

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 6月22日（水）	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時24分
場 所	第 3 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	秋元委員長、須貝副委員長、千葉・林下・小貫・前田 各委員		
説明員	水道局長、建設部長 ほか関係理事者		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。			
委員長			
署名員			
署名員			
書 記			

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ちまして、本日は人事異動後初の委員会でありますので、異動した説明員の紹介をお願いいたします。

(説明員紹介)

○委員長

説明員の退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員退室)

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、小貫委員、前田委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、陳情説明者から趣旨説明をしたい旨の申出がありますので、説明を受けるため暫時休憩いたします。

休憩 午後1時01分

再開 午後1時04分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

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年度の除排雪状況及び令和4年度の除排雪計画策定に係る検討事項について」

○（建設）維持課長

令和3年度の除排雪状況及び令和4年度の除排雪計画策定に係る検討事項について報告させていただきます。

お手元の資料を御覧ください。

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

3月31日までの比較となりますが、令和3年度は真冬日が37日、累積降雪量が519センチメートル、累積積雪深が9,326センチメートル・日となりました。これは当初予算編成時に想定した平成30年度の気象状況の累積降雪量400センチメートル、累積積雪深5,000センチメートル・日を上回り、まとまった降雪があるなど厳しい気象状況であったと考えているところであります。

続きまして、「(2) 除雪費の決算見込み」についてです。

令和3年度の除雪費につきましては、先ほど申し上げました比較的穏やかな気象を想定した当初予算の約15億9,200万円に対しまして、合計3回の補正を行い、最終的には資料記載のとおり約21億4,000万円に対しまして、約20億9,900万円の決算見込みとなっております。

続きまして、「(3) 市民の声」についてです。

令和3年度は総数で3,652件でございました。

2年度は1,605件、平成30年度は1,532件でありますので、総数では30年度以降最も多くなっております。この要因といたしましては、近年の少雪傾向から一変したまとまった降雪があったことから除雪依頼や排雪依頼が増えたことが主な要因であったと考えておりますが、いずれにいたしましても除排雪作業にかかるニーズはかなり多かったと認識をしているところでございます。

次に「2 令和4年度の除排雪計画策定に係る検討事項」についてです。

「(1) 庁内の雪対策体制強化の継続」です。

除雪対策本部については、昨年度同様11月上旬からの降雪等に備えた除雪体制を整えるため、11月1日に設置したいと考えております。

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

続きまして、「(2) 安全・安心な交通の確保の継続」についてです。

昨年度と同様に主要交差点の見通し確保、主要通学路の安全確保や観光に配慮した除排雪作業を継続して実施していきたいと考えております。

続きまして、「(3) 小樽市雪対策基本計画における「具体の取組」の検討」についてです。

令和2年12月に小樽市雪対策基本計画を策定いたしました、その重点施策の中の具体の取組における小型除雪機の購入等支援や雪押し場の確保などの施策について、5年度からの実施に向けて検討を進めてまいりたいと考えております。

#### ○委員長

「JR小樽駅前広場再整備基本計画の策定について」

#### ○（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の策定について報告申し上げます。

本計画素案の内容につきましては、令和4年第1回定例会の建設常任委員会にて説明しておりますので、詳しい内容につきましては省略させていただき、今回は令和4年3月1日から3月30日までの期間行いましたJR小樽駅前広場再整備基本計画素案に対するパブリックコメントの結果を御説明させていただきます。

資料1の1枚目を御覧ください。

こちらは基本計画素案に対するパブリックコメントの一覧で、意見等の提出者数は3名、意見等の件数は28件ありました。

寄せられた御意見につきましては大きく5種類の観点からなっており、それぞれ主なものと本市の考え方について報告いたします。

まず1点目の観点として検討内容についてですが、表の左側ナンバー3を御覧ください。「道内の近年開設されたバスターミナルを実地検証されたのか。その検証結果が、このプランに反映されているようには感じない。」という御意見でございます。

右の列、市の考え方につきましては「道内・外の他都市事例等を参考とし、案の作成をしております。」としております。

次に二つ目の観点、バス乗降場の位置等についてですが、ナンバー4を御覧ください。プラン1及び2のバス走行路に対する御意見です。「ターミナル部分図面右側にUターンゾーンがありますが、揺れが大きくなるように感じます。特にPlan2では半径が小さく乗り心地がよくないのではないのでしょうか。」という御意見であります。

市の考え方につきましては、「Uターン箇所につきましては、道路構造令の基準に基づいて設計しております。」としております。

次に三つ目の観点、駅前広場の維持管理等についてですが、資料の2枚目、表の一番上のナンバー9を御覧ください。「冬季の問題としてアイスパーンがあるが、高齢者でも安心して通行できるバリアフリーな広場を目指すならば、アイスパーン対策についても議論があった方が良い」という御意見でございます。

市の考え方につきましては、「今後の整備に向け、検討をさせていただきます。」としております。

次に四つ目の観点、バス路線の割当てについてですが、資料の3枚目、表の上から4段目ナンバー19を御覧ください。ポイントを説明させていただきます。御意見の上から3行目から7行目を御覧ください。「おたる散策バスとばるて築港線に関する記載がありませんでした。両路線とも観光にとっても重要な路線であり、市外からの来訪客

にも分かりやすい駅前ターミナルからの発車は必須かと思います。」という御意見であります。

市の考え方につきましては、3行目後段から6行目、「具体的な路線の割り当てにつきましては、今後の運用に向け、バス事業者と協議し決めていく事項であることから、いただいた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。」としております。

最後に五つ目の観点、バス運行等の情報の提供方法についてですが、資料の4枚目、表の上から2段目にあるナンバー27を御覧ください。「駅前広場再整備とはかなりずれますが、路上停留所付近の施設にバスロケのモニターを設置させてもらい、乗客に遅延情報を提供することはできないでしょうか。」という御意見であります。

市の考え方につきましては、「交通の運行情報の提供等につきましては、今後の運用に向け、各交通事業者等と協議し、決めていく事項であることから、いただいた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。」としております。

以上がパブリックコメントの結果となります。

続きまして、計画書についてですが、最終的に一部用語解説を追記し、令和4年5月25日付で策定を完了いたしました。参考として今回の報告資料にも添付資料としてつけておりますので、後ほど御確認いただければと存じます。

なお、本計画の公表につきましては、6月下旬にホームページ上で行う予定であります。

#### ○委員長

「小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について報告いたします。

資料を御覧ください。

まず「1 令和3年度の実施事業」を御覧ください。

これら小樽市地域公共交通網形成計画に記載されている四つの施策とそれぞれに対応した事業を記載しております。主な事業を紹介いたします。令和4年度も引き続き実施する事業については、併せて紹介させていただきます。

まず施策1、一つ目の丸、「小樽築港駅前バス停の移設要望について」は、地域関係機関等で構成される検討協議会を開催し、その後、市民意見の募集を行いました。その結果、既存バス停を存続するとともに、市営若竹住宅3号棟周辺にバス停を新設する方向で検討することとし、関係機関との個別協議を実施いたしました。今年度も引き続き関係機関との協議を行っております。

同じく施策1、二つ目の丸、「南小樽駅バリアフリー化事業の実施」は、一部工事の繰越しなどがありましたが、本年9月の完成に向けエレベーターの設置工事等を行っております。

施策2、一つ目の丸、「バス運行費に対する国庫補助の活用、市補助の実施」については、令和3年度からそれぞれ開始しており、今年度についてもそれぞれ継続いたします。

続いて、施策2、二つ目と三つ目の丸、「小樽市公共交通事業者等支援事業の実施」及び「急激な利用者減少に対応する経営持続策の検討」では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により影響を受けた交通事業者を対象に令和3年10月に支援金事業を実施いたしました。

また、市内バス路線ではコロナ禍で大幅に減少した利用実態に応じた減便の協議を受け、事業者において令和3年冬ダイヤにて減便を行いました。コロナ禍による影響が長期化する中、今年度においても引き続き検討してまいります。

施策3の「広報おたる特集記事による啓発の実施」では、令和3年4月号で特集記事を掲載し、バスロケーションシステムの紹介やバスの利用を呼びかけました。今年度も同様に啓発記事の掲載を予定しております。

施策4、一つ目の丸、「バスロケーションシステムの導入の周知」は、本年3月8日小樽駅前第2ビル1階公共ブ

ラザでキャンペーンを実施し、来場者に周知、利用促進のためのパンフレットなどを配布したほか、市内各高等学校に対してもパンフレットを配布いたしました。

施策の4、二つ目の丸、「市ホームページにおける公共交通サイトの検討」として、他都市のサイトの調査を行いました。今年度も引き続き検討してまいります。

次に、「2 令和4年度の事業計画」を御覧ください。

これらにつきましても地域公共交通網形成計画に掲げられている四つの施策とそれぞれに対応した事業を掲載しております。新規事業について御紹介いたします。

まず施策1、一つ目の丸、「市民要望の整理」は、これまでの取組の効果を検証するとともに、本市公共交通政策の今後の方向性を協議するための参考資料としてアンケートを実施いたします。

飛びまして施策の4、二つ目の丸、「地域公共交通SNS戦略事業の実施」は、北海道科学大学とバス事業者との協働事業としてSNSを活用し、バス利用促進につながるような企画や情報発信を行うという内容になっております。バスを移動手段としてだけでなく、乗ること自体に価値を持たせることを目標に事業を進めます。

#### ○委員長

「北海道新幹線札幌トンネル銭函工区発生土（無対策土）の受入候補地について」

#### ○（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銭函工区から発生する無対策土の受入候補地に関して、現在の状況と今後について報告いたします。

資料を御覧ください。

上段の「概要」の枠囲みになりますけれども、札幌トンネル銭函工区につきましては、約56万立方メートルの発生土が想定されておりまして、そのうち要対策土が約23万立方メートル、無対策土が約33万立方メートルと見込まれております。

資料の下段の位置図を御覧ください。

掘削は小樽市方向に掘進して行くことになり、前半は無対策土の発生が想定され、その大半を石狩市の受入地へ搬出することとしておりますけれども、約1割の3万立方メートル程度につきましては、坑口より約900メートル山間に入った採石場跡地を受入候補地としていただいております。この受入候補地は冬期間に石狩市へ発生土を搬出するダンプトラックの交通量を抑えるために、仮置場としても使用することになっており、最終的な盛土の完了時期は令和7年秋頃を予定しているとのことでございます。

それから、受入候補地の安全性につきましては、搬入される発生土が無対策土に限定されていることや盛土の安定性等に関する検討結果が技術基準を満足しており、問題はないものと考えております。

また、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び工事施工者による地元町内会への説明会が5月中旬に開催され、本市も参加したところでございますけれども、参加者からの異論はなく、また、漁業協同組合からも同様に議論がなかったところでありまして、地元の一定程度の理解が得られたものと判断に至っております。

このことから本市といたしましては、受入地として決定される場合の了承要件が整ったと考えており、今後、本市が立会人となって発生土受入れに関する協定が土地所有者と鉄道・運輸機構の間で締結される予定でありますので報告をいたします。

なお、当該協定書が締結された後、準備工を実施した上で秋頃から搬入が開始される予定であるというふうについてでございます。

また、対策土の受入地につきましては現在のところ未定となっておりますので、候補地が明らかになった際には、再度、当委員会にて報告をさせていただきます。

## ○委員長

「都市・地域総合交通戦略の策定について」

## ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

都市・地域総合交通戦略につきまして、策定の体制や内容、スケジュールについて概要を報告いたします。

資料を御覧ください。

初めに「策定趣旨」についてですが、都市・地域総合交通戦略は、望ましい都市・地域の将来像を実現するために、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通政策の推進を図り、もって魅力と活力あふれる都市・地域の整備を行うことを目的としております。

今回、小樽市においては、北海道新幹線新小樽（仮称）駅が担う交通結節点機能を最大限に活用し、新幹線を生かした魅力あるまちづくりを進めるために、新駅を中心とした周辺まちづくりに焦点を当て、都市・地域総合交通戦略の策定を進めるものであります。

次に、総合交通戦略の「取組フロー」といたしましては、資料の左側ですけれども、縦方向に矢印で全体的な流れを示しております。

まず、「新幹線開業後の将来都市像」を第7次小樽市総合計画などの上位計画や関連計画などから整理するとともに、都市交通に関わる基本方針や施策目標等を取りまとめるところから始まります。それから、後ほど説明いたします「総合交通戦略の策定」をします。次に、「施策の実施」、その後、「施策の進捗と効果の把握・評価」、それから「戦略の見直し」と進んでいきます。この総合交通戦略の位置づけにつきまして、資料の上のほうの図にあり、第2次小樽市都市計画マスタープランや立地適正化計画、それから地域公共交通網形成計画などと整合がとれ、連携が図られた計画として策定していくことになります。

次に、総合交通戦略の策定についてですが、資料の赤線で囲まれた部分になります。その策定の体制として、策定主体としては本市となりますが、関係機関等から意見をいただかなければならないことから、まちづくり協議会の街並み・交通アクセス部会を活用させていただき想定で考えております。また、庁内においては北海道新幹線活用戦略庁内検討会議等にて議論をしていく予定です。

次に、策定の内容ですけれども、（１）では新駅周辺のまちづくりの望ましい将来像の設定とそれを具体化する交通戦略目標を設定をします。（２）ではK P I など指標の設定をします。（３）では交通ネットワークと多様な交通モードの連携が図られた交通施策を定めまして、ハード施策とソフト施策が一体となった施策パッケージを構築します。

（４）ではスケジュールや事業主体ごとの役割分担などを定めた実施プログラムを策定するというものでございます。

なお、戦略策定の効果といたしましては交付金事業の採択要件を満たすこととなりまして、周辺駐車場など施設整備を進めるに当たり財源が確保できるということになります。

それから策定の期間ですが、令和7年度からの事業実施に向けて6年度に交付申請をしなければなりませんので、4年度から5年度の2か年で策定する考えでおります。各年度の策定作業につきましては記載の表のとおりでございます。

続まして戦略策定が済みましたら、施策の実施の段階になり、本市といたしましては新駅周辺駐車場等の整備事業を進めていく考えであります。

次に、施策の進捗と効果の把握・評価となりますが、開業後5年程度で施策の進捗と効果の発現の確認ですとか、目標との比較による検証及び評価を行います。

次に、戦略の見直しとなりますが、開業5年から10年で見直しを行っていくというような流れになるものと考えてございます。

## ○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 第13回後志ブロック会議の概要」ですけれども、まず「（1）余市・小樽間個別協議について」は、小樽市、余市町、北海道の三者で、囲みの4点目になりますが、「輸送力・速達性・経済性・持続性などを総合的に判断した結果、バスを中心とした交通ネットワークの構築に向け、検討を進める」と合意したことを報告し、「（2）長万部・小樽間の地域交通の確保方策の方向性について」は、沿線の全市町が「バス方式」を表明し、長万部一小樽間はバス方式となりました。

次に2ページ、「（3）今後の進め方について」は、まずは、これまでのブロック会議で示したバスルートやダイヤ等を基本として、バス事業者も参画し、具体的な協議を進める。バス転換時期の前倒しや、それに伴うＪＲからの支援について、関係者と調整しながら検討を進めることとなりました。

次に、「3 バス運行に向けた検討について」ですが、「（1）区間別検討会について」は、区間別に、関係市町・北海道・バス事業者の担当者レベルで、ルート等の具体案を検討します。本市は、ニセコー余市間と余市一小樽間の検討会に参加します。主な検討項目は、運行形態、ルート、運行本数、ダイヤなどで、ＪＲ利用者の実態調査も予定しています。

「（2）当面のスケジュール」は表の一番下、本年秋頃をめどにブロック会議でルート等の案を確認した後、住民説明会でお示しする予定です。

次に3ページ、「4 「並行在来線に関する住民説明会」について」です。

「（1）開催概要」は、バス転換の方向性に至った経過報告と、今後の地域交通についての意見交換を4月に行い、4会場で延べ64名の参加がありました。

「（2）主な意見」は記載のとおり、鉄道に関する意見、バス運行に関する意見、鉄道施設の活用や地域振興に関する意見、前倒しに関する意見がありました。

## ○委員長

「第2次小樽市緑の基本計画について」

## ○（建設）日達主幹

第2次小樽市緑の基本計画の進捗状況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 基本理念」についてですが、施策の実施状況やアンケート調査結果などより整理しました緑の課題と市民懇談会における意見を踏まえ、第7次小樽市総合計画など上位計画・関連計画と整合を図り、全計画の理念を継承しつつ、緑のまちづくりにおける基本理念を「市民との協働で築く、自然と人が共生する緑豊かな、潤いと安らぎのあるまち小樽」と掲げます。

次に、「2 緑の将来像」ですが、基本理念、緑の課題と市民懇談会における意見を踏まえ、第7次小樽市総合計画など上位計画、関連計画と整合図り、三つの緑の将来像を定めます。

「（1）自然と人が共生するまち」についてです。市民の環境保全の意識を高め、豊かな自然環境を形成している緑を保全することにより、地球温暖化の抑制や生物多様性を確保することを目指すものであります。

続きまして「（2）みどりを生かした快適・安心なまち」についてです。市民に快適な生活環境をもたらし、健康の維持・増進や安らぎの場となる都市公園の適正な配置や、これまで形成してきた緑のネットワークの適正な維持管理に努め、災害時の避難場所として活用することで防災機能を高めることを目指すものです。

続きまして「(3) みどりを学び、触れ合えるまち」についてです。市民・事業者・行政が一体となって緑化に取り組める体制を整えるとともに、緑と触れ合える機会を充実させることを目指すものです。

次に「3 基本方針」ですが、緑の将来像より緑の課題と市民懇談会における意見を分類し、三つの基本方針を定めます。

「基本方針1：いまあるみどりを守ります（緑の保全）」についてですが、緑の将来像「(1) 自然と人が共生するまち」の実現を目指し、長い歴史の中で育まれてきた貴重な緑を次世代に継承していくものです。

続きまして「基本方針2：新たなみどりをつくり、生かします（緑の創出と活用）」についてですが、緑の将来像「(2) みどりを生かした快適・安心なまち」の実現を目指し、市民・事業者・行政の協働のもと、花と緑であふれ、潤いと安らぎのある空間をつくり、生かしていくものです。

続きまして「基本方針3：みどりへの理解を深めます（緑の普及と啓発）」についてですが、緑の将来像「(3) みどりを学び、触れ合えるまち」の実現を目指し、多くの市民が緑化活動などに参加できる体制とみどりを学び、触れ合える機会の充実を図っていくものです。

2ページ目を御覧ください。

次に、「4 計画フレーム」ですが、「(1) 計画対象区域」では小樽都市計画区域1万3,050ヘクタールと札幌圏都市計画区域910ヘクタールを合わせた1万3,960ヘクタールとします。

続きまして「(2) 都市計画区域人口の見通し」では、平成27年の12万2,000人に対し目標年次の令和14年を9万人と設定します。

続きまして「(3) 市街化区域の規模」では、市街化区域人口は平成27年の12万1,000人に対し、目標年次の令和14年を8万9,000人、市街化区域の規模については平成27年の4,301ヘクタールに対し、目標年次の令和14年を4,288ヘクタールと設定します。

次に、「5 目標水準」についてですが、「(1) 緑地の確保目標水準」では、市街化区域に占める緑地面積と割合については、平成27年の233ヘクタール、5.4%に対し、未整備の公園緑地を加え、目標年次の令和14年を、253ヘクタール、5.9%とし、都市計画区域に占める緑地の面積と割合については、平成27年の7,139ヘクタール、51.3%に対し、未整備の公園緑地を加え、目標年次の令和14年を7,165ヘクタール、51.3%とする目標といたします。

続きまして、「(2) 都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準」では、都市計画区域人口1人当たりの目標水準の都市公園については、平成27年の10.6平方メートルに対し、目標年次の令和14年を19.8平方メートル、都市公園等は平成27年の18.7平方メートルに対し、目標年次の令和14年を31.3平方メートルとする目標といたします。

次に、「6 策定スケジュール（案）」ですが、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4回定例会で素案報告を行い、12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、3月末の計画策定を目指しております。

## ○委員長

「令和4年度既存借上住宅制度について」

## ○（建設）藤田主幹

令和4年度既存借上住宅制度における事業者募集について報告いたします。

資料は添付してございません。

この制度は子育て世代を対象により少ない負担で利便性の高い町なかに居住できるよう、民間事業者が所有する既存の賃貸共同住宅を市が借り上げ、低廉な家賃で供給することを目的に平成29年度から開始し、今年度は6年目になり現在6戸の借り上げを行っております。

今年度の事業実施について4月1日より事業者募集を開始し、当初5月31日で締め切る予定でしたが、応募者が



0件であったため6月30日まで期限を1か月延長し、引き続き募集を続けているところでありますが、6月22日、本日現在応募がない状況でございます。

○委員長

「色内小学校跡地の道営住宅の建設について」

○（建設）建築住宅課長

色内小学校跡地の道営住宅の建設について報告いたします。

資料はございません。

道営住宅建設の件につきましては、令和3年第3回定例会の建設常任委員会で道営住宅建設に係る要望書について報告し、その後、北海道から道営住宅の整備事業決定について通知があったことから、議員の皆様には11月上旬に報告させていただいたところでございます。今回は、その後の道営住宅の建設に係る進捗等について報告させていただきます。

まず、旧色内小学校の解体工事につきましては、今定例会で請負契約について可決いただけましたら、令和5年3月末までを工期として解体工事に着手する予定でございます。

次に、北海道の状況ですけれども、道営住宅の建設に向けて令和4年度から5年度にかけて基本設計及び実施設計を行いますが、現在はその設計者の選定のための公募型プロポーザルを実施しているところでございます。8月下旬頃に設計者が選定される予定となっております。

なお、今回、北海道が行っている公募型プロポーザルにおいて整備予定戸数が35戸程度となっておりまして、本市が当初要望した40戸程度の整備につきましては敷地条件や付近住民の眺望を考慮していること、また道営住宅の管理戸数の適正化と長期的な維持管理の考え方が示された道営住宅整備活用計画に基づきまして、現時点では35戸程度の計画で進めており、40戸程度というのは難しいということで回答があったところでございます。

また、当該道営住宅は市営稲穂改良住宅の入居者の受入先となっており、現在まで市営稲穂改良住宅の入居者の方々に対しましては、2回ほど説明会を開催して随時情報提供をしているところでございます。

○委員長

「低区配水池の建設について」

○（水道）水道事業課長

低区配水池の建設について報告いたします。

まず経過でございますが、現在の低区配水池は旧入船小学校の東側約200メートルに位置しておりまして、市内で稼働しております35か所の配水池の中で最大の容量を有す配水池であり、主に小樽駅前を中心とした市街地に給水を行なっております。この配水池は築造から100年以上が経過し、老朽化も著しいことから新たな配水池の建設地を旧入船小学校跡地に選定いたしまして、令和3年度から建設工事を開始しております。

続きまして、工事の進捗状況についてでございますが、資料1を御覧ください。

令和3年度に発注しました低区配水池造成工事におきまして、当該年度内に旧入船小学校校舎の解体等を完了しており、4年度については地盤改良及び敷地の造成を現在施工中でございます。さらに、本年度は配水池自体の築造工事を発注する予定としており、順調に工事が進みましたら8年度末に竣工する計画となっております。

資料2については全体の工事工程を表しておりまして、赤丸のラインがただいま説明いたしました既に終了した工程でありまして、黒丸のラインが今後の計画上の工程を表示しております。

○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7号について」

○（建設）庶務課長

議案第7号工事請負契約について説明いたします。

今回提出いたしました議案は、旧色内小学校の解体工事契約を締結するものであります。

解体後の跡地の利活用につきましては、先ほど建築住宅課長から報告のありましたとおり、以前から北海道へ要望しておりました道営住宅の建設用地として有償により貸与する予定です。

なお、本件につきましては本年5月11日に入札を行い、落札業者である阿部・西條・みかみ共同企業体と仮契約を締結しており、金額は消費税等相当額込みで1億7,875万円となっております。

○委員長

「議案第10号について」

○（建設）維持課長

議案第10号動産の取得について説明いたします。

今回提出いたしました議案は、冬季の除排雪作業に使用するロータリ除雪車の取得に係る物品契約を締結するものであります。昨年度故障したロータリ除雪車を更新することにより、安定的な除排雪体制の継続に寄与するものでございます。

なお、本件につきましては本年5月25日に入札を行い、落札業者であるナラサキ産業株式会社北海道支社と5月27日に仮契約を締結しており、取得価格は消費税等相当額込みで4,793万8,000円となっております。

○委員長

これより質疑に入ります。

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

---

○須貝委員

◎道営住宅について

最初に少し報告を聞いてということで、何点かお聞きさせていただきたいのが、最後に御報告のあった道営住宅、旧色内小学校跡地の御説明があつて、40戸の要望を出されていたけれども道からの方針で35戸というようなお話ありましたが、それでは現在、市営稲穂改良住宅に入られている方はまず何戸あるのか。その方々が今この新しい道営住宅を希望されているのは何戸あるのか説明していただけますか。

○（建設）藤田主幹

現在、市営稲穂改良住宅にお住まいの住宅戸数につきましては33世帯入居されております。

その方々の転居の住み替えの希望先につきましては、現在集約している最中でして、まだ正確な数値というのは固まっておりません。

○須貝委員

分かりました。

40戸を希望して35戸だったので、もしかすると入れない方もいらっしゃるかと思って少し心配して聞きました。

◎既存借上住宅制度について

それでは質問を変えます。

既存借上住宅制度に関して業者の応募がないというような御報告をいただきました。それで、この制度に関して、私も少し関心を持って見ていましたので、この件に関して少し質問させていただきたいと思います。

まず、私もいろいろ調べたのですが、この既存借上住宅制度の事業費用の負担というのはどのようなっているか説明していただけますか。

○（建設）藤田主幹

事業費の負担についてお答えします。

住宅借り上げの際に公営住宅法の規定で算定される近傍同種の住宅家賃額の範囲内で、事業者から市が借り上げる借り上げ料を算定し、市から事業所の方にまずはお支払いすることになります。

次に、利用者である入居者の方の負担につきましては、公営住宅法により算定される収入額に応じた市営住宅相当家賃を市に払っていただきます。

最後に、小樽市は、国から一定程度補助金を頂いているものですから、この補助金といたしましては、先ほどお話ししました近傍同種家賃と入居者の方に負担いただく負担金相当額の差額分についてそれぞれ2分の1ずつ、国と小樽市とで負担させていただいている状況でございます。

○須貝委員

応募がなかったということなのですけれども、現在6戸入られているというお話ありましたが、まずそもそも借手側、市民側の需要というのはあるのかなのかということについてお答えいただけますか。

○（建設）藤田主幹

現在、既存借上住宅制度において借り上げている住宅につきましては、2棟で6戸ございます。そのうち、入居戸数につきましては、現在は5戸となっております。

未入居の1戸につきましては、昨年の12月に都合により退去された方で、退去後修繕を施し、4月から一般公募を行いましたに応募がなく、6月からは随時募集に切り替えて現在募集を行っているところでございます。

それにしましても現在80%の入居率があることから、一定程度の需要はあるものと考えております。

○須貝委員

一定程度あるという、小樽市の制度自体で少し図るのが難しいのかというところもあるのですけれども。

それで一定程度ということを今お話いただきましたが、そもそも既存借上住宅制度を見ていると小学校卒業までの子供がいる御家庭しか入れないということがあるのですけれども、私はこういうのも少し、やはり子育て世代ということを考えると、小学生で区切るのではなくて中学生、場合によっては高校生でも、広さとか間取りの問題もありますので一概には言えないとは思いますが、そこまで広げてもいいのではないかというふうに思っているのですけれども、この小学校までの期間で切った理由とかはございますか。

○（建設）藤田主幹

本制度につきましては平成29年度から開始した制度でございますが、北海道の制度を参考に設計されておりまして、現在では適切であるというふうに考えてございます。

○須貝委員

適切であるということですね。

それでは、今回応募がないということなのですけれども、今度は貸手側のことを聞きたいのですが、事業者側は、本市の既存借上住宅制度に魅力、メリットを感じていないのかどうか、そこに関しては見解ありますか。

○（建設）藤田主幹

事業者側のメリットにつきましては、本制度につきましては事業者の皆様にとって一度契約を結んでしまえば空き部屋があったとしてもその間ずっと家賃を市からお支払いできることから、安定した家賃収入が見込まれることがメリットとして考えられるというふうに思っております。

○須貝委員

メリットは感じるころはあるけれども、でも現在、応募はないわけですね。そうすると応募がない理由はほかにも考えられるということだと思うのです。

まずこれを少し調べてみますと2020年10月5日にこの要件を緩和したというふうにありますけれども、緩和した

要件とは何ですか。

○（建設）藤田主幹

直近の緩和した要件につきましては、募集地域の拡大、今までは町なか、いわゆる駅前だとか、そういったところに限定していたのですけれども、これと同様の生活のしやすさということで、新光・朝里地区を加えております。

○須貝委員

新光・朝里地区を加えた。

今ちなみに、東側をお答えいただきましたけれども、西側の対象エリアはどこまでですか。

○（建設）藤田主幹

西側につきましては、稲穂までです。

○須貝委員

ここまでの話もそうなのですが、先ほど小学生までの子供がいる世帯からもう少し広げたほうが多分、借手側もいいのではないかと。なぜかという、御承知のとおり中学校に上がるときに転校する可能性だって出てくるわけです。そういうこと考えれば、そこまでは公募となれば全市ですから、そういうことも考える必要があるのかということと、地域を拡大したということで朝里・新光まで入れていただきましたけれども、西側も含めて、まずは全市で私はいいいと思うのです。というふうに思って既存借上住宅制度を見ていました。

それで多分なのなのですが、そもそも該当する物件がなくて事業者側も応募できないのかという思いも私はあっているのですが、それに関してはいかがですか。

○（建設）藤田主幹

先ほどの説明させていただきました貸手側のメリットも含めてだとは思いますが、例年事業者の方から複数のお問合せはいただいております。しかしながら、そのほとんどが建築年数による制限によって該当にはなっておりませんが、我々で市内の賃貸物件等をインターネット等で確認しますと、条件に合う複数の空き部屋を抱える物件が多数あることから物件はある程度あるものと考えてございます。

○須貝委員

ある程度ありますか。

ある程度あったとして、それで問合せもあるけれども応募しない。本来であれば、契約をすれば小樽市は契約期間中は家賃を払うわけですね。それであればもう少し応募があってもいいような気がするのですが。

質問を変えますが、募集選定方法にいろいろな種類があるというふうに私は今、認識しています。小樽市は事前審査方式というふうな方式だと思うのですが、それ以外に登録方式、協議会設置方式というのが出てくるのですが、それぞれの方式の方法とメリットについて少し説明していただけますか。

○（建設）藤田主幹

それぞれの選定方法について説明したいと思います。

まず先ほど委員もおっしゃったとおり、登録方式というものがございます。これにつきましては借上げを希望する事業者がその住戸の登録申請をし、市はその住戸が採用基準に適合しているかどうかを審査し、要件を満たす住戸を借上り営住宅の候補といたします。市は候補となっている住戸への入居希望を実際の入居希望者に確認し、入居希望が取れた場合その住居の賃貸借契約を行うものです。

こういった方法を取りますとメリットといたしましては、入居希望者としては、選択の幅が広くなり、事業者としては、入居希望者の意向を確認した後に賃貸借契約を行うことで、空き室のリスクが少ないということが考えられます。逆にデメリットといたしましては、事業者が希望する住戸に登録申請しても入居希望者の希望により借上げとならない可能性が出てきます。

次に二つ目といたしまして、協議会設置方式では宅地建物取引業協会、そういった団体と市で構成される組織を

設置しまして、その組織が市の依頼に基づきまして借り上げ可能な物件の情報収集を行って市に報告し、市はその情報を基に借り上げ物件を選定し、賃貸借契約を結んだ後、入居者を募集する方法でございます。

この方法のメリットといたしましては、専門家が多くの情報から探すため市の希望に合った住戸を選定できる。逆にデメリットといたしましては、専門の業者を委員として委員会をつくることから、仲介手数料などの費用を協会に払う必要というのがあると思われます。また、入居者の意向確認前に賃貸借契約を行うことにより、空き室のリスクというのがどうしても出てくると考えられます。

最後に、本市が取っております事前審査式につきましては、事業者の応募を受け、市が事業者が所有している借り上げを希望する住宅の審査をいたします。市は審査の結果、採用した住戸の賃貸借契約を行い、その後入居者を募集する方法でございます。

メリットといたしましては、採用された事業者は全て契約までいくことになりますので、事業者が参加しやすいといったものがあります。逆にデメリットとしましては、入居者の意向確認前に賃貸借契約を行うため空き室のリスクが存在することです。

#### ○須貝委員

それで一長一短あるなと思うのですけれども、全国の多くの自治体が既存借上住宅制度を、事業を行っていると思うのですが、分かれば結構なのですから、それぞれの三つの方式の中でどの方式を採用している都市が一番多いのでしょうか。

#### ○（建設）藤田主幹

それについては、数字は押さえておりません。

#### ○須貝委員

分かりました。

私もちょうどこれをネットで見ていたのです。それでこの事前審査方式は代表例として小樽市と出ているのです。それでそうなのかなと思って。これらがあって、例えば旭川市などですと登録方式を取ったとなっているのです。これを少し読んでいくと、やはり私も登録方式が一番フレキシビリティがあるというか、そんな感じに感じるのです。それと小樽市の方式ですと、やはり入居者側のニーズに応えられないのかな、最初にもう賃貸契約を決めて、そこから応募することなので、今は空き室が一つしかないということですから、それらの問題もあるなというふうに思うのです。

今後、例えば今の状況を踏まえて、借手側、貸手側の状況を踏まえて、こういった要件をさらに少し広げるとか緩和するとか、それからこういった方式自体を少し見直す可能性というのは考えられていますか。

#### ○（建設）藤田主幹

本制度につきましては、先ほどもお話ししたとおり平成29年度から始まった制度で毎年のように制度の見直しというのをしております。ですので、今、委員から御指摘のあった件につきましても、今後検討していく余地は十分にあるかと考えております。

#### ○須貝委員

これは人口減少対策ではないですが、小樽市の問題のところで家賃が高いというのが必ず多くの意見が出てきます。子育て世代の支援策として、私は非常にいい策であるとは思っているのですが、ぜひ子育て世代の一助になるような、よい制度に、事業にしていきたいなと思いますので、よろしくお願いします。

#### ◎議案第10号動産の取得〔ロータリ除雪車〕について

では、質問を変えます。

議案第10号の動産の取得ということで先ほど御説明いただきましたけれども、先ほどロータリ除雪車で4,793万8,000円というお話があったのですが、私は今年度の当初予算を見たときに取得動産の評価額ということで2

億1,800万円という数字を見ているのですけれども、ここの説明を少しいただけますか。

○（建設）維持課長

今回の議案で提出させていただいた動産の取得の4,793万8,000円ということでございますけれども、こちらは、先ほど申し上げましたロータリ除雪車の購入に関わる入札を行いまして、落札業者と契約を締結した金額になります。大型ロータリ除雪車の購入契約になってございます。

委員がおっしゃられました予算説明書の2億円という数字でございますけれども、こちらは、このほかにもロータリ除雪車の購入を今年、予定しておりますので、そちらも全部合わせますと2億円という数字、予算説明書に載っている数字はロータリ除雪車全体の購入予定の予算になってございます。

○須貝委員

ここで問題なのは、公有財産ということと、それから、今回4,700万円強という数字が出たのは、議会の議決を必要とする基準額以上という理解でいいのでしょうか。

○（建設）維持課長

まず、議会の議決の必要とする動産の取得につきまして3,000万円以上の契約を締結するときということで、今回、議案で提出させていただいてございます。

公有財産ということでございますけれども、今回のロータリ除雪車につきましては、地方自治法による財産という部分では、公有財産物品及び債権並びに基金につきまして、財産という形でございますが、ロータリ除雪車は公有財産ではなく物品に当たるということになってございます。

○須貝委員

分かりました。

2億1,800万円というのは、全部でほかに6台かな、6台で割ったら3,000万円に満たないからということの理解でよろしいですか。

○（建設）維持課長

ほかの契約につきましては3,000万円以下の物品の契約になってございますので、今回、議案としては提出していないということでございます。

○須貝委員

それで、もう一つ素朴な疑問なのですけれども、前のロータリ除雪車の扱いなのですけれども、減価償却が済んでいるから、もう財産価値がゼロになるのかもしれないですが、除雪車の評価額って、もしか分かれば、幾らなのか。

あとは、この処分はどのような処分をするのか、説明していただきたい。

○（建設）維持課長

前のロータリ除雪車の評価額についての御質問でございますけれども、こちらにつきましては、今、おっしゃられたとおり、取得から22年経過している車両ということで、減価償却が済んでいるので、評価額の算定ということは、少し難しいのかというふうには考えてございます。

その処分の方法でございますけれども、中古車としての売却ですとか鉄としての売却も含めて、より有利な方法を選択して売却を検討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。

○須貝委員

分かりました。

ぜひ、より有利な方法で、よろしく願いを申し上げます。

◎生コンクリートの不正利用について

それでは、質問を変えます。

生コンクリートの不正利用についてということで、少しお尋ねをさせていただきたいと思います。

それで、6月5日に新聞報道がありまして、川崎市の生コンクリート製造業者で不正の使用があったというようない記事が出ていました。それに伴って、私も本市の状況が少し不安に思ったこともあるので、少しお聞きしたいと思うのですが、まず、川崎市で生コンクリートの不適切な出荷という事件が起きましたが、この概要について、お分かりになれば御説明いただけますか。

○（建設）建築指導課長

事件の概要について説明いたします。

建築物に使用する生コンクリートを含む建築材料につきましては、建築基準法第37条により、その品質が国家規格である日本産業規格等、いわゆる J I S 規格等に適合していなければならないことになっております。

ところが、報道によりますと、川崎市内のコンクリートメーカー1社が建築現場で余った古いコンクリートを新しい製品に混ぜ込む不適切な出荷を繰り返していたとして、今年2月、J I S 認証を取り消されました。このコンクリートが使われた疑いがあるのは、神奈川県と東京都の七つの市と区のおよそ70件の建物で、このうち川崎市では、最も多い50棟に上るとのことです。

○須貝委員

私もこの件を少し調べてみますと、やはりこれは、生ものなので、ある意味これは食品のフードロスと同じ状況だということで、生コンクリートを作って、大体、常に1%から2%ぐらいは余剰で最後、廃棄物が出るのだというようなことも出ていましたけれども、そこで、このような生コンクリートの不正が小樽市内で起きないために、それらの工場に対して、市が指導したり管理したりすることはあるのかどうかというのを、少しお聞きします。

○（建設）建築指導課長

先ほど答弁しましたとおり、建築基準法により J I S 規格に適合した生コンクリートの使用の規定がありますので、一般住宅においても所定の品質を満たすコンクリートを使用されているものと認識しておりますけれども、実際には建築現場において本当にそのような J I S 規格に適合した材料が使用されたか否かまでのチェックは行っておりません。

市が行う建築確認、検査業務におきましては、J I S 認定の工場から出荷された製品については、所定の品質が確保されているものとして行うしかないため、市が工場での製造・出荷において不正を防止することは難しいというのが現状でありまして、J I S 工場での適正な製造は国の指導の下、行われているものと考えております。

○須貝委員

今、私どもの周りでも、小樽市では新幹線も含めていろいろな工事がされていますので、非常に重要なことだというふうに、その業者側のモラルに委ねるところが大きいのだと思うのです。

それで、最後に聞きますが、小樽市においてもこのような不正が行われないように、小樽市地区の生コンの協同組合などの団体と連携して不正防止に努めていく必要があるのかというふうに思うのですが、そこに対するお考えはいかがでしょうか。

○（建設）建築指導課長

今後の不正防止についてですけれども、本市におきましては、J I S 認定の工場は全て小樽市地区生コンクリート協同組合に所属していることから、今回の事件を受け、この組合に対しまして、さらなる品質管理を徹底するよう、組合員に対し周知を図るよう申し入れていく所存であります。

○須貝委員

分かりました。状況、よく分かりましたので、ぜひ、指導をよろしくお願いいたします。

◎市中心部の道路行政について

それでは、質問を変えます。

市中心部の道路行政に関してということで、少しお話をさせていただきます。

私、この二月ぐらい前ですかね、立て続けにいろいろなことが起こりまして、それで私もいろいろ、警察も含めて、いろいろ御相談に上がったところなのですけれども、最初に都通りアーケード街の看板設置基準について、少しお聞きしたいと思うのですが、今、都通りアーケード街の各店舗における置き看板の占用の状況がどのようになっているのか、説明していただきたいと思います。

#### ○（建設）用地管理課長

置き看板の道路占用につきましては、直接、道路区域内には設置はできないのですが、今、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店などを支援するための緊急措置としまして、置き看板を設置することが可能となっておりまして、今年の4月に小樽都通り商店街振興組合の理事長から、道路占用を行いたい店舗につきまして、置き看板やテーブル、椅子などの道路占用申請が出されて、許可をしているところでございます。

#### ○須貝委員

それで今、新型コロナウイルス感染症に伴う特例というようなお話でありましたけれども、では、この期限がいつまでなのかという言いにくいかもしれませんが、その期限が切れた場合にはどうするのかというお考えはありますか。

#### ○（建設）用地管理課長

新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するための緊急措置の期限が切れた後なのですが、今、この緊急措置と同様の制度がございますので、この制度の使用について、都通り商店街と調整してまいりたいというふうに考えております。

#### ○須貝委員

御承知のように、あそこの商店街もまだ空き店舗もありますし、その中で、若くて事業意欲の旺盛な方々がやろうとしているものですから、私は通行者の安全上の邪魔とかならないのであれば、ぜひ、あの地区の商店街の活性化のためにも、そういう御配慮を計らいいただければというふうに考えていますので、ぜひ、その件、よろしくお願い申し上げます。

次に、今度は道路なのですが、たくさんあるのですが、特にということで、梁川通り、それから静屋通り周辺の交通規制ということで、少しお話しさせていただくと、中央通から余市町側の時間規制をかけている一部の梁川線、それから、一方通行の規制をかけている一部の静屋線は、どのような経緯で今のような規制がかかっているのか、すごく古いことだとは思いますが、少し分かれば説明していただきたいと思います。

#### ○（建設）用地管理課長

通行規制がかけられた経緯につきましては、過去の資料も見ましたが、経緯が分かるような資料というのはありませんでしたが、梁川線や静屋線につきましては、歩車分離がなされていない状況の中で、歩行者が多かったということもありまして、歩行者の安全を確保するために周辺の町内会であると商店街などからの要望を受けて、あのような通行規制がなされたものであるというふうに推察しております。

#### ○須貝委員

私も色内小学校だったので、まさしく地域だったのですが、記憶をたどれば、もう小学校のときには、今の状況になっていたのかというふうには思うのですが、それで、今、昔と違って、私も調べてみると、歩行者天国の要望があって、あそこの梁川通は時間規制、8時～11時とかの規制をかけているのだということでの理解はしているのですが、今は昔と違って買物客もすごい数がいるわけではないし、周りの車の交通量も昔に比べると少し減っているのかと思うのですが、この現状を踏まえて、道路規制といいますか、小樽市としてどのように見られていますか。



## ○（建設）用地管理課長

時間規制であるとか一方通行などの通行規制というのも歩行者の安全対策になりますので、安全対策の一つの方法であるというふうには考えておりますので、問題はないのかというふうには考えてございます。

## ○須貝委員

問題はないというお話だったのですが、現にね、あの辺にお住まいの方で、車は運転できるのだけれども足がよくなくて、買物に行った荷物を持って帰れないというようなことで困っているうちに、やはり警察の指導に遭ってしまったというようなこともあって、やはりそういうような、少し何とも言えない残念なケースがあったというふうに思っているのですが、そうすると、このような状況を見て、この交通規制解消に関しては、市としてはお考えはあるのか、今、問題ないというお話でしたが、もう一度、少し見解をいただけますか。

## ○（建設）用地管理課長

先ほど委員がおっしゃられたように、歩行者については、当時のような通行量というのではないと思うのですが、現在の規制の変更というのは、なかなか難しいとは思われます。ただ、周辺の町内会であるとか商店街などからの、地域全体としての要望があれば、庁内の担当部署とともに公安委員会などの関係機関と道路管理者として、道路の構造などの技術的な面での協議はしていくことになるのではないかとこのように思われます。

## ○須貝委員

ということで、私もいろいろ調べてみると、なかなか規制を変えるというのは、なかなかすごく多くの作業が必要で大変なのだというのは理解はしています。ただ、一方で困っている方々も現実にはいらっしゃるの、そこら辺も含めて、地元の要望、市からの要望というふうに、小樽警察署もおっしゃっていたのですが、それが難しいことは分かりました。

また、この件に関して、いろいろともう少し勉強をして、御提案をさせていただきたいと思いますので、またどうぞ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。

立憲・市民連合に移します。

---

## ○林下委員

### ◎並行在来線のバス転換について

ただいま、並行在来線の検討状況について説明がありました。

長万部―小樽間の並行在来線、いわゆる山線は、バス転換の方針が沿線自治体と道との協議で確認をされました。住民説明会や鉄道の研究者など、様々な団体から存続を求める声がある中で、財政負担の問題が、国の支援策が受けられないということで、全く展望が見いだせず、道も自治体もまさに苦渋の決断であったと思います。バス転換を決断した以上、これからは鉄道に代わる持続可能な公共交通として運行していくため、沿線自治体との調整や全国の鉄道網とつながっている山線の役割をバスに担ってもらうには、バスにどのような運行形態が必要なのか、多くの課題を抱えていると思います。

基本的には、道が沿線自治体との調整に当たることになると思いますけれども、小樽市はバス運行の拠点として、どのような考えで、今後、協議に当たっていくのか、大変注目を集めておりますので、幾つかの質問をいたします。

まず、各沿線自治体のバス転換の考え方は、私は新聞報道で見る限り、それぞれの地域の住民の足の確保が中心であるような印象ですが、小樽市はどのような考えなのか、お示してください。

## ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

小樽市としては、現在、鉄道を利用している方の移動手段の確保が一番重要であるというふうに考えており

ます。また、バスの収益の柱となってくるのは、地域住民の継続的な利用であると考えられることも踏まえ、地域住民の足の確保が中心となりまして、それと併せて観光客などの利便性も考慮して、ルート、ダイヤ等を検討していくというふうに考えております。

なお、将来需要の予測を昨年行いましたが、その中には地域住民の利用だけではなくて、観光客の利用も含んでおりますので、やはり両方に目を向けてやっていくというふうに考えております。

#### ○林下委員

それでは、並行在来線のバス転換について、鉄道に代わるバスには、どのような機能が求められると考えていますか、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

こちらは鉄道の代替交通ということになりますので、その代替交通としての役割を果たせるよう、速達性ですとか輸送力、こういったものがバスには求められるというふうに考えております。

#### ○林下委員

これから協議が始まる函館―長万部間の並行在来線は、貨物鉄道のルートを確保するために、鉄道の存続は既成事実下で進むものと思われま

す。旅客鉄道は、利用者の実態や自治体の財政負担などから厳しい見方があると想定されますが、仮に函館―長万部間もバス転換になるとすれば、山線との連携も必要になると思いますが、道からはどのような考え方が示されているのか、お示してください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらが把握している範囲ではありますが、北海道新幹線並行在来線対策協議会の函館―長万部間の渡島ブロックでは協議は進んでおらず、道からも渡島ブロックと山線側、後志ブロックとの連携の考え方というのは特に示されていないという状況であります。

仮に、この函館―長万部間がバス転換となるにしても、一般的に長大なバス路線というのは非効率であること、また、現在の函館本線も、渡島のほうから後志までを通して運行するような列車はないという状況を踏まえ、やはり長万部町を境にして、それぞれでバスルートを考えていくということが基本になるというふうに考えております。

ただし、今後必要があれば、渡島ブロックと何らかの連携をするという可能性はあるものと考えております。

#### ○林下委員

バス転換に当たり、利便性の確保、運行本数と新たなルート、各自治体の負担割合、経営分離の前倒しなど、市長が本会議で答弁されているとおり、大変難しい課題を克服しなければなりません。

まずは、今後の北海道新幹線並行在来線対策協議会の日程や条件整備のスケジュールをお示してください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

北海道新幹線並行在来線対策協議会では、前倒しの議論ですとか、そういった流動的な要素もございますので、長期のスケジュールというのは現状では定まってお

りません。現時点で予定されているものとしては、協議会の後志ブロック会議において、バスのルートやダイヤ等の具体的な協議を進めていくとともに、バス転換時期の前倒しですとか、ＪＲ北海道からの支援について検討していくこととしております。

スケジュールについては、先ほど報告資料の中にもありましたけれども、現在、協議会の担当者で具体的なバスルートですとかダイヤの検討を始めております。そして、本年の夏頃に、まずブロック会議、首長会議を開催して、中間報告をします。あわせて、ＪＲの利用実態調査というものも予定しております。そして、本年秋頃までに、協議会でバスのルートやダイヤ等の案をまとめまして、それを各沿線自治体で住民説明会を開催して、そこでお示し

するという予定としております。

#### ○林下委員

それでは、次に、小樽市としては、鉄道に代わる持続可能なバス輸送とは、どんな輸送形態が望ましいと考えていますか、お示ください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらは、持続可能なバスの在り方ということでお答えをさせていただきますと、まずは、利用者の利便性、それと、バス事業者や沿線自治体に過度な負担が生じないこと。つまり、採算性や効率性もできるだけ高いことが両立すると、そういう形態であり続けるということになるものと考えております。具体的には運行形態としましては、路線バスが鉄道からの転移分も加えて輸送するというのが利便性や輸送力の面で、現時点では最適だと考えられます。

そして、ルートやダイヤの面では、収益の柱となる住民の継続的な利用を中心として、併せて観光客等の利便性も考慮していくのが望ましいと考えております。

もう一つ、延伸されます高速道路の活用というのも論点の一つになってくると思うのですが、こちらは速達性は上がる半面、沿線住民が利用しにくくなるということもありますので、どのようなルート設定が最適なのか、これはバス事業者も交えて探っていくということになるというふうに考えております。

また、将来的に利用が大きく減るという路線が出てきた場合には、需要に見合った小型車両ですとかデマンド交通、こういったものに転換していくということも、持続性の面からは、今後、検討が必要になってくるだろうというふうに考えております。

#### ○林下委員

それでは、次に、バス転換の最大の課題は、今、乗務員の確保になるのではないかという指摘が以前からありますが、現在、後志管内で広域的に運行されている既存のバス運行が、減便や路線廃止に追い込まれる危険性も心配されております。

小樽市内のバス路線については、どのような影響があると想定しているのか、お示ください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

現在、北海道新幹線並行在来線対策協議会ではルートやダイヤ等の検討をしている段階でありますので、まだ必要便数も定まっていないということで、市内路線バスへの影響の有無については、現時点ではバス事業者とは協議しておりませんので、分からないという状況であります。

今後、バスのルートやダイヤの検討に当たっては、できるだけほかの路線に影響が出ないようにという視点も含めて、検討してまいりたいと考えております。

#### ○林下委員

今までのやり取りを聞いて、また報告を聞いていますと、小樽市と長万部町の間は、おおむね3分割という考え方で進められていくのではないかとということで、やはり鉄道の機能と役割を考えると、本当にこれでその使命が果たせるのかというのは、私、率直な疑問に感じているところでございます。

そしてまた、これから、やはり道が示している3分割案のメリットというのが一体どこにあるのかというのが、あまり伝わってきておりません。なので、やはりもう少し小樽市として、いろいろな協議の場では、そういった点についても、ぜひ前向きに議論を進めてもらいたいというのが、私の考え方であります。

また、並行在来線とは条件が全く違っておりますけれども、最近のバス転換の事例を見ますと、乗員不足によって協議が進まないということで、自治体要望が実現できないという事例もあるわけでありまして、そういったものも参考にしながら、これから協議を進めていただきたいというふうに思います。

バス転換は決定したものの、実際バス輸送を実現するまでには、なお多くの課題があるということは理解できま

した。沿線自治体としては、それぞれ、地域の課題を優先していけば、バス転換の方向性にも大きな違いが生じてくるのではないかとこのように考えられますし、小樽市としては、並行在来線のバス転換は、鉄道が果たしてきた役割と機能をバスに担ってもらおうという基本的な視点で、今後の議論に当たってもらいたいと考えます。

全国的に見ても、並行在来線のバス転換で、このような長大路線のバス転換は前例がなく、当然、全国的な注目を集めております。また、今、ＪＲ各社が在来線の赤字問題というのがありまして、地方と協議をして、その存廃問題について、これから国土交通省で検討が始まるというような情報もありますし、やはり北海道にとっては、維持困難路線との関係にも、今後、このバス転換がどういう形で進んでいくのかということは、大きな影響を与えるのではないかと私は考えていますので、やはり持続可能なバス輸送、沿線住民の利便性はもとより、広く長い間利用していただくような持続性を持たせる輸送を、ぜひ検討していただくことを要望して、この項の質問は終わります。

#### ◎ＪＲ小樽駅前広場再整備基本計画について

続きまして、小樽駅前広場の再整備計画について何点かお伺いしたいと思います。

ＪＲ小樽駅前広場再整備基本計画は、令和３年３月５日の建設常任委員会で説明をいただいておりますけれども、改めて当時の資料を確認いたしますと、第１回検討委員会は令和２年８月５日に開催され、２年８月２１日から２年９月４日までの間、市民アンケートが実施され、その結果の集約に基づいて建設常任委員会での説明があったと思います。

今定例会の代表質問や予算特別委員会での質問もあり、この間の検討状況の一端が明らかになりましたけれども、今後の予定について、まず、お示しをお願いしたいと思います。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今後の予定につきましては、３案ある再整備案について、小樽駅前第１ビル周辺地区再開発準備組合などの関係団体と、配置計画案について実現可能性を協議し、その協議結果と安全性や利便性等を総合的に勘案し、年度内には配置計画を決定したいと考えております。

#### ○林下委員

アンケート結果によりますと、小樽駅前広場で最も問題があると感じていることとして、歩行者の乱横断があり、安全性に不安がある、送迎者の乗降場が明確に区別されていないなどの意見があります。

これは、日常的にＪＲ小樽駅を利用している方々や、観光に訪れた方々の共通した印象ではないかと私は考えますけれども、そうした意味で、最優先の課題解決だと思いますが、理事者の判断はどのようになっておりますか。

#### ○（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では、再整備方針の一つに、安全性と利便性の高い交通拠点づくりを掲げており、歩行者や車両の安全性確保は重要な事項の一つと考えております。

#### ○林下委員

次に、駅前広場の再整備を行うときに求められるものとして、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、歩行者がゆったり歩ける空間の創出などの声が集約されております。

私は、現在の小樽駅前地区市街地再開発事業によりこのターミナルが完成し、バスの乗務員として仕事をした経験から言いますと、その時点からこういった課題があったというふうに記憶しております。

そして、議員視察の際にも、全国的に駅前広場に立ち寄ったり、あるいはバスやタクシー、送迎の自家用車、歩行者の動線に注目をして、安全がどのように確保されているのか見てきました。議会でも駅前広場の安全確保について取り上げてきた経過がありますが、そうした立場で質問をしたいと思います。

安全確保のためには、現在の駅前広場のスペースでは、大変困難ではないかと思われませんが、市としてどう考えておられますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

現在の駅前広場は多くの機能があることから、整備案では駐車場再開発事業へ機能分担することで整理させているところであり、現在の駅前広場のスペースでこれらを解決することは難しいものと考えております。

○林下委員

第3回J R小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会の主な意見として、広場空間を憩いのスペースとして確保すべきという記述がありますが、J R小樽駅前から港の景観の確保と広場の確保は、重視すべきテーマではないかと思いますが、どのように考えておられますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

J R小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会でも御意見をいただいたこともあり、J R小樽駅前広場再整備基本計画では安全性の確保を第一とし、次いで、再整備方針にて、周辺と一体となった魅力ある空間の創出とにぎわいづくりを掲げているところでございます。

J R小樽駅から見える港の風景といった景観の保全や、市民などが快適に過ごせる魅力あるオープンスペースの確保は重要な事項の一つと考えております。

○林下委員

次に、並行在来線のバス転換による増便は、直近の課題として、当然、検討されているとは思いますが、このJ R小樽駅前広場再整備基本計画にはどのように反映されているのか、お示ください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

J R小樽駅前広場再整備基本計画では、計画しているバスバースの中で吸収できるものとして計画をしてございます。

○林下委員

この令和4年6月16日の予算特別委員会では、J R小樽駅前広場再整備基本計画の議論で、維持管理のランニングコストがかかっていることが強調されておりましたけれども、具体的な計画を決定する上で、ランニングコストが課題と考えられる、あるいは建設コストが課題であるというふうに考えますが、そういった意味ではどのようなことがあるのか、お示ください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

駅前広場再整備案の建物一体型において、バス乗降場を特定車両停留施設として整備した場合、道路管理者から運営権を譲渡されたSPCなどが、施設利用者から使用料やテナント収入を受け取り、それを財源としつつ、施設の維持管理費用を支出することとなっております。この持続可能なバス停の管理運営をするためには、収支均衡を図るかどうかという点が課題と考えてございます。

○林下委員

歩行者、バス、タクシー、自家用車など、安全の確保と人に優しいゆとりある駅前広場の環境づくりと、近年は外国人観光客の増加に伴う対策、J R小樽駅から港を臨む景観の確保など、懸案が解消される駅前広場の再整備計画でなければならないと考えています。バスターミナルについても、乗り継ぎの利便性や、これから求められるあらゆる機能の整備と安全性の向上に向けた設備でなければならないと考えます。

確かに建設コストやランニングコストの問題も、これまでの議論の中であったと思いますし、大きな課題であるというふうに思いますけれども、最近国は国の支援策を活用したバスターミナルの建設も全国的に進んでいる中で、そうした事例を参考にさせていただき、これから建設すれば40年も50年も使用する公共施設の整備でありますから、小樽市としてしっかり対応していただくことを要望しておきたいと思います。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時41分

再開 午後3時08分

#### ○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

共産党に移します。

---

#### ○小貫委員

##### ◎陳情第29号 J R小樽駅前広場再整備の中止方について

それでは、最初に、陳情の関係で、J R小樽駅前広場再整備基本計画からいきたいと思いますが、今日も陳情者の方、説明に来ていましたけれども、陳情の本文にもあるのですが、第一の理由は、事故が起きないと思うと、こういうふうに言っていました。

今日も警察に聞いたけれども、重大な事故は起きていないと思うというようなことも言っていましたが、まず、これについて事実がどうなのか、市の見解を示してください。

##### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今、陳情にございました事故は起きていないという点でございます。具体的な件数はお伝えできませんが、小樽警察署が把握している中では、過去5年間、小樽駅前広場で事故が発生していない年はないということでございます。

#### ○小貫委員

言い換えれば5年間、毎年発生していると、今のはそういう答弁だったと思うのですけれども、起きないと思うのではなくて、起きているのだということで、確認をいたします。

それで、速度を上げることになるだろうと、このような理由もあるのですけれども、現在、小樽市が組み立てているプランの中では、速度を上げられるプランというふうになっているのでしょうか。

##### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今回作成しました再整備案では、そもそもバスとその他車両の通行を分離し、歩行者と車両の通行も分離するという考えで作成しておりまして、危険な状況が発生するといったことを考えてはございません。

また、バスやタクシー、一般道の走行路としては、直線距離がある程度短かったり、カーブがあるロータリー式として整備を考えてございますので、御指摘がありました、速度が上げるようなプランということにはなってございません。

#### ○小貫委員

そういうことだということで確認をいたします。

それで、費用ですけれども、私もこの費用については、やはり大きな負担にならないようにと思っているのですが、プランごとの概算費用について、やはり示すべきだと思うのですけれども、これについていかがですか。

##### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今、御指摘ありました概算費用につきましては、今後、最終的な案の決定に当たり、事業費を算出する予定でありますので、現時点ではお示しすることができないものと考えております。

#### ○小貫委員

もう少し、その次のを、だけれども早めに示したいと思いますとか、そこまで述べてくれるとよかったのですけ

れども、いかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

現時点におきましては、今年度、再整備案に対する実現可能性を検討することとしてございますので、その中で事業費も検討してきたいと考えてございます。

○小貫委員

◎ＪＲ小樽駅前広場再整備基本計画について

具体的に、ＪＲ小樽駅前広場再整備基本計画に入りますけれども、やはり気になっているのは、バスの待機場の6台という広さなわけですが、なぜ6台確保したのか、理由を説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

バスの待機場を6台確保した理由でございますけれども、始発待ちや夕方ラッシュ時には、バス待機場所が必要になることから、駅前広場の走行路の空きスペースとなる交通島を利用し、バス事業者と協議した上で、6台としております。

○小貫委員

少し確保し過ぎかという気がするのですが、次に行きます。

私はこの問題は、第1回定例会建設常任委員会でも質問していますが、そのときの答弁では、占用については検討していないということではあったのですが、占用料を今、9割減免していますけれども、仮に今このプラン3で減免なしで徴収するとなると、年間の収入というのはどの程度になるかというのは、試算しているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

現時点におきましては、まず、あるべき姿として、複数の再整備案をお示しした段階であり、再整備後の占用につきましては、現時点では試算をしてございません。

○小貫委員

試算はしていないということで、試算をしていないということは、占用料を取るというふうにするか、取らないというふうにするかということも、まだ決まっていないと、こういうことでよろしいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

現時点におきましては、整備後の占用につきましては、検討していないということでございます。

○小貫委員

今、言葉どおりに聞くと、占用を検討していない、要は貸さないというふうに、言葉としては聞こえるのですが、そうではなくて、貸しはするのだけれども、その費用負担については検討していないという、どういう意味なのか、もう少し詳しく説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

繰り返しになりますけれども、現時点では、再整備後の管理運営の点をまだ検討していないという段階でございますので、今の時点では、そこまでお話しすることができないということでございます。

○小貫委員

もう少し聞きますけれども、管理運営について決まっていないということは、中央通の土地は今、小樽市の道路用地ですよ。たしか、前回聞いたときは、道路用地のままいくというお話だったと思うのです。ということは、土地の持ち主は小樽市のまま進めるという話なのですが、その管理運営と占用料との検討をしないということのつながりを、もう少しきちんとつなげて説明していただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

駅前広場を再整備後に小樽市が管理する形になった場合という、その前提で答弁させていただきますけれども、

その場合には道路として扱うことになりますので、道路法に基づいて占用料が発生するのであれば発生するというふうに考えてございます。

○小貫委員

プラン1やプラン2だとね、管理運営主体という話が出てくるというのは、少し分かったのだけれども、私、この大前提としてプラン3でと限定して聞いているから、そういうことになる、基本的に土地を持っているのは小樽市なのだから、それを無償で貸すか有償にするかという判断になる、そういう答弁なのかと思ったのですが、管理運営主体というのが絡んでくると、小樽市がその管理運営主体に貸すという意味合いになるのか、そこが少し理解できていないので、もう一度お願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

プラン3においてということでお話しさせていただきますと、今の所有者に関しましては、小樽市とＪＲ北海道といった部分に分かれますので、その中で、小樽市に関係する部分につきましては、占用の条件が発生すれば占用するといった考えであります。

○小貫委員

有償か無償かというところは置いといて、占用という判断になるということで、次に行きます。

◎給水管修繕費用負担について

水道の関係です。

これも、令和3年第2回定例会の建設常任委員会で取り上げたことです。メーターから配水管の間の給水管が漏水したといったときに、札幌市ほか4市は、市の負担で修繕しているという答弁があったわけです。

今後の市の基準については、慎重に対応していかなければならない、こういうふうに答えていたわけですが、その後の検討について、説明をしてください。

○（水道）水道事業課長

小樽市におきましては、令和3年度までは、委員のお話のとおり、敷地内のメーターまでの給水管の修繕につきましては、所有者の費用負担としておりましたが、令和4年度より、有収水量の増加及び対応職員の負担軽減を目的といたしまして、敷地内のメーターまでの給水管についても、市負担とし、取り扱うこととしております。

○小貫委員

対応を変えたということでした。

今、目的も話していただいたのですが、今年度、もう既に予算計上されていると思うので、見込んでいる件数と予算を示してください。

○（水道）水道事業課長

本年度は、該当する修繕につきまして、予算額は430万円、件数につきましては90件を想定してございます。

○小貫委員

◎公共交通について

次に、公共交通の関係です。

南小樽駅の進捗状況を聞こうかと思ったのですが、9月にエレベーター設置工事が終わるという報告がありました。

南小樽駅は、そうやってバリアフリーになっていくわけですが、問題の、一番利用者数が多い小樽駅ですが、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、通称バリアフリー法上、バリアフリーになっていない部分というのは、どこになるのかお答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

現在、小樽駅では、1階の改札部分から2階のホームに至る経路について、段差は法的には解消されておりませ



ん。

ただ、実際、法には適合しておりませんが、エスカレーターが車椅子対応ということで、事実上は段差の解消がなされております。

#### ○小貫委員

事実上は段差が解消されているけれども、法的にはバリアフリーとの位置づけではないという話でした。

それで、本来だったらエレベーターの設置ということになるのでしょうか、これは今後、どうする予定なのでしょうか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

現在、使用しているエスカレーターの更新時期が、大体、2029年、2030年頃ということで聞いております。その際には更新の機種がないということで、事業者とはエレベーターの設置について協議を行うことになると思います。

#### ○小貫委員

2029年から2030年ということになると、大分先の話になると思うんですね。今は2022年ですから、7年後ということになりますから、入学した子供が卒業してしまったという、そういうタイムスケジュールになるのですが、もう少し早めに前倒しで設置するように、事業者との協議というふうにはならないのでしょうか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

時期を早めることにつきましては、バリアが解消されるということで、大変好ましいことだとは考えておりますが、市の財政負担も求められるということもございますので、市の財政状況を踏まえながら、そして、事業者の判断ということが、やはり一番となると思いますので、その辺を含めまして、J R 北海道から情報収集に努めたいと思っております。

#### ○小貫委員

できれば早めをお願いしたいと思うのです。

関連して、バリアフリー法の関係で、このバリアフリー法上、乗り合いバスに求められることというのは、どんなことでしょうか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

バリアフリー上、乗り合いバスに求められることということです、バリアフリー法的にはハード面の整備なのかと思ひまして、これは例えばノンステップバスの導入ですとか、あとは細かいところで言いますと、乗り降り口の幅の規定とか、そういったステップの段差を見やすくするにするとか、視覚障害者の方ですとか聴覚障害者の方、そして、車椅子の方が利用しやすくなるような設備について求められております。

#### ○小貫委員

この問題は、並行在来線の関係で、代替路線でバスという話が今、進んでいるのですが、私は代表質問の中で、70人乗車するということ自体がバリアフリー法や障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律、通称障害者差別解消法から見て望ましいと思うかというのを市長に聞いたわけですが、先ほど、今、バリアフリー法について聞きましたので、障害者差別解消法ではどういうことが求められているのでしょうか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

障害者差別解消法では、不当な差別的取扱いの禁止や合理的配慮の提供ということが求められておりまして、例で言いますと、例えば車椅子非対応のバスが来たときに、車椅子の方が乗りたいと言った場合に、うちは対応ではないから乗せられませんよと言うのではなくて、何らかの他の方法で、その車椅子の方を対応していないバスに乗せてあげられるような、そういった考え方をしていきたいと思います。というようなことで、障害者差別解消法の意向といえますか、方向性です。

## ○小貫委員

そうなのですね。だから、仮にバリアフリー法に適応したハード面でバスが来たと、ところが、そこにはもう60人も70人も乗客がいると、車椅子の方、すみません、次のバスにしてくださいと、これはもう障害者差別解消法からしてみたら問題だという話になると思いますので、この辺は、新幹線・まちづくり推進室の品川主幹で対応していただきたいと思います。

今度、路線バスに話を移します、公共交通の中で、今、実際に、もう中央バスの路線バス、赤字ですけれども、改めて、この小樽市内の路線バスに対する赤字の額と国の補助の金額について説明してください。

## ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

市内完結バス路線の金額ですけれども、まず市内全体では、約1億7,000万円の赤字になっておりまして、そのうち国庫補助が約680万円程度となっております。

## ○小貫委員

これは、たしか、うたい文句としては、国は2分の1負担とかということをやりたい文句としてやっていたような気がするのですが、なぜこの1億7,000万円の赤字があって、国は680万円しか出していないのかという、その理由の説明と小樽市としてこのことに対してどういう対応を取っているのか、説明してください。

## ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

まずは、国の支援なのですけれども、これはバス運行に係る経常費用と経常収支の差額、赤字分ですが、これについて2分の1を補助するということになっております。ただ、この経常費用算出に当たって、国で示している1キロメートル当たりの経常費用の単価が、実際の小樽市の経常費用の単価と大きな背離があるため、国の支援は実際には赤字額の一部にとどまっているということになっております。

また、こういったことに対しまして、小樽市といたしましては、昨年度、この経常費用の単価を地域事情に応じた実際の単価を採用してほしいということを求めて国土交通省に要請を行っております。

## ○小貫委員

本来そういう国の支援策が拡充されることというのが必要なのですけれども、そうは言っていられない部分もありまして、やはり私たちこの路線バスを維持するためにお金を入れると。ただ、それはやはり市民のためにどういうふうに使われているのか、赤字だから単に金くれと言うのではなくて、やはり市民のためにきちんと事業としてこういう事業やるから税金くださいと、こういうふうに対応すべきだと思っていまして、その一つとして、ふれあいパスの問題などもあるのですが、ふれあいパスについてはここは建設常任委員会なので、それは対象外なのですけれども。

札幌市を見てみましたら、札幌市の場合、札幌市に住んでいる方に対して、高等学校等生徒通学交通費助成制度があるということなのですけれども、やはりこういった利用促進策として、定期代の補助などもやって、実際にバスに乗ってもらうという人を増やすような取組ということが必要なのではないかと思うのですが、見解をお願いします。

## ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

今、御提案のありました札幌市の助成制度のようなものについてということなのですけれども、この場合は通学なのですが、通勤とか通学者への補助ということになりますと、既に公共交通を利用しているという方が多く、そういう方へ補助となりますので、新規利用者の開拓で増収を目指すというところでは非常に不透明な部分があるのかと思っております。そのため、直ちに小樽市内の路線で実施することは難しいのかと考えております。

## ○小貫委員

次に、バス運転手の関係で、先ほど林下委員も質問していましたが、私の代表質問に対して市長は、バス運転手の不足や高齢化については、北海道新幹線並行在来線対策協議会でも課題の一つだと、今後その対応につい

て協議がなされると、こういう答弁なのですけれども、果たして小樽市内のバス運転手の高齢化というのは、どういった実態なのかというのは何か把握しているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

事業者からの聞いたところによりますと、やはり大変高齢化しているということで伺っております。

○小貫委員

大変高齢化しているということなのですが、私が代表質問のときに、北海道の調査とか北海道運輸局の調査を紹介しましたが、それに比べてやはり大変だというような感じなののでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

中央バスからは、実際の平均年齢というのは今押さえていないので、また調べて御答弁させていただきます。

○小貫委員

分かりました。

あと、公共交通の関係でまた話は変わるのですが、以前、後志地域の公共交通活性化協議会というのがつくられるという話があったと思うのですが、その後、今どういう状況になっているのか、改めて報告していただきたいのですが、お願いいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

北海道後志地域公共交通活性化協議会につきましては、昨年度から4回協議会を開催して、地域公共交通計画の素案が完成しております。ただ、こちら3月には完成していたのですが、並行在来線のバス転換の協議もありましたので、その後しばらく協議がストップしておりましたが令和4年6月9日からパブリックコメントが開始されております。

○小貫委員

この話も、どうもバス転換を進めるところがあったのではないかというふうに思うのですが、それについては、また今度にしたいと思います。

◎都市計画法について

それで、築港地区の関係です。

これは予算特別委員会で質問した部分です。

改めて都市計画の変更の提案制度について都市計画法の定めを説明していただきたいと思います。

○（建設）都市計画課長

都市計画の変更の提案については、都市計画法第21条の2で規定されておりますが、第1項において、「政令で定める0.5ヘクタール以上の一団の土地の区域について、当該土地の所有権又は地上権若しくは賃借権を有する者などは、都市計画の決定又は変更することを提案することができる。この場合、当該提案に係る都市計画の素案を添えなければならない」と定められております。

第2項では、「当該土地の土地所有者等以外の者であっても、まちづくりの推進を図る活動を行うことを目的とする特定非営利活動法人などは、都市計画の決定又は変更することを提案することができる」と定められております。

また第3項第1号では、「提案に係る都市計画の素案の内容が法令の規定に基づく都市計画に関する基準に適合するものであること、第2号では素案の対象となる土地の区域内の土地所有者等の3分の2以上の同意を得ていること」と定められております。

○小貫委員

それで同じく都市計画法で、その計画提案に対する市町村の判断等についてどのように定めていますか。

○（建設）都市計画課長

計画提案に対する市町村の判断等についてですけれども、都市計画法第21条の3の規定では、「都道府県又は市町

村は、計画提案が行われたときは、遅滞なく、計画提案を踏まえた都市計画の決定又は変更する必要があるかどうかを判断し、当該都市計画の決定又は変更する必要があると認めるときは、その案を作成しなければならない」と定められております。

なお、本規定で計画提案を踏まえた都市計画とは、計画提案に係る都市計画の素案の内容の全部または一部を実現することとなる都市計画を言っております。

#### ○小貫委員

今、答弁の後段ですが、一部を変更する、一部を実現することになるという計画も入るのだという話でしたけれども、今回、私がこの問題で言っているのは、何も全部の地域を変更する必要はないのではないかとすることを予算特別委員会でやったわけですが、市としてこの案をつくるのに素案の一部のみを採用することにならなかった理由とは何なののでしょうか。

#### ○（建設）都市計画課長

提案者からの提案書の中で想定しているのは、大型複合商業施設であるウイングベイ小樽の空床の有効利用を前提としたものですが、ウエルネスタウン実現のためには都市計画の提案制度の趣旨を踏まえ、商業レクリエーション地区全体を対象に、医療・福祉・介護に関わる教育機関及び共同住宅の建設を可能とする土地利用について提案を受けたものであります。

提案者からの提案内容が、本市の将来に向けたまちづくりの方向性や土地利用の方針に則しており、社会経済情勢等の変化に対応した、今後のこの地区のまちづくりを進める上では、都市計画の変更が必要と判断したものであります。

なお、提案者からの提案内容では、医療・福祉等の居住機能に関して言えば、医療・福祉・介護施設などの従事者も含めた共同住宅を意識しておりますけれども、今回は高齢者の居住の安定確保に関する法律に規定するサービス付き高齢者向け住宅に限定するなど、提案内容を一部変更し、手続を進めたところであります。

#### ○小貫委員

一部変更したけれども、範囲については変更をかけなかったということだと思います。その範囲についての私の立場はあえて繰り返しませんけれども、やはり絞るべきだろうと思います。

問題は、合意形成の問題なのですが、予算特別委員会で取り上げましたけれども、同意できていないという人も、この地区計画変更自体に異論を述べているというわけではないのですよね。やはりそこは、何度も言うのですが、やはりきちんと丁寧に進める必要があると思うのですけれども、改めてこの問題についても答弁をいただきたいと思います。

#### ○（建設）都市計画課長

今、小貫委員から御質問がありましたけれども、今後の対応を丁寧に進めていただきたいという部分でのお話でございますが、委員からもありましたとおり、いただいた御意見については、今回の地区計画の変更が都市計画上の観点での御意見というよりも、今後の事業実施に懸念される御意見と認識しているところです。

今後は、事業者となる提案者に対しては、関係者と十分調整した上で事業を進めていただくよう申し添えたいと考えております。

#### ○小貫委員

この関連で、予算特別委員会でも高齢者の住宅確保という問題を取り上げたのですが、この株式会社小樽ベイシティ開発で計画しているウイングベイ小樽の中に造るとされているサービス付き高齢者向け住宅というのは、特定施設なのか非特定施設なのか、これはいかがですか。

#### ○（建設）都市計画課長

計画している施設が特定施設かどうかという御質問でございますが、正式には特定施設入居者生活介護といいま

すけれども、一般的に特定施設と略称で呼ばれているようですが、介護保険法に基づき入居者に対して介護に係るサービスを提供するために、厚生労働省で定めた基準を満たしている施設にするかどうかということでございますけれども、現時点では事業者から特に決まっていないというふうに伺っております。

○小貫委員

それで、高齢者居住安定確保計画、小樽市は定めていないという話でしたけれども、他都市の策定状況というのは把握しているでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

高齢者居住安定確保計画の他都市の策定状況ですけれども、政令市である札幌市を含めた人口10万人以上の特定行政庁の都市を少し調べてみたところですが、策定しているという確認が取れませんでした。

○小貫委員

やはり策定が進まない理由というのは、何か押さえているのですか。

○（建設）建築住宅課長

策定していない理由というのは、正直分らないですけれども、進まない理由ですが、他都市が複数の都市に聞いたところ、北海道で高齢者居住安定確保計画というのをつくっているということもありまして、それが全道で網羅しているというような考え方で、市では特につくっていないというような回答があった次第です。

○小貫委員

なるほどね。

それで、今そこにサービス付き高齢者向け住宅という話になるのですけれども、このサービス付き高齢者向け住宅の建設に対する助成制度を紹介してください。

○（建設）建築住宅課長

サービス付き高齢者向け住宅整備事業として、国でスマートウェルネス住宅等推進事業という補助制度があります。これを御紹介させていただきますけれども、サービス付き高齢者向け住宅の新築に当たりましては、床面積で補助額が変わってきます。例えば、床面積1戸当たりですけれども、1戸当たりの床面積が25平方メートル未満ですと補助率が10分の1で1戸当たり70万円を限度としております。また、床面積が25平方メートル以上30平方メートル未満ですと補助率が10分の1で限度額が1戸当たり120万円、また、床面積が30平方メートル以上ですと補助率が10分の1で限度額が1戸当たり135万円となっております。

○小貫委員

建設以外の助成というのは何か調べていますか。

○（建設）建築住宅課長

今のは新築の補助内容でしたけれども、例えば改修についても補助が出るような形になっています。改修ですと、共用部分ですとかバリアフリー化に関わる工事ですとか、例えば用途変更に伴って建築基準法の法令に適合させるために必要な工事が補助対象となるようです。

これにつきましては、補助率が3分の1、1戸当たりですけれども、限度額1戸当たりが195万円ということになってございます。

○小貫委員

改修だとか新築の場合は、そういう助成制度があるという話なのですけれども、このウイングベイ小樽の建物内に造るとされるサービス付き高齢者向け住宅の場合、助成制度が該当になるのでしょうか、どうなのでしょう。

○（建設）建築住宅課長

ウイングベイ小樽に関しましては、都道府県の登録住宅ということで登録されるということであれば、補助要件がいろいろほかにはありますけれども、補助要件に合致すれば当然、今言った改修で補助対象に、補助金が出るの

かというふうには考えてございます。

○小貫委員

こうやって高齢者の住宅を造るという話になってきているのですけれども、小樽市として高齢者の住宅事情、どのように分析しているのか説明してください。

○（建設）建築住宅課長

小樽市として、市全体の高齢者の住宅事情というところですけども、分析というのはできておりませんので、一つの切り口として市営住宅というところでの話を少しさせていただきます。

市営住宅なのですけども、高齢者は65歳以上なのですが、60歳以上ということで話させていただきます。市営住宅の60歳以上の入居者がいる世帯というのが、平成29年度で1,787世帯ありました。また、その5年後の令和3年度では60歳以上の入居世帯数というのは1,700世帯ということで87世帯減少しているところです。また、60歳以上の単身世帯というのが、平成29年度には835世帯あったのですけれども、5年後の令和3年度では745世帯ということで90世帯減少しているという実態がございました。

この数値だけでは分析というのはなかなかできないのですけれども、その数値だけで考えますと、家賃としては低廉な市営住宅なのですが、この低廉な住宅においても小樽市の高齢者割合、高齢者数が増えている中でも、市営住宅については世帯数というのは減少していると。健康面ですとか、やはり体力面でも不安を感じて、市営住宅で古い建物も多いですし、バリアフリー化にもなっていない、エレベーターもついていないということも多いので、そういったことが要因となって世帯数が減少しているのではということも一つ考えられるかというふうに感じてございます。

小樽市の高齢者に対しての住宅施策というのは、一つの住宅施策ですけども、市営住宅では高齢世帯の特定目的の住宅というのは準備、設置しておりますし、また、民間住宅につきましては、住宅セーフティネット制度というところを周知に努めているところでございまして、今後も周知に努めてまいりたいと感じてございます。

○小貫委員

バリアフリー化されていないから、市営住宅では減っているのではないかという話でしたけれども、確かに施設に入ってしまうとか、そういう方もいらっしゃると思うのです。

サービス付き高齢者向け住宅の整備というのは、比較的小金がある方はサービス付き高齢者向け住宅という選択肢というふうになるのですが、今の話聞いていると、どうしてもやはり元気だけれども、という方場合は市営住宅のバリアフリー化が、急がれているのだと思うのですが、これについてはどのように考えているのか、最後にお聞きます。

○（建設）建築住宅課長

市営住宅のバリアフリー化につきましては、既存の施設でバリアフリー化をするのは、なかなかハードルも高いということでもありますので、今後、建て替えとかということも進めていく住宅の中には当然そういったことのバリアフリー化というのは必要なことですし、法的にも求められるのかと思っていますので、そういったことで、新築物件についてはバリアフリー化していくということで考えてございます。

○小貫委員

◎北海道新幹線について

次に、新幹線に行きます。

まずトンネルの掘削土の関係なのですけども、毎回のように聞いていますが、受入地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

受入地の状況ということでございます。これまで、小樽市内の受入地ということで6か所について紹介をしてき

たかと思います。その中で稼働中というのが、塩谷4丁目の民有地が1か所ということでございます。それから隣接しました小樽市の市有地の部分は受入準備中の工事をやってございます。それから朝里川温泉2丁目の民有地でございます。これは地元説明中ということになります。それから、また戻りますけれども、塩谷3丁目の民有地は事前調査中ということでございます。

この辺までは従前と変わりが無いような状況でございますけれども、星野町、所在としては見晴町なのですが星野町にある民有地ですけれども、こちらについては、従前プロセス中断中ということでございましたが、先般地元説明が終了していると、一定の御理解をいただいているという状況に進んでいるというところでございます。

最後ですけれども、桂岡町なのですが、ここも見晴町という所在になりますけれども、こちら住民説明を終了いたしまして、一定程度の理解を得られているというところで進んでいるというところでございます。

#### ○小貫委員

朝里川温泉ですけれども、当初もう少し早く鉄道・運輸機構としては、やはり進みたいという話があったと思うのですが、今の説明だと地元説明中という話でしたけれども、そこで止まっている理由は何なのでしょう。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

進捗していない理由は何かということだと思いますけれども、現場で鉄道・運輸機構で住民の皆さんの御理解を得るということで進めてございますが、まだ御理解が得られていないと、それをどういった切り口の中で御説明、御理解を得ていくかというところで、今はまだ進んでいないというふうに認識をしております。

#### ○小貫委員

もう一つは、星野町でプロセス中断が進んだという話がありました。その背景をもう少し詳しく説明してください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

プロセスが中断していた理由でございますけれども、星野町につきましては、星置工区というトンネルでございます。そちらにつきましては、要対策土と無対策土それぞれが発生するというところでございましたが、そちらの要対策土の行き先が決まらない中で、無対策土の受入候補地であった小樽市内の見晴町の部分の話を進めるのが少しできなかったというような状況でございました。

それが、要対策土の受入地が決定したということを受けて、無対策土も搬出を進めるために候補地について、御理解を得るという動きが再開されたということでございます。

#### ○小貫委員

その要対策土は、確定したという話なのですが、どこに運び込まれることになったのですか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

これにつきましては星置工区、これは札幌市域にございます。この星置工区の要対策土につきましては、札幌市の手稲区の山口に搬入することが決まったということでございます。

#### ○小貫委員

それで、土の話から今度お金の話になりますけれども、代表質問の答弁で、新幹線に関連して今後11億円という答弁がありました。昨年度までの負担金が約9,000万円ですから、負担金が今後7億円とすると、新幹線新駅関係で4億円という計算になってしまうと。これまででは新駅整備の関係で12億円前後というふうに記憶しているのですが、この違い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

12億円の間違いでございます。

今回の本会議の答弁でございます。これにつきましては、先ほど申したように負担金と周辺駐車場の整備費用という、この二つの部分についての合計額でお話をさせていただいております。従前の12億円というような数字で

ございますけれども、こちらについては周辺駐車場と駅前広場を合わせた金額ということで、従前はじき出していた金額ということでございまして、その違いでございます。

○小貫委員

確かに市長答弁では、周辺駐車場という限定はついていますが、こちらの質問趣旨とは違うことを市長に答えさせるという佐藤主幹の対応というのは少し問題ではないかと思うのですけれどもね。いかが思いますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

私の委員からの御説明をしっかりと理解していなかったというところで、こういったことになってしまったのかと思っております、大変申し訳なく思っております。

○小貫委員

そうなりますと、この駅前広場を合わせると、市の実質の負担というのは、どうなるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

駅前広場でございますけれども、従前申し上げておりますとおり、現在、北海道に事業を進めていただけないかということで、お願いをしている最中でございます。

それで、もし北海道ではなくて市がやるというようなことになると、そちらの費用ですけれども、周辺駐車場の説明でもそうなのですが、今、交付金事業の導入を検討してございまして、交付金事業につきましては、周辺駐車場ですと最大で2分の1と、駅前広場につきましては、今事業手法といいますか、補助率のところまでは細かく理解をしてございませぬけれども、従前でいくと2分の1程度というようなことになるかと思います。

それで、交付金を除いた額で言うと市の負担は半分ということになりますが、その市の持ち出し分に対する起債事業のメニューがまだはっきりしてございませぬので、その部分が少し分からない中でいくと、市の持ち出しというのは2分の1になってしまうということかというふうに思っております。

○小貫委員

それでは、北海道が、その駅前広場を整備してあげるよというふうに言ってくれそうなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

現在、市からは一生懸命お願いをしているところでございまして、いろいろ御相談には乗っていただいているというような状況であります。

○小貫委員

最後にしますけれども、国で北海道新幹線について3,000億円から7,000億円増えるのだと、こういう話をしていますが、小樽市への影響というのはどのように試算しているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

国で増えるということでございますけれども、詳細な部分につきましては、現在、鉄道・運輸機構において、事業費もそうですが、精査を行っているということを国土交通省大臣が委員会でお答えしてございまして、詳しいことは我々には、国にしても北海道からにしても鉄道・運輸機構からにしても聞いてございません。

ただ、本市が負担している区間がどれだけ費用が増えるのか増えないのかというのが我々に関わってきますので、全体が増えるイコール我々の負担も増えてくるというところは、すぐには分からない部分でございまして、現状としては今後どうなっていくのか、はっきりとした説明があった上で、きちんとした検討をしていきたいというふうに考えてございます。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

公明党に移します。



○千葉委員

◎議案第7号工事請負契約について〔旧色内小学校解体工事〕

それでは、議案第7号に関連して、先ほど来の旧色内小学校の解体工事の請負契約については、答弁も出ておりますので、少し確認したいところ何点か、お伺いをしたいと思います。

先ほど工期についての期間は契約上、令和5年3月ということになっていてという説明がありましたけれども、これはいつから解体が始まる予定であるのかについてはどうなのでしょう。

○（建設）建築住宅課長

工事のスタートですけれども、可決いただきましたら、速やかに始める予定にはなっていますが、実際には地域住民への周知などの前段階が業者でありますので、聞いた中では7月下旬、8月上旬ぐらいから、現地に乗り出せるかもしれないというようなことで伺っております。

○千葉委員

我が党の高橋克幸議員からは、アスベストの質問があったと思いますけれども、事前調査で非飛散性レベル3のアスベストが確認されたということでした。届出や処理方法についても説明がありましたが、仮にレベル2、レベル1のアスベストが確認された場合、工事を止めて設計変更となるという答弁もありましたが、これによって一般的には工期はどのくらい延びる可能性が出てくるのか、それについてはいかがですか。

○（建設）建築住宅課長

非飛散性レベル1やレベル2のアスベストを含有している可能性がある部材が出たときの工期の延長ということですが、使用されている部分ですとか箇所数ですとか、その範囲、面積がどのくらい使われているのかというところもございますので、工期が何日延長するというところまで具体的には、明確には言えないかというふうに考えてございます。

○千葉委員

今まで市としても市民にとっても、待ち望んでいた道営住宅の建築ですので、これ以上延びることがないように質問させていただいているのですけれども、今回の旧色内小学校解体工事については、建設業法上、市は発注者として工期等に影響を及ぼす事項について請負契約を締結するまでに情報提供しなければならないという項目があります。これは主にどのような事項があったのか、内容についてお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）建築住宅課長

今の御質問の件ですけれども、実際に工期に影響を及ぼすかどうかというのは、現段階では分かりませんが、まず解体工事に伴って、近隣の家屋に振動などを与えることですか、また今回は特に住宅地区内での解体工事ということがありますので、解体材の搬出についてダンプの往来というのが非常に多くなってくるのかなと感じております。

周辺住民の方々に対して周知ですとか、また工事への理解を得ることとか、また歩行者などに対しても事故等がないよう十分に配慮するというようなことが必要があるものと考えてございます。

○千葉委員

場所的には、冬場に入ると積雪等で非常に危険な状態にもなりますし、また工事自体もスムーズにいかない場面も出てくるのかというふうに思いますけれども、工期は来年の3月までとなっていますが、実際にスムーズにいけば、どのくらいで終わるという予定でいるのかについては聞いていますでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

工期としては3月までということにはしてございますけれども、やはり冬になるとなかなか工事というものがないものですから、本格的な降雪期を迎える12月をめどに現場自体の解体というのは終わらせて、残り1・2・3月というのは竣工書類の整理ですとかということで考えてございます。

## ○千葉委員

先ほど御答弁ありましたけれども、道営住宅基本設計の進捗状況として、今公募型プロポーザルで8月下旬には決まる予定だということでした。市が要望を出してから、北海道から本市の考えについて回答があったようですけれども、戸数については先ほど35戸程度ということでありましたが、そのほかの配置とか型別についても、もし回答があったのであれば、説明を聞かせていただきたいと思います。

## ○（建設）建築住宅課長

まだ最終的な回答というのはいただいております、戸数は難しいというようなことでのお話はありますけれども、今言った配置等ですとか型別の構成ですとかというのは、まだ設計者を決めている段階で具体的に設計が入っていない中では、まだ正直決まっていないというようなことでございます。

ただ、今回のプロポーザルにおいて、その配置等については、概略ですけれども、旧色内小学校跡地の敷地の右側半分、海側に、道営住宅を建てるというようなことでのプロポーザルを進めているところです。これは本市の考えとしても、同じように海側に道営住宅が望ましいというようなことで提案はしているところでございます。

また、型別なのですが、これについては小樽市の提案というか考えとしましては、将来においても隔たりがないような構成が望ましいということと、市営稲穂改良住宅の入居者の世帯構成を考えてもらいたいというようなことでお示ししていますけれども、プロポーザルの中では一応割合というのが示されていて、今お話ししますと割合としては2DKが3、2LDKが1、3LDKが1という割合で、3・1・1の割合でプロポーザルを行っているところです。これを35戸というところに置き換えてみますと、2DKが21戸、2LDKが7戸、3LDKが7戸ということになりますけれども、ただ、この型別構成についても稲穂改良住宅の入居者ということもありますので、この辺は北海道から、今はまだ決まっていないというようなこと、今後の検討課題ということで聞いてございます。

## ○千葉委員

場所的には非常に問合せも多くて、一般の募集がどのくらいの枠になるかというお話もあります。ただ、今お話し伺うと、そうそう多くはないなというふうに思っていますけれども、令和7年に向けてスケジュールどおり建築が進むということを希望いたします。

## ◎雪押し場の確保について

次です。雪押し場に関連して、この確保について質問させていただきたいと思います。

令和4年度の除排雪計画策定に係る検討事項にあった、雪押し場の確保ですけれども、我が党の横尾議員の質問の答弁で、排雪作業に必要なダンプトラックやオペレーター不足を抜本的に改善することは困難であるが、地域内の雪押し場を確保することで、ダンプトラックによる運搬作業を軽減することが可能となることから、この取組を進めていくということでした。これをもう少し詳しく説明いただきたいと思います。

## ○（建設）維持課長

一般質問でも市長から御答弁申し上げましたけれども、今冬において全道的なダンプトラックの不足により、排雪作業がスムーズに行われないなどの事象がございました。

ダンプトラックの不足につきましては、本市のみならず全道的に不足している状況でございまして、すぐに確保をする、解決するということは困難であるというふうに考えているところでございます。ただ、その中で地域内に雪押し場を確保することで、除雪作業時に発生する雪を堆雪することができるといふふうに考えておりますことから、ダンプトラックによる運搬排雪量を軽減することが可能にな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

当初の雪対策基本計画の中では、雪押し場の箇所数ですけれども、平成30年度は439か所というふうになっていました。現在のこの箇所数については、どのようになっているのでしょうか。

○（建設）維持課長

雪対策基本計画の中で、平成30年度439か所と記載がある雪押し場についてでございますけれども、令和3年度につきましては510か所を使用しているところでございます。

○千葉委員

510か所と、かなり増えたかというふうに思います。

今後もこれを進めていくというお話なのですが、雪押し場となり得る土地の条件について、市の考えをお聞かせ願います。

○（建設）維持課長

雪押し場の土地の条件でございますけれども、現在画一的に条件を定めているわけではないのですが、除雪路線に面しているなどの条件というものが考えられるのかというふうに思っております。

除雪業者の作業性も考慮した中で、一定程度の面積があるところというような条件になるのかというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

市内の空き地は増えているのですが、路面に面しているとなると、すごく御苦労されて探されているのかというふうに思いますが、この情報収集の方法ですとか、土地所有者との交渉というのは、どなたが行っているのかについてはいかがですか。

○（建設）維持課長

雪押し場の確保に係る情報収集の方法につきましては、除雪懇談会など各町内会に情報提供を呼びかけるとともに、除雪業者との意見交換会の中で、使用できそうな土地についての情報提供を呼びかけたりしているというところでございます。

土地所有者との交渉につきましては、基本的には市で行っているケースと、また除雪業者で行っているケースがございますので、基本的には承諾を得て雪押し場として使用させてもらう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

今年度は具体的取組としてやっていくというふうに挙げられていますが、これは確保するために、具体策を考えていくということだと思うのですが、どのような案を現在考えられているのかについて、説明をお願いしたいと思います。

○（建設）維持課長

具体策ということでございますけれども、令和2年12月に策定した雪対策基本計画の中にも、その具体的取組の中に、排雪量を減量する工夫という記載がございます、この取組を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

具体的には費用対効果にもよるのですが、地域内の空き地になっている民地など活用できるような、インセンティブの方法も含めた制度設計を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

という今、先ほど510か所、雪押し場確保されているということなのですが、現在はその土地所有者に対しては、何か利用料を払っているとか、そういうことは一切していないということですね。

○（建設）維持課長

基本的にはそのとおりでございます。

○千葉委員

そうであってもいろいろ皆さん、好意的に雪押し場として貸してくださっていることには感謝したいのですが、

今後は具体的に言うと、例えば土地所有者の方に対して使用料としてお支払いするとか、以前少しお話があった固定資産税の減免だとか、そういうことも視野に入れて検討していくという理解でよろしいのですか。

○（建設）維持課長

御指摘のとおりでございます。

○千葉委員

そうすると、それによっては自分の空き地も使用してもいいよという方も出てくるのですが、そうすると現在、何もそういう恩恵を受けていない土地所有者の方にも、結局は同じように制度を実行するという考えになるということではよろしいのですよね。

○（建設）維持課長

平等という観点から、今委員御指摘のとおりになるのかと思います。そういった、どこまでの土地についてインセンティブを考えるかですとか、そういったような部分も含めて、全体の費用対効果も含めた中で、制度設計をしていきたいというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

その費用対効果の考えというか、雪の降る量も毎年度違うので比較するのが非常に大変だなというふうに思っているのですけれども、これは今年度考えて、実施時期というのは、いつ頃と考えているのかについてはいかがですか。

○（建設）維持課長

制度設計の進捗にもよるのですけれども、令和5年度からの実施に向けて、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

令和5年度からとなると、固定資産税をもし減免するとなれば、ぎりぎりだと支払い、申請ですとか、そういうことがあるので、常任委員会自体には第4回定例会ですとか、そういう形で報告が間に合うように制度設計するという理解でよろしいのでしょうか。

○（建設）維持課長

委員御指摘のとおり、固定資産税の減免というふうになりますと、スケジュール的にはそういうふうになるのかというふうに考えてございます。減免だけでなくインセンティブ、報酬等も含めたインセンティブという部分の全体の中で、方法を検討して、まずやっていきたいなというふうには考えてございます。

例えば減免になる、減免の方策を取るとなったら、令和5年度からやるためには12月がリミットになるですとか、そうしたときに、では次の年になるかだとかを、そこに間に合わないのか次の年になるかというのは、もしかしたらあるかもしれませんが、基本的には令和5年度からの実施に向けて、検討してまいりたいということでございます。

○千葉委員

どのような形にするかで、これからということもあると思います。

これは今回も510か所ほどに増えたということで、雪押し場ができた所というのは、置き雪が少なくなったとか、今回答弁もあったように、ダンプトラックの排雪作業が軽減されるとか、オペレーター不足にも寄与するのではないかと、いろいろメリットあるので、ぜひ積極的に進めていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

◎市営住宅の居住者トラブルについて

続きまして、市営住宅の居住者トラブルについて何点かお伺いをしたいと思います。

本市で押さえている市営住宅居住者のトラブルについて、件数的にはどのくらいになるのか、お聞かせ願います

でしょうか。

○（建設）藤田主幹

本市におけます市営住宅のトラブルにつきましては、基本的には管理を委託しております管理事務所で受けていることになります。

こちらが令和3年度に受けた件数としましては、軽微なものがほとんどなのですが、それを含め139件となっております。

○千葉委員

次に、そのトラブル内容について、どのような事案があるのかについてもお聞かせ願いますか。

○（建設）藤田主幹

先ほども申し上げましたとおり、軽微なものが多かったのですが、内容といたしましては、共用部分に私物を置くとか、あと自治会の定めた清掃のルール、もしくは雪かきのルールに従わないといったことがあります、やはり問題が複雑化することにつきましては、住んでいる方々の騒音問題が一番かと思われます。

○千葉委員

今おっしゃった中でも私たち委員に相談が多いのは、やはり騒音に関する問題が非常に多くて、最近もありましたけれども、やはり音に関して人それぞれ感じ方が違うのですが、朝早くドンドン音がして眠れないですとか、上の階の足音がうるさいですとか、本当に相談が、コロナ禍もあってか増えました。

このような騒音トラブルに関して、迷惑しているというような住民からの相談があった場合というのは、管理事務所ではどのように対応しているのか。

また、市へ直接相談ということも、私たちも市にまず御連絡するのですけれども、その場合の対応というのはどのようなのか、一連の流れについて説明お願いしたいと思います。

○（建設）藤田主幹

基本的には住民間のトラブルにつきましては、各市営住宅の中では自治会というものが組織されておりますので、この中で解決していただくことが基本になります。しかしながら、自治会で手に余る場合というののもかなり多くございまして、こうした場合につきましては、住宅管理事務所または建築住宅課、あと必要があれば保健所や福祉関係の機関、また警察などと連携して対応に当たるというふうになってございます。

また、その際、被害者と思われる方々につきましては、加害者への直接的な接触は避けるように助言をして、何かあればすぐ警察へ通報するようにお願いしております。

○千葉委員

本当にこの騒音は音がどこから出ているのか、上だと言われても上ではないケースも多々あると思うのですけれども、実際の解決に至ったということは、なかなか少ないと思いますが、そういうケースというのは実際あるのかどうかについてはいかがですか。

○（建設）藤田主幹

委員おっしゃるとおり、騒音トラブルに関しまして、なかなか完全な決着というのは難しい状態にあります。これについては逆に、例えば被害を訴えている方に問題があるというようなこともありますので、まずは近隣の居住者の方々へ、我々で聞き取りを行いまして、慎重に加害者・被害者の特定から始めることになります。その後、管理事務所や我々建築住宅課によって戸別訪問等を行い、本人に直接注意や指導を行ってまいります。

これにより収まる場合もありますが、収まらない場合に関しましては、関係機関の助力を仰ぎながら、医療機関への受診や、場合によっては住宅の住み替え、こういったことを行うことにより解決に導いた例がございます。

○千葉委員

個人の状況も違うので非常に対応が難しいかというふうに思いますけれども、これは私個人的に少し思ったのが、

建築の経過年数にも関係しているのではないかというふうに思ったのですが、その辺についてはどのように考えますか。

○（建設）藤田主幹

騒音問題に関する建物の関連性につきましては、我々も統計とかを取ったわけではないのですが、特に関連性はないというふうに考えております。むしろ住戸の問題よりも居住者の方々の属性によるものが主な原因となっていると思われます。

○千葉委員

市営住宅が老朽化しているからといって多くはないと、新しくても家族構成だとかいろいろあるので、そういうことで件数自体はそんな変わらないのだという話でした。

市として市営住宅に入居する方々に対して、この騒音トラブルというのはいろいろありますけれども、注意喚起ですとか、そういうことに対しての具体的な対策というのは、今までどのようなことが行われているのか、きたのか、その辺についても説明をお願いしたいと思います。

○（建設）藤田主幹

騒音トラブルに対する本市または管理事務所の対応なのですが、入居時に配布するマニュアルにはしっかりと書いてございますし、また入居の際には迷惑行為を行わないという誓約書も徴しております。

入居後のトラブル等に関しましては、自治会と調整をした上で、騒音防止のチラシの掲示を行っております。

○千葉委員

今日質問させていただいたのは、共同住宅というか、そういうトラブルを結構報道でも目にするようになりました。先だっては、札幌市清田区の公営住宅で殺人未遂の事件があったということもあって、私自身も騒音トラブルの相談を受けている側としても、そこまで進展する前に何とかできなかったのかというふうな思いが非常に強くありました。

先ほどその自治会との調整とかもあったとは思いますが、自治会自体も高齢化になっていて、なかなか会長が自発的に動くとか、居住者の調整を行うというのは非常に難しいというふうに思いますので、ぜひ市としても管理会社としても、しっかり連携を取っていただきたいと思います。いま一度その辺に関して御答弁をいただいてもよろしいでしょうか。

○（建設）藤田主幹

騒音トラブルに関しましては、委員もおっしゃったとおり、非常に難しい問題があるとは思いますが。我々もこの騒音問題につきましては、重要な問題というふうに押さえておりますので、今後とも管理事務所とか、あと自治会、そういったところとも連携を取りながら、問題の早期発見と早期解決に向けて、努力していきたいと思っております。

○千葉委員

よろしくお願いいたします。

◎共有私道ガイドラインの改訂について

それでは最後に、共有私道ガイドラインの改訂について、何点か確認をさせていただきたいと思います。

これは私道における、給水管の設置の承諾についてお伺いしたいのですが、共有私道ガイドラインが改訂されたというふうに聞いております。この改訂内容について説明をお願いします。

○（水道）サービス課長

今、共有私道ガイドラインの改訂の内容なのですが、共有物の管理についてということで説明させていただきます。

現行の民法上は、共有物に軽微な変更を加える場合であっても、全員の同意が必要とされておりましたが、法改

正後は持分の価格の過半数で決定することができることなどであります。

○千葉委員

この改正法の施行というのは、令和5年4月1日ということなのですがけれども、現在まで、私道の共同所有者の同意を得られないケースの場合に、給水管の設置ですとか、そういうことに対しては小樽市ではどのような対応を行ってきたのか、その辺についてはいかがですか。

○（水道）サービス課長

小樽市につきましては、全て同意を得ておりました。所有者が不明な場合において、給水管所有者の責任で認めているケースがございます。

○千葉委員

所有者が不明の場合だけは同意を得られないので、それは承諾書をもらってということについて、もう一回説明していただいてもいいですか。

○（水道）サービス課長

共有物ということの形では、小樽市ではございませんでした。それで所有者が不明な場合においては、給水管所有者の責任で認めているということがございます。

○千葉委員

このように改訂になった理由というのは、承諾書を取り付けるに当たって、共有所有者の一部の土地所有者から、場合によっては承諾料を求められたり、土地所有者が所在不明であったり、今言ったようなことで、承諾書が取り付けられなくて、円滑な給水実現ができないという苦情が、各自治体ですとか、そういう業者から上がっていたということで改正になったというふうに伺っています。

いま一度確認しますが、小樽市でそのような事例はないということによろしいのですか。

○（水道）サービス課長

小樽市ではこういった共有私道における事例につきまして、共有名義の事例につきましてはございませんでした。

○千葉委員

なかったということですが、今回の改訂によって今後はあり得ると思いますが、そのような場合の対応というのは、どのように変わってくるのでしょうか。

○（水道）サービス課長

今回こういった法が改正されることによりまして、土地の利用の円滑化については本市も苦慮しておりますので、今後ガイドラインの内容を精査し、活用に向けて準備してまいりたいと考えております。

○千葉委員

民間同士のこともなりますけれども、いろいろ問題が生じる懸念もされますので、市でもしっかりと対応していただきたいというふうに思いますし、また、情報提供も多分周知もこれからされていくのかというふうに思いますが、その辺についてもよろしくお願いをしたいというふうに思います。

○委員長

公明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

◎第2次小樽市緑の基本計画について

まず、報告を聞いてということで、第2次小樽市緑の基本計画についての資料の2ページ目の5番、「目標水準」というところがあるので、この数字を見て私なりに疑問に思ったので、確認の意味でお聞きをします。

それで、(1)の市街化区域に占める緑地面積(割合)、平成27年233ヘクタール、令和14年253ヘクタール、若干増えています。この下の都市計画区域に占める緑地面積の割合、平成27年7,139ヘクタール。令和14年は7,165ヘクタールで、市街化区域の規模の関係では、平成27年と令和14年で13ヘクタールかな。それとこちらの公園の関係では26ヘクタールかな。こういう数字の差異があるのですけれども、公園は何となく分かるのですが、こちらの市街化区域の面積が変わっているのですけれども、これは減った分は、何か種目の変更とか、市街化調整区域になるということと理解していいですか。

○(建設)日達主幹

今、委員の質問であります市街化区域の4,301ヘクタールが4,288ヘクタールに減少しているということのお答えになりますが、こちらにつきましては、令和3年度の区域区分の変更に伴いまして、銭函地域の石狩湾新港地域の区域が減少した部分に該当しますので、平成27年度と比較しますと減少しているという数値になっております。

○前田委員

石狩湾新港のところでそういう減少した分の差異があったという。これは公園とは全然リンクしていないのですか。結論はしていないのですね。公園の緑地面積は増えているのですよね。私はその辺のやりくりというのか、減った分が公園として増えたのかな。それにしても13ヘクタールと26ヘクタールですから、数字はぴたっとは合わないで、どういうことなのかと思って、今確認の意味で聞いているのです。

○委員長

質問の趣旨は分かりますか。答弁できますか。

(「質問の意味わかりますか。何聞いているか」と呼ぶ者あり)

○(建設)日達主幹

5番の水準目標の(1)の市街化区域に占める緑地面積の約20ヘクタール分の増加につきましては、未整備の公園緑地を今後整備していった場合について増加するという形の数値の増加分になっております。

○前田委員

3ヘクタールの。

もう一つその下は。再度お願いします。

今のは26ヘクタールの話。

○委員長

どうですか、分かりますか。

○(建設)日達主幹

5番の「目標水準」の(1)の市街化区域に占める緑地面積の増加分については233ヘクタールから253ヘクタールの約20ヘクタール、都市計画区域に占める緑地面積につきましては7,139ヘクタールから7,165ヘクタールですので、約26ヘクタール増加になっております。

○前田委員

かみ合わないようなので、先に行きます。

◎余市一小樽間の高速道路に関わるフルジャンクション化について

余市一小樽間の高速道路に関わるフルジャンクション化のことについてお聞きます。

まずは進捗状況について現在どのようになっておりますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

現在の進捗状況としましては、小樽ジャンクションのCランプ橋が現在の高速道路上の新光バス停の辺りから始まっていくことになるのですけれども、今、新光バス停側とベイビュータウン側、双方から工事を進めていまして、ベイビュータウン側からは工事用道路の造成、そして新光バス停側としましては、その辺りがCランプの入り口と



ということになりますので、今その拡幅の土工に着手しているという段階でございます。

○前田委員

以前、近隣の住民が工事等について反対していたという話も聞いておりますけれども、現在はこの関係はどのようになっていますか。御理解を得られて工事が進められているのか、いかがでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

現在は、ネクスコ東日本からは、現在特に工事に反対といった声は聞いていないというふうに伺っております。

○前田委員

前段、進捗状況をお聞きしましたがけれども、工事はベイビュータウン側、それと新光のバス停側からと、両方から進めているということなのですが、全体に占める工事の進捗状況、パーセントで言うと、どの程度になっているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

パーセンテージではネクスコ東日本からも伺っていないということで、こちらでも把握はしておりませんが、工事用道路の部分というのがまだ本工事に入る前の準備工事の段階、それと新光バス停側の拡幅の土工というのが、本工事には当たるのですけれども、これがまだ本工事が始まったばかりということですので、まだそれほど大きくは進捗していない状況だというふうに認識しております。

○前田委員

その程度の工事の進捗状況。

供用開始については、予定と現実の問題というのものもあるのだろーと思いますけれども、この辺のところは差異を含めていかがですか。何か答えられるところはありますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

当初の工期としましては、令和5年度末までに完了という予定ではあったのですけれども、先ほど少しお話もありました地元への説明に少し時間を要していたということですか、工事用道路を造成するに当たって、転石、大きな石がたくさん出てきたということで、そういった部分の対応で工事が遅延しているという状況でして、現時点で実際の開通時期を見通すことは困難な状況だというふうにネクスコ東日本からは伺っております。

○前田委員

ということは、令和5年度末までの供用開始は遠のいたということによろしいですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まだちょっと確実なところは分からないのですけれども、厳しい状況だというふうに認識しております。

○前田委員

分かりました。

◎運河ロードレース開催に向けた沿道整備について

質問を変えます。

先日、第34回運河ロードレースが新型コロナウイルス感染症の影響もあり3年ぶりに開催され、私もスタッフの一人としてお手伝いをさせていただきました。当日は天候もよく、他都市から小樽駅を下車され、多くの選手と同行者及び応援団が来樽されています。

そこで、私の気がついたことと、大会に来られた方、同行者等のいろいろと耳にした話、聞かされた話、その話を聞いて、現場も確認してきました。

まず、第34回運河ロードレース開催に向け、建設部は関係部署、協力関係にあったのだろーと思います。この沿道整備に関連して、どのような要望あるいは依頼などがあったのですか、なかったのですか、いかがですか。

○（建設）維持課長

運河ロードレースに際しまして、建設部としての対応ということでの御質問でございますけれども、運河ロードレースを所管しております教育部より、市道に関する草刈りの依頼を受けているところでございます。運河ロードレースの前にその依頼を受けた箇所の草刈り作業を実施したという状況でございます。

○前田委員

その程度の話は当然あるのだろうと、それは予測はしておりますが、それで沿道などの事前の維持管理について、今行ったということなのですけれども、運河ロードレースの当日を迎えるまでに具体的にどのような関わりを持ちましたか。整備等含めて、草刈りをしたということなのですが。

○（建設）維持課長

当日までの関わりということでございますけれども、建設部の所管する道路、運河ロードレースに係る建設部の所管する道路につきましては、市道の運河通り線と平磯線が運河ロードレースのコースに該当するというので、こちらの草刈り作業並びに走路の舗装の穴埋めという、穴があった箇所については補修をするというような対応をしたところでございます。

○前田委員

それもあるでしょうけれども、前段、私がお話したように、小樽駅から運河までの間、中央通、小樽市の一番メインストリート、立派な道路がございます。そこには、中央分離帯を含めて両サイドに花壇のようなものがあります。この花壇の管理、平時はどのような管理をされているのか、お聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

中央通の植樹帯及び分離帯の管理につきましては、例年7月中旬に中央分離帯の除草と低木の剪定作業を行ってございます。

○前田委員

植栽ますには主にどのような植物を植えているのですか。

○（建設）公園緑地課長

まず、中央分離帯につきましては、金縷梅、それと恵山つつじ、それとモンタナハイマツ、これらの低木類を植栽してございます。

次に、両側の植樹帯につきましては、メタセコイア、ドイツトウヒ、ニセアカシア、それと低木になりますがニシギギ、これらを植栽してございます。

○前田委員

前段、ふだんどのような管理をされているのかとお聞きしましたが、答弁で7月中旬云々という話が出ておりました。

今回、運河ロードレースの開催は6月中旬ですけれども、現在どのような状態になっているか、認識をお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

低木類につきましては、現在剪定の前の状況でございますので、低木の頭がまだそろっていない状況でございます。

それと除草作業につきましても、この低木の剪定と同じタイミングで行いますので、雑草が伸びている状況でございます。

○前田委員

雑草が伸びている状態なのですけれども、7月中旬というよりは、これは平時そういうふうになっているということなのですが、この運河ロードレースに合わせて、事前に前倒しをして、維持管理を含めて整備するということは、できないのでしょうかね。

私も農業をやっているのでよく分かるのですが、チモシーとかオーチャードグラスとかでも一番草、草刈り、大体終わっていますからね。ということは俗に言う雑草は大体草丈はマックスに達しているのですよ。これを7月にやるということになると、いかがなものかというふうに気がするのですが、この辺の考え方はいかがでしょう。

#### ○（建設）公園緑地課長

7月中旬と、先ほど答弁させていただきましたけれども、要は潮まつりの前に、きれいな状態でということを目指してございまして、7月中旬をめどに作業を実施しているところでございます。

運河ロードレースで多くの方が来樽されるというのは、委員のおっしゃるとおりだと考えてございますが、なかなか前倒しで実施いたしますと、今度は逆に潮まつりの時期にまた伸びてきている可能性もございますので、例えばイベントですとか行事のあるごとに実施するというのはなかなか難しいものでございますので、まずは一番大きなイベントである潮まつりをターゲットに作業を進めているところでございます。

#### ○前田委員

潮まつりは、それは小樽市で最大のイベントかとは思いますが、運河ロードレースも、参加選手、今回は1,700人切れたかと思いますが、随行や応援団を入ると、その2倍以上というか、相当な、久しぶりに会場であれだけの人を見ました。毎年のようにこうやって来てたのだなと思いますけれども。今回は参加人数は少なかったのですよ。あれが3,000人近くなってくると、相当な人が来るわけで、小樽駅から運河までの中央通というのは、やはり小樽市のメインストリート、顔ですよ。確かに予算の関係もあるでしょうけれども、潮まつりだけに集中するのではなくて、運河ロードレース的な規模のイベントでもあれだけの人が来るわけですから、今の状態を見ると、私が見てきたら、草木ばかりではないのですよ。あとはマスクの捨てたものとか、ペットボトルとか、いろいろな物が植栽の植え込みの中にありました。これはいかがなものかな。確かにお金の問題もあるでしょうけれども、やはり何か工夫して、お迎えする必要があるのではなからうかと思うのです。

それで、交差点などでも縁石を超える大きな雑草が四隅に立派に生えているのですよ。あれを見て、中央通の維持管理の状況として、いかがなものかな。来樽された方々、どんなイメージを持って家路に着いたのかと思うと、私としても、観光都市小樽を称号している小樽市ですから、一抹の不安も覚えますので、やはり予算は当然かかりますけれども、何らかの工夫をして、中央通は小樽市の顔なので、やはりいつでも、いつ来ても整備されてきれいになっている状態が一番望ましいわけですから、何とか知恵を出して整備をしていただきたいと思う。

それで私は、農林水産省登録の除草剤なども使っていますが市などの公園緑地課とか、そこではそういうものを使ってうまく活用するということは、難しいのですか。

#### ○（建設）公園緑地課長

現在の公園における除草につきましては、そういった薬剤を使わない形での管理をしているところで、やはり小さな子供が公園を利用されるということもございまして、周辺には住宅もあるということで、やはりそういう薬剤を使った除草方法というのが適切ではないというふうに考えてございまして、人力による除草を実施しているところでございます。

#### ○前田委員

理由はそれで分かりました。

それでもう一つ、あと民地になるのだろーと思いますけれども、マラソンコース周辺の沿道、民地のちょっとしたところのオオイタドリとか、要するに雑草ですよ。こういう民地の雑草などに、所有者の協力を求めるような、依頼、そういうような活動というのか、草を刈ってほしいとか、他都市ではお手紙が来るのですよ。不在地主であっても特に。小樽市では、その辺はどのような対応をされていますか。

○（建設）維持課長

道路脇の民地から出てくる雑草についてということでございますけれども、まずは基本的には道路交通に支障があるかどうかという部分で判断をさせていただいた中で、雑草の原因が民地であれば民地の所有者にお願いするなり、市有地であれば市で草刈り等の対応をしているところではございます。

○前田委員

対応しているということなのですね。効果が当然あるのですよね。

○（建設）維持課長

先ほど申し上げたとおり、道路交通に支障がないようにということで、対応を目指しているというところでございますので、道路交通の確保を目的に対応をしているというような形になってございます。

○前田委員

分かりました。

終わりますけれども、3年ぶりに開催された運河ロードレースになりますが、小樽駅から中央通を歩いて会場まで、ウォーミングアップを兼ねて、またあるいは徒歩で会場まで行っておられたと思います。参加選手も含め、そういう方が多数いたかと思いますが、先ほどもお話ししましたが、3年ぶりに来られた方も多々おられたのだろうと思います。観光都市小樽を標榜する小樽市でありますがこの中央通の状況を見て、小樽市のイメージ、どんなイメージを持って家路についたのかなと、こう思うと私も大変今後の小樽市の観光に向けて不安でございます。

そういうことで、ぜひ中央通は、先ほどもお話ししたように小樽市の顔でございますから、いつもきれいに整備されている状態が一番望ましいわけであります。予算もかかることでございますけれども、部長どうですか、このまま新型コロナウイルス感染症が収束していくと、第35回運河ロードレースは開催されるわけでありますから、6月中旬に来られた方、また同じイメージを持って帰られるのか、そんなことがないように、ぜひ知恵と予算を出して、中央通を整備してきれいにしていきたいと思っておりますけれども、今のやり取りを聞いていて、多少の反省などもあったのだらうと、私は期待していますが、部長の来年に向けた抱負をいただいて、質問を終わります。

○建設部長

前田委員から今、中央通の草刈りを含めた維持管理について、小樽市の顔でもありますし、徹底していただきたいというお話だったかと思いますが、我々としては、やはり限られた予算の中でやっているということでございまして、通常の維持管理の中で、やはり通行に支障があれば草刈りも行う、清掃も行うという形を取っております。

なかなかイベントですとか、開催に合わせて維持管理ということになりますと、やはり非常にお金はかかりますし、我々道路管理、公園管理という立場から維持管理を行っていると、なかなか目に見えた維持管理の中で難しいかもしれませんけれども、そういった状況を踏まえた中で、タイミングを見て支障のないように管理をしていきたいということで考えています。

○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01分

再開 午後5時21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29号は不採択、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。

初めに陳情第29号JR小樽駅前広場再整備の中止方についてです。

陳情者は現場で事故は起きないと理由を述べていますが、答弁にあったように事故は現実起きています。日本共産党は駅前の安全対策が必要と考えています。しかし、安全対策以上に規模を広げ莫大な事業費をかけるべきではありません。よって、事故が起きないから事業を中止することには賛成できません。

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29号について採決いたします。

採択と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

#### ○委員長

起立なし。

よって、陳情は不採択と決しました。

次に、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。

議案はいずれも可決と、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。