

議長	副議長	局長	次長	議事係長	議事係

建設常任委員会会議録			
日 時	令和4年 9月22日 (木)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時39分
場 所	第1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 記録担当</p>			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、林下委員、前田委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「令和4年度除排雪計画案について」

○（建設）維持課長

令和4年度除排雪計画案につきまして御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 除排雪路線の延長等」についてです。

(1) 車道除雪計画路線は合計517キロメートル、(2) 歩道除雪計画路線は合計114キロメートル、(3) 排雪計画路線は合計270キロメートルとなっており、それぞれの計画延長及び主な増減理由については、資料記載のとおりでございます。

次に、「2 雪処理場等の開設」についてです。

(1) 道路管理者及び市民が利用する雪処理場等、(2) 道路管理者のみが利用する雪堆積場につきましては、昨年度と同様に、資料記載の箇所の開設を予定しております。

次に、2ページ目を御覧ください。

「3 今冬の除排雪作業に係る主な取組」についてです。

(1) バス路線や主要通学路等を優先した除排雪作業の継続実施につきましては、まず、1) 主要交差点の見通し確保については、令和3年度に位置づけした103か所に対しまして、学校周辺の交差点など5か所を追加した108か所の見通しの確保を重点的に行ってまいりたいと考えております。

2) 主要通学路の安全確保については、小学校の始業式前までの排雪作業を実施し、主要通学路の安全確保に努めてまいりたいと考えております。

3) 観光に配慮した除排雪の継続については、令和3年度に位置づけした12か所に対しまして、昨年度同様、歩行空間の確保など、除排雪に努めてまいりたいと考えております。

続きまして、(2) 適正な除雪費執行への取組につきましては、昨年度同様、ロードヒーティングの代替対応を行ってまいりたいというふうに考えております。具体的な場所については現在選定中でございますが、交通の安全が保たれる範囲で砂散布等の路面管理を行い、ロードヒーティングの稼働面積を縮減していきたいと考えているところでございます。

続きまして、(3) 昨年度の大雪を踏まえた対応につきましては、1) 除雪ステーション区域の見直しを行いたいと考えております。具体的には、第1ステーションと第5ステーションにまたがっていた長橋旧国道線について、円滑な作業及び路面状態の一貫性を確保するために、第1ステーションに統合したいと考えております。

2) 業務担当員の除雪ステーションへの関与を強化してまいりたいと考えております。市の職員が積極的に協議を行うことにより円滑な除排雪作業を行い、併せて除雪ステーションに直接寄せられる市民の声を適切に把握し、その後の協議を行っていくようにしたいと考えております。昨年度総数で3,652件の市民の声をいただいておりますが、そのうち約3割が直接除雪ステーションに寄せられております。この市民ニーズを的確に把握し、元来協議事項である路面整正、拡幅除雪を積極的に実施できるように、業者と協議していきたいと考えております。

また、昨年度の課題といたしまして、歩道が圧雪状態となり歩道除雪車両が作業できないという状況がございました。このような事案が発生した際にも業務担当員が速やかに把握し、その対処方法についても速やかに協議を行

うよう仕様書に明記をし、対応したいと考えております。

続きまして、(4) 貸出ダンプ制度の運用につきましては、昨年度と同様の制度内容で実施予定でございます。続きまして、(5) 今後の除排雪業務に係る主なスケジュールにつきましては、資料記載のとおりでございますけれども、2) の除雪対策本部につきましては、11月1日設置に本部規程を改正したいと考えております。

また、3) の第2回除雪懇談会につきましては、今年度は、例年11月下旬に開催している除排雪計画説明会と統合する形で開催したいと考えております。

次に、「4 小樽市雪対策基本計画にかかる具体の取組みについて」です。

現在検討している三つの施策について記載しております。

(1) 雪押場確保にかかる制度設計の検討につきましては、雪押場として借用した土地について、固定資産税の減免等を想定しており、令和5年度に制度を制定し、令和6年度の税額の減免を目標に、検討を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、(2) 小型除雪機購入等支援制度の検討につきましては、現在各町内会に意向を確認しており、その結果も踏まえ、制度の検討を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、(3) ICTの導入につきましては、除雪作業日報の自動化につきまして、可能であれば今年度に試行し、導入についての検討を進め、除雪事業者の負担軽減を図ってまいりたいと考えております。

#### ○委員長

「南小樽駅バリアフリー化の完成について」

#### ○(建設)新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

南小樽駅バリアフリー化の完成について報告いたします。

JR南小樽駅に係る鉄道駅バリアフリー化設備等整備事業につきましては、本市において、平成29年3月に策定いたしました南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想を基に、平成30年度からJR北海道により整備が進められてきました。当初計画していた使用開始時期から2年以上工事が遅れましたが、エレベーターを除く各設備は、完成次第随時供用を開始しており、この9月17日に改札内エレベーターが使用開始となったことで、駅全体のバリアフリー化が完成いたしました。

資料を御覧ください。

今回の工事では、図の右側の写真、乗換え跨線橋の架け替え、エレベーターの新設等を行いまして、そのほか図の真ん中の上、①と書いた部分ですが、駅入口の自動ドア化、その下の②旅客トイレの洋式化、その下の③バリアフリートイレの新設、そして、目の不自由な方の利便性・安全性向上のための④音響案内装置、左側に行きまして、⑤触知案内図、上に行きまして、⑥誘導・警告ブロックの新設。そして、図の下真ん中より少し右側の⑦、こちらは耳の不自由な方の利便性・安全性向上のための列車接近警報装置の新設など、バリアフリー化が行われました。

これらにより、高齢者や障害をお持ちの方にとっても、より利用しやすい安全で安心な駅になったものと考えております。また、観光面においても、バリアフリー化は重い荷物を抱えた観光客の一助になるものと考えております。

なお、南小樽駅周辺のバリアフリー化につきましては、駅前広場と住吉線との段差解消等の課題があり、地形的な要因もあるため、抜本的な解決は難しく対策が取れておりませんが、高齢者や障害者の方がより円滑に移動できるルートの設定等について、関係機関と協議を進めてまいります。

#### ○委員長

「並行在来線の検討状況について」

#### ○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

並行在来線の検討状況について、資料に基づき御報告いたします。

まず、「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14回後志ブロック会議の概要」ですが、まず(1) JR北海道からの協力などについては、バス転換を前倒した場合のJR北海道からの支援について、北海道からJR北海道としての基本姿勢は、沿線自治体などによるバスルートの検討状況などを踏まえつつ、新たな交通体系の構築に向けてどのような協力を行えるのか、検討していく考えであることを確認しているとの報告がありました。

(2) バス運行に向けた検討状況については、バス事業者も参画する区間別検討会におけるバスルート等の検討状況を報告しました。うち余市から小樽について、後ほど説明いたします。

また、バスルート等の設定に向け、利用実態の把握と運行経費等の試算に必要なデータ収集のため、7月15日から17日にJR各駅で乗降人員調査を実施。結果は集計・分析中です。

(3) 今後のスケジュールについては、引き続きバスルート等の検討を進め、一定程度熟度が高まった段階で、各沿線自治体で住民説明会を開催します。

別紙を御覧ください。

余市から小樽のバスルートの検討状況としましては、上段、検討状況①の国道ルート、現行のルートと下段の②塩谷駅利用者・高校通学者への利便性を考慮した塩谷・最上経由ルート、この昨年からお示ししていました二つのルート案に加えまして、次のページの上段、③の塩谷駅利用者の利便性を考慮したルートとして、既存の市内線である塩谷線を延伸し、塩谷駅前を経由するルート案を追加しました。

下段④の札幌への速達性を考慮したルート、余市から後志自動車道を通って札幌に直行するルートは、需要見込みなどを把握した上で今後検討します。

次のページの上段は、鉄道とバスルート案の比較の図、下段は検討状況のまとめです。

#### ○委員長

「トンネル発生土の受入候補地（新規：張碓地区）について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

トンネル発生土の受入候補地、新規張碓地区について、その内容や今後について御報告いたします。

それでは、資料の上段、受入候補地の概要を御覧ください。

初めに、「1 基本事項」についてですが、まず(1) 受入地の状況ですが、稼働中の採石場内における採掘終了箇所となっており、周囲を岩盤ののり面に囲まれた縦穴状の場所で、ここを埋め戻すような形で発生土を盛土するものであります。

次に、(2) 受入地の所在ですが、新光町と春香町にまたがった箇所となっております。

次に、(3) 受入れの期間についてですが、4年間程度の期間を計画しているとのことで、令和8年度中の完了を予定しているということでございます。

次に、(4) 受入土量ですが、約120万立米を想定しており、主に石倉工区の約52万立米、それと銭函工区の約56万立米の搬入を想定してございます。

次に、(5) 受入面積ですが、約4.8ヘクタールとなっております。

続いて、「2 安全性等」についてですが、主なものとして、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からは、まず、(1) 対策工法は吸着層工法を採用することとしており、吸着層については天然母材と吸着材を混合した人工吸着材を使用する計画であるということ。

次に、(2) 受入れを想定している対策土は、記載のとおり4種類の自然由来重金属が溶質濃度について環境基準を超えていることが確認されているが、吸着層の最下面において地下水への溶質が基準を下回る濃度に低下するものであるということ。

次に、(3) 盛土の安全性については、常時や地震時の安全性が確保されているということがそれぞれ示されてお

りまして、そのほか、(4) 受入地の適否についてですが、これらの解析結果や対策工法等につきましては、北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会第27回幹事会において了承されまして、適地であると判断されたところでございます。

以上のことを踏まえまして、現在、機構において、漁業関係者や近隣住民の方に対して説明が行われている最中でございます。

今後、本市におきましては、これらの地元の皆さんの御意見等を踏まえて、示された対策工の内容を精査するとともに、最終的に受入地の了承を判断してまいりたいというふうに考えてございます。

なお、地元の皆さんからの一定程度の御理解が得られまして、張碓地区での受入れが確定されれば、その受入れ量が多いことから、朝里川温泉地区の受入候補地である通称、石切山での受入れは不要になるものと本市としては考えてございます。

ただし、機構からは、確定前の時点で、石切山の今後については言及できない旨を伺っておりますことを申し添えます。

#### ○委員長

「石狩湾新港西地区海面処分用地への発生土の仮置き等について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

石狩湾新港西地区海面処分用地への発生土の仮置き等について、現状と今後について御報告をいたします。

初めに、資料の上段、「1 判定及び仮置きヤード候補地の概要」を御覧ください。

まず、所在、用途、面積、搬入土につきましては記載のとおりでありまして、令和3年第2回定例会の建設常任委員会での報告から変更はございません。

次に、使用面積につきましては約16ヘクタールの計画となっております。

次に、主な施設としましては、上屋で囲まれた判定ヤード、無対策土の仮置きヤード、高さ10メートルの防塵ネット、ダンプ待機場所、濁水処理設備、沈砂池となっております。

次に、仮置きの手定量といたしましては、最大約55万立米を見込んでおりまして、令和8年の前半にピークを迎えると想定しているというところでございます。

次に、搬入出の期間につきましては、令和5年下期から令和11年後半を予定しているとのことでありまして、また、資料の中ほどには、候補地の地図を掲載してございます。

そのほか、資料には記載してございませんが、これまでの経緯や当該ヤードに対する本市の考え方について、御説明をいたします。

経過としましては、令和4年3月から鉄道・運輸機構により実施されてきた現地調査等が終了し、8月上旬に環境保全対策案が示され、本市において機構と協議の上、内容を確認したところ、安全性に問題はないものとの認識に至ったところでございます。

また、このことを踏まえ、機構により漁業関係者及び立地企業への地域説明が進められていたところでございますが、このたび一定程度の御理解が得られたという次第でございます。

これらのことから、本市といたしましては、地元自治体の立場として、当該用地が発生土の判定及び仮置きヤードとして使用されることについては、支障ないものと考えているところでございます。

次に、資料に戻りまして下段になりますが、「3 今後の流れ」について御説明いたします。

当該用地において、実際ヤードを設置するには、港湾管理者からの占用許可が必要となることから、①のとおり、機構から港湾管理者へ許可申請を行うこととなります。その許可申請がなされた際には、港湾管理者である石狩湾新港管理組合から、各母体へ協議がなされるものと伺っておりまして、本市の母体協議の担当である産業港湾部では、この協議の中で、港湾の管理運営上支障ない範囲となっているのかどうかを確認していくことを聞いて

おります。

次に、②港湾管理者からの許可を受けましてから、③搬入準備工事に取りかかることとなります。その後、④搬入が開始されることとなりますが、手続などが順調に進めば、令和5年の下期から搬入開始を見込んでいるということでございます。

○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発生土（無対策土）の受入地について、御報告いたします。

北海道新幹線札幌トンネル銭函工区発生土（無対策土）の受入地につきましては、さきの令和4年第2回定例会建設常任委員会において、本市といたしましては、安全性に問題はないものとの認識に至り、地元の皆さんの一定程度の御理解が得られたと判断したことから、受入地として決定される場合の了承要件が整い、今後、本市が立会人となって、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ることを御報告したところではございますけれども、このたび手続が整い、令和4年9月8日付をもって発生土受入れに関する協定が締結されましたので、御報告をいたします。

なお、今後につきましては、10月上旬から伐採、伐開、伐根などの諸造成や沈砂池、排水設備など防災安全設備の整備に着手しまして、これらを整えた上で12月上旬から発生土を搬入する予定ということを伺ってございます。

○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御報告いたします。

お手元の資料1ページを御覧ください。

まず、「序章 緑の基本計画の概要」と「第1章 緑の現況と課題」ですが、令和3年第2回及び第3回定例会にて報告しました計画の目的、計画策定の背景、計画の位置付け、計画の目標年次や緑の課題について記載しております。

2ページを御覧ください。

「第2章 計画の基本方針と目標」と「第3章 公園・緑地の配置方針」ですが、令和4年第2回定例会にて報告しました基本理念、緑の将来像、基本方針、計画フレーム、計画の目標水準や機能別の公園・緑地の配置方針について記載しております。

3ページを御覧ください。

これ以降が新たにお示しする内容となります。

「第4章 計画の体系と施策」ですが、まず緑色で表示している部分が「基本方針1 今ある緑を守ります（緑の保全）」となっております、これを踏まえ、「取組1 都市環境を形成する緑の保全」とし、主要施策①骨格的緑地の保全では、本市の個性的な町並みの形成や都市防災上重要な役割を果たし、多様な生き物の生息・生育環境となっている丘陵樹林地、海岸線、河川及び農地は、豊かな自然環境を形成する骨格的緑地として次世代に継承できるよう保全に努めます。ここでは、二つの取組と三つの主要施策を定めております。

次に、黄色で示している部分が「基本方針2 新たな緑をつくり、生かします（緑の創出と活用）」となっております。ここでは、三つの取組と七つの主要施策を定めております。

4ページを御覧ください。

次に、赤色で表示している部分が「基本方針3 緑への理解を深めます（緑の普及と啓発）」となっております。ここでは、二つの取組と四つの主要施策を定めております。

次に、「第5章 計画の体制と管理」ですが、(1) 計画の推進体制、(2) 計画の推進管理、(3) 関係機関との連携及び協力要請、(4) 計画の見直しについて記載しております。

計画の見直しにつきましては、本市を取り巻く社会情勢の変化や施策の進捗状況などのほか、中間年、小樽市立地適正化計画の策定において計画変更の必要性が生じた場合は適宜見直しを行うこととしております。

5ページを御覧ください。

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回定例会で素案を報告し、12月にパブリックコメントを実施する予定であります。令和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

「小樽市立地適正化計画の策定経過等について」

#### ○（建設）三浦主幹

それでは、小樽市立地適正化計画の策定経過等について御報告させていただきます。

資料を御覧ください。

まず、「1 建設常任委員会への報告経過」でございますが、令和3年第2回定例会では策定の目的など全体の進め方を、令和4年第1回定例会では策定期間の延期について御報告させていただいております。

次に、「2 策定委員会における協議の経過」でございますが、令和3年度には2回開催し、現状の課題の整理まで行いました。

(1)の第1回では、②議題として運営規程、そして計画の必要性などについて。③の主な御意見としては、上から二つ目になりますが、四、五十年後に小樽市の人口が3万人くらいになることを見据え、これを受け入れた上で、この計画を立てていくのかなど。

次に、(2)の第2回では、②議題として計画の概要や計画期間、関連する計画の整理や都市が抱える課題の分析について。そして、③主な御意見としては、計画と補助金の関係に関する御意見や塩谷地域のコンビニについての御意見などをいただいております。

続きまして、2ページ目を御覧ください。

次に、令和4年度についてですが、(3)の第3回では②議題としてスケジュールの変更、アンケート調査の自由記述、課題の抽出、まちづくり方針の検討について。③の主な御意見としては、都市構造の見直しに合わせ、市内の用途地域の見直しも一緒に行うのか。また、生活利便性とコミュニティーのつながりを両輪で備えるのは難しいのではないかなど。

(4)の第4回では、②議題としてスケジュールの変更、まちづくりの方針、目指すべき都市の骨格構造、課題解決のための施策・誘導方針の検討、そして基本方針骨子素案について協議いたしました。主な御意見については現在整理中でございます。

協議の経過については以上になります。

続きまして、「3 市民アンケート調査の結果について」ですが、都市計画マスタープラン策定の際など既存調査の補足調査として、現在と将来の住まいや日常生活における必要な施設、立地適正化計画の取組等について、市民意向を把握するために実施しております。

ここで次の3ページ目の別紙1を御覧ください。

上から、調査時期は令和3年6月7日から17日まで、対象者は3,000人、回収率は29%となっております。調査の設問としては、上から「Ⅰ あなたの自身のことについて」、「Ⅱ あなたの日常生活について」、「Ⅲ 「立地適正化計画」の取組について」、全12問となっております。

次に、4ページ目を御覧ください。

調査結果の概要でございますが、左側のⅠの属性、Ⅱの日常生活に関しては、記載のとおりでございます。

ページ右側の「Ⅲ 「立地適正化計画」の取組について」ですが、質問10の便利な中心市街地や身近な地域の拠点の近くなどに移り住むことについては、半数以上の方が「関心がある」と回答しております。また、年代別では、18歳から29歳と50歳以上で関心がある方の割合が高く、居住地域別では、関心がない方の割合が高くなっているのが銭函・手宮・塩谷地域となっております。

次に、質問11の身近な地域の拠点で日常利用する施設として将来もあり続けてほしい施設ですが、まず施設としては「食料品・日用品販売店舗」が最も多く、居住地域別では、塩谷地域の半数以上の方が「コンビニエンスストア」も選択している状況となっております。

最後の質問12の自由記述については、意見の内容から整理しますと、計画に対して疑問や不安等のある方の御意見が15件、肯定的な方の御意見が20件となっております。

不安等のある方の主な御意見としては、計画を進めると悪循環にならないか心配、地域性を考慮してほしい。

そして、肯定的な方の主な御意見としては、体が不自由になったとき一人暮らしは大変不安、コンパクト化して、手助けしてくれる方も私自身もよいと思うとなっております。

また、意見を分類しますと、まちづくり全般が最も多く、次いで、公共交通の確保・充実に関する御意見。

また、都市機能としては、生活サービス施設、子育て支援・医療施設や福祉施設などの存続・充実を望む声が多くなっております。

アンケート調査の結果については以上になります。

次に、「4 策定期間の延期等について」ですが、次の5ページ目、別紙2を御覧ください。

向かって右側が変更前、そして左側が変更後で、主な変更部分をアンダーラインで示し、①と②の番号を付しております。主な変更理由といたしましては、①の波線の四角枠内ですが、第4回策定委員会に向け議論の深度化を図ったため、庁内協議に時間を要し、第4回策定委員会の開催が遅れたことによるもので、第1回定例会で御報告した令和5年9月の計画策定を半年間程度延期いたしまして、②の令和6年3月までの3年間といたしました。

また、今後の直近の予定といたしましては、早ければ10月中旬頃に都市計画審議会に基本方針骨子案について協議し、10月から11月にかけてパブリックコメントを実施したいと考えてございます。

なお、パブリックコメントの実施前には、議会へ別途事前に個別対応等により、内容の御報告をさせていただきたいと考えてございます。

## ○委員長

「小樽市都市計画道路の見直し方針策定について」

## ○（建設）都市計画課長

小樽市都市計画道路の見直し方針策定について御報告いたします。

令和4年第1回定例会の建設常任委員会では、令和3年度の都市計画道路の見直しの進捗状況や見直し方針素案における見直しの方向性の概要などを御報告させていただきました。また、4月には、市議会への報告会という形で、見直し方針案の概要を出席された議員の皆様にご説明させていただいたところであります。本常任委員会では、都市計画道路の見直し方針案に対するパブリックコメントの実施結果と、本年8月に策定した小樽市都市計画道路の見直し方針について御報告するものであります。

初めに、パブリックコメントの実施結果について御報告いたします。

今回のパブリックコメントは、令和4年4月20日から5月19日までの期間で行いました。

資料は、小樽市都市計画道路の見直し方針案に対して提出された意見等の概要及び市の考え方を御覧ください。

こちらは、見直し方針案に対するパブリックコメントの一覧になります。意見等の提出者数は2名、意見等の件数は17件ありました。寄せられた御意見につきましては、大きく分けると、パブリックコメント制度等に関する



もの3件、見直し方針案そのものに関するもの11件、そして、方針案とは直接関係しない道路の整備・維持などに関するもの3件でありました。本常任委員会では、いただいた御意見により見直し方針案の修正を行ったものについて御説明させていただきます。

資料1枚目、ナンバー1の御意見等を御覧ください。都市計画道路に関与する多くの市民などに本方針を周知徹底させる必要から、本方針を策定している部署と連絡先などは表紙、あるいは最終ページなどに記載すべきであるという御意見であります。

市の考え方につきましては、いただいた御意見のとおり、部署名、連絡先を最終ページに記載するよう修正いたしますとし、見直し方針の最終ページにその旨、追記修正を行っております。

次に、ナンバー3の御意見等を御覧ください。この御意見の趣旨についてですが、後段の部分に記載のとおり、見直し方針案では、今後の都市計画道路の見直しについて触れていない、まちづくりの長期的な考えを示す都市計画マスタープランの更新時期から2から3年以内に都市計画道路の見直しを行うなど基本的な考えを本方針に示すべきであるという御意見であります。

この御意見に対する市の考え方につきましては、後段の部分に記載しております。今後の都市計画道路の見直しのサイクルについては、本方針の策定後も、社会経済情勢等の変化により都市計画道路の必要性に変化が生じることが考えられるため、概ね10年後を目途に、再度見直しを実施することで考えておりますので、その旨を追記いたしますとし、本見直し方針の64ページに追記修正を行っております。

なお、その他の御意見と市の考え方については後ほど資料を御確認いただきたいと思いますと思いますが、その他の御意見により、本見直し方針を修正しているものはございません。

続いて、小樽市都市計画道路の見直し方針について御説明いたします。

資料は4枚目からの小樽市都市計画道路の見直し方針を御覧ください。

表紙の次のページ、目次を御覧ください。本方針は1ページの「1. はじめに」から、64ページの「8. 次回見直しについて」まで、八つの章立てとした本編と、別添ナンバー1からナンバー3までの資料で構成されております。本常任委員会では、「6. 見直し方針の決定」について御説明いたします。

それでは、本方針の54ページから56ページを御覧ください。

見直し対象路線である幹線街路37路線を58の区間に分け、それぞれの区間について必要性等の検証などを行い、各区間の見直しの方向性を整理し、この方向性に基づき都市計画道路の見直しを行った場合、小樽市全体で将来交通需要に対して支障ないか、さらに、道路密度についても支障が生じないかなどを検証し、都市計画道路網全体として問題がないことを確認した上で見直し方針を決定しているものであります。その結果を表11の見直し方針一覧及び見直し方針図に取りまとめております。

最終的な個別路線区間ごとの見直し方針については、55ページに記載していますとおり、現計画をそのまま存続としたものが3区間、都市計画変更を行い存続する存続変更としたものが5区間、現計画を廃止としたものが26区間、今後も引き続き検討継続としたものが24区間としております。

見直し方針の決定をするに当たり、その検証・検討経過が分かるように、別添ナンバー2の個別路線の一覧表、ナンバー3の個別路線の概要において詳細を整理しております。

なお、別添資料の詳細については御説明を割愛させていただきますので、後ほど御覧いただきたいと思います。

最後になりますが、今後の予定としては、この見直し方針に基づき、存続変更とする5区間、廃止とする24区間について、早ければ年度内から都市計画変更の手続きを進めてまいりたいと考えております。

## ○委員長

「小樽都市計画小樽築港駅周辺地区地区計画の変更について」

## ○（建設）都市計画課長

小樽都市計画小樽築港駅周辺地区地区計画の変更について御報告いたします。

資料の2ページを御覧ください。

このたびの地区計画の変更は、都市計画法に基づく都市計画の提案制度を活用した都市計画変更であります。当該地区計画区域内の土地所有者である株式会社小樽ベイシティ開発より、商業レクリエーション地区において、現在の地区計画では建築できない、医療、福祉、介護系の教育機関及び共同住宅の建設を可能とする一部変更提案が令和3年9月22日に提出されました。

提案理由の要旨としては、商業レクリエーション地区の中核施設である大型複合商業施設の運営が大変厳しく、新しい業態利用を模索している中、隣接する地区の北海道済生会との間で、大型複合商業施設内の関係企業が連携して相互のノウハウや資源を活用し、健康的で安心な暮らしを守るまちづくりを推進するため、ウエルネスタウン構想に関する協定を結び、健康な高齢者が健康で文化・教養にあふれた豊かな暮らしができる環境を整備し、ウエルネスタウンにふさわしい土地利用を行うため、地区計画の変更が提案されたものです。

次に、3ページを御覧ください。

本市では、都市計画の変更提案を受け、その提案内容が法令に基づく都市計画に関する基準に適合しているかどうかを確認する必要があります。そのため、このページの表題にもありますとおり、小樽都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、第2次小樽市都市計画マスタープラン、第7次小樽市総合計画において位置づけられている築港駅周辺地区の土地利用の方針や将来人口に対応する施策などに照らして、整合性が図られているのか、または適合しているかなどを総合的に勘案した結果、提案内容は、市が将来目指すまちづくりの方針や方向性に即していることから、都市計画の変更が必要であると判断したものであります。

次に、4ページを御覧ください。

左の図面は、当該地区計画の計画図になります。計画区域内には五つの地区が定められており、緑色で示している範囲が、今回地区計画の変更提案のあった商業レクリエーション地区であります。この図面では表示されておりませんが、計画区域全体の用途地域は工業地域に指定されております。

右の表を御覧ください。工業地域は比較的建築物の用途の制限が少なく、住宅・共同住宅も建てられますが、主として工業の利便を増進するための地域であるため、工場であれば危険性の大きいものなどでも建築できる一方、ホテルや病院・学校などは建築することができません。この地区は、商業系への土地利用転換を目的とした地区計画を定めていることから、この計画の目標を実現する上で、支障となり得る用途の建築物の建築について、当該地区計画などで制限しているものです。

また、現在、地区内に建築されているホテルや病院などの用途地域上建築できないものについては、左下凡例の◎に記載してあるとおり、地区計画に定められた土地利用の基本方針に適合し、かつ業務の利便の増進上やむを得ないと認められたものに限って、建築基準法第48条のただし書の規定により、特定行政庁である本市の許可を受けて建築されたものです。

今回の地区計画の変更では、右表の赤丸で示しているとおり、共同住宅のうち、サービス付き高齢者向け住宅及び医療福祉などに係る大学や専門学校などの教育機関の建設が可能になるものです。

次に、5ページを御覧ください。

地区計画の方針で定められている土地利用の基本方針について、左側の変更前の方針から、右側の朱書きのとおり追記し変更することにより、医療福祉などに係る教育機関、いわゆる看護学校などの建設が可能になります。

次に、6ページを御覧ください。

先ほど4ページでも御説明しているとおり、本来工業地域では共同住宅の建設は可能ですが、地区整備計画で定めている建築物の用途の制限において、共同住宅は建築してはならないものと定めております。右側の朱書きのと

おり追記し変更することにより、建築基準法上、建物の用途が共同住宅の扱いとなるサービス付き高齢者向け住宅の建設が可能となるものです。

最後になりますが、7ページを御覧ください。

地区計画の都市計画変更に係るスケジュールですが、昨年9月22日付の都市計画変更に係る提案書の提出後、所定の手続を経て、去る8月25日に開催した第193回小樽市都市計画審議会において諮問し、案のとおり、同意する旨の答申をいただいたところです。現在は、北海道との協議が終わり、9月9日付で当該地区計画の変更について、北海道知事から異なる旨の回答があったところであります。

なお、今定例会において、当該地区計画の変更に伴い、商業レクリエーション地区における建築物の用途の制限を見直す、小樽市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例の一部を改正する条例案を提出しており、議会の議決をいただいた後、9月末の都市計画の変更告示と条例の公布、10月1日付の条例改正の施行予定となっております。

#### ○委員長

「水道料金等徴収業務委託の更新について」

#### ○（水道）業務課長

水道料金等徴収業務委託の更新について御報告いたします。

平成30年4月1日から令和5年3月31日の期間で契約している水道料金等徴収業務委託が満了となることから、現在更新の準備を進めているところです。業務委託の期間は令和5年4月1日から令和10年3月31日の5年間とし、公募型プロポーザル方式により実施を予定しています。

今後のスケジュールについては、予算関係について、第4回定例会において債務負担行為設定の補正予算を提案させていただき、議決いただきましたら、その後プロポーザルを実施し、契約を締結する予定です。

#### ○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20号について」

「議案第22号について」

#### ○（建設）建築指導課長

最初に、議案第20号小樽市手数料条例の一部を改正する条例案について御説明します。

資料を御覧ください。

「1 改正要旨」ですが、長期優良住宅の普及の促進に関する法律の一部改正に伴い、当該住宅の所有者等が増改築行為がなくても長期優良住宅維持保全計画を作成し、所管行政庁に長期優良住宅として認定するよう申請することができる制度が創設されたことから、当該申請を受けた場合の手数料の新設等を行うほか、所要の改正を行うものです。

続きまして、「2 改正の内容」ですが、別表第122号の2の2は、改正要旨で御説明した増改築行為がない長期優良住宅維持保全計画の認定に関する新設の申請手数料であります。認定手数料ですが、増改築に係る申請手数料と同額に設定しております。北海道が増改築と同額の金額としていることから、本市も同様の金額にいたしました。

次に、別表第122号の3の2は、認定を受けた計画について変更する際の新設の変更認定申請手数料です。こちらの手数料も、増改築の際の変更申請の手数料と同額の金額としております。

次に、別表第122号の5ですが、こちらは認定を受けた地位の承継の承認手数料に長期優良住宅維持保全計画の認定を追加いたしました。

(2)の所要の改正ですが、別表第122号の2及び122号の3、住棟認定の導入に伴う規定の整備です。これは長期優良住宅の普及の促進に関する法律の一部改正により、共同住宅について、区分所有者がそれぞれ認定を受ける

仕組みから、管理組合が一括して認定を受ける仕組みに変更されたことに伴い、「1戸につき」と「申請総数での除算」を削除いたしました。

「3 施行期日」ですけれども、令和4年10月1日からの施行と考えています。

次に、先ほど都市計画課長から、小樽都市計画小樽築港駅周辺地区地区計画の変更についての報告がありました。それに関連しまして、私から、議案第22号小樽市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

都市計画で変更された地区計画について、実際に建築等を行う際に建築基準法による規制を行うために地区計画の建築条例の改正が必要であります。この建築条例での商業レクリエーション地区における用途規制では、住宅、共同住宅、危険性や環境を悪化させるおそれが多い工場は建築等ができません。サービス付き高齢者向け住宅の用途は共同住宅に含まれますので、現時点では、この地区でサービス付き高齢者向け住宅は建築等ができないことから、条例改正により、共同住宅の中でもサービス付き高齢者向け住宅に限って建築等ができるようにするものです。

#### ○委員長

これより、質疑に入ります。

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

自民党。

---

#### ○須貝委員

まず、報告を聞いてということで、数点お聞きしたいと思います。

#### ◎令和4年度除排雪計画案について

除排雪のところで、交差点の見通し確保で、今回新たに5か所追加になったというなお話をいただきましたけれども、この5か所の場所は分かったのですが、交差点は除雪よりも排雪の部分が非常に重要なのかと思うのですけれども、交差点の排雪をする目安はありますか。

#### ○（建設）維持課長

主要交差点における排雪の目安ですけれども、業者との協議の中で、路線排雪の順番等を決めていく際に、当該主要交差点が含まれている場合につきましては、我々は、カット排雪と呼んでいますが、通常、カット排雪をしていくのですけれども、主要交差点につきましては全排雪、交差点の周りも含めた形の排雪を行って見通しを確保するなどの対応を取って、主要交差点の見通しの確保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。

#### ○須貝委員

全排雪というお話をいただきましたけれども、全排雪をする場合に、高さ何メートルというような目安はありますか。

#### ○（建設）維持課長

基本的に高さの目安というものの設定はしていないところではございますけれども、見通しが悪いような状態であれば、排雪作業を行っていくというような形で、個別の路線で協議を行って作業をしているところではございません。

#### ○須貝委員

これを申し上げたのは、幾つかの交差点が頭にあって思い浮かんで、質問したのですけれども、今の答弁ですと少し基準が曖昧で、結局パトロールか、もしくは地域の方々から要望があつてからというような話になると思うのですが、車が一時停止で止まったときに、車の高さよりも高かったら排雪するとか、そういうような一定の基準を設けたほうがいように思うのですけれども、その辺はいかがですか。

○（建設）維持課長

排雪の高さの基準の設定についてでございますけれども、市内の路線数は膨大にあるものですから、その中で、一定程度同じ時期にその高さに来てしまった中では、全部が全部一遍に対応できないという部分もございます。

そういった面もございまして、排雪の高さの基準は設定していないところではあるのですが、従前から申し上げているとおり、予防保全的な排雪作業ということで、見通しが悪くなる前に、なるべく早めに排雪作業に着手していくというようなことは、心がけ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。

○須貝委員

私たちも、アンテナを張って、そういう大きな事故が起きたりしないように、その辺また皆様方と一緒にやっていこうと思っておりますので、ぜひ柔軟な対応をよろしくお願いします。

除雪に関してもう一つ。

まさしく今年の冬にあった歩道の圧雪に関してお話がありましたけれども、私、今回の歩道の圧雪の問題に関しては、圧倒的な除雪をする方のマンパワー不足であると思って見ていたのですが、そこについては触れられていなかったのですが、マンパワーに対する対応といえますか、その辺に対する見解をお聞かせいただけますか。

○（建設）維持課長

歩道除雪におけるマンパワーといえますか、人手不足という点の御指摘でございますけれども、潤沢に作業員なり除雪業者の方々の担い手がいるという状況ではないという認識ではございます。ただ、現状の体制の中でできる限り効率的に、かつ円滑な歩行空間が確保できるような作業を心がけているところではございますけれども、昨年度は、歩道がなかなか歩みにくいという御指摘を各所でいただいたところでございますので、それにつきましては、御報告の中でも申し上げたとおり、うちの業務担当員、要は除雪業者の担い手のマンパワー不足を補えるかどうかというのは別なわけですが、除雪業務における市の担当員がパトロールをする中で、よりよい方法がないか、マンパワー不足の中でもこういった作業で歩道が確保できるのではないかとというようなことを、まめに除雪業者と協議をして、歩道の確保をしてみたいというふうに考えているところでございます。

○須貝委員

一つは、町内会に除雪機の購入のアンケートを今行っていますよね。特に学校の通学路で見通しが悪いところなど、急がなければならないようなところは、そういった町内会の除雪機との連携といえますか、そんなことも考える必要があるのかと私も思ってアンケートを拝見いたしました。

○小樽市立地適正化計画の策定経過等について

もう一つ、立地適正化計画のお話がありました。

一つ非常に気になったのが、アンケートがあつて、質問の10番目なのですが、関心がないという比率が非常に高いのは銭函・手宮・塩谷地区という御報告をいただいたのですが、ここはどのように分析されているのかだけ、一つお聞かせください。

○（建設）三浦主幹

銭函に関してはやはり札幌市に近いという部分もあつて、どちらかというと利便性が高いという部分もあつて、最近結構札幌市から移ってこられている方がいらっしゃいますので、そういった関係もあるのかと思っております。

塩谷と手宮に関しては、高齢者の方が多いという部分で、高齢者なので、当然周りにお友達などがいたり、そういった部分でなかなかほかに移転したいというような形にはならないのかという部分で、我々としては考えているところでございます。

○須貝委員

今、報告を聞いて思ったので聞いたのですが、自分の住んでいるところに、御高齢であろうが、若かろうが、あまり関心がないとか、商業施設に対するデザインがないというのはあまり考えにくいのですが、分かりま

した。

◎市営住宅建て替えに伴う居住者への対応について

まず、市営住宅建て替えに伴う居住者の対応についてということでお話をさせていただきたいと思います。

今回、塩谷と稲穂の改良住宅について、建て替えをするということで、これに伴って居住者の方々が一部一時的に転居をしなければならないということなのですけれども、新しい建物になって居住性が向上することは間違いのないのですが、今回複数の方から私に御相談をいただきましたので、この点の対応についてお聞きしたいと思います。

まず、塩谷Bの中層住宅事業においてですけれども、この事業に伴って、塩谷B簡二、塩谷C簡二、塩谷C3号中層居住者ということで、移転対象になられる方がいると思うのですけれども、それぞれの住み替え対象者の世帯数と転居時期についてお聞かせいただけますでしょうか。

○（建設）藤田主幹

まず、塩谷Bの中層住宅事業についてお答えします。

塩谷Bの簡二住宅につきましては、現在、簡二住宅が建っているところに新しい中層住宅を建て替える。そのために今住んでいるところから住み替えていただくといった事業になりますが、現時点で簡二住宅につきましては、対象世帯数は13世帯。転居時期につきましては、令和5年3月31日を予定しております。

なお、このうち新しく建て替える塩谷B住宅を希望している方々につきましては、塩谷B住宅が建設される令和8年4月前後にもう一度転居いただく予定でございます。

次に、塩谷Cの簡二、塩谷Cの3号棟につきましては同時に動きますので、まとめて説明させていただきますが、塩谷Cの簡二につきましては14世帯、塩谷Cの3号棟につきましては17世帯となっております。こちらの方々につきましては、新しく建て替える塩谷Bに移っていただくというような大きな目標もありますので、そちらが完成する令和8年3月から4月を引っ越しの予定というふうにさせていただいております。

○須貝委員

塩谷Bの簡二の13世帯の方なのですけれども、8月末時点で10世帯の方が既に転居済みと聞いておりますが、残り3世帯の方が転居を完了するのは、今、御説明のあった令和5年3月31日までということの理解でよろしいですか。

○（建設）藤田主幹

基本的には委員のおっしゃるとおりでございますが、ただ、やはり雪が降ってしまいますと、引っ越し等がかなり手間がかかるということもございまして、できるだけ雪の降る前に引っ越しされるようにということで、お話をさせていただいているところでございます。

○須貝委員

それではなのですけれども、今それぞれ3か所の御説明をいただきましたが、そのまま新しい住宅、塩谷に残りたいと言われている世帯と、それから、ほかに移りたいとか、もう市営住宅を出ると御希望されている世帯がそれぞれあると思うのですけれども、それぞれ何世帯あるか、お答えいただけますか。

○（建設）藤田主幹

まず、塩谷Bの簡二住宅につきましては、新しくできる塩谷B住宅に移りたいと言われた方が8世帯、他の市営住宅に移りたいと言われた方が、残りの5世帯となっております。

次に、塩谷Cの簡二につきましては、新しい塩谷Bに移りたいと言われた方が14世帯中12世帯、その他の市営住宅が2世帯。塩谷Cの3号棟につきましては、17世帯のうち新しい塩谷Bが16世帯、その他が1世帯となっております。

○須貝委員

問題は、この塩谷から出ると御希望されている世帯数がそれぞれ全部合わせると8世帯あると思うのですけれど

も、これらの方々の御希望先をいろいろ聞き取りされていると思うのですが、例えばオタモイであったり、それ以外の市営住宅というような御希望が出ているみたいですが、これらの希望はかなうものなのでしょうか。

○（建設）藤田主幹

まず、塩谷Bの簡二住宅の方々につきましては、第一希望、第二希望を取らせていただいて、ほぼ希望のところには入れたのではないかとこのように考えております。

それに対し、これから住み替えを進める塩谷Cの簡二、あとCの3号棟の方々につきましては、新しい塩谷のB住宅を希望されている方については、まず確実に入れると思うのですが、それ以外の住宅の方々につきましては、あくまでもその時点で空いていれば、そこに優先的に入居していただくことを我々では考えてございます。

○須貝委員

そうなのです。空いていけばなのでしょうけれども、希望がかなわなかった場合、その辺の対応はどのように考えられていますか。

○（建設）藤田主幹

やはり住み替えていただく住宅につきましては、空いていることが前提、今住んでいる方を無理やりよけて入れるということは絶対にできませんので、どうしても空いているところ、そこに入らせていただくしかないのかというふうに考えております。

しかしながら、我々も、住み替えの期間につきましては一定程度長めに取って、その間に例えば希望している住宅が空けば、そこはキープというか置いておいて、その方に入居していただくというようなことを考えてございます。

○須貝委員

それでは、今回転居された方の費用の問題もいろいろ御相談があったかと思うのですが、転居に伴う費用については今回どのようにされたのか、お聞かせください。

○（建設）藤田主幹

ただいま御質問のありました転居に伴う費用につきましては、公営住宅法で定められております転居に伴う費用としての移転料という形でお支払いをさせていただいております。具体的な支給額につきましては、現在引っ越しの作業を進めている塩谷Bの簡二をベースに御説明申し上げますが、具体的な支給額につきましては、国の補助金を受けるために公営住宅等整備事業対象要領というものがございまして、これを上限とし、積算に要する労務単価につきましては、北海道用地対策連絡協議会が定める通常損失補償標準単価表を参考にして積算させていただいております。その結果、令和4年度実績で17万9,000円の支給を行わせていただいております。

なお、この17万9,000円につきましては、中にはやはり引っ越し代が捻出できないという方もいらっしゃいますので、一部申出があった方につきましては、7割相当を前払いさせていただき、引っ越しが終わったのを確認できた段階で、残りの金額をお支払いさせていただくというような形も取らせていただいております。

○須貝委員

それでは、同じような質問になりますけれども、今度は稲穂の改良住宅なのですが、こちらの方々の住み替えの対象世帯数をお聞かせいただきたいと思っております。

○（建設）藤田主幹

稲穂改良住宅の住み替えの直近の対象世帯数につきましては、現在32世帯となっております。

○須貝委員

32世帯で、今度できる道営、小樽中央団地を希望する世帯は何世帯あるのか、お聞かせください。

○（建設）藤田主幹

今回、意向調査というのをさせていただいたのですが、これにつきましては、あくまで道営住宅を建設するため

の仮の意向調査ということでさせていただいております。ですので、若干精度については正確なものではないのですが、今回の調査につきましては、調査当時のときは34世帯いらっしゃいました。先ほど32世帯とお答えしていますので、2世帯退去されてしまったのですが、調査を行った34世帯中21世帯が新しい道営住宅を希望されております。

残りの方々につきましては、他の市営住宅、もしくは高齢の方で施設に入るといった方もいらっしゃいました。

#### ○須貝委員

先ほどと同じような質問でありますけれども、まず、それぞれの方への退去の期日といいますか、いつまでに退去をしなければならないのか。

それから、先ほど基準を示していただきましたけれども、引っ越しの転居に伴う費用は、同じように考えていいのかということをお聞かせいただけますか。

#### ○（建設）藤田主幹

まず転居の時期について御質問があったかと思いますが、転居の時期につきましては、令和7年3月末までというふうに考えております。しかしながら、稲穂改良住宅の場合につきましては、転居先が道営住宅という大きな器がありますので、そちらに移動される方につきましては、道営住宅が令和7年4月から供用開始になりますので、それ以降に移動になるということになります。

次に御質問のありました、先ほど移転料というふうに御説明しましたが、この移転料につきましては、実は積算に要する単価が毎年変わることになります。ですので、今の段階で幾らというふうにお示しはできませんが、この御時世ですので、今回お支払いした17万9,000円よりも下がるということは考えづらいのかというふうには考えてございます。

#### ○須貝委員

この稲穂住宅で12世帯が次の道営住宅ではないところを希望されているというふうに聞いています。今回、私に御相談があったのが、いみじくもここに入らないという選択を考えられている方だったのですが、やはり旧色内小学校まで高齢で歩けないというのが一番の理由なのです。やはり長らく住んでられたので、引っ越しするにも今度は廃棄するものが多過ぎて、業者に見積りを取ったら物すごく高額になって困ったというようなお話がありました。今後このような方々とのようにスムーズに退去いただいて、次の生活にまた進んでいただけるのか、その辺をしっかりとフォローしていただきたいと思っています。

今回決算も近いので事務執行状況説明書を見てまして、今の市営住宅の状況を見ると、入居者よりも退去者が多くて、さらには、募集数よりも応募数が少ないというのが今の市営住宅の現状だと思って、これは先ほど立地適正化の問題の御説明がありましたけれども、やはり将来のまちづくりを考える上で、コンパクトシティを考える上でも市営住宅の需給を考える、新しいのを考えるというのは、この上位の計画と連動していないと駄目だなと思っていて、どちらかが先行してもあまりよくないと思って見えています。この問題、将来の小樽を考える上で重要なので、また日を改めて議論させていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

#### ◎除排雪国道・道道との連携について

除排雪に関して、国道と道道の連携協定についてということで、お話をさせていただきます。

冬期間の安全、円滑な道路のネットワークを確保するというのは、本市においても大変重要だと思っています。幾つか気になるポイントがあったので、今回小樽市と国道、道道の除排雪に関して、どのような協定が交わされているのか。

または、国道、道道とどのようなシステムになっているのかを少しお聞かせいただけますか。

#### ○（建設）維持課長

小樽市の国道、道道の道路管理者との除排雪に係る協定についての御質問でございますけれども、明確な協定自



体はございません。しかしながら、毎年、各道路管理者と除排雪作業に係る除雪体制連絡会議というものを開催させていただきまして、各道路管理者の前年度の除排雪状況や当該年度の除排雪計画、また、バス事業者や町内会及び教育委員会などから寄せられた除排雪の要望内容などの確認を行っているところでございます。

**○須貝委員**

では、その会議の中で、国道、道道と市道の交わる場所、結節点といいますか、そういうところの例えば渋滞情報であったり、除排雪を強化しなければならないポイント、共通認識というか、そういうのは確認されているのでしょうか。

**○（建設）維持課長**

国道、道道における渋滞情報につきましては、私どもでは承知していないところではあるのですが、今、結節点といった交差点、先ほども申し上げた主要交差点も含めてなのですが、そういったような部分の主要交差点と位置づけた箇所につきましては、各道路管理者と意見交換を行いながら、除排雪でこういった点に注意していきましょうというような話を会議の中でさせていただいているところでございます。

**○須貝委員**

なぜこの質問をしたかということなのかもしれませんが、御承知だと思うのですが、先々週までに書かれてあったのですが、旭川市が日本で初めて国・道と道路の除排雪の協定を締結したというような報道が今年の頭にされて、私もその内容を見ていたのですが、旭川市が国・道とどのような協定をされたのかという内容を御承知いただいていますか。

**○（建設）維持課長**

旭川市が旭川開発建設部と北海道上川総合振興局と旭川市の三者で、道路の除排雪に関する協定を締結したというふうにお聞きしてございます。中身、内容につきましては、市内幹線道路の交通ネットワーク機能確保と河川敷公共遊休地等における雪堆積場の活用調整、冬期渋滞箇所の除排雪作業の取組の強化などについての協定を結んだということをお聞きをしているところでございます。

**○須貝委員**

今回まさしく5か所の交差点が強化の先ということで出ました。この中で104番、多分緑のところのまさしく道道と市道の強化結節点だと思うのです。それ以外にも、私、手宮市場から臨港線に出るところの田中酒造の前とか、あそこは大分要望があって排雪したのです。確かにひどいのですよね。やはりあいった結節点を道と国としっかりと話し合っておかないと、交通ネットワークという意味では非常に問題があるのかと思って、この質問をさせていただきました。

改めてもう一度、旭川市の例までもないのですが、国と道との除排雪に対する対象の協定というか、これに対するお考えはいかがですか。

**○（建設）維持課長**

今御指摘のございました国・道との協定という御質問でございますけれども、先ほど御説明申し上げたとおり、現在協定については結んではないところではございますが、先ほど申し上げた除雪体制連絡会議をより充実といいますか、除雪体制連絡会議の中で、今、委員おっしゃったような道道、国道と市道と交わる点ですとか、逆に言うと、国道と道道の交わる点ですとか、そういった主要な交差点につきましては、見通しの確保を行っていただくような、かつ私どもで行える部分についてはこういった形で行うですとか、そういったような情報共有を図って、交差点の見通し確保に努め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**

この後、協議会がまたあると思いますので、そういったポイントをしっかりと共通認識を持っていただいて、その後のところについては、またぜひ御検討いただきたいと思います。

## ◎空き家対策について

次に、空き家対策についてお聞きします。

振り返って議事録を見ますと、昨年のちょうど第3回定例会の建設常任委員会で、空き家について議論をさせていただきました。このときには、空き家をどうやって有効活用したらいいのだろうかというような議論をさせていただいたと記憶していますけれども、今回、9月7日未明の長橋地区の駐車場ですけれども、空き家からの飛来物によって、近隣住宅に非常に大きな被害が出たと。これを踏まえて、改めて空き家の現状と対策について、今回議論させていただきたいと思っています。

1年前の質問と一緒にしてしまうのですが、全体像を把握ということでお聞きしますが、まず、小樽市の空き家率はどうなっているのか。1年前には小樽市で約6万5,000戸があって、1万1,000戸が空き家で、17.3%が空き家率なのだというようなお話をいただきましたけれども、これに対してはいかがでしょうか。

### ○（建設）木村主幹

本市の空き家率につきましては、前回、ちょうど1年前になりますけれども、そこと同じ回答になります。国が調査を5年ごとにやっているということで、次の調査が令和5年度になるものですから、直近の30年度の結果では17.3%と前回同様の数字となっております。

### ○須貝委員

そういうデータを取っていないということですね。

それでは聞きますけれども、小樽市の現在の特定空家等の件数、そして、それに対する助言、指導、勧告、命令、あとは行政代執行、中には略式代執行もあるかと思いますが、これの件数をお聞かせいただけますか。

### ○（建設）木村主幹

特定空家等の件数につきましては、現在39件であります。

また、措置の状況につきましては、助言・指導が28件、勧告以降の措置につきましては、まだこれまで行った実績はございません。

### ○須貝委員

それでは、今39件が特定空家等というお話ありましたけれども、内訳といいますか、所有者がいる件数と不明の件数をお聞かせいただけますか。

### ○（建設）木村主幹

39件特定空家等がございますけれども、助言・指導を行ったのは先ほど28件と申し上げました。差引きしますと11件になりますけれども、これらの11件につきましては指導できていないというようなことにはなりますが、これらの物件につきましては、相続放棄などで相続人が不存在なものや、法人の倒産により、いわゆる指導を行う相手方が事実上いない、そういったものでございまして、この差になってございます。

### ○須貝委員

そうすると、所有者が分からないのは11件という理解でいいですか。

### ○（建設）木村主幹

所有者が分からないのは11件かということなのですが、先ほども少しお話しさせていただきましたが、所有者は登記簿上は分かっているのですが、倒産して、倒産した会社に指導はできません。もしくは登記簿上は所有者は残っているのだけれども、その相続人が皆放棄したような形であれば、指導する相手方がいないというようなそういった意味合いで申し上げさせていただきました。

### ○須貝委員

それでは、まず特定空家等に関してなのですが、特定空家等を現在小樽市はどのように選定して、決定しているのか、お聞かせください。

○（建設）木村主幹

特定空家等の認定に至るプロセスということでございますけれども、空き家実態調査というものを本市独自で行っておりまして、この調査で危険と判定されたものの中から、建物の危険度が高いと考えられ、かつ周辺の建築物や通行人等に対し悪影響をもたらすおそれがあるものを絞り込んだ上で、私どもの建設部の管理職で組織いたします小樽市特定空家等認定審査委員会に図り、選定を行うというような流れになってございます。

○須貝委員

認定委員会でやると。

もちろん絞り込む段階で、建築指導課で建物の立入検査をしたり、現認をしていると思うのですが、それについてはされていますよね。

○（建設）木村主幹

もちろん選定の段階で危険な空き家、そして順々に絞り込んでいくのですが、その段階で当然現地も確認して、調査を行ってございます。

○須貝委員

委員会のメンバーは、全員、特定空家等の候補の物件の状態は分かっているという理解でよろしいですか。それとも、上がってきたものを書面だけで認定したり、不認定にしたりしているということでしょうか。

○（建設）木村主幹

認定審査委員会でどのような資料を提出の上、協議を行っているのかということでございますけれども、基本的には、私ども空き家対策担当で一定の物件を絞り込んだ上で、もちろん写真でこれまでの指導経過ですとか、周辺に与える影響などを物件に対して説明して、認定になるかどうかということをお話しさせていただいておりますが、それ以外の物件について協議を行っているというような状況はございません。

○須貝委員

しつこいようですが、特定空家等が今39件、実際にはかなり多くの空き家があって、不全の物件がかなりあると思うのですが、その中の39件が多いのか、少ないのかといったときに、私は書類審査、写真で説明をしているとはいえ、緊迫感が伝わらないのではないかと考えているのです。この後にお話ししなければならない、今回の事故は、まさしくそういった物件から派生したおそれが高いなと思って、一つ問題提起をさせていただきたいと思えます。

それでは、行政代執行に対しては、まだここまでゼロなのですが、行政代執行、略式もそうですが、これをするための要件があると思うのですが、これについてお聞かせください。

○（建設）木村主幹

行政代執行で定める三つの要件でございますけれども、これは行政代執行法の第2条に規定がされてございますが、義務者がこれを履行しない場合、他の手段によってその履行を確保することが困難である場合、最後、不履行を放置することが著しく公益に反すると認められる場合につきまして、行政代執行ができるというふうになってございます。

○須貝委員

その三つの要件なのですが、今小樽市が認定している39件は、このいずれにもはまる危険な物件はないのでしょうか。

○（建設）木村主幹

先ほども御答弁させていただきましたけれども、本市では、勧告以降の措置は行っていないということになりますので、指導・助言によって所有者に指導を促しているというような状況でございます。

○須貝委員

いろいろ調べると、自治体によってかなり行政代執行をやる判断が違うというようなことを書かれていまして、たまたま一番、行政代執行をする自治体、多い自治体が北海道になっているのです。北海道が全国の中で一番行政代執行をする率が高いというのが全国のランキングで出ているのですけれども、こら辺については御承知いただいていると思うのですが、いかがですか。

○（建設）木村主幹

行政代執行の詳しい件数につきましては、承知してございませんけれども、北海道でも旭川市ですとか、そういった都市でもやられているのは承知してございます。

○須貝委員

それでは、空き家の危険度の分類といたしますか、特定空家等の手前ですけれども、空き家には小樽市の基準で分類があると思うのですが、どのような分類になっていますか。

○（建設）木村主幹

危険度区分ということでございますけれども、私ども、令和2年度に本市で独自に空家実態調査を行っておりますが、三つの区分にしております、その三つといいますのは、良好、準不全、不全ということでなっております。

○須貝委員

それでは、不全なのですけれども、現在何件と捉えられていますか。

○（建設）木村主幹

不全の件数につきましては、409件でございます。

○須貝委員

409件は非常に多いですね。

特定空家等の認定が39件、認定に至るまで絞り込んで、書類で写真を見て説明を受けてということで、こら辺、やはり次の大きな事故になる可能性の予備軍がある物件が結構あるのかと思っています。

少し変えますけれども、空き家の中で火災を起こした物件はどれぐらいあるか、お分かりになりますか。

○（建設）木村主幹

火災を起こした物件の件数でございますけれども、直近の3年間ということで御報告をさせていただきますが、令和元年度ゼロ件、2年度ゼロ件、3年度1件ということでございます。

○須貝委員

それでは、令和3年度の1件は、これは特定空家等のものですか、それとも特定空家等に新たに認定しましたか。

○（建設）木村主幹

この1件につきましては、消防からは漏電火災だというふうに聞いてございますが、特に外観上は倒壊するようなそういった建物ではなくてというふうに聞いてございますので、特定空家等とか、そういったものには認定してございません。

○須貝委員

そういう話なのですが、まさしく今回の長橋の事例も数年前にやはり火災があった。火災があった後に、周りにお住まいの方々から、家の処理とか材木やトタンが飛ばないように飛散防止の策を取ってくれないかという依頼があったと私は聞いてはいるのですけれども、こら辺、今の1件もそうですが、火災があった、建物外観が正常だったのでそのままにしたというのであれば、また同じことが起きるのではないかと私は思うのですけれども、先ほど言った飛散防止の依頼があったことに対して、市としてはどのように捉えて、どのような対応をしたのか、お聞かせいただけますか。

○（建設）木村主幹

今お話のありました長橋の空き家の相談に対して市が対応策を講じなかった理由につきましては、2年前、近隣の方から相談がありましたけれども、その際には、所有者へ対応を促していくために、登記簿上の所在地への訪問や文書送付などで所有者へ対応を促してまいりましたが、直接お話することはできませんでした。

市としての対応につきましても、今回のような台風という自然災害を考慮した中で、緊急的な措置を行うことは現実的には難しいことから、市としての措置は行っておりませんでした。

○須貝委員

というところで、ほかにもこういうケースがないかどうかが一番。これを教訓にして、今後いろいろなことを考えていかなければならないと思うのですけれども、それでは、以上を踏まえてということなのですが、まず特定空家等に対して所有者のいる場合と不明な場合、不全物件に対して、さらには近隣からの要望があった場合について、今後、市としてはどのような対策を取るのか、考えているのかというのをお答えいただけますか。

○（建設）木村主幹

空き家が特定空家等かどうか、または近隣からの要望があった際の対応ということでございますけれども、私どももいたしましたは、空き家に起因して、近隣の住環境に悪影響を及ぼしているものにつきましては、まずはその所有者へ改善を促すこと、ここが基本なのかというふうに考えております。まずはこの部分に力を注いでいきたいというふうに考えております。

その上で、所有者の改善状況や近隣の方々への悪影響の度合いなどを総合的に判断して、より強い措置への移行や、併せて急激な状況の変化への対応などもできるよう、市として必要な措置を実施してまいりたいと考えております。

特に先ほど所有者不明というのもありましたけれども、所有者が不明の場合につきましては、対応する方がおりません。けれども、空き家はどんどん悪くなっていくと、そういった状況にもなりますので、市としても一定程度手を加える場合もあるというふうに考えておりますので、その辺りは、最初にも言いましたけれども、近隣の方々の安心・安全を第一として考えまして、必要な対策を講じてまいりたいと考えております。

○須貝委員

今お答えいただきましたけれども、今回のケースもそうなのですが、所有者がいる方にはもちろん、そういう改善を促すことはできるのですけれども、所有者が不明であったり、登記簿上はこうだけど連絡してもつかないのだ、こういうケースが結構今あるのです。これらに関してはどうにかしないと、やはり周りにお住まいの方々が被害を被るのです。課長も御覧いただいたと思いますけれども、今回の被害は尋常ではないですね、壁に穴は空いているは、屋根に穴は空いている、ガレージの穴も空いているし、台風が来る前に屋根の雨漏りを心配されてとか、あとそのほかにも何軒かありましたよね。

こういうようなケースを生じさせてはならないと私は思うのですけれども、ぜひそのところを、所有者がいない場合、今、いろいろな制度があります。これもなかなかハードルが高いのかもしれないですけれども、こちら辺りを少し柔軟に活用できるようなことも部内で検討いただきたいと思います。特に私は特定空家等の認定方法、委員会というふうなお話ありましたけれども、ここについても、もう少し検討の余地があるのかと思っております。

最後に部長、コメントをいただければと思います。

○建設部長

今の空き家の件について、いろいろとお話があったかと思いますが、確かに原則論として言えば、空き家の管理というのはやはり所有者がやるのだということは大原則だと思っております。

ただ、なかなか、今、委員がおっしゃったとおり、所有者が分からないですとか、連絡がつきづらいといったことも最近非常に多いわけではございますけれども、まず、我々としては、不明者はなかなか見つけられないですが、

引き続き所有者の特定をしたいということと、相続もいろいろありますけれども。

ただ、連絡がつかない場合、そのまま危険な状態に放っておくというわけにはいかないもので、やはり市としてもどこまで対応ができるのか、全てに対応は難しいと思っていますけれども、取りあえず周りに影響のないような応急措置も含めて、検討していきたいということで考えております。

また、特定空家等の認定方法ですけれども、現実的には現在、認定委員会においては、書類ですとか、事務局から説明を受けて、その認定の判断をしているわけですが、これについても現地をなるべく確認をして、逼迫した状態などを把握しながら認定に努めていきたいということで考えております。

#### ○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

#### ○委員長

共産党に移します。

---

#### ○小貫委員

##### ◎水道料金等徴収業務委託の更新について

報告を聞いて、水道局の業務委託の関係で一つだけ確認させていただきたいのですが、市内に本社を有する業者を1者以上含む共同企業体であるということが参加資格だということなのですが、これは原則として、市内だけの共同企業体でやるという考えはまだないということでしょうか。

#### ○(水道)業務課長

ただいま御質問のございました共同企業体なのですけれども、まだ水道局の中では業者の選定、審査委員会が開催されておりませんので、参加資格要件についてはまだ確定はしておりません。

ただ、他都市の状況などを見ますと、参加要件に以前お話のあった本市の例は、資格のないセキュリティマネジメントシステムといった参加要件があったものですから、そういったもので、なかなか市内の業者が参加できないというようなお話もございましたので、その辺につきましても他都市の状況に鑑みて、参加要件に入れない方向でいくと、市内の業者の企業体ということも可能というふうには考えられるのですけれども、ただ一方で、徴収業務を他都市で受託している実績があるというところも重要なところになってくると思いますので、その辺についても、今後、選定委員会の中で検討してまいりたいというふうに考えております。

#### ○小貫委員

今後を見守りたいと思いますけれども、それでは次の質問に行きます。

##### ◎南小樽駅バリアフリー化の完成について

まず、今、報告のあった南小樽駅のバリアフリー化の問題です。

ようやくエレベーターが設置されました。私が初当選の1期目のとき、平成で言えば23年の第2回定例会で一般質問しましたけれども、そのときからもう11年が経過しました。

改めて、平成23年第2回定例会の私の一般質問に対して、当時の答弁はどんな感じだったのか、紹介していただけますか。

#### ○(建設)新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

平成23年第2回定例会の小貫議員の一般質問です。まず、小貫議員から、南小樽駅へのエスカレーター、エレベーターの設置について、市として真剣にJR北海道と交渉すべきという問いに対しまして、当時の市長答弁としましては、新市立病院の建設により、南小樽駅の利用者も増加することが予想されることから、今後、エスカレータ

一等の設置についてどのような計画をお持ちなのか、ＪＲ北海道の考えを伺いたいと考えておりますと答弁しております。

**○小貫委員**

当時はやはり、そういったバリアフリー化というのはＪＲ、鉄道事業者が行うものだという認識の下での市長の答弁だったと記憶しています。

私は、この問題というのは平成24年にも取り上げましたけれども、そして、また平成25年第2回定例会でも質問しました。平成25年第2回定例会のときは、どんなやり取りだったのか、紹介していただけますか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹**

平成25年第2回定例会、小貫議員の一般質問でのやり取りの中で、南小樽駅のバリアフリー化に向けた市の動きについての部分かと思えます。

まず、小貫議員から、国土交通省では、バリアフリー基本構想作成に関するガイドブックを発行し、基本構想作成を進めています。小樽市も、基本構想を作成し、南小樽地域のバリアフリー化を促進していくべきです。市長の見解をお答えくださいという御質問と、もう一つが、バリアフリー化の決め手として、実現に向けた小樽市の強い姿勢が不可欠です。ですから、市長自らがＪＲ北海道を訪問し、南小樽駅のバリアフリー化について積極的に交渉していただきたいと思いますが、見解を聞かせてくださいという御質問がございました。

市長答弁といたしましては、市も基本構想を作成し、南小樽地域のバリアフリー化を促進すべきとのことについてであります。南小樽駅については、ＪＲ北海道がまだ具体的な検討を行っていない段階であることから、現時点では基本構想を作成する予定はございません。今後、ＪＲ北海道から具体的な計画等が示された段階で、基本構想の必要性も含め、適切に判断していきたいと考えております。

そして、ＪＲ北海道への訪問については、南小樽駅のバリアフリー化について継続して協議や情報収集をしていく中で、計画の概略が示されるなどの時期を見てお願いしていきたいと考えておりますと答弁しております。

**○小貫委員**

このときもまだ、なかなか小樽市主体というふうにはなっていかなかったのですけれども、その経過がただあって、平成27年第1回定例会、当時の中松元市長が結果的に最後になったときの議会ですけれども、そのときの当時の中松市長の答弁を紹介してください。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹**

平成27年第1回定例会の小貫議員の一般質問です。

まず、小貫議員から、市長が次期市長選挙における公約として、南小樽駅のバリアフリー化を位置づける予定はないかという御質問がございまして、市長からは、南小樽駅を含めたＪＲ駅舎のバリアフリー化につきましては、2月上旬にＪＲ北海道本社に出向き、直接要請を行ってまいりました。ＪＲ北海道とは今後、バリアフリー化の実現に向けて、より具体的な協議を行っていくことを確認してきたところでありますと御答弁しております。

**○小貫委員**

そうして中松元市長にいろいろと動いてもらって、結果的に前に私は進んでいったと思うのですけれども、森井前市長が自分の実績のように言うときもありましたけれども、実際はその前の段階で道筋をつくっていただいていたと考えておりますが、その後、具体的にどのように南小樽駅のバリアフリー化が進んでいったのか、説明をお願いします。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹**

南小樽駅のバリアフリー化に向けては、南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想の策定に向けて、まず動きがございました。そのために協議会を設立しまして、平成28年7月に第1回のバリアフリー基本構想協議会が開催されております。

以降、3回の協議会を行っておりますが、その間には、現地調査やアンケートなどを行っておりまして、3回目の協議会終了後、平成29年3月に南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想が策定されております。

その後、1年少し経過した後に、平成30年6月、JR北海道による設計着手が始まりまして、二度の工事期間の延長を経まして、令和4年9月バリアフリー化駅舎が完成して、使用開始になったということになっております。

#### ○小貫委員

延期も含めながらようやく完成したという経過を今、改めて説明していただきましたけれども、そこで今あった基本構想の関係です。基本構想に定めた事項で、実施した項目とこれからの項目についてはどのようになっているのか、説明してください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

基本構想でまず実施した項目についてです。

特定事業として位置づけられたもののうち公共交通特定事業といたしまして、今回報告いたしました駅舎に関するバリアフリー化が実施されております。さらに、道路特定事業のうち歩道の幅員確保や、歩道の勾配舗装の部分、誘導ブロックの設置・補修、道路の照明、こういったものも実施されております。

そしてもう一つが、交通安全特定事業として、歩行者用信号における適切な青信号時間の確保も実施されております。

あとは、その他の事業ということで位置づけられているものの中では、駅前広場と駅舎の段差解消などが実施されております。

そして、まだ実施されていない項目については、道路特定事業のうち小樽市立病院と小樽市立病院の駐車場をつなぐ横断歩道の部分の横断勾配の傾きが解消されておられません。

そして、特定事業ではありませんが、駅前広場と住吉線との段差解消についてもまだ解消されておられません。

#### ○小貫委員

先ほどの報告でも、駅前広場のバリアフリー化の関係は協議を進めていくというような報告もありましたけれども、あそこは本当にせっかくエレベーターができて、車椅子の方が駅前広場に出てきても、そこからの移動が困難な状況になっています。駅前広場のバリアフリー化の今後について、もう少し詳しくお聞かせください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

先ほどの報告とほぼ同じような内容にはなってしまうのですが、地形的な要因もございまして、駅舎の大幅な改修がない限り、抜本的な解消というのは難しいと思っております。

ただ、高齢者の方、障害をお持ちの方、特に車椅子をお持ちの方などがより円滑に住吉線に出ていけるようなルートの設定について、これから関係機関と協議をしていきたいと考えております。

#### ○小貫委員

それと、進行管理の問題なのですが、これは私は何度か質問でも取り上げてきましたが、基本構想についての進行管理、今特定事業があらかた終わったのですが、今後どういう形で進行管理をしていく予定なのか、お聞かせください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

進行管理の部分ですが、以前小貫議員からは、何か進行管理する協議会のようなものを立ち上げてというような御質問があったかと思えます。

ただ、現時点において、あらかたの部分といいますか大きな部分は、一定程度バリアフリーで解消されていると思いますので、今後足りていない部分については、随時建設部をはじめ事業の主体となる部分で検討していくことになるかと思えます。



○小貫委員

ただ、まだ関係機関との協議というのがいろいろと必要な部分も出てくると思いますし、基本構想のところでは、基本構想で位置づけた特定事業計画が終了した後であっても、社会情勢やニーズの変化に応じて、基本構想の見直しや改善を行うなど、P D C Aサイクルを活用したスパイラルアップの仕組みづくりが重要ですよということも書いてあるので、それが庁内だけで済ませるとい形にするのか、その辺は実際の進捗状況を踏まえて柔軟でいいと思うのですけれども、ニーズの変化というのが出てくると思いますので、基本構想がある一定の役割を果たしてきたとはいえ、今後、再度常に検証する機会を設けてほしいと思います。

続いて、実際の事業費との関係ですけれども、報道で事業費7億6,000万円ということで、市の負担が2億1,000万円ということだったのですが、当初の事業費の予定が4億2,600万円でしたので、市の負担は当初の予定からどのように変わったのか、説明していただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

当初の市の負担予定は4億2,600万円の3分の1に当たる1億4,200万円程度でした。その後の工事費の増額によって、2億1,000万円までなりました。

ただ、当初J R北海道でもらう国からの交付金が、全て国・市・J R 3分の1ずつという補助金だったのですけれども、J R北海道がその後補助金を調べて、いろいろ振り替えていった結果、国が半分を持って、残りの半分を市とJ R北海道が持つ、要するに市が4分の1の負担で済むような補助金も部分的に加わったため、全体の事業費の増加率に比べて、市の負担率というのは大きくならなかったものと考えております。

○小貫委員

◎小樽築港駅のバス停の問題について

次に、小樽築港駅のバス停の問題についてです。

以前の説明では、2月以降に第2回協議会を開くという予定だったのですが、その報告について、どのようになっているのか、お願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

小樽築港駅前のバス停につきましては、現在、既存バス停を存置するとともに、市営若竹住宅3号棟前周辺に新バス停を設置する方向で、調査などを行いながら、関係機関と協議を行っている最中であります。

○小貫委員

第2回協議会はどうなったのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

第2回協議会は、第1回以降進展がないものですから、開催はしてございません。

○小貫委員

今、調査してきたということなのですが、どのような調査を実施してきたのか、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

まず一番大きなものとしては、小樽築港駅前の交差点部分に係る交通量調査、あと歩道橋の利用者数ですとか、小樽方面に小樽行く築港駅前バス停の利用者の移動の動向などについて調べております。

○小貫委員

以前の説明では、令和5年度以降に工事開始という説明だったのですけれども、駅前のバス停にしますよという情報が出てから、現地の人としては相当首を長くして待っているわけであって、できるだけ早く、駅前のバス停と言えるようなバス停の設置を急いでほしいと思うのですが、御答弁をお願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

確かに少し時間がたってしまうているのですが、関係機関との調整という部分に時間がかかっておりまして、今

後もそれを続けていく形になるのですけれども、なるべく早く協議が調うように進めてまいりたいと思います。

○小貫委員

◎トンネル発生土の受入候補地について

次に、新幹線の関係で、主幹から幾つか報告がありましたけれども、まず、新たな発生土の受入候補地の関係から行きます。

張碓地区を候補地とするということなのですからけれども、地元の居住者、漁業者とどの程度合意が進んでいるのか、もしくは説明会の様子とか、その辺の状況を説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

現時点でございますけれども、居住者の方々の御理解は得られているというような状況でございます、あと漁業関係者につきまして、現在説明の最中ということで伺ってございます。

○小貫委員

地元の居住者の理解が大体得られているということなのですからけれども、今後にも関係するのですが、現時点では分かったということで了解していても、実際にトラックが往来することになり、住民として改善を求めるといったことが起きた場合、どのように対応していただくのか、説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

改善を求める、しなければならない事象ということがもし起こった場合、それぞれの事象によって変わってくるケースもあるかと思っておりますけれども、大体の想定といたしますか、考えられる部分としては、道路ですとかのハード施設の改良ですとか、もしくは搬入ルートが分散できないのかというような検討ですとか、稼働中の採石場に向かうダンプの数も含めた全体的な搬入台数の抑制はできないのかとか、もしくは最悪は、居住者の方に一時移転していただくとか、そういったことがいろいろ考えられますけれども、いずれにしても、居住者の方々に極力御迷惑がかからないようなそんな対策を取っていかねばならないということを考えておりますし、機構としてもそういった考えでいるというふうには思っております。

○小貫委員

今あったように、採石場だということなのですが、地権者の数はどのぐらいになるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

地権者の数ということでございますけれども、2地権者ということでございます。

○小貫委員

実際に今置く場所は、採石が終わっている場所だと言うのですけれども、採石場全体となると、採石許可というのはいつぐらいまであるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今、個別の何年というのはメモがないのですけれども、通常は認可を繰り返していくというようなことで聞いてございまして、二つの採石場ということになりますが、それぞれ5年の認可を繰り返しているというか、継続しているというような状況と聞いてございます。

○小貫委員

一般的にですけれども、採石した後の跡利用というのはどのように計画されているものなのか、お答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

一般的ということでございますけれども、特に切土のり面なども含めるとそうですが、防災の観点からということで、緑化というようなことで場所を収めるということをしなければならないというのは決まっているというようなことで伺ってございます。

○小貫委員

防災の観点で、要は災害が起きないようにするということなのですから、特に何か原状復帰のような山に戻すとか、そういう条件があるわけではないということによろしいのですよね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

山を削った部分については、これを元に戻せということではないということなのですから、著しく穴のようになって水がたまってしまうような、少し極端かも分かりませんが、そういった状況については、必要に応じて一定程度埋土をなささいという指導もあると伺っております。

○小貫委員

穴になってしまうと埋めなさいということだと。

今回の場所というのが、たしか平成28年だったと思いますけれども、この採石場に起因して、河川が濁ったということがあって、採石場の方も自らが多分原因だろうということで認めたという話だったのです。今回は河川の汚染の心配というのはどうなのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今回につきましては、当然、重金属の溶質はもちろんですが、濁水関係についても河川に流出しないような対策を取っていくところでございます。

あと具体的に濁水について言いますと、沈砂池の設置ですとか、スクリーンといいますか水をこすような、網ではないのですが、そういったようなものを設置しながら、河川に濁水は流出していかないような対策を取っていくところでございます。

○小貫委員

そうやって機構が言っているという話なのだと思うのです。

それで、搬入土砂量が120万立米と物すごい大きい数ですよ。その半分が対策土になる見込みだということです。

朝里川温泉地域は当初の予定量が45万立米という予定でしたから、そちらよりも多く入ることになるのですけれども、やはり市内全体で発生する掘削土との関係で、受入地が今後さらに必要になるのか、これでもう十分かどうかという状況になるのか、いかがなのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

全体量からいきますと、まだ必要量は不足しているというような状況でございます。

○小貫委員

まだ不足しているということなのですが、それは要対策土と無対策土との関係でいくと、どちらが不足していると考えられるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

この120万立米という新しいところでもし確保されますと、要対策土は基本的には市内で受け入れることができる量ということになりまして、不足している部分は無対策土ということになるかと思っております。

○小貫委員

無対策土なのだということなのですが、心配なのは、小樽市からの無対策土は、盤溪へ運んでいる分があると思うのです。ただ、ここは要対策土でもいいよという地権者だと思うのですよね。

当初の予定は確かに60万立米の要対策土ですよという話になっても、小樽市の無対策土を入れる場所がないのだならば、さらに盤溪で引き受けますよ。その代わりに、小樽市に要対策土を入れられるのだならば、札幌市からの要対策土を受け入れてくれませんか、という話にならないかと思うのですが、この辺はいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まだそういう話は伺っておりませんが、本市といたしましても、今、無対策土の行き先が不足している中で、

札幌市に搬出してございますけれども、基本としては、無対策土も含めて、何とか市内で受け入れていきたいという考えがございますので、現在のところ、本市としては、今、委員のおっしゃったような、要対策土と無対策土のやり取りといったようなことを考えてはございませんし、相談に来た場合には、そうですねというような返答をする考えはございません。

**○小貫委員**

もう少し、一步踏み込んで答弁が来るかと思ったのですが、いや、そんな心配御無用ですと、今後も札幌市の無対策土など一切受け入れるつもりありませんと、そういう考えでよろしいのですか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

今、正式に議会でも表明させていただいている部分といたしましては、市内で確保できないのだから、よその、行政界の土砂については受け付けないということは、はっきりと申し上げておりますけれども、今の段階では、それと同じように、もう一切よそのまちは受け付けないというところまで、市内のオーソライズができていないというところで、私からの答弁ができておりませんが、状況としては、そういう方向に今後はなっていくのかということとは思っております。

**○小貫委員**

何かすっきりしない形なのですが、それで、ここに120万立米もの、要は穴が空いているからそれだけ入ることだと思うのですが、ところが、やはり、なぜ今さら出てきたのかと。あれだけ石切山に搬入していくという声が強かった中で、今時点で手を挙げたのか、そもそも前々から手は挙げていただいていたのだけれども、課題があったのか、その辺はいかがですか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

今、御質問の中でございましたけれども、数年前というか、平成29年だったかと記憶していますが、それぐらいの時期に、一旦この多くの場所と申しますか、地権者から、うちのところはどうかという申出はあったのですけれども、ただ、具体的に言いますと、搬入路の条件ですとか、既存で行われている採石業に影響を全く与えないような形で、当該地に搬入していくですとか、そういったことが難しいような状況がございますので、そういった中で、先ほどもお話がありましたように、課題があったために、ここについては従前から候補地としては挙がらなかったということで機構からは聞いてでございます。

**○小貫委員**

課題があったから候補地として挙がらなかったのだけれども、その課題は解消されたのですか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

今、申したように、こういった新幹線のトンネル掘削がなかなか進まない状況に鑑みていただけたらと思うのですが、地権者の方から碎石事業との調整を図っていただくような御協力がいただけるような、そんな状況に至った、そんな話合いと申しますか、協議がなされたということで、その碎石事業との調整の御協力をいただけるということになったということでございまして、一定の課題整理ができましたので、ここについては候補地として進めていきたいということになったと伺っております。

**○小貫委員**

**◎石狩湾新港西地区海面処分用地への発生土の仮置き等について**

次の報告ですけれども、石狩湾新港のことです。

説明資料がありましたけれども、そこには持ってきた発生土を判定ピットに運搬するということなのですが、この一つの判定ピットには、例えば1日分の発生土を入れていくという考え方なのか、どういう感じなのか説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

判定ピットについてでございます。事前の説明といたしますが、一つの判定ピットが900立米入るようなピットを設置するということがございますけれども、1日当たりの発生量があつて、それを一生懸命、1日分運んでくるのですが、それが約1,800立米ということでございますので、二つのピットが1日分ということで収まるということになっているということでございます。

○小貫委員

そうすると、20の判定ピットをつくると言っていますから、10日分の土が順次入れられていくということよろしいですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

10日分の容量があるということでございますので、そのとおりでございます。

○小貫委員

その10日間で、要対策土については直ちに手稲山口に持っていき、搬出するのだと。そして、無対策土は仮置きなのだということなのですが、これはやはり、無対策土もさっさと運び出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・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、要対策土の搬出先でございますが、これについては、手稲山口ということで、一定程度、距離はありますけれども、石狩湾新港から海岸沿いを真横に行つてというような位置関係でございます。

無対策土は、盤溪に搬出するというので、距離の違いもあるというようなことがございまして、これについては、なかなか1日当たりの運べる量が少ないというような部分もあつて、一時堆積をしていかなければならないという状況にあるのだと伺つてございます。

○小貫委員

でも、石狩湾新港のあの土地は、海面処分用地ですから、あそこに長い間、目的外の物を置くことは、本来、目的外使用なのです。だから、やはり置くべきではないし、それだったら、要対策土のダンプを減らして無対策土をダンプで持っていけばいいだけの話だと思うし、工事そのものを止めればいいという話だと思うのですが、そうしたら、この仮置きヤードには、どの程度置いておくものなのか説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、仮置きヤードに札幌工区から搬入が始まるのが、今のところ、うまくいけばですけども、令和5年の下期ということで、12月ぐらいになるのではないのかということでございます。少し押しなべて言いますと、1か月当たりで大体3.8万立米が運び込まれてくると。ただ、搬出の際は、1か月当たり1.6万立米ぐらいしか持っていけないため、1か月当たり2.2万立米が運び切れずに堆積されることになっていくのですけれども、これがどんどんたまっていくような感じで、令和8年度ぐらいまで搬入がずっと続いていきますので、その辺で堆積のピークが55万立米ということになって、それ以降も、1.6万立米を搬出していくわけなのですが、それが終わるのが令和11年後半だということで、その期間の中で仮置きが行われるということで伺つてございます。

○小貫委員

◎北海道新幹線札幌トンネル「銭函工区」発生土（無対策土）の受入地について

次に、6番目の報告の関係です。これは1点だけお聞きしたいと思います。

協定を結ぶのだという話ですけども、この協定の内容について、どのようになる予定なのか説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

協定の内容でございますけれども、大きく言いますと搬入する場所、運ぶ土については無対策土に限るという約束、予定量として3万何がし立米ですよというところ、それと、いつまで搬入するという期間、そういったことが

記載された協定書ということになります。

○小貫委員

それで、結局、今、受入れが可能になっている受入候補地は、これで何か所になったのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

決定している受入地につきましては、これを含めまして3か所ということでございます。

○小貫委員

◎並行在来線の検討状況について

次に、並行在来線の検討状況についてということで、バス方式とすることを確認したということなのですが、JR函館本線の廃線手続は、どの程度進んでいるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

鉄道の廃線手続というのは進んでおりません。といいますのは、この廃線の手続としましては、鉄道事業者が鉄道事業法に基づき、廃止の1年前までに国土交通大臣に鉄道事業の廃止届を出すというものであると承知しておりまして、沿線自治体ですとか並行在来線対策協議会が手続の主体になるものではないというふうに認識しております。

○小貫委員

そうですね、まだ進んでいないというか。

それで、バスにするということなのですが、バスの本数というのは、JRの本数の分も維持されるものなのかどうかお答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

これは、区間を区切って、余市—小樽間のバスの本数という形でお答えをさせていただきますと、バス転換後、このバスの運行本数がどうなるかというのは未定なのですが、鉄道利用者がバスに移ってきて、バス利用者が増加すると考えられますので、今の本数は維持される可能性が高いと思っております。

むしろ、通勤通学時間帯は輸送力不足になる可能性が高いということで、増便を検討することになるものと考えております。

○小貫委員

今の答弁であった、今の本数は維持されるというのは、今の路線バスの本数は維持されるという意味でいいのですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

はい、その意図でお答えしております。

○小貫委員

ただ、聞いたのは、今のJR分、16.5往復の分が確保されるのですかという意味合いで聞いたので、そこにかみ合ってお答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

JR分というのが、今、余市—小樽間でいけば1日16.5往復となっておりますけれども、この本数がそのまま現状のバスの本数に上乘せされるのかといいますと、多分そうはならなくて、現状のバスの容量にある程度余力がありますので、幾らかはそこに吸収されて、増便というのは、今のJRの本数よりももう少し少ない本数になるのではないかというふうに想定しております。

○小貫委員

16往復よりも少なくなるということですが、現状からは増便になるということで、これは何便、増便になる予定なのかお答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

増便される本数も、まだルート、ダイヤ等検討中として、未定でございます。

参考になる数字としましては、昨年12月の後志ブロック会議で転換後のバスの利用者を、現状の鉄道利用者プラス現状のバスの利用者の合計だとして、そして、バスの定員を1台当たり60人という形で単純計算しまして、その結果、通勤通学時間帯のピーク時に4本増便、その前後が逆に余力ありということで、3本減便、差引き1本程度の増便でバスで輸送が可能だというシミュレーションが示されております。

なお、現状、鉄道しかない塩谷駅の周辺地域が、今、バスがゼロという形になりますので、ここについては、今のJR並みの本数の確保を目指していきたい、つまりゼロから16.5往復程度というのを目指していきたいというふうに考えております。

○小貫委員

塩谷はJR並みを確保していきたいということなのですが、後志ブロックで出された資料は、私は相当いいかげんだと思っていますので、それで満足してはいけないだろうということは言っておきます。

最上ルートの場合の利用想定は、今、何人ぐらいで見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

協議会として正式な想定というのはまだしていないのですが、今ある情報から推測しますと、最上ルート案沿いに、市内六つの高校がございます。この六つの高校に、現在、余市町から大体200人の生徒が通学しているというふうに聞いております。

この200人のうち、全部ではないにしても、大半がこの最上ルートを利用して、さらにこのほかに通勤ですとか南小樽、小樽築港方面への通院の利用、こういったものも幾らかあるというふうに考えると、合わせて1日200人程度、このぐらいの規模の利用が想定されるところであります。

○小貫委員

ちなみにその1日に200人を運ぶということになると、何便必要になってくる計算になるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

単純にいけますと、4台程度、4便程度という形になるかと思います。

○小貫委員

それで、結局、この間の議論でバスのほうが自治体負担が少ないのだということで、バス転換を選択というふうにしたのですが、今聞いてみると、ルートも未定だし、バスの本数も未定なのだということで、やはり詳細がこんなに決まらないのに、さらにこの自治体負担が想定より増えないという担保は、現時点であるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

担保というものはございません。その自治体負担もそのルートとダイヤ次第という部分はありますけれども、利便性を確保しつつ、自治体にとって過度な負担とならないように、これから努力してまいりたいと考えております。

○小貫委員

それと、先ほどの説明の中で、このバスルートの今後のスケジュールで、バスルートの検討の関係で、一定程度、熟度が高まった段階で、住民説明会を開催するというお話がありましたけれども、この一定程度、熟度が高まった段階とは、どういう段階なのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

並行在来線対策協議会の中で住民にお示しできるものになったという段階を想定しております。

○小貫委員

やはりもう一つは、今のこのバス転換の中で、これが国の制度も含めてどう転ぶか分からないので、やはり鉄道施設については、今すぐ何か手をつけるとか、そういうことはしないほうがいいと、残しておいたほうがいいと思

うのですが、これについてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

鉄道施設に手をつけるというのが、すぐに例えば譲渡を受けたりとか、何か整備したりとか、そういった段階にはまだいかないと思うのですけれども、こういった鉄道施設の跡利用、活用の問題も検討に時間がかかることだと思いますので、まずはそのバスルートやダイヤの検討、こういったものと並行して情報収集ですとか検討、こういったものは進めていきたいと考えております。

○小貫委員

やはりバス転換の話で進めてきているわけですが、私たちが、従来言ってきたとおり、やはり鉄道は存続すべきだし、先ほど対策土の関係でも、運び先がないからどんどんたまっていくのだということだったので、こんなことだったら、いっそのこと、札幌延伸を止めたほうがいいと私たちは思っております。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3時31分

再開 午後 3時45分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

公明党に移します。

○千葉委員

◎並行在来線について

それでは、初めに、並行在来線に関連したバスルートについてお伺いをしたいと思います。

先ほど第14回ブロック会議の内容についても報告がありました。この中のバス運行に向けた検討状況にあるバスルート等の設定に向け、利用実態を把握するとともに、運行経費や車両購入費等の試算に必要なデータを収集するため、現在、長万部一小樽間のJR各駅で乗降人員調査を実施しているということです。

この結果は現在集計分析中とありますけれども、これは、いつ頃まとまるのかについてお聞かせ願えますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この調査結果については、次の後志ブロック会議で示されるというふうに考えています。

次のブロック会議の開催時期なのですけれども、まだ示されてはおりませんが、10月から11月ぐらいには開催されるものと想定しています。

○千葉委員

ということは、まだ少し詳細等はこちらに伝わってきていないということなのかというふうに思います。

今回は四つのルートを示されましたけれども、この乗降客数ですとか、先ほども少しお話ありましたが、通勤通学の利用目的や時間帯によって大きく違ってくると思うのですけれども、この4ルートを組み合わせたルートを確認するという、そのような考えもあるということよろしいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

四つのルートが全て実現するかどうかは、まだ分かりませんが、複数組み合わせるということでは考えております。例えば塩谷駅の周辺地域では最上、南小樽、小樽築港方面への通学ですとか通院、こちらについては



最上ルートで、長橋の方面ですとか市内中心部への移動については塩谷線の延伸で対応するといったようなことを考えております。

○千葉委員

この四つのルート案について、今回参画していたバス事業者からの意見などはなかったのか、あればその内容についてもお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

区間別検討会でのバス事業者からは、意見はございました。意見の主なものなのですけれども、余市一小樽間に関して言えば、例えば各駅前へのバス乗り入れが可能かどうか、蘭島駅については道が狭くて、乗り入れは物理的に困難であるですとか、塩谷駅前には転回場の確保が必要であるなど。そして、ルートに関しては、最上ルートは朝の高校生の通学利用は当然見込めると思うのですけれども、帰りは高校生は小樽駅周辺に立ち寄りたりとか、そういったことも想定されるので、利用が減るのではないかというような意見ですとか、最上トンネルの手前は急カーブがありますので、ここを路線とするのは少し難しいのではないのかとか、そういったような御意見がありました。

塩谷線延伸のルート案につきましては、塩谷駅近くに転回場が確保できるのであれば、実現の可能性は高いのではないかという御意見を伺っております。

○千葉委員

いろいろ御意見が出たようなのですけれども、この利用実態調査結果については、経費等の試算などをするために行ったようでも、実際に今、いろいろと御意見があって、バス事業者は民間事業者ですので、自社での運行の可否の判断というのは、そういう資産状況、こういうものも材料にするのかどうか、その辺についてはどのように聞いているのかお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

実際、バス事業者が何を判断材料とするのかというのは明確に伺っておりませんが、恐らく協議会が今回やる試算も参考にはするのではないかと考えられますが、そのみではなくて、自社での検討も、当然行うだろうというふうに考えております。

○千葉委員

今定例会でも、現在廃線したところの、バスに転換した、そういう路線については、会社自体が撤退するという路線もあって、そのところを非常に懸念しておりますので、そのようにならないためにも、行政としても努力していただきたいと思っています。

それで、次に、関連して、8月23日に行われた迫市長の報道インタビューの内容を見たのですけれども、長万部一小樽間のバス転換について、市長は来年度、塩谷地区でコミュニティバスを運行する実証実験を行う方針を出されたと見ました。来年度、この実証実験を行うということで進んでいると理解していいのか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらの実証実験に関してなのですが、代替バスについては、まずは民間の路線バスで賄うということを中心に考えていきますので、必ずしもコミュニティバスの運行というのが前提ではないのですが、地域住民の方に新たなバスルート案の体験の機会、こういったものは設けたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

今、お話を伺ったのですが、どうしても報道だけを見ると、市長がお話ししていた内容では、JR塩谷駅周辺地域住民にとってJRが利用できなくなるということを考えると、バスを利用するには国道沿いまで出なければならず、地域住民の利便性を確保するために実証実験を行うことを意思として示したのかと私自身は受け止めました。

この実証実験ルートというのは、要は今回、バスルートを示されましたけれども、今の話だと、それ以外のルー

トも実証実験でやるということも考えているという理解でよろしいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

委員のおっしゃるとおり、まずは塩谷駅から国道に出るようなルートもルート案の体験の中に含めたいと思っています。これは今の案では、塩谷線の延伸によって、ある程度対応できるだろうというところがありますので、コミュニティバスに限らず、代替バスのルートを体験してもらおうというふうに考えております。

この塩谷駅から国道に出るもののほかにも、最上線、この新たなルート案も体験していただくというふうには考えております。

○千葉委員

ということは、コミュニティバスの実証実験というよりは、地域住民の体験バスの運行というような押さえになってくるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

具体的な中身の検討は、これからとなりますので、まだ流動的といいますか、変わる可能性はあるのですが、今のところは、地域の方と代替バスの議論を深める上で、新たなルートを体験していただくというのが有効だろうというふうに考えております。

○千葉委員

報道でコミュニティバスというのが前面に出たので、地域住民の方ももしかしたら民間事業者以外にこういうバスも走らせていただけるのかとか、そういうふうに少し期待を持った方もいたようです。

実際に本市で単独で実証実験のバスを走らせるということになると、バスですとか人員の確保など運行経費がかかってくるとは思いますけれども、これはどのくらいかかってくると見込んでいるのか、また、それに対しての国の補助メニューなどはあるのか、それについてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

実験にかかる経費という形でお答えさせていただきます。まだこの経費についても今後の検討になるのですけれども、今のところ、あまり大きな予算額を要するような、あまり大がかりなものというのとは考えておりませんで、例えば貸切バスを借りて、それで新しいルートを運行するですとか、そういった形を今のところ考えております。

補助メニューについても中身次第かと思っておりますので、まだ調べてはいないのですけれども、もし内容がおおむね決まりまして、その後、使えるメニューがないかどうか、そういったものは探していきたいと考えております。

○千葉委員

報道と市長の思いとで、実際には若干ずれがあったのかと、市長自身は、今、御答弁があったような実証実験的なところで体験などをしてもらいたい、そういう思いで言ったのかと思いました。私自身は、この駅周辺でのコミュニティバスの実証実験を通して、市としてもコミュニティバスを走らせるという考えはあるのかどうかというふうに、最後、お聞きをしたかったですけれども、これは実証実験というよりは体験を、バスを走らせて地域住民の意見を聞いて、そういうこともあり得るというふうに思っただけでよろしいのか、それについて、最後、お聞きをしたいと思えます。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

少し遡りまして、コミュニティバスが出てきた経緯なのですが、今年4月に並行在来線関係の住民説明会があり、その中で複数の方からコミュニティバス関係の意見が出たということもありまして、今後そういった需要も高まっていくのではないかとというのが、まず、ありました。それで、まずは実証実験を行おうかということも考えておりました。実際、そういう話が内部でも出ておりました。

その後、塩谷線の延伸ルートがどうやら実現性が結構高そうだとということになりまして、そうすると、コミュニティバスでカバーしようとしたところが塩谷線の延伸で賄えることとなりますので、それであれば、まず民間の路

線バスを優先で考えようというのが基本となります。

ただ、まだ民間の路線バスで賄えると決まったわけではありませんので、もしそれで、民間路線バスで不足するような部分があれば、コミュニティバスというのも、可能性としてはなくはないのかというふうに考えてございます。

○千葉委員

◎市営住宅について

次に、市営住宅について何点かお伺いをしていきたいと思えます。

現在の市営住宅の入居率はどのくらいになっているのか、直近で分かる数字があれば、お示し願いたいと思えます。

○（建設）藤田主幹

直近における市営住宅の入居率は、今年の8月19日現在の数値になりますが、73%となっております。

○千葉委員

今、全体の入居率をお伺いしましたので、全体の平均的なものになるのかと思えますけれども、この平均の割合より低い状況にある市営住宅はどのくらい棟数があるのか、また、主な住宅名と入居率についてもお示し願いたいと思えます。

○（建設）藤田主幹

入居率が平均よりも低い主な住宅といたしましては、名前を挙げますと、桂岡住宅が入居率10.2%、オタモイC住宅が入居率16.7%、塩谷C住宅が入居率25.9%となっており、ほか43棟が平均の73%よりも入居率が下回っている状況でございます。

○千葉委員

この入居率が低い理由はいろいろあると思えますけれども、それについても説明をしていただけますでしょうか。

○（建設）藤田主幹

入居率の低い市営住宅の特徴といたしましては、周囲に利便性施設が少ないこと、古い住宅であること、また、エレベーターがついていないことで、特に高層階の空き住宅が多い。これにより、入居率が低いということが挙げられます。

○千葉委員

小樽市内は高齢化も進んでいるので、やはり高齢者にとってエレベーターがないですとか、高層階は非常に選びにくいのかと思っています。

この市営住宅の入居率が上がることによって、行政的なメリットはどういうものなのか。また、上げるための取組について、現在まで行ってきたことなどについて、お聞かせ願いたいと思えます。

○（建設）藤田主幹

入居率を上げるメリットといたしましては、まず、住宅の使用料が確保できること、こちらが一番大きいことだと思います。また、これが市外からの転入、こういったものが伴えば、人口増が見込まれるということも想定されます。

また、そのための取組といたしましては、特に塩谷・祝津地区におきまして、複数人数で使うための住宅をニーズの多い单身でもお使いできるように制度を変更しております。

○千葉委員

今、塩谷・祝津で結構広い部屋を单身でも使えるというのは、以前お聞きをして、少し効果があったようにもお伺いしているのですが、やはり今後はなかなか建て替えを積極的に行うですとか、エレベーターをどんどんつけていくというわけにはいかないのか、何とか入居率を上げるような取組を進めていかなければいけないかと

思っています。

関連して、この市営住宅の入居者資格について伺っていきたいのですが、小樽市営住宅条例の中で、第15条で、公営住宅入居することができる者ということで記載があります。この一つに、「現に同居し、又は同居しようとする親族（婚姻の届出をしないが事実上婚姻関係と同様の事情にある者その他婚姻の予約者を含む）があること」とあります。この中の「婚姻の届出をしないが事実上婚姻関係と同様の事情にある者」について、入居者資格についてはどのように確認をしているのか、お聞かせ願います。

○（建設）藤田主幹

入居要件にあります未届けの場合の確認方法につきましては、こちらは届出の際、住民票を添付していただくことになっておりまして、そこには未届けの妻という記載があるはずなので、そちらを確認させていただいております。

○千葉委員

それで、その他婚姻の予約者についてはどのように資格を確認するか、これについても同様に説明をお願いしたいと思います。

○（建設）藤田主幹

婚姻の予約者、いわゆる婚約者というふうに考えていただいてもよろしいのかと思うのですが、これにつきましては、市営住宅の申込みの際に、一応、申立書というのを取らせていただいて、一旦、入居については認めさせていただいています。その後、結婚だとか、そういったものの事実確認というのを随時しながら、その後の経過を確認させていただくこととなっております。

○千葉委員

この市営住宅について、多様化するニーズへの対応についても、若干お伺いをしたいのですが、性の多様性について市民の理解を深める事業・活動などは本市も進めておりますし、議会でも主にパートナーシップ制度導入が取り上げられています。

他自治体でも制度導入に向けて議論が交わされて、小樽市でも今までの議論からパートナーシップ制度を導入する検討を進めていると理解しておりますけれども、この制度を導入するに当たっては、国の法律整備には非常に時間がかかるのかと思っております。私としては公的サービスが受けられるようにしていくべきと考えますが、その辺についてはいかがですか。

○（建設）藤田主幹

公的サービスのことにつきましては、今回の本会議でも副市長から答弁もあったと思いますが、今後、本年度中に男女共同参画計画が策定され、来年度にはパートナーシップ条例が提案されるということですので、それに沿った対応を行いたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

この常任委員会で質問できる制度としては、やはり公営住宅入居者資格だと思いますので、このパートナーシップ制度を導入するに当たり、この入居者資格について何が課題になるのか、この辺についてお示し願えますか。

○（建設）藤田主幹

現時点で本市がパートナーシップ制度を導入していないということから、具体的な課題というのはまだ明確にはすることはできませんが、今後導入されるということが一定程度見えておりますので、先進都市等からの情報収集には努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

今、その具体的な課題というのは見えていないというお話なのですが、現在の条例を変更しなければ、法的に女性同士とか男性同士の同性カップルは入居資格を得られないということになるのか、その理由についても説

明をお願いしたいと思います。

○（建設）藤田主幹

条例改正の件につきましては、今後、制定されていきますパートナーシップ条例に左右されるところが大きいかとは思いますが。

本会議でも副市長から答弁があったとおり、制度導入というのが一定程度見えておりますので、その際に、我々の市営住宅条例につきましても整理していきたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

本当にパートナーシップ制度が導入されれば、今、おっしゃったような形で話が整理されて進んでいくのかと思いますけれども、現在の入居者資格にある、「婚姻の届出をしないが事実上婚姻関係と同様の事情にある者」に含まれるという考えについて、このパートナーシップ制度が導入されれば条例を変更しなくてもいいのではないかと思うのですが、その辺の見解についてはいかがですか。

○（建設）藤田主幹

確かに、委員のおっしゃったことも一理あるかとはございますが、やはりパートナーシップ条例の中で、パートナーシップとは何ぞやというものを規定していただく、それにより、我々の条例も改正するのかもしれないかというのが左右されていくのではないかというふうに考えております。

○千葉委員

実際には、法的な男女だけが入居ができるという非常に不公平感というか、本当にいろいろ議論がありますけれども、今までいろいろな形で社会的な不利益を被った方々が、実際にはいると思っています。

実際に、今の入居者資格では入居できないということなのですが、こういう同性カップルについて、入居できるのかどうか、そういう問合せはなかったのかどうか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）藤田主幹

同性の方々のカップルについての問合せにつきましては、我々の知る限り、問合せということもなかったというふうに聞いております。

○千葉委員

もしパートナーシップ制度が導入されて入居ができるようになって、その申込みをして入居をしたとしても、問合せをして、自分たちがいわゆるカミングアウトすることになるということで、それをためらっている方もいるかもしれませんが、それでも、女性同士だと低所得者だったりするので、非常にニーズはあるのかと思っています。

今、なかなか制度がきっちり条例が制定されないと進められないというものも、一定程度、理解はしているのですが、国で2012年4月に、多様化する地域の実情に応じた公営住宅の運用をやすくするために、この公営住宅法の同居親族要件が廃止をされています。小樽市では要件を変更しなかった理由について、お伺いしたいと思います。

○（建設）藤田主幹

国で同居要件が廃止されたにもかかわらず、小樽市ではまだ同居要件が残っている理由につきましては、多分少し古い話なので、はっきり資料が残っているわけではないのですが、当時、他市の状況に鑑みた結果、当然、パートナーシップなど、そういった動きというものもなかった。こういうことから、特に条例改正等の措置を取らなかったものというふうに考えてございます。

○千葉委員

小樽市は高齢者も多いですし、高齢の単身者の方もいらっしゃいますので、そういう方々は低所得者層であるということもあって、小樽市としてはそこまで至らなかった。他自治体も、結構変えていないので、そうかというふうには思います。

ただ、先ほど少しお話をした入居率を上げる取組として、やはり間口を少しずつ広げていくということ、また、社会的な情勢から見ても、やはり私たち自身もそういう性的マイノリティーの方に対しての理解を深めていかななくてはならないと強く思っているところです。

制度導入というのは近々というような印象を受けましたけれども、公営住宅の入居者資格については、先行してやっても、申込みをして当選するかどうか分からない、当選してからも数か月かかるので、入居資格を先行して変更することはできないのか、対応することはできないのかと思っているのですが、その辺についてはいかがですか。

#### ○（建設）藤田主幹

先ほど委員からもおっしゃっていただきましたが、一定程度先が見えてきているという状況下の中で、我々建設部だけで先行して行うということにつきましては、やはりパートナーシップを認めるだとか、そういった部分での問題というのが出てくると思います。このため、全庁的な整理を行った上で、一定程度市役所全体として統一した考えの下に実施していきたいと思っておりますので、何とぞ御理解をお願いしたいと思います。

#### ○千葉委員

理解は示したいと思っておりますけれども、先日、道議会の建設委員会で我が党の中野渡議員の質問に対して、道営住宅の同性カップルの入居機会を確保するということが答弁されました。これを少し聞くと、11月中には各自自治体にそういう通知が行くと伺っていますけれども、同性カップルだけではなく、道営住宅では住宅に困窮する、そういう児童養護施設の退所者ですとか、Uターン、Iターン、Jターンの希望者、外国人なども活用できる対象者として追加するという答弁があったそうです。

小樽市内には道営住宅もありますので、この入居者資格の変更がなされて、市営住宅はその入居者変更はなされていないので、資格要件に違いが出てくるということは、やはりマイノリティーの方に配慮が欠けると本市が見られてしまう可能性があると思っております。

なかなか、先ほど言ったように、全庁的な関連ですとか、内容についてもいろいろこれから整理していかなければいけないと思っておりますけれども、建設部長には責任を持って、先頭に立って、ぜひスピード感を持って進んでいただきたいと思っておりますが、最後にその見解をお伺いしたいと思います。

#### ○建設部長

市営住宅に関わるパートナーシップの関係のお話だったと思っておりますけれども、確かに、近年、性の多様化が高まる中、そういったパートナーシップの市営住宅の入居ということでの話だったと思っておりますが、先ほどもお話がありましたとおり、道営住宅におきましては、このパートナーシップについては来年度の令和5年度から導入するというで聞いております。

市といたしましては、北海道の導入から遅れが生じるということで、予定では令和5年度にパートナーシップの制度を確立するというで、庁内でオーソライズされているわけでございますけれども、いずれにしても全庁的な取組の中で、市営住宅の入居要件も変更したいということで考えているのですが、ただ、入居に当たっては、やはり同性同士の婚姻に相当するものなのか、ただの友達同士なのかは、なかなかすみ分けができませんので、こういうパートナーシップを確立して、証明をきちんと出してもらって、同性のカップルだということで、やはり証明していただく必要があるのかと思っておりますので、まずはこういった制度を確立した中で、市営住宅の入居要件というのも考えていきたいと思っております。

#### ○千葉委員

先ほど現在の入居者資格の中には、婚約した方は後から事実を確認するというのもあるので、そういうことを考えたら、制度より先行してもできるのではないかという思いで質問をさせていただきました。

#### ◎立地適正化計画について

次に、立地適正化計画について何点か伺ってきたいと思います。

今月13日に開催された小樽市立地適正化計画基本方針の骨子の素案が議題となっておりますけれども、主な意見等は整理中とありますが、策定委員会ではこの骨子案については了承された、了解を得たということで理解しているのか、その辺について伺いたいと思います。

○（建設）三浦主幹

一部、図の修正等がございますけれども、策定委員会におきまして、骨子案については了承を得た形となっております。

○千葉委員

今回、示された策定のスケジュールといったところで、第4回策定委員会と庁内会議、関係部長会議等とありますけれども、この策定委員会に示した骨子案は、庁内における会議でも了承されたということで理解しているのでしょうか。

○（建設）三浦主幹

そういう理解でよろしいと思います。

○千葉委員

この計画というのは、本当にいろいろな部署にまたがって、様々な計画等の整理もあると思いますけれども、この骨子案を示すに当たって十分な庁内議論はできていると考えているのか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）三浦主幹

庁内における議論につきましては、各部署の次長職16名で構成される庁内調整会議を5回開催しております。

また、関係部長会議につきましては、当初、予定が2回のところを、議論の深度化を図るために、4回開催しております、おおむね十分な議論がなされているものと考えてございます。

○千葉委員

何事もめることもなく進んだと理解しているのですね。

それで、この立地適正化計画では、都市機能誘導区域を設定することになってはいますが、本市の都市機能誘導区域の考え方について、示していただきたいと思います。

○（建設）三浦主幹

都市機能誘導区域の設定の考え方につきましては、今後、いずれにしても、区域の設定に関しては検討していく形になりますので、国土交通省で都市計画運用指針において基本的な考え方が示されておきまして、そちらで少し御説明させていただきたいと考えています。

そして、その中では、設定が考えられる区域としては駅に近い業務、商業などが集積する地域などの都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域など、都市の拠点となるべき区域、そして、合併前の旧町村の中心部や歴史的集落の拠点として役割を担ってきた生活拠点などの区域。

そして、区域の規模については、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ徒歩や自転車等により、それらの間が容易に移動できる範囲とされております。

本市においてもこれを基本として、地域特性などを考慮しながら、今後、設定していきたいと考えてございます。

○千葉委員

その区域はこれからなのかと思いますけれども、今、国の方針を聞いても1か所ではないのかと感じました。

そうすると、この骨子案においては、居住誘導区域についても示されているのか、いないのかというふうに思うのですが、その辺についてはいかがですか。

○（建設）三浦主幹

居住誘導区域についても、今後、検討していきますので、今回の骨子案では示されていない形となっております。

○千葉委員

都市計画マスタープランでは、九つの地域に分けて、地域別の方針を策定をしています。これは、立地適正化計画も九つに分けた地域ごとにこの居住誘導区域を示していくのか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）三浦主幹

先ほども申したとおり、居住誘導区域に関しては、今後検討していくこととなりますけれども、当然、9地域というのが、都市マスにおけるまちづくりの基本的な単位として位置づけられた部分になってございます。

ですので、区域の設定の際には、基本的には9地域ごとに示していきたいと考えております。

ただし、今後の検討となるため、9地域全てにおいて居住誘導区域の設定をされるかについては、今の時点では少し分からない部分はございます。

○千葉委員

最後に、今後は、都市計画審議会があるので、なかなか骨子案について具体的な話というのはきっとできないかと思うのですが、一番心配されるのは、今後、都市機能誘導区域が決まり、また、居住誘導区域も決まっていく中で、居住誘導区域外とされる、こういう地域に住む方々の不安だとか、何かそういうことが懸念をされるので、市として、まず立地適正化計画というのがどういうものなのか、計画について、しっかりと市民の方に理解をしていただかないといけないのかと思っています。他自治体を見ても、その辺に非常に苦勞をされたと見ておりますので、この立地適正化計画などを地域住民、市民に対して説明していくための本市の今後の取組の考え方について説明をしていただいて、私の質問は終わりたいと思います。

○（建設）三浦主幹

我々といたしましても、今回の区域設定に当たって一番重要であると考えている部分が、やはり居住誘導区域外になる方に対するケアといいますか、そういった部分で考えているところでございます。

当然、不安に思う方もいらっしゃると思いますので、区域を決定する前には丁寧な説明をしていきたいと考えておまして、まずは、今回、パブリックコメントを実施しますので、計画の概要などについて、各町内会へ周知などを検討しているところでございます。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

立憲・市民連合に移します。

---

○林下委員

◎並行在来線について

まず、並行在来線の長万部～小樽間は、バス転換が関係自治体と道の協議会で確認をされ、山線は4区間でバスの運行形態が検討されていると報告されました。

これまでは山線は3分割してバス運行する方針が示されてきたと理解しておりますけれども、4区間に変更された理由はどのように説明されておりますか、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

3区間と4区間の違いなのですが、報告資料のつくりが少し分りにくくて大変申し訳ありません。この3分割というのが、前回の定例会の報告資料の中にあつた区間別検討会という会議体の区分けでありまして、今回の4区間というのが、その区間別検討会でバスルートを検討する上での区分け、これが4区間ということでありま



して、その4区間のうち、長万部－黒松内間、黒松内－倶知安間の二つの区間をまとめて長万部－倶知安間の区間別検討会で協議しているということで、一つ区間の数の違いが出ているということでございます。

**○林下委員**

各自治体はバス転換に当たって、地域の要望や利用実態を踏まえて判断されると思いますけれども、長万部－小樽間の鉄道が担ってきた役割を踏まえて、直通バスや都市間バスなどの必要性について、私はこれまで提案してきたつもりでありますけれども、協議会ではどのように議論されているのか、その点についてお示してください。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹**

御質問の都市間バスや直行バスというのは、比較的長距離の路線バスのことだと思いますけれども、新幹線開業後は、この山線の鉄道が担ってきた長万部－小樽間のような長距離輸送は主に新幹線が担うということになると考えられますが、バスにも都市間輸送の役割は引き続き生じるというふうに考えております。

それで、協議会の中では、現時点ではニセコ－札幌間などの既存の都市間高速バスの活用ですとか、余市から後志自動車道を通して札幌に直行するようなルートの新設、こういったものが検討されております。

このほか、今後、ダイヤ等を詰めていく段階では、新幹線とバスが適切に役割分担していけるように、バスと新幹線の接続、こういったものも考慮して都市間バスというものを設定していくのだろうというふうに想定しております。

**○林下委員**

今の御説明では、大体、私がイメージして提案したことも検討の中に入っているという理解でよろしいですか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹**

そのように思っておりますけれども、また御意見、御提案あれば、いただきたいと思います。よろしく願います。

**○林下委員**

市長は、並行在来線の代替バス、これは塩谷地区のイメージだというふうに思いますけれども、デマンドバスやコミュニティバスを検討しているとお話がありました。

地域住民の要望にきめ細かい対応ができることや、持続可能な地域の公共交通として、各地で実績もありますし、地域住民や市民からも評価されると思っています。

関係自治体から、やはりこうしたバスを運行したいという要望が出た場合の経費の関係なのですけれども、代替バスとしてプールされるべきものなのか、または、各自治体の地域公共交通網形成計画で議論されるべきものなのか、考え方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**

先ほども御質問のありましたコミュニティバスに関してなのですけれども、これは一般的に交通空白地域、不便地域の解消等を図るためのものとされておりまして、このたびの代替バスの検討においても、まずは民間の路線バスを基本に考えて、それで不足する場合にはコミュニティバスを検討するという流れかというふうに考えておりまして、実際、既に今回バス転換となる一部の区間については、例えば仁木町のコミュニティバス、ニキバスで対応しようという区間も検討されております。

経費の負担についてなのですけれども、経費の話なのですが、これはルートやダイヤがある程度固まってくる段階に協議されることになるとお考えで、まだその段階には至っていないのですけれども、鉄道の代替のバスということであれば、コミュニティバスの経費についても並行在来線対策協議会の中で話し合われる経費になりまして、仮にJR前倒しの議論というものも今後進められると思いますが、仮にJRから支援を受けられる場合には、その対象にもなり得るのではないかというふうに考えております。

それともう1点、地域公共交通網形成計画、現制度では地域公共交通計画となりますけれども、これとの関係な

のですが、この計画は地域交通のマスタープランだということになって、全ての公共交通を包括するような形になるかと思しますので、これは並行在来線対策協議会で話し合われるかどうかにかかわらず、この地域公共交通計画の策定ですとか改定時においても議論されるというふうに考えております。

**○林下委員**

それでは、次の第14回後志ブロック会議の概要として、バス転換を前倒した場合、現在、JR北海道が通称山線の赤字分を負担している部分について関係自治体を支援することを期待して、前倒しの動きが出ていると判断されますけれども、JR北海道も前倒しが決定された場合は、新たな交通体系の構築に向けて、どのような協力ができるのか検討するというお話があったということでもあります。

JR北海道は前倒しの見通しがあれば、赤字分の自治体支援を約束していると受け止めてよいのか。その場合、年間総額ではどのくらいの額になるのか、小樽市ではどのくらいの金額が見込まれるのか、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**

御質問のJR北海道がどのような協力ができるのか検討するというこの意図なのですが、これはバス転換を前倒しするのであれば、JR北海道として支援する意思はあるという意味合いだというふうに受け止めております。

その額についてはまだ示されておらず、先ほど報告の中でも申し上げましたが、「バスルートの検討状況などを踏まえつつ」とありましたので、こういったものが決まらないうちに、JRからの支援額も示されないというふうに考えております。

**○林下委員**

次に、当初の3分割案というのは、各自治体の要望に応えるため、道の案として示されたものと理解していましたが、各地域の利用実態を勘案し、地域に合ったバス輸送をつくるという意味では、自治体ごとにさらに細分化が必要になってくるのではないかと考えます。

その場合の費用分担は、つまり、自治体ごとにコミュニティバスだとかが運行されるというような話になりますと、これもいわゆる代替バスとして全体で経費を分け合うということになるのか、その点についてお示してください。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹**

この費用分担の話なのですが、費用負担の在り方については今後の協議事項となるのですが、御質問にあった3分割というのは、先ほども少し申し上げましたが、あくまで検討する上で便宜上分けた単位だということですので、実際のバスルートというのは、もっと細分化されていくということになると思います。

どういう負担のルールを決めていくかというのはまだこれからなのですが、複数自治体をまたがる路線であれば、当然、その関係自治体で負担割合を協議すると。単独の自治体ではなくて、並行在来線の協議会の中で、その関係自治体の中で、負担割合を協議していくと。これは、恐らく路線ごとにそういう話し合いが行われ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、並行在来線の函館一長万部間の協議会は現在進行中ではありますが、新聞報道を見る限り、山線との協議会の進め方の違いというのは、大変大きなものがあると感じております。小樽市としては、どのように受け止めておりますか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹**

函館一長万部間の状況については、私どもも報道以上のことは承知していませんけれども、並行在来線対策協議会とは別の枠組みで国が主導してJR貨物を交えて協議されるという報道でしたので、これは山線の協議とは大きな違いがあるというふうに感じております。

### ○林下委員

私は以前に当委員会でも指摘しておりますけれども、山線は全く国が関与せず、費用の負担もしない。一方で、函館―長万部間は国が貨物輸送を維持するために、国土交通省がJR北海道、JR貨物、道との四者協議に乗り出していると言われております。

国は平成25年12月に制定しました交通政策基本法や、平成26年11月に制定された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律を持ち出して、財政支援をちらつかせるというか、ほのめかしながら、自治体を説得、誘導しようとしているように感じられます。

私たちは、新幹線整備計画は自治体にもスキームに同意が求められ、それに従って各自治体が鉄道の存続は巨額な財政負担が生じることは耐えられないとして、協議会としてバス転換を決定せざるを得なかったというのが現実であったと思います。

同じ並行在来線のスキームにあまりにも矛盾した国の動きに感じますけれども、小樽市の判断はどのようにされておりますか。お聞きします。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この渡島ブロックに関しては、小樽市として何らかの判断をするというものではないのですけれども、この渡島の状況としては、JR北海道から、やはり新幹線開業に伴って経営分離されるということで、沿線自治体の負担では維持するのは難しいという報道も出ております。そういった部分では山線と同じですので、並行在来線のスキーム上、何か矛盾があるというふうには考えてはいないのですけれども、沿線自治体が維持できないからといって、ここが廃線になってしまっただけでは、やはり物流の面で国レベルで大きな影響が生じるということから、例外的に国が事態の打開に乗り出したものというふうには受け止めております。

### ○林下委員

今のお答えですけれども、私は以前の委員会でも言及しましたが、国は政策的に貨物ルートをどう確保するかというのは大きな課題であるということは分かっていたはずですが、ですから、やはり並行在来線のスキームを国が破るといいますか、無視するというか、そういうことで進められていることに私は非常に違和感を感じているということでもありますので、渡島ブロックとこちらは違うのだというのは、それはもちろん理解しますが、やはりその点、これからいろいろ話を進めていく段階で、しっかり検証していただきたいと思います。

これまで鉄道が廃止され、バス転換された鉄道施設の現状は、多くが未活用で、朽ち果てていくのを待っているような、非常に寂しい現状があります。今定例会でも、鉄道施設の有効活用の提案があり、市長からも前向きな答弁をいただきました。その実現に向けて、関係市町村と道が一致して、国に鉄道の駅や線路用地などの鉄道施設を、地域の振興策や過疎化を防ぐための対策として、国の責任で整備をすべきだと思いますが、お考えをお伺いします。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この鉄道施設の有効活用に関しましては、地域には鉄道施設を活用するのか、それとも活用しないでJRに処分を任せるのかといった選択肢があると思っております。ですので、国の責任で整備すべきだとまでは、少し考えてはいないのですけれども、地域振興や過疎対策全般については、国の責務は、やはりあるというふうには考えておりますので、例えば、活用の内容に応じた国の支援制度について、協議会としても研究するように働きかけて、使えるようなものがあれば、国に積極的に支援を求めるなど、こういったことをしていきたいと考えてございます。

### ○林下委員

皆さんも当然御承知のとおり、JR北海道発行の全株式を国が保有しております。国から財政支援を受けている立場から、特に並行在来線に対する判断は厳しく制約されていると思います。

そうした意味で、道が関係自治体の意向を取りまとめ、国に対して直接要望しなければ、先ほどお話ししましたように、本当に問題の解決はできないのではないかと考えます。

そうした意味で、今、お話ししましたように、函館一長万部間の並行在来線の協議は、そういうことが背景にあつて、やはり自治体が一致して存続は無理だと判断しているにもかかわらず、こういう動きになっていると思います。

そこで、鉄道施設の有効活用ですけれども、佐々木議員が提案しましたサイクリングロードの整備は、長大な線路跡地の有効活用策として関係自治体も一致するものと考えます。駅舎の跡地は自治体によってまちづくりなどの観点で必要となる場合もあると思いますけれども、線路の跡地は自治体単位で活用が難しく、所有するメリットも限定的となります。

本来の所有者である国が線路跡地を舗装し、サイクリングロードや災害時の避難路、物資の輸送路などに有効に活用することを、地域の活性化や地域の安全・安心のために、国に積極的に働きかけるべきだと思いますけれども、その点についてはいかがですか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

国への働きかけということであれば、国が整備すべきものなのかどうなのかというところが、少し先ほど申し上げたとおり、鉄道本来の役割を終えた後の利活用の話と国民の生活支える貨物列車の話というのは、やはり少し同列ではないのかということはあるのですけれども、今後、まずはサイクリングロードの整備手法ですとか、こういった、道が整備している事例ですとかいろいろございますので、こういった整備手法などの情報収集を行うなどしまして、鉄道施設の活用については整備主体も含めて、いろいろな可能性を探ってまいりたいというふうに考えてございます。

#### ○林下委員

何かこの辺は、国の関与を引き出すプラン、難しいのはよく分かります。

ただ、並行在来線のこれまでの協議を振り返ってみますと、やはり今までの並行在来線とは前例のないような長大路線であり、100年余りの歴史を持つ鉄道として、沿線住民の愛着もあり、鉄道の存続を求める声が高まる中でも、国は並行在来線のスキームを盾にして、全く支援策に応えることもなく、協議会としても鉄道の存続は不可能だという判断になったと理解しています。

バス転換は本当に苦渋の選択であったと理解しておりますけれども、これまで市長や副市長、建設部長、新幹線・まちづくり推進室の皆さんの御苦勞に、本当に心から敬意を表したいと思います。

本来、この質問は、やはり、国だとか知事に対して質問すべき内容だと判断しておりますけれども、このたびの並行在来線の函館一長万部間の協議では、逆に沿線自治体が鉄道の存続は無理と早くから判断をしているにもかかわらず、国が貨物の存続のためにJR北海道、JR貨物、道との仲介に乗り出して、当然、財政負担にも言及しているという報道には、私は愕然とさせられました。きっと山線の協議会の皆様も、本音として同じ思いを持っていると思います。

そうした意味で、せめて鉄道施設の有効利用としてのサイクリングロードや、いろいろな多用途に利用できるような地域振興策としての国の取組を、ぜひ申し入れるべきだと思いますので、国の支援策をしっかり引き出すように、協議会のテーマとして取り上げていただけますようお願いをして、この項の質問を終わります。

#### ◎要対策土について

続いて、要対策土の関係なのですが、福島原発は、メルトダウンによる水素爆発を起こして、原発事故史上最悪と言われた事故と世界中を駆け巡りました。当時を思い起こせば、日本全国が放射線被曝に汚染されているとのイメージが広がり、数か月にわたり観光客が全く途絶え、小樽市の観光バスの駐車場に1台もバスがなくなるという経験をいたしました。

私は当時、正しい放射線量を全国的に計測し、公表することが、市民や観光客の安心につながると訴えてまいりました。小樽市にもモニタリングポストが設置され、新聞にも毎日情報が出されることによって、やっと小樽市に

も観光客が戻ってきました。その経験から、要対策土の危険度を市民にも積極的に開示し、少なくとも数か所のモニタリングを毎日公表することによって、市民にも信頼されることになるのではないかと思います。

小樽市として、関係機関にこうした取組を働きかけるべきと思いますが、お考えを伺います。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

ただいまの御質問につきましては、鉄道・運輸機構によります発生土の安全対策に関する周知ですとか、その結果としてのモニタリング数値の周知ですとか、そういったものがまだまだ足りない、不足しているのではないかとといったような趣旨の御質問かということで受け止めさせていただいておりますけれども、本市としては、委員の御指摘のとおりかと感じているような状況でございます。

本市といたしましては、数年前より関係する沿線自治体とともに、発生土に関します様々な事項につきましての情報公開ですとか、広報の手法ですとか、そういったことについて、鉄道・運輸機構に対して要請をしてきたところでございます。

その結果としまして、現在ですけれども、水質検査の結果でありますモニタリングの結果を機構のホームページにて公開するようになったということ、それから、トンネル発生土の安全対策に関するリーフレットなどを作成して配布しているということを始めたというようなことが、実施されているような状況があります。

しかしながら、まだまだ住民の皆さんのトンネル発生土の安全対策に関する理解の向上にはつながってきてはいないのではないかとというようなことで感じるところでございますので、さらなる理解の促進に向けまして、引き続き、御指摘の手法も踏まえまして要請を、働きかけを続けてまいりたいというふうに考えております。

**○林下委員**

今、お答えをいただきましたけれども、やはり、まだまだ市民の感覚からすれば、例えばどれだけ要対策土が危険なものなのか、あるいはそういうものが本当に、例えば搬送しているルートの中で拡散しているものか、全然やはり分からないと。これではやはり不安が広まるばかりで、やはりそのことにきちんと取り組んでいただかなければ、これからいろいろな問題が発生したときに、やはり非常に対応がますます難しくなるのではないかとということ懸念しておりますので、ぜひそういった取組を進めていただきますよう、機構にも、もっともっと働きかけていただきたいということでございます。よろしく願いをいたします。

**◎令和4年度除排雪計画案について**

次に、令和4年度の除排雪計画案についてお伺いしたいと思います。

近年の、異常気象が続発する中で、今冬季の長期予報も暖冬を予測するものや、昨年の大雪が今後数年間続くのではないかとという予測もあり、大変予測が難しいという現状であると思えます。

令和4年度の除排雪計画は、今冬季の降雪量の予測は、どのような資料に基づいて作られたのか、その点について確認をしたいと思えます。

**○（建設）維持課長**

ただいま御質問ありました、令和4年度の除排雪計画に係る気象の想定についてでございますけれども、当初予算の策定時に想定いたしました平成30年度と同等の降雪量、降雪量がですねおおむね4メートル、累積積雪深が約5,000センチメートル・日の比較的穏やかな気象状況を想定したところでございます。

また除排雪作業につきましても、平成30年度と同等の作業量を想定いたしまして、排雪作業においては約50万立方メートルを想定し、作業に当たりたいというふうに考えているところでございますけれども、昨年度のような大雪などの気象状況になりましたら、適宜、補正予算の編成など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。

**○委員長**

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

前田清貴委員に移します。

○前田委員

◎新幹線トンネル工事について

新幹線トンネル工事に関連して質問します。

まず、市内で行われている新幹線トンネル工事の工事箇所、工区名について、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

小樽市内の工事箇所、工区名というようなことだったかと思えますけれども、現在の工事といたしましては、トンネル工事ですが、赤井川村からずっと走っていくところを後志トンネルと申しますけれども、そちらについては、まず塩谷工区。その次に天神工区というのがあります。その天神工区は現在の天神の辺りで顔を出すというところ。それから、その天神から朝里川温泉までが朝里トンネルというところで、三つ目の工事の箇所ということになります。

それから、朝里川温泉から札幌市にずっと向かっていきますけれども、そのうちの手前、朝里川温泉の入り口といますか出口といますか、そこが石倉工区というところ。それから、その先が銭函工区というところで、これらの箇所の坑口が市内にあるということございまして、市内の工事箇所というところかと認識で、要は5か所あるということございまして。

○前田委員

工事箇所は5か所ということですね。

それで、今、いろいろと要対策土ですとかいろいろな関係で、掘削を含めた工事の遅れなども聞いていますけれども、進捗率はどのようなことになっているのか、5工区あると聞きましたが、それぞれお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今すぐ資料が出ないのですけれども、まず、塩谷工区からいきますと、塩谷工区は斜坑というのがございまして、そちらは掘削100%終わっております。ただ、本坑につきましては、全工区に対して、まだ約30%の掘削にとどまっているというところございまして。

それから、天神工区ですけれども、こちらにつきましては、本坑だけの掘削というところございまして、そちらにつきましては27%ほどというところございまして。

それで、三つ目の朝里トンネルですけれども、こちらにつきましては、斜坑は全部掘り終わってしまっていて、本坑については、今、70%ほど進捗しているというところございまして。

それから、石倉工区が今、少し工事が止まってございましてすけれども、これについては本坑を16%ほど掘削しているというところ。

それから、銭函工区ですけれども、こちらにつきましては、本坑まで掘削していませんで、斜坑を掘削している途中というようなことございまして。

○前田委員

これらの5工区の掘削残土の総数と搬出先について、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

この5工区は、総量で約250万立米ということになってございまして。

それで、順番にいきますと、塩谷工区につきましては、塩谷の地域に2か所の要対策土も可というような受入地があるというところと、無対策土については、現在のところ、石狩に搬出しているような、状況であります。

それから、天神工区ですけれども、こちらについては石狩に無対策土ということで運んでいる。

それから、朝里トンネルにつきましては、石狩と、それから札幌市の盤溪といったところに運んでいる。

それから、石倉工区は今のところ、搬出先がなくて止まっているような状況。

銭函工区につきましては、これも無対策土については石狩にということですが、要対策土についてはまだ決まっていないといったところでございます。

○前田委員

要対策土というのは、5工区の中ではどこどこが出ているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

塩谷工区、石倉工区、銭函工区が結構な量が出るということで、イレギュラーで少量ですが、朝里トンネルでも少々出たということがありました。天神工区は出ていないと、その想定もないというところでございます。

○前田委員

要対策土は、一部掘削して搬出はされているのですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

塩谷工区につきましては、市内の斜坑のふもとといいますか、場所を確保しているの、そこに搬出をしているということでございます。朝里トンネルからも、地元の皆さんの理解を得て、塩谷に若干入れた部分があります。

それ以外の工区、具体的に言いますと、石倉工区、それから銭函工区ですが、こちらはまだ無対策土は出ていないと。逆に、出す場所がないので、石倉工区などは止まっているといったような状況でございます。

○前田委員

それで、先ほど説明があった中で、張碓町だとか、それにつながる春香町だとかの砕石の掘削した跡地に掘削残土を運んでいこうとしている、今、段取りしているような状態だと伺っております。

それで、そこばかりではありませんけれども、参考までにお伺いしますが、こういう要対策土も含めて、いろいろと今は全国的には災害時とか大雨時に盛土が崩れたとか、いろいろな事案が発生しておりますけれども、こういう新幹線の対策土、要対策土を含めたこの残土、これらが最終的に工事終了後、残土が積まれた状態で時間がたっていくのだと思うのですが、これらがそういう大雨ですとか、いろいろな自然災害等を含めたことで、流出だとか水質の汚濁等があった場合、この独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、どのような対応と責任を負うことになるのか、参考までに御説明をしてください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

受入地に関する機構の責任といいますか、どういったものかということでございますけれども、基本的には、今、受入地については、所有者と鉄道・運輸機構の間でそれぞれ協定が結ばれた上で、残土といいますか、発生土を受け入れているような状況があります。

その協定によりますと、基本的には土砂災害もそうですけれども、河川の水質といいますか、汚濁だとか、もしくは重金属の部分もそうですが、機構の盛土の施工によって生じたものだということが確認されれば、これについては機構で対応するということが協定の中でうたわれておりますので、それに基づいて、機構で原因究明も含めてだと認識はしていますけれども、原因が機構の盛土によるものだということが分かれば、彼らで対処、対応するというところで認識をしてございます。

○前田委員

要するに、何かがあった場合には機構が責任を負うのだということでよろしいですね。

新幹線トンネル工事というのは、この周辺で、北海道で今、行われていますけれども、本州で当然、新幹線工事があり、新幹線も開通しております。そういったことで、本州方面で行われた新幹線のトンネル工事で、工事に伴う出水や湧水に伴い、工事現場周辺の農地や民地において、これまでの水源であった井戸だとか、いろいろな川、いろいろあるのですけれども、これらの水源が、減水だとか加水が起こったという報告があります。

そこで、まず、出水とか、湧水とは、どのような現象、状態を言うのか、説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

出水と湧水という話ですけれども、認識といたしましては、出水は広い意味も持っているような形かと認識しているのですが、要するに水が出ること、これが出水なのかというようなことで思っております。ただ、湧水というのは地下水が表面に湧き出ることを意味しているのかと思っておりますので、大きいくくりの中で、出水の中に湧水も含まれるのかといった程度のことでの認識しかございませんけれども、そういったことかというふうに思っております。

○前田委員

今の説明では少しよく分かりませんが、出水と湧水は、当然違うのです。規模というか、そういうのは違うのですけれども、これらの出水、湧水により、過去のトンネル工事で、トンネル工事周辺地域に与えている影響というのがあるのです。

これはどのような事例が発生しているのか、具体例が分かれば示して、説明してください。こんなことが起きているのですよと。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

いろいろなトンネルでそういった事例はあるのだろうとは思いますが、九州新幹線の長崎ルートでございますが、こちらをトンネル掘削をしている中で、地下水の湧水が起って、農業用水だとか、その辺に影響を与えたという事例があって、これにつきましては、機構もトンネル工事の影響で、湧水もしくは減水というような事象が起こったというようなことを確認している事例ということで認識をしております。

○前田委員

それで、先ほどお伺いしたら、小樽市内でも5か所のトンネル工事が行われる、そういう説明がありました。

それで、現在、小樽市内で行われている新幹線のトンネル工事で、川が枯れた、減水した、沢水が枯れた、井戸水の水位が下がった、井戸水が枯れたなどの苦情、相談などの実態はどのようになっているか。具体的に何かあるのであれば、認識も含めてお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

市内の5か所のうち、そういった湧水だとか減水だとか起こった事例があるのかという話でしたけれども、機構からの報告を受けている事例でいきますと、朝里トンネルの付近については、そういった形で井戸枯れですとか湧水枯れというのでしょうか、そういった事例が起こっているという報告は受けてございます。

○前田委員

新幹線ではなくて、少し参考までに伺いますが、小樽一余市間の高規格道路の工事に伴うトンネル掘削工事がありましたね。この工事のときにも出水、湧水に関わって周辺の水脈が切断されて、井戸水が枯れたなどの苦情、相談などがあつたやにも聞いているのですけれども、この事実関係というか実態と、その対策、この辺は今どうなっているのか、分かれば、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

高速道路小樽一余市間でございますけれども、これにつきましても、ちょうど新幹線という朝里トンネルの区間ということですから、朝里川温泉地区から天神の区間の間にトンネルがあるのですが、そのトンネル掘削の影響ではないかということで、井戸の湧水というか減水だったというふうに記憶しておりますけれども、そういった事例が一つ起こっているのではないかということで認識をしております。

○前田委員

それで、その後、対策等を含めてどうなっているのか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、湧水、減水が生じた場合に、どういったような対応をするかということでございますけれども、これにつ



きましては、通常公共工事であれば、補償というような言葉で対応するものとなるかと思えます。

補償については何があるかという、機能補償といって水を確保する方法。それと、それができない場合は金銭補償というようなことで補償がなされるのですけれども、そういった補償につきまして、特に金銭などについては、どのぐらいの金銭のやり取りがあったかというのは、我々では分からないのですが、その高速道路の関係については、基本的にお金で解決というよりも、水が出るような違う対策を取るということで、状況としては御納得いただいて、復旧というか、収まっているということで聞いてございます。

#### ○前田委員

そうなった場合は、その当事者というか加害者側が恒久対策を取っているという事例もあるということによろしいですね。

それで、少し具体的に申し上げますけれども、今、トンネル工事が行われているのですが、潮見台方面だとか若竹方面の農地、あるいは民家、住宅の水源が濁水して農業に支障を来している、あるいは住宅の風呂だとか飲料水等に支障を来して困っているのだという問合せというか陳情が私のところにも来ています。

それで、市役所として、この点について聞いているのか聞いていないのか、知っているのか知らないのかを含めて、どういう認識を持っているのか、どういう対策を取ったらよいのか。

小樽市民に影響を与えているわけですから、被害を与えているわけですから、やはり市民に寄り添った、そういった対応を取っていただきたいなど。私も素人ですけれども、恐らく、トンネル工事が主な原因なのだろうと、私も思います。

今までずっと枯れていなかった沢水が枯れて水が使えなくなったということで、民家の方は、私が聞いている範囲では、札幌市へ勤めているようですから、札幌市の行き帰りにコンビニに寄って飲料水だけは買ってきている。風呂は自宅で入れないから、どこか違うところの施設へ行って、風呂などは入っているのだろうと思いますけれども、そういった事態が、市内でトンネル工事に伴い、現実にも今、起きているのです。

なので、やはり繰り返しになりますけれども、やはり恒久的な対策を講じなければいけないのではないのかと思います。この辺の市としての対応、また、今後の方針、方向、機構に対するそういった要請、要望等を含めて、どのようにされようとしているのか、するのか、この辺を御説明、御所見をお伺いいたします。いかがですか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今の潮見台、若竹方面の件ですけれども、これにつきましては、我々のほうにも情報といたしますか、どうなっているのだというような問合せがあったこともございまして認識をさせていただきます。

それで、その都度でございますけれども、濁水だとか減水ということだけで、すぐ新幹線トンネルかということにもならないというようなことはございますが、基本的に、場所的に、先ほども申し上げましたルートに近いのであれば、全く否定はできないという認識がございますので、今まであった御相談については、全て鉄道・運輸機構に情報を共有しまして、まずは、どういった現状なのかを施工者と共に相談者の方のところに行っていただいて、状況把握をしてほしいということで、お願いをして対応していただいているということで、市役所としては動いてございます。

それで、先ほども少し申しましたけれども、機構のスタンスとしては、やはり公共工事ということでございまして、公共工事の補償基準に該当するかしないか、これによりまして、具体的に言いますと、因果関係をはっきり証明できるかどうかということによって、事業としての補償ができるかどうかということにつながるのだという説明を、我々にしてございますけれども、ただ、基本的には、我々としては因果関係が分からなければ何もしないということではなくて、お話を聞いてあげて、対応可能というようなことであれば対応していただけないかという、これはお願いレベルになりますけれども、そういったことでの話はさせていただきます。

今、委員からありましたように、あくまでも市の立ち位置といたしましては、機構の味方であるわけではござい

ませんので、しっかりと住民目線といいますか、我々も小樽市民でございますので、そういった立場で機構には、いろいろな部分のお願いですとかお話は伝えていきたいということで考えてございます。

**○前田委員**

現実的に被害を被って困っている市民がいるわけですから、ぜひ、市民の代表となって、被害者の代表となって、そういう立場で機構とやり取り、そして、恒久的な対策に結びつくような、そういう対応をしていただきたいと思っております。

**○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22分

再開 午後5時37分

**○委員長**

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

**○小貫委員**

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

初めに、陳情第4号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方についてです。

事業者と協力して、塩谷と築港を結ぶ路線をつくるべきです。

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です。

地域住民と協議を進め、安定的に水が供給できるようにするべきです。

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。

陳情第4号と同様に、市民の要望に応えるべきです。

いずれも願意が妥当であり、採択を求め、討論いたします。

**○委員長**

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第5号について採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

**○委員長**

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、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。