

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12月21日(水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時19分
場 所	第2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、小貫委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「小樽駅前広場再整備における配置計画の決定について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

小樽駅前広場再整備における配置計画の決定について御報告いたします。

J R小樽駅前広場再整備基本計画の策定につきましては、令和4年第2回定例会の当委員会にて御報告しておりますが、基本計画の概要を御説明させていただいた後、配置計画の決定について御説明させていただきます。

それでは、御手元の資料を御覧ください。

「1. J R小樽駅前広場再整備基本計画について」、(1) 本計画策定の目的ですが、歩行者と車両の輻輳や歩行者の乱横断といった安全上の課題に取り組むため、令和4年5月に策定しております。

(2) 基本計画の内容を御覧ください。再整備は建物一体型2案、平面型1案としました。

なお、建物一体型につきましては、特定車両停留施設としての整備を想定事業手法としておりますが、ここは後ほど御説明いたしますが、計画策定時点では、この手法におけるランニングコストの収支バランスを見定められない等、さらなる検討が必要であったことから、必要な検討を行った上で、3案から1案へ選択することを決定しております。

次に「2. 建物一体型の想定事業手法（特定車両停留施設）について」を御覧ください。

特定車両停留施設は、令和2年5月の道路法改正により新設された道路施設で、バスやタクシーといった事業者専用に停留施設を、道路管理者が事業主体となり、整備することが可能となりました。

次に、資料右側のスキーム図を御覧ください。こちらは、管理運営のスキームとなります。

図の一番左、道路管理者が施設整備を行った後、その右隣にあるSPCに運営権が譲渡され、SPCが管理運営を行います。SPCは収入として、図下の点線にありますバスターミナルを利用するテナント事業者やバス事業者から賃料や利用料を徴収し管理運営を行うスキームとなっております。このため、ランニングコストの収支バランス成立が本事業導入の条件となっております。

次に、「3. 管理運営に係る収支の検討」を御覧ください。

今年度検討した内容になりますが、検討に当たっては、道路管理者である国とバス事業者、小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合、本市で検討協議を行っております。

資料一番左の収入項目を御覧ください。収入項目は、バス発着料とテナント家賃等収入。

次に、その右隣にあります支出項目につきましては、管理に係る人件費、水光熱費、バス管制システム運用費、再開発ビル共益費、その他となります。

次に、右のグラフを御覧ください。こちらは、収入は1,700万円、支出は1億1,600万円となり年間約1億円の収入不足が発生する試算となりました。

右側点線部分ですが、協議結果になります。年間約1億円の収支不足が発生するため、収支均衡が見込めず、健全な管理運営は困難と判断いたしました。

次に、「4. 最終案の選定」、一つ目を御覧ください。整備後の管理運営が困難という結果になったことから、建物一体型による整備は困難。二つ目、アンダーライン部分、平面型を配置計画案として選定することといたしました。概算事業費は約9億円で、市施行の予定です。

次に、三つ目でアンダーライン部分を御覧ください。再整備については、再開発事業の実施が前提となります。このため、現時点では着手時期は未定となります。

なお、今回の配置計画の決定につきましては、12月下旬頃、市のホームページで公表する予定であります。

#### ○委員長

「令和4補助年度小樽市内バス路線の収支について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

令和4補助年度小樽市内バス路線の収支について、北海道中央バス株式会社から速報値の提出を受けましたので、報告いたします。資料を御覧ください。

まず、表の下、括弧書きに記載したとおり、国庫補助などでバス事業の収支を計算する際は、10月から9月までを1年度とする、いわゆる補助年度を採用しており、このたび速報値として報告する収支につきましては、令和3年10月から令和4年9月の期間の令和4補助年度の収支となっております。

表を御覧ください。左の表は小樽市内バス路線の収支であり、参考として前年度である令和3補助年度収支との増減の状況を記載しております。

令和4補助年度について説明いたしますと、表の左側収入の部としては、運送収入など合計が12億1,194万8,000円となり、右隣は前年度費で4,545万7,000円増加いたしました。一方、表の左側、支出の部、営業費用としては、原油高の影響などもあり、運送費など合計14億1,688万円となり、前年度比2,836万9,000円増加いたしました。営業収支としては、2億493万2,000円の赤字となっておりますが、前年度比1,708万8,000円改善しております。しかし、営業外収益の欄ですが、1,430万1,000円と前年度比マイナス3,584万1,000円であったため、表の一番下の欄、最終的な経常収支は、前年度比マイナス1,875万3,000円の1億9,063万1,000円の赤字となっております。

右の表は、こちらも参考として、中央バス全体の収支につきまして、同じように令和3補助年度収支との増減の状況を記載しておりますが、説明については省略させていただきます。

なお、小樽市では、市民生活に必要なバス路線の維持及び確保を図るため、昨年度より市内バス路線の収支不足に対して補助金を交付しておりますが、令和4年度当初予算で計上しております6,700万円と、このたび報告した収支不足額1億9,063万1,000円との差額については、今後内容を精査した上で対応を検討してまいりたいと考えております。

また、収支不足額については、現在精査中であり、中央バスと協議中でありますので、金額は変わる可能性がありますことを申し添えます。

#### ○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15回後志ブロック会議の概要」ですが、まず（1）バス運行に向けた検討状況については、現段階の検討状況として、長万部―黒松内ほか4区間のバスルート案とダイヤ設定の考え方を確認しました。

（2）今後のスケジュールについては、年内をめどに、各沿線自治体で住民意見を集約し、それを踏まえて引き続き検討を進めます。

次に、「3 「並行在来線の代替バス等についての意見交換会」について」ですが、まず（1）開催概要は記載のとおりです。ここで、別紙の意見交換会の配付資料を御覧ください。1ページ飛ばした資料になります。

まず、余市―小樽間のバスルート案につきましては、ページ下段の①国道ルート、それと次のページ上段の②塩谷・最上ルート、下段の③塩谷線延伸ルート、この三つを組み合わせる様々な移動ニーズに対応しようというもの

であります。

なお、②の塩谷・最上ルートは図の下に記載している想定便数のとおり、余市から小樽方向は登校時間帯に4便程度、小樽から余市方向は下校時間帯に3便程度を想定。

③の塩谷線延伸ルートは右下の記載のとおり、既存の塩谷線を2系統に分け、1便置きに塩谷海岸、塩谷駅前の発着を想定し、塩谷駅周辺地域は塩谷・最上ルートと併せて現行のJR並みの便数確保を考えております。

次のページ、バスダイヤ設定の考え方については、現行のJRとバスのダイヤをまとめた表の赤枠部分、JRのダイヤの右端、ダイヤ設定案というところに、何時台の設定を検討と記載しているとおり、今のJRと同じ時間帯に代替バスを検討することを基本とします。

報告資料の2ページに戻りまして、(2)主な意見としては、総括として、余市―小樽間の3つの基本のバスルート案は了承されたほか、増便や塩谷・最上ルートの小樽駅行き系統などの要望がありました。個別の主な意見は記載のとおりです。

#### ○委員長

「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議の報告内容について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議の報告内容に関して経過を報告いたします。

今月13日、国土交通省と鉄道・運輸機構が来庁し、この有識者会議が取りまとめた報告書の内容について、直接説明を受けました。

その内容としましては、事業費については、予期せぬ自然条件への対応、関係法令の改正への対応、資材価格の高騰などにより約6,450億円の増額が見込まれること。工期については、現時点で三、四年程度遅れの工区があるものの相当の事業期間が残されており、工程の工夫について、各受注者と協議中であることなどから、現時点では工期を見通すことは困難であること。一定の工事の進捗が見られた場合やリスクが発現した場合などのタイミングで必要な見直しを適切に行っていくことなどであります。

これに対して、本市からは、建設事業費のコスト縮減や貸付料のさらなる確保などによる財源確保で本市の負担をできる限り軽減すること。徹底した工程管理により、新函館北斗―札幌間の令和12年度末の完成・開業を実現することを要望いたしました。

これに対して、先方からは、さらなるコスト縮減に努め、地方負担は北海道と協議を進めていくこと、工期短縮に最大限の努力をしていくとの回答がありました。

なお、昨日、事業費増額分のうち2,922億円の財源構成が決まり、貸付料の配分増により地方負担が11%に抑えられたとの情報が入りましたが、本市としましては、引き続き残りの増額分に係る地方負担の軽減や早期完成を求めていくとともに、関係機関と緊密に情報共有し、円滑な工事の進捗に協力してまいりたいと考えております。

#### ○委員長

「トンネル発生土の受入候補地（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

張碓地区における新幹線トンネル発生土の受入れ候補地について、第3回定例会以降の状況について御報告をいたします。

第3回定例会では、張碓地区について受入れ候補地は稼働中の採石場内における採掘終了箇所であることや、受入れ土量は約120万立米を想定していること。また、自然由来重金属の対策工法等につきましては吸着工法を採用し、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、適地であると判定されたことを報告するとともに、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が近隣住民や漁業関係者の方々に対して、受入れ候補地に関する説明を行っている最中との報告をいたしました。

これまで機構の説明に対しましては、様々な御意見があったものと承知しておりますが、御意見を踏まえた追加対策等の実施が示されたことから、このたびこれらの地元の皆さんからの一定程度の御理解が得られたとの判断に至ったところでございます。

このことから、本市といたしましては、受入れ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、発生土受入れ地に関する協定が土地所有者と機構の間で締結される予定でありますので、御報告いたします。

なお、当該協定が締結された後、準備工事を実施した上で、年度末前後から搬入が開始される予定と伺っております。

## ○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素案について御報告いたします。

本計画は、序章、第1章から第5章及び資料編で構成しております。

資料の概要版で御説明させていただきます。御手元の資料の1ページを御覧ください。

まず、「序章 緑の基本計画の概要」です。素案では、1ページから8ページに記載し、令和3年第2回定例会にて報告いたしました内容を取りまとめたものとなります。計画の目的、計画策定の背景、計画の位置づけ及び計画期間について記載しております。

次に、中段を御覧ください。

「第1章 緑の現況と課題」です。

素案では、9ページから32ページに記載し、令和3年第3回定例会にて報告いたしました内容を取りまとめたものであります。緑の課題について、緑の現況解析を基に、公園・緑地が有する機能である環境保全、レクリエーション、防災及び景観形成に関する課題を整理し、記載しております。

次に、2ページを御覧ください。

「第2章 計画の基本方針と目標」です。

素案では、33ページから42ページに記載し、令和4年第4回定例会にて報告しました内容で取りまとめたものになります。基本理念、緑の将来像、基本方針、計画フレーム及び計画の目標水準について記載しております。

次に、下段を御覧ください。

「第3章 公園・緑地の配置方針」です。

素案では、43ページから54ページに記載し、令和4年第2回定例会にて報告いたしました内容を取りまとめたものになります。機能別の公園・緑地配置方針及び総合的な公園・緑地の配置方針について記載しております。

次に、3ページを御覧ください。

「第4章 計画の体系と施策」です。

素案では、55ページから74ページに記載し、令和4年第3回定例会にて報告した内容を取りまとめたものになります。三つの基本方針、七つの取組及び14の主要施策について記載しております。

次に、4ページ中段を御覧ください。

「第5章 計画の体制と管理」です。

素案では、75ページから80ページに記載し、令和4年第3回定例会にて報告いたしました内容を取りまとめたものになります。計画の推進体制、計画の推進管理、関係機関との連携及び協力要請及び計画の見直しについて記載しております。

素案では、81ページ以降の資料編を添付しております。

第2回市民懇談会を令和4年11月4日に開催しました。参加者数については14名、内容といたしましては、基調講演を行い、その後、第2次小樽市緑の基本計画の素案説明を行い、内容について了承をいただきました。

第4回策定委員会を令和4年11月18日に開催し、同様に素案について説明を行い、内容について了承をいただきました。

今後の策定スケジュールですが、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月に第5回策定委員会において計画案を作成し、令和5年第1回定例会にて計画案を報告し、3月末に計画策定を目指しております。

## ○委員長

「第2次小樽市公園施設長寿命化計画について」

## ○（建設）日達主幹

第2次小樽市公園施設長寿命化計画の素案について御説明いたします。

本計画は、都市公園整備状況や対策費用など12項目で構成しております。

御手元の資料の1ページを御覧ください。

まず、「1 目的」ですが、小樽市公園施設長寿命化計画は平成25年度に策定し、計画期間を平成25年度から令和4年度までの10年間とし、公園施設の維持管理や更新を進めてきましたが、市民の安全・安心な公園利用を図るためには、継続して既存公園施設の機能を維持する必要があります。本計画は小樽市公共施設等総合管理計画や第2次小樽市緑の基本計画の個別施設計画として位置づけられており、次期計画の策定に当たっては関連計画との整合を図り、現計画と同様に公園利用者の安全確保及びライフサイクルコスト削減の観点から、公園施設の適切な修繕や更新、計画的な長寿命化対策などへの取組を推進することを目的に策定するものであります。

次に、「2 都市公園整備状況」ですが、都市公園93箇所、面積129.82ヘクタール、一人当たり都市公園面積11.83平方メートルであります。

次に、「3 計画期間」ですが、2023年度から2032年度までの10年間。

次に、「4 計画対象公園」ですが、街区公園71箇所、近隣公園11箇所、地区公園6箇所、総合公園3箇所、都市緑地2箇所、合計93箇所。

次に、「5 計画対象公園施設」ですが、園路広場437施設、修景施設158施設など合計3,542施設であります。

2ページを御覧ください。

次に、「6 健全度を把握するための点検調査結果の概要」ですが、健全度A判定が68施設、B判定が390施設、C判定が169施設、D判定が2施設であります。

3ページを御覧ください。

次に、「7 対策の優先順位の考え方」ですが、「健全度判定」から設定しました「緊急度判定」により、緊急度判定高が2施設、中が169施設、低が458施設であります。

次に、「8 日常的維持管理に関する基本方針」ですが、維持管理と日常点検を随時実施し、公園施設の機能保全と安全性を維持するとともに、施設の劣化及び損傷状況を把握いたします。

4ページを御覧ください。

次に、「9 公園施設の長寿命化のための基本方針」ですが、予防保全型管理を行う施設では、健全度がB以上となるよう適切な時期に長寿命化対策を実施し、施設の延命化を図ります。そして、事後保全型管理を行う施設では、維持管理と日常点検により、公園施設の機能保全と安全性を維持し、日常点検で施設の劣化及び損傷状況が確認された場合は、施設の撤去または更新を行います。

次に、「10 対策費用」ですが、10年間で約6億9,800万円。

次に、「11 計画全体の長寿命化対策の実施効果」ですが、10年間でのライフサイクルコスト削減額は約4,200万

円であります。

次に、「12 計画の見直し予定」ですが、2033年度を予定し、次回以降の健全度調査の結果が、長寿命化計画で定めた内容と著しく乖離が生じた場合のほか、中間年において、計画変更の必要性が生じた場合は適宜見直しなどを行います。

今後の策定スケジュールですが、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2回関係部長会議において計画案を作成し、令和5年第1回の定例会で計画案を報告し、3月末の計画策定を目指してまいります。

#### ○委員長

「小樽市道路占用条例の一部を改正する条例案の提案時期について」

#### ○（建設）用地管理課長

小樽市道路占用条例の一部を改正する条例案の提案時期について御説明いたします。

道路占用料につきましては、令和2年度から令和5年度まで4年間で、段階的に調整を行いながら道路法施行令に準じた単価に設定することとし、令和5年4月1日施行の改正が最終年度となります。

これまでは第4回定例会に提案しておりましたが、令和5年4月1日に施行となる道路法施行令の改正の公布が12月中の予定であるため、改定される単価に合わせる事が困難となり、今定例会に提案できないことから、令和5年第1回定例会に提案する予定としております。

#### ○委員長

「第2次小樽市上下水道ビジョン」の進捗管理について」

#### ○（水道）佐治主幹

第2次小樽市上下水道ビジョンの進捗管理について御報告いたします。

このビジョンは、「未来につなげよう、信頼される“おたるの上下水道”」を基本理念とし、中長期的な視点で、効率的、効果的に事業を進め、将来にわたって持続可能な上下水道サービスの提供により、ライフラインとしての使命を果たすため、令和元年12月に計画期間を令和元年度から10年間として策定したものであります。

それでは、資料1、「第2次小樽市上下水道ビジョン」経営方針実現のための施策を御覧ください。

この資料は、施策の項目を体系的にお示ししたものであります。一番右側の列には令和3年度までの評価を記載しております。

評価区分としましては、一番下の欄外に記載のとおり、「A：前倒しして順調に進んでいる」、「B：ほぼ計画どおり進んでいる」、「C：若干遅れ気味である」、「D：計画の達成は困難である」、「E：計画の見直しを含めた再検討が必要」の5区分としております。

現在までの評価としましては、全28項目のうちA評価が4項目、B評価が19項目、C評価が5項目、DとEの評価はありませんでした。その中から、幾つか抽出して説明いたします。

それでは、資料2、総括表を御覧ください。

総括表は資料1と重なる部分がありますが、左側から「経営方針」、「具体的施策」、「実現方策」、「令和3年度末までの取組内容」、「評価」、「左記評価に至った理由、課題など」、「今後の方向性」の順に整理しております。

まず、総括表の1ページの上から1番目の欄を御覧ください。実現方策、「信頼性の高い水質検査体制の維持」ですが、この項目はA評価としました。

令和3年度末までの取組内容の表とグラフを御覧ください。この項目には成果指標を設定しております。具体的には、各年度更新した水質分析機器の数を令和元年度から10年度まで累計目標数で割った進捗率を成果指標としております。表には、令和3年度までに整備した水質分析機器数を記載し、その一番右側には令和10年度までの累計目標数、この場合は25基を記載しております。

グラフですが、グラフには太い線が進捗率を示し、一点鎖線が目標値を示しております。この進捗率が目標値より高いことや、検討していた毎日検査用の自動水質計機器導入が完了したことなどから、A評価としました。

今後の方向性としては、実現方策への取組として、大きな問題がないことから現状の取組を継続していくとしております。

次に、2ページ一番上の欄にお進みください。実現方策、「適正な施設の維持管理」ですが、この項目もA評価としました。

令和3年度末までの取組内容欄内の表とグラフを御覧ください。この項目にも成果指標を設定しております。具体的には、清掃した配水池容量を計画期間内に清掃が必要な配水池容量で割った進捗率を成果指標としております。表には、令和3年度までに清掃した配水池の容量を記載し、その一番右側に令和10年度までの累計目標数を記載しています。この成果指標が目標値より高いことなどからA評価としました。今後の方向性としては、これまでどおり進めていくとしております。

次に、4ページ一番上の欄にお進みください。実現方策、「収入の確保」ですが、この項目はC評価としました。

令和3年度末までの取組内容欄の表とグラフを御覧ください。この項目にも成果指標を二つ設定しております。具体的には、水道料金収入額、下水道使用料収入額、それぞれを水道料金調定額、下水道使用料調定額で割った収納率を成果指標としております。

上の表には、水道料金の令和3年度までの収納率を記載し、その一番右側の令和10年度の目標値、この場合は99.3%を維持としており、下には下水道使用料の令和3年度までの収納率を記載し、その一番右側に令和10年度の目標値、この場合は99.3%を維持と記載しております。

グラフですが、これまで説明しましたグラフは10年で達成することを目標としているため、折れ線グラフで表示しておりますが、この項目は一年一年を目標としているため、棒グラフとして使い分けをしています。棒グラフは収納率を示し、一点鎖線は目標値としています。この成果指標は、上のグラフの水道料金収納率のほうが目標値を下回っていることなどにより、C評価としました。これは、大口需要者の支払い遅延が生じたことが主な要因であります。

今後の方向性としては、コロナ禍の影響で支払いが困難な方に対し、柔軟な対応を継続するとともに収納率向上のため大口需要者の分納誓約の履行を求めていくとしております。

次に、5ページ一番上の欄にお進みください。実現方策、「わかりやすい情報の提供」ですが、この項目はB評価としました。

令和3年度末までの取組内容欄の表とグラフを御覧ください。この項目にも成果指標を設定しております。具体的には、市民アンケートで上下水道に満足している割合を成果指標としております。表には、令和3年度までの満足度を記載し、その一番右側に令和10年度の目標値、この場合は61.4%より増を記載しています。この成果指標が微動ではありますが目標値を上回っていることなどからB評価としました。

今後の方向性としては、今後も内容の充実や新たな情報伝達手段の検討を行い続ける、上下水道事業への理解が深まるよう、今後もイベントや施設見学について内容の充実を図るとしてあります。

資料2の説明は以上ですが、この進捗管理につきましては、令和4年11月1日に開催しました学識経験者、経済団体、一般公募など、外部委員から健全な経営に向けての御意見をいただく小樽市上下水道事業経営懇話会の場でも報告しております。その際には、6ページ一番上の欄の危機管理体制の強化の項目において、実際の災害に対応するためには、緊急時の連絡網がしっかりと機能するようにしておくことが大切であるとの提言や、災害時情報提供について、ホームページのほか、広くSNSなどでも発信するようにしたほうがよいなどの提言をいただいております。



## ○委員長

これより、質疑に入ります。

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

自民党。

---

## ○須貝委員

### ◎小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例と堺町通りについて

最初に、小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例についてお尋ねしたいと思います。

景観条例に及び審議会に関しては、私も振り返ってみますと、令和元年の一般質問、予算特別委員会で議論させていただきました。最近の事例も含めて、改めて課題の確認ということで議論させていただければなどと思っています。

本市は、2009年、小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例の改正施行がされて、さらに2012年に小樽市屋外広告物条例を制定して、町並み保全に努めているというふうに認識をしています。2008年の平成20年に景観条例の全面改正がありましたので、ここから14年が経過しており、新たな課題とかがあるのかと思って、本日は議論をさせていただきたいと思います。

まず、この中身を見てみますと、小樽市の歴史景観区域において、建築物、工作物の色彩の基準とか高さの基準というのが示されておりますけれども、これらに対して、勧告とか変更命令の事例というのは過去にあるのか、お尋ねします。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

これまでに勧告や変更命令を行った事例はございません。

## ○須貝委員

それでは、全て基準を満たしていると考えてもよろしいのでしょうか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

景観計画に定めた基準には複数の項目がございます。形態・意匠、素材などに関する項目は努力規定であり、全て満たすことが必須ではありませんけれども、建築物の高さと外壁面の色彩については、数値によって基準を満たしていることを確認しております。

## ○須貝委員

そういうお答えですが、そうしますと、届出対象行為というのがあると思うのですが、これは全て届出がなされているものなのか、漏れというのはないのかどうか、それについてお尋ねします。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

建築物の新築や一定規模を超える増築などにつきましては、工事着手前に建築基準法に基づく確認申請が必要となりますが、この手続に関する情報を担当課から受けており、この時点で景観に関する届出や相談がないものについては、問合せや指導をやっているため漏れはないものと考えております。

しかしながら、改修工事については確認申請が不要となるものが多く、市が把握していない工事の中に届出が行われていないケースもあるのと考えております。

## ○須貝委員

若干の漏れの可能性があるということですが、登録した歴史的建造物というのは全て網羅されているのかというのをお答えいただけますか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

平成4年度に実施した歴史的建造物の実態調査において、市内全域を対象に2,357棟の建造物を拾い出し、その中

から歴史的建造物の登録や指定を行った経緯がございます。

また、平成20年代には登録や指定に至らなかった建造物のフォローアップ調査を実施し、歴史的建造物の指定を進めてきたことから、一定程度、歴史的建造物について網羅できているものと考えております。

**○須貝委員**

それでは、歴史的建造物には指定されていないけれども、一般的に価値があるのではないかと市民の皆さんが見て思われる建物も随分あると思うのですが、これについてはどのように保存していくかというところで考えはありますか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹**

市の登録ですとか、指定を行った歴史的建造物以外となると、なかなか財政事情もあって保全というのが難しい状況もございますけれども、我々としてはレトロな建物ですとか、雰囲気のある建物というものも維持していただきたいということがありますので、何か関わりがあるようなときに、保全のお願いをしてまいりたいと考えております。

**○須貝委員**

それで、まちの連続性というか統一性というか、そういうのが非常に重要であると思うのですが、今のお話ですと、歴史的な古い建物があって、情緒のある建物があったとして、そこが取り壊されると。そうすると、いきなりその連続性が閉ざされるといいますか、途切れる可能性もあると思うのですが、この辺については、見解はいかがですか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹**

我々といたしましては、登録や指定を行った建造物があって、なおかつ一般建物についても、景観法でとか景観条例に基づいた届出によりまして景観誘導を行っている。その中で、価値づけがされていない建造物が壊されてしまうという部分については、やむを得ない部分もあろうかとは思っているのですが、できる限り保全をお願いしていくような形で、まちの連続性を確保していきたいというふうに考えております。

**○須貝委員**

今の質問とも少し重複するのですが、建築物の除去というか、解体というか、除却といふかなのですが、これらの届出というのは全てされているものなのでしょうか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹**

建築物の除却に関しましては、届出でございますけれども、除却する建築物の床面積によって必要となる手続きが変わります。小樽歴史景観区域内で、床面積の合計が10平方メートル以上80平方メートル未満の場合は、景観条例に基づく除却届、また、床面積の合計が80平方メートル以上の場合は、建設リサイクル法に基づく届出を市へ提出していただくこととなりますので、この手続は行われていると考えております。

**○須貝委員**

今回、いみじくも堺町通り商店街で、歴史的な建造物ではないのですが、景観上価値があるのではないかとと思われる建物が解体されたという事例がありましたが、この案件については、事前の届出とか相談というのはあったのでしょうか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹**

堺町通りの先日、除却された建築物ということかと思っておりますけれども、こちらにつきましては、床面積により建設リサイクル法に基づく届出が工事着手前に市へ届出されております。

**○須貝委員**

少し角度を変えますけれども、先ほど連続性とか、まちの統一性というふうなお話をさせていただきました。やはり小樽の町並みを維持していく上で景観にもっと敬意を払ってもらいたいというお声を聞くのも、皆さんもお聞

きになっていると思うのですけれども。

そこで、改めて見てみますと、幾つか全国チェーンの会社で、今の基準に合致しているのかと思われる物件も幾つかあると思うのですけれども、そこら辺については、市として、基準の合致度合いといいますか、それはどのように考えられていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

全国チェーンの店舗ということでございますけれども、標準的な仕様ということで提出されるような場合であっても、小樽の景観に合うような形で外観を変更していただくですとか、建材を変更していただくですとか、そういうことをお願いして、協議の中で極力、小樽の歴史を生かしたような形でまとめているという状況がございますので、一定程度、景観に配慮されているというふうに考えてございます。

○須貝委員

この条例が制定前の物件も少しあるのかもしれないのですけれども、今後のものについては、ぜひ景観の配慮をしていただきたい。

つい先ほども、全国チェーンのコーヒー店ができて、私も見てきましたけれども、かなりあれなどは本当に配慮があるなと思って見えています。こういう経済活動について、我々は制御をするものは何もないですし、もっともつと小樽の経済が活性化すればいいなと思うのですけれども、一方で、景観というのは非常に重要ですので、ぜひそこら辺の監督をお願いしたいなと思って見えています。

それで、統一感というようなお話をさせていただきますと、中を見ますと「調和のとれた街並み景観の創造」とか、「特性に応じた街並み景観の形成に努めます」というふうに、小樽市の景観計画に書かれているのですけれども、この場合、道路はどのように考えるかということで一つお尋ねします。

これもやはり堺町通りの例でしたけれども、平板ブロックというのが敷き詰められています。ところが、そこが破損をすると。特に駐車場の出入口、多分車の負荷がかかるのだと思うのですけれども、破損する。そこを今度は、アスファルトで部分補修をしているというふうな状況があります。これは、見た目の問題ですけれども、あとは点字ブロックです。これは、歩行者の安全といいますか、これで非常に重要だと思うのですが、これもやはりきちんと補修がされていないという状況があると思うのですけれども、これについて、まず見解をいただけませんか。

○（建設）維持課長

市道本通第2線の歩道の平板ブロックと点字ブロックの破損箇所についてでございますけれども、当該箇所につきましては、老朽化などによりまして、破損箇所が非常に多く、早急に歩行者の安全を確保する必要があるというふうに判断したところでございます。それに併せまして、応急的にアスファルトで補修をしているという状況でございます。

今後につきましては、その時々々の財政状況を踏まえ、どのような対応がいいのかというのは検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○須貝委員

小樽市の財政状況も分かりますし、ほかの我々の生活道路の状況も重々承知した上で、やはりあそこは観光のところで、果たしてあの補修でいいのか、ここら辺については、今すぐ答えは出せず、今の答弁どおりなのかもしないのですけれども、もう一度、小樽市として、この歴史景観区域の道路の補修については、ある一定の基準なり見解を出す必要があるのではないかとと思うのですが、もう一度お答えいただけますか。

○（建設）維持課長

繰り返しになりますけれども、当該箇所につきましては、早急に安全を確保するという意味合いで応急的にアスファルト補修をしたという状況ではございます。

繰り返しの答弁になりますけれども、今後につきましては、委員の御指摘のとおり、今後の財政状況等も踏まえ

て、どのような対応ができるのかというのは検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

#### ○須貝委員

期待しています。よろしく申し上げます。

それで、今後の課題ということで、少しまとめてお話をさせていただきますけれども、いろいろ景観条例について、全国の条例の状況を調べてみますと、やはり共通する課題が結構あって、これを見ますと、景観形成の基準が曖昧で適切に規制、誘導ができていない。デザインが業者任せであるというような指定があるというふうに書かれています。

それで、本市の景観条例の基準に対する審査を評価するための体制が必要なのではないか。この体制はいみじくも数日前に北海道新聞の小樽版のところに出ていましたけれども。それから、町並みの連続性とか、それから広告物に対する見解、さらには、やはり市民意識を高める必要があるのだろうという問題。それから、市民、事業者の自主的な活動を促進、支援する制度が必要なのではないかということで、まとめてですけれども、この4点に関して見解をいただきたいと思います。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

今、委員からお話があったように、デザインの部分に関しましては、個別の案件ということで、なかなか統一して同じものというふうにはならないという課題はあるというふうに考えております。広告物についても、同じことが言えるかと思えます。

そういった中で、町並みの連続性を確保していくとか、良好な景観をつくっていくというのはなかなか難しい面もございますけれども、体制になります、景観審議会の協力ですとか、助言をいただきながら、しっかりとその辺は取り組んでいきたいと思っております。

また、市民意識という部分につきましては、何か機会があるときに、商店街ですとか、市民の方に対しても景観の意識を高めるようなこととお話をしながら、一緒に良好な景観をつくっていききたいというふうに考えてございます。

#### ○須貝委員

この質問はこれで最後にしますけれども、御承知のとおり、景観法の景観というのは、英語のランドスケープからきているのだと。これは、単なる自然とか、土地、地域の個性を大切にするだけではなくて、部分的な判断ではなく全体性や統合性を大切にするというのがあって、初めて景観であるというようなことが一般的に言われているようです。

小樽市にとって、この歴史的な景観は生命線ですので、ここの永年にわたっての維持というのは、現在の私たちに与えられた使命であると思っておりますので、ぜひその気持ちを持っていただきたいと思って、お願いしておきます。

#### ◎所有者不明土地について

次に、所有者不明土地について質問させていただきます。

2017年の一般財団法人国土計画協会所有者不明土地問題研究会によると、2016年で推計約410万ヘクタールあって、九州の面積が367万ヘクタールとなっていますので、これよりも広い土地が所有者不明であるのだと。今後これが増えますと今言われています。

今年の5月に公布された所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法の一部を改正する法が先月11月1日に施行されました。これに伴って少しお聞きをしたいと思っております。

まず、この改正法の法律の目的というのはどのようなものなのかお聞かせください。

#### ○（建設）用地管理課長

法律の目的なのですが、法の第1条に記載しておりまして、条文を読みますと、「この法律は、社会経済情勢の変化に伴い所有者不明土地が増加していることに鑑み、所有者不明土地の利用の円滑化及び管理の適正化並

びに土地の所有者の効果的な探索を図るため、国土交通大臣及び法務大臣による基本方針の策定について定めるとともに、地域福利増進事業の実施のための措置、所有者不明土地の収用又は使用に関する土地収用法の特例、土地の所有者等に関する情報の利用及び提供その他の特別の措置を講じ、もって国土の適正かつ合理的な利用に寄与することを目的とする。」というふうになっております。

**○須貝委員**

そういう目的なのですが、それではという話ですけれども、小樽市には、所有者不明土地がどれくらいあるのか。そして、実態の調査はできているのかということをお尋ねします。

**○（建設）用地管理課長**

所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法に基づきまして、所有者不明土地を全市的には調査していないのですが、市内の部署の様々な業務において、それぞれ所管している法律に基づき、民有地の所有者を調べる機会がありますので、その中で所有者不明土地を把握することはございます。

**○須貝委員**

今お答えいただきましたけれども、現在では、そういう機会があれば耳に入ることはあるが、把握はできていないということだと思っておりますけれども、今後把握する方法とか、予定などはあるのかというのを一つお聞きます。

**○（建設）用地管理課長**

現時点では、所有者不明土地の実態を把握する予定というのはいません。実態を把握する方法としては、全市で行うのか、中心部で行うのかなど、まず区域を決めまして、その区域の中で空き地を調査して、その空き地の所有者の登記事項証明書や住民基本台帳、戸籍簿などの情報に基づき、所有者不明土地であるかどうかを確認していくことになるかというふうに考えてございます。

**○須貝委員**

この法律で、地域の福祉のために使うのだとか、それから災害発生時のために使うのだとか、こんなようなことが可能になると理解しているのですが、特別措置法の中で位置づけられている所有者不明土地対策計画というのがあります。これは、小樽市は作成しているのか、またはこれから作成する予定があるのか。

また、作成に関するためには協議会の設置というのが書かれていると思うのですが、この協議会というのは組織されているのか、する予定があるのかということをお答えください。

**○（建設）用地管理課長**

所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法に関わる市内の関係部署というのが多岐にわたっているということもありまして、所有者不明土地対策計画を所管する部署というのがまだ決まっていないところもあるので、まだ計画については作成しておりません。予定につきましても、現時点では今のところないということです。

また、所有者不明土地の対策協議会につきましては、主に計画の作成や変更の協議を行うための組織であるということもありまして、現在はございませんけれども、計画の作成に合わせまして設置していくことになるかと考えてございます。

**○須貝委員**

今後ということなのですが、少し繰り返しになるかもしれないのですが、今後この計画をどのように捉えて、どういうふうに対応していこうと、今考えていられるのか、最後にお聞きます。

**○（建設）用地管理課長**

この計画につきましては、まだ法律が施行されて間もないということもありまして、全国的にも作成実績というのがないことから、まずは国や他都市の動向について情報収集を行い、計画を作成することによる有効性を見極めながら、計画の必要性を検討していくことになるというふうに考えてございます。

## ○須貝委員

まだこれからなのですがすけれども、冒頭にも申し上げましたが、日本全国で見ると、九州よりも広い土地が所有者不明なのだということで、北海道もかなりの所有者不明の土地があると言われていています。本市でどれくらいあるか全容は分かっていませんけれども、ぜひそこら辺も実態調査して、市民福祉、公共的な利用ができるようにしていただければなと思っています。

## ◎上下水道BCPについて

次は、上下水道のBCPに関して質問をさせていただきたいと思います。

このBCPに関しては、今定例会の一般質問、予算特別委員会で、小樽市のBCPということで議論をさせていただきました。災害とか、その他のエマージェンシーの状況下で命をつなぐ重要インフラとして、私は水道というのは市民の生存において、最重要であると考えています。

それで、今回、上下水道のBCPを拝見して、少なからず課題があるのではないかとあって、今回議論をさせていただきたいと思います。

まず、今回見ますと、上下水道BCPに書かれているのですがすけれども、令和4年8月にBCPを修正したというふうになっていますが、修正した箇所はどこなのかお聞かせください。

## ○（水道）佐治主幹

令和4年8月に小樽市上下水道BCPの修正を行い、ホームページなどで公表しております。これにつきましては、昨年11月にこのBCPを策定したばかりのため、訓練等の実績も少ないことから、修正のほとんどが時点修正であります。例を挙げますと、小樽市水道局災害時連絡網の更新や非常時の民間協力会社の連絡先の変更、資機材の備蓄品調達リストの数量の変更などがあります。

## ○須貝委員

それでは、中身を少しお話ししたいと思うのですがすけれども、この中で水道局の庁舎についてお聞きしたいのですが、今ある水道局の庁舎というのは、実際どれくらいの強度があるのかということで、先ほど私が質問した中では、小樽市の今想定している一番大きな災害というのは震度6強のもので、厳冬期というような想定がありました。それに対して、市庁舎は少し脆弱性の問題があって、代替庁舎を設けなければならないというようなお話があったと思うのですがすけれども、水道局の庁舎の安全度といますか、これはどのようになっていますでしょうか。

## ○（水道）佐治主幹

水道局庁舎は昭和48年に建設されたため、新耐震基準ではなく、また、耐震診断も未実施でありますので、安全性につきましては、確認できておりません。

## ○須貝委員

できていないということなのですがすけれども、それであれば、昭和48年ですので、強度的に大丈夫と言えないところもあると思うのですが、代替庁舎といますか、代替拠点といますか、これはどのように考えられていますか。

## ○（水道）佐治主幹

これは小樽市上下水道BCPの中で、第2章で水道局本庁舎が使用できない場合の代替拠点として、優先順位は第一に中央下水終末処理場とし、第二に天神浄水場、第三に豊倉浄水場としております。

ただし、中央下水終末処理場は臨海部にあるため、津波注意報、津波警報、大津波警報発表時には天神浄水場を第一拠点とすることとなっております。

## ○須貝委員

次に、参集体制についてお聞きしたいと思います。

これは小樽市のBCPでもそうだったのですけれども、なかなか早期の参集率が上がらないというのが問題だったということなのですが、水道局において、参集体制はどのようになっているかお聞かせください。

○（水道）佐治主幹

参集体制のことについてですが、一般質問でもそのようなことが本市にされたということですが、小樽市上下水道BCPでは、時間内に誰が、何人参集するというようなことは検証しておりませんので、お答えできません。

○須貝委員

なっていないということなのですけれども、中を見てみますと、例えば、総務班、給水班、水道班、下水道班と4班に分けて1次非常配備、2次非常配備、3次非常配備ということで、人数が入っているのですが、これはどのように読み解くかということなのですけれども、例えば時間で1次非常配備、2次非常配備というのは時間を指しているのか、どのようなものを指して、このように言っていますか。

○（水道）佐治主幹

この1次から3次の非常配備ですが、これは小樽市地域防災計画に準じて決めており、災害の規模や種類によって参集するというので、1次非常配備体制としましては、主に管理職、2次非常配備体制としましては、主に係長職以上、3次非常配備としては全職員が対象となっております。

○須貝委員

ここまで、その参集率ですよ、やはりこれは非常に重要だと思うのです。それで、このところが決めていないと。今、1次非常配備で管理職を置いているというようなことが、これはたしか震度で書かれていたのかな、私も拝見しましたけれども。

これは何度も言いますが、やはり水道、水というのは、市民の命をつなぐ一番根幹ではありますので、せっかく分けたこの四つの班に、きちんと1次参集はどれくらいで、何人というようなものを、局内では、明示しておく必要があると思うのですが、これについてはいかがですか。

○（水道）佐治主幹

これに関しましては、地域防災計画に準じているということで、本市とも協議が必要になりますが、水道局としてはそういうことができるのか、まず検討したいと思います。

○須貝委員

やはりBCP、災害を考えると、いわゆるこういう通常の業務の時間内に起こるのであれば、まだ即時に対応できるのかもしれませんが、やはり時間外での発生に対する対応は考えておかなければならないと思うのですが、ここが非常に心配だなと思うところはありますけれども、この辺に対する対策といいますか、どのように考えていますか。

○（水道）佐治主幹

まず時間外での参集に対する考え方でありませけれども、地域防災計画に定めている参集基準に沿って、職員が個々に考え、参集することとなります。そのほかに、水道局災害時連絡網で、災害の種類や規模などにもよりますが、対象職員に連絡を取ることとなっております。

また、水道局では、年度当初に職員に対し、自分が何次体制なのか、連絡網は誰から来て、誰に連絡するのか、緊急時の連絡先などを記載した災害初動ハンドブックを配布して、災害時の初動について周知をしているところがあります。

○須貝委員

今の答弁は少し危険をはらんでいるのかと思うのですけれども、職員の個々の判断に任せるといようなお話がありました、そういうのが非常に難しいので、多分こういうBCPというものをつくって、マニュアル化して対応しようというふうに考えているのがこのBCPの考え方だと思うのですけれども、そのところ、やはり職員の個々の判断というのは、今後検討する必要があるのではないかと思います。いかがですか。

○（水道）佐治主幹

これも、地域防災計画で定められている、確かに地震などは詳しく載っているのですけれども、震度幾つになったら、自分が何次体制だからと。そのほかの災害に対しては、確かにそういう面もありますので、水道局としてそこから辺のところも検討したいと考えております。

○須貝委員

もう一つ、これは小樽市のBCPのときにも挙げさせていただきましたけれども、訓練の実施状況ということで、中身を見てもと訓練計画というのは記載されてはいるのですが、実際に訓練状況はどうかということをお聞きいただけますか。

○（水道）佐治主幹

今年度ですが、これまでに実施しました災害対応訓練の状況としましては、小樽市総合防災訓練、応急給水タンク設置訓練、マンホールポンプの非常電源接続訓練、水道局庁舎自衛消防訓練などに参加し、そのほかにも北海道などが主催する訓練に参加しております。

また、年明けに予定しております小樽市上下水道BCPに基づく連絡訓練に向けて、現在、各課が作業を行っているところであります。

○須貝委員

それではなののですけれども、先ほど4班ありましたよね、総務班、給水班、水道班、下水道班の中で、職員の訓練は100%されているのか。訓練の実施率というか、そういうのはいかがでしょうか。

○（水道）佐治主幹

それぞれの訓練ということになりますと、全ての実施率を持っていないものですから、二つばかり持っているものを御紹介しますと、応急給水タンク設置訓練に関しましては、水道事業課でやっております、46%の参加、マンホールポンプの非常電源接続訓練にいたしましては、水処理センターがやっております、100%の参加ということでございます。

○須貝委員

平時のときに緊張感を維持して、こういう計画をつくるとか、訓練を実施するというのは、なかなか大変だと思うのですけれども、まずはしっかりとした仕組みをつくっていただいて、それから、やはり訓練ですよ。各班に分かれていますので、職員の方がしっかりとこの訓練に参加をするということで、あとは計画的には不足なところもあるでしょうし、最新の知見も入るでしょうし、他都市の事例も入るでしょうし、こういったものを取り入れて、アップデートしていくということで、ぜひお願いしたいと思います。また、数年たってから、チェックさせていただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

◎下水道汚泥について

次に、下水道の汚泥を肥料として活用するというので、少しお話をさせていただきたいと思います。

下水処理時に発生する下水汚泥を有機肥料として活用する。農地や緑地に還元するという取組がいろいろなところで進められていると認識しています。例えば、岩見沢市などでは、脱水ケーキとか乾燥汚泥を自宅用には無料で配付。それから、農業用には組合を通じて販売がされていると、これは新聞報道でもされておりました。

今、全国で発生する下水道の汚泥に含まれるリン酸の量というのは、実は国内の肥料需要の2割に相当するのだと言われております。国も食と下水道の連携とか、みどりの食料システム戦略とか、これは農林水産省です。先ほどの国土交通省ですけれども、こういったところで、こういった戦略がなされて、今後、各自治体に下水道の汚泥に対する処理、取組というのを進めているのだと認識しています。

いろいろ調べてみますと、この汚泥の肥料としては、リン酸カルシウムの回収と、それからコンポストに分けて考える必要があるというふうにも書かれてあるのですけれども、質問は1点だけなのですが、本市として、下水道



汚泥の肥料化に取り組む予定はあるのか、ないのかというのをお答えいただきたいと思います。

○（水道）下水道事業課長

本市としまして、下水道汚泥を肥料として活用することについてですけれども、本市の下水道汚泥につきましては、焼却設備にて処理しておりまして、今後10年程度は設備を使用していくことを考えております。

このため、下水道汚泥を堆肥化すると、現在の施設が無駄になることに加え、肥料のための設備が必要となりまして、新たな設備投資をしなければならないことから、現時点では肥料として活用する計画はございませんが、次の焼却設備の更新に向け、下水道ビジョンにありますとおり他都市の動向を観察するとともに、課題を整理するなどして、汚泥処理方法の選択の一つとして研究を進めていきたいと考えております。

○須貝委員

残念ですけれども、施設が更新できない限りは、そういうのはできないのだというようなお答えでした。

それ以上のお話はできないのですけれども、今こういう世界情勢の中で、経済安全保障というのをよく言われるようになって、今日もちょうど日本経済新聞に出ていたと思うのですが、いわゆるコロナ禍で、国からの依存を脱却しようということで、その中には農業用肥料というのが入っていて、リンの回収というのは言われているのです。なので、こういう公共の自治体として、今後こういったことは取り組んでいく必要があるのだらうと思っています。

研究いただくというなお話をいただきましたけれども、リン酸カルシウムの回収、それから、有機肥料としての利用について、ぜひ新しい中央処理施設ができたときには、即できるように、その準備はぜひ整えていただきたいと思いますが、これについてお答えいただけますか。

○（水道）下水道事業課長

繰り返しとなりますけれども、委員のおっしゃるとおり資源の再利用ということは必要になると思います。現時点では、やはりすぐに手を出すことはできないのですけれども、今後、研究を重ねまして、次の焼却炉の更新までには、それなりの検証をしたいと考えております。

○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

公明党に移します。

○千葉委員

◎宅地耐震化推進事業について

初めに、宅地耐震化推進事業について質問させていただきます。

第1回定例会の建設常任委員会でも、造成地に居住する市民の方には大変いろいろ影響が出てくるということで質問もさせていただきました。今年度中に第2次スクリーニング計画を策定することで進んでいるかと思っています。計画はいつ頃できるのかというのは、どのようになっているのかお答え願いたいと思います。

○（建設）佐々木主幹

第2次スクリーニング計画策定の時期になりますけれども、今年度は第2次スクリーニング計画策定の業務委託を行っておりまして、今年度中の策定予定となっております。

○千葉委員

今年度中の時期についてもまだ見通しがついていないということですか。

○（建設）佐々木主幹

2月から3月にかけての策定になるかと考えております。

○千葉委員

本市では、市内に谷埋め型47箇所の大規模造成地があります。第2次スクリーニング計画は、現地踏査などを行っているかと思うのですけれども、これはまだ現在進行形なのか、現在の状況について説明をお願いしたいと思います。

○（建設）佐々木主幹

市内の大規模盛土造成地は47か所ありますけれども、現地踏査は全て終わっております。

現在は、簡易地盤調査を行っている状況でありまして、今後、その資料等を取りまとめて計画を策定する予定としております。

○千葉委員

以前伺った際には、47か所の大規模盛土造成地には、家屋がない造成地が2か所あること、また、公の施設に関しては、市営住宅が13棟と道営住宅が6棟、学校が6校あるというふうに答弁をいただいています。これは変わっていないという理解でいいのか、また、家屋数については把握をされていないということでそのときも御答弁いただいているのですけれども、現在もそうなのか、また必要性というのはないのか、そこら辺についての説明をお願いできますでしょうか。

○（建設）佐々木主幹

大規模盛土造成地にあります公共施設の数になりますけれども、これについては変わっておりません。

また、家屋数についても、現状では把握しておりませんが、今後、第2次スクリーニング計画、第2スクリーニングを進めるに当たりまして、必要に応じて把握をしていきたいというふうに考えております。

○千葉委員

次に、優先度評価に用いる項目について、改めて説明をお願いしたいと思います。

○（建設）佐々木主幹

評価に用います項目につきましては、盛土及び擁壁の形状や構造、変状の有無、地下水の有無などになります。

○千葉委員

いろいろほかにも項目はあると思うのですけれども、これらの項目に当てはめて、優先度の評価を今後していく。それでその結果、優先度の高いものからAランク、Bランク、Cランクというふうに造成地にランクが設定されると思っているのですけれども、本市の47か所というのはどういうふうになっていくのかと非常に気になると思います。

優先度の高いAランクというのは、さらにその先に進めていかなければいけないという認識なのですけれども、小樽市においては、このAランクになるとされる造成地が現時点ではあるのか、どうなのかということについてはいかがですか。

○（建設）佐々木主幹

第2次スクリーニング計画は現在策定中なので、はっきりとお示しすることは現状ではできないのですけれども、優先度の高い盛土がある可能性はあります。

○千葉委員

今、可能性が出てくるのかと認識しました。第2次スクリーニングの必要性についてですけれども、今説明のあった、優先度が高いAランクが出てきた場合なのですが、これはいつから計画に入っていくのか。

また、国から行う時期について、現在示されているのかどうか、それについてはどうなのでしょう。

○（建設）佐々木主幹

国から示されているものはありませんけれども、国からは大規模盛土造成地全てで、第2次スクリーニングを行うように言われております。現在策定中の第2次スクリーニング計画を策定し、その計画に基づき、順次、第2次スクリーニングを行っていくよう考えております。

○千葉委員

となると、順番としてはAランクに該当するものからやって、Aランクがもし複数あるとすれば、さらに危険度の高いものから進めていくと思うのですが、今委託されてやっているものが今年度中に上がってきて、そこから先に進むというスケジュール感というか、どのような形で進んでいくのか、それについても説明をお願いしますか。

○（建設）佐々木主幹

今後、委託業務が終わりまして、第2次スクリーニング計画が策定されてから、庁内への説明とか議会への説明などをいたしまして、それから住民説明等を行って、理解が得られたところから、第2次スクリーニングを進めていきたいというように考えております。

○千葉委員

本当にこの先に進めていく上では、非常に大変な課題等が出てくると思うのですが、確認なのですが、実際にAランクになって調査を進めていくと決まった場合に、費用負担についても第1回定例会で御答弁があったのですが、国からの交付金が3分の1で、事業主体となる市または土地所有者の負担が3分の2ということになっています。この後半の事業主体となる市または土地所有者の負担が3分の2ということは、市が3分の2を負担するのか、または土地所有者なので、どちらかが3分の2を負担するというのは、これは自治体でしっかり決めていくという理解でいいのかどうか、お聞かせ願います。

○（建設）日達主幹

委員のおっしゃるとおり、残り3分の2に関しましては、地方公共団体か宅地所有者のどちらかになります。

○千葉委員

造成地の広さによっては、かなりの負担になるので、それを全部自治体として負担していくのか、居住者の負担といっても、家屋数によってもいろいろ状況が変わってきますので、このことに関しては、また継続して、会派としてもしっかり議論させていただきたいと思います。

◎除排雪について

次に、除雪に関連してお伺いをしたいと思います。

除雪の中で、市民との協働による雪対策の推進ということで、小型除雪機の購入等の支援についてです。この件に関して、町内会等へのアンケートを行われたという除雪懇談会の資料も拝見させていただきました。

初めに、アンケートの配布先ということで、167団体なのですが、町内会等ということで、配布された団体の内訳について説明をお願いしたいと思います。

○（建設）維持課長

小型除雪機購入等支援制度に係るアンケート調査についてでございますけれども、町内会等ということで、町内会と総連合町会に未加入の団体の方にもアンケートをお願いしたところでございます。

○千葉委員

町内会関係だということなのですが、この回答内容を見ますと、購入の補助金があれば購入したいといったところが5団体、補助金の金額により検討したいということが10団体、また、無償の貸出しであれば希望するといったところが10団体というふうになりました。

この希望団体数に関して、所感を聞かせていただけますでしょうか。

○（建設）維持課長

アンケート結果の希望団体数に関する所感ということでございますけれども、167団体にアンケートをお願いいたしましたして、希望団体の数ということで、所感ということですが、想定したよりは少なかったと。希望としては少なかったというふうには考えているところでございます。

○千葉委員

私ももう少しあるのかという予想をしていたので、少なかったなと私自身も感じたところです。

この希望した団体の町内会等の共通する特性はあるのかとお聞きしたかったのですが、この辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

利用を希望された団体に共通する特性ということでございますけれども、共通する特性、特徴というのはございませんが、御意見の中には、町内会の費用負担が軽減できるとか、個人負担の軽減につながるといった御意見はいただいたところでございます。

○千葉委員

私的には山坂があって、公道に接する道が少ないとか、個人で除雪できない人が結構多いのというような感じで、そういう特性があるのかと思ったのですが、共通点は見られなかったということで理解をさせていただきました。

このアンケートで、作業箇所を市道または私道に限定し、個人の敷地を対象外としたようですけれども、この理由についてもお聞かせ願えますでしょうか。

○（建設）維持課長

対象を市道と私道に限定した理由についてでございますけれども、まずは、いわゆる公道という部分でということでございます。市の除雪が行き届かないところですか、私道の道路において、町内の皆さんに小型除雪機による除雪の協力をお願いしたいという考えから、市道と私道に限定したというところでございます。

○千葉委員

逆に、小型除雪機の購入等支援のアンケートのまとめに、制度を利用しないと回答した団体の主な理由について、御紹介願えますでしょうか。

○（建設）維持課長

制度を利用しないというふうに回答いただいた団体の主な理由についてでございますけれども、まずは「町内で除雪作業する人がいない」ですとか、「除雪機を保管する場所がない」というのと、「燃料費及び保険料に伴う費用負担が大きい」などの御意見が寄せられたところでございます。

○千葉委員

今回のアンケートで、小型除雪機の購入等支援制度を利用したい団体というのは、若干少なめで、利用しないと答えた方が結構多かったという結果が出ました。町内会等の世帯数だとか、例えば平地ばかりの地域だったり、逆に山坂が多い地域だったりということで、それぞれ違うので、いろいろな御意見が出るのは当たり前だと思いますけれども、アンケートのまとめの中で、「作業対象箇所を市道又は私道のほか、公的施設での使用や福祉除雪の用途を考慮した箇所選定など、今後も支援制度について検討を進めてまいります。」していくとあります。

この検討の時間にどのくらいかかるのかと思うのですが、その辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

検討の時間にどのくらいということでございますけれども、今御紹介いただいたとおり、公的施設の使用や福祉除雪の用途を目的にということで、対象箇所を広げるというような考え方の検討をまずは来年進めていきたいというふうには考えているところでございます。

## ○千葉委員

地域の除雪の対象となる路線以外のところでの生活道路が主かと思うのですけれども、そういうところの除雪をどうするかという議論って結構ずっとやってきていて、以前は隣のおじさんが隣近所全部やってくれたのだという方のお話を前にもしたかと思うのですが、二、三年でその方ができなくなったり、入院してしまったとか、施設に入ったということで、1年、2年待てない状況があるのかなと、そういうふうに思っています。

小型除雪機の支援制度の導入というのを頭で想像してみても、このアンケートと照らし合わせてみると、地域で1台、除雪機が配備されたとしても、そこからそれを必要としている高齢者のお宅などに行くためには、それを運搬する車がいるのかなとか。そのままそこに行くのかなとなると、なかなか課題が制度上、多いのかと私自身は思いました。

アンケート結果からしても、この制度は再考する余地があると感じてしまったのですが、その辺についてはいかがでしょうか。

## ○（建設）維持課長

委員の御指摘のとおり、アンケート結果では私どもの想定よりも団体数は少なかったのではないかというふうに考えているところでございます。先ほど申し上げたとおり、支援制度の中身は最初に公道、市道、私道に限定してアンケートさせていただいたというのもございます。

支援制度の中身について、使用場所も含めて、まずは引き続き制度の中身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

町内会の中には、ぜひ必要だという団体もいらっしゃるかと思うのですけれども、これは基本計画の中では、具体の取組の見直しが大体令和6年度というふうになっていまして、かといってそれより先にどんどんこの制度について先延ばしするわけにもいかないかと私自身も思っているのです。治体として本当にこの制度が小樽市全体に必要なものなのかどうかということも含めて、たくさんではなくてもいいのですけれども、二、三か所、希望する町内会にモデルケースとして、制度自体を実施してみても、その上で課題を整理するなり、またいい方向に行くかもしれないし、本当に全く別のものにしなければならない、課題を整理していかなければいけないと思うのですが、そのような進め方というのも考えていただきたいと思いますが、その辺についてはいかがですか。

## ○（建設）維持課長

今、委員の御指摘のとおり、いきなり市全体ということではなく、今回利用を希望された団体ですとか、そういった方々に意向を確認した中で、試行を行うという方向でまずは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。

## ○千葉委員

本当によりよい方向に進むように、ぜひお願いをしたいと思います。

次に、雪対策基本計画の中の持続可能な雪対策の推進についてです。

この取組の方向性の中で、除雪ステーションにおける管理運営の効率化というのがあります。具体的な取組について、いろいろ指標に対する進捗状況や現状で進められていると思うのですけれども、初めに、この取組にあるICTの導入について、活用の検討がどのくらい進んでいるのか、この点について説明をお願いしたいと思います。

## ○（建設）維持課長

今、御質問のございました除雪ステーションの管理運営の効率化に係るICTの導入についての進捗状況についてでございますけれども、今年度、GPS端末を搭載したスマートフォン端末を8台用いた除雪運行管理システムの試行をまずは行ってまいりたいというふうには考えているところでございます。

○千葉委員

今年度始めるといことで、これは今年度が終わった時点でまた確認をしていきたいと思いますが、2点目に、除雪ステーション間の連携・協力について、応援体制は進んでいるのか、この件についても御説明をお願いします。

○（建設）維持課長

除雪ステーション間の連携・協力についてでございますけれども、一例といたしまして、市が貸与している除雪機械につきまして、除雪機械の故障時などに使用できない場合については、ステーション間で配置替えをするなど、作業に遅れが生じないように取り組んでいるところでございます。

○千葉委員

事例は幾つか出てきているという理解でよろしいのですね。

少し気になるのが、ほかに三つほどあるのですが、除雪業務における技術の継承と除雪業務の担い手の確保、除雪事業者の確保ということで、この3点は非常に関連性があるのでまとめてお聞きしたいのですが、それぞれの取組の内容の説明と、一応目標値等に対する進捗状況についても説明をお願いしたいと思います。

○（建設）維持課長

今、御質問のございました除雪業務の技術の継承、担い手の確保、除雪事業者の確保について、それぞれの進捗ということでございますけれども、まず除雪業務の技術の継承につきましては、先ほども少し御説明を申し上げたGPS端末を搭載した除雪車両が障害物等を事前に登録することにより、若いオペレーターですとか、そういった方が作業しやすくなるようなシステムがございますので、こちらについても検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

担い手の確保と除雪事業者の確保についてでございますけれども、こちらにつきましては、関連性が非常に高いという部分ではございますが、凍結路面対策など、一部の作業について再委託を認めるなど対応をしているところではございますけれども、担い手の確保、事業者の確保につきましては、喫緊の課題であるというふうに考えているところでございますので、除雪事業者の意見も聞きながら、今後施策の展開を図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。

○千葉委員

この中で、どういうふうに進んでいるのかなと気になるのが、やはり地域実情に精通している除雪機械のオペレーター技術や経験、若い人材をしながら世代に引き継いでいくということで、育成した人数の把握ですとか、この方たちが本当に業者に残って活躍していく兆しというのは見えているのか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

現在、除雪事業者、オペレーターの育成の人数の把握というは行っておりません。ただ、除雪事業者に聞き取り等を行う中で、若い世代の方がなかなか入ってこないということで、若い人材の確保に苦慮しているというようなお話は聞いているところでございます。

○千葉委員

私も関係する業者の方々からお話を伺うと、本当に若い方が入ってきてもすぐ辞めてしまうとか、違う業者に行ってしまうとか、それが市内であれば、まだ私たちも望みがあるかと思うのですが、全く市外に出ってしまったとか、担い手ということに関しては、多分、行政もそうでしょうけれども、業者も非常に危機感を抱いているなど思っています。

一応、市では、通年の担い手の確保のために、除雪事業者の夏冬の維持業務等の一括発注も方策に挙げられているというふうになってはいますが、この具体的なお話は進んでいるのか、どのように進めていくのか、その辺についてもお聞かせ願えますか。

○（建設）維持課長

雪対策基本計画に記載の夏冬の維持業務等の一括発注についての検討状況についてでございますけれども、現段階では具体的に進んでいるものは、ないという状況でございます。

○千葉委員

これを市と業者で進めていく上で、それぞれメリットだとか、デメリットというのがきつとあるのかと思うのですけれども、課題も含めお聞かせ願えますか。

○（建設）維持課長

夏冬の維持業務等の一括発注のメリット、デメリットについてでございますけれども、一般的には通年での業務を行うことで作業員の確保がしやすくなるという業者側のメリットがあるというふうには考えているところではございますが、現段階では、補装工事や土木工事など、本市の業務量を勘案すると、なかなか業務量が少ないという部分もございまして、現段階ではなかなか難しい部分があるというふうには考えているところでございます。

○千葉委員

なかなか難しい、お話もまだこれからということなので、理解をしました。

次に、除雪事業者の確保の取組にある平成30年度の除雪登録業者数なのですが、このときに41社ということでした。現在はどのようになっているのかをお願いします。

○（建設）維持課長

道路除雪に登録のある業者は平成30年度で41社ということで、令和4年度につきましては38社ということでございます。

○千葉委員

今冬の各除雪ステーションの業務を担っているJVという、それを構成している業者数は何社で、それ以外の登録業者というのもあるかと思うのですけれども、別発注で除雪に関する市の除雪業務を担っている業者というのはどのくらいあるのか、また、その業務内容についてもお聞かせ願えればと思います。

○（建設）維持課長

今、御質問のございました今冬の市の地域総合除雪における業者数につきましては、7地域合計で26社というふうになってございます。それ以外の業務についてでございますけれども、雪処理場、雪堆積場の管理業務や段差解消業務等に6社が受託しているところでございます。

○千葉委員

先ほど業者が3社ほど減っているということで、多分、業者数は3社だけでも、全体の業務に携わる人数等を細かく見ていくと、またこちらもかなり減っているのかと思っております。今、社会情勢でいろいろ人件費だとか、燃料費が高騰していて、本当に個人的にはこれからどんどん上がっていったら、全部委託でできるのかなと、そういう財政上の問題も、心配も出てくるのですけれども、市内の除雪業務の担い手不足というのはもう既に始まっていて、スピードも速まっているということなのですが、人口も減って、ダンプトラックも昨年、おとしあたりから確保できなくなっているですとか、オペレーターの人材も少なくなっていくという、これらの認識というのは、市も同じ認識だということではよろしいですか。

○（建設）維持課長

委員が御指摘の受託業者の担い手不足ということでございますけれども、市の地域総合除雪の受託業者の数自体は目に見えて今すぐ少なくなってきたというものではないのですが、今おっしゃられるような担い手不足というのは喫緊の課題であるというふうには考えているところではございます。

持続可能な雪対策の推進という観点から、他都市の情報収集も含め、様々な施策については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。

## ○千葉委員

本当に人口減少はしても、除雪路線が減るわけではないので、必要数の業者の確保、人材の確保というのが非常に重要な課題だと思っています。以前、後志管内でも、J Vが決まらなくて、地域に穴が空きそうになったとか、また、想定外のことが起きて、J Vが組めなくてということも、小樽市でも想定外のことがあったかというふうに思っていますので、ぜひ小樽市の除雪を持続可能なものにしていくためにも、先ほど、まだ協議は進んでいないというお話がありましたけれども、業者と同じ方向性をもってしっかり協議、外から見たら癒着云々と、そういうものではなくて、同じ視点でしっかりと進めていただきたいなと思いますが、最後にその見解をお聞きしたいと思います。

## ○（建設）維持課長

まず、持続可能な雪対策の推進ということで、担い手不足に対する施策につきまして、今、委員の御指摘のとおり地域総合除雪の受託業者との意見交換会などを通じて、受託業者の御意見も伺いながら進めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

## ◎市営住宅の安全について

次に、市営住宅のベランダの安全についてお伺いをしたいと思います。

近年、幼い子供がマンションなどのバルコニーから転落する痛ましい事故が非常に多かったなと思いました。なぜという思いが込み上げてきていたのですけれども、厚生労働省の人口動態調査によりますと、9歳以下の子供が建物からの転落により、令和2年度までの5年間で21人が亡くなっているそうです。季節的には窓を開ける、そういう時期に多いと言われています。先月には、千葉県千葉市と大阪府豊中市のマンションで転落事故があり、2歳の男の子がそれぞれお二人亡くなったという報道は記憶に新しいかと思います。また、11月13日、これは青森県八戸市の市営住宅の10階のベランダから、4歳の男の子が転落し、亡くなりました。これは、室内から持ち出した椅子に乗って落ちたと見られています。

そこで、本市の市営住宅について、安全確認や注意喚起がどのようになっているのかということで、何点か伺っていききたいと思います。

初めに、小樽市の2階建て以上の市営住宅では、バルコニーを設置している住宅が多いと認識していますが、ほぼ設置されているという認識でいいのかどうか、お聞かせ願いたいと思います。

## ○（建設）建築住宅課長

今、委員のおっしゃったとおり、2階以上の中層高層住宅については、バルコニーというのがほとんど設置されているというような状況でございます。

## ○千葉委員

市営住宅のバルコニーに整備をされている手すりの高さなのですけれども、これは国の基準で1.1メートル以上とされています。

本市の市営住宅の手すりの高さは、もちろん基準以上だと思っていますけれども、これは住宅によって高さの違いがあるのか、お聞かせ願えますでしょうか。

## ○（建設）建築住宅課長

市営住宅の手すりの高さにつきましては、小樽市営住宅条例施行規則で、床面からの高さ1.1メートル以上とするということで規定されているところでございます。

市営住宅の手すりの高さについてですけれども、調べたところ大体1.1メートルから1.2メートルの高さで設置されているような状況でございます。

## ○千葉委員

バルコニーが整備されている手すりの形状はいろいろあって、きっちりと点検がなされているのかというのがす



ごく気になりました。今、市営住宅も長寿命化計画で建て替えなど、いろいろ始まっていますけれども、ベランダの手すりにつかまって、平成18年には成人の方ですが、バランスを崩し、手すりが外れて落下して事故があったということもあって、国土交通省からもきちんと調べなさいという通知が出ているというふうにも見ました。

小樽市では、この点検についてはどのように行っているのか、また、居住者から修繕だとか、そういう要望はないのか、過去には不具合による事故はなかったのかどうか、これらについてお答え願いたいと思います。

○（建設）藤田主幹

ただいま委員から御質問のありましたバルコニーに関する点検につきましては、日常的なパトロールの中で外部からの目視による点検のほか、住民の方々からの修繕要請時に確認をさせていただいております。

また、事故の関係のお話があったかと思うのですが、これについては、バルコニーの手すりに起因した事故というのは特に今まで発生はしておりません。

修繕の要望の部分につきましては、バルコニーの修繕要望で一番多いものは、隣室との仕切り板の破損でございますが、少数ながら手すりに関係するさびなども修繕要望というのがございます。

○千葉委員

今、要望もあったということで、目視ということなのですが、平成31年4月では、小樽市で11歳以下の子供がいる世帯というのは218世帯8.8%、現在どうなっているのか、終わった時点でお聞きしたいと思うのですが、そういうことから考えると、やはり目視だけでは危険性がはっきり分からないということがあるので、それを今居住している方々1軒1軒を定期的に点検したいと言っても、それが全部できるかというとなかなか難しいなと思っています。

ただ、やはり、そういう事故が全国で多発しているのか、劣化しているのか、修繕要望は何なのかとか、子供について注意喚起というのはしっかり行っていただきたいと思いますが、その辺についてのお考えをお聞きしたいと思います。

○（建設）藤田主幹

本市におきましては、今おっしゃられたような危険性の部分に関しまして、入居時に配布するマニュアルにおいて、バルコニーに足元のあるようなものの設置を禁止しております。

また、バルコニーに設置されるもので多いものがエアコンの室外機、そういったものなのですが、これは足場になる可能性というのがありますので、必ず壁側に設置させるなど、安全には配慮をしているつもりでございます。

また、今後のこういったことの周知につきましては、現在できてはおりませんが、住宅使用料の通知を行う際に、全戸に対して文書を配布しておりますので、そういった中に注意喚起の文言を加えるなどして、広報に努めていきたいというふうに考えてございます。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時53分

再開 午後3時13分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

立憲・市民連合に移します。

## ○林下委員

### ◎並行在来線について

まず、並行在来線のバス転換について質問させていただきます。

並行在来線、長万部一小樽間は、北海道と沿線自治体で構成する北海道新幹線並行在来線対策協議会后志ブロック会議で、バス転換の方針が確認され、小樽市も並行在来線のバス転換に関する住民説明会が行われております。

4会場の住民説明会で、それぞれの御意見や御要望について、新幹線・まちづくり推進室ではどのように集約されているのか、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

意見交換会での意見としましては、バスルートに関する意見ですとか、ダイヤに関する意見といった区分では先ほどの報告資料に記載したところでありますけれども、会場ごとの意見としましては、まず蘭島では、JRがなくなっても便利になったと思えるように増便を、蘭島駅前駐車場の継続を、埋蔵文化財を保存する施設の整備をなどの意見、要望がありました。

塩谷地区につきましては、まず、塩谷サービスセンターでは、塩谷線の始発場所を分割の際には利用が少なくても必要な便があることに配慮をなど。

丸山下会館では、最上ルートは伍助沢にもバス停の設置を、丸山登山者向けに塩谷駅に駐車場やトイレの整備をなど。

親和会館では、最上ルートは日中も必要、混雑時間帯は余市から満員で来ることもあり得るので便数確保に力を入れるべきなどの意見、要望がありました。

なお、4会場とも総括としては、余市一小樽間の三つの基本のバスルート案は了承されまして、要望事項ですとか、ダイヤに関しては今後の検討課題というふうに市では整理しております。

## ○林下委員

バス転換が決定されて以降の住民説明会について、今お話を伺いましたけれども、私は丸山下会館しか参加できなかったのですが、聞いた限り住民の皆さんは、非常に冷静にバス転換を受け止めているような印象を受けました。

私はそれだけに、蘭島や塩谷の住民の御要望や御意見に、やはり小樽市として、対応可能な範囲で反映させる必要があると思いました。新幹線・まちづくり推進室として、今後のバス転換を進めるに当たって、バスルートやバスダイヤの設定にどのような課題があると考えているのか、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

バスルートやダイヤ設定における課題でございますけれども、一言で言いますと、利用者の利便性と持続性の両立ということかと思えます。

例えば、利用者にしてみれば、より多くのルートや便があれば便利なのですが、これには経費がかかることで採算性も必要だということと、余市からの通勤、通学時間帯などの多客時間帯、ピーク時間帯です。この時間帯における車両ですとか、ドライバーの確保も課題ですし、駐車場の数と速達性の兼ね合いということも考える必要があります。

また、倶知安一小樽間などの長距離移動について、倶知安までの直行便がよいのか、余市乗換えがよいのかなど、こういった課題もございます。

いずれにしても、利用する経路、時間帯、人数など、今後バス事業者も含めてできるだけ正確に需要を見通した上で、考えていくことが必要だと認識しております。

## ○林下委員

道道小樽環状線956号から国道5号を横断して、海岸線を経由してバス通りに至るルートについては、住民要望があったと思っておりますけれども、当時の答弁では、中央バスに現地確認をしてもらった結果、道路が狭隘であることや

急カーブであることなどから断念した旨のお話があったと思います。塩谷丸山地域や、あるいは旧塩谷中学校付近には住民も多くいることから、国道5号のバスに接続することによる利便性の向上にもつながりますし、そうした判断から、例えば大型バスが通れない状況であれば、デマンドバスによる循環バスを検討するなど住民要望に応えることとなると考えますが、いかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

御質問の内容は、塩谷エリア内を運行する細い道でも通れる小型のバスといったものをイメージされているかと思いますが、それも一つの方策だとは思いますが、そうすると、小樽駅方面に行くにも国道で路線バスに乗り換えるということになりまして、料金も2路線分かかるといことと、こういった場合に運行のコスト面も恐らくあまり効率的とは言えないものになるのではないかと考えられます。

今回は、鉄道の代替交通の確保が目的ですので、鉄道に近い使い勝手となります乗換えなしで、小樽駅方面にも行ける民間の路線バスを基本的に考えまして、それで足りないという場合には、デマンドバスなどの別の手段を検討することになるものと考えております。

なお、塩谷線延伸案については、先ほども申し上げました、塩谷海岸からの利用者が必要とする便に配慮するよという意見がありましたので、今後、利用者の意見を聞きながら、まずは発着場所を2系統に分けるという案で、ダイヤを検討しまして、それでもしなかなか御納得いただけない、成立しないという場合には、また別の方法を考えたいと思います。

○林下委員

今、住民の皆さんの意見を伺いながら判断するというものでありますから、私もその点についてはあまり心配はしていないのですが、ただ乗換えが必要でも、やはり地域の住民にとって、例えば丸山下会館の上に住宅がいっぱいありますよね。そういう人たちが利用するために、乗換えも含めてあるのだけれども、やはり、より歩かないで、バスで乗り継いで行けるという利便性を確保するというのも、代替バスですからいろいろ制約はあるとは思いますが、何とかそういう方法を住民とともに考えていただければと。

皆さんも御承知のとおり、最近、札幌市で路線バスが撤退した後に、デマンドバスを運行して、住民も多く利用しているという報道もありますけれども、やはりここを見ても、既存のバス路線がなくなっても、デマンドバスなら持続性も含めてできるのではないかと判断もあるかと思います。

現実には、例えばバス会社も人手不足でなかなか難しいと。札幌市の例で言えば、そこにデマンドバスを走らせるに当たって、タクシー会社が受託をするという例もあるようですから、そういったことも含めてぜひ検討していただければと思いますので、その点についてはお答えはいたしませんけれども、ぜひよろしく願いいたします。

バス転換の課題としては、小樽市としては、鉄道に代わるバスの利便性を確保することでありまして、これは市民の理解を得られるし、地域に限定すれば住民の理解も得やすいのではないかと考えます。

問題は、先ほど少しお話がありましたけれども、長万部—小樽間の鉄道に変わるバス輸送として、どう位置づけるかということが大きな課題になるのではないかと。関係自治体との調整も必要ですし、大変困難な作業になると思うのですが、その点については、どのような戦略をお持ちなのか、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

都市間の移動、長距離移動への対応の考え方ということでお答えさせていただきます。小樽—長万部間ですと、バス路線としては長過ぎることと、今の在来線鉄道でも小樽から長万部に直行するような利用はほとんど見られないということで、協議会としては、この区間を直行する代替バスの設定は予定しておりません。

小樽—長万部間ぐらいの距離になりますと、新幹線開業後は、主に新幹線がこの区間の輸送を担うことになって、バスは新幹線駅からのフィーダー交通という役割分担になるものと思われま。

一方、小樽—倶知安間ぐらいの距離であれば、利用者の都合に応じてバスと新幹線を使い分けるということにな

ると考えられます。

ですので、今後、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も考慮して、今後ダイヤ等を検討していくものと想定しております。

#### ○林下委員

直行バスの関係はどこからどこまでというよりも、やはり新幹線の最寄りの駅にどうつなぐかという一つの大きな課題だと私は考えているのですけれども、その点についても、ぜひ、例えば小樽―倶知安間の直行バスを走らせる場合、新幹線へ倶知安で乗り継ぐか、小樽で乗り継ぐかとか、そういうことになると思いますので、その点も含めてぜひ柔軟に検討していただけるよう、お願いしたいと思います。

続いて、鉄道施設の有効活用について伺いたいと思います。

この問題につきましては、既に会派代表質問や予算特別委員会でも取り上げられておりまして、私も前回の建設常任委員会でも質問をさせていただきました。説明員の考え方も伺っておりますけれども、市長も住民の意見を聞きながら判断されるとの答弁がなされておりますので、私も市長の判断は重く受け止めておりますが、並行在来線の代替バスなどについては、意見交換会でもせっかく資料を用意して、皆さんから説明をされても、まだバス転換に対する関心が中心であって、活用策までには、なかなかみんなが関心を示してくれないという状況であるかと思いました。小樽市は、北海道鉄道発祥の地として、有効活用に向けて積極的な役割を果たすべきではないかと、私は思っておりますけれども、その点について、まずお伺いしたいと思います。

J R北海道が並行在来線の問題は、道と関係自治体の協議を見守っている立場であって、バス転換の前倒しがあった場合には、現在の赤字額の補填分については検討するけれども、施設の有効活用や施設の譲渡については、恐らく国の判断に委ねられているという状況だと思います。そうした現状を考えますと、協議会で鉄道施設の有効活用について、沿線自治体が一致して求めない限り、今まで廃線になった線路の状況を見ても分かるとおり、ただただ鉄道施設は朽ち果てていくのを待つというような惨たんたる状況にあります。

サイクリングロードの整備は全国的には事例も多くありますし、長万部―小樽間の距離と鉄道施設の有効活用と地域の振興策としては、整備されれば、世界的にも有名なサイクリングロードになり得るものと思っております。協議会の場で、整備費用も含めて、国に求めるべきだと考えますが、いかがですか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

線路跡をサイクリングロードにという御提案のお話ですけれども、こちらは先行事例を見ましても、整備するにはかなり多くの事業費が見込まれるようですので、やはり沿線自治体では少し困難な規模だと思いますので、実現するには北海道や国に整備を求めていくというのが現実的だと思われませんが、北海道ですとか、ほかの自治体の線路跡の活用についての考え方もありますし、本市としても線路跡を活用するのがいいのか、するとしたら何が最善なのか、これは地域の声も聞きながら慎重に検討していく必要があるというふうに考えております。

先ほど小樽市が積極的な役割をというお話もありましたので、並行在来線対策協議会の中で、今後も機会を見て、まずはJ R北海道からの譲渡の条件も含めまして、情報収集を行うように求めてまいりたいと考えております。

#### ○林下委員

今、丁寧にお答えをいただきましたけれども、並行在来線の問題は終始一貫して、J R北海道に何かを求めてもJ R北海道は国の判断がなければ何も判断できないという状況だと私は残念ながら思っています。ですから、何としましても、少なくとも、せっかくこの長大路線をバス転換したわけですから、やはり地域振興策という意味で何かしかりしたものをつくっておく必要があると。

前にも私は発言していますが、例えば長万部から函館間の同じ並行在来線で、現在、知事もこれはやはり国が線路を残すとすれば、国がしっかり関与すべきだという発言もありますが、やはり我々は、並行在来線のスキームに基づいて、ここまで進んできたわけですから、そのスキームを国自らが覆すようなことであれば、少なくとも

も長万部一小樽間の鉄道の問題についても、それなりに例えば国が責任を持って何かやるべきではないかというのが考え方ですから、ぜひその点については、頑張っていただきたいなと思っております。

◎立地適正化計画について

次に、立地適正化計画について伺いたいと思います。

私も10月28日に開催していただきました勉強会にも参加をして、これまでの4回の策定委員会での審議が終了して、新年度からいよいよ都市計画マスタープランや関連計画との調整も含めて、令和6年度に全体計画がスタートをしていくというふうにイメージしたのですけれども、そういう考え方でよろしいでしょうか。

○（建設）三浦主幹

委員のおっしゃるとおり、現在のところ、令和6年度から計画をスタートする方向で進めてまいります。

○林下委員

私もかつては国が提唱したコンパクトシティ構想という説明を聞いておりましたが、立地適正化計画との違いと関連性についてあれば、説明していただきたいと思います。

○（建設）三浦主幹

かつてのコンパクトシティ構想と立地適正化計画との違いと関連性についての御質問でございますけれども、かつてのコンパクトシティの考え方といたしましては、中心市街地などの中心的な拠点1か所に全てを集約する一極集中型の都市構造を目指す考え方であり、立地適正化計画は現在、国土交通省が推進しております中心拠点と、複数の地域拠点に都市機能が集約され、それらが交通ネットワークで結ばれた多極ネットワーク型の都市構造を目指すコンパクトプラスネットワークの考え方を踏まえ、持続可能で効率的なまちづくりを推進するための計画となっております。

○林下委員

人口減少が現実のものとして進んでおりますから、やはり人口密度を維持することによるメリットとデメリットについて、どのような議論がなされているのでしょうか。

○（建設）三浦主幹

メリットとデメリットの議論についてでございますけれども、人口が減少し人口密度が低下すると、身近な生活利便施設の撤退や地域公共交通の縮小などにより、生活利便性の低下などのデメリットが懸念されること。また、立地適正化計画を策定し、計画を推進することにより、これらが抑制されるというメリットについて、策定委員会などで議論がなされてきたところでございます。

○林下委員

今、いろいろ私も自分の置かれている状況と、これから進めていく立地適正化の中で、例えば農業を営んでいる人たちがどうなるのかなとか、非常に単純なだけでも、そんな心配もしていましたが、都市機能誘導区域への誘導というのは、どうも簡単にいかないような気がするのだけでも、その点についてはどうのお考えですか。

○（建設）三浦主幹

今回の立地適正化計画に関しては、短期間で人を集客するような誘導集約するような計画ではございませんので、本当に長期間をかけて、緩やかに徐々に人を集めていくと、そういった計画でございます。そういった部分では、委員のおっしゃるとおり、計画の策定によって、居住誘導区域外となる区域の居住者、特に農業従事者の方々などの例えば生活利便性の維持については、我々としても課題として認識しているところでございまして、別途検討が必要であると考えてございます。

○林下委員

都市機能誘導区域を定めて、居住を促進させ、生活サービス施設など、公共施設を整備することで、それは当然必要なこととして起きてくると思うのですけれども、国の財政措置はどの程度見込まれておりますか。

○（建設）三浦主幹

国の財政措置についての御質問でございますけれども、立地適正化計画を策定し、公表することにより、国等の財政上、金融上、税制上の様々な支援措置が受けられることとなりますが、例えば採択要件が複雑なところがございます。一概なことは申し上げられないところではございますが、都市機能の増進や居住環境の向上に資する公共施設等の整備であれば、事業費の2分の1の補助が受けられる支援措置もございます。

なお、誘導に係る施策や事業については、今後検討する予定でございます。国から具体的にどの事業にどれだけの支援が受けられるかについては、現在のところ申し上げられない状況となっております。

○林下委員

居住誘導区域や都市機能誘導区域へ長時間をかけて緩やかに誘導することとしていますが、私の考え方なのですが、進め方を間違えると、私権の制限や、場合によっては憲法判断にも及ぶ可能性があると思います。それらに関連する法律の整備の関係と保障に対する考え方はどのようになっているのか、お示してください。

○（建設）三浦主幹

御質問の居住誘導区域などの区域は市街化調整区域や用途地域などの都市計画のように建築物の建築や用途などを制限するなど、法的強制力を持った形で誘導するものではなく、ライフステージなどの変化に合わせて、将来住んでいただきたい区域を示すものとなっております。区域外については、これまでどおり住むことも可能となっておりますので、保障などは想定していないところでございます。

○林下委員

つまり制限はないという理解でよろしいですか。

○（建設）三浦主幹

制限はございません。

○林下委員

次に、人口減少が続く中で、空き家対策などが第2次小樽市都市計画マスタープランや関連計画も含めて、やはり喫緊の課題だと思いますけれども、空き家対策などを誘導施策として位置づけることは考えておられるのか、その点について伺いたいと思います。

○（建設）三浦主幹

御質問の誘導施策につきましては、今後検討することになりますけれども、既に計画策定済みの他都市においては、誘導区域内における空き家の利活用促進などを誘導施策として位置づけているところもございますので、委員のおっしゃるとおり、空き家対策は本市においても喫緊の課題と考えておりますことから、他都市を参考にしながら今後検討をしてみたいと考えてございます。

○林下委員

今、私の考えていたことに御回答いただきまして、私もまだまだ先入観だとか、やはり間違った解釈もあったと思いますけれども、これから広く市民に理解をいただいて施策を進めていくためには、スタートまでの間に残された期間を慎重に進めていただいて、市民周知に努めていただきたいと思います。

◎JR小樽駅前広場再整備基本計画について

次に、JR小樽駅前広場再整備基本計画について伺いたいと思います。

基本計画は、建物一体型2案と平面型1案で検討を進めてきたということで理解をしておりますが、建物一体型の整備は困難と判断し、平面型Plan③を選定したということであります。建物一体型の整備が困難とする理由として、先ほど説明されました特定車両停留施設の誘導が困難とのことではありますが、具体的に言えばどういふことなのか御説明をお願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

こちらの特定車両停留施設はバスやタクシー等の事業者専用の停留施設でございます。

この整備に当たり、イニシャルコストにつきましては、道路管理者が負担、ランニングコストにつきましては、道路管理者から運営権を譲渡された民間事業者SPCが負担することになります。

SPCは財源といたしまして、施設を利用するバス事業者やテナント事業者の方から、利用料や賃料を徴収し、管理運営を行うスキームとなりますが、今回の検討で収支均衡を図れなかったことから、スキームが成立しませんでした。このことから、特定車両停留施設の導入が困難な結果となっております。

○林下委員

管理運営に関わる収支の検討では、収入は1,700万円、支出は1億1,600万円で年間1億円の収支不足が生じると試算されております。この根拠と内訳について、御説明をお願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今回の検討の収入項目の内訳につきましては、バス発着料で年間約900万円、テナント家賃等収入で年間約800万円と試算しております。

また、支出項目の内訳につきましては、人件費で約1,000万円、バス管制システム運用費で約2,000万円、水光熱費で約3,800万円、再開発ビル共益費で約2,700万円、その他清掃費等で約2,000万円となっております。

○林下委員

平面型の管理運営に係る収支の検討内容は示されておられませんけれども、どのような試算がなされているのか、お示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

平面型につきましても、特定車両停留施設導入の可否について検討いたしました。特定車両停留施設にするためには、駅前広場周辺のバス停の集約化が必要であったことから、集約化が図れる建物一体型のみ検討を行っており、平面型につきましても行ってございません。

○林下委員

管理運営に関わる部分で、平面型の場合は、自動車ターミナル法に基づく国の支援策は求めず、全額小樽市の建設費で賄うという考え方なのか、その点についてはどうですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

平面型の事業費の考え方というふうに理解しているのですが、平面型の事業におきましては、国費の都市計画整備事業を考えており、国費の導入を考えてございますので、国費を使いながら市が整備をするといったことを考えてございます。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

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

◎小樽駅前広場再整備における配置計画の決定について

まず報告を聞いてということで、先ほど林下委員から、小樽駅前広場再整備のことが質問ありましたので、引き続き質問しますけれども、今回平面型としたと。プランの中では、最も狭い範囲になったということは、一定の評

価するのですけれども、しかし、再整備の部分はもっと狭くてもいいと。幾つか再検討を求めて質問をします。

まず、バス停留所の部分なのですけれども、これだけの広さを必要とする根拠を示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今回再整備いたします小樽駅前広場は、本市の重要な交通結節点であります。駅からの乗換えのしやすさ、そういったところが非常に再整備のポイントになるという形で計画を策定しております。

今回、バス停留所に関しましては、8台のバースを用意いたしました。こちらは都市間バス、札幌方面及び札幌方面以外につきまして4台分、市内路線に関しましては、小樽駅を起点とする周辺、祝津、最上、緑、奥沢方面の四つのバス乗降を基本とし、8バースとしてございます。

また、バス事業者へのヒアリングにおいて、今回の8バースも再整備後も必要という御意見もいただいております。

○小貫委員

今ありました8台のバースということなのですけれども、これを維持した上でも最後にあった部分を縮小することによると、もう少し面積を狭めることというのは技術的に可能なかどうかはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

現バースの8台分を維持した場合であれば、今の計画どおりの整備の形にしかならないと考えてございます。

○委員長

技術的に可能かどうかという質問です。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

技術的には、難しいと考えてございます。

○小貫委員

それは、中央の6台分を削ってでも絶対無理だということなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今回の中央にございます6台に関しましては、バスロータリーの導入と申しまして、本来不要な部分といったこととなります。そこを有効活用して、今回の6台を配置してございます。

○小貫委員

そこを有効活用してでも無理なのだという見解だということで押さえておきますけれども、先ほど林下委員からありましたけれども、自動車ターミナル法上、バスターミナルとするには、手続的にはどんなことが必要なのか示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

自動車ターミナル法に基づく手続に関しましては、申請するバス事業者が事業の種類や名称、位置、規模などを記載した事業計画書を作成の上、国土交通省に申請し、許可を受けることで自動車ターミナル法のバスターミナルとなります。

○小貫委員

もう一つ抜けているなど思うのは、道路用地との関係では、自動車ターミナル法上の関係はどのようなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

道路用地につきましては、自動車ターミナル法に基づくバスターミナルとした場合、バス事業者が所有する形になると考えております。

このバス事業者の民間の用地にするためには、今の道路用地は外さないとならないと考えてございます。

○小貫委員

今言ったように、事業者がターミナルにするには申請しなければいけないということで、ただ、今回は道路用地



のまま停留所として整備すると。

なぜバスターミナルにしないで、道路用地のまま整備すると、その理由について示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

国土交通省策定の都市計画運用指針では、鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては、道路の一部として都市計画に定めることが望ましいとされています。

加えて、持続性の観点からも、バスバースを含め公共交通結節点としての維持をしていく必要があることから、公共での整備が必要であると考えてございます。

○小貫委員

今の答弁、何となくは分かったのですが、もう少しかみ砕いて答弁していただけないでしょうか。分かりにくかったです。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

駅前広場に関しましては、複数の公共交通機関の乗り継ぎが円滑に行えるようにされている必要があると。あわせて、永続的にバスバース、今お話があった民間事業者にその道路用地を渡すということではなく、公共が敷地を持って持続性を担保すると、そういったことが必要であると考えてございます。

○小貫委員

今話を聞いていると、駅前広場が公共として持っている十分な広さがあるって、さらに別に用地があるというのだったら、そこをターミナルとすることはいいだろうけれども、駅前という一等地を民間に渡してしまうと、この民間が倒れた場合に、それが公共としての役割を果たせなくなる可能性があるから、道路用地のままがいいと、こういうお話だと解釈しました。今の駅前駐車場の利用状況について説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

駅前駐車場につきましては、令和2年度の基本計画策定時の調査において、利用者の約半数が駅利用外を目的として駐車していることが分かってございます。こちらに関しては、約半数が駅利用外で駐車しているという実態がございまして。

一方、時間別の利用状況を見ますと、平成30年度の本市の調査では利用に関しましては、平日では11時から13時が多く、休日では10時から14時の利用が多い状況となっております。

○小貫委員

利用が多くて、半数以外が駅利用者以外だと。それはそうですね、駅前で便利な場所ですから、あそこは別にJRが整備しているわけではありませんので、市の駐車場ですので、それはあり得るだろうと思うのですが、利用が多いというのは、もうほぼ満車だという理解でよろしいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

利用が多い時間帯に関しましては、20台に近い台数が停車しているといった状況でございまして。

○小貫委員

それで、先ほどの話に戻りますが、半数が駅の利用者以外だということで、まず駅前駐車場に役割をどのように捉えているのか、市の考えをお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

駅前広場の駐車場の役割につきましては、駅利用者のための駐車場と考えてございます。

○小貫委員

駅利用者のための駐車場を小樽市が整備したのですか。当時、国鉄でしようけれども、国鉄のために小樽市が市営駐車場を整備したという理解でよろしいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今、駅利用者のためというふうにお話しさせていただいたつもりでしたので、あくまで市民のために設置をしてございます。

○小貫委員

駅周辺の利用者のためという理解ではないのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

あくまで、駅前広場の駐車場に関しましては、駅を利用する市民の方のための駐車場ということで考えてございます。

○小貫委員

そこは少し考えが噛み合いませんので、あまり追及はしませんけれども。

ただ、今回のプランは、その駐車場をなくすというプランで、これはやはり何とかならないかという思いはあります。

それで、自家用車の停車場所についても、現在駅の正面までつけているわけですが、やはり駅利用者の利便性が落ちるのではないかと考えるのですが、これについてはどのように考えていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

現在、小樽駅前広場を使って停車している送迎の車両につきましては、車路に停止されている状況にございますが、現在の駅前広場には自家用車の駐車場というものがなく、再整備案作成に関しましては、送迎用の一般車用の駐車場を5台分用意しているといったところでございます。

○小貫委員

ただ、先ほど駅前駐車場の役割というのは、駅利用者のためだと。今20台確保していると、これが実際に自家用車の停車場所としては5台分しか確保していないと。駅前駐車場の目的が駅利用者のためだけだとおっしゃったのですよね。だとしたら、駐車場所が5台で、この場所というのは、やはり利便性が落ちることになるのではないかと考えています。

そこで、P1 a n③の計画図というのは、どの程度変更が可能なのか、いかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

P1 a n③本計画につきましては、J R小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会で、検討してございまして、基本的なレイアウトに関しましては、今回決定した案で進むことを考えてございます。

○小貫委員

基本的なレイアウト以外だったら変更可能だということで押さえておきます。

ただ、一言言っておきますけれども、小樽駅前第1ビルを含む計画図になっているのです。やはり私は、せめて現場の駅前広場の範囲で再整備すべきだと考えるのですが、これについてお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

先ほどお話ししたJ R小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会において、駅舎正面に交流空間、その場所から港が見えるといった景観、そういったことが見えるオープンスペースというのを確保すべきであるといった御意向を受けてございました。

ですので、これを実現するためには、どうしても駅舎正面にオープンスペースを設ける必要があり、これを実現するためには、小樽駅前第1ビル側にエリアを広げる必要がございます。

○小貫委員

◎令和4補助年度小樽市内バス路線の収支について

次に、バス路線の収支について、先ほど報告がありました。

それで、令和4補助年度による、市の負担というのはどの程度になる見込みなのか、お示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

市の補助金額についてですが、令和4補助年度の市内完結バス路線の収支不足額の速報値につきましては、先ほど御報告いたしましたとおり1億9,063万1,000円です。

収支不足額がこのまま確定したと仮定して、そこから国庫補助額が大体800万円程度と推定しておりますが、これを引きまして、最大で市の負担額としては1億8,260万円程度となる見込みです。

○小貫委員

相変わらず国庫補助の部分が少ないわけなのですよ。

そこで、国庫補助の分ですけれども、今から10年前の2012年度を調べてみますと、約306億円だったのですが、国の補助制度の最近の予算の推移というのはどうなっているのか、お示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

フィーダーに関して、国に聞きましたけれども、そこだけの予算というのは分からないというところで、フィーダーを含む地域公共交通確保維持改善事業の当初予算額について報告しますと、令和2年度の当初では、203億8,500万円、令和3年度では205億8,700万円、令和4年度では206億9,200万円となっております。

○小貫委員

フィーダーだけでは、私も見つからなかったもので、その上で調べたのですけれども、10年前から比べれば100億円近く減少していると。これだから小樽市に800万円しか当たらないよねというところだと思うのです。やはり増額が必要だと思うのです。

そこで市として、国に対して、制度についてどのような意見を挙げていて、現状どうなっているのか示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

まず、国への要望なのですけれども、昨年は市単独の要望としまして、国土交通省に対して地域の実情に応じた費用単価の採用、また補助対象経費の限度額の引上げなどについて要望しています。

あと、そのほか後志総合開発期成会や北海道市長会を通して、補助要件の緩和や充実、限度額の引上げなどを要望しております。

いずれにつきましても、現在のところ実現には至っていないというところになっております。

○小貫委員

引き続き、これはきちんと確保していただかないと、公共交通を維持するということはやはり必要なこととなりますし、国の補助がないとやっていけないと思います。

◎「第2次小樽市上下水道ビジョン」の進捗管理について

それで、同じく報告のあった上下水道ビジョンの関係に話を移します。

先ほどの報告で、評価がD、Eはないけれども、Cとなっているのが五つあるという話でした。この理由と今後の対策を説明してください。

○（水道）サービス課長

先ほどの実現方策、「収入の確保」以外について、各担当課から答弁させていただきます。

最初に、資料2の1ページを御覧ください。

ここで、実現方策、「下水道の接続促進」というのが中段より下のところにございまして、遅れている理由につきましては、水洗化率については、家屋の老朽化、住人の高齢化、借家、資金不足といったことが理由でございます。

今後の対応につきましては、水洗化率の向上につきましては、今後も戸別チラシの配布やホームページ、広報誌にて促進を行う考えであります。

### ○（建設）水道事業課長

私から、同じく資料2の2ページの下段にあります、「災害に強い水道の構築」について説明させていただきます。

まず、本実現方策の内容といたしましては、大きく区分いたしまして、災害時の対応の強化を図るための各種訓練の実施と各施設の耐震化工事の実施の二つの項目がございます。

災害時の対応の強化を図るための各種訓練の実施につきましては、小樽市総合防災訓練や札幌市との緊急時連絡管の訓練に参加する等、おおむね計画どおりの実施となっておりますが、各施設の耐震化工事の実施につきましては、資材単価や労務単価の上昇により、計画どおりの工事の実施となっておらず、目標値に比べ、若干の遅れぎみの達成状況となっていることから、本実現方策の評価をCとしたものでございます。

今後につきましては、引き続き各種訓練に参加し、災害時の対応の強化を行うとともに、耐震化工事の実施についても施工箇所の見直し等を行いまして、効果的な工事が実現できるよう、努めてまいる考え方でございます。

### ○（水道）総務課長

私からは、残り2項目について説明させていただきます。

資料2の5ページ目になります。上から二つ目になりますが、「小樽の水のイメージアップ」ということで、令和2年度でボトルドウォーター「小樽の水」の販売を終了してから、新たなPR方法が確立されていないことから、C評価といたしました。

今後としましては、各市のPR方法等の情報を入手するなどPR展開を引き続き検討したいと思っております。

続きまして、その一つ下になりますが、「わかりやすい料金体系の研究」ということで、評価の理由ですが、基本水量、基本料金の見直し検討作業を開始したものの、コロナ禍で収入が大幅に減少し、将来の資金見通しが不透明になったため作業が中断しており、料金見直しのルールも進んでいないことからC評価としました。

今後としましては、コロナ禍による収益がはっきりと回復傾向を示すなど状況の改善が見られた時点で、改めて資金見直し、収支見直しを洗い直し、見直しについての判断をしていきます。

また、ルールづくりは将来的な料金見直しのルールにも必要なため、日本水道協会や日本下水道協会で示されている算定要領や他都市の例を研究して、ルールづくりの検討を進めていきたいと思っております。

### ○小貫委員

先ほどの水洗化の部分で、やはり高齢化や資金不足だというのがあって、ただ、今後、戸別にチラシを配布したりということで、多分、これは今までどおりの対策だと思うのです。

やはりさらなるインセンティブをつけて、水洗化を図っていく、推進していくということが必要ではないかと思うのですが、これについては、今、どのような検討がなされているのでしょうか。

### ○（水道）サービス課長

下水道への接続理解、啓発を粘り強く行っていくのと、資金につきましては、これまでに行っております50万円を上限とした融資貸付制度をPRし、水洗化の促進を行っていきたいと考えております。

### ○小貫委員

ただ、その貸付けも4件だという報告ですから、別の手を考えたほうがいいたろうということは申し述べておきたいと思います。

それで、料金体系ですけれども、現在コロナ禍という説明がありましたが、見直しを行うかどうかというのが今後の判断になるのか、見直すということはもう前提なのか、どちらになるのでしょうか。

### ○（水道）総務課長

見直すことを前提にということで考えております。

### ○小貫委員

ぜひ急いでいただきたいと思います。

◎北海道新幹線（新函館北斗－札幌間）の整備に関する有識者会議の報告内容について

それで、もう一つ報告の項目で資料がなかった、新幹線の関係です。

地元負担分が322億円ということで、小樽市の負担分がどうなるのかというところ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

この322億円のうちの小樽市負担ということなのですが、小樽市が建設費負担金を負担する対象の範囲が市街化区域の部分の1,000メートルの区間が、小樽市の負担の対象範囲となっておりますが、今回の増額分のうち、小樽市の負担の対象の範囲の分が幾ら増額になるのか、そういったことが示されておられませんので、小樽市の負担の増額分というのは、現状では分からないということになります。

○小貫委員

今話を聞いていると、北海道新幹線全体としてこれだけ増えたから、割合的に小樽市はこれだけ負担してくださいというのではなくて、小樽市の1,000メートルの部分の工事費が幾ら引き上がるのかということで、負担が変わってくるということよろしいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

本市としましては、そのように考えております。

○小貫委員

小樽市としてはそう考えているということなのですが、仮に従来の割合できた場合は、幾らぐらいになる感じなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

従来の割合とおっしゃるのは、貸付料収入を除いた額の3分の1が地方負担で、さらに小樽市負担対象分の10分の1が小樽市の負担額だというスキームのことかと思えますけれども、そのスキーム自体は今後も変わりはないということで、工事費に影響をする資材費用の高騰とか、そういったものが影響を受けてきますので、スキームとしては従来のままで、工事費全体がいろいろな要素によって押し上げられていくと。それによって、小樽市分が幾らになるのかというのは分からないのですが、小樽市分も幾らか増額の影響を受けるだろうというふうには考えてはございます。

○小貫委員

そういう意味ではなくて、押しなべて、平均的に増加したという場合には、今までこの分ぐらいだと、8億円程度だったから、今回は322億円に対してこの程度になるのではないのかという、そこをお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

そうしますと、単純に全体事業費は約4割の増額見込みが出ていますので、そういう計算ということよろしかったでしょうか。そういうことでお答えいたしますと、これまで小樽市の建設費負担金を総額で七、八億円という見通しを立てておりますので、約4割ということは約3億円ほど増額するということになりますので、仮定になりますけれども、総額で11億円ほどというそのような数字になります。

○小貫委員

大体のイメージがそれで分かりましたけれども、残りの3,523億円がまだ未定なわけですが、この部分というのは小樽市ではどんなふうになると見込んでいるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらについては、現在のところ、小樽市では見通しは分からないということになります。

○小貫委員

ここは貸付料の部分とかが分からないとどうにもならないと思うのですが、いずれにせよ一定額の負担というのは増えるだろうと思うのですが、これ以上の工事費の引上げはないと小樽市としては断言できるような感じ

なのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

先日の有識者会議の報告資料におきましても、今後のさらなるリスクということには言及されておりますので、絶対これ以上の増額がないとは言い切れないと考えてございます。

○小貫委員

今回、66%を貸付料ということになったわけですが、この貸付料の原資というのはどこから出てくるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

貸付料はこれまで既に開業済みの整備新幹線のJR各社が鉄道・運輸機構に支払う施設の使用料ということなのですが、今回、これを割増ししたということは、貸付料が開業後30年間ということでは定められているのですが、支払いの期間を延ばすということで、今後のものなのですが、それを前倒して活用するというものが財源になっているものと思われま。

○小貫委員

言いたいのは、JRは元となるお金はどこから調達してくるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

これは利用者が支払う運賃ほか、JR各社の収益が原資になっていると考えてございます。

○小貫委員

そうなのです。ただ、そうなると、もう計画自体がぼろぼろなのです。

私たちは何度も言っていますけれども、やはりいいかげん、計画自体を諦めたほうがいいというか、見直すべきだと思うのですが、多分それを言ってもそうだと聞かないと思うので、見直すべきですということで、次の質問に移りたいと思います。

◎除排雪について

除排雪の問題についてです。

2018年に共産党は条例案を提案したのですが、それは否決されてしまったのですが、今の体制にどの程度反映されているのか確認をしたいと思います。

一つ目が、市の役割について記載しました。9項にわたって提案したのですが、現在、これらのことで取り組んでいることがあれば、紹介してください。

○（建設）維持課長

御質問のありました条例案の項目について、現在取り組んでいる点についてでございますけれども、地域総合除雪計画における施策の充実や公表及び周知についてでございますが、こちらにつきましては、除雪懇談会の実施、除雪路線図のホームページへの掲載、除雪事業者との意見交換会の実施などを行っているところでございます。

また、貸出しダンプ制度の継続した実施など、町内会等が実施する除排雪事業への支援をしているところであり、それに加えまして、主要な通学路の歩行空間の確保の取組や観光に配慮した除排雪の取組などを実施し、市民の皆さんが安心・安全な冬の暮らしを送ることができるように施策を推進しているところでございます。

○小貫委員

当時の市長による除排雪抑制があったから、どんな市長になってもきちんとした除排雪をということで提案したのですが、今答弁があった中に、私たちが提案した中で、融雪後に散布された砂の除去を早急に取り組むと、こういう話を挙げていたのですが、これについてはまだ取り組まれていないというところなのではないでしょうか。

○（建設）維持課長

融雪後の砂の清掃についてでございますけれども、こちらにつきましても、道路状況を適切に把握して、できる

限り融雪状況も確認しながら、速やかに実施をしているというところではございます。

○小貫委員

二つ目が除雪対策本部についてなのですけれども、除雪対策本部の構成と会議の公開について条例案で提案したわけですが、これについて現状どうなっているか説明してください。

○（建設）維持課長

除雪対策本部の構成に関する御提案についてでございますけれども、現在の除雪対策本部につきましては、建設部と産業港湾部の職員で構成されておりますが、現在は、市長、副市長、総務部長、財政部長、産業港湾部長、港湾担当部長、生活環境部長、福祉保険部長、こども未来部長、教育部長、消防長、建設部長からなります雪対策庁内連絡会議を年8回開催し、庁内の連携及び情報共有を図っているところでございます。

○小貫委員

まず一つは、私が聞き漏らしたかもしれないですけれども、今の答弁で、教育委員会は連絡会議に入っていないのか。もう一つが公開についても提案したのですが、それについてはやられていないということでもよろしいのか、お答えください。

○（建設）維持課長

まず、庁内会議には教育部長も入ってございます。

それと、公開については、現在行っておりません。

○小貫委員

それで、残念ながらそういう提案をしていたのですけれども、条例案は否決されてしまいまして、ところが今、迫市長になった後に市が計画をつくったのです。計画策定の意図を説明してください。

○（建設）維持課長

令和2年12月に策定いたしました小樽市雪対策基本計画についてでございますけれども、従前除排雪に関しましては、毎年除雪懇談会を開催して、地域の皆さんからの声をお聞きしながら、計画的に取り組んできたところでございますが、近年の人口減少、高齢化の進行など社会環境の変化に加え、建設業の人材不足や市の財政状況などを勘案すると、将来的な除雪体制の維持が困難となる可能性があるため、今後も継続して冬の市民生活や経済活動を支えるために、将来を見据えた雪対策の指針となる計画を策定したものでございます。

○小貫委員

そこまでが条例案のお話でして、次に大雪に対する対応なのです。

今年の2月とか1月とか、1年前の話ですけれども、相当雪が降ったわけですが、通常の除雪の判断の時刻について説明してください。

○（建設）維持課長

通常の除雪出動の判断の時刻について明確に何時というふうに決めてはございませんけれども、夕方もしくは夜間のパトロールにおいて、除雪の出動を判断しているという状況ではございます。

○小貫委員

そうやって判断した後に、特に、昨年多かったのですけれども、それ以降に大量の雪が降ったと。そういった場合の対応について、どうしているのか示してください。

○（建設）維持課長

除雪出動の判断時、おおむね夜中に降雪があった場合の対応についてでございますけれども、バス路線等の幹線道路を優先するなど、路線を抽出して、早朝までに作業のできる範囲の中で除雪作業を行っている場合もございますが、場合によっては翌日の除雪作業というような対応になることもございます。

○小貫委員

それで、結局、翌日の対応になってしまったがために大変な状況になったというのが、昨年度あったと思うのですけれども、そういった判断をした後に降雪が大量にあったという事例が今年1月から3月で、どの程度あったと把握していますか。

○（建設）維持課長

夜中の降雪により、作業が遅れた件数ということで、詳細な件数また時間当たりの降雪量というのは現段階では把握してなくて、夜中からの降雪があつて、どの程度あつたかというのは、日数等、件数については把握しておりません。

○小貫委員

よく誰か言っていましたが、肌感覚として、例年より多かつたとか、その辺りの感覚としてはどうなのですか。

○（建設）維持課長

現在、明確な数値は持ってはいないのですけれども、除雪の出動を判断した後に、夜中ですとか、朝方にまとまった降雪があつたというのは昨年度は多かつたというふうには感じているところでございます。

○小貫委員

そうですね。そうだと私も感じています。なんせ一度に降る量が多いというのが近年起きている状況だと思つたのですけれども。

判断時刻の後に降るものだから、病院に行けないとかということがよく相談事で起きたわけです。でも、救急車を呼ぶわけにもいかないという状況で、それでやはり何かしらの対策が必要だと思つたのです。これについては、どのように考えていますか。

○（建設）維持課長

まず、出動の判断に間に合わなかつた際の対策についてでございますけれども、対策については必要であるというふうには考えているところではございますが、対策の中で、例えばですけれども、現状としてはオペレーターの待機などが考えられるのかと思つたのですが、先ほども少し御説明申し上げましたけれども、現状では、除雪業者の担い手不足という部分ということが課題として考えられるという中で、どのような作業体制が確保できるのかというのは、今後、受入れ業者との意見交換会も含めて検討は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。

○小貫委員

ぜひ検討していただきたいなと思います。

次に、雪押し場の確保なわけですけれども、今年度に新たに確保できた箇所数について示してください。

○（建設）維持課長

除雪作業時に雪を押し込む、雪押し場の確保についてでございますけれども、今年度新たに4か所の雪押し場を確保しまして、合計514か所となっているところでございます。

○小貫委員

4か所だということなのではすけれども、市民から具体的にこれだけの場所ということで提案があつた箇所数はどのくらいあるのですか。

○（建設）維持課長

市民の皆様から提案があつた箇所はございませんでしたけれども、これまで雪押し場として使用していた土地の所有者の方から、寄附の申出が1件あつたというところではございます。

○小貫委員

市民から申出がなかつたということなのではすけれども、ちなみに昨年度はどうだったかというのは、今、数字が



あればお聞かせください。

○（建設）維持課長

昨年度の数字は今持ち合わせていないものですから、後ほど御説明申し上げたいと思います。

○小貫委員

それで、実際に例えば雪押し場として、場所としては適地なのだけれども、家が建っていると。しかも、空き家だと、ぼろぼろだと、そういう状況なわけですけれども、そうなった場合に、やはり市が即もらい受けて、撤去してしまって、雪押し場として活用するということは考えられないのでしょうか。

○（建設）維持課長

雪押し場の確保につきましては、さらなる確保に向けた制度設計を検討しているところではございますけれども、現在、私どもとして、建物の除却をしてまでというふうには考えていないところではございます。

○小貫委員

そうですね。考えていたら、さっさともうやっていると思うので、考えていないから、提案しているわけなのですけれども、空き家の中で、例えば固定資産税がきちんと納まっているというのは、どの程度あるかとかというのは把握していますか。

○（建設）木村主幹

空き家の固定資産税の納付状況につきましては、把握いたしておりません。

○小貫委員

把握していないと。

ただ、例えば連絡がつく空き家だったら問題がないと思うのです。恐らく納めている方もいるけれども、やはり一般の方より納付率は低いのではないかと私は勝手に想像するのですが、そこは数がないので何とも言わないのですけれども、空き家の場所を雪押し場にできたら、やはり私は一石二鳥だと思うのです。空き家は崩せるし、夏場は近所の方に有効利用していただいて、きちんと使用料も頂いて、雑入として除排雪の経費に充てると。場所は特定する必要はあると思うのです。どこでもいいというわけではないと思うのです。

本当に必要とする分については、そういう制度設計というのも必要ではないかと思うのですけれども、いろいろと検討してほしいのですが、いかがでしょうか。

○（建設）維持課長

まず、雪押し場の確保に向けた取組についてでございますけれども、さらなる確保に向けた制度設計を今検討しているところではございます。

委員が御指摘の空き家についての御指摘の点でございますけれども、まずは空き家といっても所有者がいらっしゃるという部分の中で、私どもとしては、所有者の方が除却するのであれば、所有者の費用で何らかの対応をしていただくというのが前提になるのかというふうには考えてはいるところではございます。

ただ、いずれにいたしましても、雪押し場の確保に向けた制度設計については、様々な方向から検討はしてまいりたいというふうには考えております。

○小貫委員

空き家とセットでという方向も含めて、ぜひいろいろ検討をしていただきたいと思いますと思っています。

◎小樽築港駅前のバス停について

小樽築港駅前のバス停の問題にいきたいと思いますけれども、まず、これは9月にも聞いたのですが、現在の進捗状況を示してください。

○（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

バス停を設置する案について協議をしておりますが、市道と国道との交差点にある信号を移設する検討のために行っておりまして各種調査を終えまして、関係機関と協議を引き続き行っているところです。

現在は、市道と国道との交差点の信号機が歩行者だけではなく、自動車の合流に一定の役割を果たしているとの見解もありますので、信号機の移設・設置について、北海道開発局小樽開発建設部、北海道警察、そして市で検討を進めているところです。

○小貫委員

自動車に対しても役割がある信号機だというふうに見解があるという話で、少し何か難しそうな話が出てきましたけれども、設置される目途というのは今どうなっ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

現在、協議中なものですから、いつまでということはないのですけれども、できるだけ早く関係機関との協議が調うように進めたいと思っております。

○小貫委員

同じ答弁を9月にもいただいたわけですが、ぜひ急いでいただきたいなと思います。

◎新幹線新駅駅前広場都市計画変更について

最後に、新幹線新駅の駅前広場の都市計画変更についてです。

まず、今の土地の現状というのはどういう状況になっているのかお聞かせください。

○（建設）都市計画課長

新駅駅前広場の都市計画変更区域内の現状についてですけれども、民有地のほか、鉄道・運輸機構、北海道及び小樽市が所有する土地が存しております。

また、建築物については、民間の住宅等が立地しているほか、当該区域の一部にまたがり、小樽市所有の建物が建築されている状況にあります。

○小貫委員

今いろいろな所有者がいる中で、都市計画変更をした後の話になると思うのですが、これは道路用地として道道になる見込みということでしょうか。

○（建設）都市計画課長

新駅駅前広場は、都市計画道路3・4・14号若松線の一部区域として、都市計画変更を行うものであります。

その都市計画の決定権者は北海道となりますが、現時点では駅前広場が道路法第3条に規定する道道になるかについては決定しているものではありません。

しかし、これまで新幹線駅前広場の整備については、小樽市から北海道に対して、道道として整備していただくよう要望していることから、道道整備の要望がかなった際には、北海道が道路法に基づき、道路区域を変更し、道道になるものと考えております。

○小貫委員

今いろいろな手続の結果、道道になると言っていましたけれども、都市計画変更をした後に道道にならないという選択肢はあり得るのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

先ほど答弁がありましたように、なるというのもまだ決まっていませんし、ならないというのも可能性があるのかというのは今のところは分かりませんが、繰り返しになりますが、そうなるように市からは要望を続けてまいりたいというふうに考えてございます。

○小貫委員

しかし、先ほどの小樽駅前広場の場合は、道路用地のほうが良いという話で言っていましたよね。そうしたら、

ここも道路用地のほうがいいのですよね。

そうしたら、道道以外のほかに、どういう手があるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今、接している道は道道になりますので、それが一番ごく自然なのだろうなと思いますけれども、それ以外にどのような方法があるかという、今のところはこんな方法があるというのはお答えできるような部分はないのですが、繰り返しですけれども、そういった前提でお願いをしているというところでございます。

○小貫委員

つまり道道にならなかつたら、駅前広場としてやりようがなくなってしまう、頓挫してしまうということではないと思うのですが、それも含めてやはり新幹線やめようということで終わります。

○委員長

共産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

前田清貴委員に移します。

---

○前田委員

◎新幹線工事に伴う残土について

それでは、新幹線トンネル工事に関わる掘削土の搬出に関連して、これまでも何回か質問しているかと思えますけれども、少し進めて質問をしていきます。

まず、市内それぞれの新幹線トンネル工事に伴う掘削土のこれまでの搬出量について、それぞれ説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今、正確な数字を持ち合わせておりませんので、後ほど御説明したいと思います。

○前田委員

その搬出量に伴う当然これらのトンネル工事に伴う工区ごとに1日の搬出量というか、車両搬出に伴う車両の延べ台数というのかな、一つ、二つ、三つ、工区があるかと思えますけれども、どのくらいの車が入り出しているのかなど。この辺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

日々によって増減があるのですが、順調に進んでいる状況のときは、延べ100台ぐらいは搬出しているということで認識をしてございます。

○前田委員

100台ということは、工区ごとに100台、三つあれば、単純に300台の出入りがあるということでよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そのとおりでございます。

○前田委員

それらの大型ダンプトラックというのは1台当たり、どのぐらいの立方メートル、あるいはトン数、重量のものを1回で運搬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

重さでいきますと、今10トンダンプというもので運んでいますから、おおむね10トンということになるかと思

いますけれども、立方メートルでいきますと、平均的な単位体積重量というか、体積当たりの重さでいきますと5.5立方メートルぐらいが大体詰める量ということで認識をしてございます。

○前田委員

今、1日1工区当たり、100台出入りしているのではないかということなのですが、新幹線トンネル工事に伴う掘削土を運搬する企業というのかな、運輸会社というのかな、企業法人の一般的な搬入方法というのはどのようなになっていますか、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

今、一般的なお話でしたが、代表的にあるのが、運輸会社というところがあるところ、そこに土砂を運ぶために入ってきているというのが一番主たる運搬というか、方法なのかということでは認識をしてございます。

○前田委員

その前段、元請会社が直接運輸会社をお願いしているものなのか、またその間に何かが入っているのかも含めて、どういう流れになるのかということをお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

大きい工事、小さい工事いろいろあるのでしょうか、例えば新幹線の工事でいきますと、元請会社がすごく大きいので、通常でいきますとですが、その元請会社が土工事というのでしょうか、いろいろな工事を下請に出していくのですけれども、その中の土工事を一次下請なりに出していくというのが一般的かと思うのですが、その中で土工を請け負っている業者が自分でダンプを持っていれば、それは自分のダンプを使うのも可能ですし、土工を請け負った業者が自分でダンプを所有していない、もしくは足りないということであれば、今言った土工を請け負った業者が運搬会社にさらにお願いをして、ダンプを備車するというようなケースも考えられるかというふうに思っています。

○前田委員

そういうことは考えられますけれども、元請会社が直営で搬出しているという事例はあるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新幹線工事では承知してございません。

ただ、小樽市内の道路工事であれば、そういう事例はございます。

○前田委員

小樽市内の道路工事であれば、あるということですが、

それで、新幹線のトンネル工事の土砂の搬出は、市内企業はどの程度、何社程度参入しているのか、関わっているのか、台数なども分かればお知らせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

市内の運搬業者ということで、鉄道・運輸機構にお伺いしますと、現在では、市内業者が13社ほど入っているというふうに伺ってございまして、台数としては、現在でいくと21台とお話を聞いてございます。

○前田委員

同じ質問になるのですが、市外ではどうですか。どのようになっていますか。市内のトラックというか、車だけでは間に合っていないと思いますけれども、市外の状況はどうなっていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

伺った中では、全体で39社とおっしゃっていたので、差引きますと26社、市外がどこかは承知していませんけれども、台数につきましては、70台から21台を引くので49台というのが市外かというふうに思います。

○前田委員

それで、市内13社、21台ということなのですから、トラックには営業免許が青ナンバーと白ナンバーのトラックがあるのですが、市内13社というのは21台全部、営業トラックということによろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そこまで承知はしてございません。

○前田委員

そこを知りたかったのですけれども。

それで、貨物自動車運送事業法第1条について、少し長いので要旨的に説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

貨物自動車運送事業法第1条でございますけれども、読み上げさせていただくと、「この法律は、貨物自動車運送事業の営業を適正かつ合理的なものとするとともに、貨物自動車運送に関するこの法律及びこの法律に基づく措置の遵守等を図るための民間団体等による自主的な活動を促進することにより、輸送の安全を確保するとともに、貨物自動車運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。」が目的ということになってございます。

○前田委員

その第1条に基づいて、同じく事業法の第3条と第35条第1項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

同法第3条につきましては、「一般貨物自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」

それから、同法第35条第1項でございますけれども、「特定貨物自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」とございます。

○前田委員

そうなのです。有償で他人の荷物というか、貨物などを運搬する場合は、国土交通大臣の許可を受けた営業トラック、青ナンバーのトラックでなければ駄目ですよと、できませんよということをそこで言っているのです。

それで、工区によって毎日100台走っているというトラックを私が見た中で、北海道以外の他県や、札幌運輸支局以外の道内他都市というか、他の運輸支局のナンバーをつけた白ナンバーのトラックが恐らく99%間違いないと思うのですが、それぞれの工区の看板をつけて、先ほど言われた10トン車にトンネルから出た掘削土を積んで走っているというのを私は現に見ているのですが、今、言った第1条ですとか第3条、あるいは第35条第1項に照らし合わせて問題はないのか、違法性はないのか、この辺の見解をお聞きしたいなど。それらのトラックの実態はあったのか、なかったのかを含めてお聞きします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

実態があったのかどうなのかということについてお答えをしますけれども、鉄道・運輸機構に確認をしましたら、鉄道・運輸機構では、現在、確認中だということで、確認している云々というような御回答はいただけなかったというところでございます。

○前田委員

それで、確認はできないけれども、仮にそういう車がいたとするならば、法律と照らし合わせて、小樽市の担当者としてどのような見解をお持ちですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

見解ということでお話を申し上げますと、先ほど少し申しましたけれども、一次下請なのか、二次下請なのか分かりませんが、土工事というような部分の中で請負をしているということであれば、土工事は自社の仕事というこ

とで自社の仕事に要する仕事であれば、自家用のダンプトラックも使用できるということになるとと思いますので、そういう形で入っていれば、これは適法というか、問題ない運用なのかというふうには認識をさせていただきます。

○前田委員

運輸と配送についての定義というか、見解をお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、配送でございますけれども、法令的に定義があるということは承知していないものですから、一般的にといいことで解釈を申し上げさせていただきますけれども、配送については、近距離で小口の荷物を運ぶということを目指すというふうには認識をさせていただきまして、運輸ということになると、例えば運送であれば、トラックなどの自動車を使用して物を運ぶということであるのだろうということに認識をさせていただきます。

○前田委員

説明していただきましたけれども、私が押さえている簡単などころでは、営業行為として物品を有償で運ぶのが運輸、買ってもらった商品を単に届けるのは配送、こういう見解です。これ以上詳しいことは、あとは民法だとか、そういうところにあります。民法の話は第632条以降からずっとあるのですけれども、それは別に議論をするつもりはありません。

私がなぜこの話を質問しているかというのは、そういう白ナンバーをつけたダンプトラックというのは、今言ったように、これが単純なる運搬、運輸であると違法性というか、法律違反になってくるということなのです。それをもって、これは違法ですから、いけないことでありますけれども、地産地消という言葉もありますが、これを地場の企業に置き換えると、地元の工事、事業は地元の業者にというのが私の持論というか、考え方なのです。そういった中で、仮に他県だとか、他都市から、そういう白ナンバーをつけた違法行為的なそういう運輸に携わっているとすれば、問題があるのではないのかということと、今言うように、やはり市内の運輸業者が、今見ると13社が参入しているわけですから、分かりやすく言えば、営業妨害的な行為ですから、だとすれば、今調べているということなので、結果は時間がたてば分かるでしょうけれども、改めていただきたいということですし、はっきりした時点で、やはり行政側からも申し入れるべきではないのかなど。座視してはならないなと私は思っているのです。地元の運輸業者の貴重な仕事ですから、そんなことで質問をさせていただきました。

ということで、確認できたらどのような対応を取るのか、きちんと正確に答弁してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

最初に、白ナンバーの確認というところでございますけれども、これにつきましては、昨日のうちに鉄道・運輸機構には問合せありますので、鉄道・運輸機構も事業主体として確認すべきことは確認するとおっしゃっていましたので、それがもし違法的なことなのであれば、今までの工事のやり方というのはできなくなるということは、我々がお願いしなくても、そうなるものだというふうには認識をさせていただきます。

それから、もう1点、地元の話がございました。新幹線工事に対して、今回は運輸ということだけではなく、まさに委員がおっしゃっていただいたように、小樽でする工事ですので、ある意味、建設工事に限らずですけども、極力、小樽の業者をいろいろな面で使っていただきたいということにつきましては、従前から鉄道・運輸機構の建設所にはお願いをさせていただきます。

ただ、これにつきましては、市内企業の優先使用というのは、鉄道・運輸機構のルールの中で、許されるものなのかどうなのかというのも分かり兼ねるところでございますけれども、繰り返してありますが、お願いというレベルにはなりますが、市としては運輸に限らず、いろいろな業種の部分で市内業者を使っていただきたいというのは、これからもお願いをしていきたいというふうを考えてございます。

○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03分

再開 午後5時17分

○委員長

それでは、休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

○小貫委員

日本共産党を代表して、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号です。

済生会小樽病院が塩谷方面への送迎バスを11月から始めました。利用者には喜ばれていますが、病院にしか行けないということで、路線バスでの直通路線が求められています。

次に、陳情第5号です。

水道局も当事者たちと話し合いをしているとは思いますが、市の責任で水の供給することは当然です。

陳情第6号です。

最上団地周辺の住民の願いに応えるべきだと思います。

いずれも陳情は願意妥当であり、採択を求め、討論といたします。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第5号について採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、陳情第4号及び陳情第6号について、一括採決いたします。

いずれも継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

陳情及び所管事務の調査はいずれも継続審査と決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」という声あり)

○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。