

議 長	副議長	局 長	次 長	総務係長	総 務 係

建設常任委員会会議録			
日 時	令和4年 3月11日 (金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時48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: right;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ち、一言申し上げます。

本日3月11日は東日本大震災が発生した日でありますことから、午後2時46分に委員会審議が継続中であれば、質疑を一時中断して、亡くなられた方々の御冥福を祈り、黙禱をすることといたします。

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、林下委員、小貫委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「令和3年度除排雪状況について」

○（建設）維持課長

令和3年度の除排状況について報告をさせていただきます。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「1. 気象状況」についてです。3月8日時点での比較となりますが、③今年度の真冬日は37日となっており、②の前年度と比較すると⑤のとおり12日少なくなっております。

また、累積降雪量は499センチメートルとなっており、前年度と比較すると100センチメートル多くなっております。累積積雪深につきましても、7,671センチメートル・日となっており、前年度と比較すると3,126センチメートル・日多くなっております。このことから、前年度と比較し気温は高いものの降雪量や累積積雪深が多い状況となっております。

次に、「2. 市民の声」についてです。3月6日時点での比較となりますが、右側の太枠②全体の総数では3,490件の市民の声をいただいております。前年度、同時期の総数1,471件に対しまして、2.37倍となっております。これは、今年度はまとまった降雪により積雪が多くなったことから、排雪依頼や除雪依頼などが多く寄せられているものと考えております。

最後に、「3. 除雪費の執行状況」についてです。3月6日時点での除雪費の全体予算は一番左側の欄①に記載しております20億9,200万円となっております。これは2月9日に専決処分て補正した3億円と3月2日に先議で可決いただきました2億円を加えた補正後の金額となっております。3月6日時点での執行額は②の18億6,900万円、執行率は③の89%となっております。

○委員長

「令和4年度臨時市道整備事業について」

○（建設）建設課長

令和4年度の臨時市道整備事業について説明します。

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

次に、お手元に配付済みの資料に沿って説明します。

令和4年度臨時市道整備事業計画書を御覧ください。

全部で20路線を掲載しておりますが、これらは側溝や舗装の老朽化が著しい路線や道路のり面の安全対策が必要な路線などにつきまして、整備の緊急性、路線の重要度、事業の効果などを総合的に判断して選定したものです。

路線名の右隣に種別がございますが、その内訳といたしましては、道路改良が14路線、側溝改良が1路線、舗装改良が3路線、擁壁改良が1路線、のり面改良が1路線となっております。また、二つ隣の新規・継続の別は、新規が6路線、継続が14路線となっておりまして、右端の摘要欄にありますように、このうち債務負担分が上から5

路線、通常分が残り15路線となっております。

次ページ以降には、番号順に路線ごとの事業概要図を添付してございます。個別の図面の説明は省略させていただきますが、図面の見方につきまして、2ページ目、番号が1番の赤岩2丁目団地上通線を例に簡単に説明いたします。

右上の凡例にありますように、今回のゼロ市債での施工箇所は、太い実践の区間を予定しております、図面のほぼ中央にある赤岩北公園から西側に向かう太い横の実践で、「R3 0市 L=80m」と書いてある区間になります。そのほか、長方形の点線の区間は現在までに施工済みの箇所で、丸の点線の区間は令和5年度以降の施工予定箇所となっております。

工事内容につきましては右下に標準断面図を掲載しておりますので、御参照ください。

なお、これらの事業計画につきましては、今後詳細な調査等を行いますので、整備延長や内容などが変更となる可能性がございます。

○委員長

「JR小樽駅前広場再整備基本計画 令和3年度第1回検討委員会及び基本計画（素案）の概要について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

「JR小樽駅前広場再整備基本計画 令和3年度第1回検討委員会及び基本計画（素案）の概要について」報告いたします。

資料1枚目を御覧ください。「1 令和3年度第1回検討委員会概要について」です。

「（1）経緯」についてですが、表を御覧ください。

令和2年度は4回開催しており、第4回目、主な内容・議題の項、関係機関との協議基本案を4案に決定しております。

（2）を御覧ください。「（2）令和3年度第1回検討委員会の開催概要」です。

「①関係機関協議結果による修正内容の報告」をし、「②関係機関協議により修正された4案を評価し、整備案を3案に決定」しております。

米印、1案への絞り込みにつきましては、本計画決定後、想定事業の実現可能性の検討などを行い、判断していきます。建物一体型は特定車両停留施設、いわゆるバスタプロジェクト、平面型は都市計画事業としております。

「2 JR小樽駅前広場再整備基本計画（素案）等について」ですが、「（1）計画素案」を御覧ください。第1章から第6章で構成しております。後ほど説明いたします。

「（2）計画策定までのスケジュール」ですが、令和4年3月1日から30日にかけてパブリックコメントを実施し、4月末の基本計画の策定を予定しております。

続きまして、資料裏面を御覧ください。

「特定車両停留施設（バスタプロジェクト）について」です。先ほど説明いたしました本制度についてですが、二つの特色がございます。一つはインシヤルコストについてですが、図の左半分を御覧ください。道路管理者が建設いたします。二つ目はランニングコストについてですが、図の真ん中から右部分、SPCが管理運営し、収入の部、テナントやバスターミナルの使用料で、支出の部、維持管理経費を賄うというものです。この二つの実現可能性を、計画策定後、検討していくことになります。

次に、資料、基本計画（素案）を御覧ください。

表紙の次のページになります、目次を御覧ください。

本計画は、序章から再整備基本計画の全6章で構成されております。

素案の2ページを御覧ください。ページ数は下に記載しております。

下の図1-2、計画区域ですが、赤く塗っている部分に加え、赤の一点鎖線で囲っている範囲までを計画区域と

しています。

次に、16ページを御覧ください。

第2章、上位・関連計画の整理となります。図の左側に上位・関連計画を記載し、右側にJR小樽駅前広場に求められる役割として2点を整理し、下に記載しております。

次に、17ページを御覧ください。

「第3章 JR小樽駅前広場等の現状」についてです。ここから40ページまでが駅前広場の施設や利用状況などを取りまとめた章となっております。

次に、41ページを御覧ください。

ページ真ん中になります。市民アンケートを令和2年8月21日から9月4日にかけて、市民3,000人に対して実施しております。

次に、43ページを御覧ください。

一番上の行、「②駅前広場で最も問題があると感じていること」につきましては、グラフの赤枠、「歩行者の乱横断があり、安全性に不安がある」「送迎者の乗降場所が明確に区別されていない」という点が多く意見でございます。

次に、44ページを御覧ください。

一番上の行、「③駅前広場の再整備を行うときに求めるもの」については、グラフの赤枠、「歩行者が安全にゆったり歩ける空間の創出」「公共交通の乗換えや送迎のしやすさといった利便性の向上」という点が多く意見でございます。

次に、47ページを御覧ください。

「第4章 JR小樽駅前広場の問題点および課題」についてです。図の右上、黒枠「JR小樽駅前広場に求められる役割と現状からみた問題点」を11点整理し、下の図に示してございます。

次に、51ページを御覧ください。

11の問題点を役割ごとにグルーピングし、この問題点を解決するのに必要な対応を四つに整理しております。

次に、54ページを御覧ください。

「第5章 JR小樽駅前広場の再整備基本方針」についてです。基本コンセプトを『小樽の玄関口』にふさわしい質の高い駅前広場の創出」としました。

次に、57ページを御覧ください。

図の右側、基本コンセプトの下に整備方針を二つ設定してございます。

次に、73ページを御覧ください。

「第6章 再整備基本計画」についてです。プラン1と4については、バスターミナルを再開発ビルに機能分担した建物一体型の図面です。

74ページを御覧ください。

プラン3と4については、駐車場を再開発ビルの民間駐車場に機能分担した平面型の図面でございます。

次に、76ページを御覧ください。

計画上と事業上の視点で評価を行っております。下から5行目に計画上の評価を記載し、二つ下に事業上の評価を記載、一番下の「実現可能性（評価）」で、建物一体型については現時点では見定められない等、さらなる検討が必要としております。

次に、77ページを御覧ください。

本計画の結論になりますが、評価が最も低いプラン4を除く3案を整備案とするとともに、再開発事業の配置計画によって3案から選択するとしております。

○委員長

「小樽築港駅前交通環境の変更」に対する御意見と市等の考え方について」

○（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を行う小樽築港駅前交通環境の変更について、市民の皆様の御意見を募集しましたので、その御意見の概要と市等の考え方を報告いたします。

資料を御覧ください。

まず、意見募集期間と意見受付数についてですが、意見募集方法は二つございまして、一つは全市民を対象とした広報誌、ホームページによる意見募集で、令和3年12月1日から3年12月15日の期間、意見を募集し、6件の御意見をいただきました。もう一つは、若竹町会・東小樽町会の方を対象とした、回覧板による意見募集で、令和3年12月中旬から4年1月14日の期間、意見を募集し、25件の御意見をいただきました。以上から、御意見の総数は31件となっております。

次に、御意見の概要と市等の考え方についてですが、表はいただいた31件の御意見から近い趣旨の御意見を集約し、12件の御意見にまとめたものでございます。このうち2件については計画案の修正を行っております。

表の左側がいただいた御意見で、右側が各御意見に対する市等の考え方でございます。上から順に説明してまいります。

まず、計画の修正を行った1番と2番ですが、1番の御意見は「小樽駅方面のバス停が移動すると、自宅からバス停が遠くなります。現在のバス停を残して、市営若竹住宅3号棟前に新しいバス停を増設すべき」との御意見でございますが、これにつきましては、御意見を受けて、現在のバス停を残し、市営若竹住宅3号棟前に新しいバス停を新設する案で今後協議を進めてまいります。

次に、2番目の御意見は、「横断歩道と信号機を移設することにより、市道水産学校東通線から国道への車の右折及び直進、駅前広場への進入ですが、これが難しくなり危険」との御意見でございます。これにつきましては、移設を予定している信号機は、横断歩道を渡る歩行者用の手押し式信号機でございます。市道水産学校東通線から国道に右折及び直進で出ようとする自動車の運転を補助するものではございませんので、御理解いただきますようお願いいたします。

なお、横断歩道と信号機の移設はしますが、市道から国道へ出る自動車の運転を補助する方策については、別途検討させていただきたいという考えでございます。

その他の御意見につきましては、参考とさせていただく意見となっており、何件か御紹介いたします。

まず、3番目の御意見ですが、「小樽駅方面のバス停は、市営若竹住宅1号棟か2号棟前など、もっと駅の近くに移設すべき」との御意見でございますが、これにつきましては、市営若竹住宅1号棟及び2号棟は1階部分に店舗がございまして、車両の出入りに支障が出るためバス停を設置することができない。また、それ以外の箇所についても検討はしましたが、同じく車両の出入りに支障が出るなどの理由により、今回お示した箇所以外の適地はございませんでしたので、御理解いただきますようお願いいたしますといった考えでございます。

次に、4番目の御意見ですが、「札幌方面のバス停は、駅の中でバス待ちしている人が多く、札幌方面に移設すると駅から遠くなるので、今の場所のままでよいと思う」といった御意見でございますが、これにつきましては、札幌方面のバス停は、横断歩道を駅の正面に移設するため、数十メートル移設するものでございます。駅からの移動距離もそれほど変わることにはなりませんので、御理解いただきますようお願いいたしますといった考えでございます。

以降の御意見につきましては、御紹介を省略させていただきます。

最後に、資料の3枚目になります。

このたびの御意見を受けての修正点をまとめたもので、小樽駅方面のバス停は、移設ではなく新設に変更し、さ

らに市道から国道に合流する車両対策を検討することといたしました。ただし、この修正案につきましては、現在、まだ関係機関で具体的内容について協議中であります。これが取りまとめり次第、地元町内会と関係機関による協議会を開催し、再度、協議を再開する予定でございます。

○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、資料に基づき報告いたします。

まず、1ページ、「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、表に記載のとおりです。

次に、「2 協議会 第11回・第12回後志ブロック会議の内容」ですが、まず、「(1) 検討課題に対する関係機関の考え方」は、国土交通省からは、「経営分離後の地域交通は、地域の力で維持することが基本。国が鉄道施設を保有する考えはない。鉄道の運行経費への支援制度はない。」など。2ページになりますが、JR北海道からは「経営分離を見直す考えはない。」その他、記載のとおり考え方が示されました。

次に、「(2) 沿線市町の協議状況」は各沿線自治体が表明した方針ですが、余市町は、余市一小樽間は鉄道で、その理由は、「大量輸送と迅速輸送を確保できるなら交通手段は問わないが、現状では鉄道に分がある。」というものです。長万部町から仁木町まではバス転換で、その理由は、「鉄道運行には大きな赤字が見込まれる。将来に負担を残すべきではない。」などというものです。

本市は保留とし、長万部一余市間はバス転換の方向性、余市一小樽間は引き続き協議となりました。

「(3) 余市・小樽間個別協議の概要」は記載のとおりです。

次に、3ページ、「3 「並行在来線に関する住民説明会」について」ですが、「(1) 開催概要」は検討状況の説明とバス転換も視野に入れた意見交換を行ったもので、令和4年2月6日から4年2月11日の間に4会場で開催し、延べ75名の参加がありました。

「(2) 主な意見」は、バス転換を視野に入れた意見として、「今のJRと同様の本数で、中心部にも行けるなら、バスでいい。」「塩谷線を、環状線で築港または中心部に行き、国道5号で戻る循環ルートにしては。」などがありました。

鉄道存続を求める意見としては、「観光振興の面で、鉄道は残したほうがいいと思う。」「決定時期を急ぎ過ぎ、有識者の意見も参考に検討すべき。」などがありました。

次に、4ページ、「4 余市・小樽間の方向性決定に向けて」ですが、「(1) 三案の収支予測」、「(2) 余市・小樽間の鉄道とバスの比較」は主な判断材料をまとめたもので、内容は記載のとおりであります。

「(3) 現時点の本市の考え方」は予想される本市の負担規模の違い、運行赤字に対する交付税措置の有無、鉄道は施設保有に伴う追加的な負担も見込まれること、バスは新ルートによる利便性向上やニーズに応じた柔軟な対応が可能であることなどから、バスに優位性があるものと考えております。

「(4) 今後の進め方」は、今定例会後に本市としての方針を固め、余市町・北海道との3者協議に臨み、そこで一定の結論が出た後、北海道新幹線並行在来線対策協議会后志ブロック会議で長万部一小樽間全体の方向性が決定される予定です。

○委員長

「新幹線発生土の判定ヤード等候補地としての事前調査について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新幹線発生土の判定ヤード等候補地としての事前調査について報告いたします。

北海道新幹線の建設主体であります独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、石狩湾新港西地区海面処分用地を札幌トンネル、札幌工区から発生する土砂の判定ヤード及び判定後の土砂の仮置場の候補地として検討す

るために必要な事前調査の着手に当たり、周辺地域への説明を行ってきたところでございます。

このたび、鉄道・運輸機構はその説明を完了させるとともに、一定程度の理解が得られたとの判断から、港湾管理者である石狩湾新港管理組合に対し事前調査に関する申請を行い、令和4年3月9日付で許可されましたことから、その旨、報告いたします。

なお、調査内容といたしましては、調査ボーリングが8か所、試験掘り調査が5か所、そのほか測量作業となっており、その期間につきましては令和4年3月9日から同年7月31日までとなっております。

○委員長

「第2次小樽市空家等対策計画について」

○（建設）木村主幹

第2次小樽市空家等対策計画について報告いたします。

前定例会の建設常任委員会で素案の概要及びスケジュールについて説明させていただきました。その後、市民等から幅広く意見を募るため、令和3年12月からパブリックコメントを実施し、資料1に記載のとおり、5名の方から34件の御意見をいただきました。いただいた意見・質問等に対する市の考え方を資料1のとおりまとめております。

素案を修正したものは網かけをした5件ですが、いずれの御意見も計画の基本方針や取組に関するものではなく、文言の修正や追記などに関するものであります。

いただいた主な意見としましては、空き家所有者等への適正な維持・管理等の周知徹底を図るための方法に対する御意見や御提言、空き家の利活用における他都市の活用事例などの御提言、本計画の進行管理の方法に関する御提言などであり、本計画を実行に移していく上での対策の御提言などが多く寄せられたものであります。

次に、資料2の表紙に記載してございます、計画を修正した部分でございしますが、該当ページを表紙に記載しております。

その一部について説明いたしますが、計画の27ページを御覧ください。

(2)で、この計画の対象となる空き家等を明記しておりますが、法で規定する空き家等の対象を前提としつつ、ただし書以降になりますけれども、空き家になることを予防する取組であることから、素案では「空き家等に該当しない住宅なども対象とする」というふうにしておりましたが、この記述では、全ての住宅が対象となるような誤解を生むなど、対象が分かりづらいとの御指摘がありましたので、この部分を、「その利用実態や管理状態などから、空き家等と同等の状態と認められるもの」と修正したものであります。

このほか、計画の3ページ、人口と世帯数について、素案では速報値として記載していたものを、それぞれ確定値へ修正をしております。

今後は、本議会で修正等の御意見がなければ令和4年3月下旬に計画を決定する予定であります。

本計画は本年4月からスタートいたしますが、計画に基づき各種空家対策事業を着実に進めてまいりたいと考えております。

○委員長

「小樽市立地適正化計画の策定期間の延期について」

○（建設）三浦主幹

小樽市立地適正化計画の策定期間の延期について報告させていただきます。

資料を御覧ください。

資料の右側が令和3年第2回定例会建設常任委員会にて報告いたしました、変更前のスケジュール、そして、左側が変更後のスケジュールになり、主な変更項目をアンダーラインで示し、①から③の番号を付しております。

右側のスケジュールでは、令和3年度と4年度の2か年で策定する予定でございましたが、今回、左側の

スケジュールのとおり、令和5年の3か年としておおむね半年間程度延期しております。

主な理由といたしましては、右下の四角枠に記載しておりますとおり、まず、「①新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う策定委員会の開催の延期」、そして、「②策定委員会開催数の増」ということで、策定委員会において、資料の量が多く、協議内容が多いため、一回の協議内容を少なくして、より活発な議論が望ましいとの御意見をいただきまして、委員会の回数を当初の8回から10回に増やしております。

そして、「③当初予定していなかったワークショップの追加」をしております。これにつきましては、策定委員会の委員長から、計画の性格上、若い世代の意見を聞く必要があるのではないかとということで、現在のところ、高校生を対象としたワークショップを開催する予定で考えております。

○委員長

「都市計画道路の見直しについて」

○（建設）都市計画課長

それでは、都市計画道路の見直しについて報告いたします。

本常任委員会では、令和3年度における都市計画道路の見直しの進捗状況と見直し方針策定に向けたスケジュールについて報告させていただきます。

それでは、資料の1ページ目を御覧ください。

まず、「1. 都市計画道路の見直し進捗状況について」であります。

小樽市の長期未整備又は一部未整備の都市計画道路については、令和2年度から見直しの検討に着手し、令和3年度末の小樽市都市計画道路の見直し方針策定を目指してきたところであります。

都市計画道路の見直しの進め方については、資料の下のほう、右側の図、都市計画道路の見直しフローに基づき作業を進めてまいりました。令和3年度においては、2年度の第2段階までの検証を踏まえ、「【第3段階】見直しの方向性の検討」、「【第4段階】道路網全体で妥当性を検証」を行い、見直しの方向性である見直し方針素案の作成まで進んでいる状況であります。これら、検討・検証の結果や素案作成については、見直し専門委員会での調査・検討を踏まえ、整理、取りまとめを行っております。また、先日の第190回小樽市都市計画審議会書面会議において、見直し方針素案について協議し、御審議いただいたところであります。

次に、資料の上のほうに戻りまして、今年度行いました見直し作業の内容について説明いたします。

「(1)【第3段階】見直しの方向性の検討」では、見直し対象37路線、58区間について、存続、存続（変更）、廃止及び検討継続の四つに区分しました。

資料の下のほうの左側の「見直し検討路線（区間）の方向性を判断する流れ」も併せて御覧いただきたいのですが、まず、令和2年度に行った第2段階での必要性の検証において、必要性が高い、必要性が低い区間に分け、ここで必要性が低いとした20区間は廃止に向けて検討を進めるといたしました。

また、必要性が高いとした残りの38区間については、「2）実現性の検証」で課題がない区間は存続とし、課題がある区間については、順次、「都市計画変更により実現性の課題に対応できるか」「現在ある他の路線によりその機能を代替できるか」「新たな路線の追加や他の路線の変更によりその路線の機能を満足させることができるか」の確認を進めたところ、この段階で、存続が3区間、存続（変更）が5区間、廃止が、必要性の検証の段階で廃止に向けて検討した20区間と合わせて26区間となり、検討継続が24区間となりました。

次の、「(2)【第4段階】道路網全体で妥当性の検討」では、第3段階で検討した、見直しの方向性を考慮した道路網により将来交通需要予測を行い、道路網全体で支障がないかを検証したところ問題がなかったので、「(3)【見直しの方向性（見直し方針素案）の整理】」では、最終的に、「存続」3区間、「存続（変更）」5区間、「廃止」26区間、「検討継続」24区間と整理したものであります。

なお、各路線、区間ごとの見直しの方向性に至った経緯等については、時間の制約もあり、詳細の内容について

説明できませんが、都市計画審議会からの答申を改めて議会の皆様に報告したいと考えております。

それでは、資料の2ページ目を御覧ください。

「2. 小樽市都市計画道路の見直し方針策定スケジュール」についてであります。

このページの右側が変更前スケジュールということで、昨年、第2回定例会当委員会で報告いたしました内容に加えて少し補足を入れてございますが、当初予定していた見直し方針策定のスケジュールでございます。また、左側が変更後のスケジュールでございます。

当初の予定では、令和3年11月中旬に第191回都市計画審議会を開催し、そこで答申をいただいた後、12月中旬に第4回定例会当委員会での報告、年明け1月中旬から2月中旬にかけての関係町内会説明会、そして、2月中旬から3月中旬までのパブリックコメントを経て、3月下旬に都市計画道路の見直し方針の策定を予定しておりましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、都市計画審議会や見直し専門委員会及び関係町内会説明会開催、並びにパブリックコメント実施が予定どおりできなかったことからスケジュールが大きく遅れまして、変更後スケジュールにお示ししている令和4年3月下旬の第191回都市計画審議会答申開催、年度明けの4月上旬の市議会報告、4月中旬から5月中旬にかけての関係町内会説明会開催及びパブリックコメント実施を終えた後、庁内合意を図った上で、7月下旬の都市計画道路の見直し方針策定を目指すこととなりました。

なお、先ほど、都市計画各路線区間ごとの見直しの方向性についてのお話をしましたけれども、見直し方針素案については、この後、本市のホームページにおいて、第190回小樽市都市計画審議会書面会議の資料として公表する予定でございますので、そちらを御確認いただければと思います。

○委員長

「地籍調査事業の進捗状況について」

○（建設）用地管理課長

地籍調査事業の進捗状況について報告いたします。

この事業の進捗につきましては、令和3年第1回定例会においても報告しておりますので、それ以降の進捗について報告いたします。

まず、平成26年度から事業に着手した住吉町地区につきましては、令和3年3月12日に北海道知事より地籍調査成果の認証を受け、法務局へ地籍調査成果を令和3年3月22日に送付し、3年5月27日に登記が完了しました。

その後、官民境界を示す街区の角や折れ点にコンクリート杭などを埋設する業務、道路台帳図を補正する業務及び地番図データを更新する業務を委託しており、令和4年3月中旬に完了する予定となっております。

また、法務局に登記後、令和3年12月までに所有者などの異動があった土地につきましては、4年2月7日に補正地籍簿の作成を行っております。

次に、住吉町地区の地籍調査事業においては、筆界未定とならないよう、筆界に不同意であった地権者と時間をかけて協議を行ってまいりましたが、その間、筆界に同意済みであった所有者の死亡や、調査済みの土地の分合筆登記、売買による所有者変更などが生じたことで新たな地権者協議が発生するなど、調査期間は事業着手から7年を要することとなりました。

このことを踏まえ、事業を短期間で円滑に進めるために組織体制の強化が必要と判断しておりますが、令和3年度同様に4年度につきましても、人員確保の観点から組織体制の強化が困難であり事業を休止するものでございます。

○委員長

「塩谷地区における市営住宅の整備について」

○（建設）建築住宅課長

それでは、塩谷地区における市営住宅の整備について説明いたします。お手元の資料に沿って説明します。

まず、塩谷地区の整備についてですが、現状について説明します。

塩谷地区の市営住宅は、昭和46年度から51年度に建設され、現在の小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画期間内に築50年以上経過することとなり、老朽化が著しい状況であります。

また、簡易耐火構造2階建の住宅については、既に45年という耐用年数を経過しており安全性の確保ができておりません。

中層耐火構造の住宅については、エレベーター未設置のため、上階空室については随時募集をしても応募が少ない状況が続いています。

また、塩谷地区内の市営住宅の入居率は54.3%にとどまっており、非効率な管理状況となっております。

次に、令和2年3月策定の小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画での位置づけについてですが、塩谷地区の市営住宅は事業判定の中でいずれの住宅も「建替え」または「用途廃止」と判定されたことから、地区内で一体的に整備し、効果的・効率的な事業展開を図ると位置づけされております。

続きまして、整備方針ですが、整備後は全てエレベーター付きの中層耐火構造とし、現状より棟数を抑制し市営塩谷B住宅、C住宅及びE住宅に集約化することで、効率的な維持管理を図ります。

続きまして、整備後の住宅戸数について説明します。

資料中段の表によりお示ししておりますが、現在は市営塩谷A、B、C、D、E住宅が中耐と簡二が混在し、合計33棟、488戸存在しており、令和4年2月20日現在で265世帯入居している状況ですが、構想期間までに及ぶ整備により、合計7棟231戸に整備する計画となっております。

続きまして、住替えの考え方についてですが、一つ目ですが、現在、塩谷地区の市営住宅に入居している方々は、建て替え後の住宅に優先的に入居できるものとします。

次に、整備における住み替えの基本的な進め方ですが、まず、①最初に建て替える現塩谷B住宅の入居者を塩谷地区の他の市営住宅へ仮移転します。

次に、②現市営塩谷B住宅を解体し、新塩谷B住宅の建て替え後、仮移転入居者及び次期解体予定の市営住宅入居者から優先的に移転します。

③以降は「解体→建替え→住替え」を繰り返します。

続きまして、令和4年度の予定ですが、現市営塩谷B住宅入居者の移転ということで、仮移転又は他の市営住宅への住み替えなどを行う予定です。

続きまして、公共賃貸住宅長寿命化計画における工事スケジュールについて説明します。

資料として別図1も添付しておりますので、一緒に御参照いただければと思います。

別図1は、左側の図が現在の状況であり、右図が構想期間まで含めた整備後の状況であります。

まず、令和5年度に、①現市営塩谷B住宅（簡二）12棟60戸の解体工事を行います。

次に、6年度から7年度に、別図1では右図ですが、②新市営塩谷B住宅（中耐）2棟54戸の建設工事を行います。

次に、8年度に、③現市営塩谷C住宅のうち簡二、10棟54戸と中耐である3号棟24戸を解体します。

次に、9年度から10年度に、別図1の右図にお示しているように、④新市営塩谷C住宅（中耐）の一部2棟90戸分を建設します。

次に、11年度に、⑤ですが、現市営塩谷C住宅の（中耐）1・2・4号棟と50-3号棟の110戸分、それと現市営塩谷E住宅（中耐）1棟50戸の解体工事を行います。ここまでの長寿命化計画の計画期間内に行う予定の事業であります。

令和12年度以降の構想期間では、現市営塩谷A住宅（中耐）4棟160戸と現市営塩谷D住宅（中耐）1棟30戸を解体します。

また、新市営塩谷C住宅（中耐）残りの2棟60戸分と新市営塩谷E住宅（中耐）1棟27戸を構想期間内に建設する計画となっております。

○委員長

「第3次小樽市耐震改修促進計画の策定について」

○（建設）建築指導課長

第3次小樽市耐震改修促進計画の策定について報告いたします。

令和3年第4回定例会の建設常任委員会において計画素案を説明しましたので、今回は、それ以降に行ったパブリックコメントの意見等により修正した部分と今後の予定を報告いたします。

資料1「第3次小樽市耐震改修促進計画（素案）」に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等の1ページ目を御覧ください。

パブリックコメントについては、令和3年12月17日から4年1月17日までの期間において実施いたしました。

意見等の提出者は2名、件数としては22件ありました。そのうち、素案を修正した件数は5件で、網かけしていますNo. 1、No. 2、No. 5、No. 7、No. 8でございます。

No. 1、No. 5、No. 7の意見につきましては、計画の担当部署の記載や言葉が分かりにくいなどの意見でありまして、字句の追加、修正をしております。

修正した意見等のNo. 2及びNo. 8につきましては、前計画の目標が未達成であった理由が示されていないとの意見でありまして、それを踏まえ一部修正しております。

パブリックコメントの意見等を踏まえ素案を一部修正しました。資料2、第3次小樽市耐震改修促進計画の計画書15ページを御覧ください。

「3 住宅・建築物の耐震化促進に向けた施策の方向」がありますが、そこで前計画の目標であります、住宅及び多数の人が利用する建築物の耐震化率は95%に至らなかった要因の考察について追加、文章の修正を行っております。

要因としましては、一つ目に、本市は幸いにして大きな地震が少なく、これまでの地震による住宅・建築物の被害が少ないことから、耐震化の必要性の認識など市民の意識がそれほど高くはないこと。二つ目に、耐震化に関する相談や進め方、依頼をどこにすればよいのか分からない、耐震性の程度や耐震化の費用が不透明であるなど、必要な情報が得られていないこと。三つ目として、高経年の住宅は、耐震改修よりも外壁の張替えや設備機器の更新など、リフォームが優先されること。四つ目として、耐震化に要する費用について、所有者の経済的負担が大きい場合には、なかなか耐震化に踏み切れないことを上げております。

なお、今後の予定につきましては、本日お示ししたものを第3次小樽市耐震改修促進計画として決定しまして、4月にホームページで公表する予定でございます。

○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、御承知いただいているとおり、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、水道料金及び下水道使用料の基本水量・基本料金の見直しについては中断している状況でございますが、令和3年度の決算見込みと4年度予算を踏まえました現状について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4月から4年1月までの直近の状況を、コロナ禍の前である元年度及びコロナ禍の影響を受けている令和2年度、それぞれの同時期の実績と比較した増減について、

家事用と業務用に分けて記載をしております。

家事用に関しましては、令和元年度よりは、水道で約600万円、下水道で約400万円上回っているものの、2年度よりは、水道で約1,700万円、下水道で約1,200万円減少しております。人口減少に伴う減収に加えまして、ステイホーム傾向というのが弱まっているのかというふうにして推測をされます。

また、業務用に関しては、令和2年度よりは水道で約300万円、下水道で約1,100万円と若干上回っておりますけれども、元年度よりは、水道で約1億3,800万円、下水道で約9,200万円と大幅な減収が依然として続いており、まだまだ回復傾向は現れてきていないというような状況でございます。

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コロナ減収」ですけれども、コロナ禍の影響による収益の落ち込みが令和4年度から5年度にかけて徐々に一定程度まで回復すると。具体的には、現状、業務用の基本水量を超える超過料金部分が、コロナ禍前の8割5分程度まで落ち込んでおりますけれども、これが、4年度、5年度とかけて9割程度までは回復するという想定で試算をしたものでございます。

また、「②コロナ減収+基本水量引下げ」でございますが、これは、コロナ減収を勘案した上でこれまでの当委員会で御説明してきましたものと同じ、こ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年度から行った場合の試算結果でございます。

「(2) 試算結果」については、別紙でグラフをつけておりますので、そちらも併せて御覧いただきたいと思いますが、グラフは、上のグラフが水道事業、下のグラフが下水道事業でして、上下水道ビジョンの収支計画数値からコロナ減収、コロナ減収プラス基本水料引下げ、この3パターンでの各年度末の資金過不足額を示しております。

試算結果の分析としましては、まず、水道事業では、コロナ減収により資金不足に至る時期が令和16年度から13年度に早まり、これに基本水量等の見直しを行った場合には、資金不足に至る時期はさらに12年度に早まる見直しとなります。

また、下水道事業では、コロナ減収はあるものの、企業債元金利息の償還の負担が徐々に軽くなることなどから資金額は改善していく見込みですけれども、ビジョン最終年度である令和10年度における資金額は約8億円、これに基本水量等の見直しを行ったならば資金額は約7億円に下がる見直しでございます。

資料1枚目になります。最後の「4 現状の判断及び今後の進め方」についてでございますが、今年度、ここまでの実績、現状では、水道、下水道とも収益回復傾向はいまだに見られず、オミクロン株の感染拡大が続いておりまして観光需要の大幅な回復がしばらくは見込めそうにないという中で、資金の見直しとしましても、基本水量等の見直しに踏み切れるという状況ではないため、引き続き状況を注視しながら、今後、収益がはっきりと回復傾向を示すなど状況の改善が見られた時点で見直しの可否を再度検討することとしまして、節目節目で当委員会でも報告したいと考えてございます。

○委員長

「水道管用塗料に関する不適切行為について」

○(水道)水道事業課長

水道管用塗料に関する不適切行為について、お手元の資料に基づいて説明させていただきたいと思っております。

不適切行為の内容につきましては、令和4年1月12日付にて、全国的に広く普及しています、本市でも採用している水道管、ダクタイル鋳鉄管の外面に塗られている塗料について、塗料メーカーが日本水道協会の規格の認証を不正に取得した疑いがあるということが公表されております。

公表では、日本水道協会の規格取得時に、同規格で規定されている試験と異なる条件で承認を得たこと、また、同規格以外の原料を使用していたこと、この2点について事実が確認されています。

この塗料は水道管の外表面と内面の一部に使用されているもので、資料の下の図の黒い部分になりますけれども、継ぎ手の一部分が水道水と接触する箇所になります。

これに対しまして、日本水道協会の対応といたしましては、塗料メーカーに対し当該塗料を使用した製品の出荷自粛を要請し、製品の安全性が確認されたものから順次、自粛要請の解除をすることとしています。これを受けて、塗料メーカーは該当する製品の出荷停止を行っている状況でございます。

水道局の対応といたしましては、他の事業者で施工中の現場では一時中止を余儀なくされていると聞いておりますけれども、本市では、今年度の工事はほぼ終了しており、工事の中止は発生しておりません。

水質につきましては、法令に定められた定期的な水質検査を行い、水質基準に適合した水道水の供給を継続しているところでございます。

このほかに、独自に、当該材料について塗料が水道水に溶け出さないか、そういった試験を行っており、1か月以上たちますけれども、現在のところ問題は生じておりません。また、製品については、安全性の確認ができたものから順次、自粛要請が解除されています。

現時点では、この発注に遅れ等の問題はないと考えておりますけれども、現状を注視しながら対応していきたいと考えております。場合によって、ダクタイル鋳鉄管以外の材質のものを使用するなど、工事等に影響のないように適切な対応を行っていききたいと考えております。

○委員長

「色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化対策の状況について」

○（水道）下水道事業課長

色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化対策の状況について、お手元の資料と別紙図面を用いて報告いたします。

まず、令和2年度までの工事の経緯についてです。

別紙図面を見ていただきたいのですが、黒線で表示している部分が令和2年度までに工事が完了した範囲となっております。

具体的な内容としましては、平成30年度に詳細設計を終えた、別紙図面下側にあります南側護岸を対象としており、南側護岸全体、約290メートルの開口補修や被覆・電気防食処理、また、No. 6からNo. 9まで約120メートルの中層混合処理による地盤改良及びNo. 8からNo. 9、約60メートルの鋼管矢板の製作、打ち込みを実施し、令和2年度までの事務費を除いた事業費の合計は約11億円となっております。

次に、別紙図面の黄色い線が令和3年度に発注した施工範囲を表しております。

令和2年度からの継続工事としまして、No. 3からNo. 5まで約90メートルの中層混合処理や、No. 6からNo. 7、約60メートルの鋼管矢板の製作、打ち込みのほか、4年度に使用を予定しております鋼管矢板50本分の製作を実施しております。ただ、鋼管矢板の打ち込み約60メートル及び鋼管矢板50本分の製作につきましては、次年度へ繰り越す予定としております。

繰越しの理由としまして、まず、鋼管矢板の打ち込みに関しましては、設計深度が約10メートルの中層混合処理に対応できる重機、図面下に記載しております重機となりますが、これが道内に数台しかなく、他工事との競合で手配に時間を要したことから、当初の計画より2か月近く遅れたことに連動し、中層混合処理の後に実施する鋼管矢板の打ち込みも遅れたこと。また、鋼管矢板50本分の製作に関しましては、口径が1,200ミリメートルの鋼管矢板を、これまでの工場と同様に九州の工場ラインが空く期間を利用して製作する予定でしたが、工場側のライン調整が難航し、製作開始が2週間程度先送りされたことに加え、製作品を運送する船便が月に数便しかなく、運搬計画の変更も余儀なくされた結果、令和3年度内での小樽市への搬入が難しくなったことが挙げられます。

令和3年度の事務費を除いた事業費は約7億5,000万円で、このうち約2億4,000万円を繰り越すこととなります。最後に令和4年度の事業予定について説明いたします。

別紙図面の赤線の部分が対象となります。

まず、図面下側の南側護岸において、No. 3からNo. 5までの鋼管矢板の打ち込み約90メートル、No. 6からNo. 9までのコンクリート上部打設約120メートル及びNo. 10から11までの地盤改良約60メートルのほか、図面上部の北側護岸においては、護岸の開口補修及び被覆電気防食約120メートルを予定しており、このほかに図面右側の港湾室が所有いたします突堤護岸の設計と合わせまして、令和4年度の事務費を除いた事業費は8億4,000万円となります。

なお、令和4年度の工事の発注時期は6月上旬を予定しております、今年度繰り越す予定の施工範囲と重複しないため、工事は支障なく進められるものと考えております。

○委員長

次に、今定例会において付託された案件について説明願います。

「議案第31号について」

「議案第32号について」

○（建設）用地管理課長

議案第31号市道路線の認定について及び議案第32号市道路線の変更について説明いたします。

最初に、議案第31号市道路線の認定についてですが、資料の1ページを御覧ください。

今回、議案として提出したのは一覧表に記載しております3路線であり、それぞれ起終点の所在、実延長、幅員、位置図面番号を記載してございます。

上記の2路線は、新光3丁目の朝里中学校の近くに位置し、開発許可完了道路として小樽市に帰属されたもので、このたび、市道路線の認定に必要な資料が調ったことから、朝里東46号線及び朝里東46号分線として市道認定を行うものでございます。

図面を2ページと3ページの図面番号①、②に記載しておりますけれども、今回認定する路線は赤で着色しました太い矢印で示しているところとなります。

1ページの一覧表に戻りますが、一番下の路線は銭函4丁目の石狩湾新港地域に位置し、土地区画整理事業による道路として小樽市に帰属されたもので、このたび、市道路線の認定に必要な資料が調ったことから、樽川西循環連絡線として市道認定を行うものです。

図面を4ページの図面番号③に記載しておりますが、今回認定する路線は赤で着色した太い矢印で示しているところとなります。

次に、議案第32号の市道路線の路線変更についてですが、資料の5ページを御覧ください。

今回、議案として提出したのは一覧表に記載している1路線であり、所在、実延長、幅員、位置図面番号を記載してございます。

路線名は樽川西循環線で、銭函5丁目の石狩湾新港地域に位置し、土地区画整理事業による道路として小樽市に帰属されたものです。このたび、市道路線の変更に必要な資料が調ったことから、路線の終点の変更をするものでございます。

図面を6ページの図面番号④に記載しておりますが、当該路線は太い矢印で示しているところで、既存の認定区間は赤で塗り潰しており、変更区間は赤の斜線でハッチしているところとなります。

○委員長

質疑に入る前に説明員の皆様にお願ひがあります。

本日は報告事項がたくさんありまして、予定していた時間をかなり超えておりますので、ぜひ、答弁の際には、簡潔な答弁をお願いしたいというふうに思いますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、これより、質疑に入ります。

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

○須貝委員

◎水道管の塗料に関する不適切行為について

まず、報告を聞いてというところで、水道管の塗料に関する不適切行為ということで御報告いただきました。

これは本日御説明いただきましたけれども、私も1月12日ですか、読売新聞に出ていまして、それ以来、少し注目をしていたところであります。これについて、まず少しお聞きをしたいというふうに思います。

それで、この経緯を少し見ると、この水道管の塗料について、東証1部である会社が内部告発によって、これが判明したということで、品質の確認試験で不正があったのと塗料に規格外の原料を使用していたと、これは、先ほど御説明があったところだと思います。これを踏まえて、当該塗料の出荷の停止、品質認証マークの使用停止、さらにはこれを使っていた管材メーカーの出荷を停止したのだというふうに認識をしています。

先ほどのお話では、外面の塗装であって、一部継ぎ手にも使用していて、水に触れる可能性があるけれども、水質には問題ないというようなお話をいただいていたと思います。

ここで、まず小樽市の水道管の使用状況というのは、どれぐらいになっているのか、少し説明していただきたいと思います。

○（水道）水道事業課長

市内に導水管、送水管、排水管という3種類の水道管が通常ありまして、その延長数は令和2年度末で、全体で約624キロメートルが布設されています。

そのうちのダクタイル鋳鉄管は約452キロメートル布設されておりまして、約72%に当たります。

○須貝委員

72%、予想よりも大分多いという感じがするのですが、といいますのは、これは当初に出ていたのは、東京、大阪をはじめとした政令指定都市というようなことが書かれていまして、いろいろ調べると人口100万人以上の都市では、85%ぐらい使っていて、それ以外の人口の少ないところはあまり使われていないのではないかというような指摘があったのですけれども、72%ということですね。

それでは、ここまで少しお話がないのですけれども、これはお答えできるかどうかあれなのですが、この規格外の合成樹脂塗料というのはどんな物質なのか、どう調べても詳しく書いていないのですけれども、番号というのか「JWWA K 139」と書いてあるのですが、これはどういった物質であるのか、少し説明していただけますか。

○（水道）水道事業課長

現在公表されておりませんので、この部分に関しては、少し説明を控えさせていただきたいというふうに思っています。

○須貝委員

答弁はできないということなので、人体にどういった影響を及ぼすかということについても、今のところはお答えできないという見解でしょうか。

○（水道）水道事業課長

このことについても公表されておりませんので、説明は控えさせていただきたいというふうに思っています。

○須貝委員

分かりました。

それでは、先ほど今後の対応ということで少しお話しいただきましたけれども、今後の対応について少しお聞きしたいと思うのですが、まず、安全性の確認ということなのですが、本市としてどのように安全性を確認していくのかということ、少しお答えいただけますでしょうか。

○（水道）水道事業課長

水道水の安全性につきましては、日頃から定期的に法令で定められた水質検査を行って確認しております。

また、今回こういう事例がありましたので、独自に当該の材料にて塗料が水道水に染み出さないか、溶け出さないかという試験をしております、1か月以上たっていますけれども、特に問題なく、安全性は今のところ確保されているのかというふうに考えております。

○須貝委員

私もインターネットで検索して出ていたのですけれども、今のところ問題ないであろうということで、何かやっておられるみたいですが、何か問題が生じたときには非常に大きいダメージがあって、小樽市では少ないと思ったのですけれども、7割ぐらい使われている管であるということで、一斉取替えとか、何かそういうことがあると大変だというふうに今のところ思っているところです。

それで、工事への影響も、今年度の工事は完了しているというようなお話がありましたけれども、令和4年度の工事に影響は考えられますか。

○（水道）水道事業課長

現段階では、日本水道協会からの報告の中では、当該製品について、おおむね出荷の自粛の要請が解除になっているということを踏まえて、特に問題ないと判断しております。

しかしながら、先ほども報告の中で申し上げましたけれども、場合によっては材質の違うものも利用しながら、発注していきたいというふうに考えております。

○須貝委員

今のは水道事業に関わる工事というお答えだったと思うのですけれども、水道事業にかかわらず、例えば道路の改良工事であったり、それから宅地の造成など、こういう工事に関しても影響が出る可能性はあるのかと、これは素人考えかもしれないのですけれども、こういった点はいかがですか。

○（水道）水道事業課長

例えば、道路改良工事等で主要となる水道管のものに関しましては、一部の切り回しというのが大まかにあるのかというふうに考えますが、さほど影響はないと考えておりますし、また、例えば全体的に水道管を動かしてくれとか、移設してくれとか、そういったものに関しては、前もって準備できますので、特に問題ないのかというふうに考えております。

○須貝委員

分かりました。

検査待ちというところなのですが、今のところの見解では、本市の水道事業、それから、付随する工事には大きな影響は今のところは考えにくいというようにお話をいただきました。

それで、あとは市民に対する周知ということで少しお聞きしたいのです。

なぜかといいますと、これを調べていきますと、さきにあったような大きな都市、横浜市や大阪市などでは、もう市のホームページに、この件、第1報ということで、早々と1月からもう掲載されています。

聞きますと、札幌市のホームページにも、この件が出ているということなのですが、この周知は本市としてどのように考えられていますか。

○（水道）水道事業課長

他の水道事業体では、実際にまだ工事中というところも結構ありまして、工事の中止をされていたという状況がありました。

本市においては、現場での工事はほぼ終了して、成果品待ちだということもありまして、また、市民からの問合せは幸いもなく、ない方がいいのか分かりませんが、そういうことから、今のところホームページでの周知をする予定はございませんが、今後の状況を注視しながら、必要な場合においてはホームページなどでの検討をしていきたいというふうに考えております。

○須貝委員

BCPではないですけども、今、やはりこういうリスク管理というのは、一歩先を行くといいますか、早いことが必要かと思しますので、ぜひ、そこも御検討をよろしくお願いいたします。

◎みどり法人について

それでは、質問を変えます。

次に、みどり法人についてということでお話をさせていただきます。

これは昨日、おとといの予算特別委員会で共産党の丸山委員から質問があって、いろいろ改めて、緑、公園の整備に関する議論がある中で、私も少し整理されたというふうに聞いておりました。

その中で、私も実はこのみどり法人ということに関して、昨年の秋ぐらいかな、お問合せをいただいて少し勉強した経緯がありまして、先日の予算特別委員会を聞きながら、みどり法人がそういえばあったということで改めて少し掘り出してきたものであります。

まず、このみどり法人制度について、少し御紹介いただけますか。

○（建設）公園緑地課長

このみどり法人制度とはどういうものかということでございますけれども、都市における緑地の保全及び緑化の推進について定めております都市緑地法に基づく制度で、NPO法人やまちづくり会社などの団体が土地等の所有者からの申出などに基づき設置し、管理する市民緑地などの保全や緑化の推進などを行う制度であります。

○須貝委員

それでは、今、御説明いただきましたけれども、このみどり法人制度を活用するメリットというのは、どんなものがありますか。

○（建設）公園緑地課長

この制度を活用する本市のメリットでございますけれども、この制度で設置される市民緑地などは、みどり法人が管理・運営の主体となるため、本市の財政負担の軽減や、当該市民緑地を活用した地域の活性化が進むことが期待されるところでございます。

○須貝委員

そうですね、この公園の管理については予算特別委員会でも議論されましたけれども、やはり小樽市の財政の問題とか、いろいろなことを考えると、こういった制度も今後考えていく必要があるのかというふうに思っています。

調べますと、実は昨年の夏に検索したときは、あまりヒットしてこなかったのですけれども、今年改めて検索してみると、実に多くの都市で導入例があるというふうに思っておりました。特に、やはり東京都を中心とした首都圏で、町内会とかボランティア団体がこの認定を受けると。

昨年の段階ですと、かなり認定のハードルが実は高く、昨年の夏ぐらいは全国で13ぐらいの認定事例しかなかったのですが、今年になってみますと、一気に増えているというような状況で、やはりこういった財政不足の中、こういった緑地公園を管理するのに有効な一つの手だてになるのだろうというふうに思っています。

それで、このみどり法人を小樽市が認定したり、指定したり、活用したりというふうに考えた場合に、どのようなケースが想定できますでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

本市におけるケースでどのようなものが考えられるのかということでございますが、本市では快適な都市環境を形成する上で、特に中心部において緑地が少ないことが課題の一つでございます。

みどり法人が設置し、管理・運営する市民緑地は、これらの中心部において、公園以外の緑地を整備する手法の選択肢の一つになるものと考えてございます。

○須貝委員

それで、今、お話しいただきましたけれども、今後ということで少しお聞きしたいのですが、先ほど言いましたように、検索してみると、例えば、千葉県柏市であったり、近いところでは札幌市も、今、ホームページにみどり法人の認定制度が掲載がされたりしていますけれども、小樽市として、このみどり法人を検討するお考えがあるのかどうかをお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

みどり法人につきましては、先ほど須貝委員から御紹介いただきましたように、全国で数々の事例があり、法人も多く指定されているようでございます。

これらの法人の具体的な活動内容など、他都市の事例について、今後、調査・研究してまいりたいと考えてございます。

○須貝委員

先日の予算特別委員会のときに、いろいろな助成制度がある中で、活用されていないケースも改めて再確認して、少しもったいないというふうに思っていました。

少し私の頭の中でも、具体的に一生懸命やられている町内会もありますし、それから、まちづくりの会のように精力的に活動されている団体も小樽市内に多々ありますので、そういったところに、こういった認証制度が活用できれば、また、より小樽市の美化が図られるのかというふうに考えていますので、ぜひ一緒にこの問題に取り組まさせていただきたいというふうに思いますので、どうぞよろしく願います。

◎海水浴場の違法建築について

では、質問を変えさせていただきます。

次に、海水浴場の違法建築についてということでお話をさせていただきます。

実は私も、令和2年第1回定例会の予算特別委員会で、おたるドリームビーチの海水浴場の短期貸付金の権利放棄というところで、大分、議論をさせていただいた記憶があって、海水浴場の違法建築を含めたこの問題については非常に注目をして、この2年間、取りあえず温めてきた状況です。

昨年のちょうど春先ぐらいに、小樽市の海水浴場の違法建築の見回りパトロールをしますよという記事を見て、そろそろ今年もそういう時期が近づいてきたのかと思って、今回少しお尋ねしたいというふうに思っています。

改めて、小樽市内の海水浴場の違法建築物というのがあるのかどうか、各海水浴場の経年的推移が分かれば示していただきたいと思います。

○（建設）水上主幹

ただいまの御質問にお答えしますが、公設で開設されている6か所の市内の海水浴場について過去に調査しており、違法建築物等、認識できるものはありませんでした。

○須貝委員

分かりました。ないということ。

そうしますと、新聞報道とかありました、私の中では違法建築物があるのかというイメージでいたのですが、違法建築物のパトロール、指導をしたケースはないという、いわゆる6か所の海水浴場ではないということ。

では、この6か所の海水浴場以外で、そういう指導をするケースというのはあるのでしょうか。

○（建設）水上主幹

公設されているおたるドリームビーチと銭函海水浴場の間に、公設されていない銭函3丁目のプライベートビーチというのがありまして、プライベートビーチとサンセットビーチについて、パトロールをやっている所存であります。

○須貝委員

プライベートビーチというなお話がありましたけれども、プライベートビーチということで言えば、そこ以外にも小樽市にはあるのではないかと、何となく今、私のイメージの中にあるのです。

例えば、塩谷のほうであったり、忍路のほうであったり、何となくそのように認識しているのですけれども、そこら辺はいかがですか。

○（建設）水上主幹

現在、銭函3丁目のプライベートビーチとか、そういうところには視点を当てていますが、それ以外については、把握しておりません。

○須貝委員

把握していないということなのですが、過去からのいろいろなこともあるのかもしれませんが、やはり公平性を担保する意味では、プライベートでも違法建築物についてはパトロール、指導をするのだという考えに基づけば、小樽市の海岸線は長いですが、それは、やはりある一定の期間の中に行って、管理をしなければならぬのかと私は思うのですが、いかがですか。

○（建設）水上主幹

ただいまの御質問なのですが、今、塩谷海水浴場や東小樽海水浴場とか、あと、銭函海水浴場というのは市街化区域でございまして、違法性がないものと判断しております。

市街化調整区域にある朝里海水浴場と蘭島海水浴場については、今後の違法建築物の調査については、小樽市全域を対象に調査が必要と考えておりますが、そういう状況でございます。

○須貝委員

今、少し私も聞き方が悪かったのですが、指導、パトロールというのは、市街化調整区域であるということですね。

どういった部分に抵触して、指導、パトロールを強化されたのか。

○（建設）水上主幹

市街化調整区域においては、都市計画法の許可基準に適合していない建築行為について、都市計画法に抵触することになります。

○須貝委員

よく報道されて過去にもあったように、仮設建築物みたいな扱いなのでしょうか。

これは1年ごとに撤去をすとか何とか、どのような指導をされているのですか。

○（建設）水上主幹

仮設建築物というのは、期限を定めて、例えば、春先に置いて秋口に取るとか、そういうものを仮設建築物と申します。

あと、今、建設部でパトロールして是正をしているものは、基礎ができて、ずっと固定された建築物について、是正上、指導しております。

（発言する者あり）

○須貝委員

今、少し周りから何かお声があったのですが、何か、今、見解、違いとか何かあるようであれば、お答え持っている方に、少し答弁いただけますか。

○（建設）建築指導課長

まず、仮設建築物なのですが、今、水上主幹が申しました、市街化調整区域の中では基本的には建物は建てられないということで、海の家というのは、逆にあのような簡易な建物は、仮設建築物でなければ市街化調整区

域では建てられないということになります。

それは建築基準法上の許可申請というのをを出していただきまして、季節的、限定的ということで、一定期間、その許可申請の中で期限を切って建ててもらおうということでございます。

○須貝委員

非常にクリアになりました。

それで、なぜ、これにこだわるかということでお話しさせていただくと、2年前の予算特別委員会でもお話しさせていただきましたけれども、例の債権放棄の一連の流れを見ていくと、あれは小樽市が違法建築物と認識をしていたものを11年間放置していた。台風の災害に遭って、いろいろなスキームで救うことになったのだと。結局、スキームが破綻して、最後は債権放棄したわけですけども、私は非常に、あそこが腑に落ちないところがありまして、違法建築状態を11年も放置していた。

昨年の指導から今年になってようやく結実したのか分かりませんが、ネットを見ますと、今あった海の家というお話がありました。あれが2月に撤去されたというような、ネットの記事が出ているのです。ああいうのを見たときに、本当に同じ失敗を繰り返さないためには、やはり、指導、監督、この責任は、きちんと果たしていただかないと、私は同じ失敗を繰り返す可能性が非常にあるのではないかと思って危惧をしているのですけれども、これについての、御見解、どなたでも結構ですが答弁していただけますか。

○（建設）建築指導課長

須貝委員のおっしゃるブログの記事ですが、お話を少し聞かせていただいて、私も少し探したのですが、その記事が見当たらなかったのでも何とも言えないのですが、ただ、ドリームビーチでの違法状態を市で見逃しつつ、許可申請をずっと続けてきたということの反省点が、コンプライアンス委員会に公益目的通報がありましたけれども、あれを契機に、平成27年以降はきちんと我々で、仮設の許可申請を下ろして、解体まできちんとチェックはしています。

今年度についても、シーズンオフ後に、我々で現地へ行きまして、ドリームビーチを確認したところ、きちんと適法に撤去されていたということを確認はしております。

○須貝委員

分かりました。

ちなみに、今年度というのは、それはいつの時点を指しているのか。

○（建設）建築指導課長

何日まででは分かりませんが、10月末には確認はしております。

○須貝委員

分かりました。

先ほどの記事で言うと、しっかりと写真入りで、クレーンで海の家を持ち運んでいるのが出ていましたので、私も何月何日に工事をやったのか確認をしていないので、また、御覧いただきたいと思います。

それでもう一つ、これも検索して行って、これはどうなのだろうかと思うのは、先ほど市街化調整区域というお話がありました。それで、確かにドリームビーチのところに、小樽市でここは市街化調整区域ですよという大きい看板が立てられています。違法な建築物は建てられませんよというような看板を私も拝見しました。その近くに、今度は「使い方自由自在売地」という、小樽市の看板を上回るような大きな看板がまた立てられているというような御指摘もあるのです。これについては情報を持ち合わせていますでしょうか。

○（建設）水上主幹

今の委員の御指摘のお話なのですが、都市計画市街化調整区域の看板は小樽市で公道部分に立てたもので、そこをきちんと市街化調整区域ですということを認識していただきたいという目的で立てております。それで、今の「使

い方自由自在売地」というのは、それは宅地所有者の方が自分の利益のために、自分の敷地内に置いたものという
ことで認識しております。

○須貝委員

御自分の土地だということ。

私もそんなに詳しくないのですが、この市街化調整区域の売買で一番に問題になるのは、トラブルになるのは、
そういった使用目的とか、基準を明確にしないで売買して、トラブルになるというケースが非常に多いと、一般的
に私はそういうふうには認識しているのですけれども。今のお話ですと、その看板のところは市街化調整区域では
ないのですか。

○（建設）水上主幹

今申し上げたのは、確かに委員おっしゃるとおり、市街化調整区域なのですけれども、土地所有者の方が市街化
調整区域と分かっていても、売りたいがために、売地という看板を掲げているものと推測します。

○須貝委員

ということで、やはりそういうところも含めて民地ではあるのですけれども、行政として何らかの指導といいま
すか、後のトラブルが発生することも予想されますし、ここはぜひそこら辺もまた御検討いただきたいというふ
うに思っているのですけれども、いかがでしょうか。真剣に聞いていただいている次長お願いします。

○（建設）山岸次長

委員のおっしゃるとおり、幾ら自分の土地だから自由に看板を提示できるかということについては、違法な部分
が見受けられるものについては、見つけ次第行政として、適正ではないのではないかとということで指導していき
たいというふうに考えております。

○須貝委員

ということで、私は小樽市にとって、海水浴場、ビーチは札幌市にない小樽市の本当に大事な大事な財産ですの
で、この財産は大事にしたいのです。強いて言えば、この財産を使って、小樽市に税金なり、いろいろなものが入
って、人が出入りすれば、また小樽市に返ってくるわけですから、非常に大事にしたいなといった思いから挙げさ
せていただきました。それで、しつこいようですけれども、過去も指導、監督が少し緩かったというか、どうい
う表現が一番分からないですが。前みたいに11年間も少し黙認していたというものもあって、残念なこともありま
したので、これはルールはルールですから、しっかりとこの辺の指導、監督をお願いしたいと。何度も言いますけ
れども、小樽市にとって大事な大事な財産ですので、ぜひ有効活用をお願いしたいということをお願いして、私の
質問を終わりたいと思います。

建設部長、最後をお願いします。

○建設部長

小樽市の海ということで、確かに小樽市といえば海ということもありまして、昔は非常に多くの方々でにぎわ
った。私としても海というのは、海岸は大事だと思っております。以前痛ましい事故もあって、いわゆる違法建築
というものもあったということで、我々としては、こういったことを二度と繰り返さないように、都市計画法に沿
った形で、違法なものは違法であるということで、きちんとそういった指導はしていきたい。昔のような事故は二度
と繰り返さないような形で、これから行政指導をしていきたいということで考えています。よろしくお願いたし
ます。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

公明党に移します。

○千葉委員

◎除雪について

それでは初めに、除雪に関連して何点か伺っていききたいと思います。今年の冬は、何年か少雪が続いたということもあって、非常に大雪に感じられ、市民の方も除雪に関しましては、御苦勞をされたというふうに思っています。そこで、今日はバスの運行について初めにお伺いしたいと思います。降り続くというような異常気象が多い日がありましたけれども、生活の足となるバス運行について影響があったのではないかというふうに推測をしています。バス事業者からも声が寄せられたというふうに思いますけれども、把握をされていれば、件数、主な内容について、御説明をお願いしたいと思います。

○（建設）維持課長

今冬におけるバス事業者の北海道中央バスから寄せられた苦情と申しますか、要望の件数でございますけれども、令和4年3月6日現在で44件というふうになってございます。主な内容につきましては、バス路線の道路幅員が狭いのですとか、路面状況が悪い。また、凍結路面で砂を散布してほしいというような御要望をいただいたところでございます。

○千葉委員

それで市民の方からバスに乗っている最中に連絡がありまして、どういうことだったかという、桜のロータリーから望洋台に向かう道のロードヒーティングだったと思うのですけれども、路線バスが坂を登れなくなって、運転手が何度もトライをしていると。本当にこんなことロードヒーティングの場所であるのでしょうか。代行バスが来て、何とか動いて行ったそうなのですが、要因についてはいろいろ想像ができるのですけれども、ほかのロードヒーティングのあるバス路線でも同じようなことがあったのではないかというふうに思うのですが、そのような状況についてはつかんでいるのでしょうか。

○（建設）維持課長

まず委員御指摘の桜から望洋台に向かう市道桜1号線のロードヒーティングについてでございますけれども、改めまして、バス事業者に確認したところ、令和3年12月17日にそのような事案があったということでお聞きをしているところでございます。

12月17日は降雪量が52センチメートルを記録した大雪であった日だということでございますけれども、午後8時頃そのようなケースがあったというふうにお聞きはしております。それにつきましては、委員御指摘のとおり、私どもも中央バスからバスの運行がということではなく、融雪剤をまいてほしいという御要望をいただいていたということで確認はしているのですけれども。その中で、チェーンをはいた次の便が来て、運行と申しますか、また再開をしたと申しますか、乗客の方が乗り換えて運行をしたということがあったというふうにはお聞きをしたところでございます。

今もう一つ、その他の事案ということでございますけれども、その他につきましては、同じく暴風雪があった最近なのですけれども、令和4年2月21日に市道千秋通線及び市道梅源線でロードヒーティングの融雪が追いつかなかったというような事案があったということでは確認しているところでございます。

○千葉委員

ロードヒーティングはそういうバス路線とか、安全に運行するというので、ロードヒーティングの設置はされていると思うのですけれども、ロードヒーティングの運転条件というのはどのようになっているのでしょうか。

○（建設）維持課長

市道のロードヒーティングにつきましては、一般的にロードヒーティングの中にある自動制御器で自動運転をしている状況でございます。自動運転の要素といたしましては、路面温度、外気温、降雪の有無、水分の有無を感知して、自動制御器で自動運転をしているというような状況でございます。

○千葉委員

各地域何百か所もあるので、条件がそれぞれ違うと思うのですが、このようにバス路線に関しては、個々に設置されているロードヒーティングの機械の運転条件を変更するという事は可能なかどうか、その辺についてはいかがでしょうか。

○（建設）維持課長

ロードヒーティングを個別に路面温度の設定等を変えることは可能であるというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

自然の天候状況ですから、急に変わることに対して対応できるかどうかというそういうことはあるのですが、ぜひこの辺については対応できるのであれば、前もって次の日は非常に大雪になるとか、そのような状況が確認できれば、そういう個々の対応も考えていただきたいと思いますが、見解を伺います。

○（建設）維持課長

私も、ロードヒーティングのみならず、バス路線の運行の確保ということで、除排雪につきましては、非常に重要視して対応しているところでございます。今ロードヒーティングについての設定等の御質問でございましたけれども、ロードヒーティングが万能ではないというところで、今申し上げたまとまった降雪があった日ですとか、風がついている日ですとか、また外気温度が非常に下がっているようなときには、融雪自体が追いつかないということは、どうしても発生するというような状況でございます。そういったロードヒーティングだけに頼らず、まずはそういった気象状況を予測して、先ほど申し上げた融雪剤の散布、もしくは除雪を組み合わせる路面の管理を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。

○千葉委員

よろしく願いいたします。

次に、関連して歩道除雪についても伺っていきたいと思います。

歩道除雪の出動基準について、初めに説明をお願いします。

○（建設）維持課長

歩道除雪の出動基準についてでございますけれども、今歩道除雪A、B、Cと3段階に分けて出動基準を定めているところでございます。まず、歩道除雪Aでございますが、主に幹線道路、連続した降雪があり、出動の判断時に10センチメートル以上の降雪が見込まれ、除雪作業が必要な状態のとき。積雪深が少なくとも、歩道の路面状態によって歩行が困難と判断されている時になってございます。歩道除雪Bにつきましては、気象状況に応じて、原則路線の排雪時に歩行空間を確保する。歩道除雪Cにつきましては、同じく気象状況に応じて、原則雪山の高さを低減するというような形になっているところでございます。

○千葉委員

今歩道除雪A、B、Cについて御説明があったのですが、歩道除雪A、B、Cというのはどのような基準で決められているのかについてはどうでしょうか。

○（建設）維持課長

歩道除雪の出動基準の決定方法等につきましては、歩道や車道それぞれの道路幅員や歩行者の数、また沿道条件などを総合的に勘案して決めているところでございます。

○千葉委員

今年の歩道除雪の状況について、説明していただけますでしょうか。

○（建設）維持課長

今シーズンの歩道除雪の状況についてでございますけれども、大雪という状況もございまして、歩道除雪自体が

追いついていないというケースが市内では見受けられたというふうに認識しているところでございます。歩道除雪、大雪でなかなかできなかったですとか、雪山の高さが高くて歩道除雪ができなかったといったような状況があって、歩道を確保されていない状態が確認されたというような状況であったというふうに考えております。

○千葉委員

歩道除雪A、B、C全てに対して、そういう状況だったという理解でよろしかったでしょうか。

○（建設）維持課長

歩道除雪Aについては今のような状況でございますけれども、歩道除雪B、Cについては基本的には確保しておりませんので、先ほど申し上げたとおり、排雪時、歩道を堆雪スペースとしているのが歩道除雪BとCになりますので、今の歩道除雪が追いつかなかったというのは基本的には歩道除雪Aになるかというふうには考えておりません。

○千葉委員

歩道の雪が全く除雪がされていない箇所があったために、狭くなった道路を歩いている市民を多く目にしました。どこも大変な状況であるということはずごく理解をするのですけれども、例えば小樽市立病院の歩道なのですが、小樽市立病院側の歩道は歩道除雪Aになっています。反対車線の駐車場側から新富町に向かう歩道は歩道除雪Aで、途中からCが混在するような基準になっていまして、このように歩道の中でAとBとか、AとCとか、そのように混在している種別があるような歩道というのは箇所数として、たくさんあるのかどうか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

委員御指摘の道路両側に歩道がございまして、片側が歩道除雪A、片側が歩道除雪BないしCという路線は市内に数か所はあるというふうに考えているところでございます。

○委員長

質疑の途中ではありますけれども、間もなく午後2時46分になります。東日本大震災でなくなられた方々の御冥福を祈り、黙禱をいたしたいと思います。

それでは、御起立ください。

黙禱。

（黙禱）

○委員長

着席ください。

それでは、公明党の質疑を続行いたします。

○千葉委員

地域によって状況は違うと思うのですけれども、先ほど説明した小樽市立病院の駐車場側の歩道の中に、信号に近いところは歩道除雪Aでその先がCになっているということで。新富町方面から歩いてくる方ですとか、若松1丁目のバス停で降りた方が本当に今年は自分の背丈ほどまで、その先に雪が積もっていて全く通れない状況でありました。今シーズンはバスが通る中を歩いている方を結構目にしまして、非常に危険だなというふうに思ったところなのです。途中から歩道の除雪種別を変えることによって、通行する方々の安全を担保できないとなると、これはいかがかと。非常に率直に感じたところであります。

公的な病院があるということやバス停があるという歩道の中で、歩道除雪の種別が混在するというのは、検討をし直す必要があるのではないかなとすごく感じたところですが、その辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

歩道除雪の種別の変更の検討についてでございますけれども、委員御指摘のとおり、まずは道路の状況を確認す

るとともに、実際作業上の問題点がないかどうかですとか、そういった部分も総合的に踏まえて、御要望を踏まえて、対応については検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

ぜひこの件については、ほかにも、もしかしたらそういう箇所がある可能性もあるので、ぜひ課題の検討をしていただきたいというふうに思います。

歩道除雪について、もう1点、昨日の朝も見かけたのですが、ここは歩道除雪Aの場所で入船十字街近辺なので、本当に人通りも多い場所なのですが、そこの歩道除雪Aで一定程度、今歩道の雪というのは溶けてきて、きちんと行われているかと思うのですが、店先ですとか、商店の前というのは自分たちでいち早く歩道の除雪をするので、きれいにアスファルトが見えている状態で歩きやすいのですが、僅かな間が全くされていないので、私たち若い者が歩くときにはそんなに支障はないかと思うのですが、本当に今日は高齢者の方でつえをついた方ですとか、今買物のカートを引いて歩く方が非常に多くて、登れないような感じなのです。

ですから、このような御苦勞されている方をよく目にしたのですが、歩道状況についての認識というのはもっていただけるのかどうか、いかがでしょうか。

○（建設）維持課長

歩道の状態の認識ということでございますけれども、先ほども申し上げましたが、今年度は大雪等の影響もありまして、歩道除雪が今のように歩道が適切に確保されていないという事案があったということは認識しているところでございます。それにつきましては、個別に御要望をいただいた中、もしくは道路パトロール等で発見した中では、できるだけ歩道の歩行空間を確保すべく、除雪車のみならず、例えば人力作業でやったりですとか、そういった除雪車ができないところ、作業ができなかったところは人力作業で対応をしたりというようなことを組み合わせでやってきたつもりなのですが、歩行空間の確保というものにつきましては、一定程度課題といえますが、確保できなかった部分があったというふうには考えているところでございます。

○千葉委員

非常に高齢化が進んでいる小樽市なので、雪解けが進む中で、苦勞された方がどんどん増えてきている。行政側としても一生懸命対応されているというのは重々承知もしているのですが、歩道の中の段差解消というのは行政だけではきっとなかなか対応が難しいのではないかとこの私の中にもあります。

そこで、提案というか、雪対策基本計画の中で、重点施策の中に市民との協働による雪対策の推進の取組に町内会での連携協力や地域の実情に応じた連携と協力がああります。具体的な取組の中には、この件に関してはないので、本当に先ほど言ったように、高齢化が進む小樽市の課題になっているというふうな認識です。そのような同じ歩道の中で、Aの店舗、Bの店舗はきれいだけれども、その間に段差が生じているというのは地域で何とかやっていただけないかということも課題に挙げて、ぜひこの件については少しでも解消できるような、そのような形にしていただきたいと思います。その辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

委員御指摘のとおり、高齢者の皆さんも含めて歩道の確保というのは大変大きな課題であるというふうに考えてございます。市民との協働の取組というような御指摘もございましたけれども、まずは私も道路管理者として、適切な歩行空間を確保すべく、対応してまいりたいというふうに考えてございます。その中で、地域の皆さんとの御協力が得られる部分につきましては、当然、協働になるのかどうかというのはあるのですが、市民の皆さんと一緒に歩行空間の確保というのを検討してまいりたいというふうには考えております。

○千葉委員

ぜひお願いをしたいと思います。

最後、除雪で1点だけ。先ほど除雪費の執行状況の報告がありました。3月8日現在で今年度の執行割合が示さ

れているのですけれども、雪解けは進み始めているのですが、非常に執行割合が高くなってきていて、予算が実際に足りるのかどうかと少し感じているのですが、この件については大丈夫なのかどうか、それを最後に伺いたいと思います。

○（建設）維持課長

除雪費の予算の執行状況ということでございますけれども、現在、補正予算でロードヒーティングによる電気代4,800万円を提案させていただいているのですけれども、これも含めた予算内ではよほどの気象状況の変化がない限りは予算案の範囲内で執行可能であるというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

まだ結構高く積もった雪も散見されるので、少し心配でお聞きをしました。よほどのことがないことを祈りながらこの質問を終わりたいというふうに思います。

◎水道管用塗料に関する不適切行為について

それでは、次の質問に移らせていただきます。水道管用の塗料に関する不適切行為について、先ほど須貝委員からも御質問があったので、重なる部分もあるかもしれませんが、何点かお伺いをしたいというふうに思います。この記事を見て、私も非常にびっくりしたという思いなのですが、小樽市でも今回問題の起きた塗料が使用されている水道管、先ほど延長452キロメートルで72%ぐらいあるというふうに御答弁で伺いました。このダクタイトル鑄鉄管を使用している理由というのをお聞かせ願いますか。

○（水道）水道事業課長

どちらかというと、昔から使われている鑄鉄管がダクタイトルという形に変わってきている部分になっています。昔の鑄鉄管よりも、今のダクタイトル鑄鉄管はどちらかというと、粘り気があって壊れづらい。そういったものに移行されてきているというような状況になっています。昨今、耐震化と騒がれている中で、やはり耐震化で一番強いのはダクタイトル鑄鉄管、継ぎ手の部分になるのですけれども、そういったもので対応をしていると。いずれにしても、75ミリメートル以上というものは全部ダクタイトル鑄鉄管を使用していますので、どうしても市内、銭函から蘭島までは距離が長いので、細い管では対応し切れない部分もありますから、そういうものはどうしても増えてくるということになります。

○千葉委員

先ほども須貝委員から、全国的にも非常に高いシェアでダクタイトル鑄鉄管が使われているというお話をお伺いしました。延長として、先ほど452キロメートルということで、水道管以外で塗料を使った製品というのは発注して使用されていないのかについてはいかがでしょうか。もし分かればお答えいただければと思います。

○（水道）水道事業課長

水道管以外で 사용되는場合は、下水道管の圧送管というのがあります。それで使用されている可能性はあるのですけれども、いずれにしても飲用をしないということで、大した問題ではないということは少し語弊があるのですが、問題はないのかというふうに感じています。

それ以外で使用されているところは、水道関係では恐らくないのかなと。あと、それ以外は私たちも把握はしていません。ただあと、樽川浄水場、樽川地区へ行くと、工業用水とか、まれに井戸水とか、地下水を使っているとか、そういったところでは使用をされている可能性はあるかというふうに思います。

○千葉委員

お伺いしたのは塗料を使っている全ての製品が安全なので大丈夫ですよと、出荷が始まったと聞いていなかったものですから。まだこれ以外にもあるのかということで、お伺いをさせていただきました。やはり今まで布設されてきた水道管、水というのは非常に重要なものなので、不安が残るのが正直なところですね。塗料メーカーが品質認証試験で不正をしていたとか、塗料に規格外の原料を使っていたという、この件というのは今年になって公になっ

たわけでありませけれども、不適切行為をいつから行っていたのかについては情報を持っていらっしゃるでしょうか。

○（水道）水道事業課長

日本水道協会で認証関係を担当している部署がありまして、そちらで平成27年にそういった塗料に関する審議会が行われていると。その中で、若干内容も変わってきたので、7月21日だったと思うのですけれども、そこが改正日となっていて、そこからが基準だというふうには聞いております。

○千葉委員

先ほど水道水の安全の確認という点で、定期的に行っているものプラス市では独自に塗料のしみ出しがないかどうか確認しているということで、プラスの検査なので、非常に御苦労もされているのかというふうに思っています。

今後の点で、万が一、水道水の安全が脅かされるような基準数値、何かしらの数値が出た場合というのは、市の対応というのはどのように変わってくるのでしょうか。

○（水道）水道事業課長

小樽市だけではないと思われるのですが、水道法において供給する水が人の健康を害するおそれがあると知ったときは、直ちに給水停止を下さいというたわれています。給水停止をして、その水を使用することが危険である旨を関係者に周知しなければならないとしていますので、このことから考えますと、万が一、汚染された場合は、法に基づき給水停止を行っていくのかというふうに考えています。

ただ、多分小樽市だけの問題ではないのかというふうに考えておりますので、当然、国や日本水道協会なども対応協議を行っていかねばならないと考えています。

○千葉委員

このようなことがなぜ起きるのかと本当に思うような不適切な事案だと思うのですが、今年度、不適切な塗料の使用が分かって、でももしかしたら、以前からの水道管にも使われていたかもしれないということで、非常に不安を抱いているところもあります。

来年度の工事にも支障はないのではないかなどお話がありましたけれども、法的にこの水道管などの補償ですとか、損害賠償を求めることというのは、工事が中止になったりとかした以外でどのようなことが考えられるのでしょうか。

○（水道）水道事業課長

工事が中止になれば、当然、私どもが発注している契約金額を含めて多分上がってくるので、その分は、補償してもらわなければならないということになるかと思っておりますけれども、実際問題、恐らく小樽市水道局の水道事業を行っている所で、お金に関する部分で何か被害を被ったとか、持ち出しがあったとか、そういったことに関しては、当然何らかの処置を取ってもらわなければならないのかというふうには考えております。

それ以外のことで、今のところ少し考えづらいのですが、一番重要な部分というのは、やはり業者を抱えて工事発注している部分なのかというふうには感じております。

○千葉委員

安全性が一定程度確認された多くの製品が、出荷が再開されているということでありますので、市の工事ですとか、安全性については水質検査をしっかりとやっただいているということで安心はしましたけれども、本当に工事に影響を出さないようにすることはもちろんであります、第一には、水の安全をしっかりと守ることをこれまで以上にお願いしたいというふうに思っておりますけれども、最後に見解を伺って、この項の質問を終わりたいと思います。

○（水道）水道事業課長

これからも、この情報は当然注視していかねばならないと思っています。その中で、問題が発生したときには、直ちに内部で協議して現在使っている材料の検討とか、使用材料も含めて考えていかねばならないのかと

いうふうに思っていますし、当然売りであります、安全・安心な水を供給するという立場の状況から考えますと、いろいろなところで、心配りもしていかなければならないのかというふうに感じていますので、今後もこの日本水道協会からの情報やいろいろな新聞報道を含めて注視していきたいと思っています。

○千葉委員

ぜひ、次の方にもそのような状況を伝えて、しっかり対応をしていただきたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

◎宅地耐震化推進事業について

それでは、次の質問に移らせていただきます。

次、宅地耐震化推進事業についてお伺いをしたいと思います。

我が党の代表質問でも何点かお伺いをしているのですけれども、確認したいところがありますので質問いたします。

国は、第一次スクリーニングで大規模盛土造成地に該当する箇所を把握して、小樽市では市民に大規模盛土造成地マップを公表をしました。

この47か所ある大規模盛土造成地ですけれども、この中に家屋数というのはどのぐらいあるのかということは把握されているのでしょうか。

○（建設）水上主幹

家屋の数につきましては把握しておりません。

○千葉委員

これからなのかというふうに思っています。大規模盛土造成地マップを拝見をさせていただいたのですけれども、公営住宅だとか造成地には公の施設もあるように見えるのですが、その辺についての説明をしていただけますでしょうか。

○（建設）水上主幹

市営住宅で13棟ございまして、あと道営住宅が6棟、学校が6棟ございました。

○千葉委員

もう1点、大規模盛土造成地マップでは、家屋がないような造成地もあるように見えますが、その辺についてはどうなのでしょう。

○（建設）水上主幹

調査段階で家屋がない所が2か所ございました。

○千葉委員

新年度に第二次スクリーニング計画の策定について、現地調査ですとか、宅地カルテ等の作成、簡易地盤調査など行うというふうに答弁をなさっておりましたけれども、これを基に優先度評価を行うことになっています。

この優先度という評価の具体的な項目というのは、どのようになっているのかお聞かせ願います。

○（建設）水上主幹

国から示されたガイドラインによりますが、盛土及び擁壁の形状と構造、宅地地盤・擁壁・のり面の変状の有無、地下水の有無、盛土下の不安定な土層の有無というものを総合的に判断して、優先度の高いものをA、中間ものをB、低いものをCという3段階に設定いたします。

○千葉委員

この第二次スクリーニング計画を策定した後の調査が大変になってくるのかというふうに思います。確認ですけれども、今言ったA、B、C、評価47か所全て行って、第二次スクリーニングを実施する箇所というのは、その結果によって数が大きく違ってくる場合もあるということの認識でよろしかったですか。

○（建設）水上主幹

国からは、第二次スクリーニング全数47か所分やるように指導されている状況でございます。

○千葉委員

47か所全て行って、それによって実際に次の段階に進むという箇所数というのは、47イコールではないということですよ。

○（建設）水上主幹

委員のおっしゃるとおりです。

○千葉委員

先ほど、このマップ上のことですが、市営住宅も13棟、道営住宅も6棟、学校も6施設あるといったところで、何事もなければそれにこしたことはないのですが、これがどんどん進んで危険な盛土だというふうにならない方がいいなというふうに思っているところです。

代表質問の中で、マップ公表後の問合せは1件ということで答弁がありました。これから現地調査など入るということになれば、やはり住民への説明もホームページにはありますけれども、丁寧に説明をしていかないと不安をあおることにもなるというふうに思いますので、Q&Aも出ていましたが、これを活用しながらしっかり丁寧な対応で進めていただきたいと思いますが、どのようなことを考えていらっしゃるのか、それについても説明をお願いいたします。

○（建設）水上主幹

内容的には住民に対し、調査の必要性について丁寧に説明してまいりたいと考えております。

○千葉委員

具体的には、どのようなことを考えていますか。

○（建設）水上主幹

周知につきましては、市としても当然必要と考えており、具体的な周知方法につきましては、他都市の事例を参考に、今後検討してまいりたいと考えております。

○千葉委員

この項、最後になるのですが、先ほど少し説明があったとおり、公営住宅などもこのマップからは確認できます。今日報告のあった塩谷地区の市営住宅の整備にも影響が出ないのかなと少し心配になるのですが、その辺についてはいかがですか。

○（建設）水上主幹

第二次スクリーニングの地盤調査を行わないと、やはり対策工事が必要か否かの判断ができないため、必要であれば当然市営住宅の担当と協議の上、今後検討していくものと考えておりますが、今回の委員がおっしゃった市営塩谷住宅については、解体して更地にするということを建築住宅課から聞いておりますので、そのように報告させていただきます。

○千葉委員

◎並行在来線の検討状況について

並行在来線をまとめて質問させていただきます。

これはいろいろ今まで議論もありました。まとめてお伺いをします。

余市一小樽間の件について、余市町長からは、余市一小樽間の1日2,000人以上の輸送密度について、余市町では分があるというふうに考えているというふうにあります。

今後、将来にわたって輸送密度はどのようになっていくと推計されるのか、改めて説明をお願いしたいのと、あと観光振興策の面で鉄道を残したほうがいいのかという意見もありました。これは小樽市から並行在来線を利用した方

の人数ですとか目的があればお示し願いたいということ。

また三つ目、第三セクター等で運営されている鉄道というのが、経営が順調なところもありますけれども、そうではないところもあるというふうに認識をしています。実際に、こういう形で運営するとすると、準備期間だとか観光振興策をしっかりと打ち立てるのには、どのぐらい期間がかかっているのか、お示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まず、余市一小樽間についての将来の輸送密度ということでありましてけれども、こちらが現在2018年度の数字で2,144人ですが、これが2030年度の子測になりますと1,493人、これは1日当たりの輸送密度ということになります。2060年度の子測になりますと811人というふうに大きく減少しますけれども、これが実は余市町以遠との移動、つまり仁木町ですとか倶知安町、その辺りとの移動も含む人数でして、もし鉄道が余市町までになると、余市町から先はバス転換ということが決まっておりますので、鉄道が余市一小樽間だけということになりますと、余市町以遠との移動には、余市駅での乗り換えが必要になりますので、他の交通機関に利用者が移って、この今申し上げた子測値よりもさらに輸送密度は低下する可能性があるというふうに考えられます。

そして次に、鉄道利用者の観光の人数ということだったのですけれども、まず鉄道利用者の利用目的ですが、通勤定期は、長万部一小樽間の現在の数字となりますが、通勤が11%、通学定期が33%、定期外が56%で、この定期外の中に観光利用が含まれるということになるのですけれども、正確な数値は押さえてはございません。ただ、推計では全体の約2割が観光利用というふうに推定しております。

そして、第三セクター鉄道で運営する場合の準備期間は道南いさりび鉄道の事例となりますけれども、こちらは平成24年5月に沿線自治体の協議会で第三セクター鉄道方式ということが決定しております。その約2年後に、準備会社が設立されております。これが後の道南いさりび鉄道株式会社となりますけれども、さらに約2年後の平成28年3月に道南いさりび鉄道が開業ということで、協議会で方向性を決定してから開業までには約4年間の準備期間だったのですけれども、これはかなりタイトなスケジュールで、少し準備期間としては足りなかったというふうに聞いてございます。

○千葉委員

今までこれらの北海道新幹線並行在来線対策協議会等のいろいろお話を伺ってきましたけれども、やはり鉄路を残すということは、地域住民の協力ですとか、本当に民間の知恵ですとか、行政の覚悟も必要なのだなというふうに感じています。財源への負担を考えると、市民の理解を得られるのかどうかということで、我が党でも各議員が会場に足を運んだり、会場に参加できない方々との御意見の交換もしたりしてきましたけれども、本当に難しい判断を迫られているなというふうに思っています。

倶知安駅の計画期限も迫っていること、それらをいろいろ総合的に考えると、今日報告があった本市の考え方にあった理由も含め、我が党としては、現時点で本市のバスに優位性があるという考え方については、一定程度理解をしたいというふうに思っています。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後3時19分

再開 午後3時40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。

立憲・市民連合に移します。

○林下委員

◎市有施設の建築工事について

それでは、市有施設の建築工事について質問させていただきます。

除排雪やロードヒーティングの更新、道路の維持・補修などについては、建設部で計画から工事、維持・管理まで、一貫して管理できる体制となっていますが、建築物については所管が各部ばらばらとなっており、雪害、雨漏り、暖房設備、給排水設備の不具合などの相談があり、管理部と建設部とで現地確認をし、修繕・改修の方法などをその都度検討して対応されていると思います。

潤沢な予算があれば、即解体をし、どんどん新築していけるのですが、小樽市の財政状況を考えると、難しいことと感じています。

そこで質問ですが、見積り依頼を受けてから現地確認し、概算工事費を積算すると思いますが、それまでの流れを説明してください。

○（建設）建築住宅課長

まず各部より予算の見積り依頼を受けますと、各部から要望などを聞きまして、現地を確認して工事内容を決め、その工事内容の概算工事費を算出し、各部へ予算見積金額として回答いたします。

○林下委員

それでは、予算がつき、工事依頼を受けてからの話でしょうか、発注の流れを説明してください。

○（建設）建築住宅課長

予算がつきまして、各部より正式な工事依頼を受けますと、再度現地を確認し、工事内容を詳細に詰めて、設計図を作成し、設計金額を算出します。

発注に当たりましては、市の工事委員会を経て入札し、工事契約となる流れであります。

○林下委員

現地を見ないと、図面も書けないし、積算もできないということではよろしいでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

はい、委員のおっしゃるとおりでございます。

○林下委員

予算、概算見積り依頼が、原部から来て、現地を確認すると思いますが、現場の状況を判断し、緊急度や延命措置などを考慮して、ある程度、各施設の中で優先順位をつけることは可能なものでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

原部に対して、その工事の緊急度合いを伝えることはありますけれども、本市全体の見積り依頼の中で、どの工事を優先して予算確保すべきかは、建設部では判断いたしません。

○林下委員

例えば、外壁改修工事があります。見積りをして数量を出し、積算しました。工事をやると決まれば、予算がつき、予算がつかなければ、来年に持ち越しするのが普通だと思います。しかし、その工事の予算は7割しかつきませんでした。

この場合は、限度がありますが材料のグレードを落とすとか、施工範囲を7割にするしかありませんが、そういう場合はどういう対応をしているのでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

ついた予算の中で工事を行うしかありませんので、原部とよく打合せをしながら、施工範囲を縮小させたり、施

工する工事の数を減らしたり、または、複数年度の工事施工とするなど、工事内容を見直します。

○林下委員

屋上防水が切れて漏水となり、廊下がバケツだらけの状態になった学校があります。その都度、用務員が補修をして、だましだまし使用していました。雨漏りなので、直接人の命に影響はないのですが、建物的には漏水・凍害を繰り返すことによって、構造物全体に影響が出ると、結果として修理費がかさむということが起き得ることは想像に難しくありません。

予防医学ではないですが、雨漏りをしてから改修するという対症療法ではなく、長い目で見て、雨漏りをする前に修繕をすると、下地まで悪さをしていない状況であれば、結果的に改修コストが下がりますが、そのような考えはありますか。

○（建設）建築住宅課長

その施設の残りの耐用年数ですとか、解体予定までの期間がどれぐらいあるかにもよりますけれども、一般的には建物の使用上の不具合が起きてから、事後保全的に小規模な補修工事を重ねるよりも、修繕計画を立てて予防保全的にある程度、大規模な改修工事を行ったほうが、結果として改修コストは下がると考えます。

○林下委員

私は、ここまで建築物のことなどで、全部、建設部に聞いてまいりましたが、それは大変大きなお金がかかる施策なのに、除雪やロードヒーティング、または道路整備のような事業と比較すると、なかなか市民には見えにくいものだなと思っております。それであえて建築物に焦点を絞ってお聞きしてまいりました。

ただいま質問させていただいて分かったのですが、多くが原部、原課より寄せられた事業が大半であります。無論それぞれの計画を持って、建設部へ依頼してくるものであり、そうして、財政に関わることを恥ずかしながら、私も再認識しているつもりです。そうはいつでも具体的に設計や施工をつかさどるのは建設部であります。

それで、最後にお聞きしたいのですが、現時点で認識されている課題や問題意識がございましたら、お話しいただきたいと思っております。

○（建設）建築住宅課長

各部から建築物における工事依頼が多数参りまして、全ての工事を工期内に完工させなければなりませんけれども、現在の建築住宅課の体制の中で行うため、それら各工事の発注時期や工事期間をなるべく重ならないように調整が必要であります。

また、建築技術職員の間での技術の継承が不可欠でありますけれども、工事担当課での限られた在籍期間の中で人材育成が必要となっているところでございます。

○林下委員

ただいま市有施設の建築工事は、制度的と言いますか、システム的に大変御苦労されていることが多いのだなというふうに感じました。ぜひ、その課題と言いますか、解決すべきことは、やはりどんどん情報発信していただいて、私たちも一緒に取り組んでいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

◎除排雪計画について

続きまして、小樽市の除排雪計画についてお伺いいたします。

近年続いてきました暖冬、少雪傾向から一転をして、今年度は道内各地で記録的な大雪となり、道央圏では交通機関を中心に大混乱となり、都市機能が麻痺状態となりました。

小樽市は、これまでの対策が効果を発揮し、大混乱を免れたことは高く評価されるべきだと思います。しかし、今年度のような大雪は、今後、数年間続くのではないかと予測する専門家もいるとのことで、小樽市としても対策が必要になるものと考えますが、現在の段階でお考えがあればお示しください。

○（建設）維持課長

ただいま御質問のありました大雪に関する対応についてでございますけれども、今シーズンにつきましては、委員御指摘のとおり、近年の少雪傾向とは違う降雪状況であったというふうに考えているところでございます。

今後の対策につきましてですけれども、基本的には、今シーズンと同様にバス路線や主要通学路等優先した除排雪作業を予防保全的に実施するとともに、大雪に備えて除雪事業者の確保や除雪ステーション間の連携・協力などの取組を行っ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

道央圏の除排雪の遅れと混乱は、ダンプトラックの不足と運転手不足、オペレーター不足を指摘する声も聞かれておりますが、札幌市は数年前からオペレーターの養成の講習会を開くなど、対策に取り組んできたことと承知しております。小樽市は、除排雪の機械の計画的な更新を進めてきたことにより、除排雪機能は維持されたと理解されております。

小樽市でも、今後ダンプトラックの運転手不足と、あるいはオペレーター不足は、深刻な課題になることは明らかだと思いますけれども、小樽市はどのような対策を考えておられるのかお示してください。

○（建設）維持課長

オペレーターなどの人員不足に係る対応についてでございますけれども、委員御指摘のとおり除雪作業の担い手不足という問題につきましては、非常に大きな課題であるというふうに認識しております。

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、持続可能な雪対策の推進という方向性の中での記載がございますが、ICTの導入や除雪業務における技術の継承、除雪事業者の確保などの取組を行ってまいりたいというふうに考えております。

○林下委員

続いて、小樽市の生活道路には、年間一、二回しか排雪が入らない道路がどのくらいあるのでしょうか。こうした市道では1月上旬から灯油のタンクローリーが埋まって動けない、灯油が配送できないという相談が多くありました。現在も車の乗り入れが困難な状況にあるところがあると思いますが、建設部として把握されておりますでしょうか。私は、こうした道路は幅員が狭隘であることや通り抜けることができないなど、スムーズな除排雪作業が難しい道路が多いように思います。

何か対策を考えておられますか。あればお示しをお願いします。

○（建設）維持課長

生活道路の排雪延長についての御質問でございますけれども、まず排雪の計画路線延長でお答えをさせていただきますが、生活道路の運搬・排雪を行う排雪路線Cの延長につきましては、77キロメートルとなっております。排雪作業の回数自体は決めておりませんが、生活道路における排雪作業は、基本的には年1回というふうになっているところでございます。

また、現在も車の乗り入れが困難な状況がある路線についてでございますけれども、道路状況につきましては刻々と変化するため、正確な数字は把握できておりませんが、市民の皆さんからの情報や道路パトロールなどで、そのような箇所につきましては、把握しているところでございます。

また、その対策についてでございますけれども、現地の状況を確認した中で、その対応方法につきまして都度検討してまいりたいというふうに考えております。

○林下委員

予算特別委員会でも除雪問題というのは質問が多かったのですけれども、やはり除雪も非常に費用がかかるということで、私は、やはり新たな機械設備などの更新もこれから考えていく必要があるのではないかなど、こういう狭隘の路線とか、除雪と排雪がなかなか困難な道路というのは、やはりそういうこれから機械力も考えていかなければ

ればならないのではないかとというふうに考えたものですから、こういう質問をさせていただきます。ぜひ、検討してください。

◎地域公共交通と鉄道の役割について

次に、地域公共交通と鉄道の役割について質問させていただきます。

国土交通省は、令和4年2月14日全国のJR各社が運営する鉄道の在来線は57%が廃線の水準であることを明らかにいたしました。JR北海道では、実に92%が廃線基準に該当していることも明らかになりました。JR北海道は、既に2016年11月に単独では維持困難とする10路線、13線区を公表し、既に5区間で沿線自治体に対し、廃止かバス転換を迫っていることは、皆様、御承知のとおりであります。この基準で言えば北海道の鉄道は全廃になる可能性があります。

国土交通省は、3月上旬から自治体の意見を聞き、7月までに意見を取りまとめて来年度に反映せるとされておりますが、小樽市で押さえている情報があればお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

国土交通省では、今年の2月に鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会を設置し、現在検討を行っているところでございます。

国土交通省の発表によりますと、この検討会では人口減少社会の中で、鉄道事業者と沿線地域がローカル鉄道のおかれた現状について、危機認識を共有し、相互に協力・協働しながらいかにして利便性・持続性の高い地域モビリティを再構築していくか、また、そのために国としてどのような政策を取っていくべきかについて、検討・審議を行うとしております。

○林下委員

国土交通省は、不採算路線のバス転換、コスト削減策や増収策の提言を取りまとめる意向と言われておりますけれども、小樽市として意見を求められた場合、どのような方法で取りまとめをしていくお考えなのかお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

国土交通省の発表によりますと、地方自治体からのヒアリングという形では、令和4年3月3日に既に開催されました第2回検討会で、滋賀県と広島県が代表として鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の中で意見を述べておりますけれども、本市に対して現時点で意見照会といったことが行われるような情報はございません。

○林下委員

まだそういう段階にはないのかもしれませんが、新聞の発表によれば、かなり切迫していると私は認識しております。

そこで、小樽市は北海道鉄道発祥の地として120年余りの歴史があり、北海道の経済発展の原点とも言われ、歴史・文化ともに高い評価を受け、将来のまちづくりにも鉄道は必要不可欠なものと考えますが、本市の認識をお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

鉄道につきましては、将来のまちづくりにおいても、重要な役割を果たすものと考えておりますけれども、現在、人口減少などにより、利用者が減少する中では、将来に向けた持続性についても今後考えていく必要があるものと考えてございます。

○林下委員

皆さん御承知のように、JR北海道もコスト削減や増収策に取り組んできたと思いますが、経営努力でカバーがききれない部分は、国の支援策が欠かせないというのがJR北海道発足以来の構図であります。それを今回、鉄道

事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会のように自治体の判断に丸投げするような動きはあまりにも大きな課題でありまして、北海道の公共交通を全てバス転換しなさいということに等しいのではないかと思います。小樽市として、どのような見解をお持ちなのかお聞きします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

このたびの鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会は、開催趣旨によると、ローカル鉄道に対して国として今後どのような政策を取っていくかについて検討するという認識でございまして、自治体の判断に丸投げするような動きということでございますけれども、実際に具体的な内容については、我々にはまだ示されておりませんので、現時点では、市としての見解を示すことはできません。

○林下委員

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の課題としても、いろいろ言われておりますけれども、やはり人口減少が進む中で、JR北海道に限らず私鉄やJR各社で取組が遅れているのは、IT技術を活用したコストの削減の取組であると思います。コストがかからない鉄道に造り替えることは唯一の選択肢だと思っております。

今、国を挙げてIT技術の活用を推進していますが、JR各社で自動運転など実証実験にも取り組んでいるのはごく一部であり、他の産業と比較しても遅れは際立っていると思います。

JR北海道では、そうした投資をする余裕すらもないのが現状だと思います。やはり国からのコメントを求められたら、こうした視点で国の全面的な支援の下に、IT技術を活用した鉄道に生まれ変わるため、小樽市にその開発拠点を置き、再び小樽市が新たな鉄道の100年のモデルになるように取り組んでいただきたいと思いますが、見解をお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

鉄道の自動運転の開発拠点を誘致するような形になると思うのですが、こういった大きなプロジェクトを誘致するということになりまして、市にも財政負担が生じる可能性もございまして、市としても相当大きな判断ということになりますので、今のところはそういったことは市としては考えてございません。

ただ、鉄道以外では、道内においてそういったITを活用した実証実験というのは多数行われておりますので、本市に大きなメリットがあるような実証実験については積極的に進めるべきだというふうには考えてございます。

そういった意味では、今後も国の動きについては、常に情報を察知して、収集に努めてまいりたいというふうにご考えてございます。

○林下委員

この考え方については、やはり交通施策基本法が基本になってこういった流れになって、今まではバスが中心でしたけれども、いずれ鉄道にこの交通施策基本法に基づく何らかの取組を求められるものと私は考えておりましたが、しかし、私は小樽市にIT技術の研究開発の拠点を置いてもらいたいというのは、他の自動車産業だとか、そういった分野では非常に国がメーカーとか開発会社にいろいろな財政面も含めて支援をして、そして、今やもうEVとか自動運転というのは、非常に実用化の日程が間近に迫っていると、私はそう認識しています。

そういった意味で、むしろ鉄道会社に開発をさせるのではなくて、やはり国土交通省が中心になって国土交通省が例えばIT企業に開発を委ねるとか、そういう拠点というものを私はイメージをして今お話をさせていただいたのですが、ぜひそういう立場で、これからも国から意見を求められれば、国の支援がなければこれは絶対成功しませんから、そのことを前提に何とか意見の取りまとめをお願いしたいと思っております、私の質問を終わります。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

共産党に移します。

○小貫委員

◎市道認定と交付税の関係について

まず、用地管理課に關係するところから伺います。

市道認定について、市道認定と交付税の關係についてですけれども、平成30年第3回定例会の一般質問でも取り上げました。

まず、市道認定の基準について説明をしてください。

○（建設）用地管理課長

市道認定の主な基準につきましては、道路の敷地を市に寄附することができること、道路の敷地内に建築物などの支障物件がないこと、道路の有効幅員は1メートル以上とするが、開発行為の道路で当該地区の道路として利用されるときは6メートル以上、道路沿いに家屋が連担し、拡幅が困難と思われる場合は4メートル以上であること、道路の勾配は15%以下であること、道路の起終点が直接公道に連結する道路であることのほか、やむを得ない場合には、一旦公道に連絡しない場合でも終点到転回広場が確保され、行き止まり道路ではないことなどがございます。

○小貫委員

それで、現在の市道の路線数と延長はどうなっていますか。

○（建設）用地管理課長

令和3年4月1日現在の市道路線数につきましては、1,556路線、延長は58万5,771メートルとなっております。

○小貫委員

そのうち、4メートル未満はどうでしょうか。

○（建設）用地管理課長

4メートル未満の道路につきましては、1,556路線のうち100路線となっております。

○小貫委員

その100路線ということなのですけれども、延長は分かりませんか。

○（建設）用地管理課長

延長につきましては、4メートル未満の区間の延長になりますけれども、3万3,758メートルとなっております。

○小貫委員

それで、市道全体のこの4メートル未満の市道ですけれども、基準財政需要額への算入はどのようになっていますか。市道全体と4メートル未満の部分で。

○（建設）用地管理課長

交付税の基準財政需要額への算入につきましては、市道についてはその道路の延長と面積によって算定されておりますが、直近の令和3年度普通交付税の実績で報告させていただきます。

まず市道全体としましては、合計で約10億7,900万円となります。

次に、幅員が4メートル未満ですけれども、交付税の算定の際、幅員が4メートル未満という基準がないことから、比較的近い数値である幅員4.5メートル未満で答弁させていただきます。幅員4.5メートル未満の場合は、合計で約1億1,200万円となります。

なお、この数値には、橋梁が除かれた数値となっております。

○小貫委員

そこで、次に管理道路の路線数と延長についても説明してください。

○（建設）用地管理課長

令和3年4月1日現在の管理道路の路線数につきましては、165路線、延長が2万2,347メートルとなっております。

す。

○小貫委員

それで、4メートル以上の管理道路というのはどのぐらいありますか。

○（建設）用地管理課長

幅員については、机上の計測によるものもあるため、正確ではないのですが、4メートル以上の管理道路につきましては、165路線のうち149路線となっております。

○小貫委員

それで、この管理道路の維持補修費について、決算が終わっている令和2年度ではどのようになっていますか。

○（建設）維持課長

令和2年度における管理道路に係る舗装補修の実績でお答えさせていただきますと、全体で約110万円となっております。

○小貫委員

そこで、この管理道路というのは、公的にはどのように位置づけられているのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

市道は、道路法の第8条第1項に規定されている道路になりますけれども、管理道路につきましては、法令的な根拠に基づいた道路とはなってございません。

○小貫委員

法令には位置づけられていないという話なのですが。

それで、この管理道路で市の所有ではない路線というのは、どの程度あるのですか。

○（建設）用地管理課長

令和3年4月1日現在で、市の所有ではない道路につきましては19路線となっております。そのうち、18路線は東日本高速道路株式会社から小樽市へ帰属される予定となっており、現在手続を進められているところでございます。

○小貫委員

19路線のうち18路線は、いずれ小樽市に帰属されるということは、そのうち1路線だけが違うという話でよろしいですね。

○（建設）用地管理課長

19路線のうち18路線につきましては、東日本高速道路から小樽市へ帰属される予定となっており、現在、手続を進めているところというところの確認でよろしいですか。

○小貫委員

残りは1路線ですよという意味です。

○（建設）用地管理課長

そうです。1路線となっております。

○小貫委員

そうすると、その1路線についての質問になってしまうのですが、私は、前も質問しましたが、築港の、イオンのところとパチンコ屋の間の道路は民間所有の管理道路なのですが、第1種除雪路線です。

この管理道路のうち、民間所有の第1種路線数は、そしたらここだけでよろしいですね。

○（建設）維持課長

委員御指摘のとおりでございます。

○小貫委員

この道路の延長はどのぐらいになりますか。

○（建設）維持課長

御指摘の築港地区にある市道築港海岸通線と小樽港縦貫線の間の管理道路につきまして、延長は119メートルとなっております。

○小貫委員

まさか一つだけしか残っていないとは思わなかったものですから、少し戸惑ってしまいましたけれども。

この平成30年第3回定例会の答弁では、管理道路については順次市道認定させていただきたいというふうに答弁があったと思うのですが、この質問から後に管理道路から市道認定した路線というのは、どのぐらいあるのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

平成30年第3回定例会から、令和3年4月1日までの管理道路から市道に認定された路線数につきましては、4路線となっております。

○小貫委員

この市道認定の基準は市から先ほど説明を受けましたけれども、管理の基準についても、市が定めるということよろしいですか。

○（建設）維持課長

市道の維持管理につきましても明確な基準はございませんけれども、道路の老朽化の度合いや緊急度に応じてその都度穴埋めなど、必要な補修作業や、場合によっては道路改良などの計画的な整備について必要性を判断し、管理を行っているところでございます。

○小貫委員

それで、先ほど4路線が管理道路から市道になったということは、この4路線分が基準財政需要額に今後、反映されてくるということなのですが、現在この管理道路を市道認定にした場合、基準財政需要額の算入というのはどのぐらい増えると見込めるのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

基準財政需要額の算定の際には、幅員により区分された延長と面積のデータが必要になってくるのですが、管理道路につきましては、道路を管理するそれらのデータが必要な道路と考えておりませんので、お示しすることはできないというふうになっております。

○小貫委員

少し今のお示しすることができないというのは、調べたらお示しできるのか、どう頑張ってもお示しできないという話なのか、どちらなのでしょう。

○（建設）用地管理課長

机上計測によるものが多く、時間はかかると思うのですが、概数の数値であればお示しすることは可能であると考えております。

○小貫委員

大ざっぱな数値であれば恐らく大丈夫だろうという話なので、私のこの質問の意図というのは、市道になれば交付税の対象になると、その市道の認定は市が認定できるのだと、管理の基準も市なのだ、それだったら管理道路を全て市道にしてしまっ、もらえるものは交付税としてもらったほうがいいではないかというのがあるのです。

ただ、管理道路を市道にするには、測量とかなければいけないと。その手間とお金をかけるぐらいだったら、そこまでして交付税をもらうほどでもない、ただ交付税の算入のどのぐらいになるのかというのと、測量に係る

費用が幾らになるのかという、どちらのほうがいいのかというのを私はデータを持っていないから分からないので、その辺の判断のためにも、今大ざっぱでいいので、ぜひ示していただければと思います。

◎陳情第9号行政財産に係る地方自治法の遵守及び条例の制定方について

次に、同じ用地管理課ということで、陳情の関係からいきますけれども、いわゆる入船川の陳情について、現在の進捗状況を説明してください。

○（建設）用地管理課長

令和3年第1回定例会のときには、入船川の関係につきましては、進捗状況についてお示ししておりましたので、令和3年第1回定例会以降の進捗状況について説明させていただきます。今年度、測量業務を実施しまして、3名いる地権者との土地の交換を3月の月上旬に終了しているところでございます。

○小貫委員

土地の交換を終了していると、でも、もう少し先を説明してくれると丁寧かなと。

○（建設）用地管理課長

今後になりますけれども、河川が流れている場所が民有地から市の土地に変更になりましたので、そのことにつきまして陳情者の方に報告をしまいたいというふうに考えてございます。

○小貫委員

◎地籍調査事業の進捗状況について

用地管理課長にもう1問あります。先ほど報告のあった地籍調査の関係なのですが、登記をしたと、ただ異論があったところについては云々かんぬんという少し報告があったのですが、これはどのぐらいそういう異論というのはあったのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

その異論があった形跡を、今お手元に資料がないものですから、後ほど調べて報告させていただきます。

○小貫委員

◎都市計画道路の見直しについて

次に報告のあった件で、都市計画道路の見直しについて、一つだけお聞きしたいと思います。

これは26区間を廃止するということになっています。私もその詳細のところ見ましたけれども、おおむね見直しについては分かるのですが、ただ、これから実際に地元の方との住民説明会とか、パブリックコメントとか行われるといたしますので、やはりこれらの意見によっては、今もう議会に報告したからこれで決まりですというのではなくて、やはり再検討できる余地というのは残されているということによろしいのでしょうか。

○（建設）都市計画課長

ただいま御質問のありました都市計画道路の見直しについて、住民説明会やパブリックコメントにおいて、御意見をいただいた場合、その方針について再検討する余地があるのかということですが、都市計画道路の見直しの方向性の整理に当たっては、都市計画道路の持つ交通機能や道路機能等からの検証を行うなど、専門的な見地から慎重に検討を進めてきたところでございますけれども、個人的な御意見を全て反映させるということは難しい側面もございますが、いただいた御意見の内容をよく精査の上、必要があれば方針案の再検討が必要であるものと考えております。

○小貫委員

◎北海道新幹線の関係について

次に、並行在来線の関係というか、新幹線の関係という形になるのですが、私たち日本共産党としては、この並行在来線というのは残すべきであると考えています。

先ほど説明の中で、国との関係ですとね、経営分離後の地域交通は地域の力で維持することが基本であるという

ふうに説明されているのですが、これは何の法律でそのように決まっているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

御質問のありましたこの地域の力で維持することが基本というのは、北海道新幹線並行在来線対策協議会の後志ブロック会議において国土交通省から示された見解であります。同様の言葉が整備新幹線の整備に関する基本方針にも明記されておまして、特段これは法律ということではなくて国の考え方だというふうに認識しております。

○小貫委員

国の考え方だと、その基本方針というのは国の基本方針でしたか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらが平成21年12月24日、整備新幹線問題検討会議が国土交通省の政務三役で構成された会議となりますけれども、これに定められておりますので、国、国土交通省の基本方針だということになります。

○小貫委員

それで、もう一つは、この国が鉄道施設を保有することはないみたいなことで説明されているということなのですが、この国が鉄道施設を保有するということは、これも何か法律違反になるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

国が鉄道施設を保有することを禁ずるような法令があるとは承知しておりませんので、法律違反とはならないものと認識しております。

○小貫委員

それで、もう一つが今度、鉄道に対する支援のことで、運行赤字の支援制度はないという話なのですが、ないのだったらつくればいいのではないのかと思うのですが、どのように思いますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

委員おっしゃるとおり、つくことは可能ではあると思うのですが、これまでも北海道市長会などを通じて要望はしているところですが、これは実現しておらず、また後志ブロック会議の中でも、国土交通省から改めて運行経費への支援制度はないという考え方が示されたことから、国は現時点で運行赤字への支援制度をつくる考えはないというふうに認識しております。

○小貫委員

運行赤字ではなくて、例えば運行自体に支援する制度というのはあるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

運行自体というのと、この運行赤字、つまり運行経費の違いというのが少し今分りかねるところではあるのですが、その設備更新に対する事業者への補助金、補助制度ですとか、設備更新をする第三セクター会社に市が補助した場合の市への交付税措置とか、そういったものはあるのですが、お答えになっているのかどうか判断し兼ねますけれども、そういうところでございます。

○小貫委員

それで、今の話を聞いていると、結局、国は金を出すことできませんよと言っているのだけれども、それは別に何の法律に基づいている話でもなくて、あとは地域でやりなさいと、私たちは新幹線を通りたいのですと、それはあまりにも乱暴ではないかというふうに私は思います。

それで、まとめは後で言いますけれども、この並行在来線の関係というのは、私は沿線自治体の行政機関だけで決める話ではないだろうと思います。やはり関係する事業者、場合によっては学識経験者、こういった方々を交えた協議会を設置して、慎重に議論すべきではないかと思うのですが、いかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

経営分離後の地域交通、地域の力だということですので、あくまで地域が主体となるべきかというふうには考え

てございます。そして、関係する事業者等ということなのですから、北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議にJR北海道を招いたりですとか、あと余市―小樽間の個別協議においても有識者を招いて意見を聞いたりですとか、そういったことは行ってまいりました。

そして、そういったものを踏まえて、沿線自治体で構成する協議会で検討してきたという経過がございますので、この枠組みは適切なものだというふうに考えてございます。

○小貫委員

私は適切だとは思わないのですけれども。

先ほど出ましたよね、今、答弁で地域の力でと。でも、認可のときにもともと、やはり前の建設常任委員会でも取り上げましたけれども、並行在来線の経営の在り方を決着してから認可するというのがそれまでの政府与党合意だった。ところが、それについては、議事録には載っていない中で、地域の沿線自治体と協議するというのを後回しにされて認可が行われたと、そういう流れがあることです。それなのに蓋を開けてみたら後は地域でやりなさいと。

これはやはり少しおかしな話で、こうやって市民の移動手段を奪ってまで新幹線が必要なのかという、そもそも話をしたいと思えますけれども。昨日の新聞報道では、JR北海道の令和3年4月から12月までの営業損益は550億円の赤字だと。そのうち北海道新幹線の赤字が99億7,700万円と、依然として大きな赤字なのです。

このもとと函館市まで北海道新幹線を持ってくるという計画の段階で、毎年100億円の赤字が出るという計画だったのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

新青森―新函館北斗間の収支ということかと思えますけれども、着工前にどういう計画だったか、どういう収支を想定していたかというのは少し把握していないのですが、この新函館北斗開業前の平成27年12月にJR北海道が発表した収支の想定では、平成28年度から30年度の平均として年48億円の赤字予想が発表されております。

○小貫委員

要は、倍の赤字になっているということですよ。ということは、札幌延伸でばら色を描いているけれども、それだってせいぜい半分に見ておいたほうがいいと思いませんか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

現時点では、収支改善、効果があるというふうな予測を立てられておりますので、それが実現されるように期待しております。

○小貫委員

いや、期待するという一言で鉄道を剥がされたら、もう市民からしてみたら、とんでもない話ですよ。大体、小樽市の進めようとしていることは、昔のマイカルだって札幌市から観光客が来るのだと、石狩湾新港だって小樽港の貨物があふれるからつくるのだと、朝里ダムだって人口20万人分が必要なのだとってつくっていたのでしょ。そうやって甘いもくろみで、結果、生まれてきているのがこの財政難ではないですか。だからこそやはり、立ち止まるべきだと私たちは言っているのです。

それで、こういう赤字体質でやって、先ほど来ほかの委員からもありましたけれども、北海道中の鉄道を剥がすという話になっていますから、そういうJR北海道がこの北海道新幹線を経営する運営主体としてふさわしいと小樽市は考えているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

着工条件としても、運営主体の同意ということでJR北海道が同意をしておりますし、実際その運営主体としてJR北海道のほかには運行し得る主体はないというふうに考えておりますので、ふさわしいものと考えてございます。

○小貫委員

この冬のJR北海道の運休状況を見て、しかも48億円から100億円の赤字をたたき出しているという状況を見て、それでもふさわしいと断言できる主幹は、私はすばらしいと思いますけれども、私はふさわしくないと思います。

それで、函館本線というのは重要な鉄路だと思っていますが、この函館本線が果たしてきた役割というのは、小樽市としてどのように捉えていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この函館本線の役割ということですが、かつては本州と道内を結ぶ幹線交通の役割を担ってきたと認識しております。

その役割は、その後、室蘭本線、千歳線のほうに移りまして、昭和61年ですけれども、定期の優等列車が長万部ー小樽間からなくなったということで、いわゆる山線ですね、これは今はローカル線というような状況になっているというふうに認識しております。

現在は、この函館線の中の長万部ー小樽間ということで申し上げますと、後志地域内の広域交通及び生活交通としての役割を担っているというふうに認識しております。

○小貫委員

昔はそうやって重要な幹線として果たしてきたけれども、今は本当に住民の貴重な移動手段となっているというのが今の答弁でしたが、それを剥がすというのですから本当にひどいことだなと私は思うのです。これは小樽市だけではなくて、国と北海道が特にひどいと私は思うのです。

それでこのJR北海道の経営について、民営化のときには経営安定基金が設けられました。ところがその後、政府が低金利政策を打ち出しているから、今はほとんど金利なんてついていないですから、全く支えにならなかったと。

こういうふうに公共交通の財政負担を地方に、地域に負わせてきた国の責任というのは、どのように考えていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まず、JR北海道に対しては経営安定基金の設置以外にも必要な支援を行ってきているというふうに認識しております。

そして、並行在来線の部分に関して申し上げますと、やはり地域の力で維持するという、このような枠組みになっておりますので、国はこういった地域鉄道に対しては後方支援、間接的な支援だという役割を担っているというふうに考えております。

そして、国の支援制度について十分か不十分かというところは、いろいろな捉え方があるとは思いますが、一定程度の支援制度はあると、一定程度の支援はしているということから、国は一定程度責任は果たしているものというふうに考えてございます。

○小貫委員

国は一定程度支援していると。ところがこの間のJR北海道に対する支援をJR北海道は結局、鉄道事業ではなくて不動産事業に使ってしまった。だから結局、地域の鉄道にお金が回らないと、そういう実態があったと思うのですが、今の答弁では、責任は果たしているけれども一定の支援はしてきたと、一定の支援止まりだったという捉えでよろしいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

少しここは程度問題でいういろいろな捉え方があると思いますけれども、一定程度の責任を果たしてきたというふうに考えております。

（「支援が一定程度だったという認識なのかという。」と呼ぶ者あり）

支援も一定程度してきたというふうに考えてございます。

○小貫委員

その一定程度してきたというのは、不十分だという認識を含んでいるのか、これはもう十分支援してきたという、満腹だということなのか、いかがなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

北海道市長会等を通じて要請してきている支援内容が全て実現しているわけではございませんので、十分ではないという認識でございます。

○小貫委員

やはり、市の立場であっても十分な支援ではないのだということですので、残土にしても、並行在来線にしてもですが、この新幹線の札幌延伸をやめれば現状維持ということになるし、新駅の財政負担もなくなると、何か新たな戦略を組むということはこの間予算特別委員会でやりましたけれども、そういう必要もないと。さらに、JR北海道は赤字企業ですので、新幹線の経営を任せることができないという状況です。だからこそ北海道新幹線は、今こそ一旦立ち止まるべきではないかと私は考えるのですが、擦れ違いになると思いますけれども見解を求めます。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今の新幹線の札幌延伸をやめれば、並行在来線、現状維持になるのではないかというお話なのですが、実は少しそうとも言い切れない部分がありまして、今JR北海道が発表しているいわゆる黄色線区、地域と相談して鉄道を維持すべきか検討する路線とありますけれども、長万部ー小樽間の輸送密度からいえば、この黄色線区相当の人数だということ、もしかしたら経営分離がなくてもそういった対象になっていたという可能性は十分あるなというふうに考えているところでございます。

その新幹線、立ち止まるべきではないかということでもありますけれども、これまでも申し上げてきましたとおり、新幹線は国内の高速交通体系の骨格を形成する上で極めて重要な事業でありまして、北海道はもとより、本市においても活力あふれる地域社会を創設し、大きな経済効果をもたらすものであるというふうに認識しております。

また、札幌延伸で利用が増えて、本来の開業効果が発揮されるというふうに考えておりますので、これは推進すべき事業であるというふうに考えてございます。

○小貫委員

黄色線区に相当するということですが、でも今、特に倶知安などがいち早く決めてくれと言っているのは、あそこに駅ができるからです。そういう新幹線があるから、それだったら鉄道、並行在来線の鉄道はやむを得ないだろうという後志の住民の方、もしくは町村の意見というのも出てくるわけです。

そうやって黄色線区だからそうやって発表されたら市は受け入れるという態度というのは問題です。そうなった場合は、新幹線が来ないのだったら、きちんと鉄道を残しなさいと。そういう立場に立つべき、そういうことはないですけれども、立つべき話ですということを言っておきます。

◎JR小樽駅前広場再整備計画について

次、JR小樽駅前広場再開発の問題ですが、今回基本計画という話ですが、新幹線の場合、先ほど言ったように総合交通戦略という話でした。南小樽駅の場合はバリアフリー基本構想というのをつくって補助要件を満たしたのでありますが、この示されている基本計画、素案ですが、これは国庫補助の条件となり得る計画となっているのでしょうか、お答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

本計画に関しましては、国庫補助の条件、要件となっておりません。

○小貫委員

なっていないということは、これからさらに事業の見通しが立ってきたときには、何か似たような計画を組み立

てるという今構想でいるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今後、事業化に際しましては、計画をつくるという形ではなく、詳細設計を行って整備を進めていくという考えでございます。

○小貫委員

その詳細設計をやることによって、国庫補助は手に入るという考え方でよろしいのですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

詳細設計をつかった段階で、社会資本整備総合交付金などの交付金を使って整備するなどを考えていきたいと思っております。

○小貫委員

それで、この駅前広場というのは、これは中央通なのですけれども、この再整備をすると道路用地から外すということになるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

再整備によって市道中央通線、区域の一部変更は想定されるのですけれども、そもそも道路用地ではないと整備が難しいというふうになってございますので、道路用地があるものと考えております。

○小貫委員

ただ、示されたプランの図面を見ると、とても普通に一般の交通ができるような状況にはないのですけれども、それは道路の目的を果たしている、道路と言えるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

一般的な道路の役割の一つとしては、自家用車やバス、タクシーをはじめ、人の移動を確保するといった役割がございます。駅前広場のバスロータリーに関しましても、移動の用にも供しておりますので、一般の道路と言えると考えてございます。

○小貫委員

そういう専用システムなのか、バスタプロジェクトになるのかというのはありますが、これは道路法上は基本的に私権の制限というがありますけれども、これとそういった小樽駅前第一ビルにああいうターミナルなりなんなりを造るとというのが、どちらが優先されるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今の御質問に関しましては、整備案のプラン1とかプラン2といった建物の組み込み型のお話というふうに理解しているのですけれども、そちらに関しましては、道路法に基づいて立体的な区域設定というのを行って進めていく形になります。

○小貫委員

プラン3の場合はどうなるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

プラン3に関しましては、立体である必要はございませんので、通常どおりの区域設定になるものと考えております。

（「いや、だから私権の制限との関係で、どちらが優先されるのですか。」と呼ぶ者あり）

平面型になりますと、私権の制限に関しましては、道路法に係る部分に関しては、通常どおりの道路の私権の制限というのは発生すると考えております。

○小貫委員

それで、結局、プラン3でもプラン1、2でもいいのですけれども、今の駅前広場は占用料を取っていますが、

これはただ9割引きですよ。それが割引きなしで、もちろん占用料を頂くということでよろしいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今回この整備後の占用につきましては、現在検討には至ってございません。

○小貫委員

素案にもあったように、市民の声というのは、まずは安全確保なのですよ。

私は、やはりバスの待機所が一等地にあそこまで必要なかという問題だとか、プラン1やプラン2のように、明らかに市以外の土地の開発は、そこは小樽市がやる話ではないでしょうというふうに考えますし、他のバスタブプロジェクトの事例を見ても、やはり運行本数とバースの数が、小樽市の場合バースは多いというふうに考えます。

そういう面で、きちんと、これは財政負担も含めて、大型開発にならないように、まずはやはり市民の安全確保をどうやっていけばいいかというところを優先的に考えて行うべきだろうと思います。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

前田清貴委員に移します。

○前田委員

◎降雪時の砂散布について

まず、報告を聞いてということで各議員からる質問がありましたが、今年は降雪量も昨年から見ると499センチメートルということで100センチメートル多い。積雪深も74センチメートルが107センチメートルということで33センチメートル多いという報告を受けたのであります。

それで、同時に、恐らく砂をまいているのだらうと思うのです。その砂の量というのは、昨年と比較して今年は何の程度だったのか、直近でお聞かせください。

○（建設）維持課長

砂の散布量等につきましては、資料を今持ち合わせてございませんので、後ほど御説明をしたいというふうに思います。

○前田委員

それで、この後、毎年のように後片づけをしているのだけれども、側溝だとか雨水ます等を含めて、どういう手順というか、いつ頃までに終わらせるのかということをお聞きします。

○（建設）維持課長

冬期間にまいた砂の清掃についてでございますけれども、融雪後にまず砂の清掃業務等を発注いたしまして清掃作業にかかっていきたいというふうに考えております。できるだけ早く砂の清掃について完了したいというふうに考えております。

○前田委員

できるだけ早くということですが、大体用途は。

○（建設）維持課長

雪の融雪状況によっても変わるものですから、何とも申し上げられないのですけれども、6月ないし7月までには作業自体は完了したいというふうに考えております。

○前田委員

随分先に延びているなというふうに、仮にどんどん新型コロナウイルス感染症が収まってくるようであれば、少し遅いのではないかと思います。急いでやっていただきたいと思ひますし、我々市民もほこりは吸いたくありませんから、急いでやってください。お願いいたします。

◎水道管のピンホールについて

次に、ピンホールのことについて、

ピンホールとはどういう状態のことを言うのか、まずそのことについて御説明ください。

○（水道）水質管理課長

ピンホールですが、金属の局部、腐食の一種で、水道管などの金属の表面に小さな穴が空き、その内部に腐食が進行することで、管に穴が空くという現象があるのですが、そのときに空く小さな穴のことをピンホールと言います。

○前田委員

そのピンホールについて、市民からの問合せの状況というのはいかがですか。

○（水道）サービス課長

市民からの問合せになりますけれども、水道局への問合せについては最近はありません。

ただ、ハウスメーカーや建築業者とか設備業者に直接問い合わせしているものがあるかと思いますが、その件数に関しましては、こちらでは把握しておりません。

○（水道）業務課長

御質問のごさいました相談件数ではございませんが、検針時に判明したピンホールによる漏水に伴う減免の申請の件数を申し上げますと、今年度につきましては、2月末で30件弱となっております。

○前田委員

30件弱ということでありますけれども、このピンホールというのは、この水道水、我々が飲んでいる飲料水、これらとの関係というのはどういう関係にあるのですか。給湯というか、お湯の部分での配管には多く見られるというふうには聞いているのですけれども、この辺の仕組み、メカニズム、水質との観点で少し説明してください。

○（水道）水質管理課長

はっきりとは言えない部分もあるのですが、水道水の水質も関わりがあると言われていたのですが、管の材質や使用中の温度、もしくは流速などのいろいろな要因や条件が考えられ、これらが複合的に作用して発生すると言われております。

○前田委員

どのような水質で発生する、最大限にピンホールが発生するような条件、状態をつくるのか、どんな水質で発生するのですか。

○（水道）水質管理課長

小樽市で言うと、水質的には、物質名になってしまうのですが、硫酸イオンと重炭酸イオンの比というものがありまして、これをマトソン比というのですが、この値が1を超えるとこのピンホールをつくるという可能性が大きくなると言われております。

○前田委員

小樽市の水道水では、どうなのですか。

○（水道）水質管理課長

小樽市の水で言いますと、この1を超えるというのは、豊倉浄水場系は超えております。

○前田委員

超えるということは、ピンホールが発生する可能性があるということですか。

○（水道）水質管理課長

一応、可能性が大きくなると言われているので、そう言えると思います。

○前田委員

分かりました。1を超えるとピンホールが発生する可能性、条件は整うということなのだと思います。
市内の水源というのは何か所ありますか。

○（水道）浄水センター所長

現在使用している水源につきましては、3か所ございます。

○前田委員

配水池は、何か所ありますか。

○（水道）浄水センター所長

配水池は、市内に35か所ございます。

○前田委員

その市内35の配水池の水質は、先ほどのピンホールの1を超えているということなのですね。

○（水道）水質管理課長

配水池イコール水源ではなくて、水源から各配水池に行って合わさったりもしていますので、配水池ごとに1を超えているというのはなく、こちらの認識だと朝里ダム系統の水は1を超えているというデータはあります。

○前田委員

朝里ダム系統が1を超えていると。

それで、朝里ダムって今出たのですけれども、それで、建設部だと思うのですが、分水嶺という文言というか、そういう日本語があるのです。この分水嶺について用語を解説してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

関連として私が御説明しますけれども、分水嶺というのは、流域と言いまして、水が集まる区域があるのですが、それを隔てる、嶺というのは山の山麓というか山のてっぺんですね。そこを右と左というか、それぞれの水流を分ける高いところ、それを分水嶺ということですので。

○前田委員

分水嶺の説明を今いただきましたが、実は、皆さんのというか、市議会議員でのところにも届いているのでしょうけれども、朝里の水に関して、新幹線の掘削土、トンネル工事から出る土砂が重金属を含んでいるということなのですが、それを朝里ダムを建設したときの採石を取った跡地に堆積すると、運び込むということなのですが、このことと今の分水嶺というものの関係、どうかぶってくるかと私も見ているのです。取水口に流れてくるのではないかという、図面があるのですが、この辺のこと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

ただいまの新幹線のトンネル発生土の受入れ地についてのお話ですけれども、まずこの発生土の受入れ地なのですが、これにつきましては、今お話がありましたこの重金属というのが、基準値以上に含まれている土砂を搬入するような場所になるのですけれども、まず1点目は、その候補地となっている場所、そこに基準を超える重金属を運び込んでも、その敷地の外には基準を超えるような流出は起こらないということを、当該場所の地質ですとか地層、そこら辺の解析によって確認されているので、敷地外には出ないということが大きな話なのですけれども。

さらに個別具体的に言いますと、今回の今朝里ダムの石を切り出した場所といえば、通称石切山と呼ばれている場所なのですが、そこにつきましては、今取水口というお話もありました。要は朝里ダムの取水口という、直上にエゾ松沢川という川があるのですけれども、その水源に関わる取水区域と今回の候補地となっている取水区域は分水嶺によって分かれておりまして、違う流域になっています。それで、こちらの水源には影響がないような形になっている区域だということでございます。

○前田委員

説明を受けましたけれども、私も写真を見ると、かなり切羽というか、間口が広くて、傾斜がついているように見えますので、こういうところに土砂等を堆積した場合、今エゾ松沢川には、水は流れてこないのだというのですけれども、上のほうの水は、上のほうにというか、行くのかもしれないけれども、この末端の下のところというのは、写真で見る限りですけれども相当低くなっていて、小さな沢も挟んでエゾ松沢川のほうに傾斜がついているのですけれども、逆流して水は上っていくというふうには受け取っていいのか。この辺はどうなのか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今、委員が直接御覧になっている断面図的なものが少し今頭に浮かばない部分があるのですけれども、鉄道・運輸機構で現地の地形をきちんと測っています。そうしたときに、手では説明できないかもしれませんが、地上高さを考えたら、盛土をするところの地上高さは意外と高いところにあって、朝里ダムよりも地上高さは高いかもしれないのですけれども、その流域としてずっと下まで下りていっていますから、朝里ダムですとか取水口に入るポイント、それとこちらの水はこちらのほうに流れているというか、今の石切山ですか、石切山のほうに集まって流れて落ちていく点、それは朝里川のほうに落ちていくのですけれども、そこの集まって落ちてくる朝里川の地点、それよりも上流側に取水口だとか朝里ダムがあるので、そこに雨が降ってもその分水嶺というのはここにありますから、これをぐっと越えてこちら側に流れていくことはないのです、そちらには行かないだろうということだと思います。

○前田委員

熱弁してくれましたけれども、よく分かりません。

それで、これを見る限り、現場には私は行っていませんが、見える範囲を何回も目視していますけれども、ここ、下がくぼんで穴が空いているのですか、それともこの見える範囲でもって、台のこの見えるところに土を積む。積むということは、これは傾斜がついていますから、当然、上のは下に流れてくるという自然の大原則なので、この写真を見る限り、大きな沢、エゾ松沢川に挟んでこの採石場とされるほうには小さな沢が何本も入っています。小さな沢が入ってきて、傾斜地になっている。これは下がくぼんで何十メートルも掘って、掘り下げたのであれば、そこを埋めて上を平らにすると水の流れはそれなりにコントロールできるのかという気はするのですけれども、地盤に傾斜がついているところに土を盛ると、当然この傾斜に沿って水は下のほうへ流れていくから、私は見る限り、いかがなものかと思っています。

その辺どうですか。一滴もこれは、変な話、エゾ松沢川を下って、豊倉浄水場の取水口には水は絶対入らないのだ。水質基準を満たして、市民に対する飲料水として安全・安心なのだということが大事なことであって、今言うように、水質基準も中身も変わらなくて、ピンホールも起きないのだと、そういう原因にはならないのだということを、言えるのであれば、マスコミの方もいますから宣言して。みんな心配ですよ、これ本当に。ピンホールもさることながら、その水を飲むということは、いかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今のお話の中で、斜面に置くようなイメージをおっしゃっていましたが、置く場所としては石切山というところで、採石を切り出したところに背にもたれるような形で下が平らになっているようなところに置くので、斜面に置いて、流れていくような地形ではないというのが1点。

それから、盛った後はのり面になりますので、地形ができるということなのですけれども、今おっしゃっていた、それからまた少し話は進みますが、エゾ松沢川の下流川にシカノ沢川、少し失念しましたが、という川がありまして、今の石切山に降った雨は、エゾ松沢川よりも下流にあるシカノ沢川だったのですが、そちらに水が流れていきます。ですから、エゾ松沢川には水は流れないで、シカノ沢川に流れていって下流で朝里川に合流するということですのでございます。これは、今申したように、分水嶺、取水域の話で、そちらには水は流れていかな

ということですので。

先ほど話がありましたけれども、水が逆流して分水嶺を越えていかない、物理的にはそうなるはずなのですが、そういったことから、水源といいますか、そちらに流れていくことはある意味全くないのだろうというふうに認識をさせていただきます。

○前田委員

力説してくれましたけれども、写真で見る限り、確かに採石をしたところの間口側から豊倉浄水場に向けた斜面には、そういうふうにして水は当然下りてくるでしょう。

ただ、私が言っているように、この山の地形を見て、傾斜のついた石の出し方、切り方をしているのではないのですかと。そうするとこの傾斜の下を通して浸透して出ていく水は、どうしてもエゾ松沢川に行かざるを得ない、相当な何か工夫でもするのであれば別ですけれども、これは自然でいくと、そちらに行くようにしか見えませんよ。これは間口から見える範囲でもって、こちら側に下ってくるのであれば、豊倉浄水場のほうに向かってくるかも分からないけれども、地盤を伝わってくる水はエゾ松沢川に恐らく間違いなく流れるでしょうと私は思いますが、何かその辺の工夫をするのだというようなことなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

詳しくは我々にしっかりとした図面がございますので、細かくは図面で説明させていただければと思いますけれども、地下水も含めまして、そちらの方向に流れていかないというのを確認させていただきますので、全く御心配なさらずに大丈夫だということで御認識いただければということで考えてございます。

○前田委員

その件は分かりました。

そういうことなので、私もあの地図を見る限り少し疑問に思ったものですから、質問しましたので、これからもよく注意して、市民のために見ていただきたいなと思います。

それで、朝里ダムの水源地の部分、水源水がピンホールが多いのだというふうに私も聞いているし、先ほどの答弁でもそうであったかと思うのですけれども、それで、私もこの世界は長いので、過去の水道局長時代のときに、少し聞いたことがあるのですが、豊倉浄水場の大改修などがあれば、その際にそういう水質をピンホールが起きないような水質まで落とすという設備もあるので、それなりの時間がたてばそういう大改修があるのではないかというふうに聞いていました。その後、相当時間たっているのです。

大改修的なものがあつたのか、その際そういう水質をピンホールが起きないような水質まで持っていくような、そういう装置的なものを含めて何かそういうことをされたことはありますか。

○（水道）次長

当時の水道局長とのやり取りですか、というのは書類が確認できないものですから、少し答えづらい面はあるのですけれども、今、手元に平成15年7月の第2回定例会の予算特別委員会の会議録がございます。それによりまして、そこで言った装置というか設備につきましては、pHをコントロールするようなものでございまして、消石灰を入れることによりpHを上げると、それによってピンホールを防止する方策として有効ではないかというふうに言われているのですけれども、この当時の会議録を見ますと、pHを7.5とか8まで上げると効果があるのではないかというふうに言われているのですが、そうすると水として明らかに味が変わって、うまみが損なわれるというようなことで、水道局といたしましては、そのような措置等をつけることはなかなか難しいものと考えております。

水道管の管種、いろいろあるのですけれども、委員御存じのとおり、ピンホールが発生しやすいというのは銅管でございます。銅管に関しましては、給水装置事業者にピンホール発生の可能性を説明した上で、それでも銅管を使用するということになれば、書類の提出を求めているところでございます。

○前田委員

それなりに改善しているのだけれども、pHを7.5、8まで上げると改善されるかもしれないが、そういう水はあまり飲みたくないの。分かりました。

なので、これは全国的にそういうpHというか、ピンホール関係で水質改善してほしいとか、要望等あるかと思えますけれども、大規模改修等で何か装置を付けて、今言うおいしい水でありながら改善していく方法、そういうのはあるのですか。

○（水道）次長

先ほど大規模改修という話もございましたけれども、平成15年から現在まで、豊倉浄水場におきましては大規模改修というものはしておりません。

今後の大規模改修につきましては、令和元年度に第2次小樽市上下水道ビジョンというものを作成したのですが、今後50年間の長期計画の中で、豊倉浄水場の大規模改修につきましては、2040年頃に予定しているものでございます。そのときになって、例えば新技術などが確認されたら検討の材料の一つとして考えてもいいのではないかとこのように思っております。

○前田委員

ということで、まだ新しい技術等含めて先の話だなというふうに今お聞きしました。

そういうことで、先ほどのエゾ松沢川の話もありましたけれども、やはり安全・安心な飲料水を市民に供給するために水道局の皆さんは一生懸命、日夜頑張ってくれているものだと私はそういう認識をしています。

ということで、水道局長は今年3月末で退職ということですが、今日は1回も答弁していないので、この市民に安心・安全な水を届ける、今後ともという部分を含めて、抱負を述べていただきたいと思います。

○（水道）局長

水道局は、第2次上下水道ビジョンに基づいて、今、小樽市にある老朽化した施設であったりとか老朽管であったりとか、そういう設備関係がたくさんございますので、それをしっかりと維持管理を行いまして、計画的な更新を進めていながら次の世代にその設備を引き継いでいくという、そういったことを基本理念といたしまして、今施策、事業を運営しているという状況でございます。

ですから、近年、大規模事故があったりとか、自然災害があったりとか、そういうような状況もございますので、それをしっかり我々としては維持管理、それと設備の更新を行いながら皆さんに安心して安全な水を届け、ライフラインとしての責任を水道事業者として果たしていきたいというふうに考えております。

○委員長

前田清貴委員の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後5時16分

再開 午後5時36分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

○小貫委員

日本共産党代表して、陳情第4号ないし陳情第6号は、いずれも採択を求め討論します。

陳情第4号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方について、陳情第6号天狗山ロープウェイ線最上団地停留所に冬

期間も停車することの要請方についてです。

新年度予算でもバス事業者への運行費補助が計上されています。公共交通を担う事業者として、市と協力し、市民の声に応えることが必要です。

陳情第5号星野町ゴンシロ川流域（星野町71・172地域）の上水道整備方について。

安定的な水の供給を求める市民の声に応えるため、関係者との話し合いを進め、市が必要な措置を取るべきです。

いずれも願意妥当であり、採択を求め討論といたします。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第5号について採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

（賛成者起立）

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、陳情第4号及び陳情第6号について、一括採決いたします。

いずれも継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

（賛成者起立）

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

議案は可決と、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。

散会に先立ちまして、3月末日をもって退職される理事者の方がおられますので御紹介申し上げ、代表して、水道局長から一言御挨拶をお願いいたします。

（説明員挨拶）

○委員長

それでは、退職なさる皆様におかれましては、長年にわたり市政発展のために尽くしてこられましたことに改めて敬意を表しますとともに、委員を代表いたしまして、深く感謝を申し上げます。

ただいま水道局長からも御挨拶をいただきましたけれども、限られた時間の中で、本当に語り尽くせない思いも多々あったかというふうに思いますし、先ほどお話しいただいたとおり、市政が混乱する中で重職、要職を歴任されて、本当に苦しい年だったのではないかというふうに、間近で見ているようで感じておりました。

そういう中で、市政がやっと落ち着いた中で3月で退職されるということで、ある意味少し残念な、悲しい部分はあるのですけれども、ぜひお二人におかれましては、これからも様々な場面で市政に対しまして御理解と御協力をいただくことも多々あるかというふうに思いますけれども、ぜひ御健康に留意されまして、また新しい人生の出発をしていただければなというふうに思いますので、どうかよろしくをお願いいたします。

本当に長きにわたり、ありがとうございました。（拍手）

本日は、これをもって散会いたします。