのかというふうにも思うところなのです。そういう意味から言うと、そこからもう議論を始めるのであれば、もうこれは著しく早まるに当たってくるのではないかと、というふうにも思えるわけで、非常にそこが微妙な状況ではあるわけです。

ですから、基本水量を引き下げて、それに伴う基本料金の引下げ改定をできる、できないという判断が今の市の見通しだとなかなか難しいということがあります。ということで、はっきりとできるともできないとも決められないというか。そういうことがあって、引き続き状況を注視しているという、正直、曖昧なというか、そのような現状の考え方になっているというところがございます。

#### ○千葉委員

始めようとしたときにコロナ禍ということで、想定外で、ここまで長引くとも思っていなかったもので、そういうお答えになるのかというふうに思いますけれども。この上下水道ビジョンの令和10年度までの間には、やはり中間的な見直しで、また考え方も少し方向を修正をしなければいけないのかというのを少し感じたところですが、そういうことも含めて、今後、注視するという理解でよろしいですか。

#### ○（水道）総務課長

今、上下水道ビジョンの見直しということでお話がありましたけれども、10年間の中間点の令和5年度には見直しの作業をして、後半の令和6年度以降の収支計画の部分というのは洗い直しを当然していかなければならないかと思っています。その時点で、ある程度、新型コロナウイルスの状況というのが何となく見えているとは思いますが、収まっているのか続いているのか分かりませんが。それを受けて、その中で我々の収益の規模というのがどの程度まで回復するのかも、これ以上戻らないということが見えてくるのかということもありますので、そういうことも踏まえた上で、当然、後半で収支の見直しというのもしていかなければならないでしょうし。

それまでの間に、今言っていたような基本水量の引下げというようなことができるような、もしかしたらできるかというぐらいの大きな収益の改善というのが見られれば、そこは踏み切れるということもあるかと思えますけれども、その辺は、もう少し周囲の動向というのを見ていかなければならないし、当然、後半に向けても今後の収支の洗い直しというのは、上下水道ビジョンを含めて見直しは考えていかなければならないというふうには思っ

ざいます。

**○千葉委員**

分かりました。議会側としてもしっかり、またその時にいろいろ議論していきたいというふうに思っています。

**◎令和3補助年度小樽市内バス路線の収支について**

次の質問に移らせていただきます。

令和3補助年度の小樽市内バス路線収支について伺ってまいりたいというふうに思います。

報告もありましたけれども、本年度と補助年度を比べて増減がありました。これはコロナ禍にかぶるということで、こういうふうに見比べることができる資料ということで出されたということも伺ったのですが。運送収入だけを見ると少し回復傾向にあるのかというふうには思っておりますが、率直に令和3補助年度は数字も出ておりますけれども、この1億7,000万円が市の負担になるということで、この金額に対して、見解をまずお伺いしたいと思えます。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹**

収支不足1億7,000万円に対する見解でございますけれども、我々としましては、昨年、当初予算を組むときには、当初よりも多少は利用者の回復が見込めるだろうという見込みをした上で、それでも2億円を超える収支不足は発生するのではないかというふうに見立てておりました。その予想に比べますと、短期間に1億7,000万円まで収支不足が圧縮されておりますので、これは人件費とか、あと施設管理経費、こういったものを圧縮して、バス事業者が出してきた結果なのですけれども、この結果に対しては、評価すべきではないかというふうに考えてございます。

**○千葉委員**

今説明があったことには、私も一定程度評価をしたいのですが、金額があまりにも大きいということで、今後の負担も少し心配になるのですけれども。コロナ禍では、減便についていろいろ議論もありまして、これは収支報告のどの部分に影響が出てくるのか。また、その効果についての説明をお願いしたいと思います。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹**

減便の効果についてなのですけれども、今回の資料でいいますと、減便の効果は営業費用の運送費のところでは効果が現れるのですが、具体的には、バスを走らせないので運転手の人件費、それからガソリンとかの燃料費、こういったものが直接的に跳ね返ってまいります。

数的には分析したところ、大きなところでいいますと、人件費では、およそ2,200万円ぐらい減となっているということです。燃料費は通常であれば下がるのですけれども、残念ながら燃料高騰がありまして、逆に、走っていないのに2,000万円増えてしまった、そういう現象になっております。

そのほかでは、その他の経費ということで、この間に色内営業所を廃止したり、あと最上の休憩所を廃止したりしております。その関係で、施設の管理経費、例えば清掃委託料とか、そういったものも大きく下がりがちで、そういった関係の効果が2,700万円ぐらいあったというふうに聞いております。

**○千葉委員**

補助金の額について、要綱を制定するに当たって、その時点は将来の収支不足を1,400万円から6,300万円ですとか、そういう範囲でということで、要綱が制定されたというふうに記憶をしています。本市の予算の中から市民の生活の足を守るという観点で、一定程度の負担は必要なのかということで、了とする範囲といたしましたけれども、ここまでは、2億円までいかなかったとはいえ1億7,000万円ということで、数字だけを聞くと、こんなに補助しなければいけないのかという市民の声も出てくると思っておりますが、この要因というのはコロナ禍だけなのか、その辺についてはいかがですか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹**

確かに、収益は一定程度の数字で人口減少に伴って、ずっと落ちてきておりました。ただ、その落ち幅というの

は、大体ここ数年は、年間2%ぐらいの落ち幅でずっと安定してきたという状況でございます。それが今回、コロナ禍になって一気に10倍以上、20%から30%収益が落ちているのです。これは間違いなく新型コロナウイルスの影響であるというふうに私どもとしては捉えているところでございます。

**○千葉委員**

資料の路線別の収支も拝見をさせていただきましたけれども、路線別にすると、本当に大変厳しい路線ばかりで、色から見てもそれを感じます。

この中で観光客が戻れば、少し状況がよくなる路線が、ぱっと見たら天狗山ロープウェイですとか、おたる散策ですとか、おたる水族館の路線なのですけれども。これらは、コロナ禍前というのは経常収支というのは黒字だったのかどうかというのは、今、分かりますでしょうか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹**

詳しい資料が今なくて、記憶をたどるのですけれども、天狗山ロープウェイについては、コロナ禍前は中国人の方の利用が非常に増えて、非常によい業績を上げていたということを聞いてございました。

**○千葉委員**

この報告の路線別で実車距離を見ても、大きく違っているのです、路線で乗った感触で、乗車人数が多いからといっても黒字ではない状況なのかというふうに思っています。距離と乗車数の関係性というのは、もっといろいろ計算しないと見えないのかというふうに思っていますけれども、まずは路線が重複しているところの工夫というのをしていかなければいけないのかと、これを見て思いました。本線というのは、すごく人が利用しているのですけれども、かなり重なって、小樽築港駅前も、もう3台も4台も連なることがあるので、そういう工夫というのは今後していかななくてはいけないというふうに思いますけれども、その辺は地域公共交通活性化協議会では意見等出ているのか、お考えはいかがですか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹**

おっしゃるとおり、本線が国道で非常に重複しているというのは課題ということで、小樽市地域公共交通網形成計画の中でも検討課題というふうにはなっているのですけれども。何せ、まず今は路線の維持というのが基本でございまして、市民の方も、なかなか今の路線が非常に使いやすいということがありまして、これを大幅に変えることはなかなか今難しいので、実際に本線を改変していくという議論は、今のところは、まだやってございません。

**○千葉委員**

そうするとやはり、いろいろ御意見があった中で、路線の距離からすると、乗り換えて2路線になると金額が倍になりますよね。そうすると、やはり実車距離数が長いところというのは、対キロ区間制についてはきちんと議題に上げて議論を始めなければ、いつまでたっても市の負担というのは、人口減少もありますから、縮小されないというふうに考えています。

その対キロ区間制についてのお考えというか、地域公共交通活性化協議会の中での議論ですとか、そういうことについてもお聞かせ願えますか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹**

今お話のあったとおり、均一料金に市内はなっているものですから、実はかなり距離が長くて採算が合わないというような路線もあるというふうには、バス事業者からも聞いてございます。

おっしゃるとおり、例えば対キロ区間制にするとか、もしくは二つの料金制度にするとか、そういった検討も今後必要にはなるのですけれども、実は抜本的な改革として、料金値上げもやったばかりなので、新型コロナウイルスの影響で大幅に落ちている中で、料金改定をさらに検討するというのは、今の時点では難しいのかというふうに考えてございます。

○千葉委員

難しいというお話もありましたけれども、でも急に話を出して決まるものではないと思うので、やはり研究・検討は進めるべきというふうに考えますが、その辺についていかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

まず私どもとしまして、新型コロナウイルスの影響で今落ちている状況、少し今上がってきている状況もございまして、まずこれを注意深く観察して見極めながら、やはり上がらないということであれば、おっしゃるとおり緊急に料金値上げなども検討しなければならないのかというふうに考えてございます。

○千葉委員

小樽市は非常に恵まれているバス路線、バス停の数ですとか、バスの金額というか利用料金も恵まれているなど感じます。小樽市から出てバスを乗ると、全く違う、大体は対キロ区間制を導入しているの、そういうことも丁寧に説明しながら理解を得ていくには時間がかかるというふうに思っていますので、そのような確認、早急に研究・検討も進めていただきたいというふうに思っています。

この補助金の交付なのですけれども、全国、実際にほとんどの自治体が生活路線を守るために、この補助金額の要綱をつくって進められていますが、上限金額を具体的に定めているようなところも見受けられましたけれども、そのような検討についてはいかがかということで見解を伺いたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

全国の補助要綱を見ますと、やはり過去のバス事業者との交渉の過程とか、そういうものも含んで具体的な上限を設けているというまちもございます。ただ、現在は、法によって乗合バス事業が免許制から許可制というふうに変わりまして、バス事業者は自由に不採算路線から撤退をすることもできるようになってございます。

また、同じく法では、地域の公共交通は自治体が主体になって確保しなければいけないというふうになっておりますので、こういった趣旨から言いますと、今この時代の中では、具体的な部分で数値をもってバス事業者に負担を求めていくというのは、基本的には難しいのではないかとこのように考えてございます。

○千葉委員

分かりました。

◎空き家対策について

それでは、次の質問に移らせていただきます。

空き家対策について若干お伺いしたいと思います。

第2次小樽市空家等対策計画素案について説明があったのですけれども、人口減少に歯止めがかかっていないということもあって、空き家の発生を食い止めるというか、そういうことは非常に難しい、今後も続くのかというふうに思っています。

この第1次空家等対策計画の成果指標の達成状況からも、第2次計画における課題について、所有者等の意識啓発、管理不全な空き家等の解消、相談窓口情報の提供は継続実施していくということでした。これに関しては、以前の委員会でお話しさせていただきましたけれども、空き家にさせない、空き家になったとしても長い期間空き家にしないことが管理不全な空き家にならない予防策ですので、第2次計画での予防対策は、本当に中長期に見て有効な対策になると思っています。

新たに相談会、セミナーを行っていくという計画も盛り込まれましたけれども、現在考えている内容ですとか、回数ですとか、もう少し具体的に説明ができればお願いしたいと思います。

○（建設）木村主幹

セミナー、相談会の詳細についてということでございますけれども、まずセミナー、相談会を行うことになったきっかけと申しましょうか、これまでは、このセミナー、相談会とかというのは、本市では行ったことはなかった

のですけれども、どうしてもこれまでの市の一方的な、ホームページですとか広報おたる、それから、パンフレット等でも周知を行ってきましたが、管理意識が依然として、アンケート調査の結果などからも低いといった状況を踏まえて、こちらから出向いていって対面しながら訴えかけるほうが、より効果的なのではないかというようなことも考えました。また、他都市の事例を見ましても、こういったことを結構実施しておりますので、そういったことで訴えかけをしていきたいということから、こういった形で記載をさせていただきました。

内容的には、まだ具体的な検討は行ってございませんが、今お話ししたとおり、他都市でいろいろなところでやっております。例えばですけれども、1部、2部みたいな形で、1部で市の担当者の空き家対策、もしくは専門の方々に御講演をいただいた後、個別の相談会を行っていることもありますので、こういったことをベースにしながら考えていたり、また、個別相談会では、空き家の相談というのは、多岐にわたるものですから、例えば司法書士、弁護士から始まりまして、不動産、建築、そういった方に全員出席いただくわけにはいきませんので、ある程度、個別相談会に来ていただいた方の相談内容も把握した上で、専門家に来ていただくようなイメージをしているところでございます。

また、相談会の回数につきましては、一応2回程度ということにしておりますけれども、回数だけ定めても、実際の規模ですとか参加者数によっても、当然開催回数も変わってくるものだろうというふうには考えておりますので、具体的に、規模だとかもまだ検討してございませんけれども、その辺、市民への周知ということが十分に図られるかどうかという部分を念頭に置きながら、開催回数も検討してまいりたいと考えております。

#### ○千葉委員

セミナーとか相談会の回数は2回程度で、今後の状況によって少し検討もするということなのですが、私たち議員も、結構この相談というのは受けるようになっていて、一件一件、全く状況が違うのですね。所有者の年齢だったり御相談内容とか。それを受けて専門の方を紹介したりとかしますけれども、本当に法律が複雑で、一般の市民の方は、多分、売買といっても、ただの売り買いではなくて、本当にもっと複雑な法律のお話を聞いたりすると、もうそれでお手上げ状態になってしまうということもあるので、私はイメージとしては、何か形式ばった場所ではなく気軽に相談できる場所、そういう相談窓口でもいいですけれども、そういう場所があると、まずは家の中にある荷物をどうしたらいいのかと。それには幾らぐらいかかるのか。そういう本当に小さいことから、皆さん、踏みとどまっているケースがあるので、本当にイメージとしては除雪懇談会みたいに、地域別の懇談会みたいに、いろいろな空き家だけでなく、防災なりなんなりの中で、先ほど少しおっしゃったいろいろな、司法書士の方とか、そういう建築関係の方々がいる場所で気軽に少し相談できる、そういうイメージで開催することができないのかというふうに思っていますが、その辺についてはいかがでしょうか。

#### ○（建設）木村主幹

相談会のイメージでございませけれども、先ほども申し上げましたとおり、まだ詳細には決めてございませんが、例えば、ウイングベイなどで行っている税を考える会ですとか、そういったところにブース設けてもらうだとか、ウイングベイに来て、そして相談会があるのか、寄っていかうかというような、そういう重々しく空き家相談会みたいな形も一つなのではいけれども、そういった気軽に立ち寄れるような、そういったものも必要ではないかという議論が空家等対策会議でもされましたので、今の御意見も踏まえながら、相談会等については検討してまいりたいと考えております。

#### ○千葉委員

そうしますと、少しまとめますけれども、アンケート調査があって、この中に結果も出ていたのですが、空き家の管理や利活用などについて回答した83名のうち、売却したいという方が39件、47%、解体をしたいという方が31件、37.3%というふうに、空き家・空き地バンクですとか空き家利活用推進事業の成果というのがそんなに見られていない中で、そういう壊したい、売りたいという方が本当に多いのだなど。そういう所有者の思いというのは



あるのだなというふうに思っていて、やはり、空き家・空き地バンクですとか空き家利活用推進事業はもっとニーズがあると思うので、分かりやすく活用できるような工夫というのは必要かというふうに少し思っています。

ホームページなどを見ると、相談、申請をしたら鑑定士が行ってとか、何かいろいろフローチャートで出ていたりするのですけれども、それで少し市民の方は、そんな人が来るのとか、そういうふうに思ってしまったりとかもするので、もう少し気軽にそういうことも、アンケート調査で出ている方たちが一歩行動に出るような工夫もしていただきたいというふうに思います。これは要望です。

最後に、特定空家等除却件数ですけれども、目標値100件に対して33%の達成状況になったと。結構、予算外でそれをオーバーするくらいのニーズがあったのかというふうに思いますけれども、第2次小樽市空家等対策計画では、年間20件という目標ですが、これがどういうところで20件という目標にしたのか、また、これを達成するための課題についてお聞きをしたいと思います。

#### ○（建設）木村主幹

特定空家等の解体の件数、100件に対する御質問でございますけれども、これは第1次小樽市空家等対策計画と同じ数値を記載させていただきました。第7次小樽市総合計画の指標にもなっております。そういった意味で、今回第2次小樽市空家等対策計画でも同様の数値とさせていただきます。特定空家等という、状態的には倒壊一歩前みたいなものになるのですけれども、そういった状態まで放置されている空き家といいますのは、例えば、所有者が管理を相当怠っている、もしくは相続人間でもめていて、そういったケースもありますが、多くの方は解体費用の捻出ができなくてやむを得ず放置していると。周辺には迷惑をかけたくないのだけれども先立つものがないということで今放置をされているという方が非常に多くまして、こういった方の後押しをするという意味では、特定空家等住宅除却費助成制度という、平成30年度から当市で始めましたけれども、費用的には除却費用の3分の1かつ上限30万円でございますが、こういった制度を継続することで、費用の捻出が困難な所有者の背中を押せるというような状況でございますので、この制度につきましては、第2次計画においても継続して行ってまいりたいというふうに考えております。

#### ○千葉委員

今、説明を受けて、やはり、結局はお金の問題が結構大きく出てきているのかというふうに思いました。お伺いすると、金融機関からお金を借りて除却するという方もいるというふうにお聞きしましたので、何か3分の1かつ上段30万円のメニューだけでなく、金融機関と連携して、その利子を何とか軽減できるような、要望として、そういう事業のメニューも検討をしていただきたいというふうに思いまして、私の質問は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。

立憲・市民連合に移します。

---

#### ○林下委員

##### ◎高速道路の通行止めの対応について

まず、高速道路の通行止めの対応についてお話をしたいと思います。

本来であれば、先般開催されました小樽市除排雪計画の説明の場に、ネクスコ東日本の関係者が出席されている中でお話をすべき課題でありますし、小樽市は所管外という立場も私は理解をしているのですけれども。ただ、もう13年か14年くらい前に議会で取り上げた経緯もあります。そして、当時、議会で取り上げた経過というのは、札幌自動車道で通行止めが大変多発して、そして、通行止めの時間も非常に長くて数も多いから、各方面から何とかならないかという要請があつて、この問題に取り組んだわけであります。結果として、解決には多少時間もかかりましたし、小樽市を含めて多くの関係機関の協力を得て、その後、通行止めの回数や時間が大幅に減少したという

事実がございます。

そういった経緯を考えると、その後、しばらく安心な状態が続いていたのですけれども、たまたま後志自動車道が開通されて、再び通行止めが多発するようになったということで、かなり多方面から、何とかまた対策をお願いしたいという声が多く寄せられるようになりました。

この状況を見ますと、後志自動車道の通行止めに伴って、最寄りのジャンクションから通行止めにするという、恐らくネクスコ東日本内部の規定だと思うのですけれども、そういうものがあって、自動的に後志自動車道が通行止めになると、銭函インターチェンジから朝里インターチェンジまで通行止めになると。当時は、上下線とも全部通行止めをするものですから、もう国道は大渋滞でして、本来、通行止めの目的というのは、多重事故を防ぐという目的で行われているようなのですけれども、やはり、大渋滞が発生するというので、対策をしなければならぬという状況になりました。

それで、ネクスコ東日本は昨年の12月に全国で初めて高速道路にエアパルーン式遮断機という装置をつけたのですね。これで通行止めの状態は相当解消できるというようなことになったのではありますけれども。やはり考えますと、今はもう札幌自動車道の通行止めというのはいろいろな方面に非常に影響を与えてしまうということ。また、本来の目的であります事故防止ということで、渋滞が発生するものですから、その前後で、また国道上でも事故が発生する。開通になったその先の高速道路でも事故が起きるというようなことで、何となく悪循環ではないかという指摘もあります。

それで、一つの対策は取られたわけなのですが、やはり小樽市としても、小樽市の様々な分野に影響を与えるということで、ネクスコ東日本と連携を図っていただいて、今後の対応について所見があれば、お示しを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

ネクスコ東日本から、小樽ジャンクションの工事の進捗などをお伺いする中で、御指摘のあったように、後志自動車道の通行止めに伴って札幌自動車道も通行止めになるという事態を避けるために、昨年、エアパルーン式遮断機、車が衝突しても安全なものです。これを設置したというふうなことは伺っておりました。本市としまして、これで札幌自動車道の通行止めが減って、国道の渋滞防止などにつながるのではないかとこのように期待をしているところでございます。

今後においても、ネクスコ東日本とは適宜情報交換しまして、必要があれば申入れをするなり、そういったことをやっていきたいと考えております。

#### ○林下委員

ただいま、いろいろネクスコ東日本との対応も含めてお話がありましたけれども、やはり、問題は、後志自動車道の開通によって札幌自動車道の銭函インターチェンジから朝里インターチェンジにかけて通行止めが起きるといのは、少し後志自動車道の開通が何か札幌自動車道に悪い影響を与えるような結果になっていると。それにもし構造的な欠陥があるとすれば、やはり何とか見直してもらい改善してもらいたいという観点も含めて、ぜひ小樽市としても対応してもらいたいというのがこの質問です。

#### ◎市道高島中央線の道路状況について

次の問題で、この問題も実は除排雪計画の中で、参加している町内会の役員の方から、私にお話があったのです。やはり、一つには市道高島中央線を中心とし、積雪期には道路がすり鉢状になってトラブルの原因になっていると、何とか対策を講じてもらいたいというものでした。この問題については、私も同様の指摘をほかの地域からもいただいた記憶があります。

それで、傾向と対策というか、そういったものをどう考えているのかお示しをお願いしたいと思います。

## ○（建設）維持課長

ただいま御指摘のありました市道高島中央線の道路状況についての御質問でございますけれども、市道高島中央線並びに高島街道線など、一般的に道路幅員が狭い道路につきましては、どうしても除排雪作業時に雪を置くスペースがないなどの理由から、すり鉢状になるということが起こりやすくなっているということがあろうかと思えます。その対策につきましては、まず道路パトロールなどで、すり鉢状になっている状況を確認して、確認した場合につきましては、適宜除雪作業などを行って道路状況の改善に努めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

## ○林下委員

分かりました。

## ◎並行在来線の地域交通の在り方について

では、次の質問に移りたいと思います。

並行在来線の地域交通の在り方については、小樽市としても市民意見交換会を開催し、意見集約の結果の報告もいただきました。私も意見交換会に参加をして率直に感じたことは、新幹線全国整備計画は、国の均衡ある発展のために決定され、赤字に苦しむ国鉄やJRに対し、過度の負担を避けるために、並行在来線の地域交通の在り方についてのスキームが決定され、この決定に基づき、整備新幹線が進められてきました。まずは、このスキームの内容について、担当者はどういう認識を持っているのかお示ししたいと思えます。

その上で、市民意見交換会では、その認識の共有がどうもなされていないままでの意見集約になったのではないかと。そうした状態で市長の判断を仰ぐというのは、非常に酷な話ではないかと考えます。並行在来線の地域交通の在り方についてのスキームを自治体として無視した判断はできないことをみんなが共有した上で、多額の財政負担を伴う鉄道の存続か、バス転換を選択すれば、選択肢が限られていることは自明の理であると思えます。そうした意味で、余市―小樽間の鉄道の存続は切り離した上で、私は、公共交通としての鉄道を再評価すべきではないかと考えています。整備新幹線の着工が遅れた北海道や、計画から外れた四国の鉄道は、衰退の一途をたどっていることは誰の目に見ても明らかであります。

そうしたことを含めて、多額の財政負担を今、並行在来線で鉄道を存続しても、多額の財政負担であえいでいくという自治体も多くあるのが現実ですし、バス転換した地域では、地域の人口流出や様々な課題で、バス転換したバスをどうするか。自治体が今、その存廃を含めて厳しい選択を迫られているという実態があると思えます。

私は、地域の鉄道というのは、新幹線やリニアモーターカーのような高速輸送ではなく、これからは鉄道の特性を生かした大量、高速、安全、定時制を生かして、なおかつ、お金のかからない効率的な鉄道に生まれ変わらなければ、公共交通機関としての役割を果たすことができない時代を迎えております。自動運転技術とEVで世界をリードしているアメリカのテスラは、IT企業であります。これまでの技術を集積したロボットが操縦する自動運転技術を現在開発中だとも言われています。我が国も、EVや自動運転技術の開発には多くのIT企業やAI企業が参入し、自動車産業も大きな転換が迫られていると報じられているところであります。当然のことながら、国の政策的な誘導と財政的な支援もなされていることは、皆さん御承知のとおりであると思えます。地域鉄道の存続も、こうした技術の導入や転用、国の政策的誘導と財政的な支援がなければ、これも実現できないことは明らかであります。

このたびの並行在来線の地域交通の在り方についての結論には間に合わないとしても、公共交通としての鉄道の役割を再評価する意味で、小樽市が北海道新幹線並行在来線対策協議会の場で関係自治体や道、国に対して問題提起することは大変意味のある取組だと思えますが、いかがですか。考え方を伺います。

## ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今御質問は整備新幹線のスキームについてということと、地域鉄道へのIT技術等の導入という2点でよろしか

ったでしょうか。

まず、1点目の整備新幹線のスキームの内容についてなのですが、これが平成21年12月に国土交通省で定められた、整備新幹線の整備に関する基本方針が基になっておりまして、この中で着工に当たっての基本的な条件、いわゆる着工5条件の中の一つとして、並行在来線の経営分離については沿線自治体の同意が必要だということが定められておりまして、このたびの北海道新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線問題についても、この方針に従うという形になっております。

そして、平成24年5月21日に、小樽市は並行在来線の経営分離に同意をして今に至っているということでございますので、このたびの並行在来線沿線の地域交通の在り方の検討に当たっては、JR北海道から経営分離されるということが大前提になっています。

そして、2点目の地域交通へのIT技術の導入に関してなのですが、主に自動運転という切り口だったかと思いますが、自動運転技術については、現行ルールの中では長万部―小樽間、また余市―小樽間のように踏切のある一般の鉄道に関しては、完全の無人の自動運転というのはできなくて、運転士ではない係員が乗務するタイプの自動運転の研究が今進められているというふうには聞いております。完全に無人になるわけではありませぬし、自動運転のための設備投資ですとか、そういったものも必要になってくるかと思っておりますので、あまり財政負担の軽減にはつながらないのかというふうには考えております。

ただ、人手不足対策としては有効な技術だとは思っておりますので、これは非常に注目しているところでございます。ただ、あまり収支には影響しないというところから、まずは、このたびは今出ている判断材料を基に、鉄道なのかバスなのか、その方針を決めまして、鉄道で行くというふうになった場合には、そういった技術も検討していく。また国の支援を引き出す上でも有効な方策かと思っておりますので、鉄道で行くとなった場合には、そういったものも検討していくことになるのかと。そして、また北海道新幹線並行在来線対策協議会の中でも、そういったものは提言していくことになるというふうにも考えております。

#### ○林下委員

今の回答を聞いて、並行在来線の議論を通じて考えることは、まず、やはり第三セクター鉄道の運営実態、あるいはバス転換の現状の分析、そういったものがもっと必要ではないかと。いわゆるこれまでの状況をもう一回検証していかなければ駄目だというふうに思います。

ただ、鉄道の存続か、バスの転換かという結論を急ぐことは、現状として、他の自治体の動きが様々ある中で、先ほども申し上げたように、市長の判断を仰ぐというのは、要件といいますか、整備が整っていないのではないかと私は思います。例えば、バス転換をするにしても、先ほど千葉委員から、地域交通の赤字の問題について指摘もされておりますけれども、現在の地域交通を担当している職員の皆さんや、そういう人たちがどのような判断をされているのか。本当にバス転換した場合に継続的な公共交通としての役割を果たしていけるのかと。30年という道が示している案のようにいくのかということが、私は心配しなければならぬのではないかとこのように思います。やはり、これからの公共交通としての使命を果たしていただくために、いろいろな角度から検討をしていく必要があると思っております。

それから、これはとにかく、先ほどのバス転換した事例なども含めて、現状のバス機能が公共交通としての役割、そして、それを果たすためにどんな工夫をして、財政負担も年間、いろいろな意味合いは違うけれども、1億7,000万円とか、そういう負担が今回、鉄道の並行在来線を処分して代行輸送する場合に、本当にこの数字がどういう形で影響してくるのか。また、もしかしたら並行在来線をバス転換するために、引き受けたバス会社は、余裕を生み出すために、また路線の削減だとか値上げをしなければ余裕が生み出せないということだって心配しておく必要があると思っております。そういうことが今、回答としていただいた中で、少し感じたことであります。

また、鉄道の自動運転は、収支の改善にはつながらないという判断についても、今のこういう先端技術というの

は、やはりいろいろな分野で応用されていると思います。だから、単純に自動運転したら、運転要員だけが減らされるのではなくて、制御や保守や管理といった部分での応用も可能性は、私は十分にあると思いました。そして、従来必要とされてきた鉄道の技術者を全体的に要員を見直すという可能性も考慮して判断をするべきだというふうに思います。いずれも市長の判断に当たっては、やはり政権与党はもとより、超党派で小樽市の方針が決定をされていくように、ぜひ取り組んでいただきたいと思います。

#### ○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

前田清貴委員に移します。

---

#### ○前田委員

##### ◎小樽築港駅前の交通環境検討協議会について

まず、報告を聞いてということで、小樽築港駅前の交通環境検討協議会が令和3年10月28日に開催されたということで、今報告がありました。9団体が参加されたようでございます。

それで、主な意見ということで、二つ例示されております。この9団体の方、最低1回、御意見を述べられていて、9件あるのかと思いますけれども、このほかにどんな意見があったのか、少しお聞かせください。

##### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

そちらには、主な意見のみ書かせていただきました。ほかにどのような意見があったのかということで、少し記憶をたどって御紹介させていただきますと、例えば、「むしろ小樽築港駅から真つすぐマリノードにつなげて歩道橋を造って、道路の反対側まで渡すという手はどうなのか」という意見も中からは出てまいりました。そのほかにも、「信号を増設して、今の信号はそのままにして、市営若竹住宅3号棟の新しいバス停のほうにもう一つ信号をつくる案はどうしても駄目なのか」といった御意見もございました。やはり、市道から国道での右折をしづらくなるという、そこを懸念する意見が非常に多くて、それで信号を動かさない手はないのかということの意見が非常に多かったと思います。

#### ○前田委員

分かりました。

それで、主な意見、バス停を残すこと云々と、信号機の移設により自動車の運転に支障云々。これはバス停の話は、中央バスの方の御意見なのかどうなのか分かりませんが、あと警察の関係の方々、それぞれ何かこのことについては御意見は述べておられましたか。

##### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

まず、市道から国道に出る車が右折しづらいということで、例えば、「信号をもう1個つけてほしい。もう一つは、信号がつけられないなら、停止線をもう一本引いて、手前のほうで車が止まるような、そういうことはできないのか。」という意見もございました。これについては、警察の方も当日参加されていたのですが、基本的に道路交通法上、そのような停止線を二つというのはできないという回答がありました。信号につきましても、非常に距離が近いので、ここではそういった形で近い距離で信号をつくと渋滞を招く可能性がある。また、そもそも警察の方が言うには、これは押しボタン式であって、歩行者のための信号機であるので、これで特に交差点としての役割を果たしているものではないので、代替の手段をつくる必要はないのではないかという意見もございました。

あとは、今回、移設ではなくて増設にしてほしいという意見につきましても、これは中央バスで、たしか、バス停というのは、基本的に上りと下りで対になっているのが基本なのだそうです。ですから、増設すると、片側だけのバス停という変則的なバス停になってしまうという点が1点。それから、細かいことなのですが、いろいろ機器の更新、それから管理費用、そういったものも生じてしまうと。ただ、そういう負担は生じるのですけれど

も、今日こういう意見が出たので、持ち帰って社として検討させていただきたいという回答でございました。

○前田委員

市道から国道へ出ると危ないですね。これは警察の見解はごもっともだと思います。

それで、バス停の移設ではなく新設の件、今中央バスからの御意見も承りましたけれども、これは中央バスの考え方を改めていただくということは、相当ハードルの高いお願い事なのでしょうか、どうなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

私が、中央バスにとって、これはどのぐらいのウエートのものなのか、少し分かりかねるのですね。ただ、市としましては、もしバス会社で難しいという見解示された場合には、市民の要望ですので、ぜひとも御検討願いたいという、そういう立場で臨みたいというふうに考えてございます。

○前田委員

ぜひ、そういう考え方でお願いしたいと思います。

◎道路の陥没について

それでは、通告してある質問に移らせていただきます。

先月になりますけれども、三笠市で道道の陥没事故が発生し、陥没した箇所に乗用車が転落しました。同乗していた3人が重軽傷だった。こういう報道がありました。その後の報道で、過去にも同じ場所で同じような陥没事故が発生していたことが報道されていまして。昨日の報道では、まだ陥没した公道は埋め戻しというか、そのままの状態であるようでございます。地域に相当な迷惑をかけていると、そのような報道がされていまして。

そこで、本市の道路においても、同様の陥没事故が今まではございませでしたけれども、これから起きないとも限りません。ないことが一番いいことでございます。

まず、直近の3年間で、こういう凸凹だとか、陥没だとか、ゆがみだとか、こういったことに関わる通報というのはどのぐらいありましたか。これは水道局も道路を掘ったりするのしょうからお答えできることがあれば、お答えをいただきたいと思います。

○（建設）維持課長

委員御指摘の穴埋めや、小規模なものを含めて道路の陥没の対応した件数でお答えさせていただければと思います。

まず令和2年度につきましては330件、元年度は423件、平成30年度が418件となっております。

○（水道）下水道事業課長

続きまして、下水道が原因と思われる陥没件数について回答いたします。

同じく、対応した件数で説明させていただきたいのですけれども、令和2年度は19件、元年度17件、平成30年度21件となります。

○前田委員

分かりました。

これは通報件数にほぼ基づいたものかとも思います。これは建設部でも水道局でもそうなのでしょうけれども、パトロール車というのが出てパトロールもしているのだらうと思います。これらの目視で出た件数というのはどうなのですか。

○（建設）維持課長

市民の皆様からの通報と、私どもの道路パトロール等で確認した、舗装の穴と陥没の件数でございますけれども、先ほど報告申し上げた内数になります。令和2年度で44件、元年度で165件、平成30年度で99件となっております。

○（水道）下水道事業課長

続きまして、水道局から回答させていただきます。

水道局で専門にパトロールしているという部隊がありませんので、修繕等をやった際に、あちこち点検するのですけれども、そういう関係でいきますと、令和2年から平成30年まで、そういう経緯で発見した件数は、私が把握している限りではございません。

○前田委員

ないにこしたことはない。

それで、パトロールの関係で、99件、165件、44件、こういった件数を今、直近3年間でお聞きをしました。これは、前段で聞いた418件、423件、330件、この中にも入っている数字なのですか。それともプラス、オンした数字なのですか。

○（建設）維持課長

先ほど、最初に申し上げた数字の内数でございます。令和2年度で申し上げますと、全体で330件対応したうち44件が私どものパトロールで対応したという件数になってございます。

○前田委員

含まれているということですね。分かりました。

これは相当な数ですね。418件、423件、330件。大きな事故に至らなくてよかったかと思えます。これはこの先もこういう件数が、通報あるいはパトロールで市に現認されてきているのですが、この原因調査だとか、こういうことをして処置をしているのか。どういうことなのか、少し説明してください。

○（建設）維持課長

令和2年度で申し上げますと330件というものが、今、委員がおっしゃっている陥没と凸凹といいますか、舗装の穴も含めた形の数でございますけれども、舗装の穴であれば、舗装の老朽化に伴うものでございますので、パッチ当てとか穴埋めと我々は呼んでいます。舗装材を補修するというような形で対応しているところでございます。

陥没、俗に言う下のほうが空洞になっているような状況の陥没であれば、その原因をその都度確認をして対処をするという対応をしているところでございます。

○前田委員

陥没について参考までにお伺いしますけれども、これまでにあった陥没の大きさというのか、規模というのか、小樽市の場合は、小さいのは想像がつきますが、大きいというのはあったのですか。

○（建設）維持課長

御指摘の陥没ですけれども、先般、三笠市であったような大きな陥没ではなく、集水ますですとか側溝の目地から水が流れ出ていて、付近の土砂を吸い出して小規模な陥没を起こすというケースがほとんどでございます。

○前田委員

では、特に原因調査というのはしていないのですね。

○（建設）維持課長

原因でございますけれども、今申し上げたパターン、側溝と側溝のつなぎ目が切れていて、そこから水が流れ出て、周りの土砂と一緒に運んでいるというような原因ですとか、陥没につきましては、そういったような原因を調査しまして、その都度、その原因を、例えば、今の側溝と側溝の間の目地が切れている場合については、その目地を補修して陥没した部分を埋めてというような対応をしているところではございます。

○前田委員

先ほどと重複するかもしれませんが、330件、423件、418件ですか。これらというのは、工事といいますか、現状復帰させるのに業者にやっていただくのでしょうか。だとするならば、これはこの数字と業者が補修した数字と

いうのは一致するのですか。

○（建設）維持課長

令和2年度で申し上げますと、330件の補修をしておりますけれども、それが全て業者に発注している部分ではなく、私どもの直営班もございますので、直営班で対応している部分と、あと舗装・補修業者等に委託をしている部分ですとか、全てを含めて、330件というような形になっているところでございます。

○前田委員

そうすると、発注して業者にやってもらったものもあるし、軽微なものについては直営でやったものもあるということで、令和2年度で言えば330件ということだと。そういうことですね。分かりました。

それで、こういう大規模工事も当然ですし、小さい工事もそうなのでしょうけれども、工事を発注した場合に、いろいろな検査があると思うのですが、工事の発注から竣工までの間の検査に関わる流れというのか、この辺はどうなっていますか。

○（建設）維持課長

今申し上げた、私どもで行っている道路の補修に関しましては、その検査で、先ほども申し上げたとおり直営でやっている部分もございますけれども、道路の検査、維持、補修につきましては、民間で舗装・補修を委託しているものもございますし、その都度現場を確認して、補修工事を終えるようなケースもございますので、基本的には、いろいろなケースがあるのですけれども、現地を補修した段階では、私どもの担当職員がまずは確認をしているというような状況ではございます。

○前田委員

工事の規模にもよるのでしょうかけれども、中間検査だとか竣工検査とかがあるのだらうと思いますが、そういうことでよろしいのですか。

○（建設）維持課長

委員御指摘のとおり、まさに工事の規模にもよりますので、道路改良工事ですとか、大規模に工事を行う場合につきましては、当然、竣工検査、場合によっては中間検査等を行うというような工事がございますので、その工事の規模によって変わるというような形になっているところでございます。

○前田委員

中間検査はもちろんのことですし、竣工検査もそうでしょうけれども、工事の検査の終了後、共用開始になって、その後、ゆがみだとかへこみだとか陥没だとか、こういうふうなことが発生した場合は、その工事をやった業者に何らかの対応をさせていただいているのですか。

○（建設）維持課長

先ほどの原因という部分についてもリンクしてくるのですけれども、委員御指摘のとおり、道路の変調と言いますか、穴ですとか、道路のゆがみ、そういったものがどの程度あるのかによって、基本的には工事を請け負った中では、瑕疵があるかどうかという部分にはなろうかと思うのですけれども、その原因によって対応は分かれるというような状況になっているところでございます。

○前田委員

過去にそのような対応をされたという事例というのはありますか。

○（建設）維持課長

工事の中身によって工事の施工業者に補修をさせているということは、ケースとしてはあったというふうに認識してございます。

○前田委員

それで、私の住んでいるところの話になるのですけれども。桜小学校の入り口、北海道信用金庫の桜支店の横と



熊碓川との間、正式に言うとは河川敷になっているのかもしれませんが、そこが相当陥没しています。面積も広いですし、たまった水の深さもそこそこにあるのではないかと思います。子供が転んだとか、短靴が濡れてしまったとか、そういったことが私の耳に入ってきています。何とかならないですかというような話なのです。この時期、また気温が下がって、先日まではそういう状況だったのですが、積雪あるいは凍結で今、状況は若干変わっていますけれども、そういうところがあるのですよ。

あそこは北海道産業株式会社側からも、側溝の水をそこで飲み切れないということで、たしか、ますを大きくして道路の下を通して大きな管を入れて、あの当時相当大きな大がかりな工事でした。それが熊碓川のほうに人が入れるだけの太い管で接続している、その上が今言ったような状態になっていて、直してくれるのかと思ってずっと見ていたのですけれども、そういう苦情が入ってきて、よく見るとそういう状態になっている。相当陥没しているのです。

なので、そういう場合もあったということなのですけれども、この問題は、押さえていたか押さえていなかったか。

○（建設）維持課長

今、陥没といいますが、道路の現状につきましては、私どもは押さえてはいなかった状況でございます。

○前田委員

押さえていないということであれば、今日はといってもそういう状態ですから、私が今言っている証言とは若干違うのかという気もしますけれども、溶けるとそういう状態になっています。なので来春の雪解けないし秋までには直していただきたいと思います。いかがでしょうか。

○（建設）維持課長

まず、現地の状況を確認させていただいて、補修時期、いつまでに直せるかというのは、少しこの場ではお答えできないのですけれども、まず現地の状況を確認させていただきたいというふうに思います。

○前田委員

よろしくをお願いします。

○委員長

前田清貴委員の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後5時23分

再開 午後5時37分

○委員長

それでは、休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

○小貫委員

日本共産党を代表して、議案第8号及び第9号は否決、陳情第4号ないし第6号は、いずれも採択を求め討論します。

初めに、議案第8号小樽市道路占用条例の一部を改正する条例案についてです。

市道に設置されている電柱やバス停などの占用料を引き下げる条例案です。中央バスに対しては、1年前倒しで実施され、多額の占用料が減額されました。駅前値引きも含めれば、平成30年度と比較すると3,200万円を超えます。道路法では、条例で定めるとされている占用料ですので、小樽市独自に定めることが必要です。

議案第9号小樽市道路の構造の技術的基準等を定める条例の一部を改正する条例案です。

道路の占用に当たって、民間開発業者に最長20年も公共的空間の占用を認めることができ、法律にも条例案にも住民との協議の仕組みはなく、住民の意向を無視した再開発事業に利活用されることが懸念されます。

陳情第4号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方について、陳情第5号星野町ゴンシロ川流域（星野町71・172地域）の上水道整備方について、陳情第6号天狗山ロープウェイ線最上団地停留所に冬期間も停車することの要請方については、いずれも願意妥当であり、採択を求め討論いたします。

**○委員長**

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第5号について採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

（賛成者起立）

**○委員長**

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、議案第8号及び議案第9号並びに陳情第4号及び陳情第6号について、一括採決いたします。

議案はいずれも可決と、陳情はいずれも継続審査と、それぞれ決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

（賛成者起立）

**○委員長**

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

議案は可決と、陳情及び所管事務の調査はいずれも継続審査と、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。