

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 6月28日 (水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時06分
場 所	第1委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	前田委員長、中村（誠吾）副委員長、高野・白濱・秋元・中鉢 各委員		
説明員	水道局長、建設部長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: right;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

開会に先立ちまして、一言御挨拶申し上げます。

過日開催されました当委員会におきまして委員各位の御支持をいただき、委員長に就任した前田です。もとより微力ではありますが、副委員長共々、公正にして円滑な委員会運営のため、最善の努力を尽くす所存でございますので、委員各位はもとより、説明員の皆様の御協力をお願いいたします。

なお、副委員長には、中村誠吾委員が選出されておりますことを、御報告いたします。

改選により、委員の構成が変わっておりますので、説明員の紹介をお願い申し上げます。

(説明員紹介)

○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、高野委員、白濱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年度の除排雪状況及び令和5年度の除排雪計画策定に係る検討事項について」

○(建設)維持課長

それでは私から、令和4年度の除排雪状況及び令和5年度の除排雪計画策定に係る検討事項について御報告いたします。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「1 令和4年度の除排雪状況」のうち、(1)気象状況についてです。

3月31日までの比較となりますが、令和4年度は、真冬日が48日、累積降雪量が532センチメートル、累積積雪深が7,305センチメートル・日となりました。これは、当初予算編成時に想定した平成30年度の気象状況の累積降雪量400センチメートル、累積積雪深5,000センチメートル・日を上回り、1月には40センチメートル以上のまとまった降雪が2回記録されるなど、令和3年度と同様に厳しい気象状況であったと考えているところであります。

続きまして、(2)除雪費の決算見込みについてです。

令和4年度の除雪費につきましては、先ほど申し上げました、比較的穏やかな気象を想定した当初予算の約16億4,600万円は、合計2回の補正を行い、最終的には資料に記載のとおり約21億500万円となり、この補正後、予算額に対し約20億9,400万円の決算見込みとなっております。

続きまして、(3)市民の声についてです。

令和4年度は総数で2,292件ございました。令和3年度は3,652件、平成30年度は1,532件でありますので、総数では平成30年度以降で2番目に多い件数となっております。

令和4年度は、令和3年度と比較すると1,360件減少しておりますが、この要因といたしましては、降雪量は令和3年度より若干増えておりますが、累積積雪深が大幅に減少していることや、年明け早々からの排雪開始による適切な時期に作業を行うなど、バス路線や通学路を優先した予防保全的な除排雪を実施したことが主な要因であったと考えておりますが、詳細については現在検証しているところであります。いずれにしても、除排雪作業に係るニーズはかなり多かったと認識しているところであります。

次に、「2 令和5年度の除排雪計画策定に係る検討事項」についてです。

(1)庁内の雪対策体制強化の継続についてです。

除雪対策本部については、11月上旬からの降雪等に備えた除雪体制を整えるため、昨年10月に除雪対策本部規程の一部改正を行い、毎年11月1日に設置することとしております。また、雪対策庁内連絡会議を定期的で開催する

ことで、市内の雪対策体制の強化と関係部署との情報共有を図ってまいりたいと考えております。

続きまして、(2)安全・安心な交通の確保の継続についてです。

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

続きまして、(3)小樽市雪対策基本計画に係る「具体的な取組」の検討についてです。

令和2年12月に小樽市雪対策基本計画を策定いたしました。その重点施策の中で具体的取組における雪押場の確保については、地域内雪押場確保に係る制度設計の確立に向けて課題を整理し、年度内に運用したいと考えております。また、小型除雪機の購入等支援については、購入等支援に向けた制度設計を引き続き検討してまいりたいと考えております。

○委員長

「小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について」

「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

まず小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について御報告いたします。

資料を御覧ください。

まず「1 令和4年度の実施事業」を御覧ください。

これらは網形成計画に記載されている四つの施策とそれぞれに対応した事業を掲載しております。各事業について紹介いたします。令和4年度も引き続き実施する事業については併せて紹介させていただきます。

まず施策1、一つ目の丸、小樽築港駅前バス停の移設要望につきましては、市営若竹住宅3号棟前にバス停を新設する案で関係機関と協議してまいりました。引き続き、バス停から駅への横断歩道や信号機の設置場所について、関係機関と検討を行っております。

二つ目の丸、南小樽駅バリアフリー化事業ですが、昨年9月17日、駅舎のバリアフリー化が完成いたしました。今後は駅から市道住吉線への円滑なルート設定について、抜本的な解決は難しいですが関係機関と協議してまいります。

三つ目の丸、市民要望の整理は、当初、法改正等に伴いまして、想定していた公共交通網形成計画の大幅改定に際し市民アンケートを実施予定でしたが、軽微な改定で対応可能となったため不要となり、実施しませんでした。

施策2に移りまして、一つ目の丸、バス運行費に対する国庫補助の活用、市補助の実施ですが、バス路線維持のため、昨年度は国庫補助金902万2,000円、市補助金1億7,094万3,000円を実施しております。

二つ目の丸、臨時交付金、国庫補助金等を活用した臨時対策の検討では、コロナ禍に加え、燃料高騰などにより大きな影響を受けている交通事業者を対象に事業継続の支援を実施いたしました。

三つ目の丸、急激な利用者減少に対応したバスダイヤなどの適正化の検討ですが、昨年の冬ダイヤ及び本年4月からの夏ダイヤにおいて、利用実態等に応じた減便を実施しております。

施策3に移りまして、広報おたる特集記事による啓発の実施では、本年3月号で特集記事を掲載し、公共交通を利用するメリットの紹介などを行い、利用促進を呼びかけました。

施策4番に移りまして、一つ目の丸、バスロケーションシステム市内導入の周知は、広報おたるやSNSなどで情報発信を継続し、周知及び利用促進を図っております。

二つ目の丸、市ホームページにおける公共交通サイトの検討として、情報発信の頻度を増加させるとともに、公共交通機関の紹介ページの作成及びサイト全体の整理を行いました。

三つ目の丸、地域公共交通SNS戦略事業の実施は、北海道科学大学、バス事業者、市との協働による短編動画を作成し、3月にYouTubeで公開しました。メイン動画につきましては公開から4か月で2,300回ほどの再生と

なっております。協議会のSNSは昨年度ユーチューブ、ツイッター、フェイスブックを、この4月にはInstagramを開設しております。また、コンサドーレ札幌の選手による啓発動画も作成し、SNSで公開しております。

このSNSにつきましては、開設から間もなく、まだ反応が弱いところなのですが、内容によっては閲覧回数が増えていることもありますので、今後、各SNSの分析ツールを用いて対応を検討することで、より多くの方に対して公共交通の情報提供や啓発を継続できるものと考えております。

なお、施策2から4の各事業については、今年度も引き続き実施してまいります。

次に、「2 令和5年度の事業計画」を御覧ください。こちらは新規事業のみ御紹介いたします。

新規事業の一つ目、施策2、二つ目の丸です。後ほど報告いたしますが、国庫補助要綱の改正に対応するため、小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定をいたします。

施策4、四つ目の丸、免許返納者や転入者への公共交通に関する情報提供の実施は、警察署や市役所での手続き時にチラシを提供し、公共交通の利用を促すものです。

続きまして、小樽市地域公共交通網形成計画の一部改定について御報告いたします。

こちらも資料を御覧ください。

まず「1. 地域公共交通網形成計画一部改定の必要性について」です。

網形成計画、以降、網計画と申しますが、本市の公共交通施策を行う上で根幹となる計画です。二重丸部分ですが、現網計画は令和7年度までの計画期間となっておりますが、令和2年の国庫補助要綱改正に対応するため、令和5年度中に一部改定が必要となりました。

一つ目の点、国庫補助は市内バス路線への補助ですが、これを受けるに当たりまして、従来は網計画とは別に地域内フィーダー系統確保維持計画はいわゆるフィーダー計画というものなのですが、これを毎年作成し、国に申請していました。しかし、補助要綱改正により、三つ目の点ですが、これまでフィーダー計画で示していた補助系統と、補助系統とは補助を受ける路線のことでありますが、これを網計画に記載する必要があるため、今回一部改定を行うものです。

「2. 網形成計画に記載する項目について」ですが、記載する項目はAからDの4項目となっております。

Aは、表などを用いて国庫補助により運行確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ、役割を整理。Bは、Aの整理を踏まえまして、対象地域における国庫補助事業の必要性について記載。Cは、補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表で整理。Dは、具体的な目標値の設定及びその評価方法の記載となっております。

次に「3. 一部改定の方法」になりますが、AからDの各項目は、網計画や毎年作成しているフィーダー計画に既に記載されておりますので、それらを整理して1枚にまとめ、網計画の空白ページに追加いたします。

次のページの表を御覧ください。

これが1枚に取りまとめたものになります。ただいま説明いたしました、AからDを説明用にそれぞれ色分けしてお示ししております。

まず、オレンジの線Aです。Aの部分、表の真ん中の列、路線名の横に※2とありますが、この※2が国庫補助を受ける路線を示しております。

次に、一番下の線Bでは、国庫補助の必要性を記載しております。

そして、表の上の青線のCでは、市内全体の公共交通事業を整理しております。

そして、その下の緑色の線Dでは、目標値として、市内バス路線の年間利用者数を記載しております。

資料に戻っていただきまして、「4. 改定のスケジュール」ですが、まず6月8日開催の地域公共交通活性化協議会で一部改正案について御承認いただきましたので、その旨、今回の委員会で報告させていただき、7月に国土交通省へ改定の報告を行う予定です。

○委員長

「並行在来線の検討状況について」

「新小樽（仮称）駅利用促進戦略の策定について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

それでは、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」は、表に記載のとおりです。

次に、「2 第16回後志ブロック会議の概要」は、バスルート・ダイヤ、交通拠点施設、停留所、車両などについての検討状況をまとめた中間報告を行い、代替バス運行に係る欠損は自治体が補填すること、今後、バス事業者からの協力を得ながら具体的な検討を進めていく、バス事業者を交えた協議を進めることを確認しました。

次に、「3 代替バスの運行実験について」は現在調整中ですが、現時点では市内のルート、ダイヤ、停留所などの検討を進めるための体験乗車を、8月頃に数日間、蘭島・塩谷地区を対象に実施する考えであります。

続きまして、新小樽（仮称）駅利用促進戦略の策定について、資料に基づき御報告いたします。

これは本年3月、官民連携組織である北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会が策定したものです。

戦略の狙いについてですが、1 ページ目の下部、「戦略の目標と体系」の左側の列、現状（戦略なし）というところに、1日当たり、乗降客数約1,600人、停車本数片道13本という想定値がありますが、これでは開業効果が限定的となる懸念があることから、中央部の上から一つ目の太枠、停車本数を増やすと二つ目の太枠、新幹線利用者を増やす取組を複合的に行うことにより、右側の列にあります戦略実行による目標の乗降客数は約2,500人／日、停車本数は片道22本／日を目指し、利便性が高く、新駅利用者が増加する好循環により、開業効果の拡大を図ろうとするものであります。

中央部の黒丸の番号の項目が戦略を構成する取組で、①区間便の運行等による利便性の向上、②駐車場の利便性強化など13項目あり、次のページ以降にその内容を記載しております。

○委員長

「宅地耐震化推進事業・第二次スクリーニング計画の概要について」

○（建設）佐々木主幹

令和3年度末から令和4年度にかけて策定しておりました、宅地耐震化推進事業・第二次スクリーニング計画がまとまりましたので、概要について御報告いたします。

資料を御覧ください。

1 ページ、「1. 事業の概要」ですが、大地震により、大規模盛土造成地の滑動崩落による宅地の被害を軽減するため、国土交通省は平成18年度に大規模盛土造成地の変動予測調査及び防止対策を推進する事業といたしまして宅地耐震化推進事業を創設しております。

大規模盛土造成地の変動予測調査の流れとしましては、右側の図1になり、今回報告いたします第二次スクリーニング計画は赤枠で囲った部分になります。小樽市では令和元年度に国土交通省により第一次スクリーニングが行われまして、市内47か所の大規模盛土造成地が示されたので、同年にマップの作成、公表し、今回、第二次スクリーニング計画策定を行い、第二次スクリーニングに向けた優先度の評価を取りまとめております。

次に、「2. 大規模盛土造成地」になりますが、盛土造成地には谷埋め型盛土及び腹付け型盛土がありまして、小樽市内の大規模盛土造成地は47か所全てが谷埋め型になります。場所につきましては、飛びますけれども、4ページに図で示しております。

続きまして、2 ページを御覧ください。

今回取りまとめました、「3. 第二次スクリーニング計画の策定」になりますが、第二次スクリーニング計画は、図3のフローを基に評価し策定しております。図3の①盛土のり面及び擁壁の形状と構造は標準的か、②宅地地盤・

擁壁・のり面に変状はあるか、③地下水はあるか、④盛土下の不安定な土層の有無、⑤造成年代により評価し、⑥変動確率は、優先度が低いと評価された箇所において補足的に行い、優先度を決めております。

次に3ページを御覧ください。

図3のフローにより評価いたしました第二次スクリーニングの優先度につきましては、「4. 第二次スクリーニング優先度評価一覧表」に示しております。盛土の安全性把握調査の優先度の高いものとしましてA1の盛土が11か所となっております。

今後、この第二次スクリーニング計画の優先順位に基づき、順次、第二次スクリーニングにより大規模盛土造成地の安全性の把握を行い、安全性が確保されているものは経過観察、安全性が確保されていないものは安全性確保の対策を進めていく予定としております。

○委員長

次に、今定例会において付託された案件について説明願います。

「議案第7号について」

○（建設）建築指導課長

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、建築基準法の一部改正により、住宅等の機械室等の容積率不算入に係る認定制度が新設されたことなどに伴い、当該認定に係る申請手数料等を新設するとともに、既存の申請手数料に係る対象行為を拡充するほか、所要の改正を行うものです。

続きまして、「2 改正の内容」ですが、別表第90号の2は、内容の欄に記載されているとおり、建築基準法で住宅等の機械室等の容積率不算入に係る認定制度が創設されたことから、その認定申請手数料の新設であります。

次に、別表第94号の2ですが、第一種低層住居専用地域内の建築物について、構造上やむを得ない場合を想定し高さ制限に係る特例許可が拡充されたことから、その許可申請手数料の新設です。

次に、別表第97号の5ですが、高度地区内の建築物について、構造上やむを得ない場合における高さ制限に係る特例許可が創設されたことから、その許可申請手数料の新設です。

次に、別表第111号、第111号の2、第111号の3についてまとめて説明しますが、一団地認定などされた敷地内で、一敷地内認定建築物を工事する際、今まで認定または許可の対象が増築、改築、移転だけでありましたが、それに大規模の修繕、模様替えの行為が追加されました。金額に変更はございませんが、文言の修正となります。

続きまして、（2）所要の改正ですが、別表第95号での建築基準法改正に伴う引用条項の修正であります。

「3 施行期日」についてですが、公布の日からの施行と考えています。

○委員長

説明員の退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員退室）

○委員長

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、公明党、みらい、共産党の順といたします。

自民党。

○中鉢委員

◎小樽—余市間のバス転換について

私からは大きく3点、今回質問させていただきますが、まず1点目、小樽—余市間のバス転換についてございま

す。

今の報告にもございましたが、新幹線の整備も、今月、高架橋の起工式であるとか、今まではトンネル部分だけの工事だったのですが、ようやく明るい部分の工事も見えてきて、小樽市民としてもダンプが多いと思っている方は多かったと思いますが、少しずつ見える形で新幹線が進んでいくのを感じ取られて、機運は高まっているのかというふうに思っております。

しかしながら、利便性が高まる地域もあれば利便性が担保できるのかどうかという不安な地域もございまして、今、一応、小樽―余市間とか小樽―長万部間バス転換の方向という形で進んでおりますが、今おっしゃられました、まず大前提といたしまして、小樽―余市間をJRで移動している方の人数の最新の情報をお示しいただきたいと思っております。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

小樽―余市間のJRの利用人数でございますけれども、こちら北海道新幹線並行在来線対策協議会で昨年7月15日金曜日にJRの乗降人員調査を行いましたけれども、こちらでは上下線合計で、小樽―余市間の上下線合計で1日約1,700人の利用がありました。

○中鉢委員

それで、1,700人ということでございますが、現状バスもその間は通っているわけですが、これらの方々が全員、バス転換以降バスを利用するとなるとバスは何往復ぐらい必要になってくるのか。

また、運転士の問題というのが大きいと思っておりますが、運転士は何名程度が必要になるのかの想定というのをしておりますらお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

現状、約1,700人ということなのですが、恐らくバス転換のとき、数年後には人口減少の影響ですとか、また自家用車などへの一掃というものも考えられますので、実際はもう少し減るとは思うのですが、仮にその1,700人が全部バスに転換するとなると、バス1便当たり単純に50人として割りますと34便17往復となります。

そして、必要な運転手数なのですが、これは1人で何便とか、何キロメートルというような標準的な単位というのがないものですから、現状では分からないということでございます。

○中鉢委員

それで、バス転換の議論がされ始めているわけですが、まず、そのバス事業者はどこ事業者を想定しておられるのか、お示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まずは現状その路線を運行しているバス事業者ということが第一に考えられますので、小樽―余市間におきましては、中央バスを想定してございます。

○中鉢委員

中央バスということですが、現状も中央バスに限らず道内のバス路線、先般は函館市でバスの運転手確保できなくて夏場のプール授業がなくなったというようなどころまできておって、このバスの運転手の問題というのは大変深刻だというふうに思っております。

その中央バスと、小樽―余市間のバス転換の話というのはどこまで話が進んでいるのか、お示しいただきたいと思っております。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

どこまで話かということなのですが、まず、区間別検討会という北海道新幹線並行在来線対策協議会の担当者レベルの会議に中央バスほかニセコバスも来ていただきまして、協議会としてのルート案の作成にアドバイスをもらっているという状況です。

そのほか協議会の事務局の北海道が都度情報提供や相談をしていると伺っております。

○中鉢委員

なかなか具体的な話は進んでいないというような御回答と受けました。

先ほどお話ししましたように、全国的にバスの運転手不足がある中で、しっかりとバスの運行を担保していただかないと、これは塩谷、蘭島の地域の方々にとりましても、JRからバス転換に変わったけれども、余計に不便になったというようなことでは困りますので、しっかり利便性には確保していただけるような話で進めていただきたいというふうに思います。

それで質問いたしますが、今後このバス転換を含めました代替交通の選定のスケジュール、もちろん新幹線が本当に2030年に開業できるのかというのは大変怪しいところではございますが、早めに動いていただきたいという思いもございますので、現時点で想定しているスケジュールについて、お示しをください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

スケジュールでございますけれども、北海道新幹線並行在来線対策協議会では、今後、バス事業者を交えた協議を進めたいということで考えておきまして、ルートですとか、どこの交通事業者をお願いするかといったそういった選定部分については、バス転換が基本的には2030年度末の新幹線開業時となっておりますので、バス事業者の準備期間、例えば車両や人員確保等を考えますと、遅くともその数年前には選定決定が必要だと考えておりますけれども、協議会では今後、転換時期の前倒しの検討も行うこととしているなどいろいろ流動的な状況はございますので、長期的なスケジュールというのはまだ定まっていないという状況でございます。

○中鉢委員

◎新小樽駅からの交通アクセスについて

そこで、話を小樽－余市間から、新幹線の新小樽駅についての質問に変えていきたいと思いますが、現時点で新小樽（仮称）駅までのアクセス、小樽駅に限らずどのようなアクセスポイントから、どのような手段での輸送を考えておられるのか、現時点でのお考えをお示しください

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

新駅からの二次交通ということでございますけれども、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会が策定しました、おたる新幹線まちづくりアクションプランの中に、現時点で想定している二次交通を記載しております。その主なものを申し上げますと、新駅からは小樽駅方向ですとか南小樽駅方向、小樽築港駅方向または朝里川温泉地域ですとか北後志地域ですとか、そういった各方面へのアクセス手段ということで考えてございますけれども、基本的には、まずは現在の路線バス、奥沢線の活用を考えてございます。

そして、その他の地域については、小樽駅、または奥沢十字街付近ですとか、そういったところで乗り継いで各方面にバスで行くということを想定してございます。

このほかは、既存のタクシーのほか、新駅から小樽駅間などのシャトルバスですとか乗合タクシーといったものも新たに検討することとしております。

○中鉢委員

こちらなのですが、先ほどバス、タクシーというような形で出ておりましたが、バスにつきまして想定している事業者もお示しいただければと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

まず、既存の奥沢線活用がありますので、これについては中央バスということで考えてございます。

シャトルバスなど新たな交通手段を導入するとなった場合の交通事業者というのは、未定でございます。

○中鉢委員

それで、先ほどの小樽－余市間のバス転換の話とも重ねてお話をさせていただくと、小樽－余市間のバス転換に

当たって17往復は増えるのではないかという話があり、また、それに加えて小樽一余市間廃線後、新幹線が開業後の新小樽駅と小樽市の中の移動についてもバスとタクシーというような話がございました。

そこで、果たして本当にそれら全てをバスが担えるのかどうなのかというのは大変不安なところであります。現状、小樽市内のバス路線も、先ほど御説明があった中でも、報告でもありましたが、利用者の減少に対応したという文言がついておりましたが、減便がなされている中で、小樽一余市間にもバスがそこに投入され、また、新小樽駅間、新小樽駅、新幹線の移動についてもバスが使われるとなると、我々がふだん利用している通常のバス路線に影響が出てくるのではないかなというふうに思います。

また、タクシーという話もございましたが、市内のタクシーを乗っておりましてタクシーの運転手もかなり高齢化しておりますし、また部活動の拠点校の移動についても、日中にかなりの台数のタクシーが使われるやに思います。

そうすると、地域によっては、バスの本数も減らされて、タクシーもつかまらないというようなことになりかねないのかと思いますので、ここで問題提起をさせていただきながら、そこで、自動運転とか、そういうものも今後、出てくるのかとは思いますが、我々自民党でも提案しております、バスとかに頼らない都市型ロープウエー、今後、恐らくバスの運転手というのは、幾ら小樽市が赤字分を補填していただいたとしてもバスの運転手を集められないということは十分考えられると思いますので、人員を極力かけない形のロープウエーであるとか、そのような代替交通についても御検討をいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

◎しらゆり公園について

最後に、これは建設常任委員会の所管の問題があつて、うまい具合に質問ができなかったのですが、今、銭函市民会館、市民センターの改築という話が出ておるやに聞いておりまして、それについては、市民センターは建設常任委員会の所管ではないということです、ほんの側面になります、隣にしらゆり公園があります。その管理はどこで行っているのかをお聞かせいただけますでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

しらゆり公園につきましては、都市公園の一つとなっておりますので小樽市が管理しております。

○中鉢委員

私も議員になって代表質問、一般質問、また予算特別委員会と出席、また、見させていただいて、公園の問題というのは小樽市では大変多いのだなというのを強く認識したわけでございます。

これは、しらゆり公園という隣に市民センターがあつて、そこで改築を今検討されているやに聞いておるのですが、地域の方からは現状、駐車場が少ないというような話もありまして、公園を狭くするとか、もしくは近くに市の土地があればそちらに公園を移すであるとか、はたまた、公園といいますか夏、冬に遊べるようなスペースを市民センターの中に造ってはどうかというようなお話も地域で起こっているやに聞いております。

実際に、公園を小さくする、また移転するというようなことは現実的に可能なのか、お答えいただければなというふうに思います。

○（建設）公園緑地課長

ただいまの御質問は二つございましたけれども、まず削減につきましては、公園そのものを削減するもしくは面積の一部を削減する、どちらにつきましても、都市公園法第16条に都市公園の保存という項目がございます、それによりますと、公園管理者はみだりに都市公園の区域の全部又は一部について都市公園を廃止してはならないとされてございます。廃止してはならないとされておりますので、削減については、実現は困難と考えております。

次に、移転につきましては、同じく第16条に、廃止される都市公園に代わるべき都市公園が設置される場合につきましては、この廃止してはならないという部分の適用といいますか、設置される場合については可能となる場合がございますので、移転につきましては、できる可能性はあると考えております。

○中鉢委員

この問題につきましては、建設常任委員会だけではなく、また本会議でも、錢函の市民にとっては念願の、約50年ぶりの施設改築というふうに聞いておりますので、やはり建物としてかなり有用性が高いものになっていかなければならないと思いますので、引き続きいろいろこういうことにつきまして御議論させていただく場面があるかと思いますが、どうぞよろしく願いいたします。

○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。

○中村（誠吾）委員

◎除排雪について

令和4年度の除排雪についてであります。

令和4年度の除排雪状況について報告がありましたが、まずその気象状況ですけれども、令和5年1月には40センチメートル以上のまとまった降雪が2回あったとの報告、説明がありました。過ぎてしまうとそうだったかと、苦勞したのだろうが忘れてしまうのだけれども。

それで思い出すことがある。たしか1月10日と16日だったと思うのですけれども、この2回のまとまった降雪により、一時的に天下の国道5号がにっちもさっちもいなくなったのだよ、記憶にないのよ、国道5号が止まるのかと。それで長時間にわたって通行止めになるなど、これは市民生活に大きな影響を及ぼしたのです、記憶しています。

それで、令和4年度のシーズンも令和3年度と同様に厳しい気象状況であったと感じているのですけれども、そのような中で、市民の声もなぜか減少していますし、そして私自身も、市内の除排雪状況は令和3年度に比べて非常によく感じていたのです。それは、私は桜町にいて桜町本通りなのですけれども、バスは止まるというのはなかったのです。それは、私も建設常任委員会に前にいたといたら悪いのだけれども、カットされているというのが分かったのです。すり鉢ではないと。だからバスはきちんと擦れ違えていたのです。だから、どうも、私はよくなった、何とかもっているなと感じていたのです。

それで、今後は様々な観点で検証されるのだろうけれども、今年度に生かされていくものと期待しております。そこで何うのだけれども、初めに、当初予算時に想定したのは平成30年度なのだそうです、平成30年度の気象状況とか累積降雪量400センチメートルというのですか、そして、基準は、累積積雪深5,000センチメートル/日と報告の中でありましたけれども、今さらと思われるかもしれませんが素人なのでお聞かせください。なぜこの基準で予算を計上しているのか説明してほしいのです。

○（建設）維持課長

ただいま平成30年度の気象状況を基準として、それを現在、同じ基準としているのかということですが、平成30年度の気象基準は比較的穏やかな気象が推移していたという経過がある中で、そのときの除排雪作業が市民の方々に一定程度、評価を得たというところで考えております。そのようなことから平成30年度を基準にしたという考えでおります。

○中村（誠吾）委員

極めて単刀直入で分かりやすいです。どこか平均を取ってもがたがたして仕方ないから、それは分かりやすいで

す。

それで、近年は穏やかな気象状況ではないシーズンがあると思うのです。前に私もこの委員会で言ったことあるのだけれども、近年、だらしない冬というか、少し困った冬だったなということもあるのだけれども。それで、これについては自然相手で気象庁でも分からないものに対して、ここで議論しても仕方ないのだけれども、基準を設けるのは難しいと感じておりますし、そうすると小樽市の財政状況を考えると、当初予算から多くの予算を計上することは難しいとも分かります。そんなやり方はむちゃ過ぎるから分かるのだけれども、しかし、多くの予算が計上されていると、市民の安心感も違ってくるのも事実なのです。予算はここまで積みば大丈夫だと。

この当初予算時に想定している基準を見直しすることは考えていますか。

○（建設）維持課長

ただいま委員から、当初予算の基準の見直しについて御質問があったところですけれども、現時点では、引き続き平成30年度の気象状況を基準として考えております。気象状況等の変化があった場合については、補正などで適切に対応してまいりたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

令和4年度は真冬日が48日あるということ、そして令和3年度に比べて11日多いシーズンであったとの報告がありました。私もそれは思います。春、随分、急に冷え込んで寒かったよね。

それで、凍結路面対策の砂散布は多く散布されたと認識していいのですか。

そして、散布量と購入金額、令和3年度と4年度とを比較してお示ししてください

○（建設）維持課長

砂の散布についてですけれども、砂の散布については、気温や日射、日当たりです、このような条件や降雪の有無により、路面が滑りやすい状態となった場合に散布するものであります。しかしながら、一概に真冬日であるかによって砂の散布量が増減するものではないものと考えております。

ちなみに、令和3年度が砂の散布量が4,183トン、令和4年度が4,231トンとなっております。一昨年度に比べて48トン増加しているような傾向があります。

また、購入金額については、令和3年度が6,244万3,606円、令和4年度が6,737万2,756円となっておりますことから、一昨年度に比べて492万9,150円の増となっております。

○中村（誠吾）委員

次に、定番の質問で申し訳ないのだけれども、ロードヒーティングについてなのです。

それで、昨今の話で、4年度の話聞きながらだけれども、ロシアと紛争も含めたりで原油、燃油含めて、そして結局は電気料金が大幅に上がって道民生活も、市民生活も直撃しているのです。それで、昨年度は、補正もしたし、電気料金が大幅に値上げとなったと思うのです。

それで、令和3年度と令和4年度の平均単価を示してくれませんか。

○（建設）維持課長

電気料金は主に基本料金と燃料費調整額などで構成されているものですが、基本料金については、令和3年度と令和4年度は同額でありました。しかし、燃料調整費額が大幅に上昇したところであります。

そのため、令和3年度の平均単価については、1キロワット当たり21.2円でありましたが、令和4年度の平均単価については1キロワット当たり26.4円となったものであります。

○中村（誠吾）委員

このような値上げが行われると想定して、令和4年第4回定例会では、先ほど言いましたが、電気料金高騰による光熱水費の補正を行っておりますけれども、ロードヒーティングについても、電気使用量、そして電気料金を令和3年度と4年度と比較してお知らせください。

○（建設）維持課長

令和3年度の電気使用量は1,463万726キロワットで、電気料金は3億1,039万161円となっております。令和4年度の電気使用量は1,594万6,846キロワットで、電気料金は4億2,048万1,401円となっておりますことから、一昨年度と比べますと、電気使用量で131万6,120キロワットの上昇、電力料金は1億1,009万1,240円の上昇となっております。

○中村（誠吾）委員

今の報告を聞くと、もちろん市民の皆さんのお話、御意見、要望を聞きながらですけれども、ロードヒーティングのこれからの在り方というのを本気に、真剣になってやっていかなければならないと、改めて、市民の皆さんの負託を受けて今このような質問をさせていただける場にいる私としても、今の金額や量も含めて、地球のことも、環境も含めて、本当に真剣に議論していかなければならないと理解します。

次に、市民の声についてです。

実は少し不思議なのです。令和4年度は令和3年度と同様に厳しい気象状況だったと感じているのですけれども、先ほど私から申し上げましたけれども、1点だけ確認したいことがあるのです。資料の気象状況のところを見ると、令和4年度は、除雪依頼及び排雪依頼の件数は双方とも3年度の約半分になっていると見えるのです、理解するのだけれども、この排雪依頼については、累積積雪深です。令和3年度と比べると2メートルほど減少したこともあって市民の声が減少したとそれは理解できるのだけれども、一方で、累積の降雪量を見ると、令和4年度は令和3年度に比べると13センチメートル、若干ですが増加しているのですけれども、なぜ除雪依頼の件数が約半分になったと理解していますか。

○（建設）維持課長

市民の声の中で除雪依頼の件数が減少した要因といたしましては、先ほど報告事項の中でも御説明させていただきましたが、令和4年度については1月に40センチメートル以上のまとまった降雪が2回記録されておりますけれども、シーズンを通して累積積雪深が減少していることや適切な除排雪作業により一定程度の道路幅員が確保できたことで、市民生活への影響を必要最小限にとどめることができたことが減少要因の一つではと考えております。

○中村（誠吾）委員

その数字に関して違和感があったというか私もびっくりして。そうするとやはり、先ほども言ったのだけれども、どうしてもまたここに戻る。ロードヒーティングの部分停止の議論をしましたよね。

そこで何うのだけれども、令和3年度に試行した約240平方メートルを部分停止します。そして令和4年度も継続されて、令和4年度に新たに約191平方メートルの部分停止はきちんと理事者の皆さんは答えたのだけれども、安全が保たれる範囲内において、そして部分停止箇所の追加を検討されたと認識しているのだけれども、先ほど言った、これを全部絡めたら、砂の散布等による路面管理の状況などパトロールを実施して確認していると思うのだけれども、令和4年度のシーズン中はどのような状況であったのか、お知らせください。

○（建設）維持課長

部分停止を原因とした事故等はないものと認識しており、パトロールにおいても交通障害等の発生は確認できなかったものであります。

なお、凍結防止剤の散布依頼は1件ございましたけれども、砂散布等により適切な路面管理を実施できたものと考えております。

○中村（誠吾）委員

適切に管理されていきました。一部停止して心配される方もいたけれども、タイヤの性能の向上とか車の性能の向上もあるけれども、私はまず一定評価したいと思います。

それで、この令和4年度のシーズン中に、警察や市民から事故が発生して危険であるからロードヒーティングの

部分停止箇所の再稼働を具体的に要望された箇所はありましたか。

○（建設）維持課長

令和4年度のシーズン中に事故等の発生により、ロードヒーティングの部分停止箇所の再稼働を要望された箇所はございませんでした。

○中村（誠吾）委員

事実ですね、しっかりと受け止めます。

◎道路維持補修について

次に、これも春になってから、自分で車で走っていてすごく感じていることで、道路維持補修のことなのです。何かというと、令和5年3月に入り、降雪が少なかったことで、私には舗装路面の穴が目立ったのです。

それで、この要因は舗装の老朽化が原因なのですか。

○（建設）維持課長

道路の舗装は、経年劣化により生じたひび割れや、舗装の継ぎ目などから浸透した水と車両の走行による交通荷重が作用し、舗装の劣化、損傷が拡大することで、ポットホールと呼ばれる舗装の表面の一部に穴が発生します。

今年は3月に入り、日中は雪が解け夜には凍結する状態が続き、舗装の切れ目に入った水が凍結し、膨張することによって舗装のひび割れを助長し、ポットホールと呼ばれる現象が多く発生したものと考えております。

○中村（誠吾）委員

原因、理屈は分かりました。先ほど言ったとおり、解けたのだけれども寒かったということだよ。

それで、この対応は随時業者の方に依頼しているのですか。

○（建設）維持課長

舗装の補修対応については、本市の舗装補修業務の受託業者が地域総合除雪等業務も携わっていたことから、除排雪業務の合間を縫って3月上旬から補修対応を行ったところであります。

また、舗装の穴が大きい場合などで、事故等の発生が懸念され緊急性が高いと判断された場合については、職員自らが常温合材を使用し、応急対応を行ったところであります。

○中村（誠吾）委員

建設部の皆さんへの質問はこれで終わるのですが、冬の路面管理を行いながら夏の路面管理も行われなければならない。これは夏冬一貫でやっていくのだということで、そういう中で今言った気象状況であったと考えるのですが、路面清掃についても早期に実施するよう要望が多く寄せられていることと思うのです、春はやはりそういう部分は不快ですから。

この対応は、随時業者に依頼してきたのですか。

○（建設）維持課長

本年春は雪解けが早く進んだことから、民間事業者の路面清掃車等の機械を借り上げて路面清掃を行ったところであります。

○中村（誠吾）委員

今、私は事業者の方の話をしました。冬の長い小樽市、この中で市民生活を守るために除雪対策本部を立ち上げて長年の歴史でやってきました。ですから、除雪対策本部がもっと効率化されて強化される。それは私もそうあるべきだと思っていますが、先ほど来質問もあつただけけれども、民間の事業者は、やはり人口が減っていったり、工事が減っていく中で大変経営は苦しいのです。そして、夏の事業も頼むわけです。ただ、冬とは違ってなかなかその量になりませんよね。

でも、民間の皆さんの努力で市民生活も守られていますので、この市役所の対応も含めて、偉そうだから民間の事業者の育成ということは言いません。ただ、民間の皆さんの在り方も含めて、しっかりと今後、支援できる体制、

一貫体制の中で行ってほしいと思いますので、よろしくお願いします。

◎配水池ポンプ室について

それでは、水道局の皆さんに少し質問をさせていただきたいのですが、今回の選挙期間中という私たちのことなのだけでも、どうしても小樽市内を車でもう隔々走るのです。そして、はっきり言いまして、いろいろなものが見えてくるのです。ここにこんなものがあるのかとか、こんな工事しているのか。そして、市民の方からも水道事業について尋ねられる場面が結構あったのです。

札幌市で水道管の破裂事故が発生したのです。結構、大々的に報道されてしまったのだけれども、この水道施設の老朽化に対する報道も多く見受けられたのだけれども。インフラの根本ですから、水道事業に対して市民の関心が高いのは、止まったら困るのだから当然なのです。

そこで現在、先ほど言ったとおり、私は旧入船小学校の近くを車で走ったときに大きな工事をしていると思ったのです。聞いたら、旧入船小学校跡地を利用した配水池の更新工事を実施しているということを理解したのですが、そもそもすごく基本的なことを聞いて申し訳ない、水道施設の中で配水池は理解しました。これはポンプ所と言うのだと。

これはどのような役割を担っている施設なのか、改めてお聞かせください。

○（水道）水道事業課長

配水池につきましては、浄水場で造った水を家庭や工場等の使用者へ届ける際、一時的に貯水しておく施設でございます。日中や夜間など使用量の増減に対し水量を調整する役割も担っております。

また、ポンプ所については、高低差により送水できない箇所のある地区において加圧し、より高いエリアへ給水するための施設であります。

なお、小樽市におきましては、現在配水池が35か所、ポンプ所は12か所稼働しております。

○中村（誠吾）委員

配水池、ポンプ所の配置についてなのですが、どうしても聞かなければならないのは、小樽市は古いまちです。そして、まちの推移があります、残念ながら人口が減っていったとか。そのような中で、さきに上下水道ビジョンがつくられて議会で報告されて、そして確認されたわけですが、上下水道ビジョンの Spann も10年ぐらいかかります。

そういうことを考えると、昔のことを聞いているわけではないけれども、今この配水池をやっているでしょう、だから、どのような経過でここを動き始めているのか、お聞かせください。

○（水道）水道事業課長

小樽市の水道は計6回の拡張事業を実施してきております。創設時は、市内の海側の平たん地を中心に給水を行っていましたが、居住地域が山側の標高の高い地域に広がったことにより、より高い位置に配水池を設け対応してきております。

しかし、場所によっては配水池自体に水を送るのが困難となったため、適時ポンプ所を設置し給水を行っているものでございます。

○中村（誠吾）委員

そうだね、下だったらこんな苦労はなかったのだよね。

◎水道施設の更新計画について

それで、続いてダウンサイジングっていういろいろな言葉でこの所管ではないけれども、出た言葉があるのだけれども、管路、上下水道について伺いたいだけでも、小樽市の水道は大変歴史のある施設が数多く現在も存在しているのです。

それで、管路についても、敷設からの年数の経過した管がまだ数多く存在していると思うのです。そうすると、

このような管路の更新工事を実施するために当たり更新箇所を決定しますよね、どこもかしこもこれを掘ってしまえということにはならないから。その更新箇所を決定する基準は何でしょうか。年数はもちろん分かるのだけれども。だから、更新工事を実施する際の方針等もあればお聞かせください。

○（水道）水道事業課長

管路の更新工事の実施箇所の選定につきましては、単に経過年数だけではなく、過去の破裂事故等の履歴や監視等を考慮し、実施箇所の選定を行っております。

また、工事を実施する際の方針等でございますが、管路の更新に当たっては、設計時にダウンサイジングの検討を義務づけておりまして、単に同じ口径での敷設替えではなく、管路の使用状況等を勘案し、可能であればサイズダウンでの更新工事を実施することといたしております。

なお、更新工事の実施に合わせ、対象箇所につきましては耐震化工事も併せて実施してきております。

○中村（誠吾）委員

やはりそうなのですね、今言ったとおりの方針としてもダウンサイジングという考えが出てきて、同じ管の口径を入れればいいという話ではないということも含めて、そこまで検討してくれているのですよね。

それで、次の質問だけれども、今説明のあった配水池、ポンプ所、そして管路等の施設の更新に関わる基本的な方針は、何に基づいていましたか。

○（水道）水道事業課長

基本的には令和元年12月に水道局で策定いたしました、第二次小樽市上下水道ビジョンの方針に基づく水道施設更新計画に沿って工事を実施してきております。

○中村（誠吾）委員

それで、今お話しになった更新計画の策定や工事の設計などについては、水道局の職員が全部行っているのでしょうか、それとも設計会社など外に委託しているということですか。

○（水道）水道事業課長

管路の更新計画も含めました水道施設の更新計画の策定は基本的には職員が行っておりますが、発注工事における詳細な設計が必要なものにつきましては、設計会社等に委託業務を発注し、対応してきております。

○中村（誠吾）委員

私は、本会議でも言ったのだけれども、残念ながら市職員の、特に技術部門の方たちの採用がなかなか難しいという状況の中で、ですからあえて聞かせていただいたのです。委託がいい悪いなどと言っていませんから。

ただ、これは技術職ですからシステムを線引きする職員の方がいてくれないとなかなか難しいということで聞きました。

◎更新に係る全体の予算について

これで最後になるのですけれども、どうしても聞かなければならない。令和5年度の小樽市における水道施設の更新工事の予算と今後の見通しについて、当面の見通しについてお聞かせください。

○（水道）水道事業課長

まず令和5年度の建設事業費でございますが、対象にある事業といたしまして3事業ございます。

一つ目は、老朽化した配水管の更新を目的とした配水管整備事業費といたしまして約3億3,000万円。二つ目は、配水池等の更新工事を実施することを目的としました改良事業費とし約8億3,200万円。三つ目は、老朽化した導・送水管の更新を目的とした導・送水管整備工事費とし約3億9,400万円を計上しております、3事業計15億5,700万円が令和5年度の建設事業費となっております。

次に、今後の見通しでございますが、3事業を合わせた事業費は今後も年間10億円から15億円程度で推移していくものと考えております。

○中村（誠吾）委員

先ほど建設部の皆さんにもお話ししたのですが、今の社会情勢の中で、工事費、資材費の高騰ですとかいろいろな面があって、質問の中で見通しはどうなっていますと簡単に言うのも申し訳ないのだけれども、でも基準がなければならない。でもその中で、今、社会情勢で非常に高騰している中で難しいですけれども、予算のことでありますので、しっかりと守っていただきながら、水道局の皆さんも対応していただきたいと思います。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時16分

再開 午後2時40分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

公明党に移します。

○秋元委員

◎マンション管理適正化法について

それでは最初に、マンション管理適正化法に関連して質問したいと思います。

全国の築40年を超えるマンションは、この15年間で4万戸から115万戸に急増している状況で、国土交通省の資料では、築40年を超えるマンションの約48%で世帯主が70歳以上になっているとのことであります。国としては、2001年8月1日にマンション管理適正化法が施行され、その後改正法も成立し現在に至っていると思います。マンション管理適正化法はマンション管理の適正化の推進を図るとともに、マンションにおける良好な居住環境の確保を図り、もって国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする法律であります。

そこで、マンションの適正管理に向けて国において新たな動きがありましたので、改めて質問させていただきたいと思います。

まず、ここで言うマンション管理の適正化とはどういうものなのか、説明してもらえますか。

○（建設）建築指導課長

マンション管理の適正化とはどういうことかということですが、マンションの老朽化を抑制し、マンションにおける快適な居住空間を創出し、良質な住宅ストックとして維持管理を目指せるような、そのようなマンション管理にしていくと、これがマンション管理の適正化であります。

○秋元委員

そこで市内マンションの建築年数ごとの内訳と戸数、また、居住戸数はどうなっているのか、分かる範囲で構いませんので説明してもらえますか。

○（建設）建築指導課長

市内の分譲マンションについて、少し古いのですが、最新のものとしては令和3年6月時点のものです。あと、居住戸数は調べることはできませんでした。

棟数と戸数です。築40年以上が1棟で48戸、築30年以上39年以内が43棟、1644戸、築20年以上から29年以内39棟1,749戸、築20年未満が17棟1,015戸です。

○秋元委員

それで、小樽市住宅マスタープランでは、いわゆる住マスと言われていますけれども、住マスでは、マンションの適正な維持管理についての項目も記載されておりますけれども、ここで示されている主な施策と事業内容について説明してください。

○（建設）建築指導課長

記載されている内容でございますけれども、マンション相談の受付、対応。それから、関係団体との勉強会の開催、マンション管理士の活用ということになっております。

○秋元委員

それは事業内容ですよ。施策の内容というのも聞いたのですけれども、施策としては私が答えますけれども、マンション維持管理に対する市民への情報提供ということですよ。もう一つは、関係団体との協力連携、人材育成というふうになっているかと思えます。

そこで、事業を実施されて、その効果についてはどのように分析していますでしょうか。

○（建設）建築指導課長

事業での効果についてですけれども、実際に効果が出ているか否か把握できていないというのが現状であります。

○秋元委員

把握できていないというのは、事業をして、その後何か確認するとか、例えばマンションの相談の受付などもして、こういうふうになりましたとか、関係団体との勉強会で開催した結果このようになりましたみたいなのも現状では押さえられていないということでしょうか。

○（建設）建築指導課長

そのとおりであります。

○秋元委員

そうなのですね。

私はこの後に小樽市内の現在あるマンションの適正管理について、その法律が制定する以前と比べて、小樽市が様々な事業を実施して、適正管理が進んでいますかどうですかということを知りたかったのですけれども、今のお話ですと、その適正管理については以前より進んでいるかどうかということも確認できていない、確認できないということでしょうか。

○（建設）建築指導課長

私ども関係団体と話す機会があるのですけれども、その中では以前より適正な管理が進んでいるかという話は聞いておりませんし、私どももそれがそのようになっているとは感じておりません。

○秋元委員

その部分が非常に重要な部分だと思いますので、ぜひ確認していただきたいというふうに思うのですけれども。先ほど言った住マスの中で記載されていたマンションの適正な維持管理の項目の、例えばマンションの適正な維持管理の相談件数と内容について、この部分については押さえていますか。

○（建設）建築指導課長

ここ3年間についてですけれども、マンションの維持管理についての相談は1件もございません。

○秋元委員

ということは、もちろん内容もないということなのですから、相談件数がないということに対して、市として何かその理由みたいなものというのがありますでしょうか。

○（建設）建築指導課長

今この場で聞かれて答えられるとしたならば、札幌市とかは結構古くからマンションがあって、その維持管理で

課題が出ている、問題が出ているというのがありますけれども、それに比べて小樽市はそれほど築年、先ほど40年以上が1棟という話をしましたけれども、古いマンションは問題が多く出るほど多くはないのではないかと考えております。

○秋元委員

今回このマンション管理適正化法の質問をするに至った理由の一つとして、相談いただいた件がありまして調べていただけて、今日質問させていただいたのですけれども。その方の住まわれているマンションというのは40年未満のマンションなのですから、何を心配されていたかという、やはり国が示している高齢化、私に相談した方が高齢化になってきている、今後そのマンションの維持管理をどうしていくかということの相談でありました。調べる中で今回のこの法律があったものですから、市も様々な事業をやられているということで、どうなのかということで質問させてもらったのです。

やはり、先ほど小樽市内で建築されているマンションの築年数、また、戸数もお知らせいただいたのですけれども、今後、間違いなく40年以上のマンションが増えていくのは間違いありませんし、また、そこに住まわれている方も約1,700戸近くになるのかなというふうに思えば、居住数は分からないのですけれども、心配されている方々の中にはいらっしゃるのかというふうに感じると。

やはり市が行っているこの事業の法の趣旨も含めて、もう少し周知していただければと、マンションの管理組合も含めて周知していただきたいというのが一つあるのですけれども、この点についてはどうでしょうか。

○（建設）建築指導課長

委員のおっしゃるとおり、マンション管理適正化法の趣旨もありますので、それにのっとり、小樽市内のマンションが適正に管理されるように、市も進めていきたいという考えでございます。

○秋元委員

それで、先ほどの住マスの話に戻るのでございますけれども、市が行っている事業の中で、マンション管理士の人材育成という項目がありました。それで、マンション管理士という資格試験があるのです。資格を取らなければいけないのですけれども、この人材育成について市が関わっていく中で、その試験を受けるこの費用というのは実費なのでしょうか、それとも市が補助しているような状況があるのか。

また、育成を行って、これまでマンション管理士という方が何人存在しているのか、この点についてはどうでしょうか。

○（建設）建築指導課長

まず、マンション管理士の受験費用を市が提供していることはございません。

それから、マンション管理士についてでございますけれども、市の職員、少なくとも建設部の職員には、この資格を取った者はおられません。小樽市の民間の方で、マンション管理士についてでございますけれども、管理士会に登録している方は1名で、管理士会に登録していない方は多くいると聞いておりますけれども、実際その方が資格まで取ってやっているかどうかは調べ切れておりません。

○秋元委員

今後、このマンション管理士の人材育成という部分で、市としてどういうふうに関わっていく考え方というのはあるのですか。

○（建設）建築指導課長

マンション管理士という方なのでマンションについての管理の仕方は詳しい方でございますので、今もやっているのですけれども、年に1回勉強会をやっております、それは各マンションの管理組合が集まって、建築指導課長も出席しているのですけれども、そこでマンション管理士の講師をやっていただく。そういうことで活用は今もしておりますし、今後も何かいい方法がないか考えていきます。

○秋元委員

活用というテーマでは、活用はそうなのですけれども、そうではなくて、そのマンション管理士という方を人材育成していくということですので、今後その部分に関してどういうふうに関わっていくかということなのです。

○（建設）山岸次長

先ほどから少し建築指導課長から説明しておりますけれども、今現在にとっては、小樽市内で管理の問題になったのが平成の頭ぐらいになって、その頃に修繕積立金とかというものの、あと管理組合がきちんとできたりというところに、結構多く小樽市内にマンションが建ってきた時期であります。

そういう意味では、現在、修繕積立とか、そういう部分については、小樽市内でそんなに問題になっていないという状況があって、年1回の勉強会をしている中でも、相談とかはそんなに出てきていないという状況が確かにございます。ただ、その一方で、先ほど委員がおっしゃられたように入居者の高齢化、今後、空洞化などが出てきて、管理がこの先なかなか不透明な部分が出てくる。建て替え問題とか修繕問題とかが大きく出てくる可能性があります。

それで、管理士につきましては、直接、市から費用負担とかということをして管理士を育成していくというのは今のところ考えておりませんが、建築士会ですとか、事務所協会ですとか、建築専門の方々がいらっしゃいますので、そういう方々が管理士を取って、何とか将来に向けて市内のマンションを指導していけるようなことができないかというのを、関係団体ともう一度協議してみたいというふうには考えております。

○秋元委員

それでは、国ではマンション管理に関する現状と課題というのを提示していただきまして、一つが高齢化です、先ほどお話しさせていただきました。また非居住化、また管理組合の担い手不足というのが挙げられておりますけれども、最初にも話したとおり、築40年を超えるマンションの約48%で、今お話しいただいたように、世帯主が高齢化しているという状況になっております。

そこで、今言ったそれぞれの課題、3点お話しさせていただきましたけれども、本市の状況については、高齢化、非居住化、管理組合の担い手不足というこの三つの部分では、現状どのような状況になっておりますでしょうか。

○（建設）建築指導課長

先ほども言いました年に1回の勉強会についてでも、今、委員からおっしゃられた国と同じ課題、高齢化、空き室が多い、それから、これは高齢化によるものが原因でもあります管理組合の担い手不足とか、そういうものも同じように課題があると、そのように聞いております。

○秋元委員

そこで、国土交通省のマンション管理適正化推進計画の作成動向、全国の自治体を調査した結果なのですけれども、これは各市レベルの推進計画作成動向が発表されておりますけれども、その中で小樽市は、作成の意向なしと。

マンション管理適正化推進計画をつくる意向はないということなのですけれども、まず、なぜその計画を作成しないのか、必要がないという認識なのか、その辺はどのように考えていますか。

○（建設）建築指導課長

今話に出していただきました国の調査、北海道を通じてなのですけれども、私もこれを記憶しております。このときの回答の選択が、策定済みが一つ、それからもう一つ目が令和6年度以降に策定予定と、もう一つが策定意向なしとこの三つだったのです。この三つから選択する中で、策定意向なしということで、このときの調査では回答させていただきました。

ただし、策定意向なしということで、完全にもう小樽市ではやらないと言い切っているわけではなくて、この調査では、このように回答させていただいたということです。

○秋元委員

ほかの自治体の状況を見ると、マンションの適正管理が進むように、全国的にやはり先ほど言った課題がどんどん進んでいる状況ですので、マンションの適正管理が進むように認定制度を創設したり、またマンション管理適正化を進める指針計画を策定する動きが出てきております。今後もこの動きは広がるだろうというふうに考えています。

推進計画策定の背景には、今年度、国がマンション長寿命化促進税制という新しい税制を創設したことが大きいのではないかと考えておりますけれども、まずこの税制について説明していただけますか。

○（建設）建築指導課長

今紹介のありましたマンション長寿命化促進税制についてですけれども、内容について説明させていただきます。

管理計画の認定を受けたマンションで長寿命化工事が実施された場合に、その翌年度に課せられる建物部分の固定資産税額が減額されるというものです。

この管理計画の認定については、その市町村、ここで言えば小樽市なのですけれども、小樽市がマンション管理適正化推進計画を策定していなければならない、そうでなければ認定にはならないということであります。

減額割合につきましては、6分の1から2分の1の範囲内で市条例の条例で定めることとなっております、小樽市の場合は参酌基準の3分の1であります。

あと条件がありまして、対象マンションですけれども、築20年以上が経過している10戸以上のマンションであること、長寿命化工事を過去に1回以上適切に実施していること、長寿命化工事の実施に必要な積立金を確保していることであります。

○秋元委員

長寿命化促進税制は、マンションの適正管理を進める上で有効な施策だというふうに思いますけれども、ただ、先ほども説明していただきましたけれども、この税制が適用されるには、適正化推進計画を策定しているということが条件になっているのです。また、自治体から基準を満たしている認定が必要になるということなのです。しかし、現状では小樽市内のマンション所有者には適用にならないということなのです。

市もマンションの適正管理を進める上で、マンション管理適正計画を早期に策定する必要があるというふうに思うのですけれども、先ほどは作成しないということではないというお話でしたけれども、では、この必要性に鑑みて、ぜひ早急にこのマンションの管理適正化計画をつくるべきだというふうに思っております。

これを答弁いただきたいのと、現状、全国でもまだ64%の自治体しかこの計画をつくっていないということです。ただ、先ほども言った、この税制が変わりましたので、この計画策定が進むのではないかなというふうに思っておりますけれども、何よりここに住んでいる方々の固定資産税が2分の1から6分の1の範囲で減額されるということですので、ぜひこの計画を小樽市として策定していただきたいというふうに思いますけれども、これについていかがでしょうか。

○（建設）建築指導課長

小樽市で推進計画をぜひつくるべきではないかという質問でしたけれども、確かに勉強会で、少なくとも昨年度まではそういう話は出てこなかったもので、今つくるという考えはなかったのですけれども、このように税制の優遇措置も設けられたことですので、建築指導課としてもこの推進計画について調査研究を進めていきたいと思っております。

今年度については、もう調査研究しているのですけれども、道内他都市の策定状況を注視するのと同時に、今、道内では札幌市と旭川市と函館市がもう策定していますので、その計画そのものをじっくり研究してまいりたいと思っております。

○秋元委員

とはいっても対象になる工事については、今年4月から、たしか2025年4月までの間の工事についても対象にな

ということなのですけれども、あまり時間に余裕がないのです。確かに他都市の状況を調べていただくのはいいのですけれども、小樽市の将来的な状況を考えると非常に時間がないのかというふうに思いますので、ぜひ前向きに進めていただきたいというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

◎重要眺望地点について

次に、重要眺望地点について伺いたいというふうに思います。

まず、重要眺望地点というのはどういうものなのか。

また、現在、市内には何か所あるのかについて説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

まず、重要眺望地点とはどういうものなのかということでございますが、特に小樽を代表する眺望の場所として、広く市民に親しまれている公園、山頂等の中から、小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例に基づき、市が指定をした良好な眺望地点のことでございます。

箇所数につきましては、具体的な場所として手宮公園、旭展望台、天狗山、水天宮、平磯公園、毛無山展望所となりまして、6か所を重要眺望地点として指定をしております。

○秋元委員

現在6か所あるということでしたけれども、指定されるまでの手続というのはどのようになっていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

指定につきましては、平成4年に制定いたしました、小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例に基づいて行っておりますが、景観審議会の議論を踏まえまして、市で平成8年に6か所一括で重要眺望地点を指定しております。

○秋元委員

そうなのです、結構最近なのです。

それで、この重要眺望地点というのはどのように市民の方々に周知されているのか。

また、これの活用については何か情報みたいなものがあるのかについてはどうですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

まず、市民への周知ということでございますが、重要眺望地点におきましては、重要眺望地点であることを記載した説明板を設置しておりまして、市民ですとか観光客の方々に周知しているという状況でございます。

また、活用ということでございますが、たくさんの方が来られているという状況は把握してございますが、市民の方が何かに利用されているですとか、活用されているというところの実態につきましては把握してございません。

○秋元委員

銘板というお話がありました。この重要眺望地点という部分で、この管理については、いつ、どのように行っていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

管理ということでございますけれども、まず重要眺望地点にある説明板につきましては、所管しているのが建設部と産業港湾部になりますが、それぞれ維持管理を行っているというところでございますが、景観担当で年に1回程度、状況を確認している状況でございます。

○秋元委員

それぞれ二つの部署で管理しているということなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

所管としては二つございますけれども、あくまで重要眺望地点を指定しているのは新幹線・まちづくり推進室でございますので、我々で歴史的建造物の看板ですとか、そういうところも含めまして、市内を回ったときに確認し

てございます。

○秋元委員

今のお話だと、銘板の管理の部分しかお話は聞けなかったのですけれども、管理というのはこの銘板の管理ということで、そのほかに及ぶ管理はない、銘板のみなのだとそういうことでよかったですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

我々景観まちづくり担当としましては、銘板が所管ということでございますけれども、大きい部分では景観ということで所管しております。ただ、重要眺望地点の説明板の周辺ということになりますと、公園、道路、民地ですか多岐にわたるといことがございます。また、それぞれの場所において、それぞれの管理者が管理しているという状況がございますので、なかなか我々が管理するという状況が難しいというところではございますけれども、連携したり、民間の方にもお願いするなり、そういうところで協力は仰いでいきたいというふうには考えてございます。

○秋元委員

次の質問を答えていただいたのですけれども、なぜ今回この質問をしているかといいますと、最近非常にコロナ禍も少しずつ落ち着いてきて、クルーズ船も多く入港してくるようになってきました。私も多くの重要眺望地点を見させていただきましても、ほとんど行かせていただきました。ただ、周辺の草木が眺望を非常に遮っている状況がありまして、非常にもったいないなというのを感じたのです。

ただ、今お話しいただいたとおり、重要眺望地点という部分でいえば、確かにその銘板ということの管理になるかと思えますけれども、その周辺の草ですとか、今お話しいただいた、例えば平磯公園だと道路の下のドンガイの木とかが非常に伸びていて、せっかく平磯公園の重要眺望地点から小樽港を見て、クルーズ船が来ているのにドンガイが非常に遮っている状況でもったいないというのがあったのです。ただ、今おっしゃられたように、一つの課だけでこれ対応できないというのは十分に分かりますので、その辺の連携を今後しっかりやっていく必要があるのではないかとこのように思うのです。

皆さんもやられているかと思えますけれども、私もSNSとかで様々小樽市内の景色とかも写真に撮って発信するところがあるのですけれども、せっかくこういう小樽市のよさを発信できる場所ですのでこの管理も、確かに予算の関係上、またマンパワーの関係上大変だというふうには思えますけれども、ぜひ観光ですとか、あと建設部の中でのこの議論、また連携も含めて、これからまたどんどん観光客が増えてきますし、クルーズ船も多く入港されてきますので、この辺の連携、そして管理についてしっかり行っていただきたいというのがありましたので伺ってみましたけれども、この点についてはいかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

まずは現状把握ということが必要かと思っておりますけれども、必要に応じて、やはりいろいろな方が関わるかと思えますので、その中で庁内ないし外部の方、関係者の方というところでやはり連携を図らないといい景観というのが維持できないのかと思っておりますので、その辺はまずは協力なりをお願いしていきたいと考えております。

○秋元委員

◎令和4年度の除排雪状況及び令和5年度の除排雪計画策定に係る検討事項について

それでは報告を聞いてなのですけれども、まず除雪です。

決算見込みを見ますと、貸出ダンプの部分なのですけれども、当初予算で7,200万円に比べて決算見込みが6,900万円だったということなのですけれども、約300万円の減です。累積積雪深でいっても令和3年度や標準値に比べても少ない状況だという説明を先ほどいただきました。

そこで確認したいのですけれども、令和3年度と比べて貸出ダンプの利用団体数ですとか利用回数というのはどのようになっていますか。

○（建設）維持課長

貸出ダンプの利用団体数と利用回数ということですが、まず令和3年度からいきますと、利用団体数は延べで299団体ございました。利用回数については375回です。

また、令和4年度の利用単体数は延べ284団体、利用回数は347回でございました。

○秋元委員

雪の降り方ですとか積雪などにもよると思いますけれども、実は今年の初めに除排雪の相談を受けたときに貸出ダンプ制度のお話も紹介させていただいたのです。その団体の方がまだ知られていないという状況があって、少し失礼な話なのですが、まだ知らない方もいらっしゃるのだというのが率直な感想だったのですが、すぐこの制度を紹介しました。ただ、今年度はもう既に利用できませんから、来年度以降にこの申込みをしますというお話だったのですが、しっかりこの周知も含めてお願いしたいというふうに思っております。

次に行きますけれども、除雪対策本部の設置時期の見直しというのが先ほど説明がありましたけれども、これについてはどういうことなのですか。

○（建設）維持課長

除雪対策本部の設置については、小樽市除雪対策本部規程というものがございまして、この規程の第2条において設置期間を定めているものであります。従前はこの規定の中で、対策本部を設置する期間は、毎年12月1日から翌年3月31日までとする。ただし、市長が必要があると認めるときは、その期間を変更することができること定められておりました。

しかしながら、11月初旬には降雪があることもありましたので、その部分については、この規程のただし書の運用の中で除雪対策本部を設置しておりましたけれども、引き続き早期の降雪や多様化する市民ニーズに対して迅速かつ適切に対応できるように、対策本部を設置する期間を毎年11月1日からと、昨年10月にこの同規程の一部を改正したところでございます。

○秋元委員

そうなのですね、私もそのほうがいいと思います。

以前はこの対策本部ができる前に降雪したりということもありましたので、やはり今、迫市長になって11月1日から開設ということになったのは、非常に業者の方々も早めに対策できるということで喜んでおりましたので、規程を見直したということについては分かりました。

次に、地域内雪押場確保に係る制度設計の確立は年度内運用となっておりますけれども、この点についてはどうですか。

○（建設）維持課長

地域内雪押場に係る設計、制度の確立、年度内の運用についてですが、令和4年度の地域総合除雪等業務等において使用しておりました地域内の雪押場というものは全部で513か所ございます。そのうち民有地については309か所ございました。これは市からお願いして借りている場所もございまして、従前から必要な作業場所を確保するというので、業者で確保されていた部分も含まれております。

年度内の運用ということですが、現在、地域総合除雪の中でありました雪押場の箇所現地調査等を行っているところでございまして、現時点で詳細の内容をお示しすることはできないのですが、委員の御質問のとおり、年度内の運用に向けてその辺を現在は整理しているところでございまして、例として固定資産税等の減免についても検討しているところでございます。

○秋元委員

そうなのです、私が聞きたかったのはまさしくそこで、以前から税優遇の制度を検討しますということも長く続いてきましたけれども、制度設計の確立となっていましたので、年度内運用となっていましたので、いよいよ固ま

ってその辺が実施されるのかというふうに思ったのですけれども、前向きにそれは実施できそうだということではないのでしょうか。

○（建設）維持課長

いろいろ今、現場の調査をした中で、雪押場の土地に関する課題とかも若干見えているところではございますけれども、基本的には、全部とは言いませんけれども、一部でも活用できるように、何とか年度内の運用に向けて、職員含めて一丸として努力しているところでございます。

○秋元委員

あまり詳しいことは言えないということなのですね。

この除雪の部分の最後に小型除雪機の購入がありました。これも以前から議論されてきたかと思えますけれども、私にも町内会の方から、ぜひこういう制度があるのであれば利用したいというお話がありましたけれども、まずはどういうふうに議論が進んでいるのか。

また、以前はあまり希望する団体がないというようなお話でありましたけれども、この辺についてどのような状況ですか。

○（建設）維持課長

小型除雪機械の購入等支援に向けた制度設計なのですけれども、現時点での制度案についてなのですけれども、町内会等が小型除雪機を購入した際、購入費用の一部を市が補助する購入補助制度と、市で小型除雪機械を購入し、町内会等へ無償で貸出しする無償貸出制度というものの支援について検討しているところでございますけれども、ただいま秋元委員からも御指摘がありまして、昨年度、各町内会167団体ほどに対してアンケートを行ったところ、購入したいという団体が5団体、補助金等により検討するが10団体、貸出しを希望する10団体という結果で、なかなか皆さんからたくさん声をいただくということが若干なかったというふうには受け止めているのですけれども、今後は、市民の皆様にとってよりよい制度、どうしたらいいかということについては、引き続き検討してまいります。

○秋元委員

終わりますけれども、市として基本的に、例えば小型除雪機の購入などの支援に向けた制度をつくるということをお考えですと、167団体ある中のどのぐらいの割合まで希望する団体が増えれば、この制度は実施できるような考え方というのはありますか。今お話しいただいたのだと、購入が5団体ですか、補助などを頂きたいというのが10団体、また貸出し希望をするというのが10団体、全部でも25団体です。

ただ、それが何団体ぐらいになったらこれを実施できるのか、そもそもこの50団体ぐらいの程度では実施できないという考えなのか、その辺については何か基本的な考え方というのはあるのですか。

○（建設）維持課長

昨年度のアンケートの中で、町内会等からも少し御意見をいただいている部分がございます、町内会で除雪作業をする人がいないですとか除雪機の保管場所がない、あと除雪機の燃料費や保険料の負担が大きいなど。また、市民から見た課題というのも出てきているものですから、今、委員から、どのぐらいの団体の希望が出たらやってみようかというお話でございますけれども、なかなかその辺の部分、市民側から出ている課題と、あと我々が制度を導入していくに当たっての課題という双方がなかなか今の時点でまだ見えていない部分がございますので、この場では、その目標の段階というのをお示しすることは少し難しいかと考えています。

○秋元委員

利用したいという方がいるのです。確かに今、課長が言われたとおりいろいろな、操作する方がいない、また保管する場所がない、そういう方もいるでしょうけれども、要するに、ぜひ使って住んでいる町内会の環境をよくしたいという方も中にはいるのです。これはどちらにそういう考え方を合わせていくかというのが非常に重要なこと

だと思うのです。このままいくと、多分この制度ができないままに終わってしまうのではないかというような心配がありますので、ぜひその辺も整理して、早急に私は制度を実施していただきたいという考えがありますので、そのことだけ言わせていただいて、終わります。

○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

みらいに移します。

○白濱委員

◎新幹線トンネル工事に係る工事車両について

まず、令和4年度第4回定例会の12月21日開催させていただきました当委員会での折の前田議員の質問の件なのでありますけれども、こちらの件につきましてお伺いさせていただきたいと思っております。どういう件かと申しますと、新幹線トンネル工事に関わる掘削土の搬出に関連した質問で、運搬車両についての件であります。

最初にお伺いいたします。市内それぞれの工区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御説明をお願いいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

ただいま御質問ございました北海道新幹線工事トンネル工事におけるそれぞれの工区の掘削土の搬出量についてでございますけれども、直近の値として、概数ではございますけれども、まず後志トンネル塩谷工区が約30万立方メートル、後志トンネル天神工区が約17万立方メートル、朝里トンネルが約29万立方メートル、札幌トンネル石倉工区が約10万立方メートル、札幌トンネル銭函工区が約7万立方メートルの、合計で約93万立方メートルと鉄道・運輸機構から聞いているところでございます。

○白濱委員

これらのトンネル工事に伴う工区ごとの1日の搬出量に伴います車両の延べ台数をお知らせください。これは順調に工事が進んでいるときの状況で結構でございます。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

トンネル工事に伴う車両の延べ台数という御質問でございますけれども、延べ台数ではないのですけれども、各工区を平均いたしますと、1日平均で約30台のダンプを使用しているというふうに機構から聞いているところでございます。

○白濱委員

ただいま工区ごとに約30台のダンプを使用しているとのことでありました。

1工区当たりですので、その工区を掛けることによりましてダンプの総数が分かるわけでありまして、この掘削土の搬出につきまして、市内企業は何社参入して、その車両台数は合計何台なのかをお聞かせいただけますでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

市内業者の数とそのダンプの台数という御質問でございますけれども、直近の値として、市内業者といたしましては21社、ダンプの台数は42台というふうに聞いているところでございます。

○白濱委員

市内の車両だけでは間に合っていないと思っておりますので、同じ質問になりますけれども、市外の業者の台数は何社

で、何台なのでしょう、お知らせ願いたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

市外業者についての御質問でございますけれども、同じく直近の値といたしましては、業者数は50社、台数につきましては104台というふうに鉄道・運輸機構から聞いているところでございます。

○白濱委員

市内・市外それぞれの車両台数がよく分かりました。

有償で運搬する場合は、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ならないと思っておりますけれども、昨年12月21日の委員会におきましては、白ナンバーをつけたトラックについて鉄道・運輸機構に問合せ中ということでありましたので、この問合せに対しましての御返答はどのような内容だったのかをお伺いしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

令和4年の第4回定例会の建設常任委員会で御質問ございました自家用自動車の使用についての件でございますけれども、鉄道・運輸機構からは、自家用自動車の使用につきまして、直ちに全てが違法となるというふうには考えてはいないのですけれども、現在6工区のうち1工区の一部において運用が確認されたというふうには聞いているところでございます。機構からは、適切な運用がされるよう適宜、請負業者を指導していくというふうには聞いているところでございます。

○白濱委員

鉄道・運輸機構は事業主体として確認すべきことを国土交通省に確認されて、白ナンバー車両の法的整合性について御返事されたのだと認識いたしました。

国策における重要な新幹線開通工事であります。工事に携わっている関係者の方々にはいろいろな面で御苦労されることもあろうかと思っておりますけれども、これからもどうぞよろしくお願ひしたいと思います。

それと併せまして、地産地消、地元の工事業は地元の業者にということから、極力地元の業者を新幹線工事、あるいはいろいろな面で使っていただけますことを併せてお願ひ申し上げまして、次の質問に移らせていただきたいと思います。

◎令和4年度の除排雪状況及び令和5年度の除排雪計画策定に係る検討事項について

今日の報告事項の中から何点か質問をさせていただきたいと思っております。

中村誠吾委員、秋元委員からもそれぞれいろいろな質問がされておりましたので、私は除排雪の状況の中から市民の声というところにつきまして、こちらにつきましては令和3年との比較の中で、令和4年は除雪依頼と排雪依頼の件数が半分近くになっているわけですが、こちらの事由につきまして質問させていただきたいと思っております。

○（建設）維持課長

先ほど報告事項の中でも御説明させていただいたところでございますけれども、除雪依頼と排雪依頼の件数が約半分になっているというところの主な理由ということで理解しておりますけれども、降雪量は令和3年度より若干増えておりますけれども、累積積雪深が大幅に減少していることや、年明け早々からの排雪開始による適切な時期に作業を行うなど、バス路線や通学路を優先した予防保全的な除排雪を実施したことが主な要因だと考えているところでございます。

○白濱委員

市民の声も比例して少なくなっているということで、先ほど御説明もお聞きいたしました。

しかし、除雪後の苦情数はあまり変わらないわけでありまして、こちらの中で、除雪後の苦情の代表的なものを二、三件お聞かせ願えればと思っております。お願いします。

○（建設）維持課長

除雪作業では、我々は、かき分け除雪と呼んでおりますけれども、モーターグレーダーとかタイヤドーザと呼ばれる機械で道路上の雪を押しつけていくという作業になるのですけれども、この除雪作業によって、各家庭の家の前にどうしても雪がたまってしまって、基本的にはその処理というのは皆様をお願いしているところでございますけれども、この置き雪というものがやはり非常に市民の皆様から声が多く寄せられている状況でございます。

その置き雪に関する苦情というのが、除雪後の苦情のもう大体95%以上を占めているというのが現状でございます。今、委員から二、三件、主な内容をお知らせくださいということだったのですけれども、ほぼこの置き雪に関する苦情というものでございます。

○白濱委員

置き雪につきましてはかなり固い物もありますし、市民の皆さん方は苦慮されていると思いますので、これからはぜひ対応をよろしくお願ひしたいと思ひます。

続きまして、報告事項の中から、新小樽（仮称）駅利用促進戦略の策定につきまして、こちらの5番目に、新周辺駅の魅力づくりの中での取組の一つといたしまして、奥沢水源地周辺の観光資源の開発と活用についてと記載がありますけれども、こちらにつきまして、口頭にて詳細の御説明をお願いしたいと思ひます。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

新駅利用促進戦略の中の奥沢水源地周辺の観光資源開発の活用についてですけれども、この戦略の中に、さらにもう少し詳細な取組例としまして、風致公園の整備、その例として駐車場、遊歩道、ピクニック広場、親水空間など、それと歴史的資産と自然景観を活かした誘客促進ということで、イベント実施ということで記載しております。

こちらは、現時点ではこれ以上の詳細な想定というのはないのですけれども、こちら内容というのが、平成25年に策定しました奥沢水源地保存・活用基本構想というものがありまして、これに方針として示されているものプラスこの利用促進戦略策定の中で意見として出てきたものを可能性が考えられる取組として記載したものでございます。

○白濱委員

それともう一つ、こちらのパンフレットの内容にあります、森・水遊び等のイベントの実施について、具体的にどのようなイベントを想定していらっしゃるのか、また、どの種のイベントが可能なのかをお示しいただきたいと思ひます。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

このイベントの具体的なものにつきまして、今こちらの戦略に掲げております水道遺産の情報発信、ロケ誘致、ライトアップ、森・水遊び等のイベント実施といった以上の具体的な想定というのは現状ではないのですけれども、どの種のイベントが可能なのかということていきますと、奥沢水源地保存・活用基本構想に記載されております歴史的価値のある水道施設の活用、自然景観を楽しむ、水と親しむ、こういった基本方針に沿ったイベントというのが想定されるところでございます。

○白濱委員

ただいま水に親しむイベントということで、子供たちの水遊びに対するいろいろなイベントがあると思うのですが、例えばウォーターバトルだとか、小さい子供たちが簡単な水鉄砲で遊ぶイベントやペットボトルロケットなどいろいろなものを工夫しながら、ぜひイベントができる設備にしていきたいと思ひしております。

小樽市の自然環境を生かしたすばらしい施設として相当の期待感がありますので、小樽市民のニーズに応える、そして旅行者、観光客にとって、そして、先ほども申し上げましたように未来を担う子供たちにとっても有意義な風致公園としての整備に大変期待しておりますので、よろしくお願ひいたします。

◎緑の基本計画について

続きまして、第2次小樽市緑の基本計画等の中にもあったことなのですが、令和5年第1回定例会の本会議、3月10日に開催されました折に、第2次小樽市公園施設長寿命化計画についての御説明の中で、本計画の上位計画に示されているかもしれませんが、人口減少、少子高齢化及び人口の重心点の西側への移動など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、どのように考えているかを市民のサービスの一つである公園整備の持続性の観点から説明を追記してほしいという意見に対しまして、市の考え方といたしましては、本計画は既存公園施設の延命化を図るものであり、公園の増減に関わる基本的な考えについては、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の(3)において、都市公園の適正な配置と機能の集約について記載しておりますと理事者からの御説明がありました。

こちらの基本計画書の60ページから62ページに記載がありますが、その中で、都市再生特別措置法に基づく小樽市立地適正化計画とありますが、どのようなものなのでしょうか、御説明をお願いいたします。

○(建設)三浦主幹

小樽市立地適正化計画とはどのような計画なのかという御質問でございますけれども、平成26年の都市再生特別措置法等の一部改正に伴い創設された住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画でございます。具体的には、国土交通省が推進するコンパクト・プラス・ネットワークの考え方を踏まえまして、人口減少下においても持続可能で効率的なまちづくりを進めるため、市街化区域内に居住誘導区域と都市機能誘導区域を定めまして、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス施設等を長期間かけて緩やかに誘導しまして、人口密度を維持することにより、生活利便性の向上、地域経済の活性化、行政コストの削減などを図る計画となっております。

○白濱委員

それでは、今後、この都市再生特別措置法に基づきました立地適正化計画が策定されるとのことですけれども、計画が出来上がるのは予定としてはいつ頃になりますでしょうか。

○(建設)三浦主幹

現在のところ、令和6年3月の策定を目指しまして策定作業を進めているところでございます。

○白濱委員

こちらは今のお話と連動しているのですが、都市公園の整備の項目の中に、これは60ページの下です、「自然豊かな水辺環境を形成している奥沢水源地周辺は、その良好な自然景観や歴史的資産を生かした風致公園として整備を検討します」と記載があります。

これは先ほどの報告事項の中の新幹線の駅利用促進戦略の策定の中にもありました、新駅周辺の魅力づくりの中での取組の中にもありましたが、こちらにつきましては、奥沢水源地の件なのですが、こちらの計画と小樽市の立地適正化計画と連動して取り組まれていくのか、その辺りの見解をお示しいただきたいと思っております。

○(建設)建設事業室長

整備に当たりましてどのような計画と連動していかれるかとの御質問でございますけれども、奥沢水源地周辺の整備に当たりましては、先ほど申し上げました平成25年に作成いたしました奥沢水源地保存・活用基本構想の内容を取り入れまして、第2次小樽市緑の基本計画を作成しているところでございます。

都市公園法では、都市公園として整備に当たっては、緑の基本計画に即して行うよう努めることとなっているところでございますので、現段階では緑の基本計画に基づき整備を進めていきたいと考えているところでございます。

○白濱委員

そうしますと、新幹線の周辺の魅力づくりと取組の内容としては大体同じようになるわけですが、こちらにつきましては、ぜひ今後、同じ物事に対する取組なので連動して進めていただければと思うところがあります。

せっかくのすばらしい公園でありますので、特に要望が昨今多い、子供たちの水遊びや様々な遊具設備を完備し

たスペース、森を生かしたアドベンチャー設備等の設置の検討もしていただきたいと願っておりますけれども、この辺りの中身については現段階ではいかがでしょうか。もしくは御見解を示すことができるのであれば、願います。

○（建設）建設事業室長

遊具などの施設内容についての御質問でございますけれども、奥沢水源地周辺整備は、第2次小樽市緑の基本計画で、勝納川の上流部にある奥沢水源地周辺は、森林法による保安林及び北海道自然環境等保全条例による自然景観保護地区の指定が継続されておまして、次世代に継承できるよう保全に努めるとともに、風致公園として良好な自然景観や歴史的資産を生かした水辺環境の活用について検討していくと記載しているところでございます。

この歴史的遺産としては、小樽の水道発祥の地である奥沢水源地に残る創設水道施設が残っておりますので、この活用についても検討が必要であると考えているところでございます。

なお、風致公園でございますけれども、都市公園の一種で良好な水辺地、樹林地の自然環境が残されている土地や、歴史的に意義深い土地などを一体として取り込んだ公園ということになっておまして、公園内の施設は散策路、休憩所などを中心として、大規模な造成を必要とする施設は原則として設けないとされておりますので、現段階では具体的な整備内容の検討には至っていないというところでございます。

○白濱委員

これからの一つの要望ということでお聞き入れしていただきたいと思いますと思うところであります。

○委員長

みらい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。

○高野委員

◎令和4年度の除排雪状況及び令和5年度の除排雪計画策定に係る検討事項について

まず報告を聞いて順番に行っていきたいと思っております。ほかの委員の方もいろいろ質問されているので重複するところもあるかと思いますが、質問させていただきます。

まず除雪の部分の市民の声についてなのですが、除雪依頼が一番多い状況があります。市民の声の四つの項目なのですが、主な依頼内容についてお知らせください。

○（建設）維持課長

令和4年度の市民の声のそれぞれの項目の主な内容ということですが、まず除雪依頼については、降雪に伴う依頼、次がたがた路面、わだちの解消の依頼、あとは道路幅員確保の依頼といった内容が主なものであります。

次に、除雪後の苦情については、先ほど白濱委員からも御質問があったとおり、置き雪による苦情というものが主な内容でありました。

次に、排雪依頼については、雪山が高く道路幅員が狭いとか、交差点の見通しが利かない、ざくざくで車が走れないといった内容が主なものでございます。

最後になりますけれども、その他については、排雪後も雪が残っていると、何か例年と違うやり方をしているとか、路面が凍結しているので砂をまいてほしい、ロードヒーティングの効きが悪い、その他として国道、道道の除雪に関する苦情などといった内容のものでございました。

○高野委員

それでは、市民の声ですけれども、雪の降り方だったり、気温だったりで状況も変わってくるのかというふうに思うのですけれども、例えば過去5年前と比べて市民の声の内容が変化している状況があるのか、その辺はいかがでしょうか。

○（建設）維持課長

市民の声の内容の変化が5年前と比べてどうでしょうかという御質問でございますけれども、5年前といいますと平成29年度頃になるかと思えますけれども、単純に5年前の平成29年度と令和4年度の市民の声の総数に対する除雪依頼ですとか除雪後の苦情及び排雪依頼など、それぞれの件数が占める割合で比較いたしますと、除雪依頼で平成29年度から令和4年度を比較すると約4%増加しており、除雪後の苦情では約5%の増加、排雪依頼では逆に約13%減少している状況でございます。

こういった割合だけでは市民の声の内容の変化がどのように変わってきているのかというのは、なかなか分析するのは難しいというふうには考えておりますけれども、また、先ほど委員からおっしゃられたとおり、毎年の気象状況というものが一様でないことから、市民の声の内容に変化が見られるかというのについては、一概に平成29年度と比較してどのような変化があるかというものは、なかなか判断が難しいというふうに考えております。

○高野委員

なかなか難しいところもあるのかというふうに思いました。

次に、除排雪計画に係る検討事項の中で、（3）小樽市雪対策基本計画に係る「具体的な取組」の検討についての部分なのですが、小型除雪機のお話もありまして、これはどういったイメージなのかということで、例えば生活道路ですとか狭い道路など、市が主に行えない部分を小型機を活用してもらってやっていくということをまず考えているのか、その辺についてお聞かせください。

○（建設）維持課長

この小型除雪機械を使った活用はどのようなところの除雪をイメージしているかという御質問でございますけれども、例えば市道でも狭い幅員の場所であったりとか、不特定多数の方が利用されるものであっても私道みたいなもの、そういった道路での除雪というところで活用していただくことを前提に考えているものでございます。

○高野委員

小樽市雪対策基本計画の中では、レンタル等の除雪も想定されているということもあったのですが、今、提示がありましたけれども、小型除雪機を購入する支援のみを考えているというわけではなくて、先ほどのいろいろな議論を聞いていますと、購入だけではなくて、どういった方法がいいのかということも含めて、これから具体的に検討していくということでよいのでしょうか。

○（建設）維持課長

先ほど秋元委員からも小型除雪機を購入支援等に向けた制度設計について御質問がありましたけれども、答弁はその繰り返しになってしまうのですが、現時点での制度案については、町内会が小型除雪機を購入した際の購入費用の一部を市が補助する購入補助制度と、市で小型除雪機を購入し町内会等へ無償で貸出しをする無償貸出制度というものによって支援を行うということを今検討しているところでございます。

○高野委員

今度は、その雪押場の確保についてお聞きしたいのですが、先ほど箇所数についても聞いたのですが、改めて、現在、市は何か所の雪押場を確保されているのか、お聞かせください。

○（建設）維持課長

先ほどの答弁の繰り返しになってしまうのですが、令和4年度の地域総合除雪等業務において使用しておりました地域内の雪押場というものが全体で513か所ございまして、このうち民有地が309か所、残りが公有地で204

か所というところでございます。

○高野委員

令和4年度は513か所ということでした。平成30年のときには400か所ということだったので、少しずつ増えているのかというふうには感じるようです。

それでは、雪押場の活用できる立地条件というのはどうなっているのか、お聞かせください。

○（建設）維持課長

これまで主に除雪業者において、作業上、必要な土地を雪押場として確保しており、特に立地条件というものの自体の基準は定めておりませんでした。今後、雪押場確保に係る制度設計に当たっては、一定の基準を定めて運用する必要があるのかというふうには考えてございます。

○高野委員

今までは具体的な基準というのは設けていなかった。でも、ある程度は基準を決めたほうが良いというようなお話があったのですけれども、どういったのを想定されているのか、もしあればお聞かせください。

○（建設）維持課長

先ほども秋元委員の答弁の中で、現在、令和4年度に使用していた民有地については現地調査等を行っているところであって詳しいところはまだ何も決まっていないというお話をさせていただいたのですけれども、今まで使っていた雪押場の位置が明確に分かるというのが大前提になっていますので、例えば、土地の境界標があるですとか、その他、使用期間について今後どう定めていくのかというところを今検討したいというふうには考えております。

○高野委員

雪押場の箇所数についてもお聞きしたのですけれども、現在その土地所有者の方は無償で提供されているということでしょうか、確認なのですが。

○（建設）維持課長

現在使用しております雪押場については、無償でお借りしております。

また、借りる際には、無償の代わりではないですけれども、春先の雪山処理ですとか雪解けの清掃作業などが求められているケースがございます。

○高野委員

清掃作業があるということでした。

以前に市民から、雪押場として土地を提供していた方が、自分の土地のところで木の損傷とかもあって貸すのをやめたのだという話も聞きましたので、いいよと言った方も、やはり何かしらメリットのようなものがないと、せつなく場所が増えても減ってしまう可能性があるのではないかとということが心配されておりました。

今後は、先ほどお話しもあつたのですけれども、固定資産税の減免なども、そういうこともあって考えているのかというふうには思うのです。

それでは、雪押場が確保されることによるメリットということについて、少しお聞かせ願えますか。

○（建設）維持課長

道路の除雪作業で発生します置き雪は、基本的には各家庭で処理をお願いしているところでございますけれども、雪押場が確保できることで、除雪後における置き雪量の軽減ですとか、地域内の排雪量の減量による排雪費用の抑制につながるものと考えております。

○高野委員

除雪後の置き雪ですとか、排雪の費用の軽減にもつながるということでした。

そういったこともありますので、今後も雪押場の確保については増やしていくというお考えでよいのでしょうか。

○（建設）維持課長

先ほどの御答弁と重複するところはございますけれども、地域内の雪押場を増やすことによって、先ほどの置き雪の問題で、住民負担の軽減ですとか排雪費用の抑制も図られ、さらには、近年、言われていますダンプトラックのドライバー不足による排雪作業の遅延の解消にもつながると考えておりますことから、今後につきましては、新たな雪押場の確保に努めていく必要があるものと考えております。

○高野委員

今後を増やしていくというお考えだということでした。

それでは、どのように今後は増やしていくということで考えているのか、その辺のお考えをお聞かせください。

○（建設）維持課長

現在、土地所有者の皆様から雪押場の使用についての了解を得られやすくなりますように、先ほど今後の制度設計の中でも若干触れておりますけれども、固定資産税等の減免も含めた新たな雪押場制度を検討しているところでございます。今後はこの制度を運用することによって、地域内の雪押場の確保に努めてまいりたいと考えております。

また、除雪懇談会等においても、地域内の雪押場の情報提供について引き続きお願いしてまいりたいと考えております。

○高野委員

いろいろ置き雪対策の部分ですとか、ダンプトラックの排雪作業が軽減されているということも今お話しいただきましたので、今後も取組をしていただきたいなというふうに思います。

◎小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について

次に、先ほど小樽市地域公共交通の実施状況について、地域公共交通のSNS戦略事業で動画とかもやっているということだったのですけれども、インスタグラムも行ってたという話もありましたけれども、更新というのはどういったペースでされているのか、その辺をお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

更新の関係なのですけれども、ユーチューブの動画につきましては、なかなか簡単に更新できない状態で、今2本、もともとは3本ある動画をユーチューブショートとかを作りながら微妙に小出しにしているような状態になっています。

あと、そのほか、ツイッターですとかフェイスブック、インスタグラムにつきましては、私が利用者の方に有益な情報だったり、イベントがある場合にはイベントにバスでどうやって行ったらいいかといったものをいろいろ調べまして、目安としては、できれば週に大体1回ぐらいは更新したいとは思っているのですけれども、なかなかネタの状況によってそうはいかないですが、一応、目安としてはそのようなことで考えています。

○高野委員

目安としては週1回で利用されやすいようにしていくということでした。

◎並行在来線の検討状況について

次に、並行在来線の検討状況について伺いたいと思います。

第16回後志ブロックの中で、代替バス運行に係る欠損は、赤字の場合は、足りない部分は自治体が負担するということが書かれているのですけれども、なぜ自治体が負担するということになったのかについて説明願います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

自治体補填を決めた経緯、理由ということかと思えます。

北海道新幹線並行在来線対策協議会の中では、今後、バス事業者を交えての代替バスの運行に向けた具体的な協議を行うに当たりまして、バス運行経費に対する考え方を事前に自治体間で整理する必要があったというところで

ございます。

このために、5月28日の第16回後志ブロック会議において、代替バス運行に係る欠損は自治体が補填するという方針を決めたところでございます。

○高野委員

それでは、小樽市はどれぐらい負担になるという見込みなのか、どうでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今回は代替バス全体として自治体負担をするという方針を決めたものでありまして、それをどのように各自治体で出し合うかという協議にはまだ至っておりませんので、本市の負担額も未定でございます。

○高野委員

これから具体的に金額についても沿線自治体と協議されてから決めるということなのかとも思うのですが、運行の30年間で70億円も赤字が出るというふうに予想されています。そうすると、やはり9自治体の中で年間2億円以上の負担になるのではないかと思うのです。

酒井議員の代表質問の中では、市長は一定程度の補填は仕方がないという答弁でしたが、一定程度と言いながらも、かなりの負担になる可能性があるのではないかと思うのですが、その辺のお考えについてお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

市の負担についての基本的な考えとしましては、小樽市も北海道新幹線並行在来線対策協議会の一員としまして、30年で70億円の赤字という試算を踏まえて、後志ブロック会議全体としてバス転換を決めたということと、自治体として地域公共交通確保の責任がありますので、この代替バスへの一定程度の自治体負担というのはやむを得ないものと考えているというのは本会議でも答弁したとおりでございます。

その規模につきましては、負担についての協議はしていないということで、まだ何とも言えないのですが、実際は路線ごと、今後、協議を進めていく中で、路線ごとに収支率の違いが出てきたりとか、この協議を合意に持っていくというのは、なかなか時間がかかるのではないのかというふうには考えております。

今どのぐらいの規模までならいいのかといったところの考え方は、まだ具体的なものは持ち合わせていないのですが、まずは現在の鉄道利用者の足をしっかり確保する、これが第一ですので、その中で持続できるスキームとなるように、できるだけ自治体負担を抑えられるようにということで、今後の協議に臨んでまいりたいと考えております。

○高野委員

住民の足を確保するためにも仕方がないのだというお話でした。

だからこそ、小樽市の、もちろん財政負担もかからないように、いろいろこれから取り組むのだろうというふうには思うのですが、先ほどの議論をいろいろ聞いても、財政負担だけではなくて運転手の確保もまだまだ見えないというふうに思うのです。

やはりバス転換するにもいろいろな課題が山積しているというふうに考えるのですが、その点についてはどのように考えているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

バス転換に当たっても、御指摘のとおりいろいろな課題はあるとこちらも認識してございます。中でもやはりドライバー不足の問題です。これが協議会の中でも共通の大きな課題ということで、この協議会の中で事務局を務めている北海道も、これは施策として運転手確保に取り組むという方針を示しておりますので、本市としましても、できる限りの協力をしていきたいというふうに考えてございます。

○高野委員

やはり、まだ見えないですね。

仮にバス転換したとしても、赤字が増えればその分の沿線自治体の負担も増えるということにつながりますし、バス事業者と鉄道の本数の確保まで議論されていない状況の中で、実際はどうか、まだまだ見えないというふうに感じています。

やはりこれまで述べてきたとおり、バス転換を行うよりも、住民の足をしっかり確保していくためには、今ある鉄道を活用して残していくことが必要だというふうに思っています。

◎新小樽（仮称）駅利用促進戦略の策定について

次に、新小樽（仮称）駅利用促進戦略の策定について伺いますけれども、乗降客数が戦略なしでは1,600人、戦略による目標では2,500人というふうに掲げていますが、この2,500人というふうに設定したのは、どのようにして決められたのか、その辺のお考え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

この新小樽（仮称）駅利用促進戦略で掲げました目標の乗降客数2,500人についてですけれども、こちらはまちづくり協議会の中で、新駅に多くの便が止まってくれないと開業効果が少ないのではという意見があったのがスタートになりまして、ただし、ダイヤについては開業直前にならないと分からないということ。そこで、多く止まってもらうために今からできることとしましては、乗降客数確保に向けた取組だということで、そのためには、まずは目標値を設定しようということ、その検討を行ったわけなのです。

この2,500人というのが、新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画という平成28年度策定の基本的な計画がありますけれども、その中での推計値1,600人に戦略の効果としまして、道央圏内の利用約700人とその他の圏域の利用での約200人の増加を見込んだものでございます。戦略の実行により、これを目指していくというものでございます。

○高野委員

それでは、その停車本数、片道22本というふうになっているのですけれども、22本と設定した理由についてもお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらを設定した理由についても停車本数が増えると利便性が上がる、そして利便性が上がると利用者、新幹線の利用者数もより増えるだろうと。また一方で、停車本数を増やすためには新幹線利用者の増が必要だと、相互に影響するような関係にあるというふうに認識してございます。

そのために、これも現状値の推計としては、片道1日当たり13本ぐらいという想定値があるのですけれども、これよりも増やす必要があるだろうということで、停車本数を増やす目標設定をしようということに至ったのですが、では何本ぐらいが適切なのか、可能性があるのかということでございますけれども、こちらが先ほど申し上げました乗降客数2,500人を新小樽駅と類似した新幹線駅の乗降客数と停車本数の関係があるのですけれども、それの相関に当てはめた結果22本になったというものと、札幌駅の想定本数を25本というふうに推定しました。そこから、最速達便3本程度は頑張っても新小樽（仮称）駅は通過になってしまうだろうということで、これが考え得る上限だということで、25本から最速達便3本を引いて22本と、こういう二つの推計が成り立つというところで、片道当たり1日22本というのが可能性のある最大の本数だろうということで目標にしたものでございます。

○高野委員

可能性があるというお話だったのですけれども、そもそも戦略なしの片道13本というのも決まっていないということでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらら決まったものではございませんで、北海道新幹線で既に開業しているところですか、東北新幹線の条件類似駅ですか、そういったところを参考に想定した本数でございます。

○高野委員

まだ決まっていない。先ほど聞いたら本当に開業の間近にならないと分からないということだったのです。

少し確認なのですが、東京－札幌間を4時間半の中でどれだけ小樽に止まるか分からないから少しでも多く停車してもらえるように要望を行ったりですとか、新小樽（仮称）駅の周辺を整備して目標の2,500人にしていきたいということでもいいですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

そのとおりでございます。

○高野委員

なので、あくまでもやはりまだまだ見えない状況です。

小樽市の人口は減っても札幌駅などの利用もあるだろうから、交通の利便性を強化すれば目標にいくだろうというような設定にしているのかというふうに思うのです。

やはり、まだまだ見えない中で、かなり目標が高いのかと私は思いますし、日本共産党は1,600人でも課題だと申し上げてきたのですが、1,600人は確実にいこうと見込んでいるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらは、一番、新小樽（仮称）駅に今のところ条件に近いと考えているのが、東北新幹線の七戸十和田駅なのですけれども、こちらの乗降客数が約1日1,500人ということで押さえております。

その七戸十和田駅、東北新幹線の終着である新青森の手前であるということと、新幹線単独駅であるということ、あと、駅周辺の人口、その辺を考えると新小樽（仮称）駅と近い条件なわけなのですけれども、そこで1,500人という数字が出ています。ですので1,600人というのは十分堅い数字だなというふうに考えてございます。

○高野委員

妥当ですと言われても、よく分からないのですけれども。

幾ら利用を促進してもまだ停車数も全くまだ分からない状況です。やはり、確実な停車数が分からない中で財源を投入して進めていくということが、今後のまちづくりに大きな爪痕を残す危険性は私は感じています。

そして、先ほどの話とも共通しますけれども、新幹線が入るから並行在来線をなくすという話、新幹線の残土の確保も難航している状況もあります。いろいろな問題が明らかになっている新幹線は今からでもやめるべきだと強く申し上げて、次の質問に移りたいと思います。

○宅地耐震化推進事業・第二次スクリーニング計画の概要について

次に、報告の住宅耐震化推進事業・第二次スクリーニング計画の概要について先ほど御説明がありました。

第一次スクリーニングが終わって、これから第二次スクリーニングが入るということで優先度の評価一覧が出ているのですけれども、この黒枠に囲まれているものが優先度が高いということでしょうか。

○（建設）佐々木主幹

委員のおっしゃられたとおり、黒枠で囲まれているものについては優先度が高いということになっております。

○高野委員

優先度が、順位が1から47というふうに出ているのですけれども、これは全て調査を行っていくということでしょうか。

○（建設）佐々木主幹

国からは、大規模盛土造成地全てで第二次スクリーニングを行うよう言われております。

○高野委員

国で言われているということでした。

では、まずは先に優先度が高いところからやっていって、順次最後までやっていくということでもいいですね。

確認です。

○（建設）佐々木主幹

基本的には、ここで示してあります順番のとおり進めていく予定としております。

○高野委員

調査を行う際には、どのように住民にお知らせをしていくのか、その辺のお考えをお聞かせください。

○（建設）佐々木主幹

大規模盛土造成地の対象となります町内会などに回覧板等で説明会の案内し、会館等での説明会や、対象件数によりましては個別に案内を送付するなどお知らせをいたしまして説明会を開催し、対象の土地の所有者の理解を得たいというふうに考えております。

○高野委員

◎陳情第1号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方について

次に、陳情について聞きたいと思います。

「ばるて築港線」の塩谷までの延伸方についてなのですが、この陳情は6年前の平成29年第3回定例会から提出されています。

これまでの確認も含めて伺いたいと思うのですが、陳情の中で、住民の高齢化が進んで総合病院に通うのも乗り継ぎが困難で不便になっているということ、また、乗り継ぎで交通費の負担が増えていること、塩谷、オタモイ3丁目の地域で、ばるて築港の延伸賛成が地域全体の74%を超えていたことなどが挙げられていました。

こうした長年の塩谷住民の要望を求める行為について、市としてどのように捉えているのか、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

塩谷からばるて築港までの延伸を求める陳情につきましては、委員のおっしゃるとおり平成29年に提出されて以来、改選ごとに提出されておりまして、塩谷地区から築港方面への買物や総合病院の通院など、乗り継ぎなく行けるよう求めている内容と理解しております。

住民の乗換えの手間や2路線分の運賃負担の軽減を求める願意というものは、市としても理解しております。

○高野委員

理解はしているけれども難しいというお話だったのかと思うのですが、

ばるて築港線は市内全域7か所から運行されていますけれども、路線の名前と便数についてお知らせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

7路線ございまして、まず、望洋台ばるて築港線が往復合計の便数は5便、新光ばるて築港線が往復合計で6便、おたもいばるて築港線が往復合計で7便、赤岩ばるて築港線が往復合計10便、最上ばるて築港線が往復合計で9便、奥沢ばるて築港線往復合計で5便、そして小樽駅前からのばるて築港線が往復合計で12便となっております。

○高野委員

それでは、直行便と乗換えのバスの運賃はどうなっているのか、金額についてお知らせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

直行便であれば、市内均一区間を走っておりますので、こちらは240円です。乗り継ぎの場合は2路線の乗り継ぎになりますので、その2倍の480円ということになります。

○高野委員

往復すると1,000円近くになるということでした。

塩谷までの延長については、地域公共交通協議会活性化協議会の中だったり、市でもいろいろとこの間にお話はされているのかと思うのですが、どういった理由から実現がされていない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

市とバス事業者と事務レベルで話しているという段階になりますけれども、まず、ぱるて築港から塩谷までの間を走らせた場合、走行距離が非常に長くなりまして、また、ほかの小樽駅前からのぱるて築港線などへの影響もありますので、市内全体としての収支不足が増えてしまうのではないかとということが1点。

そしてあと、乗り継ぎ解消ということで考えますと、金額は別にして、そういった部分では乗客を乗せたまま2区間をまたいで運行するというような方法が考えられるのですけれども、この場合、乗務員の労務管理ですとか、料金の精算方法、あと塩谷線は、現在は本局前まで行っていますので、小樽駅前からぱるて築港線に変わるというふうになると、その辺の本局前まで行くお客の扱いと、そういった部分に課題があるということで話をしております。

そのほか札幌市のように特殊運賃区間制度、2区間といいますか、真ん中で1か所、そして、それよりも外に行くと料金が上がるというような制度があるのですけれども、そういったような設定をする方法を考えた場合、全市民的な運賃見直しの必要が生じるというふうに考えております。運賃見直しは、令和2年4月に値上げをしたところですので、今現在、料金改定をするのは難しいということで考えております。そういった意味で、なかなか解決に至らずにいるところです。

○高野委員

収支不足だったり、そういうお話ししたけれども、いろいろところでなかなか難しいという状況が分かりました。

現在、オタモイ・塩谷地区の路線バスの状況についてどうなっているのか、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

主に塩谷線になるかと思うのですけれども、陳情が最初に出されました平成29年には塩谷線は往復が合計で87便ございましたが、現在では往復合計で52便と減少してございます。

ただ、塩谷地区には塩谷線だけではなくて余市線、積丹線、あとはニセコバスの小樽線がございまして、現在の塩谷一小樽駅前間ということで考えますと、往復合計で125便が利用できるという状況にございまして、平日であれば塩谷から小樽駅方面は朝6時から夕方6時まで、もう毎時4本以上を利用できる状況にあると認識してございます。

あと、このほか済生会小樽病院で塩谷地区と築港地区を結ぶ誰でも利用可能な無料バスが1往復走っております。

○高野委員

平成29年では87便ということで、今お話を聞きましても便数的には減っているのかというふうに思います。

いろいろお話がありましたけれども、乗換えをすれば住民の足を確保できているのではないかとということもあるのかもしれませんが、でも今のお話を聞いても、やはり便数が減っていて、今と平成29年の状況はかなり変わってきているのではないかとと思うのですが、その点についてのお考えをお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

確かに便数的に見れば塩谷線単体で往復35便減ってはいるのですけれども、一方で、この減った理由というのは利用者の減少という部分。あとは、特に深夜といいますか遅い便、特に塩谷から小樽駅方面に向かう遅い便というのが相当早く、今、最終便がなったりしています。

そういった面で、利用者の少ないところが基本的には削られていっているという部分と、先ほどお話ししましたように、何だかんだいって125便が走っているというところは一つ、確かに昔に比べればというところは当然あると思うのですけれども、一定の利便性という点では確保されているのかと考えております。

○高野委員

何だかんだ125便が走っているというお話でしたけれども、今回、陳情で出されているように、おたもいぱるて築港線の便を延長できないかということについて、これまで市として働きかけというのはされてきたのか、その辺に

ついてはいかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

市としても先ほど申し上げましたとおり、事業者と継続的に協議しておりまして、会うたびにお話はしているような状況です。

やはり先ほど申し上げましたような課題がございまして、なかなか解決というのは簡単にはいかないのかとは思っているのですが、今後とも引き続き事業者とお話はしていきたいと考えております。

○高野委員

なかなかいろいろ難しい部分もあるのかというふうに思うのですが、やはり数年前から、何とかしてほしいという市民の要望もありますので、ぜひその市民生活の改善についても働きかけを行っていただきたいというふうに思います。

◎公園のトイレについて

次に、公園のトイレについて伺いたいと思います。

都市公園が93か所ありますけれども、まず本市の都市公園の種類と、それぞれ何か所あるのかについてもお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

小樽市が設置している都市公園の種類につきましては、街区公園、近隣公園、地区公園、総合公園及び緑地の5種類があり、それぞれの数につきましては、街区公園が71か所、近隣公園が11か所、地区公園が6か所、総合公園が3か所、緑地が2か所ありまして、合計で93か所でございます。

○高野委員

93か所ということでした。

今御紹介いただきました都市公園の各種類の中で、トイレがある箇所数と、トイレがある公園の洋式化は何か所あるかについてもお知らせください。

○（建設）公園緑地課長

都市公園の種類ごとのトイレの有無と洋式化の状況につきましては、まず、街区公園では、71か所のうちトイレのある公園は45か所で、洋式化されているトイレは32か所。近隣公園では、11か所のうちトイレのある公園は9か所で、洋式化されているトイレは8か所。地区公園では、6か所のうちトイレのある公園は6か所で、洋式化されているトイレも6か所。総合公園では、3か所のうちトイレのある公園は3か所で、洋式化されているトイレも3か所。緑地では、2か所のうちトイレのある公園は1か所で、洋式化されているトイレも1か所です。

○高野委員

それでは、トイレが設置されている公園で、ベビーシートやベビーチェアについて何か所設置されているのか、お聞かせいただけますか。

○（建設）公園緑地課長

都市公園の種類ごとのベビーシート及びベビーチェアの設置状況につきましては、街区公園では、71か所のうちベビーシートが設置されているトイレがなく、ベビーチェアが設置されているトイレは2か所あります。近隣公園では、11か所のうちベビーシートが設置されているトイレは1か所で、ベビーチェアが設置されているトイレは3か所あります。地区公園では、6か所のうちベビーシートが設置されているトイレは2か所で、ベビーチェアが設置されているトイレは2か所です。総合公園では、3か所のうちベビーシートが設置されているトイレが3か所で、ベビーチェアが設置されているトイレは2か所あります。最後に、緑地では、1か所のうちベビーシートが設置されているトイレは1か所で、ベビーチェアが設置されているトイレも1か所ございます。

○高野委員

3年前と比べると今お聞きしたとおり、公園のトイレの洋式化は16か所増えて全体で50か所となっていて、少しずつ進んでいる状況が見受けられるのですが、トイレがある64か所の公園のうち、ベビーシート、ベビーチェアが少ない印象を受けます。

やはり、おむつを交換できる場所がなければ安心して公園に行けないなど、公園が利用しづらいということにもつながってくるのではないかと考えるのですが、その点についてのお考えをお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

ベビーチェアなどが設置されているトイレのある公園が少ないことにつきましては、子育て世代、特に乳幼児を連れての方々にとっては利用しづらく、公園に対しての魅力を感じていただけないものと認識しており、ベビーチェアなどのトイレへの設置も含めて、公園を充実させていくことは必要であるものと考えております。

○高野委員

必要だというお話もありましたが、今後トイレの洋式化はもろんなのですけれども、ベビーシート、ベビーチェアの設置については増やしていくというお考えでよいのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

ベビーチェアなどの設置につきましては、設置を進めることは必要であると認識しておりますが、全ての公園にベビーチェアなどを設置することは難しいと考えておりますので、トイレの利用状況や既存のトイレの広さなどに応じて設置に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。

○高野委員

以前、公園利用状況を把握するためのアンケートの中でも、トイレの使い勝手が悪いというような回答も寄せられたりしている状況もありますので、全部が全部、難しいということもあるかもしれませんが、公園の快適なトイレについても積極的に取り組んでいただきたいというふうに思います。そのことを最後に聞いて質問を終わりたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

先ほども述べましたとおり、ベビーチェアなどの設置につきましては、全ての公園に設置することは難しいことから、利用状況などに応じて設置に向けた検討は必要であるとと考えておりますが、子育て世代の満足度を高めることは重要であるとと考えておりますので、公園に対する要望を把握しながら、公園を充実させていくことが必要であるとと考えております。

○委員長

共産党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4時42分

再開 午後5時03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。

○高野委員

日本共産党を代表して、議案第7号小樽市手数料条例の一部を改正する条例案は可決、陳情第1号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方については採択を求め、討論を行います。

陳情第1号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方についてです。

6年前からこの陳情は議会で提出されています。乗り継ぎをしなければ病院に行けないという乗り継ぎの負担やバス運賃の費用負担を何とかしてほしいという住民の切実な要望です。路線バスでの直通便線を求める願意は妥当であり、採択を求め、討論いたします。

○委員長

以上をもって、討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第1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、議案第7号について採決いたします。

可決と決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

この際、所管事務の調査についてお諮りいたします。

当委員会の所管事務の調査については、まちづくり基盤整備に関する調査についてとし、閉会中も継続して審査することといたしたいと思いますが、これに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。