

建設常任委員会会議録			
日 時	令和5年 9月21日（木）	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時30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		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。 委員長 署名員 署名員 			

～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、白濱委員、中鉢委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

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

休憩 午後1時01分

再開 午後1時07分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「並行在来線の検討状況について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

並行在来線の検討状況について、資料に基づき御報告いたします。

まず、「1 北海道新幹線並行在来線対策協議会の会議開催状況」ですが、前回報告以降の会議の開催はありません。

次に、「2 代替バス運行実験について」は、代替バスの市内のルート、ダイヤ、停留所などの検討を進めるための体験乗車を、蘭島・塩谷地区を対象として8月31日から9月3日の4日間実施しました。

（1）実験ルートは表に記載の四つです。（2）参加人数は4日間で延べ88人でした。（3）主な意見（車内での聞き取り）は表に記載のとおり、「築港行きルートの終点は、築港駅前ではなく、ウイングベイがよい。」、「築港へ行くなら国道5号経由で良い。」、「帰りの最上ルートは、学生の帰宅時間はバラバラなので不要では。」などの意見がありました。

次のページ、（4）参加者アンケート結果（速報）は、後ほど説明します。（5）その他としましては、車両は中央バスのノンステップバスを使用。運行実験のほか、JR塩谷駅周辺地域の方に、公共交通の利用状況についてのアンケート調査を実施し、現在集計中です。今後、運行実験を踏まえた住民意見交換会を開催予定です。

次に、別紙3、参加者アンケート結果の概要ですが、「1 居住地」は、回答者47人のうち塩谷が66%、蘭島が21.3%です。「2 年齢」は60～79歳が48.9%、80歳以上が25.5%と60歳以上が全体の約4分の3を占めています。

「4（2）ルートの利便性をどう思うか」は、いずれのルートも薄い青の「便利だと思う」とオレンジの「どちらかと言えば便利」の割合が高いものの、Bルート余市線の塩谷駅前経由は「便利だと思う」が比較的低くなっています。

「4（3）ルートがあったら利用すると思うか」の、「利用すると思う」、「どちらかと言えば利用する」も同様の傾向です。

次のページ、「4（4）利用したい時間帯（（3）で「利用・どちらかと言えば利用」と回答したルートについて）」は、①行きは各ルートともグラフの中ほど黄色の8時頃と青の9時頃の割合が高く、特にAルート塩谷駅前・最上経由築港行きの9時頃が高くなっています。②帰りは10時頃から19時頃まで分散しています。

「4（5）塩谷駅前にバス停を新設する場合、今回の集合場所は適切と思うか」と「4（6）塩谷駅前のほか、バス停を新設すべきと考える所（自由記述）」のバス停についての回答は記載のとおりです。

○委員長

「北海道新幹線トンネル発生土の受入地（塩谷4丁目市有地）について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

北海道新幹線トンネル発生土の受入地（塩谷4丁目市有地）の盛土計画の見直しにつきまして御報告をさせていただきます。

まず、「1 受入地Bの概要」についてですが、協定では、当該地は令和3年3月8日に小樽市と鉄道建設・運輸施設整備支援機構においてトンネル工事発生土受入地として「発生土受入に関する協定書」を締結しております。

「2 盛土計画の見直し（発生土受入地B 高盛土）及び理由」についてですが、当初想定受入量、約9万立方メートルを変更で約24万立方メートルにするものであります。

見直しの理由につきましては、高盛土を行うことにより、塩谷工区全ての対策土が受入れ可能になること。受入れに否定的な意見が多かった受入候補地Cについて、受入候補地からの除外が可能となること。第三者委員会で盛土の安定性が確認されたことであります。

「3 住民説明会（鉄道・運輸機構 主催）」についてですが、日時、参加者は記載のとおりであります。結果といたしましては、当該計画変更について一定程度の御理解を得られたところであります。

「4 今後のスケジュール」についてですが、鉄道・運輸機構と小樽市で今後、変更協定を締結する予定であります。

○委員長

「令和5年度除排雪計画（案）について」

○（建設）維持課長

令和5年度除排雪計画（案）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 除排雪路線の延長等」についてです。

（1）車道除雪計画路線は合計で518キロメートル。（2）歩道除雪計画路線は合計で114キロメートル。（3）排雪計画路線は合計で270キロメートルとなっており、それぞれの計画延長及び主な増減理由については資料記載のとおりでございます。

次に、「2 雪処理場等の開設」についてです。

（1）道路管理者及び市民が利用する雪処理場等につきましては、昨年度と同様に、資料記載のとおり6か所の開設を予定しております。

なお、⑥の銭函4丁目につきましては、⑤の銭函浄水場が受入れ困難となった段階で開設していくこととしております。

（2）道路管理者のみが利用する雪堆積場につきましては、昨年の第3回定例会当委員会では、資料記載の①寅吉沢から⑥からまつ公園までの6か所を開設する予定と御説明させていただきましたが、昨年度、シーズン途中で⑦旧天神小学校、⑧旧小樽豊学校、⑨緑小学校跡地を使用することが可能となったため、最終的には9か所を開設しております。今年度については、資料記載のとおり当初から9か所の雪堆積場を開設する予定でございます。

それでは、資料の2ページを御覧ください。

「3 今冬の除排雪作業に係る主な取組」についてです。

（1）バス路線や主要通学路等を優先した除排雪作業の継続実施につきましては、まず、1）主要交差点の見通し確保については、昨年度と同様に学校周辺の交差点など108か所の見通しの確保を重点的に行っていきたいと考えております。

続きまして、2）主要通学路の安全確保については、本年度につきましても昨年度と同様に小学校の始業式前ま

での排雪作業の実施に努めてまいりたいと考えております。

続きまして、3) 観光に配慮した除排雪の継続については、観光に配慮した除排雪の強化ということで、対象路線である中央通線、浅草線などの12か所について、これまで歩行空間の確保などの除排雪に努めてきたところであります。令和5年度は、これらの対象路線のうち、中央通線、浅草線、本通線及び本通第2線の4路線を重点路線に位置づけ、歩道除雪等の拡充を図ることとし、浅草線の歩道除雪の延長増を行うとともに、中央通線と本通線及び本通第2線で構成される、いわゆる堺町通り商店街の歩道の2か所を新たに追加した14か所について、歩行空間の確保などに努めてまいりたいと考えております。

続きまして、4) バス路線等幹線道路の交通確保及びダンプトラックの確保については、ダンプトラック確保の観点からも、昨年度と同様に早期の排雪協議や作業期間を確保することで、バス路線等幹線道路の交通確保に努めてまいりたいと考えております。

次に、(2) 適正な除雪費執行への取組につきましては、まず、1) 除排雪作業の適切な執行管理の継続については、各ステーションと市の職員が積極的に協議を行うことにより、除雪ステーションに直接寄せられる市民の声を的確に把握し、その後の除排雪作業について具体的な協議を書面で行うことで、業務の委託者である市と受託者である各ステーションの業務内容が明確となり、効率的かつ円滑な除排雪作業を行うことで適切な執行管理を行っていききたいと考えております。

続きまして、2) ロードヒーティング代替対応(砂散布等)の推進については、昨年度と同様、ロードヒーティングの代替対応を行ってまいりたいと考えております。具体的な場所については現在選定中でございますが、交通の安全が保たれる範囲で砂散布等の路面管理を行い、ロードヒーティングの稼働面積を縮減していききたいと考えているところでございます。

次に、(3) 貸出ダンプ制度の運用につきましては、昨年度と同様の制度内容で実施する予定でございます。実施期間は令和6年1月13日から3月13日までを予定しております。

次に、(4) 今後の除排雪業務に係る主なスケジュール(予定)につきましては、資料記載のとおりであります。

最後に、「4 「小樽市雪対策基本計画」にかかる具体的取組について」です。現在検討している三つの施策について記載しております。

(1) 雪押場の確保にかかる制度設計の検討についてです。本制度設計の目的としては、除雪業務における除雪時に発生する置き雪処理、排雪作業に必要な人員、ダンプトラックの確保、除雪費予算の増大などの課題に対応するため、将来に向け雪押場の確保にかかる制度を確立するものであります。現在、雪押場として一定の期間借用した土地について、固定資産税等を減免する制度を検討しているところであり、減免制度の根拠法令、減免対象となる土地の要件及び減免割合等の案を整理したところでありますが、制度の運用に向けての課題、問題点も多いことから、これらの整理に時間を要しているため、今後については、減免制度を今年度中に確立し、令和6年9月までに土地使用承諾を取り交わし、令和7年度から減免することとしたいと考えております。

続きまして、(2) 小型除雪機購入等支援制度の検討についてです。昨年度、各町内会に意向を確認したところではありますが、その結果も踏まえ、本年度は試験施工の実施に向けて検討中であります。

最後に、(3) ICT(情報通信技術)の導入についてです。昨年度、各ステーションの主要な除雪機械へ搭載したGPS端末搭載結果の検証を行うほか、ICTの導入事例を他自治体への聞き取りなどの調査を実施し、除雪作業日報の自動化などの導入について、引き続き検討することとしております。

○委員長

「第2次小樽市上下水道ビジョン」の進捗管理について」

○(水道)佐治主幹

「第2次小樽市上下水道ビジョン」の進捗管理について報告いたします。

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

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

この資料は、施策の項目を体系的にお示ししたものでありますが、一番右側の列には、令和4年度までの評価を記載しています。評価区分といたしましては、一番下の欄外に記載のとおり、A：前倒して順調に進んでいる。B：ほぼ計画どおり進んでいる。C：若干遅れ気味である。D：計画の達成は困難である。E：計画の見直しを含めた再検討が必要の5区分としています。

現在までの評価といたしましては、28項目のうち、A評価が4項目、B評価が20項目、C評価が4項目で、DとEの評価はありませんでした。この中から、幾つか抽出して説明いたします。

資料2「経営方針実現のための施策」総括表を御覧ください。

この総括表は、資料1と重なる部分がありますが、左側から、経営方針、具体的施策、実現方策、令和4年度末までの取組内容、評価、左記評価に至った理由、課題など、今後の方向性の順に整理しています。

最初に、1ページの上から2番目の欄を御覧ください。実現方策No. 2、②水質管理の強化ですが、この項目はB評価といたしました。令和4年度末までの取組内容欄を御覧ください。水源の水質保全活動として、水源上流域のパトロールや監視用カメラによる監視を行いました。また、PDCAサイクル活用などによる「水安全計画」の確実な運用を行うため、毎年度、局内で検証作業会議や策定会議を開催し、水質管理強化のための見直しを行いました。さらに、計画的な配水池の洗浄や管路の放水などによる水質保持の取組として、配水池の清掃や排水管路、末端の水質保全ドレンから放水を行い、水質保持に努めました。

評価に至った理由につきましては、「水質管理の強化」を実現するための取組において全てを適切に実行しており、B評価と判断しました。

今後の方向性としましては、水質管理の強化のため、現状の取組を継続していきたいと考えています。

次に、2ページの上から3番目の欄を御覧ください。

実現方策No. 8、③災害に強い水道の構築ですが、この項目はC評価としました。令和4年度末までの取組内容欄の表とグラフを御覧ください。この項目は、成果指標を設定しています。具体的には、耐震化した管路延長を計画期間内に耐震化が必要な管路延長で割ったものと、耐震化した施設数を計画期間内に耐震化が必要な施設数で割った進捗率を成果指標としています。

表には、令和4年度までに整備した管路延長と施設数を記載し、一番右側に10年度までの累計目標数をそれぞれ記載しています。グラフには、それぞれの年度ごとの標準進捗率が記載されていますが、いずれも進捗率が目標値を下回っていることなどから、C評価としました。

今後の方向性としましては、災害に対する意識の啓発を図るため、引き続き各種防災、伝達訓練に参加し、局内での緊急用資材の使用方法等の研修を行うとともに、耐震化工事については、施工箇所や施工方法、発注時期を再検証し、より効果的な工事が実施できるよう取組を進めてまいります。

次に、3ページの上から2番目の欄を御覧ください。

実現方策No. 11、②老朽施設の延命化と効果的な改築・更新ですが、この項目はB評価としました。令和4年度末までの取組内容欄の表とグラフを御覧ください。この項目も成果指標を設定しています。具体的には、更新した下水道設備数を計画期間内に更新が必要な下水道設備数で割ったものと、点検した下水道管路延長を計画期間内に点検が必要な下水道管路延長で割り返した進捗率を成果指標としています。表には、令和4年度末までに更新した下水道設備数と点検した下水道管路延長を記載し、一番右側に10年度までの累計目標数をそれぞれ記載しています。グラフにつきましては、それぞれの年度ごとの進捗率が記載されていますが、いずれも進捗率と目標値がほぼ同値で

あったことなどから、B評価としました。

今後の方向性としましては、下水道管路の点検については、計画どおり引き続き進めていきたいと考えています。下水道設備の更新等については、国からの交付金が縮小傾向であることから、計画の遅れが予想されるため、現状把握に努め、簡易な修繕等で延命化を図るなどの対応を講じながら、ストックマネジメント計画等の見直しを行い、効果的な改築・更新を進めていきます。

次に、最後の6ページの一番上を御覧ください。

実現方策No. 26、①危機管理体制の強化ですが、この項目はA評価としました。令和4年度末までの取組内容欄の表とグラフを御覧ください。この項目にも成果指標を設定しています。具体的には、災害対策訓練実施回数を成果指標としています。表には、令和4年度までに実施した訓練回数を記載し、一番右側には10年度の目標回数を記載しています。

グラフですが、先ほどまで説明したグラフは10年で達成することを目標としたものであるため、折れ線グラフで表していますが、この項目は一年一年を目標としているため、棒グラフとして使い分けております。棒グラフは訓練回数を示し、一点破線が目標値、この場合は年5回以上を表しています。これまで成果指標である訓練回数が目標値を上回っていることなどからA評価としました。

今後の方向性としましては、応急資機材などの確保や局内研修の充実を図り、訓練などにも積極的に参加するほか、小樽市上下水道BCPの精度を向上させるなど、危機管理体制の強化に努めていきます。

資料2の説明は以上ですが、この進捗管理につきましては、令和5年8月24日に開催しました学識経験者、経済団体、一般公募など外部の委員から成る健全な経営に向けて御意見をいただく小樽市上下水道事業経営懇話会の場でも報告しております。

その際には、2ページの一番上の欄の実現方針No. 6、①適正な施設の維持管理に関連して、工事の維持管理情報等をデータベース化して局内で共有しているが、情報共有は重要なことであるので、データの更新タイミングをある程度データがたまってから更新するのではなく随時更新して、データベースを最新の状況に保つようにとの提言をいただきましたが、このことにつきましては、今年度からデータの随時更新を行っているところです。

そのほかに、4ページの一番上の欄の実現方針No. 14、①収入の確保に関連して、未収金をどう回収するかも大事だが、未収金の発生を防ぐ対策が必要との提言をいただいております。水道局としましては、支払い困難な方々に丁寧な対応を行い、徴収業務受託事業者への指導に努めてまいりましたが、今後は、広報誌やホームページなどを活用した広報活動にも力を入れ、未収金対策をより一層進めてまいりたいと考えております。

○委員長

これより、質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、公明党、みらい、立憲・市民連合、共産党の順といたします。

自民党。

○中鉢委員

◎並行在来線の検討状況について

最初に、並行在来線の検討状況についてですが、意見は肯定的なものあれば否定的なものもあって、機微な部分まで押さえられているというふうに思いました。

そのアンケートの中の数字の部分なのですが、アンケート参加者の居住地のところがあったのですが、そのバスのルートではないところの方がいらっしゃったかと思います。その方というのは、どこの地域というところまでお聞きしているのかどうか。

知りたいのは、実証実験をやっているということで、興味本位でバスに乗ったような方なのか、どのような方な

のかというのを少し知りたくて、そこについて分かればお聞かせ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

その他の中には、市議会議員ですとか、市外にお住まいなのですが関心のある方という方も入っておりました。

○中鉢委員

さらに今後この実証実験を詰めていくとなれば、今回の夏場だけではなくて降雪時、雪のある冬期間も実証実験の必要性があるのかというふうに思います。

今後の実証実験の予定等があれば、どのように進めていくのか、お考えをお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

冬場で問題になってくるのが、恐らく今、路線バスが走行していない道道小樽環状線のルート、特に最上のところの急カーブの辺りかと思いますが、この最上の急カーブの区間につきましては、今回の実験で立ち居での乗車ですとか、冬場の走行は少し厳しいかという実感を持ちました。ただ、もともとここは冬場の走行は厳しいと認識しておりまして、代替バスが最上経由ルートを走行するのは、最上トンネルの開通が前提だと考えておりますので、現時点では改めて冬場のルートの走行を検証するような実験は行わない考えであります。

なお、今後、検討を進める中で実験の必要性が生じた場合には、改めて考えたいと思っております。

○中鉢委員

バスの確保は難しいとされている中、大量輸送というふうになれば、ましてや仮に余市町から運行するとなれば大型バスとなると思うのですが、大量輸送で大型バスとなると今度、大きいバスというのはバスの乗車口が前側1か所しかなくて逆に乗り降りに時間がかかると。

小樽環状線というのは、速達性という意味において、小樽市の中心部に早く入れるという部分があると思うのですが、速達性と大量輸送の2面を考えると、バスの選択というのも今後、重要になってくるかと思います。その辺りも引き続き、しっかりと検討していただきたいというふうに思います。

◎北海道新幹線トンネル工事発生土の受入地（塩谷4丁目市有地）について

続きまして、新幹線工事に伴う残土についてでございます。

塩谷工区のトンネルの掘削発生土置場の隣接地に、新たに天神工区の発生土を仮置きする旨の報告でございましたが、塩谷地区の皆さんは、新幹線ではなくて過去に行われたネクスコ東日本の高速道路の工事の際に、のり面から降雨時に土が流れて、塩谷川に少し濁った水が流れ込んで、下流域である塩谷の港まで濁った水が流れたというような事象から、こういう大型工事については大変敏感になっているのかというふうに思います。

それで、私も先ほど独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（ＪＲＴＴ）の各工区の進捗状況を見てまいりましたが、9月1日現在、塩谷工区進捗率が51%というふうになっておりました。発生土置場の高さもそれなりの高さになっておるかと思えます。

また、先日9月12日の豪雨のときに、塩谷工区も含めました、今、石倉工区の発生土を持ち込んでいる張碓町とか、住所でいうと新光町になるのかと思うのですが、あちらの仮置場で土砂の流出であるとか、そのような被害などなかったのかどうか、分かればお聞かせいただきたいというふうに思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

先日9月12日の大雨により、新幹線トンネル発生土の受入地に被害等があったかという御質問でございますけれども、鉄道・運輸機構に確認したところ、現在、市内で発生土の受入れをしている塩谷の受入地A、Bと張碓町につきまして、共に土砂の流出や溢水等の被害は確認されなかったというふうに聞いているところでございます。

○中鉢委員

安心いたしました。

◎令和5年度除排雪計画（案）について

もう1点、除雪について、維持課長にお聞きしたかったのですが、今、報告の中で、ダンプトラックの件と、あとオペレーターが両方とも今はどの業界も人手不足というのが結構、言われておりまして、ダンプなどは登録制なのかというふうに思うのですが、この冬のその辺りの確保がどのような状況になっているか、分かればお聞かせいただきたいと思いますというふうに思います。

○（建設）維持課長

今、委員から御質問がありました冬期におけるダンプトラックの確保ということですが、市としては具体的にダンプの確保というところについては、まだ検討しておりませんが、先ほど御説明させていただいたとおり、早い段階でこの排雪に関する協議を進めた中でなるべく、それは年内でいつぐらいまで始められるかという協議をさせた中で、除雪業者が各自で手配を、早く集められるような対応を考えてまいりたいと思います。

○中鉢委員

◎水道の整備状況について

上水道の整備について質問をさせていただきたいと思います。

それに当たりまして、現在の本市の上水道の普及率をお聞かせいただきたいと思います。

○（水道）サービス課長

本市の上水道の普及率についてですが、令和4年度末現在99.9%であります。

○中鉢委員

ほぼ100%ということで、99.9%ということであれば、ほぼカバーされているということなのですが、それに含まれない家庭、事業者の方は、どのようにして水を引いているのかというのが分かればお聞かせください。

○（水道）サービス課長

詳しい状況については分かりかねますが、井戸からの取水や河川の表流水などから取水し、水を得ていると考えられます。

○中鉢委員

以前、蘭島地区で上水道ではない家庭があることをお聞きしたことがございますが、上水道が敷設されていない居住実態のある地域は市内どのエリアにあるというか、残されているというか、分かればお聞かせいただきたいと思いますというふうに思います。

○（水道）サービス課長

上水道が敷設されていない居住実態のある地区といたしましては、忍路、塩谷、星野町、蘭島、春香町の一部の地域でございます。

○中鉢委員

今お聞かせいただいた中の1地域なのですが、春香町でございます。春香町の方に少しお話をお聞きしたのですが、その方を含めまして、もともとその地域には明治とか大正の頃からお住まいであったというふうに聞いておりまして、そのエリアはまだ上水道が来ていないということなどいろいろとお話を聞かせていただきました。

その春香町の状況を市は把握しているのでしょうか、お聞かせください。

○（水道）サービス課長

把握しております。

○中鉢委員

現状、そのエリアでどのように取水をして家庭まで引いておられるのか、それも分かればお聞かせいただきたいと思います。

○（水道）水道事業課長

現在、河川の表流水を取水し、取水した水をろ過したものを各家庭で使用しているものと認識しております。

○中鉢委員

いろいろとお聞きしますと、取水地というのが、最も近い住宅から1キロメートルから2キロメートル離れた山中にあって、河川の表流水というふうにお聞きしておりますが、定期的に見に行ったり、整備する必要があるというふうに聞いておりました。その取水地周辺に足を運ぶ際は熊の痕跡が結構あるようでして、猟友会の方に同行をしていただいて現地を見に行き、整備を行っているというふうなことでございました。

そのお話を聞きまして、この件について、危険性が三つはらんでいるのかというふうに思います。まず一つ目は、定期的な整備が危険性をはらんでいるという点、あともう一つは、水の安全性の問題、そして三つ目が、水量の確保の見通しが果たして今後、立つのかどうかという水量の部分があるのかと思います。

整備の危険性については、熊のお話をさせていただきましたが、ろ過用の砂を山奥まで持って入ることもあるということでもございました。

水の安全性に関していいましたら、表流水でございますので、細菌であるとかエキノコックスなどの寄生虫が含まれている可能性を含んでおりますし、浄水器を設置することはあるらしいのですが、カートリッジがすぐ汚れてしまい使えなくなってしまうと出費にもなると。飲み水にはなかなか使いづらくて、玄関先にミネラルウォーターが箱で積まれておったような状況です。保健所からは、煮沸すれば大丈夫ですというようなお話はお聞きしているということなのですが、なかなか99.9%の我々にしてみると、蛇口を開くと安全な水が出てくるという環境と比べると、少し程遠い環境なのかと思いました。

また、先ほど9月12日の大雨については、残土の部分でもお話しをしましたが、ああいふ大雨の際、やはり少し水の濁り、濁度が上がったということで生活に支障を来している。

水量の部分からお話しすると、川の表流水ということですが、今、市内でも新幹線のトンネルの関係で、地下の水位が大きく下がっている箇所が次々出てきたりする中、将来、本当に水が確保できるのかというのも怪しいところではあるのかと思います。

そのような中、その方々は水道がない状況に飛び込んだわけではなくて、そのうち水道が来るであろうと思った中で生活するけれども、なかなか水道が引かれることがないと。その中には、家庭で使われるわけではなくて農業用の水としてお使いである方もいるかと思うので、その方は現状でも問題ないのかと思うのですが、現地を見ますと、四、五軒の家庭があるのですが、手前300メートルぐらいまでは水道が来ていると。あともう少しだから、どうにかならないだろうかというようなことをお話されているのです。

安全性の担保がない川の水から、安心して飲めるような水道に切り替えることというのが果たして可能かどうか、見解をお示しいただきたいというふうに思います。

○（水道）水道事業課長

当該地は、国から水道事業の認可を受けている給水区域から外れている地域でもありまして、水道管が整備されているところから先ほど300メートルというお話がございましたが、水道管が整備されている地点から大分急勾配で上がっていった先の地域にお住まいの方々が大半だということで、水道を整備した地域のその管の端末のところ、国で基準を満たさないといけな水圧が確保できるぎりぎりなラインなものですから、なかなかそれから先、市での整備によりまして水道に切り替えることは困難であると考えているところでございます。

また、使用者の方が自己負担にて水道局の施設に接続する場合につきましては、水道局と協議を行うことになると考えられます。

なお、現在、主要の施設に異常により取水ができなくなった場合には、応急給水等を水道局で支援してまいりたいと考えているところでございます。

○中鉢委員

確かに現地を見ておりますと急勾配で、もちろん管をただ敷設すればいいだけではなくて、ポンプアップのポン

ブ場的なものも造らないと厳しいのかというのは、私も素人目に見て思ったところでございますので、過大の費用にはなるかとは思います。

ただ、地域住民の方々は、小樽市より、ろ過用にする砂の提供をしていただいていることは大変感謝しておりますので、今後も、地域住民が維持費を出し合っているようなのですが、かなり無理が生じておるようでございます。また、その近くには実は、二、三年のうちだと思えるのですが、新たに入って来られた家庭があったりするようなこともございます。そのような部分も勘案して、今後もこのような事実を御理解いただいた上で、引き続き検討をお願いしたいと思います。

◎砂の回収状況について

続きまして、今度は本市の市道における冬期間にまいた砂の回収についてでございます。

この砂の回収なのですが、小樽市各会計予算説明書を見ておりますと、砂の回収費用というのは、予算科目は道路橋りょう維持費で、予算品目は路面清掃及び側溝しゅんせつ等という部分でよろしいのかどうか、まずお答えいただけますでしょうか。

○（建設）維持課長

滑り止めで散布しております砂の回収費用につきましては、今、中鉢委員がおっしゃられたとおり、道路橋りょう維持費の中の路面清掃及び側溝しゅんせつ等に含まれるものでございます。

○中鉢委員

それでは、その費目について、令和4年度、そして5年度の予算額を示していただきたいと思います。

○（建設）維持課長

路面清掃及び側溝しゅんせつ等の予算額についてですが、令和4年度は5,444万4,000円、令和5年度は5,350万2,000円であります。

○中鉢委員

砂の散布というのは、ロードヒーティングの延長によってもその散布量というのは変わるのかというふうに思います。令和4年度から令和5年度のロードヒーティングの延長もしくは面積等で、おおよそで結構ですので、増減があったか、お聞かせいただきたいというふうに思います。

○（建設）維持課長

ロードヒーティングの設置状況についてということですが、稼働面積で答弁させていただきたいと思います。令和4年度のロードヒーティングの稼働面積が5万5,700.42平方メートル、令和5年度の稼働面積が5万5,310.42平方メートルとなっております。

○中鉢委員

あとは、砂の散布に関わる部分では、砂箱の設置箇所というのは、令和3年度、4年度で増減はあったでしょうか、お聞かせください。

○（建設）維持課長

砂箱の設置箇所についてですが、令和3年度は607か所、令和4年度は592か所となっており、15か所の減となっております。

○中鉢委員

あまり変動がないか、もしくは増えているのかと思ったのですが、減っているということです。

令和5年度のロードヒーティングの関連予算が令和4年度より下がるというのは理解できるのですが、その分、滑り止め用の砂の散布箇所や量の増加がするものというふうに考えます。その分、回収する箇所や量も増加して予算上増額されてしかるべきなのかというふうに思うのですが、令和3年度と4年度で砂の回収の路線延長箇所の増減などはあったでしょうか。また、令和5年度はその箇所などの見直しなどの予定はあるでしょうか、お聞かせい

ただきたいと思います。

○（建設）維持課長

滑り止めの砂の回収に係ります箇所数ですとか路線数の増減が3年度、4年度でありましたかというお話なのですけれども、3年度と4年度を比較しますと若干減少している部分はございますけれども、基本的にそれは人力で行う路面清掃でありますけれども、路面清掃車による機械清掃については毎年、大体同じような路線を行っているところでございます。

それと、5年度の箇所については、基本的には今、人件費や機械の油代などがやはり高騰化している部分もありますので、数量については若干減少するとは思われますけれども、機械清掃の部分については従来どおり、やっている路線について行っているということと考えております。

○中鉢委員

このような質問をさせていただいたのは、この春に市民の方から、一定箇所における砂の回収が遅いのではないかというような訴えが寄せられてのものでございます。

今年の春の状況なのですが、何か例年と比べて特殊な事象があったのでしょうか。もしも何かそのようなものがあれば、お聞かせいただきたいと思います。

○（建設）維持課長

今年の春は、2月後半はほとんど降雪もなく、3月に入ってから降雪量が前年3月の半分でありました。また、比較的、暖かい日が続いたこともあり、雪解けが早く進み、車道部の舗装も確認できるようになり滑り止めの散布された砂も目立ち始めたことから、まず車道部の機械清掃を行ったところであります。

しかしながら、歩道や車道部の路肩に雪山がまだ残っていたため、その雪解けに合わせて砂が路面上に堆積するとか、散在し始めていたことから、その辺のところを見られて砂の回収が遅れたというふうになっておりますので、その辺を見たところで市民の皆様からそのような御意見をいただいたのではないかとこのところ考えております。

○中鉢委員

つまりは、雪解けが早くて、その雪解けが早かった部分を機械で1回、回収していただいた後、路肩の雪が解けてその砂がまた出てきて、またそれを回収して、2段階で、車道部分と歩道部分といいますか、そこによって砂が一時的に堆積をしていたということですね。今お話をお聞きますと、しっかり対応していただいたのがよく分かりました。

ところで、その砂の回収の予算をいろいろと今まで見ていたのですが、回収作業自体は3月の年度末の最終四半期に行うものなのか、また年度をまたいで行っているのか、年度が替わって4月から、第1四半期から行っているものなのか、その辺りが分かればお聞かせいただきたいと思います。

○（建設）維持課長

今年の春は、先ほど御説明したとおり雪解けが早く進んだことから、路面上に砂の堆積が目立ち始めたこともありましたので、3月21日から機械清掃を行っているところでございますけれども、これについては令和4年度の予算の中で行っております。

引き続き、4月以降については令和5年度の予算の中で路面清掃に着手しているということですので、予算的にはまたがっているものではないですけれども、作業的には年度をまたいで実施していたというふうに考えていただければよろしいかと思います。

○中鉢委員

予算的な部分は分かりました。作業的には柔軟に対応していただいているということが分かりましたので、その仕事が遅いのではないかとこの方にもそのようにお伝えしたいと思うのですが、この冬も適切な砂の散布と、また

雪解け時の適切な砂の回収をお願い申し上げまして、私の質問を終えたいと思います。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

○委員長

公明党に移します。

○秋元委員

◎市道整備に関わる電柱類移設費用負担について

以前、市民の方から相談いただいた件について、何点が質問させていただきたいと思います。

この相談者が役員を務める町内会で、市道の整備に伴って側溝の工事が行われることになったと。側溝を入れ替えるためには電柱の移設をしなければならないということだったのですが、市道や側溝の整備をしてもらえるのはありがたいのですが、実はこの電柱移設に伴って、電柱に設置してある防犯灯の移設費用は町内会の負担になるということでありました。ちなみに、1基の移設費が約3万円かかるそうなのです。それで、町内会の町内会費も潤沢にあるわけではないので、非常に町内会の負担になっているという相談があったのです。

そこで伺いたいのですが、いつからこのような対応をされてきたのか、これについてはどうですか。

○（建設）建設課長

委員の御指摘の対応につきましては、明確な時期については不明ということで、申し上げられないのですが、電柱が工事実施に支障となる場合には、その都度、北海道電力やN T Tから移設を依頼しているものと考えております。

○秋元委員

それで、今、明確な時期は分からないということなのですが、そもそも規則ですとか、条例などというものはあるのですか。

○（建設）建設課長

根拠法令につきましては、道路法第71条第2項第1号には、道路管理者は、道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合、工作物その他の物件の改築、移転、除却を命ずることができるとされておりますので、我々道路管理者といたしましては、電柱所有者に対して移設を依頼しているところであります。

○秋元委員

私も道路法とかも読ませていただきましたけれども、今までどういう考えに基づいて、この移設の依頼を行ってきたのかということでは、今お話しいただいた道路法第71条第2項第1号の考えに基づいてだというふうに思うのですが、先ほどN T Tや北海道電力から町内会に移設依頼をするということでしたけれども、どの時点で町内会とそういう移設の協議をされるのですか。

○（建設）建設課長

どの時点で本市が町内会に移設の依頼をするのかということですが、電柱に設置されている防犯灯の移設については、電柱の所有者、北海道電力かN T Tから町内会に対して移設の依頼をしているものと思われます。ですので、本市から直接、御依頼という形は取ってございません。

○秋元委員

その際に立会いとかもされていないということですか。

○（建設）建設課長

立会いを求められた場合は、町内会の方、N T Tや北電の方と一緒に現地で説明するというようなことを実施してございます。

○秋元委員

それで、市道整備に伴って今回のような町内会ですとか住民負担になるようなケースというのはこれまでも生じていたのか。また、そのような事例があれば伺いたいと思います。

○（建設）建設課長

先ほど御答弁申し上げたとおり、電柱所有者からの依頼によって実施されていると承知してございまして、実態については、なかなか把握できていないというところでございます。

○秋元委員

では、直近5年間の状況も聞こうと思ったのですが、これもなかなか分からないと。また、例えば最大で何基移設した事例があるのかも分からないということでもいいですか。

○（建設）建設課長

はい。実態については把握してございません。

○秋元委員

実態は把握していないということなのですが、私が伺ったこの町内会では過去にもこういう例があって何基か移設したそうなのですが、やはり1基が約3万円もするものですから、これが数基になると非常に負担になっているのです。

私も他市の状況なども見ましたが、例えば、ある市では、電柱移設の原因が市にある場合は市が全額負担しているという自治体もありました。そうなっていないところもあるのですが、先ほど何基移設されているか分からないというお話でしたけれども、私は状況によっては町内会の財政を非常に圧迫をしているのだろうというふうに思っ、一方で、この街路灯の新設については補助をしているという状況でありますけれども、もう一度こういうケースがどういう状況なのかというのは、ぜひ市として一度調べていただきたいというふうに思いますし、どういう状況で町内会の負担になっているのかというのをぜひ知っていただきたいと思います。

それで、法律で言う原因者が市にあるとなれば、これは、ある程度、市の負担というのはやはり発生するのではないかと思います。

実は、今回の例はお話をいただいて市といろいろと調整した結果、最終的には工事業者がこの移設費を負担することになりました。その前は、側溝の一部設計を変更して町内会が電柱の移設を望まないということ、要するに移設費を負担できないということだったので、その部分についてはそのまま移設しないで、ほかの箇所側溝の入れ替えをするということで収まったのですが、後ほど市の担当者から連絡ありまして、実は工事業者から、業者負担で当初の設計どおりに工事をやりたいというお話で決着はついたので。

一番いい形になったのですが、万が一、今後こういうような町内会の方々が移設費を負担できないということになった場合に、当然その電柱移設はできなくなるわけです。そうなった場合には、この設計の変更ということも考えられるというふうになるのでしょうか。

○（建設）建設課長

町内会で移設費用を負担できない場合、設計変更で対応できるかどうかということでございますけれども、我々といったしましては、道路工事の目的が阻害されない範囲で技術的に対応が可能であれば、設計を見直すということもあり得るというふうに考えてございます。

○秋元委員

あり得ない場合はどうなりますか。

○（建設）建設課長

基本的には、先ほど申し上げました根拠法令に基づく対応を取らざるを得ないと考えてございますけれども、委員から御紹介のありました他都市の事例があるのであれば、参考といたしまして、今後の対応について研究してまいりたいと考えております。

○秋元委員

先ほど道路法の原因者という少し適切ではない言葉でありましたけれども、町内会の実情もぜひ知っていただいて、今後、検討していただきたいというふうに思いますので、よろしくお願いいたします。

◎臨時市道整備事業について

次に、市道の整備延長について伺いたいのですけれども、令和4年度行政評価調書の施策の評価というものがありまして、小施策及び指標の推移について記載がされております。「道路改良工事等で側溝や舗装などを新設又は改良する市道の整備延長」ということでありますけれども、この目標として、令和元年度から令和10年度の10年間で約20キロメートルの整備をするという目標が設定されておりました。

そこで質問なのですが、令和元年度からの実績を単年度と累計について伺いたいと思います。

また、基準値が2キロメートルというふうになっているのですけれども、この2キロメートルとした根拠について説明してもらえますか。

○（建設）建設課長

まず、令和元年度からの臨時市道整備の実績でございます。令和元年度におきましては、延長2.24キロメートル、路線数といたしましては21路線の整備を行ってございます。令和2年度につきましては2.46キロメートル、27路線。令和3年度は1.82キロメートル、20路線。令和4年度におきましては1.64キロメートル、19路線で行ってございます。累計につきましては、延長が8.16キロメートル、87路線で実施してございます。

行政評価で基準値を2キロメートルとしている根拠につきましては、臨時市道整備で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などにつきまして、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ているところでありまして、事業費の平準化を図るという目的で2キロメートルとしてございます。

○秋元委員

事業費の平準化を図るために約2キロメートルということであります。

大体2キロメートル以内で収まっているということですが、ただ、この2キロメートルという考え方に基づいて事業を進めるとなると、毎年、臨時市道整備の箇所図も示していただきますけれども、やはり長い区間の路線というのは、なかなか整備ができないということで、比較的距離が短い路線ですとか、刻んだ整備になってしまっているのかという感想です。

それで、先ほどお話しいただきましたけれども、評価調書の中にもありましたが、整備の内容としては大きく分けて、市道の老朽化路線の更新、狹隘区間の解消、溢水対策、未整備区間の改良というふうに記載されておりました。まず、今挙げたそれぞれの実績について、整備の距離数についてどのようになっているのかについて示してもらえますか。

○（建設）建設課長

令和3年度の実績で答弁させていただきます。市道の老朽化路線の更新につきましては、17路線、1,679メートルで行ってございます。

続きまして、溢水対策といたしまして、2路線、148メートルで行ってございます。その他、評価調書に載ってございます狹隘区間の解消と未整備区間の改良につきましては、令和3年度におきましての実績はございません。

○秋元委員

今、示していただきましたけれども、先ほどもお話ししましたが、実績を年度で見ると全体的に約2キロメートルに収まるという形になっていると思うのです。

このままの状況で推移していけば、計画どおりに令和10年度の目標達成はできるのではないかというふうに思いましますが、これについてはどうですか。

○（建設）建設課長

これまでの進捗が令和4年度までで約41%でございます。今年度事業につきましても順調に推移しており、おおむね50%は達成できるものと見込んでおりますので、このままであれば達成できる見込みであります。

○秋元委員

それで、ここで何を言いたいかといいますと、10年間の整備目標の20キロメートルという数字がこれはどうなのかというふうに思うのです。率直に言って施策の評価を高めていくためには、もう少し高い目標を立ててもいいのではないかというのがあるのです。

なぜかといいますと、この施策自体の目標といいますか考え方が、市民の安全・安心で暮らしやすい生活環境を目指していくのだということで、市民アンケート指標というのがあるって、要するにこの数値を高めていくのだという考え方なのです。ところが、なかなか市民のアンケート指標が伸びていない現状を考えると、実は10年間で20キロメートルという数字がどうなのかという、ここに行き着くのです。

それで、私は、ただ単に予算の全体的なバランスを考えると、一概にその目標値を100キロメートル、200キロメートルとそんな乱暴なことは言わないのですけども、もう少しこの20キロメートルという考え方をもう一度整理をして、この市民のアンケートの数値を高めていくような考え方にしていかなければ、行政評価のそもそもの目標である数値を高めていくというのが難しいのではないかというふうに思うのですが、この点についてはどうですか。

○（建設）建設課長

委員の御指摘のとおりだと思ってございます。一つ、この行政評価調査書のアンケートの結果を詳細に見ていきますと、地域ごとで差が出ているような結果も見受けられますので、そういう御不満を抱いているところの地区についてよく研究して、そこの整備の進捗が図れるようにできるかどうかというのも一つ考えていく必要があるのかというふうには少し考えております。

○秋元委員

バランスはあるので、どこかの地域に偏るというのはあまりよろしくないのかというふうに思いますけれども、ぜひ今後、検討していただきたいというふうに思いますので、よろしくお願いします。

◎小樽市橋梁長寿命化修繕計画について

次に、小樽市橋梁長寿命化修繕計画に基づいた修繕完了する橋梁数について伺いたいというふうに思います。

初めに、橋梁長寿命化修繕計画の目的について説明してもらえますか。

○（建設）建設課長

橋梁長寿命化修繕計画の目的でございますけれども、「今後多くの橋梁の老朽化が進む中で、計画的な修繕を実施し安全で円滑な交通を確保しつつ、橋梁の長寿命化を図り維持管理の効率性を高め、修繕・更新費用の縮減を目指すことを基本的な方針とします。」とあります。

○秋元委員

それで、この計画の中身を見ますと、計画策定時、平成26年だったと思いますけれども、ちょうど来年で計画策定から10年になるのです。この計画の中にも書いてありましたけれども、2024年には、建設後50年以上の橋梁が48%の65橋になるとのことでありました。

現状というのはどのようになっていますか。

○（建設）建設課長

橋梁の現況につきましては、計画対象136橋のうち令和3年度において建設後50年を経過する橋梁は45橋でございます。これが2040年には全体114橋の84%を占める見込みとなっております。

○秋元委員

それで、資料の目的のところを見させていただきますと、先ほど説明いただきましたけれども、従来の事後的な何かあってから修繕する方法から、予防的な修繕をすることとして、維持管理費の平準化に努めるということでありました。第7次小樽市総合計画の最終目標年次が令和10年度となっているのですけれども、総合計画の中では、目標が37橋となっているのですけれども、先ほど説明していただいた修繕計画は令和6年度、来年35橋になっているのです。

要するに、この点を踏まえて令和4年度の行政評価調書を確認させていただきますと、実績が来年、本来であれば35橋のところは9橋しかできていないということで、なかなか順調に進んでいないのだというふうに感じておりました。

この原因と課題について、まず説明していただけますか。

○（建設）建設課長

進捗が図られていない原因でございますけれども、近年では資材や労務単価も上昇していること。それと、橋梁はオーダーメイドで造られておりまして、補修に必要な部材も高額なものとなります。これらのことで全体事業費が多額となることが挙げられるほか、国の補助を受けて実施しているところでございますけれども、要望額よりは若干低めで交付されることも原因の一つというふうに考えてございます。

○秋元委員

そこで心配なのは、やはり先ほど目的の中にもありました、これまでの事後的な修繕から予防的な修繕に変えていくことによって維持管理費を削減していくという考え方が、そもそも今の経済状況、資材の高騰、また労務単価の上昇、物価高もありますし、先ほど説明いただいたオーダーメイドの橋のそもそもの単価が高騰しているという状況があるというふうに伺いました。そういう意味で言えば、そもそもの予防的修繕というものがなかなか難しい状況になってきているのではないかというふうに思うのです。

先ほど国の交付税措置の話も伺いましたけれども、そういう部分も含めて、来年のこの計画の終了年度、また、総合計画の終了する令和10年度までの目標はなかなか厳しい状況になってきていると思います。

改めて、この修繕計画というものを、今の経済状況ですとか様々な要因を含めて検討する余地が出てきているのではないかというふうに思うのですけれども、この辺についてどのように考えていますか。

○（建設）建設課長

委員の御指摘のとおり、なかなか進捗のスピードが上がってこないというところでございますけれども、この進捗のスピードを上げる手法については、なかなか見いだせないところではございますけれども、工費について要望どおりの交付を要望していくことなど、財源確保にまず努めてまいりたいと考えております。

○秋元委員

全体的にもう一度いろいろと検討し直していただきたいと思うのですけれども、その中にやはり新しい技術というものも多分あるのだろうというふうに思いますから、いま一度、様々な議論を重ねていただきたいというふうに思いますので、よろしくお願いいたします。

この項、最後に、今お話もいただきましたけれども、改めて今後、まずどういうふうに進めていくのか、これについて何か考えがあったら伺いたいと思います。

○（建設）建設課長

まず、実際の修繕等について計画どおりにっていないということは先ほど来、御指摘いただいているところで

ございますけれども、やはりその橋梁の下を通っている方、通行車両ですとか通行者に何か落下物があって第三者にけがをさせるというようなことのないように、日頃の法定点検ですとかパトロール等で橋梁の状態について確認しながら維持管理していくというところが重要かというふうに考えてございます。

○建設部長

秋元委員から今いろいろ御指摘がありましたけれども、先ほどの市道と橋梁も含めてなかなか進捗が進まないというお話がありましたけれども、ただいま建設課長からいろいろその要因についてお話があったかと思えますけれども、もう一つ実は要因がありまして、やはり最近、昨今の社会情勢の変化によりまして、建設業の人材不足というのは非常に多く挙げられています。オペレーターもそうですし、技術者もそうですし、また、下請業者が非常にいないということもありまして、実際、我々としては発注してやっているのですが、なかなかその時期に下請業者がいなくて、管理する技術者がいないといったことも一つ、遅れている大きな要因でないかとは思っております。

そういったことも含めまして、少し話はそれるかもしれませんが、今その人材確保に向けて、これまで建設事業協会とも、こういった形で人材確保をしていったらいいのか。なかなか抜本的な解決方法に結びつきませんが、そういった意味も含めて、なるべく事業を伸縮させるためにまた人材確保も必要かということで、そういった動きもしておりますので、よろしく願いいたします。

○秋元委員

◎陳情第4号について

それでは、今回出されました陳情について、今日は資料要求もさせていただきまして、陳情箇所のロードヒーティング敷設図を出していただきました。

少し資料の説明していただきたいのですが、2種類ありまして平面図と設置詳細図というふうにありますけれども、設置詳細図のこのロードヒーティングの敷設箇所について説明していただけますか。

○（建設）維持課長

では、本日配付させていただきました資料の説明をさせていただきます。

上下二つの図面がついておりますけれども、下段のヒーティングシステム設置詳細図で御説明させていただきます。

この市道は、朝里東30号線と申しますけれども、これの外郭の中に長方形とか台形とかで区切られている形状があるかと思えますけれども、それに楕円形でいろいろローマ字とか数字で番号が付されていると思います。この範囲が、実際ヒーティングのユニットと呼ばれるものが敷設されている範囲でございます。

実際この道路については、認定の幅としては10メートルとなっておりますけれども、このヒーティングのシステムが設置されている範囲は、上下線合わせて片側2.75メートルと2.75メートルの合わせて5.5メートルとなっております。

基本的には、車道部の1車線当たりの幅員というのは3メートル、両側合わせて6メートルという形になっておりますけれども、このヒーティングのユニットの配置されている部分については、それぞれ25センチメートルと狭い形でユニットが設置されている状況でございます。

なお、このユニットから外れた部分の両側については、ヒーティングユニットそのものはないのですが、この電源となる分電盤から制御する通信線ですとか電力を供給するケーブル等が、このユニットの外側それぞれ約50センチメートルの中で敷設されている状況でございます。この絵ではそこまで詳細には判別できないのですが、施設の状況としてはそんな形で配置されているということになっております。

○秋元委員

昨日ですか、委員の皆さんと現地を視察させていただきまして、陳情者からも説明を伺いました。それで、今お

話しいただいて設置、敷設状況も分かりました。

私が一番気になっているのは、陳情者が手すりをつけてほしいと言っていた箇所でありますけれども、石垣がずっとありまして、そこに多分、沿った形で手すりをつけてしまうと、現地でも説明があったとおり、雪が積もってしまうので多分、使えないだろうと。使用できるようにするためには、その箇所を除雪しなければならないというお話でありました。

ただ、そこを雪かきしてしまうと非常に滑るのではないかという、一つ危惧される部分がありますけれども、除雪が可能なのかなのか。

ここは、そもそも除雪路線ではないです。除雪するとなったらどういう方法があるのかについてお聞かせいただけますか。

○（建設）維持課長

このユニットから外れた部分になりますと、おおよそになりますけれども、1メートルから1メートル少しの範囲で雪が堆積されるような状況になると思います。ただ、ここについては、除雪するとなるとやはり小型のハンドガイドの除雪機で除雪するか、飛ばすところはぎりぎりないものですから、そういったこともなかなか、かなわないだろうと。さらに、やるとすると、もう人力でやるしかないと思うのです。

シーズン当初は人力でも十分対応可能だと思いますけれども、それが踏み固められることによって、2月、3月となるとしまり雪になって、現実的に人力による除雪というのも困難になってくるのではないかというふうには考えております。

○秋元委員

そうなのです、私も少し違う場所で、実は手すりはついていないのですけれども、坂のロードヒーティングとそこのところを除雪されている状況があって、そこで実は人が転んで困るという相談を受けたことがあります。そこは市で除雪していたのではないのですけれども、近所の方が気を遣って除雪機でその雪を飛ばしていたのですけれども、坂なものですから非常にそこが危ない状況になっていたのです。そういうことを考えると、多分、除雪機をかけてしまうと逆に危険だなというのが一つありました。

では逆に、例えばロードヒーティングの際は、先ほど50センチメートルぐらいの範囲でケーブルなどがあると言っておりましたけれども、逆にその範囲ではないところに設置した場合、逆にだけでも、手を伸ばして使わなければならないような状況にもなります。でも、実際に子供ですとか高齢者にそういうことができるのか、これについて、どういう感想をお持ちですか。

○（建設）維持課長

道路に関して、平面線形ですとか縦断線形、いわゆる道路勾配、その他の道路の幅員構成だとか道路の構造の技術的な基準を定めております、道路構造令というものがあります。先日の現地視察においても各委員の皆様で御確認いただいたとおり、この路線については、歩道が設置されていない、要は歩車分離がされていない路線であります。

そのことを踏まえますと、車道部分、いわゆる両側6メートルの幅の外の部分については、いわゆる路肩と言われる部分ですけれども、路肩を設ける目的といたしましては、まず車両の走行に必要な側方余裕を確保する。それによって、故障車とか停車する車両だとかが非常駐車用の用に供することはできると。また、歩道を有していない道路でありますから、そういったところについては、歩行者の通行の用にも供されるということになります。

ただ、さきに述べたとおり、あくまでも車両の走行に必要な側方余裕を確保するという観点でいいますと、その間に手すりをつけることは、基本的には難しいのではないかというふうに考えております。

○秋元委員

逆に危険な状況をつくってしまわないかというのは少し心配なところでありました。

◎並行在来線の検討状況について

並行在来線のところを伺いたいと思います。

並行在来線に関連して、先日、バス運行の試験が行われましたけれども、今回、実車時間、出発した時間が午前9時というふうに設定されておりましたけれども、9時に設定した理由というのはどういう理由ですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

一番には、午前中というのが、現状のＪＲの利用状況が多いということからまず実験に適しているというふうに考えたことと、この時間だと通勤・通学には少し遅いのですけれども、通勤・通学については、実際、ＪＲの定期の利用状況ですとか、そういったほかのデータである程度把握できるということと、実際、ふだん定期で乗っている方が、例えば7時台とかに設定したところで、通常利用している手段からわざわざ実験のバスに乗り換えるかというようなところもございましたので、これは通院ですとか買物といった方が利用しやすい時間ということで設定いたしました。

○秋元委員

以前に示していただいた資料で、平成30年にＪＲ北海道で調査した結果、余市発ですけれども、7時台、8時台、9時台に一番乗降客が多いという状況でありまして、今説明いただいたように、やはり学生ですとか通勤の方々の時間と少し外れているということです。

今回の乗車数も見ましたが、意外と私が想像していた以上に少し少ないのかというふうには思ったのですが、その辺についてはどういう感想をお持ちですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

ＪＲの利用としては、余市町から乗られる通勤・通学の方が非常に多いのですが、今回については、並行在来線の沿線自治体の事業というよりは、小樽市単独で市内の走らせ方をどうしようかという部分の、比較的少し細かい部分の検討のために、小樽市独自の実験ということでやりましたので、対象者も蘭島・塩谷地区ということで限らせていただきました。

その蘭島・塩谷地区ということでいけば、ふだんもＪＲの1日の利用者が数十人というところですし、あと、これまでの並行在来線の説明会などでも大体4回以上やって60人とか、それぐらいの延べ参加人数でしたので、それを考えると今回の参加人数というのは、まずまず多くの方に参加していただいたのかという印象を持っております。

○秋元委員

資料を見ますと、地域の住民の方には、ふだんバスを使っている方、ＪＲを使っている方、マイカーを使っている方、いろいろいらっしゃいますけれども、忍路ですとか桃内とか、そういう部分も含めて、どういう状況になっていくのかというのは、今後もいろいろと私も資料なども読み込みまして勉強させていただきたいというふうに思っています。まず、今回の実施した状況がしっかり住民の皆さんといろいろな状況が共有できて、いろいろと今後の施策に反映できるようにしていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時44分

再開 午後3時09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。

みらいに移します。

○白濱委員

◎小樽市雪対策基本計画について

まずは、小樽市雪対策基本計画に係る具体の取組について御質問させていただきます。

令和5年第2回定例会当委員会の中で、地域内雪押場確保に係る制度設計の確立と年度内の運用につきまして、質疑応答の中で説明を受けました、令和4年度の地域総合除雪業務において、使用していた雪押場513か所、公有地が204か所、民有地が309か所の本年度の現地調査の進捗状況についてお伺いいたします。

令和5年度も全て使用可能かどうか、雪押場に増減があるのかをお知らせください。

○（建設）維持課長

雪押場の確保に向けた制度設計については、先ほど御報告させていただいたとおり、なかなか諸課題がありますので、今年度中の運用というのは非常に難しい状況ではございますけれども、昨年度に引き続きまして、除雪業者が決まりましたら、これまで使用させていただいた土地ですとか、我々が直接お借りしている土地については、引き続き、昨年度と同様に確保できるように努力していきたいというふうに考えてございます。

○白濱委員

令和5年度除排雪計画（案）についての中で、今後の除排雪業務に係る主なスケジュール（予定）に、令和5年11月上旬に第2回の除雪懇談会が予定されておりますが、団体等との懇談会の中で出てこなかった新たな雪押場の申出がある場合の手順は、土地所有者自ら申出があったり、あるいは近隣の共有者から申出があり、その場合は土地所有者からの承諾書などが必要なものかどうか、その手順をお知らせください。

○（建設）維持課長

新たな雪押場の申出があった場合の手順についてですけれども、直接、市に、ここを利用できますという情報をいただいた中で、除雪業者が現地を確認した上で、もし現実的にそこが利用できるということであれば、直接、市が土地使用承諾を交わして、従来どおり無償でお借りしたいという形になるのか、それとも、直接、各ステーションの除雪業者と市民の間で、そういった確保になる場合でございますけれども、特に難しい手続ということではなくて、市が直接お願いする場合には、使用承諾等とか何か文書をもってお借りするようなことにしたいというふうには考えてございます。

○白濱委員

雪押場の確保には、大変苦慮されていることと思います。

そこで、雪押場マップがあると、市民の雪押場に対する必要性の意識も高まりまして、地域住民から、もしかしたら雪押場の提供が増加する可能性に期待をしまして、雪押場マップを作成することについての見解をお示してください。

○（建設）維持課長

雪押場マップの作成についてであります。雪押場は市の除雪作業での使用を考えておりますことから、基本的には除雪業者への周知は行いますけれども、マップの作成及び場所の公表は、現時点では考えていないところでございます。

しかしながら、委員がおっしゃるとおり、地域住民から雪押場の提供が増えることにもつながる可能性もあることから、今後どのように周知を行うべきかにつきましては検討してまいりたいと考えております。

○白濱委員

さらに、今、検討を進めております雪押場の確保に係る制度設計の検討の中で、固定資産税等の減免制度については、現在、雪置場として地域住民に無償で空き地を提供している土地所有者もいるわけなのです。これはどうい

うことかという、狭い路地内で数世帯の住民の共有の雪置場として、無償で空き地を一定の期間提供している土地所有者の方にも、ぜひいろいろな今後の制度も取り入れていただけることについて検討していただきたいと思っていますので、そちらについての御見解をお示しいただけますか。

○（建設）維持課長

現在検討しております雪押場の確保に向けた制度は、除雪時に発生する置き雪処理や排雪作業に必要な人員、ダンプトラックの確保及び除雪費予算の増大などの課題に対応するため、まず優先して今、小樽市で検討しているところでございます。

雪置場に係る制度につきましても、今後、検討が必要なものと考えておりますが、まずは雪押場の制度の運用を優先するために検討を進めていきたいというふうに考えております。

○白濱委員

雪押場と雪置場は、市民の中で区別をなかなか把握されていない方もたくさんおられると思いますので、その辺も周知を図っていただきたいと思いますと思っております。

続きまして、もう1点の小型除雪機購入等支援制度に向けて検討中とのことで、非常によい支援制度だと思っております。小樽市雪対策基本計画の中から、道内他都市の支援事例に照らしてみますと、自治体が用意した小型除雪機を貸し出して使用、利用している事例が比較的多いように見られます。購入補助、借り上げ補助もあるようですが、この制度の実現に向けまして、令和5年度の試行の実施に向けて検討中との説明を受けました。

そこで伺います。試行の実施の対象となる団体、あるいは個人の予定はあるのでしょうか、お知らせ願います。

○（建設）維持課長

試行を予定しております団体の予定はあるのでしょうかという御質問でございますけれども、小型除雪機購入等支援制度の検討に当たり、昨年度、町内会に対しアンケート調査を実施したところであります。その中で、貸出しを希望された町内会が複数あったことから、今年度は、希望された町内会での試行をお願いする予定でありますけれども、現時点では個別の町内会、どこで試行するかというところまでは、まだ決まっていない状況でございます。

○白濱委員

それでは、試行は、どのようなところに注力して取り組んでいくのでしょうか、お示ください。

○（建設）維持課長

今回予定しております試行では、主に歩道や私道路の助成を想定しておりますけれども、高齢者住宅や町内会館敷地など、どのような場所での除雪が可能なのか、また、燃料代など除雪作業に係る経費や作業人員及び作業時間などについて把握していきたいというふうに考えております。

○白濱委員

保管場所等の問題等もあり、いろいろ苦慮されることと思っております。

では、今後、試行の結果を踏まえまして、具体の取組、制度実現に向けて、いつ頃を予定されているのでしょうか、お示ください。

○（建設）維持課長

今年度の試行を踏まえまして、令和6年度に課題や問題点などを整理し、貸出し制度がよいのか、またはほかの支援制度がよいのかも含めて検討してまいりたいと考えております。

ただ、今回、貸出しできる機械の数が限られているのと、恐らく期間も限られてしまうので、そういった多くの課題など、我々が想定していない部分があるかと思っておりますので、場合によっては、引き続き試行してみるなどということも一応、視野に入れたと考えております。

○白濱委員

地域住民にとっては、やはり除雪の問題が市民生活の中で苦慮されている大きな問題の一つになりますので、ど

うかひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

それと、先ほど御報告を受けました令和5年度の除排雪計画案の中で、観光地に配慮した除排雪の継続の中で、昨年の12か所から14か所に増やしていただいたということにつきまして、我が会派の平戸議員が一般質問で堺町通り商店街の歩道の除排雪強化について質問していたと思うのですけれども、そちらも考慮されて箇所を増やしていただいたというふうに解釈しておりますので、そちらに関しましては感謝を申し上げます。

◎下水道マンホールの蓋について

続きまして、下水道のマンホールの蓋について御質問をいたします。

マンホールは、下水道管内の点検、修理、清掃などのために基準に沿った間隔ごとに設けられているとのことでありますけれども、基準に沿った設置間隔について、まずはお示しください。

○（水道）下水道事業課長

マンホールの設置間隔の基準につきましては、下水道施設計画、設計指針と解説に記載がありまして、最新の2019年版には、管渠の口径ごとに直管部におけるマンホールの最大間隔が示されております。これには、管渠の口径が600ミリメートル以下の場合には最大75メートル間隔で、口径が600ミリメートルを超え1,000ミリメートル以下の場合には最大100メートル間隔で、口径が1,000ミリメートルを超え1,500ミリメートル以下の場合には最大で150メートル間隔で、口径が1,500ミリメートルを超える場合には最大200メートル間隔で設置することとなります。

○白濱委員

それぞれの種類によって間隔が異なっているということがよく分かりました。

それで、マンホールの開口部には、人が誤って落ちないように蓋がしてあります。この蓋は、鉄製のものやコンクリート製のものなど数種類、見受けられますけれども、マンホールや蓋の設置基準を車道、歩道別にお示しいただけますか。

○（水道）下水道事業課長

マンホール本体に関しましては、設計基準について、下水道施設計画・設計指針と解説に記載があり、これには、維持管理を行う上で必要な箇所、管渠の起点及び方向または勾配が著しく変化する箇所、管渠の口径が変化する箇所、段差が生じる箇所、管渠が合流する箇所などにおいて必要に応じ設けることとなっており、車道部と歩道部での区分はありません。

また、負担に関しましては、鉄蓋の基準となりますけれども、マンホール蓋に関しまして、日本下水道協会規格で規定されており、車道部は荷重条件25トンまで対応可能な蓋を、歩道部は14トンまで対応な蓋を採用しております。

○白濱委員

さらに、マンホールの蓋に求められる安全性についてもお知らせください。

○（水道）下水道事業課長

マンホールの蓋に求められる安全性能については、マンホールの蓋は車両等による荷重を繰り返し受けることから、蓋本体に関しましては、必要な強度、耐磨耗性、耐腐食性、耐久性、がたつき防止等の安全性能を求められており、また、機能面では、マンホール内の水圧や空気圧が上昇した場合において、マンホールの蓋が浮上、飛散しないことが求められております。

○白濱委員

マンホールの蓋はアスファルト面より二、三ミリメートル程度下げてセットされ、場所によっては数ミリメートル下げただけでは不十分で、はっきりとした段差でセットされているところが見受けられます。なぜこのような段差でセットされているのか、主な理由のものをお示しください。

○（水道）下水道事業課長

マンホールの蓋とアスファルトの段差の主な理由としましては、冬期除雪作業によるマンホール蓋の破損を避けるために、1センチメートル程度、舗装面よりもマンホール蓋の位置を下げていることが挙げられます。

○白濱委員

なぜこのような質問をするかと申しますと、老朽化した蓋や塗装部と非塗装部の間に生じた段差などがある箇所は、スリップ事故や生じた段差ががたつきなどにより歩行者の転倒につながる懸念があり、危険を伴うからであります。市内には、相当数のマンホールの蓋がありますが、その維持管理は大変なことだと思います。

そこで、老朽化したマンホールの蓋の更新は行っているのでしょうか。行っているのであれば、その数をお示しください。

○（水道）下水道事業課長

マンホールの蓋の更新につきましては、平成21年度より予算を確保し、計画的に更新工事を進めております。更新した数につきましては、全体数1万4,555か所のうち1,881か所を更新しております。また、このほかに、数は把握しておりませんが、維持管理業務でも蓋の更新を行っております。

○白濱委員

先ほどの御答弁の中でありました、車道では25トン、歩道では14トンの荷重基準になっているということと耐用年数に関しては、たしか車道で15年ほどで、歩道で30年程度と記載がありました。

それで、耐用年数の過ぎたマンホールの蓋に関しましては、市民生活の安全のためにも、今後とも点検整備、更新をよろしくお願いしたいということを申し上げまして、下水道マンホールの蓋についての御質問は終わらせていただきたいと思います。

◎空き家対策について

続きまして、空き家対策について質問させていただきたいと思います。

建築物、道路の危険防止を周辺住民の安全確保のために質問させていただきたいと思うのですが、市内には空き家、建物等が危険な状態になり、放置状態にある箇所が数か所あるかと思います。その一例では、五、六メートルの高台の上の空き家が既に擁壁の一部が決壊しており、近隣の建物は実被害を受け、いつ決壊するか分からない擁壁の隣接土地には、車の駐車は危険で止めることもできないわけであります。これらにつきましては、今後、地球の温暖化の影響で線状降水帯による大雨が降ったならば、擁壁決壊の可能性もあり、さらに危険は迫っていると思われます。

ただ、この所有者は、本市の建築指導課からの再三の指導にもかかわらず、危険箇所の改善を一向にしないという、これは一例でありますけれども、このような場合は、周辺住民の安全確保について該当する法律といたしまして建築基準法第19条第4項に「建築物ががけ崩れ等により被害を受けるおそれのある場合においては、擁壁の設置その他安全上適当な措置を講じなければならない。」とあるわけでありますが、今申し上げましたように、所有者が上記に従わずに危険箇所を放置しているという状況ではどうしようもないわけであります。

地方公共団体は、がけ条例を設けることにより規制を強化することも可能であります。先日の予算特別委員会の質疑でも説明をお聞きしましたが、本市では、がけ条例がないということであります。

しかしながら、危険な空き家への対応について、特定空家というものがあります。この特定空家等の定義をお示しください。

○（建設）木村主幹

特定空家等の定義でございますけれども、空家等対策の推進に関する特別措置法に規定されておりますけれども、そのまま放置すれば倒壊等著しく保安上危険となるおそれのある状態、そのまま放置すれば著しく衛生上有害となるおそれのある状態、適切な管理が行われていないことにより著しく景観を損なっている状態、その他周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切である状態、これら四つの状態のいずれかに該当する場合は、特定

空家等になる条件を満たすこととなるものであります。

○白濱委員

危険な空き家が周囲に与える影響は、計り知れないものと思われます。

そこで、特定空家の判断基準はどこで示されているのか、また、判断するのはどこなのかをお示してください。

○（建設）木村主幹

特定空家等を判断するための基準でございますけれども、国のガイドラインや北海道で作成しております市町村による特定空家の判断の手引きを参照いたしまして、市長の附属機関である小樽市空家等対策会議へ諮問し答申を受け、小樽市特定空家等認定基準を策定したものであります。

誰が判断するかにつきましては、先ほど申し上げた四つのいずれかに該当する状態が認められる場合につきましては、空き家等の状態の危険度、緊急度、あるいは周辺への悪影響の度合いを総合的に判断いたしまして、建設部の管理職で構成する小樽市特定空家等認定審査委員会において決定するものであります。

○白濱委員

それで特定空家と判断された場合、特定空家に対する措置の概要と手順をお示しいただけますか。

○（建設）木村主幹

特定空家等の措置につきましては、助言または指導、勧告、命令、行政代執行となっており、措置の実施に当たっては、所有者等の措置状況や通行人等への危害の有無、緊急性、切迫性などを勘案し、順を追って行うこととしてございます。

○白濱委員

その手順と概要の措置に所有者が従わずに履行されない場合ということも考えられると思います。その場合に、法律に基づきました行政代執行を実施できるとはいえどもお聞きしましたがけれども、この行政代執行の実施は大変なことだと思うのです。このようになるまでには恐らく相当な状態になっていると思うのですけれども、そちらについての見解をお示しいただけますか。

○（建設）木村主幹

行政代執行に対する市の見解につきましては、空き家は原則個人の財産でありますことから、一義的には所有者が対応する必要があるものと考えてございます。空家特措法では、最終的に行政代執行を行った場合は所有者から代執行を利用した費用を徴収できることにはなっておりますけれども、経済的に困窮している方の場合、費用回収も難しく、結果として税金で賄うことになるものであります。

また、放置しておけば、最後は行政が解体してくれるというようなモラルハザードを引き起こしてしまうことにもつながりますので、慎重な対応が今後、必要であるものと考えてございます。

○白濱委員

まさしくその辺りは、本当に苦慮をされるところだとは思っております。建設施工当時は、当時の諸事項をクリアして建てられた建築物であっても、長年の経年劣化や老朽化いたしまして、ましてや空き家となれば老朽化がかなり加速していくわけであります。市民の安全・安心な生活を相互に守っていかなければならないと思っております。今後も危険な空き家に対する御対応をよろしくお願いしたいと思います。

◎公園整備について

続きまして、公園整備についてお伺いさせていただきたいと思います。

魅力ある公園の充実ということで、2点ほどお伺いいたします。

以前から、公園については、子育て世代からの要望も多く、また、多くの議員からも質問があったと承知しております。我が会派の小池二郎議員は、公約の一つとして、これまで4年間にわたり公園に関して質問してきておりますが、昨年の第3回定例会の質疑及び一般質問で、人口減少問題と公園について質問し、その答弁では、人口減

少対策などを見据えた公園の目指すべき方向性と政策を横断的に協議する場につきましては、担当部局が検討した施設について、今後、設置する人口戦略推進本部の中で横断的に検討調整をし決定してまいりたいと考えておりますとの答弁をされております。

また、前回、人口戦略推進本部について質問がありましたが、これまで6回開催し、公園については協議には至っていないという答弁でありました。

では、今回どのようなプロセスで、この計画ができたものなのか。また、なぜ4年間、小池議員が質問し提案していたにもかかわらず、このタイミングになったのかの見解をお示しください。

○（建設）公園緑地課長

総合公園再整備に関わるプロセスや提案のタイミングにつきましては、令和5年3月に策定した小樽市第2次緑の基本計画において実施した市民懇談会やアンケート調査などにおける、子供を遊ばせに行きたいと思える公園の充実や小さい子供が遊ぶ遊具の設置などの市民ニーズを踏まえ、令和5年4月より、魅力ある公園の充実につきまして、建設部内での検討を開始したものであります。

その後、関係部長会議などの庁内議論を経て、第3回定例会で関連予算案の提案に至ったものであり、最短スケジュールで提案させていただいたものであります。

○白濱委員

魅力ある公園の充実といたしまして、小樽公園に決めた理由としては、市民全般の利用を目的としている総合公園の充実を図るという意味は理解できるのですが、小樽公園の利便性を考えれば、結果的に車がないとなかなか利用しにくい場所にあるのかと考えます。

それであれば、利用者が多く見られる色内埠頭公園や築港臨海公園、さらに入船公園も中心部にありますので、地区公園ではありますが多方面から利用されているのではないのでしょうか。結果的に考えると、保護者が連れていきたいと思う公園、子供が遊びに行きたいと思う公園を造らなければ意味がありません。

そこで、その場所として多くの公園がある中で、本当に小樽公園でよいのか、もし、ほかの公園も検討されたのであれば、その経緯をお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

ただいまの御質問につきましては、小規模な公園では、小樽市公園施設長寿命化計画に基づき、遊具の更新を継続してまいりますが、子供を遊ばせに行きたいと思える公園の充実や小さい子供が遊ぶ遊具の設置などの市民の皆さんから求められている公園整備につきましては十分に答えられていないことから、多くの市民の皆さんが利用し、遊ぶことのできる総合公園である小樽公園を優先的に整備してまいりたいと考えております。

○白濱委員

ただいまの御答弁をお伺いしますと、もう小樽公園で決まったということの解釈でよろしいわけでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

私どもの想定では、小樽公園が一番ふさわしいというふうに考えてはおりますけれども、今後、実施する基本計画や基本設計は三つの総合公園を対象とする業務ではありますが、その中で最終的に市民の方々のニーズも踏まえながら決定していきたいと考えております。

○建設部長

少し補足的な話になるかもしれませんが、今、小樽公園を今後の整備について絞ったわけですが、基本的に今、何が公園に望まれているかということを考えますと、やはり親子連れで遊べる公園ですとか、小学校低学年、そして未就学児が遊べる公園が、なかなか少ないといった声が非常に多いところでございます。

こういったことを踏まえまして、人口対策ということで結びつけているわけですが、では、公園を整備するに当たってどこがいいかというところに考えたときに、やはり市民全般が行けるような公園がいいのではないかと。

地区公園というお話が先ほどありますけれども、この目的というのは、徒歩で遊びに行ける公園ということで位置づけられておりますので、市民全般の方が利用できる公園ということで少し考えております。

その中でも、市内中心部にあるかどうか、それが今、小樽公園ですけれども。あと、ターゲット層を考えますと車で行くということを想定しておりますので、駐車場が一定程度、充実しているかということ。また、市民全般に親しまれている公園なのか、以前、こどもの国がありまして市民全般に知れ渡っている公園ですし、特に、小樽公園については、今後、公園を整備するに当たって特性を生かせる公園。この特性は何かということになりますと、やはり小樽の眺望を見渡せるといった公園ですとか、これから公園のコンセプトとして斜面を生かした公園も考えています。このほか、緑のある公園ですとか、将来的にはゾーニングとか、将来の整備を考えていきますと、やはり一定程度の広さを持った公園ということを考えます。

また、周辺には小樽市総合体育館といったいろいろな施設がありますので、我々としては、小樽公園が適地と考えておりますので、これについては、現在は小樽公園ということで整備したいと考えております。

○白濱委員

魅力ある公園は人口減少対策にもつながってまいりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思います。

○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

立憲・市民連合に移します。

○中村（誠吾）委員

◎防災について

水道局に聞きます。

まず、小樽市総合防災訓練に、小樽市議会もBCPの検討の視点からZoom会議でしたが災害発生時の対応を図ったものです。私は、さきの予算特別委員会で、電気の供給について、要するに停電しているときの市民の生活、安全の質問をしたのですけれども、今回は、もう一つの社会インフラの最有力である水道についてお聞きします。

まず、水道局でも、小樽市総合防災訓練に今参加したと思うのですけれども、災害想定はどのようなものでしたか。

○（水道）佐治主幹

今回の防災訓練ですけれども、午前7時20分に震源地が北海道留萌沖、規模や震度はマグニチュード7.8、小樽市で震度6強の地震が発生したとの想定でした。

○中村（誠吾）委員

それでお聞きします。上水道の被害は、どの程度と想定したのか、また、しているのですでしたか。

○（水道）佐治主幹

今回の訓練では、13時の時点で上水道の断水箇所が奥沢地区ほか6件と想定しました。

また、これに際して、訓練人員11人で、上水道部門に関しましては、参加車両が給水車1台を含む4台で参加しております。

○中村（誠吾）委員

それで、今答弁していただいたとおり、市内最大震度6強との想定でありました。非常に困難な質問をするのだけれども、実際にこの規模の地震が発生した場合、夏場で結構ですので、想定はできますか。

○（水道）佐治主幹

今言われたことは、北海道が公表しました北海道留萌沖を震源とした震度6強の地震の想定被害が、地域防災計画に記載されております。それによりますと、夏の昼に地震が発生した場合、上水道の被害は、被害箇所が49件、発生直後の断水世帯数は9,420世帯、断水人口としましては2万840人となっております。

○中村（誠吾）委員

想定しているのは大変な被害です。

それで、あくまで訓練用に想定した被害ということですが、これは経験があるのだけれども、地震に伴い管が揺れて濁水が発生したと聞いたことがある。何で上水道であれだけ過してきれいにつくっているのに濁水が発生したのかを説明してもらえますか。

○（水道）水道事業課長

平成30年に発生しました北海道胆振東部地震の際、望洋台地区の一部におきまして、地震発生直後から水道水の濁りによる問合せが相次いだことがございました。直接的な要因は特定できておりませんが、地震の震動により、水道管の内面に付着しているさびが剥離し、濁水の原因になったのではないかと思います。このような事例から、地震に伴い、濁水の発生する可能性はあると考えられるところでございます。

○中村（誠吾）委員

そうすると飲めないからね。もちろんトイレぐらいには使えるのだけれども。

そうした場合、濁水が発生した場合の対応は、どのように行うのですか。

○（水道）水道事業課長

濁水の問合せをいただいた際は、応急給水が必要な場合は、応急給水車により給水をさせていただくこととなりますが、問合せの件数が多数で周辺に仮設水道などを配置したほうが効率的に給水ができると判断した場合には、仮設水道などを配置し、必要な方々に給水を行うこととなります。

○中村（誠吾）委員

次に、もう一度改めて災害時の対応について聞くのですけれども、災害と一言で言っても、今回の大雨もあったり、今聞いている地震があったり、津波や崖崩れ、本州では土石流を経験しています。そして、大雪と大火災もそうなのですが。

そこで、被害状況もそういうことでは大きく変わってくるし、対応も違うのだけれども、同じことです。まず、実際に起きた災害で、例の北海道胆振東部地震でブラックアウトをみんなで経験したわけです。ですが、平成30年当時、第3回定例会の建設常任委員会でも当時の対応などの状況について質疑されたのです。それを覚えています。

改めて、ブラックアウトが発生した場合、上水道ではどのようなことが想定されていたのですか。

○（水道）佐治主幹

まず、水道局本庁舎のことなのですけれども、本庁舎につきましては、自家発電設備がないため停電状態になります。また、浄水部門につきましては、浄水場は全て自家発電設備があるため業務は継続できますが、ポンプ所のうち自家発電設備がないポンプ所では、配水池に水を送ることができなくなるほか、配水池の水位や給水量の情報を遠隔装置で確認することができなくなるなどのことが起こります。

○中村（誠吾）委員

それに対して、応急措置はどうしていく方針ですか。

○（水道）佐治主幹

まず、水道局本庁舎につきましては、所有する仮設発電機により、一部のパソコンや電話、ファクス等の限られたものに電力を供給し、業務を行うことになります。また、自家発電設備がないポンプ所については、仮設発電機を運搬、設置し、配水池においては、現地での水位測定により、手動で水量調整を行うなどの対応を取ります。

また、停電時に、自家発電設備等の燃料につきましては、燃料確保に向け、小樽地方石油業協同組合と協定を締結しております。

○中村（誠吾）委員

予算特別委員会でも、総務部から市役所全体のことは聞いたのだけれども、今日は水道局に聞いています。

北海道胆振東部地震では、実際に間違った情報などが発信されたのです。それで対応に苦慮したことを思い出すのですけれども、これらに対応するために、水道局としてはどのような考えをお持ちですか。

○（水道）総務課長

小樽市の公式のフェイスブック、そしてLINE、ホームページ、Yahoo!防災速報、さらには、FMおたるに連携を協力して、誤報の打ち消しをするための情報発信をしています。また、広報車により広報活動も行っておりまいます。

○中村（誠吾）委員

水道局としても、誤報に対しての対応がある。実は、断水という言葉の使い方が非常に難しいと感じたのです。それは、北海道胆振東部地震では、小樽市では水道施設に異常はなくて、通常どおり上水道が機能していたのです。しかし、SNS上では、断水しているとの情報が現実には流れたのです。

この原因は、建設部などにも教わったことがあるのだけれども、高層住宅で直圧では利用できない、電気でポンプアップするわけです。それで、ポンプを稼働させて利用している住宅で、停電によりポンプが利用できなくなったものです。それはもちろん困ります。でも、これを断水としてSNS上に情報発信したことが、小樽市全体の断水と捉えた方が実際に多くいたのです。ですから、間違った情報が伝わったと思います。

それで、しつこいけれども、水道施設の異常ではなくて、電気でポンプを稼働させて利用している住宅で、停電によりポンプが利用できなくなった場合の断水について、情報として発信するときに適した表現はないですか。

○（水道）総務課長

断水とは、何らかの原因で水の供給が停止することを指すため、委員の質問の状況も断水という表現をすることになろうかと思います。それ以外の適した表現は、今のところ思い当たりません。

○中村（誠吾）委員

次に、水道局の施設が被害を受け、断水が起きた場合の給水拠点は最大何か所想定しているのですか。

○（水道）水道事業課長

被害状況は、地震の程度や複合的な要因により大きく左右されることから現状では給水拠点の数は想定しておりませんが、小樽市水道耐震化計画では、小樽市の地域防災計画の指定避難所のうち、市内の小・中学校を中心に30施設を応急給水拠点とし使用する旨を計画しております。

○中村（誠吾）委員

この給水拠点には、タンク車を配置するのか、または他の方法による給水はあるのですか。

○（水道）水道事業課長

タンク車は、給水拠点への水の運搬に使用することを想定しておりますので、給水拠点には、仮設の水槽を配置することになると考えております。

○中村（誠吾）委員

それでは、仮設の水槽を置くというのは分かったので、水道局では、給水タンク車は、今、何台保有していますか。

○（水道）水道事業課長

現在、2台所有しております。

○中村（誠吾）委員

私は、プロではないから、そのタンクの大きさだとかは分からないのだけれども、2台では、給水拠点の水の確保は大変困難になると思うのです。

そこで、具体的にどのように2台で対応していくのですか。

○（水道）水道事業課長

先ほども答弁いたしましたが、給水拠点に配置する仮設水道への給水をタンク車が担うことを想定しております。

○中村（誠吾）委員

何でこんな質問したかというのと、どうしても固定観念が抜けないのだけれども、断水しました、給水車が来ましたが、グラウンドに来て、地域の人たちがバケツを持ってだっと並んでいる。災害のときのそういう固定観念が非常に強いものがあるから。でも、今聞いて、給水車がずっといるわけではありません。そうしないと給水車は回れない。水槽を置いてピストン輸送していますからと。そういう意味で理解しました。私の固定観念が少し強過ぎたものだから。

次に、そうなると、各自治体の応援体制というのは必要になってくと思うし、それを整えているということですけれども、これに関わる費用は、どこが負担するのですか。

○（水道）総務課長

応援を依頼した自治体の負担となります。

○中村（誠吾）委員

小樽市では、他の自治体へ応急給水で派遣され対応したことあったと思うので、その経験があれば、どういうことだったか、もう一度お聞かせください。

○（水道）佐治主幹

応急給水活動としましては、過去10年で6回活動しております。内訳としましては、平成26年9月に江別市、平成28年8月に赤平市、平成29年9月に石狩市、平成30年3月に札幌市、平成31年3月に古平町、令和3年2月に美唄市で活動しております。

○中村（誠吾）委員

経験は相当あるということを理解しました。

それでは、小樽市では、給水拠点を設置して対応したことありますか。

○（水道）水道事業課長

市内での給水拠点の設置になりますが、先ほどもお話しさせていただきましたが、平成30年の北海道胆振東部地震の際、望洋台2丁目の住民から、濁水の発生に関して多数の通報をいただいたことから、望洋台中学校に給水拠点を設け対応いたしました。

また、水道局構内にも、マンション等高層住宅のポンプ停止により受水できない方々を対象とした給水所を設けております。

○中村（誠吾）委員

先ほど、私の変な固定観念から給水車に並ぶと言ったのだけれども、次の質問は、給水を受けるときには、ポリタンクのような容器を持参する必要があると思うのです。というのは、今、若者や一人暮らしの方でポリタンクを持っていない人はいます。バケツもない人だっているかもしれない。でも、鍋ぐらいは持っています。でも、給水タンクがないと、1日や2日もなかなかもたないでしょ。

それで、これについて、水道局として何かお考えはありますか。

○（水道）水道事業課長

水道局では、応急給水の際、専用の水袋に入れまして水の配布をしておりますので、基本的には必要はないと思

われます。

○中村（誠吾）委員

それで、災害時に利用するほかのことで、資材、機材について主なものと、今、小樽市ではどれぐらい構えて、在庫をしているのかもお聞かせください。

○（水道）水道事業課長

主なものといしましては、加圧式の応急給水車を2台、各給水拠点に配置する組立て式の仮設水槽を7基、仮設の給水タンクを4基、応急給水用の専用の水袋を9,900枚、あと、水道管の破裂事故等に対応する各種資材を備蓄しております。

○中村（誠吾）委員

根本的なことで、例えば、小樽市の浄水場が全て被害を受け、それで水が利用できなくなった場合、想定したくないのだけれども、水はというふうに確保していればいいのですか。

○（水道）水道事業課長

そういった場合には、銭函地区の一部につきましては、平成28年に銭函3丁目に建設しました緊急時連絡管によりまして、札幌市より受水が可能となっております。その他の地区につきましては、公益社団法人日本水道協会を通じ、他自治体に応援要請を行い、応急給水を受ける形になると思われま

○中村（誠吾）委員

次に、私は詳しくないのだけれども、いろいろな管があるのだろうけれども、特に主管みたいな太い管だとかが破裂してしまった場合、そういうブラックアウト状態みたいなときに水道局のシステムで何らかの異常が発生したとの情報を把握できるのですか。

○（水道）浄水センター所長

各施設が受電されている場合、天神浄水場の中央監視システムにおいて異常が出た場合には、モニターに警報が表示されるとともに、警報音が鳴ることで情報把握しております。

○中村（誠吾）委員

起動してくれないと困るので、いろいろな電源の管とかも確保してください。

今回の9月12日の大雨のことで、各会派の議員の皆さんが多く質問をしたのです。上水道は、耐震化を進めていると思うのですが、具体的には、浄水場、配水池、管路では、どのような対策を今進めていますか。

○（水道）水道事業課長

小樽市水道耐震化計画に基づきまして、老朽化した施設の更新に併せ必要な箇所の耐震化を適時進めております。

○中村（誠吾）委員

これも多くの議員の皆さんが聞いたのだけれども、漠然とした聞き方ですが、今どのぐらいの進捗なのか。

○（水道）水道事業課長

管路につきましては、耐震化計画で定めている耐震化対象延長の約174キロメートルのうち、令和4年度末現在、約53キロメートルの耐震化を完了しております。進捗率は約30%となっております。

施設につきましては、こちらも耐震化計画で定めている耐震化が必要な施設、50施設のうち、9施設の耐震化が完了しており、進捗率は18%となっております。

○中村（誠吾）委員

進捗率が50%を超えてなかなか進まない原因とは何ですか。

○（水道）水道事業課長

管路につきましては、老朽化した施設の更新と併せ工事を行っていることが原因だと思われま

また、施設につきましては、単純に建物の耐震化だけではなく、建物内に配置されている機器の更新等について

も配慮する必要があることが原因として考えられます。

○中村（誠吾）委員

次に、災害に関連して、建設部に若干お聞きしたいのですが、災害が発生した場合、道路の通行ができなければ、水道局に聞いたとおり、給水作業にも大きな影響が出るのですけれども、ただし、ひびが入ったり、いろいろなことで、全ての道路の通行を確保することは難しいという認識はあるのです。

そこで、道路確保、交通を確保するための一つとして、先ほど公明党の秋元委員もお聞きしていた橋梁長寿命化のこととも関係してくるのですけれども、私は災害の立場からの質問です。

小樽市橋梁長寿命化計画に基づき整備していると思うのですけれども、橋梁長寿命化計画に基づき整備している主な工事の内容の説明をお願いできませんか。

○（建設）建設課長

橋梁長寿命化修繕計画に基づき整備している工事内容につきましては、令和4年度と令和5年度の工事の内容でお答えしたいと思います。

市道馬道線の朝里川に架かる上朝里橋では、桁の塗装、下部工の断面修復、伸縮装置や勾欄の交換、橋面防水などを行っております。

忍路土場会館付近の市道二俣本通線にある二俣橋では、木橋の架け替え、銭函インターチェンジから国道337号線に向かう市道銭函山手線、銭函高架橋では、耐震補強のため橋を支える橋脚の巻き立てや橋桁を乗せる沓座の拡幅などを行っております。

○中村（誠吾）委員

私は技術職でないのであまり詳しい内容が分からないのだけれども、まずいろいろなことをしていかなければならないと思うのが分かりました。

それで、私の中では、橋が落ちるという怖さをどうしても想定するのです。落ちてしまったときに、大混乱している中で、非常に大きな復旧作業が必要となります。しかし、今の説明の中で、耐震補強との説明があったのですけれども、先ほどもう50年たっている橋もあると聞いてびっくりした。

だから、全ての橋梁について、耐震補強を含めて実施しているのですか。

○（建設）建設課長

耐震補強を実施している橋梁につきましては、耐震補強については高速道路やＪＲ線をまたぐ橋梁の一部で実施しておりまして、これまで、先ほど答弁いたしました銭函高架橋のほか、船見線の船見橋や高速道路をまたぐ桂岡1号幹線の桂岡架道橋などでは、落橋防止装置の整備を行ったところであります。

○中村（誠吾）委員

それで、耐震補強に関わる計画というのは、詳しく分からないけれども、今どれくらいの進捗率ですか。

○（建設）建設課長

橋梁の耐震補強については計画を策定しておりませんので、進捗についてはお答えできませんけれども、橋の重要度から考えますと、ＪＲ線や高速道路などをまたぐ橋を対象として耐震補強を進めていく必要があるものと考えており、実績といたしましては、市道でＪＲ線や高速道路をまたぐ13橋のうち5橋について、落橋防止装置を設置したものでございます。

○中村（誠吾）委員

なかなか進まない原因を改めてお聞きします。

○（建設）建設課長

耐震補強が進まない理由につきましては、1橋当たりにかかる経費が非常にかさみまして、やはり財源の確保が難しいことが理由と考えております。先ほど例に挙げました銭函高架橋で申し上げますと、橋梁の延長約400メートル

ルの耐震補強事業費では約5億5,000万円を見込んでいるところでございます。

○中村（誠吾）委員

災害時に、交通への影響が大きくなることが想定されています。電柱が倒れてきたら、どうにもならないですね、車は通れない。

それで、電気、通信などの柱が倒れて通行が困難になると想定できます。これを防ぐために電線類を地中化すること、これは国も、国土交通省も含めて進めていますね。防災につなげる事業が電線類地中化事業と認識しています。これは、景観上の視点からでもいいのだと思うのですが、一挙に聞きます。

まず、小樽市道で、電線類地中化は計画的に進められているものなのかということ。

次に、地中化事業を進める上で何が難しいのか。

三つ目、電線類地中化により、災害に強いまちづくりについて、どのような考え方、ビジョンを持って小樽市としても望んでいるのか。

四つ目、電線類地中化を優先的に進めていく路線の選定をする必要とかは、どういう考えでやっているのかということ。

五つ目、幹線によって緊急輸送道路という考えがあるのですと。では、どのような道路のことなのかと改めて説明してほしいです。

最後に、電柱のことも含めて緊急輸送道路からでも優先に進めることは考えないのか。

○（建設）建設課長

まず、一つ目、市道では計画的に地中化を進めているのかということにつきましては、現在、市道において地中化を計画している路線はなく、計画的に進捗を図っている状況にはございません。

次に、地中化を進める上で何が難しいのかということでございますが、国土交通省によりますと、電線共同溝で地中化を図る場合、1キロメートル当たり5.3億円かかるとされており、コストが高いことのほか、工事に当たりましては、ガス管など支障となる埋設物の移設、電線共同溝本体の整備、続きまして電柱の撤去など段階的に進むことから、事業期間が長期間にわたることが課題と考えております。

次に、地中化による災害に強いまちづくりについての考えでございますけれども、委員の御指摘のとおり、近年、災害の激甚化、頻発化が顕著になってございます。台風や豪雨等の災害では、倒木や電柱倒壊による停電並びに通信障害が長期間に及ぶケースも報告されており、その必要性が高まっているものと考えてございます。

次に、優先的に進めていく路線の選定をする必要はないのかということでございますが、優先的に取り組む対象路線といたしましては、まず市道の緊急輸送道路が対象となると考えてございます。このうち、特に重要度の高い路線といたしまして、国道5号から小樽市立病院にアクセスする住吉線や小樽市役所にアクセスする市役所通線を選定することになるのではないかと考えてございます。

次に、緊急輸送道路とはどういうことを言うのかですけれども、災害直後から避難救助をはじめ物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路がこの緊急輸送道路という位置づけになってございます。

緊急輸送道路からでも地中化を進めるべきではないのかということでございますが、確かに地中化は本市の強靱化を図る上でも重要な事業と考えておりますが、実施に当たりましては多額の財源確保など課題がございますので、まずは、現在行われております国道5号の地中化について整備を促進してまいりたいと考えております。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

共産党に移します。

○高野委員

◎並行在来線の検討状況について

まず、並行在来線長万部－小樽間のバス転換について伺いたいと思います。

代表質問でもこの問題を取り上げさせていただきました。私は、ドライバー不足の対応について、また、現在、鉄道を利用している方の移動を確保できる分のバス本数が確保できるかということについてもお聞きしました。答弁では、バスの本数はまだ分からないけれども、北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議の今後の具体的な検討を進める中で協議していくと。

そして、バスドライバー不足の対応については、北海道が取り組む話があるから何とかできるのではないかと聞いたような答弁だったかと思うのですが、具体的に北海道からドライバー不足の対応について取組というのは聞いているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

協議会の中で特段、具体的な取組という発言はなかったのですけれども、北海道では、これまでもバス運転手合同採用説明会を実施しておりますが、新たに移住施策と絡めた運転手確保策を展開していくというふうに聞いております。

そして、これは今回少し調べさせていただいたのですけれども、今年の具体的な取組としましては、今月9日に東京都の池袋で開催されました北海道U・Iターンフェアというのがあるのですけれども、ここで新たに北海道バス協会と連携して、交通関係のブースを出展したというふうに聞いております。

○高野委員

それで、環境に配慮したバス運行についても聞いたのですけれども、バスの赤字分は住民から示した額よりも膨らむのではないかとという質問もさせていただきました。答弁では、従前、設備等のインフラも含めた赤字額についても影響は考慮されると考えているというような御答弁だったと思うのですけれども、やはり場合によっては、こうした考慮がされないで自治体同士で負担をするということもあり得るのではないかとと思うのですけれども、その辺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

環境配慮型のバスにつきましては、今後、協議会で、導入する車両の議論になった際に検討されると思いますけれども、これは自治体負担、特に初期投資の額に直結すると思われるので、その影響を無視して導入を決めるということにはならないと考えております。

これは、例えば北海道なりから一方的に決められるというわけではなくて、協議会の中で話し合うべきことですので、影響はきちんと考慮されるというふうに考えてございます。

ちなみに、環境配慮型バスの車両は高額だということと、補給設備で初期投資が増えるということが考えられる一方で、燃料費やCO₂削減などの効果もあると思いますが、そういったメリットがどのぐらいあるのかは未知数ですので、その辺りも研究した上で、今後、メリット、デメリットを比較検討していくものと考えております。

○高野委員

デメリット、メリットを含めて考えていくということでしたけれども、なかなか難しいのではないかと、今まで出していた負担よりはすごく増えるのではないかと少し危惧するところです。

次に、報告にあった部分で少し幾つか、ほかの委員も聞いていますけれども、重複する点もあると思いますが、質問させていただきます。

代替バスの運行実験についてなのですけれども、この運行実験に至った経緯をまずお知らせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

運行実験に至った経緯ですけれども、昨年の意見交換会で住民の方からコミュニティバスに関する意見があったこととか、ルートの充実を求める意見があったことから、何らかバスの実証実験を行う必要があるのではというふうに考えたのが、まずきっかけでございます。

また、協議会でバスルートの検討を進める中で、あくまで机上の検討では、既存のバスルートの延伸も含めて、今の鉄道と同等の便数確保ができるルート案というのがある程度まとまったため、このたびはその検証として実際に走らせて、課題や地域の方の評価を把握しまして、今後の具体的な検討に生かそうと考えたものでございます。

○高野委員

8月31日から9月3日とした時期、日数、時間帯、ルートについては、どのようにして決められたのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

時期につきましては、夏休みですとか、そういった特別な需要のある期間を外しまして、平常時の利用状態が把握できる期間、なおかつ、参加しやすい時期ということで、8月末から9月初めに設定いたしました。

日数につきましては、予算の関係もあるのですけれども、参加意思のある方が参加できるようにということで、平日2日、休日2日の計4日間、木曜日から日曜日まで設定いたしました。

そして、ルートについては、北海道新幹線並行在来線対策協議会の中で検討していたルート、プラスそれをアレンジしたもの、それと意見交換会の中で住民の方から要望に合ったルートということで、計4ルートを設定しました。これは既存のバスルートにはない部分がある、そこが多少変化のあるルートということを設定いたしました。

○高野委員

夏休みとかお盆を外して、平日で参加しやすい時期を見てこの時期にしたというようなお話もありましたけれども、時間帯については、小樽駅行きが多い時間帯で、バス1台で回せる時間帯だというようなことも答弁でもあったのですけれども、住民からは、ここの時間帯しか運行されないのではないかと心配の声も聞いたのですが、決してそうではないということでもいいのか、その辺をお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今回の1便9時発、2便11時発というのは、あくまで今回の実験の時間でありますので、実際の運行時間については、今後、協議してまいりたいと考えております。

○高野委員

あと、今後の実証実験については考えていないというような答弁もあったのですけれども、やはり利用が多い時間帯ですとか冬期間の状況を把握されないままやっていくというのは少し心配だというのが思いますし、今後、運行実験を踏まえた住民意見交換会も開催予定というふうにもなっていますけれども、そうした中で再度、行うということは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

今回の実験で、今の段階で取れそうな情報というのは、ひとまず得られたと思っておりますので、現時点では、新たな実験というのは予定しておりませんけれども、今後の意見交換会ですとか協議会での協議の進捗状況に応じて、もし実験が必要だということになりましたら、そのときに改めて考えたいと思っております。

○高野委員

どちらにしても、やはり遠出するときには鉄道ですとか、近い距離ならバスが便利だったり、また、利用者によっては、バスだったら酔ってしまうから鉄道がいいなど、鉄道は鉄道のよさがあったり、バスはバスのよさがあったりします。

住民に必要な移動手段を確保するためには、やはり住民の足を守っていく必要がありますので、まだまだどうな

るか分からない状況もありますから、バス転換を進めるにも並行在来線を残す方向で今後も議論していただきたいということを強く求めて、次の質問に移りたいと思います。

◎除排雪について

次に、除排雪計画案についてなのですが、先ほど除排雪作業に係る主な取組について、観光に配慮した除排雪の継続ということで、令和4年度の12か所から令和5年度は14か所ということで2か所増えた場所についても少しお知らせしていただいたのですが、もう一度、少し説明をお願いします。

○（建設）維持課長

観光に配慮した路線の追加の箇所ということでございますけれども、従来から、中央通線、浅草線、本通線及び本通第2線、これは堺町通りと呼ばれているところですが、これらを令和5年度は重点路線と位置づけてしまして、歩道除雪等の拡充を図ることとしたものであります。

浅草線の歩道除雪については従来からやっておりましたが、区間を今回延長するというので、改めて追加したということではないので、中央通線といわれる堺町通りが、今回、歩道除雪の強化ということで新たに2か所を追加したということになっております。

○高野委員

観光に配慮した除排雪については、経済常任委員会の中でも堺町商店街の方などからも要望があったりしたので、増えたというところでは、まずよかったのかというふうに思います。

次に、主要通学路の安全確保についてなのですが、主にどういったことを行っているのでしょうか。

○（建設）維持課長

主要な通学路の安全確保ということについてですが、基本的には学校周辺の道路を対象としておりまして、小学校の3学期の始業式前までに排雪作業等の実施を基本とするという考えでございます。

○高野委員

それでは、通学路の主要通学路というのは、例えば小樽市通学路安全プログラムの中で選定されているものなのか、どのようにして路線が選定されているのか、その辺の説明をお願いします。

○（建設）維持課長

路線の選定についてでございますけれども、特に通学路として利用者の多い学校周辺の幹線道路や学校への出入りに直結する補助幹線道路等を選定しているところでございます。

○高野委員

選定については気になったので質問したのですが、というのも、手宮中央小学校の近くの梅宮線では、歩道が確保されていません。日本共産党としては、毎年、除雪パトロールをしていまして、この梅宮線についても要望しています。近隣住民からも、一部道路が狭くなっていることや、歩道がなくて子供たちが車道を歩いて危ないという内容のものもありまして、近隣住民の方は、町内会も通じて要望されていると聞いていますが、その後も改善されている状況がないのです。

以前、宇月食堂があった末広町28らへんから手宮公園の向かう道路というのは、カーブの坂道になっていますので、見通しもよくないというふうに感じています。そうしたことがあるのですが、なぜ改善されていないのか、その辺の理由についてお聞かせください。

○（建設）維持課長

当該道路は片側だけに歩道が設置されておりますが、歩道幅員が狭い区間や急勾配などがあり、歩道除雪が困難な区間もあります。ただ、歩行空間を確保することが困難な路線であります。また、車道の堆雪スペースも狭いことから、一部の区間においては歩道上を堆雪スペースとして利用し、歩行者と車両の通行幅員を確保している状況でございます。

○高野委員

今の答弁を聞きますと、なかなか難しいところでもあるというようなことがあったのですけれども、そうはいつでも、手宮公園に向かうところでは本当に車1台しか通れない状況というところも見受けられるのです。全部とは言わなくても、せめて見通し悪いところだけでも、しっかり歩道の安全が確保されるように少し改善していただきたいと思うのですけれども、その点についていかがでしょうか。

○（建設）維持課長

改善策につきましては、車道を排雪する際に歩道上の雪も排雪することで、一定期間は歩行空間ができるものと考えております。また、除雪作業において、今後は何か工夫することができないか、除雪業者と協議を進めてまいりたいと考えております。

○高野委員

学校付近の安全については、今後ぜひ取り組んでいただきたいというふうに思います。

◎陳情第4号について

次に、住みよい朝里地域にするための陳情方について、少し何点かお伺いしたいと思います。

朝里地域から新光3丁目、市道新光南公園通の急坂に手すりの設置と新光南公園の側溝の整備についての陳情が出されています。

まず、手すりの設置について伺いたいと思うのですけれども、冬期間、車道がロードヒーティングはされているということなのでもう、陳情者からは、アイスバーンになったり、安全な歩行が確保されていないというふうなことも先ほどの説明でもありました。

先ほど説明があったと思うのですけれども、ロードヒーティングは入っているけれども全部ではないということですのでよろしいのでしょうか。

○（建設）維持課長

ロードヒーティングの設置場所については、車道幅員の中でも5.5メートルの幅ということになっていまして、路肩部分については、ロードヒーティングが設置されていないことから、冬期間においては、降雪があった際には、圧雪路面になる状況でございます。

○高野委員

市道朝里30号線がバス通りですから、そのバス通りと新光南公園通は、段差がやはりできてしまうということで、雪を削ったりすることがあっても、基本的にロードヒーティングが入っている道路なので、除排雪はされていないということですのでよろしいでしょうか。

○（建設）維持課長

このたび、手すりの設置について陳情がありました朝里東30号線については、車道部分にはロードヒーティングが入っておりますので、除雪の対象路線とは、その区間についてはなっておりません。

○高野委員

なっていないということでした。

住民からは、急坂な坂の部分全てではなくて、横断歩道の付近の角の部分に手すりを設置してほしいということなのですが、手すりをつけることについて、市として懸念される点はどういった点なのか、説明願います。

○（建設）維持課長

先ほど秋元委員からも御質問があったとおり、例えば路肩に手すりをつけるとなると、あくまでも路肩の目的としては車両通行のための側方の余裕幅を取るためなので路肩に設置することはできない、そういうものは好ましくないというお話をさせていただきました。そうすると逆に、道路の敷地に沿って手すりを入れるという形になりますけれども、先ほども御説明いたしましたが、基本的にそこについては圧雪という状況になりますので、時期によ

っては雪が高く降り積もってしまいます。そういった状況の中で、設置したとしても、歩行者の方が手が届かないような状況になったりとかしますので、設置した効果がなかなか見られないのではないのかというふうには考えています。

○高野委員

昨日、見てきましたけれども、道路側に設置をするというふうにあつては、なかなか難しい部分もあるのではないかと思います。やはり擁壁の部分に設置をするというふうなことも考え含めれば、設置も場合によっては可能ではないかというふうにも思うのですけれども、その点についてお聞かせください。

○（建設）維持課長

擁壁に今設置してはという考えもあるのではないかという御質問でございますけれども、基本的には、あその交差点部分については隅切りというものが取られておりますけれども、擁壁についてはあくまでも民地の宅地擁壁でありますので、そこに公共の施設を設置するという点については、設置することによる宅地擁壁への影響だとかも考えますと、一概にそれが正しいかどうかという部分については判断するには少し難しいかとは思っています。

○高野委員

難しいというような話もありましたけれども、やはり住民の方は、安全性の部分での陳情だと思っています。

その部分についても少し聞きたいと思うのですが、昨日、視察をしたときに雪解けになると、側溝から水があふれて宅地に流れ込むこともあるというようなことも聞きました。

そもそも、側溝の排水がスムーズではないから水が流れてしまうのではないかと思うのですけれども、側溝の蓋がグレーチングではない理由というのは何かあるのでしょうか。

○（建設）維持課長

先日、現地視察してしました朝里東30号線と、市道の取付部分に設置されている側溝の蓋についてなのですけれども、設置された年次というのは詳しく調べていないので分かりかねる部分はあるのですけれども、当時としては、コンクリート蓋が整備するに当たっては主流だったため、そういったものを採用したのではないかというふうには推測されます。

○高野委員

それでは、先日あった大雨のような場合はあふれて、宅地に流れる場合もやはりあるのではないかと思うのですけれども、陳情者の方にお聞きしますと、毎年、雪解けには宅地に水が流れている状況があると、下の住宅では、水が入らないように家の前に土のうを積んでいるということも聞いています。

そもそも、側溝の部分が浅いことで水があふれてしまう原因にもなっているのではないかというふうに考えるのですが、その点についてはどうなのでしょう。

○（建設）維持課長

今、御質問あったのを考えますと、恐らく朝里東30号線から伝わる水が新光南公園側に続く道路に流れているものというふうに考えますけれども、決して現在ある側溝の断面が足りないとかということではなくて、地表面に降った雨、流れた水が、雪解けの水が、あくまでもグレーチングでないという蓋の状態もあることから、路面上を伝わって流れていったものというふうに考えております。

ただ、朝里東30号線だけの表面水を拾っているというだけではなくて、そもそもそこにある道路に降った雨だとかも流れている影響も加わって、そういった状況になっているのではないかというふうには考えております。

○高野委員

グレーチングではない状況もあったり、そういったこともあって流れているのではないかということもありましたけれども、流れていることは事実なわけで、だからこそ、家の前に土のうを積んでいる状況があるのではないかというふうに思うのです。

なので、側溝の溝を深く整備するというのも必要なのではないかというふうに思うのですけれども、それは実際、可能なのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）維持課長

我々維持課の業務というのは、既存の道路施設の異常を発見した際、原状回復するというのが大前提で業務を行っているところでございます。

昨日の視察の中でも、かなり古くなっている部分があるので、そういった部分の補修だとか交換ということについては、維持課としては、もう通常の業務なので、そういったものがある場合には、蓋の交換なり補修というのは行うことになります。

ただ、今、委員がおっしゃったような側溝の断面をそもそも見直すだとか、側溝自体を改良するとなると、なかなか維持課で現在、持っている維持管理の予算の中では、あれだけの延長を一遍に直すということは、正直、少し厳しい状況であります。

そういった場合については、臨時市道整備事業の中の側溝整備といったものを活用することによって側溝の整備、側溝改良などということは可能だとは考えておりますけれども、今、建設部でやっている臨時市道整備事業についても、ある程度の計画期間だとか、ストックを持った中で整備を進めておりますので、すぐさまそれを整備ができるかどうかについては、私からは少し答弁しかねるという状況でございます。

○高野委員

それなりのお金もかかることだから、今すぐというのは難しいというようなこともございました。何とか水がふれているというのは、やはり改善しなければいけないのかと思います。

◎上下水道の料金等について

次に、水道料金、下水道使用料の減免について伺いたいのですけれども、福祉施策の減免制度について、水道局ではどのように対応しているのか伺いたと思います。

市では、水道料金、下水道使用料の減免制度を実施していますが、減免対象の方はどういった方が対象になるのか、お聞かせください。

○（水道）業務課長

御質問のあった対象の区分ですが、生活保護世帯、高齢者等世帯、独り親世帯、障害者世帯の4区分となっております。

○高野委員

減免対象の人数についてもお知らせください。

○（水道）業務課長

直近の7、8月で申し上げますと約7,200世帯となっております。

○高野委員

災害等の事情に遭った方というのは、対象にならないのでしょうか。

○（水道）業務課長

先ほど申しあげました4区分以外は、福祉減免の対象にはなっておりません。

○高野委員

それでは、減免後の金額についてお知らせください。

○（水道）業務課長

減免後の金額ですが、水道料金、下水道使用料とも、基本料金と超過料金の合計額の4分の3になっており、2か月の基本水量20立方メートルの税込みで申し上げますと、水道料金が2,794円から2,095円に、下水道使用料が2,684円から2,013円となっております。

○高野委員

この減免金額は、これまで変更されたことがあるのか、また、対象者についても、これまで区分変更した経過はあるのか、お知らせください。

○（水道）業務課長

制度が始まりました昭和45年10月1日では生活保護世帯だけでしたが、昭和51年4月1日に老人世帯、母子世帯、障害者世帯にも拡充し、平成28年4月1日より、母子世帯に新たに父子世帯を加えた独り親世帯とし、その際、老人世帯を高齢者等世帯に名称を変更しております。

また、減免割合につきましては、何度か変更がありましたが、直近では平成16年10月1日に水道料金、下水道使用料とも基本料金と超過料金の合計額2分の1から4分の1へ変更になっております。

○高野委員

先ほど減免対象世帯の中で、障害者世帯が対象になっているとお聞きました。余市町や北見市では、障害者手帳1級、2級世帯が対象となっていますが、本市では、障害年金を受けている方というふうになっています。

もし分かればなのですが、なぜ障害年金を持っている方が対象となっているのか、お聞かせください。

○（水道）業務課長

市の福祉施策であり、その経緯は水道局では把握しておりません。

○高野委員

次に、他都市との上下水道料金について聞きたいと思います。

道内近隣都市の上下水道料金、税込み2か月について10立方メートル、20立方メートル、30立方メートル、それぞれお聞かせいただけますか。

○（水道）業務課長

近隣市、人口10万人以上都市の上下水道料金ですが、合計額で申し上げますと、初めに2か月10立方メートルでは、札幌市が4,224円、江別市が4,092円、苫小牧市が4,444円、本市が5,478円。

次に、2か月20立方メートルですが、札幌市が4,224円、江別市が5,390円、苫小牧市が5,469円、本市が5,478円。

次に、2か月で30立方メートルになりますけれども、札幌市で7,161円、江別市で8,634円、苫小牧市で7,702円、本市で8,921円となっております。

○高野委員

今、聞きましたけれども、小樽市は他都市と比べても、やはりあまり使用していない上下水道料金が高い状況があります。10立方メートルでは、道内主要9市の中でも3番目に高い状況があります。札幌市から小樽市に来た方は、やはり高いといった声もありますけれども、隣の札幌市と比べると小樽市は1,254円も差が出ている、高くなっている状況です。

市としては、近隣都市と比べて本市の上下水道料金は高いという認識なのか、その辺についてお聞かせください。

○（水道）業務課長

札幌市と比べて水道料金は安価ですが、上下水道の料金を合わせると高額となっていることは認識しております。

○高野委員

札幌市と比べて高いというなお話でした。

私は、代表質問の中でも、水道、下水道料金の引下げについて述べました。引下げの見直しについては、燃料費等の影響を見て改めて考えるような答弁でしたけれども、物価高騰を受けている今だからこそ、やはり市民に還元できるように、ぜひ早めに水道料金の引下げに踏み込む必要があると考えますが、それについての答弁をお願いします。

○水道局長

水道料金、上下水道使用料をなるべく早く引き下げるべきではというお話ですが、引下げは、事業の収支にとってマイナスの影響になります。特に、この物価高騰につきましては1億円を超える影響がありますので、なかなかこの先の収支を見なければ引下げというのは難しいというふうに考えています。

しかしながら、委員も御指摘のとおり、基本水量に満たない方は全体の4割ということは課題として認識しておりますので、収支の見通しをどのようにするかというのが重要になってくると思います。今日の報告事項の中で、上下水道ビジョンについての報告をさせていただきましたけれども、ちょうど今年度が5年目となって、中間見直しをこれからする予定であります。

その中で、令和元年度から令和30年度まで30年間の収支の見通しというのもお示ししてありますけれども、これも含めて見直しをしていきますので、料金について引き下げることが可能なのかも含めて、見直しの中の一環として検討していきたいと考えております。

○高野委員

ぜひ前向きに検討していただきたいというふうに思います。

◎小樽駅前広場再整備について

次に、ＪＲ小樽駅前広場についてです。

小樽駅前広場は、タクシーの乗り場、一般車両の市営駐車場などがあります。今月9月16日からの3連休、私は小樽駅前にも行ったのですが、観光客の方がかなり増えている状況があつて、一般車両の駐車場も満車という状況になって、近隣の駐車場も多くの車が止まっている状況を目にしています。一般車両の送迎など歩行者も車両と混雑しているような状況も見受けられました。先日も、ほかの議員が駅前の安全性について伺いましたけれども、確認も含めて聞きたいと思います。

駅前広場は歩行者と車両の区分けがされていないので、安全性が確保されていないというふうに感じるのですが、市として、駅前広場の安全性が確保されている認識なのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

小樽駅前広場につきましては、整備完了から46年が経過した現在、自家用車の普及や観光客の増加など交通状況が変化しており、歩行者と車両の輻輳や歩行者が車道を乱横断するなどが発生していることから、安全上の課題はあると考えてございます。

○高野委員

歩行者が乱横断したり、安全性の課題はあるということでしたけれども、中央バス株式会社とか、またはタクシー会社の方から、安全性に関する問合せや要望というのは、これまであったのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

中央バス株式会社やタクシー会社からの問合せに関しまして、過去3か年においてですけれども、駅前広場の安全対策に関する要望や問合せは受けてございません。

○高野委員

なかったということでしたけれども、やはり駅ができたばかりの頃は、現在のように車が多くなかったなどがあると思うのですが、現在は違いますし、2018年の市民意見でも、安全性、歩行者と車両の動線の輻輳や広場の歩行の乱横断などの意見も寄せられています。3年前の市民アンケートでも、駅前広場の問題として感じられている項目に安全性の不安なども掲載されているところです。

先ほどお話を聞きましたら、市も安全性確保されていないと認識があると回答がありましたけれども、やはり現在も安全対策がされていないという理由についてお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

小樽駅前広場の安全性を確保するためには、歩行者と車両の動線を分けるための歩行空間や一般車の送迎のための乗降場を新たに設ける必要がありますが、現在の駅前広場の広さでは設置が難しい、困難であるため、直ちに対策を行うことは難しいものと考えてございます。

○高野委員

難しいというお話でしたけれども、今後、小樽駅前広場の整備計画では、やはり安全対策を考えていくことも掲載されているわけです。今、整備については、小樽駅前第1ビルの再開発計画の見通しは立たないから着工時期を未定としていますけれども、やはり市民から安全性についての不安が数年にわたって寄せられて、私も危ない場面を見かけしている状況です。

やはり先延ばしせず、まず先にこうした安全対策を早期に着手するべきではないかというふうに思うのですけれども、そこを聞いて終わりたいと思います。

○（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を早期に着手できないかということで御質問があったかと思いますが、小樽駅前の再整備は、隣接する小樽駅前第1ビルの敷地の一部を含めて整備することから、小樽駅前第1ビルの再開発との同時施工にならざるを得ないと考えてございます。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

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04分

再開 午後5時23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、陳情第1号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方について、陳情第4号住みよい朝里地域にするための陳情方については、採択を求め、討論します。

陳情第1号についてです。塩谷地域は、小樽市立病院や済生会小樽病院など通院に行くためには乗り継ぎしなければ病院に行けません。そのため、乗り継ぎの負担や乗り継ぎをすることによって増えるバス運賃の費用を何とかしてほしいという住民の切実な要望が長年寄せられています。路線バスでの直通線を求める願意は妥当です。

陳情第4号です。手すりを設置してほしいと要望がある場所は、交通量も多い場所となっており、冬期間は滑って転倒し、道路に出たら危険な場所だと認識しています。近隣住民に聞いたところ、新光南公園通の上にはバス停があり、バスを利用する方や通学で利用する方など多くの方が新光南公園通を利用するとのことでした。

本日届けられた署名を合わせると陳情賛同署名は196筆となっています。それだけ住民にとって危険性を感じ、何とかしてほしいという場所でもあると考えます。どうやったら手すりを設置できるのかなど、安全性について検討する必要があると考えます。

また、側溝についても、雪解け水などが毎年、宅地に流れていることを考えれば、対策は必要不可欠であり、どちらも採択を求めます。

以上、各会派の賛同をお願いして、討論といたします。

○中鉢委員

自由民主党を代表しまして、陳情第4号住みよい朝里地域にするための陳情方について、継続審査を求めて討論いたします。

陳情第4号について願意は理解できます。第2項目めの側溝の修復などは、通行の安全などの観点から、速やかな対応が必要と考えます。

一方、第1項目めについては、道路に手すりを設置する要望ではありますが、こちらについては、道路に構築物を設ける際の法令の関係の整理や道路幅などを考慮する必要性もあり、また、降雪時には、除排雪の支障にもなりかねないことから、現時点で判断をできるものではないというふうに考えます。

両項目が同一の陳情で提出されている以上、現時点では継続審査と判断せざるを得ないため、さように判断いたしました。

以上、各会派、委員各位の御賛同をお願いし、討論といたします。

○中村（誠吾）委員

立憲・市民連合として、陳情第4号住みよい朝里地域にするための陳情方について、継続審査を主張させていただきます。

文字どおり、この願意については理解できます。しかし、私たち議員も、そして市長を先頭として市長部局の皆さんも、市民の命と安全を守ることについては、一歩も、何も引くものではありません。先日、現地の視察もさせていただきました。子供たちが通学する押しボタンの信号も近くにあります。そして、狭い歩道しかありませんでした。そのときに、今日の議論になったわけです。

私どもは、今、建設部の理事者から受けた話を受けて、技術的にも、また法令や規則やいろいろなものを守っていく中で行政を進めていかなければならないという課題があるということもおっしゃいました。私は、そのことを受けまして、陳情第4号の、特に手すりにつきましては、駄目だと言っているのではなくて、この冬の様子も見させていいただきたい。そして、建設部除雪対策の理事者とも、今冬を見させていいただいて、お話をして、解決の課題はどうなるのかということ一度遅らせていただきたい、遅らせるとは遅延させるということではなくて。そのためにも、まずはこの冬、一度様子を見させていいただきたいと思っております。そのために継続審査です。

もう一つ、ただいま自民党の中鉢委員からもありましたが、側溝の話がありました。昨日の視察で、この側溝を見て、技術を理解している担当の方が、これは壊れているわけではありませんということをはっきりおっしゃいましたし、そのことも含めて、これも理事者としては理解をしていただいたという課題はあるのだということです。それも含めて、離せないのならば、少し今のところは継続審査ということにさせていただきたいと、立憲・市民連合として主張させていただきます。

○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号及び陳情第4号について、一括採決いたします。

いずれも継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

（賛成者起立）

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、所管事務の調査について、採決いたします。

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。