

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5年 3月10日 (金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 6時01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、小貫委員、前田委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、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年度除排雪状況について」

○（建設）維持課長

令和4年度の除排雪状況につい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. 気象状況」についてです。3月5日時点での比較となりますが、③今年度の真冬日は48日となっており、②の前年度と比較すると、⑤のとおり11日多くなっております。また、累積降雪量は523センチメートルとなっており、前年度と比較すると27センチメートルほど多くなっております。累積積雪深につきましては6,295センチメートル・日となっており、前年度と比較すると1,051センチメートル・日少なくなっております。このことから、今年度は前年度と比較し、気温は低く降雪量が多いものの累積積雪深が少ない状況となっております。

次に、「2. 市民の声」についてです。3月5日時点での比較となりますが、右側の太枠②の全体の総数では2,207件の市民の声をいただいております。前年度同時期の総数3,490件に対しまして、およそ63%となっております。これは、今年度は累積積雪深が少ないことに起因しているものと考えております。

最後に、「3. 除雪費の執行状況」についてです。3月5日時点での除雪費の全体予算は一番左側の欄①に記載しております約21億600万円となっております。これは2月28日に先議で可決いただきました2億8,000万円を加えた補正後の金額となっております。3月5日時点での執行額は②の約19億2,400万円、執行率は③の約91%となっております。

○委員長

「令和5年度臨時市道整備事業について」

○（建設）建設課長

令和5年度の臨時市道整備事業について御説明します。

まず、予算額ですが、3億3,000万円を計上しております。そのうち7,000万円を債務負担分として3月中に発注いたしまして、残りの2億6,000万円を通常分として4月以降に発注を予定しております。

次に、お手元の資料1ページを御覧ください。

令和5年度臨時市道整備事業計画書で、全部で20路線の計画となっております。これらは側溝や舗装の老朽化が著しい路線や道路のり面の安全対策が必要な路線等について、整備の緊急性、路線の重要度、事業の効果などを総合的に判断して選定したものです。

路線名の右隣に種別がございますが、その内訳といたしましては、道路改良が14路線、側溝改良が2路線、舗装改良が3路線、のり面改良が1路線となっております。また、二つ隣の新規・継続の別は、新規が6路線、継続が14路線となっておりまして、右端の摘要欄にありますように、このうち債務負担分が上から4路線、通常分が残り16路線となっております。

次に2ページを御覧ください。

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

右上の凡例にありますように、太い実線の区間が施工を予定している箇所です。長方形の点線の区間が現在まで

に施工済みの箇所になります。施工箇所は図面のほぼ中央にある赤岩北公園の左隣に縦方向に沿った太い実線で、「R4（債務負担）L=63m」と表示されている区間になります。工事内容につきましては右下に標準断面図を掲載しておりますので、御参照ください。

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

#### ○委員長

「小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定について報告いたします。資料を御覧ください。

まず、「1. 計画改定の必要性について」です。（1）ですが、現網形成計画は令和元年度から令和7年度までの計画期間となっておりますが、法改正や国庫補助要綱の改正に対応が必要となっております。その中で、（2）国から法解釈や国庫補助要綱改正に対応するために必要となる計画の改定内容について統一見解が示されたことや運輸局との協議を行い、点の一つ目になりますが、現網形成計画は既にみなし公共交通計画であり、公共交通計画にするための改定は不要であること。点の二つ目、国庫補助要綱の改正に伴い、現網形成計画にフィーダー路線等の位置づけを示す必要はありますが、大幅な改定は不要であり、追記等に対応可能であるとの見解を得ました。

なお、フィーダー路線とは本市でいいますと、市内で路線が完結しているバス路線のことになります。

結果といたしまして、矢印の部分、現網形成計画は法改正に対応済み、補助要綱改正には軽微な一部改定で対応可能との結論に至りました。そのため、「2. 対応案について」ですが、「ア 改定案」のとおり、フィーダー補助に関する部分の整理を現計画に追記するのみで一部改定を行いたいと考えております。追記のイメージとしましては、市内バス路線のうち赤字の路線、例えば望洋台線はフィーダー補助を活用して維持する路線であることを計画に明記するというものです。

「イ スケジュール案」ですが、本年1月に開催した小樽市地域公共交通活性化協議会とこのたびの建設常任委員会で一部改定が必要な旨を報告いたしまして、本年6月開催予定の協議会で案を提示。そして協議。議会には本年第2回定例会で案を提示し、その後7月をめどに協議会に報告の上、変更の承認をいただく流れで考えております。

なお、軽微な変更であり、パブリックコメントは実施しない予定です。

#### ○委員長

「新小樽（仮称）駅周辺駐車場整備について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

それでは、新小樽（仮称）駅周辺駐車場整備についてですけれども、新駅の利用促進に資する駐車場として整備を進める方針といたしましたことから、その経過など概要の御報告をいたします。

資料の1ページを御覧いただきたいと思います。

初めに、「1 整備方針の転換」についてですが、これまでの方針は平成29年3月に策定いたしました北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画において、その目標を年平均日（日当たり）ピーク時間帯の需要予測台数約300台を満足する駐車場を整備することとしまして、その整備は平面駐車場に対応することにしてございました。しかしながら、これまでの約6年間で状況に変化が生じ、このたび従前の方針を転換するべきとの考えに至ったところでございます。

その要因として五つほど記載しておりますけれども、一つ目に、駅舎の南側に併設される新幹線保守基地の整備範囲が拡大されたことに伴いまして、平面では300台を確保することが困難になったこと。二つ目に、ほかの新幹線駅を視察してきたところ、それぞれ駅周辺に十分な台数の駐車場が整備されているとともに本市の認識以上に活用

をされていたこと。三つ目に、駐車場事業者からのヒアリングによりまして利用者視点で望ましい稼働形態を知ることができたということ。四つ目に、昨年11月に実施しましたニーズ調査の結果によりまして、日当たり300台以上の潜在需要が見込まれること。五つ目に、官民連携会議であります北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会の議論を踏まえて策定されます新駅利用促進戦略において新小樽（仮称）駅が利用駅として選択されるためには、利便性の高い駐車場環境を確保することが重要であるということによって位置づけたこと。これらが方針転換にかじを切る要因となったものでございます。これらの要因から、新たな整備方針を新駅利用促進に資する駐車場の整備としたところでございます。

新たな整備方針が目指します具体的な姿といたしましては、札幌駅周辺よりも利便性の高い駐車場を確保することとでございます。そのためには、四つのポイントがあると考えておりまして、一つ目は、駐車場の立地性において札幌よりも快適に駅舎等と行き来ができること。二つ目に、駐車料金で札幌よりも手軽に利用できること。三つ目に、雪対策については札幌よりも不便にならないこと。四つ目に、駐車できる確実性について札幌よりも優位に立つこと。これらを実現していくことで新小樽（仮称）駅が新幹線利用者から選ばれる駅になるのではないかと考えております。

また、新たな整備方針の目標として、満足させる需要予測台数につきましては、混雑が予想される休日を想定した需要予測にしなければならないと考えております。従前の方針では年平均（日当たり）で駐車需要の予測値にしておりましたので、週末や休日が増加が予想される1.2倍強の駐車台数に対応できないこととなります。したがって、休日にも常設で対応できる規模の必要台数にすることが新たな整備方針である利便性の高さを求めていくことにつながっていきます。

さらには、雪対策も重要でございます。少なくとも宿泊利用の車両は屋根がかかったところに駐車していただきまして、出庫時に雪下ろしが不要になるよう対策が取られていることが必要ではないかと考えております。

このことから、今後は総台数を約370台かつ屋内台数を約240台としまして、これらを確保しなければならない需要予測ということにいたしました。そして、そのための整備は平面と立体駐車場で対応することといたします。

次に、2ページを御覧いただきたいと思っております。

「2 規模の検討」ですけれども、過年度に実施いたしました立体駐車場概略検討において、検討した配置案を基に冬場の堆雪スペースを考慮した上で、四つの配置案に対して1層2段から4層5段までの16パターンの収容台数と総事業費を算出いたしております。この中で、需要予測を完全に満足する収容台数を確保できるのが、一覧表の水色二重線よりも左側の五つのケースとなり、事業費が一番安価なケースでは1案の4層5段ということになりました。しかしながら、このケースで整備した場合には、総事業費としては16億3,000万円が見込まれまして、収容台数が約450台と、必要総台数約370台に対して1.2倍が確保されます。また、屋内収容台数も約290台が確保されるので、必要屋内台数約240台に対しても1.2倍となりまして、余裕幅が若干多い整備規模となります。

そこで、このケースの次に総収容台数の多い1案の3層4段でありますと、総事業費としては13億6,000万円が見込まれまして、必要台数に対して1.03倍、10台ほどですけれども、それぐらい多い約380台が確保されます。また、屋内台数に対しましては20台ほどに不足する約220台しか確保されておりませんが、9割強の台数分は確保されることとなります。この約20台に対しては若干サービス水準が低下するものの駐車ができないというわけではございません。これらの考え方や総事業費も勘案した上で、立体駐車場については3層4段の規模で整備をしたいと考えております。

次に、「3 収益見込」についてですけれども、①維持管理費につきましては、年間で2,500万円ほど必要になるものと見込んでおります。主な内訳としては、備考欄に書いてございますけれども、委託を想定している施設管理業務の費用が年間1,560万円ほど必要になると見込まれておりますが、この委託料には料金ゲート、それから看板類について、設置や維持管理費用も含まれておりまして、それからインターネットによりまして駐車場の空き情報の提

供も含まれた額でございます。

次に、②駐車場利用料金収入についてです。年平均（日当たり）の駐車場利用台数の推計値に、七戸十和田駅と同じ料金設定を掛け合わせることで年間2,900万円ほどの収入が見込めます。これまで無料にすることも検討していた時期もございましたけれども、市の財政状況からしても維持管理費見合いの収入が必要であると考えておりまして、有料の方向で進めたいと考えてございます。

#### ○委員長

「北海道新幹線トンネル発生土の受入地（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

それでは、御報告いたします。

北海道新幹線トンネル発生土の受入地（張碓地区）につきましては、先の令和4年第4回定例会建設常任委員会におきまして、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、また、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まして、今後、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ということをお報告したところでございますけれども、このたび手続が整いまして令和5年1月25日付をもって発生土受入れに関する協定書が締結されましたので御報告いたします。

なお、現在受入準備工が行われておりますけれども、仮置きヤードの整備が整い次第、3月下旬から発生土を搬入する予定であるということでご報告いたします。

#### ○委員長

「小樽市歴史的風致維持向上計画の策定について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

小樽市歴史的風致維持向上計画の策定について、計画策定に係る取組の概要を御説明いたします。

計画策定期間につきましては、令和3年第3回定例会において御報告したとおり、令和5年度から6年度の2か年を予定しております。

計画策定につきましては、令和5年7月をめどに計画策定支援を目的とした業務委託の発注、学識経験者や市民等で構成する法定協議会の設置、計画策定のキックオフとなる国土交通省との協議や調整を終え、その後は2か月に1回程度の頻度で実施される文化庁、農林水産省及び国土交通省によるヒアリングでの助言等を踏まえ、法定協議会及び関係者と協議を行いながら計画書をまとめ、令和6年度内に国へ認定申請を行いたいと考えております。

なお、当委員会に対する報告につきましては、計画の進捗状況に応じて報告していく予定であります。

#### ○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について御報告いたします。

お手元の資料1の1ページから4ページまでがパブリックコメントの結果、5ページから7ページが計画書の一部抜粋となっており、右上に対象となる意見番号を記載しておりますので、併せて御覧ください。

1ページを御覧ください。

パブリックコメントの実施結果についてですが、実施期間は令和4年12月27日から令和5年1月25日まで、意見等の提出者は3人、意見等の件数は22件、意見等の件数のうち、計画等の案を修正した件数は3件です。

意見等の概要を左表のとおり、それに対する市の考え方等を右表のとおり記載しております。

計画等の案を修正した3件について御説明いたします。

まず、2ページの9番を御覧ください。

「市長の写真は不要だと思います。緑がテーマなのですから、市がシンボルとして定める木や花の写真が適切だと思います。コメントも半分ぐらいにして、市の木や花の説明文がある方が良いように思いました。」という意見があります。

それに対する市の考え方は、「本計画は、市の緑地の保全及び緑地の推進に関する基本方針であり、策定者である市長の写真及び市長のコメントを掲載しております。また、市の木や花の写真及び説明については、認識を深めていただくことから追記いたします。」、5ページのとおり、市長コメントの事項に写真や制定由来などを記載しております。

次に、10番を御覧ください。

「第1章の1か2に小樽市の気候・気象特性も整理項目に入れた方が良いように思います。その気候に合った、緑資源として利用できる植物の種類や、その利用方法を知らないと、実用性がない計画になると思います。また冬季の積雪も都市機能を考えた緑の整備をする上で、重要な課題だと思います。」という意見であります。

それに対する市の考え方は、「気候・気象については、多様な生き物の生息・生育環境に関わるデータであることから、計画書11ページに（4）気候・気象の概況を追記いたします。」、6ページの赤枠で囲った箇所の追記であり、気温や降水量などの基本データを記載しております。

次に、3ページの20番を御覧ください。「第5章の2（1）の実施目標に「直近値の維持」と言う表示がありますが、目標なので、守りだけでなく攻めの姿勢も示したほうが良いと思われ、「直近値以上」のような目標を設定した方が前向きで良いと思います。」という意見であります。

それに対する市の考え方は、「取組1及び2については、「緑の保全」を基本方針としていることから直近値を目標値とし、取組4及び5については「緑の創出」を基本方針としていることから「直近値」を「直近値以上」に修正いたします。」、7ページの赤枠で囲った箇所の修正であります。

資料につきましては、これらの修正を踏まえた計画案であります。

次に、今後のスケジュールですが、当委員会報告後に市長の決裁日を策定日といたしまして、併せてホームページで公表してまいります。

## ○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について御報告いたします。お手元の資料1を御覧ください。

パブリックコメントの実施結果についてですが、実施期間は令和4年12月27日から令和5年1月25日まで、意見等の提出者は2人、意見等の件数は5件、意見等の件数のうち、計画等の案を修正した件数はゼロ件です。

意見等の概要を左表のとおり、それに対する市の考え方等を右表のとおり記載しております。

意見のありました5件のうち、1番から3番までは参考資料に係る意見でありますので、それ以外の2件について御説明いたします。

まず、4番を御覧ください。「対象の公園や施設の種類に数値しか示されていないことが少し気になった。数が膨大なので資料にできないと思うが、現地の公園内に、その公園がどの管理型で、対象施設がどうなっているのかを記した物を設置して頂けると、利用者が安心して利用できると思う。」という意見であります。

これに対する市の考え方は、「管理類型については、ライフサイクルコスト削減効果の有無を区分し、健全度は劣化状況を把握するものであり、施設の安全性を示すものではないことから、表示板等の設置については考えておりませんが、安心して公園を利用していただけるよう、劣化が著しい公園施設については、利用禁止テープ等の設置により、利用者への周知を図ってまいります。」

次に、5番を御覧ください。「本計画の上位計画に示されているのかも知れないが、人口減少、少子高齢化及び人

口重心点の西側への移動などの小樽市を取り巻く環境を反映して、本計画で対象としている公園の増減についてはどのように考えているのかを市民へのサービスのひとつである公園設備の持続性視点から説明を追記して欲しい。」という意見であります。

それに対する市の考え方は、「本計画は、既存公園施設の延命化を図るものであり、公園の増減に係る基本的な考え方については、上位計画である「第2次小樽市緑の基本計画」の第4章の2（3）主要施策④公園・緑地の整備において、都市公園の適正な配置や機能の集約について記載しております。」

資料2については修正はありませんでしたので、令和4年第4回定例会でお示しております内容と同じ計画案であります。

次に、今後のスケジュールですが、当委員会報告後の市長決裁日を策定日とし、併せてホームページで公表してまいります。

#### ○委員長

「小樽市立地適正化計画基本方針骨子の策定について」

#### ○（建設）三浦主幹

小樽市立地適正化計画基本方針骨子の策定について、パブリックコメントの実施結果と併せ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 骨子策定経過と今後について」でございますが、上から都市計画審議会、市議会議員報告会、パブリックコメント等を経て、本年2月16日付で骨子を策定してございます。今後につきましては、本骨子に基づき誘導区域等の検討を進め、令和6年3月には計画全体を策定する予定でございます。

次に、「2 パブリックコメントの結果について」でございますが、下線にグレー部分になりますが、実施期間は昨年11月の30日間、意見等の提出者数は3名、件数は19件、このうち計画等の案を修正した件数は2件で、意見を踏まえた修正は「担当部署等の記載」と「拠点地区名称の統一」で、そのほかの意見については本骨子（案）の修正までには至らないと判断いたしました。

その下の（5）意見の概要としては、いただいた19件のうち、（1）骨子（案）の内容に関する御意見が13件、（2）骨子（案）の内容に直接かわらず今後の検討事項が6件で、主な御意見としては下線にグレー部分になりますが、上から順に（1）では「骨子（案）は、都市マス等に目を通さない和理解が難しい。市民の理解や関心を持ってもらうために住民説明会などをお願いしたい」「事前に拠点を定めると、土地の買い占めなどが不安」、（2）では、「拠点間以外の新規路線の確保の視点が必要」「望洋台まで基幹的公共交通軸を延長すべき」という主な御意見でございました。

市の考え方については、2ページ目から4ページ目の資料1に記載しておりますので、後ほど御確認いただければと存じます。

次に、パブリックコメントでの御意見を踏まえた5ページ目の資料2、基本方針骨子を御覧ください。

骨子につきましては、要点のみ御説明させていただきます。

ページ下中央に目次がございますが、構成としては「Ⅰ 立地適正化計画の策定に当たって」として、策定の目的や計画期間など、そして「Ⅱ 基本方針」として課題や方針、都市の骨格構造を記載しております。

次のページを御覧ください。

右下にこの骨子におけるページ番号を記載しております。

まず、1ページの「1 立地適正化計画とは」ですが、計画の概要などを記載してございます。

次に、2ページを御覧ください。

「2 立地適正化計画策定の背景・目的」でございますが、ページの左側青の吹き出しのところ、総人口では本市の人口は20年後の2040年にはピーク時の約3分の1になるものと予測され、また、ページ右側の図、25年後には

市街地全体において人口密度の低下が進行し、一定の人口が確保されている黄色、オレンジ、赤は一部区域のみとなり、特に郊外の住宅市街地では密度の低下が顕著となっております。

次に、3ページを御覧ください。

こうした課題を解決するため、ページ左側一番下の(4)立地適正化計画では、2行目括弧内の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効率的なまちづくり、いわゆるコンパクト・プラス・ネットワークを目指すものでございます。

そして、右側上の「3 計画の位置付け」では、図の部分、本計画は都市計画マスタープランの一部になることを示し、一番下の「5 計画期間」では令和21年度までとしてございます。

次に、4ページを御覧ください。ここからが基本方針の内容になります。

まず、「1 立地適正化計画により解決すべき課題」ですが、9分野における都市の分析結果及び課題のうち、代表的なものを5ページにかけて示してございます。

次に、6ページを御覧ください。

ページ真ん中にその要約を示しまして、右側に上から、「居住」「都市機能」「交通ネットワーク」の三つの視点で、7項目を本計画により解決すべき課題として抽出しました。

次に、7ページを御覧ください。

こうした課題の解決に向け、右側の基本的な方針として、上から「まちづくりの目標」そして「まちづくりの方針」をそれぞれ第7次小樽市総合計画、都市計画マスタープランと共有し、先ほどの三つの視点で方針・誘導の方向性を設定してございます。

次に、8ページを御覧ください。

「3 本市が目指すべき都市の骨格構造」でございしますが、コンパクト・プラス・ネットワークのそれぞれの要素である拠点と基幹的公共交通軸で構成してございます。拠点の設定に当たっては、国の考え方と都市計画マスタープランの位置づけを踏まえ、(2)の中段の表、エリアとゾーン区分から13地区の拠点の位置を抽出してございます。

次に、9ページを御覧ください。

抽出した13地区について、立地する機能、提供する機能に応じて中心拠点から生活拠点まで五つに分類しております。また、右下の図のとおり、これら各拠点を結び将来にわたり一定以上の公共交通のサービス水準を確保する基幹的公共交通軸を設定しております。

次に、10ページを御覧ください。

中央の図が都市の骨格構造の全体像になり、中心拠点を中心として海岸沿いなどに配置された複数の地域拠点等が基幹的公共交通軸を介して結ばれた構造としております。

次に、最後の11ページを御覧ください。

参考として、今後の進め方などを記載しております。

## ○委員長

「小樽市ロードヒーティング整備助成規則の廃止について」

## ○(建設)庶務課長

小樽市ロードヒーティング整備助成規則の廃止について説明いたします。

最初に、当該事業の概要について説明いたします。

お手元の資料の中段に記載しておりますが、助成の対象は市道の歩道に埋設するロードヒーティングで、歩道における施工範囲が長さ5メートル以上または面積10平方メートル以上で、かつ歩道の全幅に達するものであることのほか、規則で定める融雪能力以上があることなどが必要であります。助成額は、当該歩道部分に係る設備工事費

の3分の1で、1平方メートル当たり4,000円を限度としております。

助成の状況についてですが、平成19年度から令和3年度までの15年間の助成件数は1件で、近年は市民からの問合せはほぼございません。なお、令和4年度予算額は10万円であります。

資料の上段に戻りまして、当該事業の廃止理由ですが、連続したロードヒーティングは冬季の歩行者転倒事故の防止等に有効ですが、市内中心部の店舗等においては既に導入済みの箇所も多く、本助成制度が一定程度の役割を果たしたものと考えられます。また、一般住宅等の生活道路も導入が進んでおりますが、ロードヒーティングの連続化は難しく、事業目的の効果が薄れてきていることから、本事業を廃止するものです。

#### ○委員長

「地籍調査事業について」

#### ○（建設）用地管理課長

地籍調査事業について御報告いたします。

まず、平成26年度から事業に着手した住吉町地区につきましては、令和4年3月末に事業を完了いたしました。事業完了後の成果につきましては、法務局に登録しておりますが、市においても成果品の一部を販売してございます。

次に、今後の地籍調査事業につきましては、住吉町地区の事業期間が長期にわたったことを踏まえ、体制の強化が不可欠であるという反省点から、短期間で円滑に進めるために組織体制の強化が必要と判断しておりますが、令和4年度同様に令和5年度以降につきましても、人員確保の観点から組織体制の強化が図られるまでは事業を休止するものであります。

なお、事業を休止するに当たり、事業再開時の技術継承を目的として、令和4年度については北海道主催の地籍調査事業説明会、制度運用実務研修会に職員を参加させており、今後も地籍調査事業に係る説明会等の参加は継続して実施してまいります。また、全国国土調査推進協議会に引き続き加入し、情報収集にも努めてまいります。

#### ○委員長

「水道料金等徴収業務委託について」

#### ○（水道）業務課長

水道料金等徴収業務委託について御報告いたします。

このことにつきまして、令和4年第4回定例会において、5年間の業務委託に係る債務負担行為限度額について議決いただいておりますが、その後の経過について御報告いたします。

令和4年12月26日に水道料金等徴収業務委託に係る公募型プロポーザルの実施を公告し、市のホームページにおいて参加事業者を募集したところ、ヴェオリア・ジェネッツ株式会社と協和総合管理株式会社の共同企業体である小樽水道サービス共同企業体1社から申込みがありました。

その後、水道局内の選定審査委員会において資格審査及び事業者からのヒアリングを行い、会社概要、業務体制、業務履行方法及び提案見積額等の17項目について評価いたしました。受託事業者を選定するために必要な事項を定めた水道料金等徴収業務委託公募型プロポーザル方式による受託事業者選定基準では、選定基準として評価の合計額が配点合計の6割の150点以上と定めており、今回の評価結果が250点の配点に対し185.3点の評価点であったことから、同共同企業体を受託事業者として選定いたしました。その後、同共同企業体と契約条件等の詳細について打合せを行い、令和5年2月28日に業務委託契約を締結しております。

#### ○委員長

「色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化対策の状況について」

#### ○（水道）下水道事業課長

色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化対策の状況につきまして報告いたします。添付した図面を御覧ください。

さい。

色内ふ頭護岸は大きく分けると、図面下部の南側護岸、図面上部の護岸Ⅰ、北側護岸、護岸Ⅱ、それと図面右側の突堤護岸に分かれます。このうち、突堤護岸と護岸Ⅱの一部は港湾室が所有する護岸であり、それ以外は水道局が所有する護岸となります。これまでの工事の経緯としましては、平成30年度に詳細設計を終えた図面下部の南側護岸をメインに改良工事を実施しており、図面の見方としましては、右上にあります凡例のとおり、護岸の外周で海に面した二重線が開口補修及び被覆・電気防食処理を、四角で囲んだ中の丸が鋼管矢板の打込みを、斜線で記載した部分が中層混合処理による地盤改良を、それぞれ表しております。

令和3年度までの具体的な工事内容としましては、図面の黒色で表示している部分が対象となり、南側護岸全体約290メートルの開口補修及び被覆・電気防食処理や、No.3からNo.9まで約210メートルの中層混合処理による地盤改良及びNo.6からNo.9まで約120メートルの鋼管矢板の制作・打込みなどを行っており、事業費の累計は約19億円となっております。

令和4年度に関しましては、図面の黄色で表示している部分が対象となり、昨年度からの継続工事としまして南側護岸のNo.10、No.11、約35メートルの地盤改良や、No.3からNo.5まで約80メートルの鋼管矢板の打込みなどを実施しているほか、令和2年度に詳細設計を終えた北側護岸の開口補修及び被覆・電気防食処理にも着手しております。

このほか、令和3年11月19日に小型砲弾等が発見された南側護岸のNo.3、図面でいきますと下側の赤い網かけの範囲ですけれども、こちらにおいて磁気探査による調査を実施し、数か所で金属物質の反応を確認しましたが、磁気量が小さいことから小型砲弾等の可能性は低いことを確認しております。

以上の工事及び委託業務を含め、令和4年度の決算見込額としましては約7億5,000万円を予定しております。

次に、令和5年度の事業予定について説明いたします。

図面の赤色の部分が対象となり、南側護岸における継続工事のほか北側護岸、護岸Ⅰ、護岸Ⅱの約425メートル及び図面右側の港湾室が所有する突堤護岸約128メートルの開口及び被覆・電気防食処理を予定しております。継続工事である南側護岸に関しては、鋼管矢板の打込みとしてNo.10、No.11の60メートルを、地盤改良としてNo.11、No.12のほかNo.3に関しましても実施する予定です。

なお、No.3の地盤改良に関しましては、先ほどの説明のとおり、小型砲弾等の可能性は低いものの複数の金属物質が確認され、本来であれば掘削除去後に地盤改良を行うところではありますが、この場所は海に隣接し金属物質は海拔マイナス5メートル以下の範囲に複数点在しているため掘削時に海水が湧き出し、手作業はもちろんのこと重機を用いて除去することは不可能であります。このことから、この部分における地盤改良工事の工法としましては、磁気探査調査により金属物質の位置や深さは特定済みであり、対象となる金属物質を避け施工することは可能であることから、施工機械が直接金属物質に触れることなく周辺一帯にコンクリートミルク等の固化材料を注入し地下に固定させ、地震等の影響下でも強度を確保できる高圧噴射攪拌工法を採用することで安全を確保し、工事を進めていきたいと考えております。

令和5年度の護岸老朽化対策事業費としましては、水道局発注分としまして5億7,910万円、港湾室発注分としまして1億3,220万円の合わせて7億1,130万円を見込んでおります。

なお、これまでの事業概要と令和5年度に予定している事業の内訳につきましては、別紙に記載のとおりであります。

#### ○委員長

次に、今定例会において付託された案件について説明願います。

「議案第25号について」

## ○（建設）建築指導課長

議案第25号小樽市手数料条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

資料の概要を御覧ください。

「1 改正要旨」ですが、建築物エネルギー消費性能基準を定める省令の一部改正等により、住宅部分の熱の損失の防止に関する誘導基準が追加されたことに伴い、低炭素建築物新築等計画認定申請手数料等の区分を追加するとともに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7は、改正要旨で御説明した省令の一部改正等により誘導基準が追加されたことに伴い、低炭素建築物新築等計画認定申請手数料の区分を追加するものです。

次に、別表第122号の8は、低炭素の認定を受けた計画について変更する際の変更認定申請手数料ですが、こちらも誘導基準が追加されたことに伴い、変更認定申請手数料の区分を追加しております。

次に、別表第122号の11と12をまとめて説明しますが、低炭素と同様に誘導基準の追加により建築物エネルギー消費性能向上計画認定申請手数料及びその計画変更認定申請手数料の区分を追加するものです。

続きまして、所要の改正ですが、まずは「ア 宅地造成等規制法の一部改正に伴う引用条項の変更」でありまして、別表131、131の2について、宅地造成等規制法の一部改正に伴い、2年間の経過措置期間が設けられたことによる引用条項の旧法への変更であります。

次に、「イ 建築基準法の一部改正（令和4年5月20日公布、同月31日施行）に伴う引用条項の修正」でありまして、これはこの後、議案第33号でも説明しますが、建築基準法の一部改正に伴い、手数料条例の引用条項も修正するものです。

次に、「ウ 租税特別措置法の一部改正（令和2年3月31日公布、令和4年4月1日施行等）に伴う引用条項の削除」ですが、表の内容部分にも記載されているとおり、租税特別措置法第68条の69が削られたことに伴い、別表118、119及び120の引用条項を削除するものです。

最後に、「エ 文言整理」ですが、別表第121号、第122号の10などについて、文言の整理を行うものです。

「3 施行期日」ですけれども、(2)の「ア 宅地造成等規制法の一部改正に伴う引用条項の変更」については、令和5年5月26日であり、それ以外は公布の日からの施行と考えています。

## ○委員長

「議案第33号について」

## ○（建設）建築指導課長

議案第33号小樽市建築基準法施行条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

これは、この条例改正に伴って行われる手数料条例改正について、先ほど議案第25号により説明したところです。

資料の概要を御覧ください。

「1 改正要旨」ですが、建築基準法の一部改正に伴い、小樽市建築基準法施行条例について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、一つ目は、引用条項の修正ということで、法の一部改正により法第85条に第5項、法第87条の3に第5項として新たな項が追加され、それ以降の項がそれぞれ1項ずつ繰り下がったことに伴い、表のとおり引用条項を修正するものです。

なお、追加された第5項とは、表の上に米印で記載してありますが、災害時の応急仮設建築物の許可期間の延長を認める内容のものです。

二つ目は、その他所要の改正ということで、まずはア、条例第22条第1項と第26条について文言整理を行います。次にイですが、確認申請等の添付書類及び不適合建築物等の届出における各用途地域の規定である第60条の4第2号及び第60条の9第1項について、法第48条第14項ただし書の規定を追加するものです。これは米印にて記載して

おりますが、建築基準法の一部改正により法第48条に第8項として、つまり用途地域に田園住居地域というものが新たな項として追加され、それ以降1項ずつ繰り下がったことに伴う改正であります。

施行期日は公布の日からの施行と考えています。

○委員長

「議案第36号について」

○（建設）庶務課長

議案第36号工事請負変更契約について説明いたします。

今回提出いたしました議案は、旧色内小学校解体工事におきまして工事施工中に石綿含有建材の撤去に伴う工事内容の追加などが必要となったことにより、請負金額を1億7,875万円から1億8,047万7,000円とする請負変更契約を契約の相手方である阿部・西條・みかみ共同企業体と締結するものであります。

○委員長

「議案第42号及び議案第43号について」

○（建設）用地管理課長

議案第42号市道路線の認定について及び議案第43号市道路線の変更について御説明いたします。

最初に、議案第42号市道路線の認定についてですが、資料の1ページを御覧ください。

今回議案として提出したのは、一覧表に記載している1路線であり、起終点の所在、実延長、幅員を記載しております。この路線は、銭函4丁目の石狩湾新港地域に位置し、土地区画整理事業の換地処分により小樽市に帰属されたものです。このたび市道路線の認定に必要な資料が整ったことから、樽川西循環分線として市道認定を行うものであります。2ページの図面に記載しておりますけれども、今回認定する路線は赤で塗り潰した太い矢印で示しているところとなります。

次に、議案第43号市道路線の変更についてですが、資料の3ページを御覧ください。

今回議案として提出したのは、一覧表に記載している1路線であり、所在、実延長、幅員を記載しております。路線名は潮見台小学校東通線で、潮見台小学校の近くに位置し、市道区域を北海道が施工する急傾斜地崩壊対策事業の事業用地として必要となることから延長を減とするものです。このたび市道路線の変更に必要な資料が整ったことから、路線の終点の変更をするものでございます。4ページの図面に記載しておりますが、新認定区域は赤で塗り潰しているところとなります。

○委員長

これより、質疑に入ります。

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

自民党。

---

○須貝委員

◎地籍調査事業について

最初に、報告を聞いてということで、1点どうしてもお聞きしたい点が出てまいりましたのでお聞かせいただきたいのですが、地籍調査の件で聞かせてください。

住吉町地区に長い時間を要したということで、組織体制の強化を図る。一旦事業を中止するというようなお話がありましたけれども、私はやはりこの古い町だからこそこの地籍調査は必要だと思っていたのですが、なかなか困難を伴う事業だったなと私も思っています。

それで、この組織体制の強化というのは具体的にどのようなことを指しているのかということで、お聞かせいただけますか。

○（建設）用地管理課長

今まで住吉町地区の地籍調査につきましては、最初主査1名で事業を進めておりました、途中から主査1名と係員1名で作業を進めておりました、その事業期間が約7年ということで長期にわたったことから、必要な人数につきましては技術に関する事で主査1名、係員1名、事務に関わる業務として主査1名、係員1名、それと、もし可能であれば課長1名ということで、それぐらいの体制で事業を進めてまいりたいというふうに考えております。

○須貝委員

単純に考えると、人力的な数の問題なのだろうなと思うのですが、ここでやはり組織体制の強化というふうに考えると、人員の問題もそうなのですが、例えばスキルアップのためにこういう準備をするのだとか、そういった準備状況、体制の強化というのは考えられているのかというのはいかがですか。

○（建設）用地管理課長

スキルアップのお話なのですが、やはりスキルアップをしていくためには、事業を実際に経験するということが一番のスキルアップになると思うのですが、少し先ほど報告でも説明したとおり、国の研修会であるとか道が研修会を主催しているものがございますのでそれに参加したり、あと全国国土調査推進協議会というのにも現在加入しており、引き続き加入してまいりますので、そこから随時情報が来ておりますので、その辺の事業収集について努めていきたいというふうに考えてございます。

○須貝委員

本当に先ほども言いましたけれども、なかなか困難を伴う事業であることは重々承知しておりますので、ぜひまた体制強化していただいて、まだまだ小樽の古い町の区画がひしめいていますので、どうぞよろしくをお願いします。

◎新小樽（仮称）駅周辺駐車場整備について

新小樽駅の駐車場の整備についてということで、お聞きをしたいと思います。

今回、需要予測を変更して整備方針を転換したということで、先ほども御説明がありました。私はこの中のコンセプト、札幌駅周辺よりも利便性の高い駐車場、選ばれる駅という部分には大いに賛同するものであります。

それで、私は要はもう賛成といいますか、新幹線を決めたのですからこれを生きた事業にしなければならぬということで、今後もこれらの問題については積極的に関わっていきなさいと思っております。ですので、まず、今回この需要予測を最初にされていますが、その導き出された背景とか、それから制度、このようなものについて少し確認したいなと思っております。

まず、この需要予測というのはどこが行ったのか。そして、どのような理論に基づいて行ったのか、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

どこが行ったかというところですが、これにつきましては、北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画を策定したときに策定業務を受託しておりました株式会社ドーコンで需要予測をしたというところであり、その需要予測の理論だったかと思っておりますけれども、これにつきましては基本的に駅の利用者数を出すのですが、利用者数についてはそれぞれの地域間を交流する交通手段を新幹線を使うのか飛行機を使うのかというところの割合を式によって出しまして、それから利用者数を出していくのですが、その出した利用者数を二次交通に割り振るのですが、その二次交通に割り振るときにはパーソントリップ調査などを使って割り振っていくということで導き出しているというところでございます。

○須貝委員

なかなか御説明に苦慮されたなと思うのですが、ちらりと聞いたのは、これは交通機関分担率とか何かそのようなもので導き出したと。今回のこの計算式の予測値というのは精度が高いものなのだという事の御理解でよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

我々の受け止めとしては、これにつきましては精度が高いということで認識をさせていただきます。

○須貝委員

それで、これらの予測をするに当たって、参考にしたといいますかベンチマークにした駅があるのだと思うのですけれども、これについてはいかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

利用客数ですとか、あと駐車台数ですけれども、少し先ほども申しましたとおり、利用予測式をつくるに当たって、全国の新幹線駅がありましたらそこの時間・距離を参考にするために、全国的には22か所ほどの新幹線駅のある所在地のデータを使用して式をつくっているというところでございます。あと、台数につきましては、先ほど申したように、それぞれの地域で調査されているパーソントリップ調査ということになりますけれども、そういった形で二次交通の割り振りをやっているというところでございますので、具体的にこの駅のこの利用者数、この駅の駐車台数ということで参考にしたというのは少し違うというようなところになります。

○須貝委員

当初は北海道の新函館北斗駅、それから青森の駅をベンチマークにしたのかというふうに思っていたのですけれども、一概にそうではないのだというようなお話を今、いただきましたが、そうしたときに、もう一つ考えなければならぬのは、22か所とおっしゃっていましたが、例えば既存の在来線と結節した駅と、離れたいわゆる新駅といわれるところがあると思うのです。これの内訳はどのようになっていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

その22の駅について今資料がないものですから、何か所在来線に併設していて何か所単独駅かというのが今御説明できないのですけれども、基本的にはそれぞれ両方が入った地域との流量ということで算定しておりますので、繰り返しになりますけれども、何か所あるかというようなところを22の中で今説明できないような形でございます。

○須貝委員

ちなみに、今分かれば結構なのですけれども、新函館北斗駅、新青森駅、七戸十和田駅、それから八戸駅の駐車場の確保台数は分かりますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、新函館北斗駅でございますけれども、こちらにつきましては市営ということで735台。そして新青森駅につきましては市営駐車場で1,057台、そのほかに民間駐車場が結構ございまして400台以上の台数があるというところございます。それから、七戸十和田駅でございますけれども、こちらは市営になりまして652台。それから八戸駅ですけれども、こちらは市営55台あるのですが、これはパークアンドライドではなくて短時間利用の駐車場ということになりますけれども55台、そのほかは民間駐車場なのですが、1,000台程度あるということで認識をさせていただきます。

○須貝委員

予想より大分大きな台数を確保しているのだなというのは分かりましたけれども、それでは、ちなみにこれらの稼働率は分かりますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

数字を申す前に稼働率なのですけれども、基本的には年平均で1日当たり何台かということになります。それで、通常言われている稼働率というのは1日当たり何台出入りしたということですので、回転率は考慮されていないとか、含んでいるとか、そのような形になるのですけれども、コロナ禍前が参考になるので、それを押さえておりますが、新函館北斗駅では37%。そして、新青森駅ですけれども、これは市営しか調査がかなわなかったということなのですが、こちらは180%。それから、七戸十和田駅については53%。そして、八戸駅につきましては今

申したように、パークアンドライドでございませんので、この数値については押さえていないというところがございます。

**○須貝委員**

今回の報告にあった稼働率も大きな数字ではないだろうと今の数値を聞くとおもいます。

私は仙台市にもいましたし、新幹線のあるところにいるいろいろな住んではいたので承知しているつもりでございますけれども、私が最初に危惧していたのは、新小樽（仮称）駅を利用するであろう乗客、ビジネスであつたり観光であつたり、これと、今言ったような駅の利用のシーンというかその層が少し違うのではないかと私は思っていて、小樽のこの駅にそれらの数値を当てはめるのはいかなものかと少し心配はしていたのです。その辺の兼ね合いでこれまでお聞かせいただいたのですけれども、それでは、少し変えますが、例えば新小樽駅の利用者のビジネス利用はどれくらいの割合と考えているのか。あと、例えば観光、それからその他という分け方をするのかどうか分からないのですけれども、これをどのように考えていますか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

これも利用者想定の中で数字が導き出されております。ビジネス利用というところがございますけれども、こちらにつきましては44%。次に、観光利用ですけれども、これにつきましては40%。そして、その他ということで16%なのでございますけれども、その他は何ぞやというところですが、主には帰省ですね。実家に帰るとか、そういったものがその他ということで含まれていまして16%ということがございます。

**○須貝委員**

このビジネス利用の44%というのは、私の想定よりかなり高いのですよね。それで、このビジネス利用というのは単純に出張で函館方面に行く、東北方面に行く、それから東京に行くのだというのを考えているのですけれども、この率の高さで言うと、例えば小樽－札幌間の通勤とか、これも想定しておられるのか、お聞かせいただけますか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

この区分けにつきましては、国の行っている旅客流動調査というのがありまして、その中の区分けで今3種類になっていたということがございます。その調査の中では、ビジネス利用というのは通勤も含むということになるのかと思います。

通勤につきましては、方向としてはどちらというところまでは今のところこの調査の中ではなってございませんので、今言った44%の中でどちら方向の通勤なのかという、そういったことは基本的には分からないというところがございます。

**○須貝委員**

そこが分からないと何だろうな、このビジネスの44%の想定とは。青森県の方は仙台市が東北の拠点ですから仙台支店とか東北支社みたいな出張が多いと思うのです。だから、そういうビジネスが多いのは分かるのですけれども、では札幌市にいる方、小樽市にいる方が函館市にビジネスに行くのはどれほどあるのかな。東京都まで新幹線に乗ってビジネスで行く人はどれくらいいるのかと考えると、私が先ほど言ったみたいに、やはりこの土台という背景が少し違うような気がしているのですけれども、今お尋ねしてもこれ以上出ないと思いますので、また今後お聞きしたいと思いますので、ぜひ調べていただきたいなと思います。

それで、説明の中に一定程度の札幌駅勢圏からの転換利用ということで駐車場を書いていますけれども、この札幌駅からの転換の方で駐車場を使う人のこれも、だから行き先なのです。これはどういうところを想定しているのかというお考えはありますか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

想定しているといえますか、先ほど申したように、現状の人の交流、動きを参考にしまして、それを基に将来の人口増減があつて、それでその量が増減していくということになるのですけれども、その中で行き来の先になりま

すが、これについては基本的には関東圏が非常に多いというような形で、あと道南、そして東北というのが大きな順番になっていまして、それ以外の地域というような区分けの部分で認識というか確認をしているというところがございます。

**○須貝委員**

少し単純に考えると、東北や北関東に観光に行かれるような方は、駐車場が安ければ車で行って新幹線を利用して、帰りも自分の家までスムーズに帰れると、このような使い方もあるのかと思うのですが、収益見込を拝見していると、これもまた少し難解なのではございますけれども、30分未満は無料、それから2時間の利用というのがあるのです。

それで、この新幹線の駅の長期利用なりそれなりの駐車場として、まず30分未満の無料、それから2時間利用者というのは一体どのような方を想定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**

まず、2時間までの設定なのではございますけれども、基本的に送迎です。送迎利用を2時間までだろうということで想定をさせていただきます。それで、ここで30分無料と書いてはございますけれども、これにつきましては、もしも30分以内、10分とかで帰ってしまうような方がいらっしゃったら、そういう方からは料金を取らないよということで30分以下は無料にしている駐車場の例が多く見られますので、そういった形で30分というような設定をしているだけでございまして、2時間と30分での利用形態に違いはないというところでございます。

**○須貝委員**

何時に着くというのが分かって30分以内なのだろうと思うのですが、言いたいのは2時間利用で料金を取っていますので、これがもう収益見込で予測値に入っているもので、本当に2時間利用の方がこれくらいいいのかとまず思うのですが、これはもう一度いかがですか。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

この資料にございますけれども、基本的に送迎の利用が1日172台を考えているのですが、この方が30分で終わるのか2時間で終わるのかということではなくて、送迎利用の方はこの台数を想定しまして、収支を想定するためにこの数を割り振っておりますので、基本的にはこの30分短時間利用ということでゼロにしている172台が送迎利用ということで料金を出すために想定しています。

そして、2時間から24時間、これは日帰り利用ということで、基本的には送迎ではなくて御自分で運転してきて車を置いてパークアンドライド利用ということで、日帰りで行き来する方の台数を24時間以内ということで見ています。

それから、24時間以上というのが、要は日帰りではない方ということで、数に対して数量を掛けてというようなことで、収支に対しては低めで出るよというわけではないのですが、そういった形の中で出すためにこういう割り振りをしたというところでございます。

**○須貝委員**

それで、収益見込にいきますけれども、収入が年間約3,000万円。それから維持費が約2,500万円とあります。この維持費については確実にかかるものですし、この収入のところ、ここまで少し背景みたいなものをお聞きしましたけれども、精度は高いのだというようなお話を最初にいただきましたが、今ここまでのお話を聞いても本当に精度は高いのかな、大丈夫なのかな、新幹線新小樽駅を利用する方々の顧客の分析がきちんとできているのかというところに、私は一抹の不安があるなと思っています。

この根底が確かであれば、多分良好な経営はできないのではないかと思いますので、これについていかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

利用予測でございますけれども、十分に信頼できるものと我々は思っておりますが、いかんせん将来、未来のことでございますので、絶対なのか、確実なのか、100%なのかということではやはりないような状況というのは認識をしております。要はゼロリスクではないのだろうということでございますけれども、しかしながら、この新駅駐車場につきましては、要は将来の小樽市のために大変重要な投資であるということ認識をございまして、ゼロリスクではないですが、進めていかなければならないということでこういった数字を使っていきたいと考えてございます。

少しでもリスクが軽減するように駅利用者を増加させる戦略を考えまして、またそれを実行していき、そして波及効果を大きくしていくために市役所としても頑張っていかなければならないということで、そういった体制確保で臨んでいく考えでございます。

○須貝委員

将来の小樽市にとって大変重要であるというのは私も同じ認識です。なので、とにかくこの新幹線、それからこの新駅を生きた事業にする。必ず小樽市のためにプラスの事業にするために、今後もこれについてはフォローしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくをお願いします。

◎JR小樽駅前広場整備について

それでは、質問を変えます。

小樽駅前広場の整備についてということでお話をさせていただきたいと思っております。

これは一昨日の予算特別委員会の建設所管でも議論させていただいたところです。それで最後、室長にも御答弁いただいたのですが、私の聞き方が悪かったのか、少ししつこいようですが、どうしてももう一回確認したいことがありますので、お聞きをしたいと思います。

何度も言いますが、やはり私は小樽駅前のあの空間はとても価値のある、そして大きなポテンシャルを持った空間であるのだ。だから、これを最大限発揮できるようなプランであってほしいというのが私の根底なのです。反対でも何でもありませんけれども、どうやったらこれが最大限のポテンシャルを発揮できるのだろうということのお話なのですが、小樽市が考える魅力ある空間はどのようなものなのか。これのときにこの間も安全性とか機能性とか快適性というようなワードが出てくるものですからあれなのですけれども、この魅力ある空間とは何かというのだけにフォーカスしてお答えさせていただきたいと思うのですが、いかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

まず魅力ある空間に関しましては、安全性や利便性が確保され、さらにはJR小樽駅から港が見えるという独特の風景を楽しめ、人が集いにぎわいのある空間、こういったものを全て兼ね備えることで魅力ある空間を形成できると考えております。そしてこの魅力なのですけれども、小樽駅舎を出たときにまず港が視界に入る。こういったことが小樽駅前の特徴であると考えております。この眺望が小樽駅前の大きな魅力であるというふうに考えてございます。

○須貝委員

それら全てトータルで小樽の魅力なのだ、小樽らしさなのだということですね。この件はそれで承知しました。

それで、一昨日、室長からもお話がありましたけれども、ハードの計画については、これはもう変えられないのだ。ただし、オープンスペースなどについてはまだその魅力ある空間を議論する余地があるのだと私は先日受け取ったのですけれども、それでよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今、委員からお話ございましたとおり、バスバースやタクシーバースなどを含め小樽駅前広場の配置計画につきましては、JR小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会で既に議論し、決定しているところでございます。です

ので、魅力に関する新たな議論を加えて整備内容を見直すといったところは考えてはございません。ただし、今お話のありました、先ほど答弁させてもらいました眺望、こういったところを確保するための具体策、こういったところをオープンスペースで行っていく必要があると考えてございます。このオープンスペースにおいて見通しの確保やベンチの配置等で対応することとしており、どのようにつくるかなどは広く議論して決めるというよりも、実施設計の中で行政が決めていく範疇のものと考えてございます。

#### ○須貝委員

でも、最後のこの広く意見を求めるものではなくみたいなことを言われると、なかなか少し釈然としないところもあるのですけれども、これについてはまだ議論する余地があるのだということで、今後もぜひ議論していきたいのですが、そうすると、このスケジュールなのです。この駅前広場は一体どういうスケジュールで整備していくのか。あえて言いますと、今回の駅前広場の計画には小樽駅前第1ビルの一部も入っていますよね。そうすると、必然的に小樽駅前第1ビルの整備計画にも関わる問題だと思うのですけれども、これもなかなか難しい問題なのだろうなと思ってはいるのですが、これについてはいかがですか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

小樽駅前広場の再整備につきましては、先ほど委員からも御指摘がありましたけれども、再開発を予定している小樽駅前第1ビルの敷地を一部使用するといったところでございますので、再開発のスケジュールと連携させる必要がございます。現在再開発の計画というのは、小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合で準備を進めているところでございますので、現時点では準備組合からスケジュールも示されてございませんので、駅前広場の整備に関しましてもスケジュールについては未定でございます。

ですが、駅前広場につきましては可能な限り早期に整備を進める必要があると考えてございます。再開発の事業着手に併せて駅前広場の整備に着手できるよう、本市といたしましても遅れることがないように準備を進めてまいりたいと考えてございます。

#### ○須貝委員

いろいろ言いたいこともあるのですけれども、私が昨年、代表質問等で提案させていただいたことを駅前ビルに関して盛り込んでいただいて討議していただいているということを知っていますので、ぜひよろしくお願ひします。

それで、今回、小樽らしさとか小樽駅前の魅力についてということにこだわって少しお話をさせていただいたのですけれども、これは予算特別委員会のときにも申し上げましたが、やはりこれにすごくこだわりを持って小樽らしさ、それからこういう駅舎のつくりであるとか広場のデザインに関して何人かの専門家の方から御意見が来まして、私も研究したつもりなのですけれども、その中で確かななと思っ、参考事例として高山市の駅周辺整備事業というがあるので、これを拝見しました。

それで、高山市もやはり毎年多くの観光客でにぎわってしまっ、コロナ禍の前は大体年間400万人の観光客が来るというふうに言われていました。これは市のキャッチフレーズなのです。これが私の心にも響いたのですけれども、「ゆくたび感動！＝住みよいまちは行きよいまち＝」という、これが市の駅前広場をつくるためのキャッチフレーズで、とにかく高山市らしさ、それからおもてなし、空間表現とか技術造形が調和したデザインであることというのにすごくこだわったようなのです。

それで、2020年度の土木学会デザイン賞の奨励賞というのを受賞したということで、これはやはり土木関係者の間でも今後の観光都市の駅の在り方というのに一石を投じたのだというようなお話があっ、小樽駅は飛騨高山に負けるなという、これだけのコンテンツを持っているのだから、もっと小樽らしさを出さなければ駄目なのだといいことで私も激励いただいたところなのです。

なので、私もこれに向けてもう少し研究もしてまいりますし、広場については今度はオープンスペースの提供、それから小樽駅前第1ビルも含めた開発についてどんどん提言していきたいと思っ、今後とも何としま

小樽の玄関口、顔ですので、いいものにしたいと思いますので、どうぞよろしくをお願いします。

◎空き家ガイドブックについて

質問を変えます。

空き家ガイドブックについてお聞きします。

まず、先月、大変忙しい中、この常任委員会で空き家の勉強会を開催していただいたことを本当に感謝しています。それで、次回があるかどうか私も分からないのですけれども、ぜひこの空き家の勉強会というのはこれを最後にするのではなくて、まだいろいろ勉強をしなければならないことがたくさんあるなど、特に法制度の改正というのがすごくあるので、今度はそういう法制度の改正なども含めて、またぜひ勉強会を企画していただきたいと思うところであります。

それで、今日はこのガイドブックについてということで質問させていただきますけれども、この空き家ガイドブックを拝見しました。それで、このガイドブックというのはどのような利用を想定して作成したのか、まずお聞かせください。

○（建設）木村主幹

空き家ガイドブックの利用についてですけれども、空き家のことでまず困っている方、それから空き家になる可能性があり、今後どうしようかというふうに考えている方など、空き家の所有者はもちろんですが、全ての建物所有者に対して空き家の発生予防から相続、登記、売買、解体など、それぞれの場面においてどう対応すればよいかなどを分かりやすくまとめたものであります。

本市に相談があった方だけではなくて、様々な媒体を広く活用しまして、広く周知してまいりたいというふうにご考えてございます。

○須貝委員

周知というお話がありましたけれども、それでは、どのように周知するのかということでお考えはありますか。

○（建設）木村主幹

周知の方法ですけれども、まず一般的な周知といたしましては、市のホームページ、広報誌ということがまず一般的な形になりますが、特に空き家の所有者もしくは相続人という方は高齢になられている方が非常に多くて、なかなか市のホームページを御覧になっていただけるいった機会も少ないのが事実でございます。そうしたことから、この空き家ガイドブックというのは16ページ構成になっておりますけれども、これを冊子としてコピーいたしまして、市役所の本庁舎、渡り廊下、戸籍住民課、資産税課、それから各サービスセンター、さらには市の部局ではございませんけれども、法務局など、こういったところにも配布をしておりますし、また先日、株式会社北海道新聞社の御協力をいただきながら先週の土曜日になりますけれども、小樽市版のところに空き家ガイドブックの周知を図ってきたところでございます。

○須貝委員

市庁舎の中、それからいろいろな窓口で配置をしたというお話が今ありましたけれども、これに対して反響といいますか、具体的に何部か持って行かれていますとか、そういうような状況はありますでしょうか。

○（建設）木村主幹

このガイドブックを今年度から配布をしている状況でございます。実際には、配布から2か月ほどたっておりますけれども、現在320部ほど配布をしております。特に市役所の渡り廊下と、それから戸籍住民課の市民の皆様がいらっしゃる窓口では既に200部ほど持って行っている方はいらっしゃいますので、空き家についてもかなり興味がある方が多いのだなど、そういった印象を持っているところでございます。

○須貝委員

そういう活用をしていただいているということで少しだけ安心したのですけれども、私がこの問題を取り上げた

のは、市がホームページには載せました。これはよく市であるのです。それでこれを見ますと、確かに16ページなのです。ここまでこれを探しにいったら見るというのは、よほど関心があるか、なかなか大変なことだと思っています。

それで、提案したいのは、本当に伝えたいことは多分4ページくらいでいいのかなどと思ったのですが、例えばA3判くらいの簡易版をつくって、それで特に興味を引いていただくキャッチーなところですよ。例えば法改正が変わりましたとか、税法上の問題とか、そのようなものを少しキャッチーなフレーズをつけてA3判の簡易版をつくる。これを先ほど言ったようなところに配置してはいかがだろうか少し考えたのですが、それについてはいかがですか。

#### ○（建設）木村主幹

このガイドブックにつきましては、先ほども御説明したとおり、16ページ構成ということでございます。空家対策では適正な維持管理がなされていない空き家所有者に対して指導文書を送付しておりますけれども、なかなかこのボリューム感では配布、送付が難しいといった状況も考えられたため、現在既に概要を記載した簡易版の作成、先ほどA3判ということでお話がありましたが、今考えているのはA4判1枚両面ということで考えてございますけれども、こういったものを作成しておりますので、完成次第、配布先についても検討し、順次配布を進めてまいりたいと考えてございます。

#### ○須貝委員

作成するということですね。

とにかく、やはりこの空き家の解消にはその所有者である方が何らかの働きを起こす気づきを与えてあげること、それから民間の事業者ですよ。多くの方がこの市庁舎に出入りする中でそういった方々のモチベーションを高めるといふか、そういうきっかけを与えるということは重要なことかと思っています。ぜひ簡易版の作成をお願いしたいと思います。

それで、御承知のように、国土交通省も2023年度中の空家等対策特別措置法の改正を今目指しているということで、特に今新聞などを読んでいますと、管理不全空き家の基準が厳しくなるのかというふうにも今私も感じているところです。このように今回この空き家に関しては日本全体の問題でもありますので、国の法改正や制度設計の変更はあるかと思っています。それで、これらに柔軟に対応すべきと私は思うのですが、これらに柔軟に対応するという考えについてはいかがですか。

#### ○（建設）木村主幹

先ほども御説明したとおり、このガイドブックは令和5年1月現在のものとなっております、御指摘のとおり法改正や市の制度の見直しなどにより情報は常に更新されていくものでございます。

今御指摘のとおり、現在も空家法の改正について国会で議論がなされておまして、先日3月3日に閣議決定が行われております。管理不全空き家の税制改正ということで、そのほかにもいろいろと内容が盛り込まれる予定でございます。空家法につきましては、これまで平成27年の全面施行以来、大きな改正というのはなかったのですが、現在、空家法は16条構成になっておりますけれども、30条構成になるということで、今回かなり大々的に改正されるというような状況もありますので、このガイドブックに全ての法改正部分を載せるというのはなかなか難しい部分もありますが、当然内容の見直しも必要だというふうにも考えています。法改正部分については、また別の部分でも含めて周知してまいりたいと考えております。

#### ○須貝委員

ということで今お話をいただきましたけれども、最後に、やはりこの法改正や制度改正をタイムリーに盛り込むことは必要なのかなと、これはやはり今の時代だと思うのです。それで、私はこの表紙に改訂日と、それからバージョン情報、バージョン1.0、バージョン2.0、こういった形でバージョン情報を載せていくのがいいのではないの

かと思うのですけれども、これについて見解をいただきたいと思います。

○（建設）木村主幹

改訂日ということでございますけれども、御指摘のとおり、こういったパンフレットにつきましてはいつの時点のものなのかと、いつ直したものなのかというようなことを表示するということは非常に重要なことでありますので、そういった御指摘も踏まえまして、掲載する方向で考えてまいり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

立憲・市民連合に移します。

---

○林下委員

◎おたる新幹線まちづくりアクションプランについて

私から、おたる新幹線まちづくりアクションプランに関連してお伺いしたいと思います。

2021年3月に北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会がまとめた資料によりますと、新小樽（仮称）駅の利用者増加に向けた議論を進めるほか、開業までの状況変化に対応するため、柔軟に見直しを行うと記されております。私も建設常任委員会で奥沢水源地の保存・活用計画などについて取り上げてまいりましたが、新幹線のトンネル工事については遅れがあるものの、札幌市や倶知安町では2030年の開業に向けて着実に関連工事や民間投資も活発に行われているという報道がなされております。

新小樽（仮称）駅の現状についてお聞きしたいと思いますけれども、この2年間でアクションプランを全体的に見て見直した事例があればお示しください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

この2年間でということでございますけれども、現時点では見直しというのは行っていないという状況でございます。

○林下委員

先ほどほかの委員からの質問がありますから、駐車場の整備計画については今回、立体駐車場とすることが公表され、ただいま報告もなされておりますけれども、このアクションプランから比較して見直しの理由と規模の違い、目的などに変更があればお示し願いたいと思うのですが、特になければよろしいです。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

少し重複するかもしれませんが、先ほどの冒頭の報告事項で申し上げたとおりでございますが、アクションプランの当時は当初のまちづくり計画の考えで見た部分でございますけれども、これまでの6年間の状況や変化に応じまして利便性の高い駐車場を確保していった新小樽（仮称）駅が選ばれる駅になるようにということで、新幹線駅という広域的な交通結節点機能を活用した魅力あるまちづくりが進むように、敷地の一部に立体駐車場を設置しまして雪対策を施すとともに、収容台数も冬季でも平面駐車場よりも確保できるようにということの方針を取ったということでございます。

○林下委員

それでは、勝納川と奥沢水源地の保存活用計画では、道との協議や財源の確保などが課題とされておりますということで記されております。既に財源などの検討が始まっているものと思いますが、現在の進捗状況について説明を願います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

二つほどあるかと思うのですが、まず、アクションプランに記載されている部分ですが、勝納川の整備に関する道との協議ということがアクションプランには記載されてございます。これに関する進捗ということで一つ目、お話ししますが、この協議については鋭意進んでいる状況でございまして、本市で勝納川をこうしていただきたいというようなことで考えているお願いについてですが、親水機能の整備イメージを北海道にはお話を聞いていただいておりますので、我々の要望する内容について要望書とかを提出してもいいよというようなことまで言われておりますので、進んでいると、よい感触を持っているというところでございまして。

次に、アクションプランにはもう一つ、奥沢水源地の整備に向けた検討を進めるというような表現、文言で書いてございます。このことにつきましては、先ほどもありましたけれども、このたび第2次小樽市緑の基本計画（案）に奥沢水源地の部分につきましては風致公園としての活用を検討するというような記載がなされたというところで、進捗といいますか、そういった計画にも位置づけられているといいますか、記載がなされているというところまで進んでいるというところでございまして。

○林下委員

非常に前向きに取り組んでいただいていると理解いたしますけれども、奥沢水源地保存・活用基本構想に基づく新駅周辺の魅力づくりとして、私はこれまでも現地の自然環境は多様な動物や貴重な鳥類、天然林や植物などが豊富に分布しており、新幹線駅に隣接した日本で唯一の自然と共生した公園になり得るということをこの間訴えてきました。

道との協議や専門家のアドバイスをいただきながら、通年利用できる遊歩道や観察ステーションの整備が実現すれば、新駅周辺の魅力づくりとともに小樽市の新たな観光スポット、未来への財産となると思いますが、どのような所見をお持ちですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

現時点におきましては、今のお話にございました整備内容につきましては何とも申し上げられませんが、奥沢水源地の活用ということにつきましては、新駅周辺の魅力づくりに資するものとなるということを考えているからこそ、我々はおたる新幹線まちづくりアクションプランに掲載しているというところでございまして。

○林下委員

それでは、質問を変えますけれども、おたる新幹線まちづくりアクションプランの全体的なスケジュールについては既に明らかになっているところですが、新駅の本体工事や関連工事が始まらなければ、なかなか民間投資も呼び込めないのではないかと考えます。現在、建設資材の高騰や人手不足などで工事の遅れが非常に心配されております。奥沢水源地を含めた財源の確保の観点や道との協議などの課題は多いと思いますけれども、工事の前倒しやスケジュールの見直しが必要になるのではないかと推測されますが、いかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

アクションプランの兼ね合いでのお話ですが、新幹線工事が遅れているのではないかとというような話で、奥沢水源地はどうかというようなお話かと思ったのですが、奥沢水源地につきましては、まだ風致公園としての活用を検討するというような考えが固まった段階でございまして、その先の整備を前提といたしましたスケジュールリングなど、これらについて今言及する段階ではないのかということで答弁させていただきます。

○林下委員

奥沢水源地を含めた範囲内で、民間投資などの動きについて具体的な事例があれば示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今のお話ですが、残念ながらといいますか、まだそういった具体的な動きについては当方では承知していない状況です。

### ○林下委員

私としては、まず一つには、立体駐車場の関係はやはり道内の新幹線駅の事例を見ても、近隣の利用者が非常に多く利用しているという実績もありますので、やはりこの駐車場もきちんと整備されれば市内の利用者はもとより、例えば手稲区とか、そういうところからも利用する人が増えてくるのではないかという、利用者増には相当貢献すると考えて期待しているところでもありますので、ぜひ実現に向けて頑張ってくださいと思います。

それと、私はまちづくりの観点で今お話しさせていただきましたけれども、北海道新幹線の新函館北斗駅開業以前から、私も全国の新駅を立地したところで、まちづくりや関連施設の工事というのを見てきましたし、視察させていただいたのですが、その事例の多くはやはり開業の10年以上前から具体的な取組を進めてやっと完成にこぎ着けるといえるケースが非常に多く見受けられました。

特にこの10年間で新幹線工事を取り巻く環境は大変厳しさを増しておりますので、新幹線新小樽（仮称）駅は小樽市にとって重要な役割を担うという認識をみんなが共有していただいて、全ての計画を前に進めていただきたいということをお願いいたします、次の質問に入ります。

### ◎地域公共交通について

次に、地域公共交通についてお伺いしたいと思います。

鉄道の在来線の赤字区間の対応につきましては、地方の協議に国が関与するという方針が示されたと理解されておりますけれども、どのような課題、場面で関与してくると想定しているのか、分かっている範囲でお示してください。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

現在、国会で審議中の地域公共交通活性化再生法の一部改正案に関連しての御質問かと思っております。

赤字線区といえますか、危機的な状況のローカル鉄道の在り方については、従来地方で協議会を立ち上げて方向性を出すという仕組みでした。

ただし、これまでは自治体と事業者双方の主張がかみ合わずに協議の場すら持てない状況があったため、改正案では国の努力義務として関係者相互間の連携と協働の促進ということが追加されております。また、二つ以上の都道府県にわたる路線などについては、鉄道事業者または自治体から再構築協議会の設置要請があり、国土交通省大臣が大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした運送サービスの持続可能な提供が困難な状況であり関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要であると認めた場合には国が協議会を設置するとされております。この際、国は中立的な立場で会議を主催し、関係者の議論を促し地域にとって最適な形で合意が得られるよう積極的に関与したいということを示されております。

### ○林下委員

これは、私も前から実は指摘をしてきたのですけれども、最近の新聞の特集記事にも、バスと鉄道が利用者を奪い合い互いに疲弊してきたと沿線自治体の幹部は指摘しています。公共交通を維持するためには競合関係の脱却と連携が必要と指摘しています。私もこの間、すみ分けが必要だと発言してきましたけれども、地域だけで公共交通の将来像を決定するのはかなり難しい課題があります。

やはりまず、国が責任をもって法律を整備するなり規制をしなければ、地方自治体が利用者や住民の声を反映した地域公共交通の将来の姿を示すことはできないのではないかと思いますけれども、いかがでしょうか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

鉄道やバスといった公共交通の維持に果たす国の役割というのは、法的な側面でも予算の面でも非常に大きいものと考えております。地域公共交通の将来を考える上では、自治体とともに国の主体的な関与があることは望ましいと思っております。

### ○林下委員

平成25年の交通政策基本法制定以来の公共交通政策は国と事業者だけで、地方自治体や地域住民が関わる余地は

ほとんどなくて、30年ほど前に規制緩和と自由競争の推進によって環境は大きく激変しました。それを地域公共交通網形成計画で議論をし、地域公共交通の方向性を決めるということ自体が非常に無理があると考えています。もはや地域公共交通の再生は不可能と言えるくらい厳しい状況の中でありますけれども、可能性があるとするれば、鉄道のITやAIなどの企業誘致をし、新たな交通システムと自動化の開発しか未来はないのではないかと考えています。小樽市は実証実験の場として大きな可能性があると思いますので、ぜひそういった観点で国に働きかけていただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

全国的に運転手不足の深刻化が懸念される中、今後、公共交通を維持していくためには鉄道への自動運転の導入は不可欠なものと考えております。

一方で、その導入に当たっては鉄道事業者が判断し、企業と連携して実施していくものと考えておりますが、事業者から本市に対して誘致等の協力依頼があった際には連携して取り組んでいく必要があるものと考えております。

ただし、全国的には鉄道事業者による自動運転の実証実験が結構行われております。今後国の主導でそういった自動運転の実験などが行われるようなことがあれば、本市にとってのメリットが期待できるものであれば検討すべきと考えておりますので、そういった意味で国の動きを注視してまいりたいと考えております。

#### ○林下委員

私はこの地域公共交通については一般質問でも質問させていただいて、市長からも非常に前向きな答弁をいただいておりますので、あえてまた質問させていただいたのは、一般的にただ鉄道を残せ、バスを残せ、国は財政支援をしろといった議論だけでは北海道の公共交通を残すことはできない。そういった切迫した状況であると私は認識しています。

そこで、やはり最近の動きを見ても、例えば経済団体と知事が鉄道の貨物ルートの確保のために国に要望書を提出することが報じられておりますけれども、このことでも、残念ながら同じ鉄道を利用する旅客については何も触れられておりませんでした。国に対してはこうした地域の実情をしっかりと理解してもらって、やはり本当に説得力のある提案といいますか代案といいますか、そういったものをしながら支援を引き出していくことが大切だと私は思っておりますので、ぜひ説明員の皆さんもそういった視点で頑張っていただきたいと思います。

#### ◎再生可能エネルギーを活用した道営住宅について

次に、再エネ道営住宅に関連して伺います。

まず、旧色内小学校跡地に建設予定の道営住宅については、再生可能エネルギーを活用した整備がなされる可能性が高くなったと理解して、私は大変喜んでおります。一部の報道によりますと、再エネ道営住宅は太陽光パネルで消費電力の50%を賄う規模と言われておりましたけれども、道営住宅の新整備基準にはどのような説明がなされているのか、分かる範囲で御説明をお願いします。

#### ○（建設）建築住宅課長

今の御質問の件ですけれども、北海道に確認をいたしましたところ、太陽光パネルで道営住宅の消費電力の50%を賄うということも聞いてみたところ、その辺は確認はできなかったところ。また、道営住宅の新整備基準についてですけれども、これにつきましては国が令和4年4月に公営住宅等整備基準についてという工事委託の基準を一部改正したことに伴いまして北海道で見直したものです。再エネに係る部分の基準につきましては、国の基準と同様に、読み上げますと、気候風土や高層等により合理的な再生可能エネルギーの活用が困難でやむを得ない場合等を除き、太陽光発電設備の設置を行うということで見直すというふう聞いてございます。

#### ○林下委員

今、国の基準は明確なものがあるというふうに御報告をいただきましたけれども、CO<sub>2</sub>の削減だとか、あるいは

子育て支援とか、いろいろな施策にこれからやはり小樽市として取り組んでいくためには、いろいろな知恵を出して頑張っていたきたいなと思います。

それで、もう一つの質問でありますけれども、小樽市の住宅メーカーでは太陽光パネルだけで電力や熱エネルギーを賄うゼロエネルギー住宅を開発していますが、こうした技術を市営住宅や戸建住宅にも積極的に導入し、小樽市の総合計画や多くの関連政策の推進に役立てるべきだと思いますけれども、いかがでしょうか。

#### ○（建設）建築住宅課長

本市の市営住宅につきましてですけれども、先ほども答弁させてもらいましたが、国の公営住宅等整備基準の一部改正がありましたので、これに伴って今後、市の市営住宅の整備基準についても国の基準と同内容で、また北海道と同じくして、やむを得ない場合等を除いて太陽光発電設備の設置を行うということで見直しに向けて作業を進めているところでございます。

ただ、太陽光発電設備の設置だけで市営住宅のエネルギーをゼロにすることについては、住民が住む専用住戸の部分もあるということで難しいのかというふうに考えてございます。

また、戸建住宅につきましては、現在市の住宅エコリフォーム助成制度で太陽光発電システムというのも助成対象となっております。この制度を継続しまして市の省エネ促進に係る関連施策の推進ということとつなげていければなというふうに考えてございます。

#### ○林下委員

私も地産地消のエネルギー開発ということで、いろいろ長年考えて温めてきたのですが、やはりよく見ますと、再エネ活用の施策を公営住宅だとか、あるいは都市の整備計画に位置づけているというのは、まだほかの都市では本当に少ないと考えています。

そうした意味で、これは住宅施策に反映できれば、小樽市では少子化対策や移住政策の大きなアピールポイントにもなると思いますし、やはり小樽市の将来の大きな課題を解決していく上には大きなポイントとなると思うので、ぜひ一生懸命工夫をして進めていただきたいなということをお願いいたしまして、私の質問を終わります。

#### ○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後3時04分

再開 午後3時23分

#### ○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

共産党に移します。

---

#### ○小貫委員

##### ◎陳情第9号行政財産に係る地方自治法の遵守及び条例の制定方について

陳情第9号ですけれども、通常、私は入船川と言っていましたが、市が実施してきたことを説明してください。

#### ○（建設）用地管理課長

陳情の「1 土地使用交換について」の（エ）河川敷地使用申請書中、使用料無料で住宅を新增設させていることに関することにつきまして、当該箇所である入船2丁目の入船川の土地を、令和2年度から令和3年度にかけて測量を行いまして、河川が流れている民有地の土地と家屋が建っている河川敷地の土地を交換いたしました。

○小貫委員

この陳情というのが、大体審議するのが今日で最後ということになりますので、一通りやっていきたいのですが、けれども、まずこの陳情第9号に関して土地使用交換についてということで、陳情者が出しているのですが、これについての陳情者の見解と市の見解を示してください。

○（建設）用地管理課長

土地使用交換につきましては、(ア)から(ク)の8点あるのですが、まず(エ)の河川敷地使用申請書中、使用料無料で住宅を新增設させていることにつきましては、市に残っている資料は昭和52年4月1日付で、北海道普通河川及び堤防敷地条例第18条の許可申請ではありますが、当河川敷地には古くから建物があったことが昭和36年の航空写真から判断できております。

このことから、当時の河川敷地の所有者の国または許可を行っていた北海道と何らかの協議により、許可をされたものと考えておりますけれども、資料がないことから明確な回答ができない状況でございます。このため先ほど説明いたしました土地の交換を行いまして、問題を解決しているものと考えてございます。

次に、(ク)の当該地区以外で平成30年4月1日現在92河川ある河川について、敷地を分断した同様のケースで住宅を新增設させている戸数があるかに関することにつきましては、流水は敷地と関係なく低い部分を流れていることが多いため、河川敷地と現況河川がずれている場所が多くございます。

国有財産の譲与契約によって、小樽市の所有地となった敷地が多くありますけれども、測量を実施していないため把握ができていない状況でございます。この点について、市は課題があるものとは認識してございます。

残りの6点につきましては、市としては問題ないものと考えておりますので、6点につきましては陳情者と見解の相違があるものと考えてございます。

○小貫委員

次に2項目めですが、目的外公共物等に関する条例制定について、このように陳情者が述べていますが、これについても同様に答弁してください。

○（建設）用地管理課長

法定外公共物である里道、道路の部分でありますけれども、これにつきましては、行政財産の使用を許可する場合は小樽市財産条例により使用料を徴収することになっております。

また、行政財政の目的外使用の根拠条例につきましては、小樽市公有財産規則により目的外使用の許可及び使用料について定められておりますので問題ないと考えているところでございます。

○小貫委員

最後になりますが、組織変更についても触れられております。これについても同様に答弁をお願いいたします。

○（建設）庶務課長

組織変更ということで、陳情にございます名称を河川課、道路課にという陳情でございますけれども、これにつきましては、我々といたしましては現在の事務分掌の中で、両課におきまして河川道路の事務につきましては十分機能しているというふうに判断してございます。

加えて、陳情の中で事務部門と技術部門を本庁と塩谷の現場担当に分けてはという内容でございますけれども、これにつきましては、昨年、建設事業室が建設部庁舎に移転いたしまして、建設部ということで一体化を行っております。その中で陳情の中にも情報共有がなされる、互いにチェックができるという記述がございますけれども、その一体化によって、こういう情報共有、互いのチェック、それからスピーディな連携というのが図られるというふうに建設部では考えているところでございます。

○小貫委員

この陳情の主な目的というのが、真相を究明し、所要の措置を取ってくれというふうに前文で書いてありまして、

この間、小樽市としてはきちんと対応してきたと思うのですが、市として真相究明ないしは対処してきたことについて、陳情者への説明というのはどのように行ってきたのか説明をお願いします。

○（建設）用地管理課長

先ほど説明しました入船川の土地交換につきましては、測量が終わって土地交換が終了した後に、陳情者の方と昨年の4月にその状況についてお話をさせていただいたのですが、なかなか理解が得られなくて、今まだその部分についてはなかなか理解を得るとするのは難しいものと考えてございます。

○小貫委員

そして、先ほどの組織変更の分の答弁では、移転したことによって情報共有という点がなされてきているという答弁もありましたけれども、今の二つの答弁を聞いていると、市としては、もうこれ以上は、このことは現状ではなかなか難しいという判断だと思ってよろしいでしょうか。

○（建設）用地管理課長

先ほどの質問の中で陳情に関する市の見解を説明したのですが、先ほど課題として残っているとお話ししました陳情の1の（ク）についてなのですが、これに対応するためには測量を行い、市の土地を確定していく必要があるのですが、これを行うためには多額の費用ですとか時間を要するため、対応していくのは非常に難しいというふうには考えておりますが、河川の改良工事を行ったところは、少しずつ対応を進めてまいりたいというふうには考えてございます。

○小貫委員

それで、問題は私たちの判断は、願意が妥当かどうかということなのです。今の話を聞いていると、私はこの間の市の取組を通じて、そのことによって願意が満たされるということでしたら、やはりこの願意というのは妥当だろうと思ってはいたのですが、ただ、これ以上のことをやってくれというお話になると、願意が妥当かということ、私は疑問点をつけざるを得ないと思っております。

◎陳情第4号「ばるて築港」塩谷までの延伸方について

それで、次に、陳情第4号の部分です。

済生会小樽病院が今、塩谷方面からの送迎バスを出していますけれども、この状況について説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

済生会小樽病院の塩谷方面の送迎バスということなのですが、まずこちらは町内会から済生会に対して希望がありまして、済生会としても地域応援ということで、昨年11月から運行しています。1日1往復です。利用者数に関しては1日平均しますと、大体数人ということで聞いております。利用者の声としては小樽駅で乗換えせずに築港まで行けるのでありがたいという声などが寄せられていたということで聞いております。

○小貫委員

1日1往復で数人、確かに病院を利用する方にとっては大変いいと思うのですが、ただ、塩谷の人たちのニーズということに対しては、応え切れていないのではないかと私は考えるのですが、これについてはどのように考えますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

確かに、済生会の送迎バスは朝の8時15分頃に築港方面が発して、帰りが12時半築港発ということになっておりますので、その他の時間帯に築港方面に行きたいと思っている塩谷の方にとっては、直通のバスというのはほかにはなく、小樽駅前でも乗り継いでいくということになります。

陳情の中には、本数ですとか時間帯の希望といったものは記載はされていないのですが、他地域のばるて築港線の運行状況ですとか、陳情の趣旨を察すれば、願意が完全に満たされているわけではないというふうには思っております。

### ○小貫委員

私もやはり、ばるて築港線をそのまま延伸するというのが一番の願意を満たす方法だと思うのですが、ただこの間議論を続けてきている中で、私はそれをやってほしいと思いますけれども、なかなか無理だということになってきています。

やはり本意ではないのですが、乗換えしない形で、駅前ですっと乗ったままにしておいてもらって、2路線分のお金を払うけれどもそのまま直行できるということも、中央バスとの協議の対象になるのではないかと思います、これについていかがでしょうか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

今、委員から御提案のあった部分なのですが、事務レベルでは何度か中央バスとはお話をしたことはございまして、ただ、やはり問題というのが何点かございまして、やはり乗務員の方の労務管理の部分ですとか、あとは料金の精算の仕方、乗ったままで2路線をまたぐということであれば、そういった部分に課題があるということで聞いております。

### ○小貫委員

今の話だと課題はあるけれども、ただ直通の話よりは多分財政負担という点では中央バスともそんなに大きくはないと思うので、問題は労務管理というところになるかと思うのですが、引き続きそこは協議していただきたいと思います。

### ◎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

あわせて、同じバスということで陳情第6号にいきますけれども、これについて改めて課題を説明してください。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

陳情第6号、これは最上団地停留所を冬も停車してほしいということの要請なのですが、当該箇所はかなり急な坂になっておりまして、事業者からは冬の期間の停車というのは安全上、できないということで言われております。

### ○小貫委員

やはり安全上できないということなのですね。

ただ、停車できない期間、冬の期間を短くするとか、もしくは別ルートで最上団地の人たちが乗れるようにする利便性の確保だとか、そういった別の対応策というのも全く無理だということなのでしょうか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

まず停車できない期間を狭めるといった部分なのですが、今の場合は、冬ダイヤになった時点で停車しないということになっております。ダイヤ改正にはダイヤの届出などの関係もありまして一定のスパンが必要なもので、例えば1月と2月だけとか、そういったことというのはなかなか難しいのかという部分と、あとそういった場合になりますと、基本的に安全上の問題ですので、路面の状況を見ながらという形になってくると。そうすると例えば11月でも雪が降ったりとか12月でも雪が降らなかったりとか、いろいろあると思うのですが、そういった路面の状況なので、停車したり、しなかったりということになりますと、利用者にとってもバスが止まるのか止まらないのか、分からないというようなことも起こり得るのではないかと、なかなか難しいのかというところでは考えております。

あと、ほかのルートを通っていくということについては、これまでもあまり事業者の方とは深く話したことはないのですが、他のルートというと、最上小学校の上を通る、そして、からまつ公園に抜けていくようなルートとか、そういった部分かと思うのですが、一度事業者の方からはあそこの道は少し狭くて、バスが通るのは難しいというようなお話は聞いたことあるのですが、細かいところまでは、ルートを変えるというところは話はしておりません。

○小貫委員

最上小学校のところのルートが狭いというのは、冬に除雪されていないのですよね、維持課長が一番分かると思うのですけれども。雪山も高いという状況でバスを通らせるというのは、何せ学校近いところですし、保育所もあるところですから、やはり厳しいと思うのですけれども、その辺は協力できるのかと思います。

それで、この陳情第4号とも共通するのですけれども、今バス事業者には税金を入れていまして、やはり公共交通の担い手として期待されているわけですから、やはりこの陳情第4号だとか陳情第6号の市民要望についても、丸ごと事業者というのではなくて、市もしっかり協力してやるべきではないかと思うのですけれども、これについても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

まず、陳情というのは市民の皆さんの願意ということで考えておりますので、税金の投入にかかわらず、市としては事業者とその願意を実現できるかどうかというところで協議はしております。現時点で実現というのはかたはらないのですけれども、今後も事務レベルで様々な対応策について事業者と検討してまいりたいと考えております。

○小貫委員

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

次の陳情にいきます。

今度はゴンシロ川です。

これも改めて、到達点を確認したいと思いますけれども、地元との協議状況について説明してください。

○（水道）水道事業課長

現在の協議状況について報告をさせていただきます。

令和2年第3回定例会の建設常任委員会での報告以降、陳情者の銭函御膳水町会と計3回の意見交換会を行ってきております。

内容につきましては、当該箇所が給水区域外であることから、区域を拡大し施設を整備した場合、ポンプ場の築造等に多額の費用が必要となることから、現実的ではない旨の説明をしてきておりますが、現在も御了解をいただいている状況にあります。

また、代替案とし根本的な解決とはなりません、今御使用の水源の維持管理を軽減するため、各戸に水槽等を設け薬品の投入作業を軽減したり、非常時の受水にも備えていただく提案をさせていただきましたが、これについても前向きな御回答をいただけておりません。

直近では、昨年7月28日に第5回意見交換会を開催しており、その中で現在使用している水源の南側に建設が予定されている北海道新幹線の工事の水源への影響について危惧しているとの意見があったことから、問合せ窓口等について意見交換会にて回答するべく開催の調整をしてまいりましたが、新型コロナウイルス感染症等の影響により開催できていないため、回答については今後、文書にて報告する予定としております。

○小貫委員

現在、要は水を得るために利用している設備があると思うのですけれども、この利用している設備の状況というのは今どういう状況なのでしょう。

○（水道）水道事業課長

水道局といたしましては、直近の現地の状況については、申し訳ございません、把握しておりませんが、現在の給水施設を設置したのが昭和48年であると聞いておりますので、更新工事等を行っていただければ50年程度経過していることとなると認識しております。

○小貫委員

そういう状況だと、やはり水道局はまずその水道については、多額の費用がかかるという話をしていましたけれども、代替案も示したのだということなのですが、やはりこの代替案をどうしたら可能になるのかとか、まずできることからやはり水道局としてやっていくと、そういうことが必要ではないかと思うのですけれども、これについて答弁をお願いします。

○（水道）水道事業課長

水道局といたしましては、陳情者の方に提案しております各戸への水槽の設置等について説明を継続して行うとともに、水槽の設置等を御決断された場合には、工事事業者等の御紹介など、水道局が協力できる範囲で対応してまいりたいと考えております。

○小貫委員

もう一步踏み込んでほしいのです。そのためにはやはり利用者の負担が生じるわけですから、そういったその制度設計、補助制度なりなんなりの、財政部局と相談するとか、そういうことまではいかないのでしょうか。

○（水道）水道事業課長

負担金とか助成金の話だと思われるのですけれども、この間、こういった水道の受水困難の方に対する助成金制度とかほかのところでも適用していないかということで、全て日本全国を調査したわけではございませんが、一部の都市ではあるということも承知しておりますので、今後そういった水槽をつけることに対して御決断をされたということのお話があった場合には、そういったことも資料を収集して、どこの部署が担当になるのかという部分もあると思いますけれども、そういったことも研究して御報告させていただこうと思います。

○小貫委員

◎公園のトイレについて

まず公園についてなのですが、公園のトイレについて一つ言いたいと思います。

今、公園のトイレの箇所数と洋式化の状況について説明してください。

○（建設）公園緑地課長

都市公園に設置されているトイレの箇所数でございますけれども、64公園に77か所のトイレがございます。

続きまして、洋式化したトイレの箇所数でございますけれども、45公園に47か所の洋式化したトイレがございます。

○小貫委員

そういう状況なのですが、今度はその洋式化の問題ではなくて、そのうち冬期間開放しているトイレというのは何か所になりますか。

○（建設）公園緑地課長

都市公園で冬期間開設しているトイレはございません。

○小貫委員

ございませんということなのですが、この理由についても説明してください。

○（建設）公園緑地課長

トイレに至るまでの園路につきまして除雪をしなければならないこと。あとは、水道凍結防止装置などの整備が必要になるため、冬期間は閉鎖している状況でございます。

○小貫委員

この間港湾室で、港湾室庁舎の前のトイレをやめるのですという話が今浮上していますけれども、ただ、そうなってしまうと24時間動く人というのは本当に困ってしまうのです。

そういう面で今、課題を出していただきましたけれども、可能な公園についてはやはりそういう処置を取って冬

期間も市民の利便性を高めるという方向でかじを切るべきではないかと思うのですが、これについていかがですか。

○（建設）公園緑地課長

公園のトイレにつきましては、やはり公園を利用される方が利用するトイレという形で設置してございますので、なかなか冬期につきましては、公園自体も閉園している状況でございますので、費用をかけて開けるというような考えにはなかなか至らないのかというふうに考えてございます。

○小貫委員

建設部でそういう見解なのでしたら、きちんと産業港湾部に24時間使えるトイレを閉じるのはやめなさいと建設部から言っておいていただければと思います。

◎確認申請に関連して

さて、次は確認申請についてですけれども、この間私は2項道路について何度か質問していますが、2項道路に接している新規の建築物の確認申請では、2項道路への対応というのはどのように記載されているのかお聞かせください。

○（建設）建築指導課長

2項道路ということですが、2項道路というのはもともと幅員4メートル未満であったものの建築する際に、幅員4メートルが確保されるよう道路提供してもらい、その道路提供部分を除いた建築敷地で建築計画をしていただくというものです。ですから、確認申請の際は、必要に応じて道路提供をしていただくということになります。

○小貫委員

つまり今の答弁だと、道路の中心線から2メートルセットバックした状態で確認申請というのはされているということによるのだと思うのですが、実際に建てられた建物が確認申請どおりかどうかというのはそれは誰がチェックすることになっているのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

建築申請が出されまして、その後建設されて、最後検査という段階になりますけれども、それは建築主事に委任された建築指導課の職員が現場で確認申請どおりかチェックします。実際はもう1人の建築主事である確認係長1名と係員1名の2名で検査を行っております。

○小貫委員

そういった検査をやったというところで、実際に今度、建築を申請どおり道路用地が確保されていないといった場合、どのように対応するのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

確認申請どおりではないという場合どうするかということですが、そのようなことが分かったときには、建築基準法に基づく検査済証を交付できない旨の通知、そのような文書を申請者へ発出しまして、現地において確認申請どおりとなり、建築基準法に適合するように指導します。

○小貫委員

そういった指導にあまり従わないというケースはないと思うのですが、従わない場合はあるのですか。

○（建設）建築指導課長

確認申請をまず出しますので、そのときに申請者は、ある意味こういうふうにやりたいという意思を持っておりますので、確認申請を出して検査で不合格のまま押し通すということはなかなかありません。

○小貫委員

さらに別のパターンですが、車を止めるガレージなどありますよね、この建設で確認申請が必要な場合というのはどういう場合になるのですか。

○（建設）建築指導課長

車庫などの建設で確認申請が必要な場合ですけれども、まず一つ目は新築の場合、二つ目としまして増築で防火指定が防火地域または準防火地域での建設と、三つ目としまして、増築で防火指定なしの地域で床面積10平方メートルを超える建設と、これら三つのケースの場合に確認申請が必要です。

○小貫委員

ただ今の話を聞いていると、ほとんどのケースで確認申請が必要だということだと思うのですが、これが例えば資産税課の場合、新たな課税対象物がないかというのは大体秋ぐらいまでにかけて調査をして、課税していくわけですが、そういった調査結果と建築指導課というのは、連携は取れているのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

資産税課の調査によって確認申請がなされていないと思われる建築物につきましては、建築指導課が資産税課から連絡を受けまして、指導、是正に進んでいくということもありまして、そういう意味ではある程度連携は取れているのかなと考えていますけれども、中には未申請のものについて連絡をもらえてなくて、そういう可能性があるというのも事実です。

○小貫委員

多分、資産税課でどれが確認申請の対象になるかどうかというのは分からない話だと思うので、ある程度あるというような話だったのですけれども、せっかく市内各地、資産税課で回ってくれているわけですから、連携して、全ての情報を建築指導課にもらって、そのうちこれは確認申請が必要だ、必要ではないとしたほうが、もう一度建築指導課が調査しに行かなくても済むわけですから、その辺はもう少し効率的に動いたらいいのではないかと思います。これについてはいかがですか。

○（建設）建築指導課長

委員がおっしゃるように資産税課でも、現地をほとんど見て回っていると思いますので、そういう方法もあると思いますけれども、ただこれについては、資産税課の職員に建築指導課の建築基準法の業務をある程度任せるということにもなりますので、この場ではそれができるかどうかは答えられませんので御了承願いたいと思います。

○小貫委員

◎水道マンホールについて

次に、水道のマンホールの問題です。

以前、質問したマンホールの断熱について、今冬の苦情件数などはどうだったのでしょうか。

○（水道）下水道事業課長

今年度の降雪後の苦情件数並びに要望件数につきましては1件もありませんでした。

ただ、降雪前の期間におきまして、11月1日発行の水道局広報誌水おたるを見て設置を要請された件数が2件ございます。

○小貫委員

水おたるで周知という、これは今まで周知していなかったから周知したというのは非常に大きな変化だったと思うのですが、この断熱化について、今後の計画について具体的に説明してください。

○（水道）下水道事業課長

まず、令和3年度末時点での状況としまして、1万4,553か所あるマンホールのうち1万775か所、設置率75%で断熱蓋を設置しております。

今後の計画としましては、令和5年度から令和9年度までの5か年間で2,300か所に設置する計画を作成しており、令和9年度末時点で1万3,525か所の設置を目標とし、令和9年度以降も本業務を継続して進めていきたいと考えております。

○小貫委員

端的に設置を促進するということによろしいですね。

○（水道）下水道事業課長

更新の蓋もありますので、全部新しくどんどん増えていくというわけではないのですけれども、基本的には100%を目標に進めていきたいと考えております。

○小貫委員

◎北海道新幹線について

それでは、残り時間で新幹線について十分やりたいと思います。

まず、今年度実施した工事内容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

今年度実施した工事内容ということでございますけれども、市で建設費負担金を払っていますが、その範疇でどういった工事の内容があったかということで、お答えさせていただきます。令和4年度につきましては、明かり部といいまして地上部分ですね、天神地区、それから朝里川温泉地区の用地取得、それから物件補償、そのほかに朝里トンネルになりますけれども、トンネル掘削等の工事費、それからこれらに関連する測量調査費ということで行っております。

○小貫委員

今述べた中で、物件の補償というのは何件ぐらいあったのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今、手元に物件補償件数の資料がないものですから、後ほど御説明をさせていただければと思います。

○小貫委員

今後の負担ですけれども、現時点で単年度で幾らぐらいの負担金がいっまで想定されるのかお答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

単年度ごとの建設費負担金につきましては、示されておりませんので、我々の想定ということになりまして、少し波があるかも分かりませんが、単年度では1億円前後の負担金になるというようなことを想定しております。

それから、いつまでというような話でしたけれども、工事完了年度には減少するとは思われますが、令和12年度までの負担が続くものということで考えております。

○小貫委員

まだまだ負担が続くという話ですが、総合交通戦略検討業務というのがありますけれども、昨年質問したときは上位との計画、横の計画またはほかの計画との連携、こういうことを言ったのですが、これをどのように整理されたのか教えてください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

現在、これにつきましては業務で行っておりますけれども、この業務の詰めを今行っております状況ですので、今年度の最終の整理は終わっていませんが、総合計画を最上位といたしまして、北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画、それからおたる新幹線まちづくりアクションプランに即した形で整理を一つ進めております。

それから、都市計画マスタープランですとか、現在、策定作業中でありまして立地適正化計画との連携を図った上で進めている状況にあります。

特に立地適正化計画では、将来の都市の骨格というものが示されておりますので、その骨格構造に即した形の整理ということになってございます。

さらに地域公共交通網形成計画との連携を図っていきますけれども、現在の網計画の計画期間よりも後年度に実

践する交通戦略ということになりますので、そういった部分も留意しながら進めているというところでございます。

○小貫委員

連携、私は横の計画という言い方をしたけれども、それはやはり否定して連携という言葉を使いましたが、昨年の答弁では、結果的に補助メニューに該当すると、結果的にだと。そのことについて目的としてではないかということ了指摘したのですが、補助メニューを獲得するために戦略をつくる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

一番の策定目的というのは、新幹線新駅の広域的交通結節点機能を最大限に活用しまして、新幹線を生かした魅力あるまちづくりを進めるために必要である交通政策の実施計画をつくることというところでございますけれども、結果的に交付金事業の採択要件に該当するということにつきましては、本市にとっても大変重要な効果があるものだということでは思っております。

○小貫委員

結果的にと言うけれども、先ほど報告がありましたけれども、もう既に地域公共交通網形成計画だってあるし、先ほど立地適正化計画、都市計画マスタープラン、様々なことでこの新駅周辺のことというのは取り上げられているわけですね、おたる新幹線まちづくりアクションプランもあると。そういう中で、なぜ新たな計画なのかと、やはり補助のためでしょうということなのですかけれども、新駅の周辺には土砂災害特別警戒区域が存在するわけですが、これは今後どうす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

今、お話がございました土砂災害特別警戒区域でございますけれども、これにつきましては立地といいますか、勝納川を渡った周辺駐車場の札幌市側ののり面がそういうことになってございますが、予算が通ればでございますけれども、令和5年度にここの土砂災害特別警戒区域のり面調査業務というものをやりたいと思っております、この調査業務によりまして、当該のり面の安全性の確認ができて、それでもって周辺駐車場も含めて整備を進めていきたいというようなことで考えてございます。

○小貫委員

今、調査をするという話でしたけれども、これは調査だけで終わるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

現在、考えてございますのが、ボーリング調査とのり面の安定解析ということを行っていければということだと思います。

○小貫委員

そのことに対する工事は必要ないということでのいいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

過年度に行ったのですけれども、専門家の方による現地調査等を行っております、その結果からしますと、土砂災害の対策工事を要する可能性は低いということで我々は認識をしております。

○小貫委員

可能性が低いというだけではないというわけではないのですけれども、工事が必要となった場合、これはどこが主体となって行うのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

工事が必要となった場合ということでございますけれども、可能性としては低いということで我々が認識しているこの現状におきましては、あった場合の事業主体までということについては、考えが及んでいないというところでございますが、急傾斜地崩壊防止事業は北海道が行っている事業でございますので、北海道には相談はしていかなければならないということは思っております。

○小貫委員

そこはまだ曖昧だという話です。

◎新小樽（仮称）駅周辺駐車場整備について

それで、報告のあった駐車場に話を移したいと思います。

今回、既にもうたしか予算が計上されていたと思うのですけれども、そういうことでよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

駐車場につきましては、基本設計を行いたいということで予算計上をさせていただいているところでございます。

○小貫委員

その予算計上しているものというのは、この立体駐車場にするという今の報告のあったものが予算計上されているということでいいのですよね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そのとおりでございます。

○小貫委員

先ほどの報告ですと、要は方針を転換するんだという報告でしたけれども、この方針を転換するという報告は、建設常任委員会に予算計上前にあったのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

報告については、今回の建設常任委員会での報告ということでございます。

○小貫委員

やはり少し乱暴なのですよ。

昨年も都市・地域総合交通戦略のときに、私は予算特別委員会で言いましたけれども、そういった重要な計画をつくるというのに、建設常任委員会に報告しないで交通戦略の予算計上をいきなりどばっとしたと。それで私は一つ指摘をしましたけれども、それでも今回、また議会に報告しないで予算計上をいきなりやっただと。これはどなたからの指示なのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

どなたというよりも市の考えとしていただいておりますけれども、基本的には予算の審議の中で、こちらについて市の方針を改めてしっかりと示させていただいて、そして議論をいただいた中で、予算がつけばといいますか議会の皆さんの御意見を聞いた中で、次年度から進められるのかどうなのかということになろうかと思っておりますので、そういった順番といいますか、その予算に向けて報告といいますか、お話をさせていただいているところでございます。

○小貫委員

ただ、建設常任委員会がすごいなと思うのは、毎回様々な報告をしていただけるのです。それを基に私たちも議論を重ねてきて、これは非常に重要だと思うのです。そうやって他の部署でしっかり報告があるのに、なぜ方針転換ですとか、この間の交通戦略の重要な計画も定めますよと、常任委員会に間に合わない、第4回定例会に間に合わなかったら、普通、建設常任委員会の委員ですとか、会派の代表者に報告して、話というのはあるべきものではないかと思うのですけれども、そういうことをやはりやったほうがよかったなということは思いますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

ただいまの御指摘をしっかりと受け止めていきたいというふうに思っております。

○小貫委員

受け止めておいて実行していただきたいなと思います。

それで本題に入りますけれども、結局この駐車場の方針転換をするという話で、そうするとこの整備を含めると

分からなくなるのは、市の行う事業というのは果たして幾らになるかということが知りたいのですが、これについていかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

市の行う事業というように今お話がありましたけれども、我々で認識している部分は、建設費負担金も含めた中でどういった全体的な事業スケールになるのかというところを押さえているところがございます。ただ、まだいろいろな不確定部分のこともございまして、今この場ではあらあならんところしかお話しできませんけれども、全体事業費等というようなことの額としては、今回の立体駐車場の想定額の増を含めると、大体20億円台の後半ぐらいということで、全体がなるのではないかと、ただこれは市の負担ではなくて、事業規模という意味でございます。

○小貫委員

20億円台の後半だということなのですが、そのうち今回の駐車場の分が13.6億円という話だと思うのですが、市だけではないという話でしたので、それ以外の20億円後半の内訳をもう少し市の分も含め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

そのほかに、建設費負担金ですけれども、不確定部分というようなお話を申し上げましたが、これまで7億円から8億円程度ということで押さえておったところが、今回の事業費が増額になるという部分がございます、それを加味するようなところ。

それから、予算案にも計上させていただいていますけれども、周辺の市道整備、そこら辺の関係の部分。それから設計ですけれども、もう一つ予算計上させていただいている駅舎に附帯する施設の整備に関わる部分。それから利用促進、アクションプランと申しましたけれども、アクションプランの推進に係る推進費用といったものがひっくるめると今言った。

（「ひっくるめないで聞いているのです」と呼ぶ者あり）

ということでお話し申し上げましたけれども、アクションプランをひっくるめないと、もう少し安くなるような形になりますけれども。

○委員長

内訳みたいな感じなのではないの。

（「そうですね、今言った個別の事業のそれぞれが何億円とか何千万円という」と呼ぶ者あり）

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今言ったように周辺駐車場の立体化というような部分が御案内のとおりでございまして、建設費負担金が7億円から8億円のプラスアルファがあるだろうと。

そして、関連市道整備の関係ですけれども、これが今のところですが2億5,000万円程度の部分があるのではないかと。それから駅舎附帯施設が1億7,000万円ぐらいいかなと。アクションプランも1億円台後半になるのではないのかというようなところで、あらあならんけれども想定をさせていただきます。

○小貫委員

今話を聞いていると、負担金のプラスアルファの部分が抜けているのではないですか、プラスアルファの部分を加えたら30億円を超えるのではないですか。今説明しただけで、プラスアルファを抜かして26億円ぐらいになりますよね。どうですか、30億円を超えるということですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

増額の部分でございますけれども、全体額の増額割合というのが38%ぐらいということになってございます。

それで本市の場合でございますけれども、要は7億円から8億円に対してその額ということになりますと、仮に7.5億円で考えると3億円弱になるのですが、ただ、今増額になる部分で、小樽市が実際どれぐらいになるのかとい

うのがはっきりと示されておりません。

ただ、中身を見ますと、増額の中で大きいのがトンネル工事の部分の増額がかなり大きいというような内訳を分析してございます。

それで市の負担金ですけれども、その負担金の中にはトンネル延長としてはすごい短い区間なのでですね。ですから例えば、後志トンネルと呼んでいますけれども、塩谷側のトンネルの増額費は、うちの負担には関わってきませんので、そのようなことを考えますと、今申しました38%で3億円弱と言いましたが、そこら辺まではいかないだろうということで、微妙な部分はございますけれども30億円には届かないのではないのかという、あらあらでございしますが、想定をしてございます。

#### ○小貫委員

30億円に届かないのだと胸を張りましたので、またチェックしたいと思います。

それで、その後は300台の話をしようと思います。先ほど須貝委員がいろいろ聞いていましたけれども、当初300台、今回の台数もそうですけれども、この根拠の人数というのは1,600人で計算しているのですか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

約1,600人が対象となっております。

#### ○小貫委員

1,600人ですと、たしか時短を含めての計算だったと思うのですけれども、今、北海道新幹線の札幌までの時間はどの程度と見込んでいるのですか。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

当時は短い時間、5時間で来るケース、4時間半で来るケースの二つ、それともう一つは人口の関係でパターンを四つほど算定してまして、それが900人から1,600人ということでお話を申し上げていました。

現時点では、北海道新幹線の最高速度は時速320キロメートルで走るということをJR北海道が言っております。そして、東北新幹線でも盛岡から新青森もJR東日本で時速320キロメートルでやると言っています。

そういったことを考慮しますと、今の時点におきましては、4時間半がかなうのではないかということで、それを基にした1,600人ということがございます。

#### ○小貫委員

1,600人というのは、一番甘いケースですよ。それ以外にも人口減少の幅がそれほど起きないということと札幌からの利用転換があると、こういうことだと思うのですけれども。

先ほど須貝委員がいろいろ聞いたのですけれども、実際にこの利用者数1,600人ということでもいいですが、同規模の駅の駐車場の規模というのはどのような感じで、利用実態も含め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

四つほど御紹介をさせていただきます。

新函館北斗駅ですけれども、実際の数字といたしまして、コロナ禍前になりますと1日当たりで約1,300人ということで押さえており、それに対して駐車場小型で735台ということがございます、先ほども申しましたけれども利用実態というのは稼働率というような考え方でいきますと37%ぐらいということで聞いてございます。

それから、東北新幹線でいきますと七戸十和田駅ということになりますけれども、こちらについては、同じく1日当たり約1,500人の駅舎利用がありまして、台数としては652台ということがございます53%の稼働率というようなことになっています。

北陸新幹線につきましては、黒部宇奈月温泉駅が約1,800人ということ695台。こちらの稼働率につきましては、教えてもらえないというかそういうような状況でございました。

それから、九州新幹線であります、新玉名駅については約1,200人ということになりまして、台数としては469

台ということで聞いてございます。稼働率については78%ということで聞いてございます。

○小貫委員

道内と青森、新函館北斗駅と七戸十和田駅の二つに絞りますけれども、先ほど須貝委員が似たようなことを聞いていますが、その駅の周辺は天神と同じように他にないと、道の駅もないと、商業施設もないと、利便施設もない、そういうところということで認識してよろしいのか、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

七戸十和田駅につきましては周辺にイオン株式会社、量販店がありますし、四、五百メートル歩かなくてはならないのですけれども、その先に道の駅があるというような状況でございます。ただ、この二つの施設については、それぞれ十二分な駐車場が確保されているということで見てきてございます。

新函館北斗駅につきましては、駅周辺に市の観光施設というようなことがございますけれども、集客施設的なものについてはホテルがあったかと思うのですが、そういったような形の中で七戸十和田駅のように、道の駅それから量販店みたいなそういったところはない状況でございます。

○小貫委員

全て市営で、これだけの台数を整備するという事は、どういう理由からなのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

現在のところ、周辺駐車場はこれまでも御説明したとおり、主に市でやっていくと。それで、今回計画をしている敷地ですけれども、これは大部分が市有地ということもございます。

あと、スタートのときから、要は駐車場は完備してはならないだろうというようなことからしますと、きちんとした利用実績といますか、お客さんの実績、需要がないと民間が参入してくるといっても少々考えづらい部分もございますので、まずは我々で、公共でそういった準備をさせていただいて、新幹線の開通を迎えたいという考えから、現時点ではそういうことを考えてございます。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

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

◎新小樽（仮称）駅周辺駐車場整備について

それでは、私も新小樽（仮称）駅周辺駐車場整備について何点かお伺いをしたいと思います。

先ほど来、各委員からも御質問がありましたけれども、新整備方針の転換ということで、私自身もこの転換についてはいろいろお伺いしたいと思っております。重ねて質問もあるかもしれませんが、よろしくお願いたします。

初めに、平成29年3月に策定された北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画の方針では、駐車場整備台数の目標は300台となっていました。この駐車台数目標の300台の需要予測について改めて説明をお願いしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

なるべく簡潔に御説明をさせていただきたいと思っておりますけれども、まず利用者数です。

これを予測しますと、その後の2次交通ということになりますけれども、そちらの推計につきましてはパーソナルトリップ調査の交通手段別交通量の割合があるのですが、これを用いまして2次交通の手段別の交通量を算出して

いくわけなのですけれども、乗用車といいますか、その次に時間ごとの利用者数想定というのがあるのですが、それから1時間当たり何人ぐらいというようなことで、その後に1台当たりの台数、乗車人数を掛け合わせまして台数を出すのですけれども、そして先ほど申した時間当たりの利用者想定に基づきまして、ピーク時間に何台の需要があるのかというようなことを出します。

あくまでも年平均なのですけれども、年平均の考えの中でそういうふうに通っていくと300台というような結果になっているということでございます。

**○千葉委員**

何回か説明なさったので、滑らかに御説明いただいたのですが。

先ほど精度が高い算出の仕方というお話もあったので、私としては細かいところまで計算方法が今すぐ理解はできませんけれども、そういうこと自体もいろいろな要素で変わるのかとは思っています。

当初計画で駐車場の整備は、平面駐車場に対応するという方針でした。この平面駐車場に当初するという事になってきたことについての理由も伺いたいと思います。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

理由ということですが、駅周辺は御存じのとおりなかなか広い場所はないのですけれども、まず駐車場敷地として確保できるような場所、もしくはその確保できそうな場所というようなものがございまして、その範囲の中でたまたまという言い方ではないのですけれども需要予測をしていた300台が収まるというようなことが確認できたということございまして、平面でいこうという結果になったということでございます。

**○千葉委員**

そういう理由だったということですね。

それで、先ほどこの方針転換によって立体駐車場は13億6,000万円というお話がありましたけれども、この平面駐車場を整備した場合の事業費というのは、どのぐらいに見込んでいたのか、その辺についても説明をお願いします。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

平面だとどうなのかということですが、当時よりも今少し精度が上がった上での金額を申し上げますが、平面でいきますと約4億4,000万円というようなことで現在は押さえてございます。

**○千葉委員**

立体駐車場を整理するという事で、駐車台数というのはその当初の方針から変わったということで、一転現在何台から何台に変更になったのか、その辺についても説明をお願いします。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

当時需要予測で何台が必要で、今回何台必要になったのかということをお答えさせていただきますと、300台から370台となるのですけれども、駐車場の枠で行きますと、現状で少し少なくなっている部分があって、300台確保できないような状況が出てきているのですが、それで新しい立体駐車場を一部に立てるということになりますと、冬季の体制スペースを考慮した上でも380台を収められる状況にあるということでございます。

**○千葉委員**

図面上というか、要は当初は300台を見込んでいて、そのぐらいのスペースが取れるかなと。でも、それが272台しか、設計上300台は確保できないと。それで立体駐車場を確保すると。そうするともっと数というのは多くなるのではないかと理解していたのですけれども、そうではないのですか。要は立体駐車場と平面駐車場もありますよね。それをプラスすると、何台を見込んでいるのかということをお答えいただきたいと思います。

**○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹**

今380台と申し上げました。これにつきましては繰り返してございますけれども、冬季に止められなくなる場所があるというところでございます。

それで平面駐車場と立体駐車場を合わせて冬だったら380台なのですけれども、夏場でいきますとそこら辺の部分については少し増えまして、あとプラス80台ぐらいは止められるような状況にあるということにはなりません。

○千葉委員

そうすると夏と冬とでは80台ぐらいしか変わらないという理解でよろしいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

80台ぐらいしか変わらないということで御理解いただいて結構です。

○千葉委員

今回方針転換するに至った理由、先ほどいろいろと五つの理由を御説明いただいたのですが、少しその一つ一つを確認させていただきたいと思います。

まず、先ほど少し説明ありましたが、外的要因の平面で300台分を確保することが困難だという理由について御説明願いたいのと、このときというか、不足分を周辺の空き地などで整備する考えはなかったのかどうか、また、その理由についてもお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

報告のときにお示ししました資料の2ページ目を御覧いただくと少し分かりやすいかと思うのですが、実は駐車場区画は、大きく三つに分かれています。道道寄りの勝納川よりも倶知安町側の大きな区画、それから、川を渡りまして駅舎よりも海側、札幌市側ですけれども、その大きな区画、そして最後に勝納川を渡りますが、その駅の南側というのですか、山側になるのですけれども、裏側と言いますか、その三つ区画がございます。その三つ目の区画なのですけれども、当初我々の計画では新幹線本線のぎりぎりまで市有地が使えるということで計画をしてございました。新幹線駅の裏側、要は南側、山側になりますけれども、そちらに保守基地が設置されるのは聞いていたのですが、その保守基地から本線に渡る渡り線が勝納川を渡る前に本線に合流できるというようなことで聞いていたものですから、今申しましたとおり3番目の区画である駅の裏、山側の札幌づきの区画は十分な広さが取れたのですが、今言った保守基地の引き込み線の合流線、乗り入れ線がトンネル近くまで延びることになりまして、3番目の区画につきましては、新幹線本線のほかに保守基地線の幅が必要になってきたと。この幅の関係もございまして、まず300台の確保ができなくなったということでございます。

それでは、ほかにその立体駐車場ではなくて、土地を求めればいいのではないかというお話でございますけれども、なかなか限られた狭い地域でございますので、最初に申したように周辺に駐車場敷地として求めていけるような遊休地という言い方はないですけれども、そういった土地を求めることがこれ以上できないというところございまして、台数を増やすには立体駐車場とほかのやり方もございますけれども、そういうことで立体駐車場を選択したということでございます。

○千葉委員

ほかの土地でもいいのではないかとはいっていないのですが、要は駐車場のこの整備方針というのは冬期間止めてもらいたい、駐車場を利用してもらうために立体駐車場にしたと単純に考えてもいいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

冬期間の対応でございますけれども、先ほども少し質問の中でございましたけれども、宿泊利用の台数も想定されてございます。基本的に送迎利用ですとか日帰り利用につきましては、止めておいても車に積もる雪というのは御自分たちで払っていただいても大丈夫なのかというふうな量ではあると思うのですが、宿泊利用は1泊2日からさらには長い方もいらっしゃると思いますが、そういった方々が帰っていらっしゃる時、山のように雪が積もっているような状況、このようなことであれば、先ほども方針にありましたけれども、利便性の高い駐車場ということにはならないということでございまして、その宿泊利用分につきましては、何とか立体駐車場の中で収めていこうという考えでございます。

### ○千葉委員

最初からそのような考えというのは、出ても当たり前だったのではないかと、今聞いて少し思いました。

次に移りますけれども、先ほど四つの駅を視察したということで、いろいろその駐車場の整備台数ですとか、今の稼働率とかお伺いをしたのですが、この視察に行った四つの駅を視察先とした理由について、何かお聞かせ願えますでしょうか。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

理由でございますけれども、まず、駅利用者数が小樽と似通ったところに行くべきだろうということ。それから、土地というか地域の風土と言いますか、そういう観点から東京よりも北側、東側と言いますか、そちらなのでしょうということ。それから、小樽に似通ったと言いますか、似通った雪という言い方は変なのですが、乾いた冷たい雪と言いますか、そういう地域にも行かなければいけないだろうということ。

それから、一つ重要なのが、周辺駐車場を駅の利用者増加の施策として位置づけているというようなところということで、七戸十和田駅なのですが、こちらにまずは行くべきだろうということで考えました。そしてあとは工程の都合と言いますか関係もございまして、近隣のなじみのあるようなそういったところでほか3か所を選んで行ってまいったということでございます。

### ○千葉委員

駐車場の事業者にもヒアリングで、ここには稼働率47%から48%が望ましいとあります。もう少し詳しくこの理由をお聞きしたいのですけれども、お願いします。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

伺ったお話の中でいきますと、先ほども少し申し上げましたけれども、ここで伺った数字というのは1日当たり、24時間です。

それで、伺ったお話の中では、やはりピーク時間帯があるというようなお話でございます。ピーク時間帯はこの割合よりかなり増えるのですが、基本的には80%弱。要は80%を超えると混雑というような評価になるらしいのですけれども、そこまでいかないだろうと、いっていないというのがこの全体数値の中のパーセンテージですが、このアドバイスとしていただいたのがこの数字でございまして、こういったような数字で使っていますと、基本的には利用者の方から、行ったら混んでいて止められなかったとか、止めづらいだとかというそういうことではなく、止めやすい駐車場だということを認識されまして、次からもこの駐車場を使ってもらえるというようなところであるというのがその利用実績、実態から思っているということでございまして、それが駐車場を運営していく、進めていく上でリピーターといいますか、何度も使っていただくためには必要なことだということで、駐車場運営の方針というようなことでしているとお伺いした次第でございます。

### ○千葉委員

利用者視点だけではなくて、その収益面でもこの47%から48%稼働すると、後ろのほうにあるような数字が得られるであろうということで、理解もさせていただきました。

次に、新駅駐車場のニーズ調査をしたとなっているのですけれども、この内容についても説明をお願いしたいと思います。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

報告資料に記載しております新駅駐車場ニーズ調査の概要ですけれども、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会における駐車場の検討の一環で、新駅駐車場の利用意向ですとか、新幹線の乗車駅選択において重視する要素、こういったことを把握することを目的に昨年11月にインターネットリサーチを実施したものです。

このリサーチの対象なのですけれども、札幌市の北区、西区、手稲区、石狩市、小樽市、北後志の町村。

回答数としましては、新駅利用見込みありの人を絞り込むためのスクリーニング調査というものをまず行いまし

て、その回答数が1,832。それで、この絞り込み後の本調査が回答数が947。そして、この駐車台数なのですけれども、駐車台数の推計もアンケートを基にやったのですが、アンケートの新駅駐車場の利用意向、こういったものも項目としてありました。こういった利用意向ありの率ですとか、新幹線の想定乗車頻度を基に算出した台数をさらにこのアンケートはあくまでも将来の利用想定ですので、実際よりも多めになるかもしれないという可能性も考慮しまして、固めの推計になるように補正、減らした上で、1日約390台という推計値が出てきましたので、こうしたことから報告資料の中では1日300台以上の潜在需要ありということの根拠にしたものでございます。

#### ○千葉委員

いろいろと固く数字も見積もっての近隣町村、そのターゲットを絞ってそういう調査を行ったということで理解をしました。

次に、新駅の利用促進戦略の位置づけにより、方針転換が促進戦略の位置づけられるわけですけれども、結局どのような効果が見込まれていると思っているのか、その辺についてお示し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

この効果というのが、戦略を策定する効果といいますか、その中での駐車場の位置づけ、こういった観点でお答えさせていただきますと、この利用促進戦略はこのまちづくり協議会の中で新駅の利用者の増、それと新駅への停車本数の増、こういった好循環を生み出して新幹線の開業効果拡大を図るということを目的としまして、新駅利用促進戦略というのを策定中で、これは今年度末に取りまとめる予定であります。

その中の駐車場なのですけれども、駐車場の利便戦略の中では、駐車場の利便性向上による札幌圏などからの利用者の取り込みが見込みで1日平均約700人ということで、利用者の中では乗降客数の中ではかなり大きい数字ということで、この駐車場を位置づけることによって戦略において高い目標設定が可能になるということと、こういう結構大きな数字なものですから、利用促進戦略の柱の一つということで、戦略の説得力を増すというものになると考えています。

そして、この戦略なのですけれども、まだ開業には間があるのですが、あくまでダイヤを決めるのは、営業主体のJR北海道になりますので、このタイミングで策定することによって、今後JR北海道に対して新駅により多くの停車を要望するということを考えていまして、この駐車場を含む利用促進戦略を地元としての新駅の利用者確保策として示すことで、JR北海道に対する要望の効果、便数増の可能性が高まるものと考えております。

#### ○千葉委員

今いろいろと御説明をいただいて、確かにその利用者が増えるという見込みですとか、計画などをしっかり立てることによって、より止まっていただけの便数が増えるのではないかというのは以前から聞いていますので、そうなのかと思っています。

今日細かく聞かせていただいて、要は私たち議員というのは、やはり市民に説明する責任があるということが一つあります。市民の中には、もう本当に新幹線ができるのを楽しみにしている人もいらっしゃいますけれども、過度な市の負担に対しての不安を抱いている方もいますし、そもそも必要性について疑問を持っている方がいるということで、やはり先ほどいろいろな負担金のお話もありましたが、お金をかけるのであれば、しっかりとその経済効果、波及効果を示してもらいたいと私自身思っていて、その新駅で降りてもらって、宿泊してもらおうというような戦略を考えることが大切だなと思って、そういう視点で重きを置いてきたので、この札幌駅勢圏の方などに利用してもらう理由を今日何とか理解したいなと、そういうことで聞かれたらきちんとお答えしたいなという思いで、少しいろいろと質問をさせていただきました。

これは、結局そういうことで小樽市の経済波及効果にどのようにつながっていくのかということは、お考えとして聞かせていただきたいと思います。

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この駐車場整備による利用促進効果というのは、直接的には出て行く人、お客さんを増やすという目的になりますので、直接的な経済効果というのはそれほど大きくはないと思うのですが、こういった駐車場の利便性向上によりまして、新駅発の乗車が増えます。そして、その帰りの降車ということも増えますので、まず乗降客数が増えるということで、この乗降客数増は新駅の停車便数増加の方向にまず働くと考えます。

この停車便数の増加は、今度は逆に観光客などの新駅着の乗降客も増えますので、これがさらなる停車便数増の方向に働くという好循環がまず見込まれます。この新駅着のお客さんが増えるということは、観光客の増、消費の増というまさに目指すところの経済効果が見込まれると考えております。

なお、その直接的な新駅発のお客さんが増えるという部分でも、例えば市外の方の利用を呼び込むということは、お弁当などの購入ですとか、ついでの小樽観光のような若干の直接的な経済効果も考えられるところでございます。

### ○千葉委員

こういう方針転換によって便数が増えて、それが何かしら経済波及効果を生んでいくのかということでは分かるのですが、まずは便数が増えるかどうかという前の段階なので、しっかりそれを確保していただきたいなと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

### ◎奥沢水源地について

次の質問に移らせていただきます。

今、新幹線を通して、いかに降りてもらおうかというお話も少しさせていただいたのですが、奥沢水源地に関して本当にこの小樽市としてどのように生かしていくかというのは非常に興味があって、先ほど林下委員からもお話がありましたけれども、私も大好きな場所なので、魅力的な場所として活用をお願ひしたいなと思っています。

そこで、緑の基本計画の中で、周辺の潤いのある水辺景観の保全・活用を検討する必要があるとされている奥沢水源地について確認をさせていただきたいと思います。

この基本方針である緑の保全の取組の中で、奥沢水源地について具体的な施策があります。

まず、第1次計画では、一つ目、奥沢水源地周辺の風致公園の整備、二つ目、風致地区の計画、三つ目、特別緑地保全地区の指定、それぞれについて、第1次計画の実施結果について示されていたので、その内容について説明をお願ひしたいと思います。

### ○（建設）日達主幹

第1次計画におきまして風致公園の整備につきましては、新規公園の整備に当たりましては長期未整備の都市計画公園があることから、奥沢水源地公園などの新規公園につきましては、財源等の確保が厳しいこととの状況から、実施結果といたしましては実施していないということになっております。

また、風致地区及び特別緑地保全地区につきましては、両地区とも指定はしていませんが、当該地区におきましては自然景観保護地区に指定されていることから、緑地の保全が継続してされているということとして考えております。

### ○千葉委員

今御答弁いただいたのですが、この風致地区の計画についてです。

今御説明ありましたが、第1次計画では地区指定の必要性について検討する必要があるということでしたが、第2次計画ではどのようになったのか、説明をお願ひしたいと思います。

### ○（建設）日達主幹

風致地区の指定につきましては、こちらで計画しております風致公園の整備に当たりましては、これらの地区指定が要件となっていないこと、また、当該地が自然景観保護地区に指定されて緑地の保全がされていることから、

これらの地区指定は行う予定は今後ありません。

○千葉委員

次に、同じく特別緑地保全地区の指定についても、同様に第2次計画ではどのようになったのか、理由をお聞かせ願います。

○（建設）日達主幹

特別緑地保全地区につきましても同様に、風致公園の整備に当たりましての地区指定の要件になっていないこと、また当該地が同様に自然景観保護地区に指定されていることから、緑地が保全されると考えておりますので、今後も地区指定を行う予定はありません。

○千葉委員

風致地区の計画の決定も、今、特別緑地保全地区の指定も必要ないとの結論でした。

ここの整備については、最初に御説明いただきましたけれども、整備に要する財源等の確保が難しい状況とありました。今の市の財政状況を考えると、いつ頃整備に手をつけられるのかと思っておりまして、全くその先が見えないような感じも受けております。今後のこの進め方ということについては、スケジュール的な考えがあるのかお伺いをしたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

奥沢水源地の今後の整備スケジュールにつきましては、奥沢水源地については第2次緑の基本計画において、風致公園としての活用を検討するという位置づけが固まった段階ですので、その先の整備を前提としたスケジューリングについて、現段階で言及はできないというふうに考えてございます。

○千葉委員

余計に見えなくなってしまったのですけれども、土地も建物もそうですが、本当に何もしないとただ荒れ放題の土地になってしまうということで、今までもどうだったのか、今後の維持管理というのはどこでどのようになさっているのか、それについては今御答弁いただけますでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

以前議会でも御答弁させていただいたかと思うのですが、整備の主体といたしましては、我々建設部で進めたいというふうに考えてございまして、その整備後の維持管理につきましても、建設部で担当していきたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

考えるのは、いろいろとその自然保護だとか、いろいろなここの環境は守っていかねばならないなと思っておりますけれども、新幹線の開業まで残り何年というふうに考えると、やはりここの地域についての整備というか、しっかり推進していただきたいと思っております。

それで、財源のことを考えると、周辺環境ですとか景観などを崩すことなく奥沢水源地を活用してくれるような企業に、どこか一部でも活用していただくという考えも持ちながら進んでいただきたいと思いますが、その辺についてのお考えはいかがでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

民間企業が現地で維持管理を含めて事業を行うという考え方につきましては、今後、整備の検討を進める中で課題として浮かび上がってくるものと考えてございます。

○千葉委員

奥沢水源地は、本当に遺産がいろいろと取水塔ですとか土木遺産とかがあるので、本当に主になるところは使えなくても、その周りというのはいろいろな呼び込める可能性が非常に高いのかと思っております。小樽というネームバリューと小樽の水というそういう視点で、そういうところで事業展開を考えてくれる、誘致できないのかとい

うふうには思っております。

これは結局いろいろな計画があるので、総合的なことを考えて進めていく、リーダーシップを取るというのは建設部という考えでよろしかったでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

少し言葉が出てこないのですけれども、水道局で当該地域の整備に関する基本構想をまとめてございますので、その基本構想に沿ってゾーニングとか、絵姿が示されてございますので、そういったものを軸にしながら我々建設部で、具体的な整備内容について今後詰めていきたいというふうを考えてございます。

○千葉委員

本当にいろいろな部局、水道局だったり建設部だったり、まちづくりで企画政策室などだったりも絡んでくるのかと思いますけれども、しっかりと連携を取って、本当に奥沢水源は多分林下委員も私もそうですけれども、小樽市民にとって思い入れの深い場所でもありますので、ぜひ新幹線周辺の整備としていち早く整備できるように御尽力をいただければと思います。

◎市営住宅真栄改良住宅について

次に、最後の質問に移らせていただきたいと思います。

真栄改良住宅についても簡単に何点かお伺いをしたいと思います。

この真栄改良住宅については、私も地域柄いろいろと御相談を受けたり、今募集は停止しておりますけれども、まだ募集しないのか、場所的なこともあっていろいろと聞かれるところでもあります。この住宅は小樽市外の団体が一部所有されている住宅でありますけれども、その1階には市民や観光客にも人気の南樽市場があるということで、質問をさせていただきます。

平成22年度に策定された小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画ではありますが、この平成32年度からこのときは平成41年度と書いていましたけれども、現地の建て替えとなっていました。令和元年12月に質問した時点では、まだ具体的な検討はしていないという御答弁でありました。

まず、令和2年3月の新たな計画では、真栄改良住宅の事業手法というのはどのようになっているのか、説明をお願いしたいと思います。

○（建設）建築住宅課長

令和2年3月に策定しました公共賃貸住宅長寿命化計画の中では、真栄改良住宅については建て替えということで位置づけられています。

○千葉委員

改良住宅は住宅地区改良法が根拠になっていると思いますけれども、入居要件は改良事業により住宅を失った者というふうになっています。

現在の真栄改良住宅には、当初から入居している世帯はまだ残っているのかどうか、またその世帯数が分かればお聞かせいただいたのと、今募集はしておりませんが、54戸ある戸数、現在入居している戸数についてもお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）藤田主幹

真栄改良住宅において建設当初から現在も入居されている方につきましては、3世帯で各1名ずつの3名でございます。

現在の入居状況についてですが、先ほどおっしゃったとおり整備戸数については54戸、そのうち37世帯が入居されておりまして、41名が入居中でございます。

○千葉委員

まだ3世帯いらっしゃるということでもありますけれども、一定程度高齢なのかというふうには想像ができること

ろであります。

まだ整備方針のスケジュールというのは決まっているかどうか分かりませんが、スケジュール感についてはどのようなお考えなのか、その辺についてもお示してください。

**○（建設）建築住宅課長**

スケジュール感ですけれども、まだ具体的には定まってはいないところですが、令和元年第4回定例会の当委員会である程度、説明会から最後の入居移転までの期間ということで、最短でおおよそ4年ということのお話をさせていただいております。それを基にスケジュール感ということをお答えいたしますと、最短では令和9年度に地域住民の説明会、そして令和10年度から11年度にかけて建て替え工事を行っていくと。そして、令和12年度の入居移転ということになるかと思えます。

**○千葉委員**

前回質問した際に、そのように御答弁、4年ぐらいという期間の御提示はあったのですが、これは建て替えということで、更新住宅としての整備が難しい理由についても改めてお伺いをしたいと思うのと、この土地の所有者というのは誰になっているのか、それについても改めてお聞かせを願います。

**○（建設）建築住宅課長**

真栄改良住宅につきましては、住宅地区改良法という法律に基づいて整備されたものでして、それを更新住宅にするに当たっては、基本的には現敷地というところの更新ということで定まっています。

そういう意味では、今の真栄住宅の敷地の中で更新をするということは、敷地自体が非常に狭いものですから、なかなかそれが少し課題なのかというふうには感じてございます。

そして、その土地の所有者なのでございますけれども、登記簿上では小樽市と、全て小樽市というようなことになってございます。

**○千葉委員**

更新住宅としての整備が難しいと。

第4回定例会のときに質問させていただいたときに、区分所有者である南小樽市場協同組合と今後について、まだそのときはされていなかったのですが、お話し合いされていきたいということで伺っていました。このとき計画を策定中なので、今の段階では意見交換等を行っておらず、策定後、来年度、このときから言うと2年度以降になりますが、南樽市場の方と意見交換などを行っていきたくて御答弁されていたのですが、この後意見交換等を行っているのか、また、市場の協同組合の意向というのはどのように伺っているのか、お聞かせ願いたいと思えます。

**○（建設）建築住宅課長**

策定後の南樽市場の協同組合との意見交換につきましては、新型コロナウイルス感染症の関係もありまして、策定後すぐ行けなかったのですが、少し落ち着いた頃の令和2年11月に建設部と産業港湾部で組合に伺ってございます。

その中の意見交換した中身というか内容につきましては、まず公共賃貸住宅長寿命化計画の策定が終わりましたのでその概要を説明して、真栄改良住宅につきましては、建て替える予定ですというようなことのお話をさせていただきます。

また、それに対しまして、組合では市場については現在の場所に残りたいというふうを考えているというようなことのお意見がございました。

まだ具体的な方向性、方針というのは決まっていない中でのお話だったので、今後の建て替えに当たっては建設場所ですとか、南樽市場の資金面というのいろいろな課題があるということで、また今後お互いに引き続き協議していきたいということで、意見交換は終わってございます。

## ○千葉委員

場所的には、もう市民から観光客から認知されて、非常に人気のある市場ということで、私が議員になったころから、ここをどうするのだという議論があって、16年間、全然進んでいないというのが正直なところであります。

しかし、やはり水道管ですとか壊れたなどいろいろな住民の方からお話も伺っていること、ただ、そこからあまり遠いところには引越したくないのだという意見もありますし、また区分所有者の市場関係の方々も今おっしゃったように、この場所で商売を続けたいという御意向があるということなので、本当にそのスピード感を持ってということがどうなのかというのは少し言い過ぎかと思えますけれども、でも、急がなければ住宅自体も老朽化してきますので、着実に先ほど令和9年度ぐらいに住民説明会を最短で行えればというお話だったのか、それを目指しているとは言っていませんでしたが、これをしっかりと目指して、この真栄改良住宅については方向性をしっかりと見せていただきたいと思えます。これを最後に御答弁を聞いて、私の質問を終わりたいと思えます。

## ○（建設）建築住宅課長

16年間進んでいなかったというのは、まさに委員の御意見のとおりでございます。我々としては解決すべき課題というのは非常に多く、南樽市場との協議も重ねて、この現計画で令和10年度、11年度というようなことの事業スケジュールを組んでいますので、その事業実施に向けて何とか努力し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。

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

### ◎砂まきの状況について

それでは、毎年春先に市民から寄せられる苦情の一つに、冬期間に散布された砂による粉じんと雨水ますなどに堆積された砂などにより雨水ますや側溝から市道への冠水、越水が多く見られます。

そこで令和4年度市道に散布された砂に関わりお伺いをしていきます。

まず、砂を撒いている路線数と総散布距離、道路の距離についてお聞かせください。

## ○（建設）維持課長

ただいま御質問のございました冬期間の滑り止めのための砂の散布延長についてでございますけれども、散布路線として指定しているのは、198路線、散布延長につきましては約67キロメートルとなっております。

## ○前田委員

令和4年度の直近の砂の総散布量についてお聞かせください。

## ○（建設）維持課長

令和4年度における砂の散布量ということでございますけれども、令和4年度2月末現在で散布車による砂の散布及び、砂箱などの小袋も含めまして約4,200トンとなっております。

## ○前田委員

4,200トンですね。

それで、散布された砂については、融雪後速やかに回収されることと思えます。

そこで、これらの散布された砂について、恐らく入札によって業者が選定されまして、それぞれ路線198路線、67キロメートルですか、4,200トンについて回収作業が行われると思えますが、入札時期と入札路線数、入札業者数に

ついて概要についてお知らせください。

○（建設）維持課長

ただいま御質問のございました路面清掃についてでございますけれども、令和4年度人力による路面清掃業務につきましては、4月1日に契約をしているところでございます。市内を5地域に分けて入札をしております、業者数は5業者で、実施路線数は109路線というふうになっているところでございます。

○前田委員

それで、この砂回収清掃事業者の5業者が作業終了後、市への手続やこの報告事項というのがあるのだらうと思います。これらについてお知らせください。どのような報告、あるいはどのような手続があるのか。

○（建設）維持課長

人力の路面清掃作業につきましては、委託業務として発注をしており、業務着手前に委託業者が清掃箇所のパトロールを行いまして、業務担当員と協議を行い実施路線を決定し作業を実施しているところでございます。

実施後につきましては、委託業務の中で適宜業務担当員に報告を行っているという状況でございます。

○前田委員

それで、今適宜報告を受けて点検を行っているということですが、この業者から寄せられた報告を受けた後の対応、前段に今答弁されましたその対応について報告事項の確認ですとか点検、これらをされているのだらうと思います。具体的にどのようなことを行っているかお聞かせください。

○（建設）維持課長

先ほど答弁申し上げましたとおり、委託業務で発注している中で確認・点検を行うというより、適宜目視による確認を行いつつ、委託業務の成果品においても写真等において確認を行っているというところでございます。

○前田委員

ということなので、今年も4月1日以降清掃業務と現時点によるのを含めてあると思います。そういうチェック・点検については、よろしくお願いをしたいと思います。

◎空き家について

次に、熊碓川の管理と空き家対策に関わる質問をします。

まず、熊碓川の河川管理者はどなたなのかについてお聞かせください。

○（建設）用地管理課長

熊碓川の河川管理者なのですけれども、小樽市になります。

○前田委員

事前にお話ししているので私が質問することはお分かりになっていると思いますが、固有名詞等は出しません。この問題の事案の河川敷の使用料や少し部署が違うのでお答えしづらいというか、できないのかも分かりませんが建物の固定資産税の取扱いはどのようになっているか。また、この問題の建物は過去3回に分けられて建築されているのです。増築に関わる確認申請だとか、そういったことはどのようになっているのかどう押さえていますか。

○（建設）用地管理課長

まず、私からは使用料の件についてお答えしますと、今、委員がおっしゃられた当該箇所なのですけれども、河川法の第24条の土地の占用許可は取っておりませんので、使用料は払っていない状況でございます。

それと、固定資産税につきましては、建設部では把握してございません。

○（建設）建築指導課長

私からはこの建物の確認申請の状況について説明いたします。

新築時の確認申請は、昭和43年8月1日になされまして、その後、同年昭和43年8月7日に建築確認が下りたということで建設されました。

あと、その後に2回の増築があったということですが、それについては把握しておりません。

○前田委員

昭和43年8月1日付で1回目の確認申請があったという今答弁があったのですけれども、ということは昭和43年当時は違法建築ではなかった。いかがですか。

○（建設）用地管理課長

私からは河川管理者としての意見として述べさせていただくのですけれども、熊碓川が準用河川になったのが昭和55年の4月で、確認申請が提出されたのが昭和43年ということになっております。準用河川になる前は普通河川でしたので、当時は普通河川の許可というのは北海道が出しておりましたので、恐らく確認申請が出ているということは、北海道が許可を出していたのではないかというふうには推測されますけれども、市に当時の資料が残っておりませんので、その土地に対して、河川敷地に対して、なぜ確認申請が下りたのかというのは不明でございます。

○前田委員

それは分かりました。分かったけれども、そうなるとその河川敷地用途について、移譲というか、権利関係、管理関係が移譲されたのであれば、そういうものも引き継いで徴収するものは徴収していかなければならなかったのではないのですか。

○（建設）用地管理課長

確認申請では出ていたのですけれども、河川管理者の河川敷地の占用というのは、先ほど申したように占有許可を取っていなかったもので、河川管理者としてはその状況を把握してはおりませんでした。

○前田委員

状況を把握していなかったということですが、小樽市としてのこれまでの指導や対応に問題はなかったのか、この辺はどうですか。反省する点はありませんか。

○（建設）用地管理課長

河川管理者ということでお話ししますが、河川管理者としては先ほど少し申し上げたとおり、無許可のまま建築されているということを把握してはおりませんでしたので、今までは対応してはおりませんでした。今後につきましては空き家担当と連携して、対応してまいりたいというふうに考えてございます。

○前田委員

空き家担当と連携して対応していきたいということなのですが、現場の状況がどのようになっているかは、当然把握されていると思いますが、空き家等とか云々というような状況・状態にはもうなっていないのです。極めて危険。いつ何が起きてもおかしくない、そういう状況になっているわけですから、事故や景観上からも速やかに除去・撤去に向けた対策をお願いしたいのですが、相続の関係だとかいろいろとあるのでしょうか。その辺は先日お話ししているのだから分かりますので、部長、どうなのですか。こういう問題があって、恐らく小樽市で1番か2番か3本指に入るぐらいの危険なもの、事案ではないかと思うのですけれども、御所見をお伺いして、この項の質問は終わります。

○建設部長

今の御指摘のあった熊碓川沿いの家屋についてですけれども、現状といたしましてはかなり崩れていて、危険な状態になっているということは、私としても確認をしているところでございます。

ここににつきましては、やはりかなり倒壊が進んでいるという状況もありまして、やはり周辺への影響ですとか、今おっしゃっていた河川敷地の占用問題の話、また河川への影響、倒壊したときに閉塞するということも考えられますので、これやはり私としても早急な対応が必要なのではないかと考えております。

ただ、現段階におきましては、まずどういった形で撤去するのか、誰が撤去するのか、またいつやるのかというのはまだお示しすることはできませんけれども、今後、市でも庁内会議を開いたり、空き家等対策会議において、

今後どうするのかという方針というのを打ち出した中で、対応を考えていきたいということで考えております。

○前田委員

部長から答弁をいただきましたけれども、相続人もいないということなので、そういう事案物件の空き家でございます。早急に対応をよろしくお願ひしたいと思います。

○市街化調整区域内における違法建築物について

次に、資料要求してありました市街化調整区域内における違法建築物についてお伺いをします。

初めに、市内の市街化調整区域内の違法建築物の数というのか、棟数というのかについて区域も含めお聞かせください。

○（建設）佐々木主幹

市内の市街化調整区域内の違法建築物の数につきまして、令和4年度は11月段階の数字でお答えさせていただきます。

平成30年度は、銭函3丁目60棟、朝里・新光地区28棟、星野町49棟、春香町9棟の合計146棟となっております。令和元年度は、銭函3丁目58棟、朝里・新光地区26棟、星野町43棟、春香町9棟の合計136棟となっております。令和2年度は、銭函3丁目59棟、朝里・新光地区26棟、星野町39棟、春香町11棟の合計135棟となっております。令和3年度は、銭函3丁目54棟、朝里・新光地区26棟、星野町35棟、春香町11棟の合計126棟となっております。令和4年度は、銭函3丁目52棟、朝里・新光地区26棟、星野町36棟、春香町11棟の合計125棟となっております。

○前田委員

今資料要求した資料を少し説明していただきました。

ということで、それぞれ大きく分けて4か所ですか。合計で見ると、146棟から令和4年度の125棟まで減っているのです。銭函3丁目と星野町の数字が少し動いている。減っております。

それで、以前にもこの質問を何回もしているのですけれども、減っているということは、パトロールだとかいろいろと見たり、また現地へ行ってその方々に会って口頭指導や文書を出したりとか、いろいろなことをしていると聞いて知っていますけれども、この減っている分についてはそういう努力効果というのか、小樽市のそういう努力がこういう数字に表れてきていると受け取っていいのですか。その辺を説明してください。

○（建設）佐々木主幹

今、委員がおっしゃられたとおり、市としましては違反建築物を把握した場合には、現地のパトロールを行って所有者を特定しまして、現地なりで口頭やまた自宅に伺って文書なりで指導を行っております。それらの指導によって、委員がおっしゃられたように違反の建築物は減少しているというふうに考えております。

○前田委員

それは効果として現れてきたということは、いいことだと思います。

それで、頂いた資料に星野町が出ていますね。この星野町の市街化調整区域における違法建築物。この辺の今までの経過も含めて、説明していただければと思います。

○（建設）佐々木主幹

星野町の市街化調整区域におけます違法建築物につきましては、違法建築物の所有者の方といたしますか、建てられた方が、多分市街化調整区域の建築制限等が分からず違反と認識しないまま建築されたものだというふうに考えられます。

○前田委員

いつ頃からこういうことが起きたのですか。

○（建設）佐々木主幹

この星野町の市街化調整区域におけます違法建築物を把握したのは、平成10年代というふうに聞いております。

○前田委員

平成10年代ですね。

この星野町の問題の地域で、私が数えたら大小50数棟の違法建築物ではないかと思われる、そういうものが建てられています。それで、家庭菜園の敷地の入り口の道路には、入り口という看板がついていて、家庭菜園分譲中との看板が立てられ、敷地の入り口、進んでいったところですよ。ここには市街化調整区域ですと小樽市の看板を設置しているのです。設置されている看板の記載内容について、どんなことが書かれているのか。

○（建設）佐々木主幹

星野町に設置されている看板につきましては、「この区域は市街化調整区域（市街化を抑制する区域）となっており、建築物（簡易なスーパーハウスやプレハブあるいは車庫なども含む）を立てたり設置することはできません。小樽市」と記載されております。

○前田委員

そういう看板が立てられているにもかかわらず、現状は私が数えていると50数棟、現在あるということなのです。これはどういうことなのか。

○（建設）佐々木主幹

先ほども申し上げましたけれども、ここの地域に市街化調整区域と書いてあるのですけれども、建てられるものといえますか、小さい建築物と判断されないようなものは建築可能なのですが、何というか大きさの判断が多分分からないで建ててしまったというふうに考えられます。

○前田委員

平成10年当時に販売というか分譲されたというふうに答弁されていますけれども、中へ入っていくと、受付事務所もあるのです。電話番号も記されています。北電からは電柱が引かれて電気も引かれているのです。建物によってはテレビの受信アンテナも取り付けられている。こうなる前に、どのような対応を取られてきたのか、時系列的にでもいいですが、お聞かせください。

○（建設）佐々木主幹

市で違法建築物を把握した段階で所有者を調べて、所有者が分かった段階で口頭や文書などで指導しているので、登記とかがされていない建物がありますので、所有者を調べるのに非常に時間がかかって所有者が不明の場合もありますので、指導まで行き着いていないものもあるかとは思われます。

○前田委員

御丁寧に電話番号も書かれているので、業者も指導したということはあるのですか。

○（建設）佐々木主幹

こちらの分譲している業者には、指導をしたということは聞いております。

○前田委員

聞いておりますではなくて、指導しましたか。していますか。

○（建設）佐々木主幹

指導をしております。

○前田委員

効果はどのようなものがありますか。ありましたか。

○（建設）佐々木主幹

効果につきましては、はっきり申し上げて、はっきり分からない状況です。ただ、現地に行ってパトロールなり現地で確認したときに、現地にいらっしゃる方には、その都度口頭なりで指導は行っている状況です。

○前田委員

先ほどの小貫委員の質問の中に、建築云々という確認申請だとか、そういう違法な建築物を建てた場合どういうことになるのか質問もあったと思うのですが、こういうものというのは、確認申請というか指導の工事の守備範囲からは外れる事案なのですか。

○（建設）建築指導課長

今、市街化調整区域における違反建築物として、建築指導の範囲が及ぶのかという質問だったと思うのですが、もちろん建築基準法も違法であります。ただ、まず市街化調整区域に建物を立つかどうかというのは、その所管であります都市計画法で違反になりますので、まずはそちらで指導していただくということになっております。

○前田委員

そういう違法建築物が確認された場合、建築指導課として先ほどの非常に厳しいそういう措置をしてる中ではあるのでしょうか。距離なかったとかいろいろな部分で指導して、ほぼ指摘された人が違反することにはならないで是正して下げるものは下げたり、容積率でもそうですけれども、きちんと建築指導に従ってそういう建物を建てているという答弁もあったと思いますが、この調整区域もかなり大きな建物ありますよ。電気もあって。そういう建物があるのにどういう指導をしているのか。厳しい指導というのはできないのですか。

○（建設）建築指導課長

先ほどの答弁というのは小貫委員に対しての答弁だったと思いますけれども、あのときの小貫委員の質問は、確認申請が出されて、それで検査のときにそれが確認申請どおりでなかったときに指導しないときはどうなのだという話だったので、今はそうではなくて、市街化調整区域に無許可で全く確認申請なしで出したときのケースですので、少し同じ土俵ではないのかと思います。

ただ、確かに市街化調整区域で建物を違法に出すということは、建築基準法上でも違反であります。なので、宅地グループと連携してやるべきでありますけれども、まずは都市計画法の違反が大きいですので、それで都市計画法上もし建築可能となった場合には、建築指導課も是正に向けてやっていくと、そういうスタイルでやっております。

○前田委員

そういうスタイルはいいのですが、平成10年からこういうこともコツコツ積み重なってきて、結果的に今を見ると36棟ということになっているのですが、いかがなものかと思うのです。それで私が数えたら50幾つあるのですが、この資料では36棟となっているのですが、違反のものとは具体的にどういうものを言っているのか。そうではないものはどういうものなのか。少し具体的にお聞かせほしいのです。

○（建設）建築指導課長

ただいま建築物であるか建築物ではないか、どういうものが建築物かという質問だと思いますけれども、まず基本的には、屋根があってそれを支える壁、柱があれば建築物なのですが、ただ、人が入れないほど小規模なものは建築物ではありません。

○前田委員

先ほど答弁いただいておりますけれども、簡易なスーパーハウスやプレハブあるいは車庫なども含む。こういうものがいっぱい建っていますけれども、人が入れる程度のもの以上であれば、違法建築に該当するということでしょうか。

○（建設）建築指導課長

先ほども申しました屋根があり、柱、壁があるものがそうですけれども、ビニールハウスは建築物には該当しません。

○前田委員

当然、農家だってビニールハウスは建物になっていませんね。だってこの小樽市の看板に、スーパーハウスやブ

レハブあるいは車庫などを含むと御丁寧に書いているわけですから。こういうものがいっぱい建っているのです。平成10年からそういうことが建てられていて今日に至っているのですけれども、指導の効果というのも結果的にはほぼないのです。実際問題。

また部長にお願いしますということでもうやめますけれども。一向にこういう問題が収まらない。事実上増えているのです、実際問題は。どういうカウントしているのかもよく分かりませんが、そこはそれとしながらも、これもやはり対策というのをきちんと方針を示して今後も行かないと、現場へ向かっていく職員もなかなか難しいとか、私に言わせればかわいそうだなと思います。そういうところまでをお話をして、どういうことを伝えていいのかも含めて。だからやはりその辺自信と情熱を持って現場に行けるように、やはり部長からここで方針を示していただければ、後ろにいる職員の皆さんは仕事しやすいのではないかと思いますので。

#### ○建設部長

今、特に星野町における違法建築物についてのお話があったかと思いますが、今回の御指摘ございました星野町の違法建築物につきましては、年々減少している平成30年度の49棟から、令和4年度の現在において36棟ということで13棟減少しているところでございます。一方で、なかなか対応が進まないというのも現実でございます。理由としてはやはりこの場所というのは、市街化調整区域ということもありまして未登記の建物が非常に多いということで、所有者がなかなか特定できないといったことがこの理由の一つなのかと思っております。いずれにしても私ども現場に行って、使用者がもしあればその方に所有者などを聞くなどして是正について指導していきたいという考えでおりますけれども、いずれにしても今の実情としてはなかなかそれがかめないというのが現状でございます。

ただ、私たちといたしましてもこのままでいいのかということになりますと、そういうふうには思っておりませんが、もっと効率的ないい方法があればもう少し検討して行って、やはり今の現状のやり方といいますか、それがいいとは思っていませんが、粘り強くこういった違法建築物がなくなるように取り組んでいきたいと思っておりますので、御理解のほどよろしくお願いたします。

#### ○委員長

前田清貴委員の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後5時41分

再開 午後5時53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、討論をいたします。

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（星野町71・172地域）の上水道整備方についてです。

地域住民と協議を進め、安定的に水を供給できるようにすべきです。

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。いずれも願意妥当であり、採択を求めます。

最後に、陳情第9号行政財産に係る地方自治法の遵守及び条例の制定方については、本日の議論でも明らかになったように、願意が妥当と言えず不採択といたします。

以上、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、陳情第6号及び陳情第9号第1項目ないし第3項目について、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、所管事務の調査は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。

散会に先立ちまして、今回の任期をもちまして勇退される委員の方がおられますので御紹介申し上げ、一言御挨拶をいただきたいと思っております。

林下委員、お願いいたします。

#### ○林下委員

私は4期16年間、説明員の皆さんや仲間の議員の皆様大変お世話になりながら本日を迎えたことに心から感謝とお礼を申し上げます。初当選以来、私は交通政策をライフワークとして取り組んできましたけれども、初当選の頃は、交通政策は自治体がほとんど関わる余地はありませんでしたし、そうした中でやはり私はいろいろな質問を繰り返して、本当に先輩からお叱りを受けたことを思い出しております。

しかし、現在の地域公共交通は、やはり国の規制緩和と自由競争によって大きく変わっております。現在では本当に見るも無残な厳しい状況に置かれております。交通政策基本法が制定以来、私は小樽市議会議員として、議会はもとよりあらゆる場所でやはりどうやったら地域の公共交通を生き長らえる、あるいは継続していけるのかということを提案をしてきましたけれども、なかなか理解は進みませんでした。

しかし、小樽市の高齢化の進捗や、あるいは公共交通が疲弊していくという現状を見るにつけ、そしてまた自分もいつまで自家用車を運転できるのかという分からない年齢になって、なお一層やはりこの地域の公共交通、市民の足をどうやって確保していくのかということは非常に心残りです、ぜひ説明員の皆さんにも心の隅に少しは残していただいて、こういった政策について頑張って推進していただきたいと心から念願をしております。まだ私も監査委員としては仕事が残っておりますので、最後まで一生懸命頑張りますので、本当に取りあえずは感謝とお礼の言葉にさせていただきます。

本当にありがとうございました。(拍手)

○委員長

続きまして、千葉委員、お願いいたします。

○千葉委員

皆さんお疲れさまです。私も林下委員とは同期で、4期16年間議員として働かせていただきました。今横を見て、きちんと書いている林下議員が、何も私は考えていなかったのも何か申し訳ないと思うのですが、私自身は子育て支援策ですとか、やはり女性の視点での認知症対策について力を注いできた。

この建設常任委員会では、本当に勉強も追いつかず、なかなか専門的なところまでは質問できなかったのも、皆さんに教えていただいたり、またとんちんかんな質問をして御迷惑かけたのではないかというふうに反省もしているところでもあります。まだこれから私自身も4月28日、最後の日も公務が入っておりますし、しっかりと任期、任務を果たしながら勤め上げていきたいというふうに思っております。

皆さんに本当にお世話になったことを心から感謝申し上げまして一言御挨拶に変えさせていただきます。本当にお世話になりました。ありがとうございました。(拍手)

○委員長

続きまして、3月末日をもって退職される説明員の方がおられますので御紹介申し上げます。

(説明員紹介)

○委員長

勇退される委員、また退職なさる説明員におかれましては、長年にわたり市政発展のために尽くしてこられた御努力に対しまして、改めて敬意を表するとともに、委員を代表いたしまして感謝を申し上げます。

林下委員、千葉委員とは、平成19年の当選同期組でありまして、市の抱える課題について同期会でよく議論したことを思い出されます。林下、千葉両委員におかれましては、これまでの知識と経験を生かして、今後も市政発展のためにそれぞれの立場で関わっていただきたいと思います。これからも健康に十分留意され、ますます御活躍されますことを心から御祈念申し上げる次第です。大変お疲れさまでした。ありがとうございました。

本日は、これをもって散会いたします。