

建設常任委員会会議録			
日 時	令和6年 6月26日 (水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時47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			
書 記			

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ちまして、本日は人事異動後初の委員会でありますので、異動した説明員の紹介をお願いいたします。

(説明員紹介)

○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

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、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「小樽市住宅マスタープランの策定について」

○(建設)佐藤主幹

小樽市住宅マスタープランの策定について説明いたします。

資料の1ページ目を御覧ください。

「1. 計画策定の目的」についてですが、小樽市住宅マスタープランは、安全で快適に暮らすことができる住環境づくりを推進するため、官民を含めた総合的な住宅施策について、その基本的な方針を示し、新たに理念や目標などを定め、各施策に取り組んでいくものです。

「2. 計画策定の背景」についてですが、現プランの計画期間が令和6年度末で終了すること、また、国や北海道において住生活基本計画の見直しが行われたこと、さらには住生活を取り巻く社会情勢が変化していることから、新たな住宅マスタープランを策定するものです。

「3. 計画の位置づけと計画期間」についてですが、図表のとおり、小樽市住宅マスタープランは、第7次小樽市総合計画を上位計画とする住宅施策に関する基本計画であり、国や北海道の住生活基本計画との整合性を図りつつ、小樽市都市計画マスタープランや空家等対策計画などとの関連計画と連携を図ってまいります。

資料の2ページ目を御覧ください。

「4. 策定体制」についてですが、計画案の作成に当たりましては、図表中央の住宅マスタープラン策定委員会や関係部長会議等により検討を重ね、小樽市住宅行政審議会への諮問、答申を経て市議会へ報告したいと考えております。

「5. 策定スケジュール」についてです。本年6月に外部委員で構成する住宅マスタープラン策定委員会の第1回目の会議を開催し、併せて市民意向調査票の発送を行ったところです。今後は、策定委員会等での検討や市民意向調査の分析結果を踏まえ、本年12月頃に計画案の提示と、パブリックコメントの実施を予定しております。

また、住宅行政審議会への諮問は来年2月頃、市議会への報告は3月を予定しており、その後、計画の公表と周知を図ってまいりたいと考えております。

○委員長

「令和5年度の除排雪状況及び令和6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

令和5年度の除排雪状況及び令和6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。

まず、「1 令和5年度の除排雪状況」のうち(1)気象状況についてです。

11月1日から3月31日までの値となりますが、令和5年度は真冬日が42日、累積降雪量が518センチメートル、累

積積雪深が7,882センチメートル・日という状況でありました。昨年度は1月上旬に24時間降雪量が69センチメートルを記録する大雪に見舞われ、その後に1月下旬と2月中旬の暖気の影響を受け、道路状況が悪化するなど大変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5年度の除雪費につきましては、比較的穏やかな気象であった平成30年度を想定した当初予算の18億5,000万円に補正額の3億5,000万円を加えた補正後予算22億円に対しまして、決算見込額は約19億1,900万円となっております。残額が発生した要因といたしましては、補正時に累積積雪深から想定した排雪量と比較して、実績の排雪量が減少したことやロードヒーティングの電力量単価が下がったことが主な要因と考えているところであります。

続きまして、(3)市民の声についてです。

令和5年度は総数で2,625件でございました。令和4年度は2,292件、平成30年度は1,532件でありますので、それらと比べて多くなっております。この要因といたしましては、先ほども申し上げました1月上旬の大雪や2度の暖気の影響により、道路状況が悪化したことが主な要因と考えているところであります。

次に、「2 令和6年度の除排雪計画策定に係る検討事項」のうち、(1)雪対策体制の継続についてです。

除雪対策本部の設置につきましては、これまでと同様に11月1日から翌年3月31日までの期間で設置したいと考えております。また、雪対策庁内連絡会議を定期的に開催することで庁内の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おける「具体の取組」の検討及び中間見直しについてです。

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。その重点施策の中の「具体の取組」における雪堆積場の確保につきましては、中規模の雪堆積場を確保するための制度を確立し、年度内からの運用に向けて検討を進めてまいり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きましては、昨年度に町内会への除雪機械貸出を試行いたしました。その試行結果を検証するとともに、新たな町内会での試行を継続したいと考えております。最後に、雪対策基本計画の中間見直しを実施につきましては、重点施策に係る「具体の取組」の進行状況を整理しまして、必要に応じて進行スケジュール等を見直したいと考えております。

○委員長

「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の開業時期について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室楯主幹

それでは、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の開業時期について、資料に基づき御報告いたします。

令和6年5月8日、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が新幹線の工事の状況等について国土交通大臣に報告を行い、5月29日の関係者会議において、機構と国土交通省から説明を受けました。関係者会議の内容につきましては、太字部分を順に御説明いたします。

まず、「1 機構の説明内容（概要）」ですが、①現状として、現時点において計画に比べ、3～4年程度の工事の遅れが発生。②今後の見通し等として、地質不良が継続するなど、さらなる遅延要因がある中で、2030年度末の開業は極めて困難、新たな開業時期については具体的に示すことは技術的に困難、なるべく早く今後の見通しを明らかにできるよう最大限対応していくこと、一日も早い開業に向け最大限努力していくことなどについて説明がありました。

次に、「2 国交省の説明内容（概要）」ですが、①国土交通大臣から鉄道局及び機構への指示事項として、改めて全体工程の精査を行うこと、開業目標に関する今後の見通しについての検討作業を早急に開始すること、工事

遅延を短縮するための様々な検討を行い、一日も早い完成・開業を目指すこと、地元自治体等の関係者への丁寧な説明を行うことについて指示があったと説明がありました。

最後に、「3 主な意見」ですが、地元関係者からは、開業の遅れは、まちづくりや地元経済等への影響が非常に大きい、一日も早い完成・開業に向けた取組をお願いする。新たな開業目標を含め、今後の見通しについて、できるだけ早期に示していただきたいなどといった意見がありました。

知事からは、関係者が一堂に会し、情報や課題の共有、可視化を図ることができる新たな枠組みについて検討したいと意見がありました。

○委員長

これより、質疑に入ります。

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

公明党。

○秋元委員

◎令和5年度の除排雪状況及び令和6年度の除排雪計画策定に係る検討事項について

初めに、報告から確認させていただきたいです。

前提で、今回、資料を示していただきましたが、「2 令和6年度の除排雪計画策定に係る検討事項」ということで、今、聞いていたら、検討事項に係る点で、これから検討するということが含まれているように聞こえたのです。

令和6年度は、既に始まっていますし、もう間もなく、数か月すれば雪が降ってくるというような状況ですけれども、改めて今から検討するということがこの2番目のところなのですか。

○（建設）維持課長

ただいま質問がありました令和6年度の除排雪計画策定に係る検討事項ということで、これから検討を行っていくのかということにつきましては、現在、令和5年度の除排雪状況等を検証しているところでございまして、それらの結果を踏まえまして、令和6年度に行う実施内容等について、その検証結果を踏まえて考えていきたいと考えているところでございます。

○秋元委員

◎除排雪について

まず、除排雪について、小樽市雪対策基本計画に基づいて質問します。

今回、示された委員会資料にもありますように、今後、雪対策基本計画の中間見直しを実施するということが、基本計画では令和6年度より見直しを反映するとのことですので、実績など確認の意味も込めまして質問します。

初めに、雪対策基本計画の進捗について幾つか質問します。

まず、「重点施策Ⅰ 効率的な雪対策の充実」の「方向性1」なのですが、(ii) 予防保全的な除排雪作業の実施では、「道路パトロールにより、的確に道路状況を把握し、気象状況等も参考にしながら、予防保全的な除排雪を行います。」として、指標の目標値として市民の声を2,100件にとあります。

令和5年度の市民の声の状況と目標値と比較して、市としてどういう分析をしているのか説明してください。

○（建設）維持課長

令和5年度の市民の声につきましては、総数で2,625件いただいております、基本計画の2,100件と比較しまして500件ほど多くなっている状況でございます。一方で、過去5年平均では2,247件とおおむね目標値は達成できているものと考えておりますが、気象状況によっては市民の声の件数は大幅に変動するものと分析しております。

○秋元委員

雪の降り方によってこの市民の声というのは、これまでも大幅に変動があったとっております。

そもそもここで言う予防保全的な除排雪という文言がありましたけれども、予防保全というのはどういう意味で使っているのかについて説明してください。

○（建設）維持課長

予防保全というものにつきましては、日々の道路パトロールなどによりまして、的確に道路状況などを把握しまして、また、気象情報等も参考にしながら交通障害等が発生する前に除排雪作業を行うことと捉えております。

○秋元委員

市民の声にある除雪依頼、除雪後苦情、排雪依頼、排雪後苦情数は除排雪後、つまり、事後の結果であると思うのですけれども、予防保全との関係で言えば、どう捉えればいいですか。

○（建設）維持課長

ただいま委員がおっしゃられたのは、除雪後の苦情ですとか排雪後の苦情というものにつきましては、その作業の後の苦情の件数ですので、予防保全としてどうかというのはありますが、そのほか除雪依頼ですとか、排雪依頼につきましては、例えば、これは依頼を受ける前に事前に対策ができるものと考えておりますので、こちらは予防保全的に行える項目ではないのかと考えております。

○秋元委員

除雪依頼、排雪依頼というのは予防につながりますけれども、作業後の苦情というのは事後の結果でありますので、そもそも指標の数字として使うのはどうなのかなという思いがあるのですが、これは後ほど質問します。

資料によりますと、年度別「市民の声」件数の推移のその他ですけれども、毎年、30%前後で推移していると思えますけれども、その他の意見というのがどのように予防保全的な除排雪に影響しているのかについて具体的に説明してもらえますか。

○（建設）維持課長

ただいまのその他の内容につきましてはですが、その他の主な項目といたしましては、砂まき依頼ですとか、砂箱への補充依頼などが含まれておりますので、予防保全という考え方でいきますと、例えば、砂まきなどについては砂箱補充も含めてですが、ある意味、予防保全と関係があると考えております。

○秋元委員

広い意味で捉えるとそうなのかもしれませんが、直接どういうふうに結びついているのかという疑問があります。

次に、先ほど答弁しておりました道路パトロール、気象情報を参考にして予防保全につなげた件数ですとか、この効果についてはどのように押さえているのか説明していただけますか。

○（建設）維持課長

道路パトロールや気象情報につきましては、パトロールも日々実施しておりますし、気象状況につきましても日々確認しながら作業予定などを立てているところでありますが、その効果等につきましては押さえていない状況でございます。

○秋元委員

押さえていないということで、私的には、やはりここが一番重要なところなのではないかと。市の言う予防保全的な除排雪に一番影響するのが、この道路パトロールだったり、気象情報を参考にして除排雪につなげたということをしっかり押さえないければ、なかなか判断のしようがないのだろうと思います。

次に、「取組② 交通事業者等との連携強化」がありました。「(ii) 通学路の安全確保」ですが、ここでは「学校周辺、通学路等の交差点の見通しなどの安全を確保します。教育関係者から、道路利用者（児童等）の目線によ

る道路情報の提供を活用します。」としているのですけれども、この項では、市民の声を指標目標値としておりま
すけれども、その理由はどのようなものなのか。また、通学路の安全確保に関連した市民の声は何件あったのか。
また、教育関係者からは何件、どのような道路情報があったのかについて説明してください。

○（建設）維持課長

交通事業との連携教育関係者からの情報の共有の件でございますが、まず、これらの教育関係者からまず受けま
した冬期間における情報提供の件数でございますが35件ありまして、主な内容といたしましては、厳冬期における
歩道の確保に関する要望が多い状況でございました。

○秋元委員

市民の声を指標目標値としている理由について説明してください。

○（建設）維持課長

交通事業者ですとか、教育関係者から情報をいただくことによって、予防保全的に除排雪作業を行うためにそれ
を徹底したことが理由となっております。

○秋元委員

いいのですけれども、市民の声の中で通学路の安全確保に関連した声は何件と押さえていますか。

○（建設）維持課長

通学路としての市民の声としての件数につきましては押さえておりません。

○秋元委員

ここのそもそもの目的といいますか、学校周辺、通学路等の交差点の見通しなどの安全を確保しますという前提
なので、やはり、市民の声という大きなくくりの中で、目標値としても、先ほども言いましたけれども、なかなか
判断のしようがないのです。市民からどのぐらい通学路の安全に関連した声は何件あったのかというのが分からな
ければ、なかなか判断のしようがないと思います。

教育関係者からは35件あったということで、厳冬期の歩道の確保という道路情報の通報があったことは分かった
のですけれども、そもそもこの指標目標値の設定の仕方がどうだったのかという疑問が少しここでもあります。

次に、「(iii) 市職員等による道路状況のモニタリング情報の活用」とし、「市職員等が通勤時の道路状況を除
雪対策本部へ報告するなど、道路パトロールを補完する仕組みを構築します。」としております。

まず、モニタリングとはどういうことを言っているのか説明してください。

○（建設）維持課長

道路状況のモニタリングとはどういったことかということにつきましてですが、職員が通勤時に職場まで至るま
での道路の中で確認した道路の状況などを、除雪のその地区のステーション担当者などに報告することで道路パト
ロールを補完するという内容となっております。

○秋元委員

道路パトロールを補完する仕組みというのがどういうものなのかと思うのですけれども、まず、補完する仕組み
についてもう少し具体的にお聞かせいただきたいのと、効果として何件ぐらい報告があつて、どう対応したのか。

また、道路情報を提供する市職員は、指標では21人以上となっていました、人数についてはどういうふうにな
っていますか。

○（建設）維持課長

ただいまの道路パトロールを保管する仕組みなどにつきましてですが、モニタリングの効果といたしましては、
過去にそのような取組を行ったことはございますが、特に目立った効果というもの把握できていない部分もあり
ますことから、今後、パトロールの補完する仕組みの在り方について検討していきたいと考えております。

○秋元委員

あまり効果が見られなかったということで、現在、市職員は何人ぐらいいるのかということも押さえていないかと思えます。

次に、「方向性2 持続可能な雪対策の推進」で、取組③の「(ii) 除雪業務における技術の継承」についてというところがありまして、技術の継承をしていくために行った取組と効果はどうだったのかについて説明していただきたいのですけれども、これは目標値では7事例以上としておりますが、まず、取組とその効果について説明してください。

○（建設）維持課長

持続可能な除雪業務技術の継承について取り組んだ事例がございますが、現在、市として実施している取組はございません。

今後につきましては、情報収集をしてみたいと考えております。

○秋元委員

現在まで取組がなかったということでした。

同じ項目で「若い人材を育成しながら、次世代に引き継いでいきます。」とありました。市として若い人材を育成するという部分では、どのように関わってきたのですか。

○（建設）維持課長

ただいまの若い人材の育成につきましてはですが、現在、市としてこの育成に関しての取組はありませんので、今後につきましても他都市の状況などを確認して、情報収集をしてみたいと考えております。

○秋元委員

非常に重要な課題だと思いますけれども、市としてなかなか取り組めていなかったのだと思います。

次に、「(v) 除雪ステーション間の連携・協力」です。今年初めの大雪、また、暖気で非常に事業者の方々が苦勞されておりまして、市民の方々からもたくさん苦情もいただいたのですけれども、事業者の方にお話を聞くと、人手不足で、そもそも対応ができなかったと。10年後は今の除雪体制が維持できないかもしれないのだという切実な声も聞いているのです。

その際、ステーション間の連携・協力についてもいろいろと話題になっておりました。現在、ステーション間の連携について課題がたくさんあると思いますけれども、現時点での協議内容について説明していただけますか。

○（建設）維持課長

除雪ステーション間の連絡・協力内容ということでございますが、行っている取組といたしましては、現在、市から業者に貸与しております除雪機械が故障した場合などにステーション間で機械のやりくりするなどを行っております。

いつからと言いますと日付は押さえておりませんが、令和3年度頃から実施している状況でございます。

○秋元委員

現実問題で、除雪ステーション間の除排雪の連携・協力というのは、もう欠かせないものだと思いますけれども、以前に聞いたときには、地域の道路の状況などはそのステーションの方が一番よく分かっているので、ほかのステーションから応援に来て、なかなかスムーズに、安全に作業ができないのではないかという課題も聞いていたけれども、でも、今の状況を見ますと、どういうふうにその問題を解決していくのかということを具体的に、早く議論を進めて、現実問題として連携・協力していかなければ、今後、今年のような雪の降り方、また気象状況によって、市民の皆さんの生活、また経済活動にも非常に影響あるのではないかと思いますけれども、これについてはどうでしょうか。

○建設部長

今、相対的なお話があったかと思います。確かに、委員がおっしゃるとおり、今後を見据えた中では、現状でオペレーター不足ですとか、除雪の体制もつくれないといったことは業者からいただいております。

そういった中で、我々としたら、これまでというのはステーションの区域割があって、その中で動いていくという形で動いていたのですが、もう、そろそろそういうことにとらわれてはなかなか立ち行かない、これからも持続可能な除雪体制はできないということは、我々も痛感しております。

その中で、1年ぐらい前から、ステーションの枠を超えて、ステーションがどうしても地域的にも雪の降り方も変わってきますから、できればステーションの区域を超えた応援体制ができないかということで、業者たちもいろいろと話し合っているところでございます。

ただ、まず一つネックになってくるのは、やはりそのステーションで工程を立てて動いているということもあるので、なかなか突発的に動けないという話もあります。

もう一つは、契約上、その地域で契約を請け負っているものですから、それを超えていくということになりますと、やはり、道路占用という形の中で警察の許可をいただいているものなので、契約上も少し問題あるのかと思っています。

ただ、委員のおっしゃられるとおり、今後、そういった問題をどうにかクリアして、課題を解決して行って、今の除雪体制を維持していくのが一番ネックになっていくと思います。今後は、やはり、業者とも話し合いをしながら、市内全体として見たときに、どうすればこの除雪体制を業務作業も含めて維持できるのかというのは話し合っていきたいと思います。

やはり、これが一番の今回の計画のネックになってくるのかと思いますが、その辺は、引き続き業者とも連携をしながら話し合っていきたいと思っています。

○秋元委員

今、部長が言うように非常に難しい問題、課題がたくさんあると思いますけれども、ぜひ、その問題、課題を解決していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

次に、非常に大事なところだと思うのですが、取組⑤の「(iii) 地域熱（下水熱等）の活用」についての検討の進捗状況についてはどういうふうになっていますか。

○（建設）維持課長

地中熱などの活用につきましては、現在、情報収集に努めている状況でございます。

また、具体的な検証等は行ってはおりませんが、イニシャルコストが高額であることや融雪能力等の問題もありますので、引き続き情報収集に努めてまいりたいと考えております。

○秋元委員

次に、重点施策Ⅱの「方向性3 地域で支え合う雪対策の推進」です。ここでは、取組⑥の「(i) 貸出ダンプ制度の在り方の見直し」がありまして、これまでの課題と計画では今年度から見直しを反映するということでしたが、まず、どういう課題があって、どういう議論をしてきたのかというのは分からなかったのです。

仮に令和6年度から、新制度に移行するのであれば、新制度の説明をいただきたいと思います。

○（建設）維持課長

貸出ダンプ制度の新制度の取組についてですが、現時点では貸出ダンプ制度というのは、今回の見直しの中で考えてはおりませんので、現行の制度の内容で行っていくことを現時点では考えている状況でございます。

○秋元委員

基本計画を見ると、何か問題があって見直しするのかなと思うような書き方でした。

以前からほかの委員も質問しておりました「(ii) 小型除雪機の購入等支援」についてなのですが、現在

は既に施行されていると思いましたが、今後はどのように進めていくのかについてお知らせいただけますか。

○（建設）維持課長

小型除雪機の件でございますが、今後どのようにしていくのかでございますが、現時点では明確に決まっておりませんが、現在、試行を行っており、3年程度の試行の結果を踏まえまして、メリットやデメリット等の検証を行いまして、支援制度について、今後、一定の方向性を定めていきたいと考えております。

○秋元委員

それでは、「(iii) 雪置場の確保」です。これも非常に重要な課題だと思っていましたけれども、土地所有者の了解を得られやすくなるように支援を検討するというので、これまで固定資産税の減免について検討してきたと思えますけれども、現状はどのようになっていますか。

○（建設）維持課長

雪押場の検討の状況ということでございますが、昨年、地域で除雪に伴って雪を押し込む雪押場の制度について検討を行っていたところではございましたが、検討の中でいろいろな課題が見つかりましたことから、現在はその検討につきましては行っていない状況です。現在といたしましては、それに代わって中規模の雪堆積場を確保するための制度などについて検討を行っているところでございます。

○建設部長

補足で説明させていただきます。小さい雪押場の確保ということで、固定資産税の減免ということで我々は動いていました。これについては、比較的小さい場所について減免できないか、減免することによって、より雪置場が確保できるかということで動いていたのですが、実際に減免するに当たっては、当然ながら用地計画がはっきりしていて、そして経過があると。そして、きっちり所有者が確認できるといったことをクリアしなければ、なかなか固定資産税の減免には至らない。

これをきっちりやりますと、今、借りている部分は、借りられなくなる場所が多くなっていくということなので、現実的には、この小さい雪捨場を減免するというのは、なかなか難しい状況ということの結果に至りました。

ただ、そのままではいけないので、それを少しランクアップして、中規模でそういうことはできないのかというような形でシフトして考えていきたいと思っております。これについては、今の中規模の場所もきちんと同じように用地計画があるのか、所有者がはっきりしているのかということは今、調べておりますので、これがはっきりして減免制度できるような形になれば、早めに減免制度に移行したいということで考えております。

○秋元委員

まとめに入るのですが、いろいろと今、質問させていただいて細かい課題も見えてきていると思うのは、一つは、指標、数値の設定の仕方が少し違うのではないかなんというのが多いという気がします。そこは改めて考え直さなければならないのだらうと思います。

あとは、いろいろな取組をしているのですけれども、なかなか議論が進んでいないというのが多くて、その部分の取扱いをどうするのか、今後も継続して議論していくのか、それとも今回の見直しの中で、廃止ではないですが、新しい事業に変わっていくのか、その辺も変えなければいけないと思うのです。

他市の状況などを見ますと非常にいろいろな取組があります。そのまま他市の施策が小樽市に持ってこられるかというとなかなかそうはなりませんけれども、でも、その地域で工夫されていることがたくさんありまして、小樽市にどれが合うのか、皆さんは専門なので勉強していると思いますが、ぜひそういう細かい施策も勉強させていただいて、例えば、今、小樽市が抱えています置き雪の問題ですとか、高齢者の福祉除雪にも関連するような施策というものも解決していかなければならないと思います。

その上で、小樽市は現在LINEで道路除雪の通報サービスみたいなものもありますが、先ほどもお話ししたのですけれども、非常に使い勝手が悪くて、9項目も入力しないと通報できないようなシステムを私も使いたくない

などと思うのです。こういう細かい見直しもしないと、せっかくやっているのにもったいないと思います。名前、電話番号、住所、直してほしい場所の住所、写真、そして返答は必要か、画像の承認というところまでやっていかないと駄目なのです。なかなか難しいので、ぜひ9項目の改良といいますか、簡易なものにしてほしいと思いますので、まとめて言いましたけれども、お願いしたいと思います。

ちなみに参考として、ほかの地域では町内会が行った除雪路線ではない道路を除雪した場合に、1シーズン、1メートル当たり200円を助成している自治体がありました。また、町内会が市の除雪で狭くなった道路の除排雪や間口等の融雪活動をした場合、まさに小樽市の置き雪などの処理をしたときの燃料代ですとか、電気代を助成しているような地域もあるのです。こういうところは、私は使えるのではないかと思います。検討していただく価値はあるのかと思いますけれども、その辺、最後にまとめて答弁していただければと思います。

○建設部長

今、委員から、市の手の行き届かないところでも何らかの調整をしているというお話がありました。報告でも挙げさせていただきましたが、小型除雪機の貸与ということで今、試行はしたのですが、この貸与している中で、町内会の方からもいろいろ意見をいただきました。

その意見の中身といいますのは、例えば、市から支給している機械は使いづらいとか、ふだん使っているものと違うとか、いや、ガソリン代が実は欲しいという意見もございました。我々の目的としては、やはり同じように、市の手の行き届かないところの、例えば、歩道ですとか、老人世帯の間口といったところを目的に貸して来たのですが、もしかしたら、これから2年ぐらいで試行した中でそういった意見があれば、小型除雪機を貸すということだけにとらわれず、そういった助成といったところも検討していかなければならないのかと思っておりますので、試行をして町内会からの意見を聞いた上で、そういうような形にできないかということも含めて検討していきたいと思っております。

○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

立憲・市民連合に移します。

○中村（誠吾）委員

◎水道事業について

第1回定例会でも聞きましたが、水道事業の持続可能性について全国的な問題となっております。令和4年度全国水道関係担当者会議という資料を少し見させてもらいました。そこで、問題点も整理されています。非常に重要な指摘もされています。この資料にあるような指摘については、小樽市についても例外ではないと思いますが、全国的な課題と、小樽市の課題を確認しながら質問を行っていきたいと思います。

まずは、水道施設の老朽化の進行です。

全国的には、高度経済成長期に整備された施設が老朽化しており、近年は年間2万件を超える漏水破損事故が発生しているとのこと。全国的に耐用年数を超えた水道管路の割合が年々上昇しておりまして、令和2年度は20.6%とのこと。

最初の質問なのですが、令和2年度の小樽市の耐用年数を超えた水道管路の割合と、直近の割合、そして今後の割合の見通しをお示しください。

○（水道）水道事業課長

最初に水道管路の法定耐用年数につきましては、地方公営企業法施行規則で40年と定められておりますので、耐用年数を40年とし、説明させていただきます。

小樽市における令和2年度末の耐用年数を超えた管路の延長は導水管、送水管、排水管を合わせまして19万919メートルとなっており、全体の延長に占める割合は30.6%となっております。また、直近の令和5年度末につきましては、耐用年数を超えた延長が23万9,250メートルであり、全体の延長に占める割合は38.0%となっております。

今後の見通しでございますが、40年前は送水管や排水管の敷設を年間1万5,000メートルから2万メートル程度施工していた時期でございまして、現在、行っている更新事業の延長をはるかに上回る数値となっております。

よって、今後、数年間は更新工事を計画どおり実施いたしましたとしても、全体の水道管路のうち耐用年数を超える管路が占める割合は年間2%から3%程度、上昇していくものと考えております。

○中村（誠吾）委員

今の約19万メートルという数字を聞いて分かりました。改めて、予算もかかる、大変な作業なのだということが分かりました。

次に、耐震化の遅れについてなのですが、全国で今、水道管路の耐震的法律は約4割にとどまっており、大規模災害時には断水が長期化するリスクに直面しています。これも前に聞いたけれども、正月の令和6年能登半島地震は、ほとんど断水は解消していますが、私の直近の調べでは、まずは3%以上の世帯が4月に入っても断水していたという状況です。もう6月も終わりますから、進んでいるのでしょうか。

次の質問なのですが、小樽市の基幹の管路の耐震適合率は何%だったのでしょうか。そして、水道事業の支出のうち、耐震化工事は令和5年度でどれくらいの割合を占めていましたか。そして、この割合は全国と比較して高いのでしょうか、低いのでしょうか。

○（水道）水道事業課長

厚生労働省が令和6年3月22日に水道事業における耐震化の状況（令和4年度）を公表しておりますので、それに基づき回答させていただきます。

小樽市における令和4年度末の基幹水道管路の耐震適合率は30.6%となっております。また、水道事業の支出の中での耐震化工事費の割合につきましては、令和5年度実績とし、建設改良費全体で約9億6,000万円を執行しております。そのうち耐震化工事に要した金額は約5億8,000万円でございます。よって、割合は約60%となっております。

全国値との比較につきましては、他事業体の執行状況について公表された資料がございませんので、比較することは困難であると考えております。

○中村（誠吾）委員

次に、多くの水道事業者の方たちが小規模ですし、経営基盤は脆弱ということを言われています。水道事業は主に市町村単位で経営されておまして、多くの事業が小規模で、経営基盤が脆弱、そして小規模であれば、水道事業は職員数も少なく、適切な資産管理や危機管理対応に支障を来してしまうだろう。さらに、人口減少社会を迎えて、経営状況が悪化する中で、水道サービスを継続できないおそれもあると指摘されています。国も言っていますが、これらの課題を解決して、将来にわたり安全な水の安定供給を維持していくためには、水道の基盤強化を図ることが必要とされています。

全国的に見て、小樽市はそれほど小さいとは思えませんが、国の方針としては広域連携による人材の確保や経営面でのスケールメリットを生かした、市町村の区域を越えた広域的な水道事業間の連携を推進するとしています。札幌市と一緒にとはなかなかないかもしれないのですが、この後志の町村を助けてほしいという期待が私は国や北海道にはあるのかもしれないと、邪推ではないのですが、思っています。そして、小樽

市は違う分野で北しりべし廃棄物処理広域連合に参加しており、廃棄物の広域連携をしている実績があります。

そこで質問なのですが、水道事業においても広域連携を行うメリットや課題などをお示しいただきたいと思えます。

○（水道）佐治主幹

これから人口減少が進み、公務員の成り手不足や水需要の減少が予想される中、施設の老朽化や耐震化等の対応を進めなければならないことなどから、水道事業経営が困難になる自治体も出てくるのが想定され、広域連携を行った場合、人材確保やスケールメリットを生かした経営が可能になることなどがメリットとして考えられます。

広域連携の推進役であります北海道では、浄水施設等を統合するハード連携と施策等で連携するソフト連携に分けて考えております。ハード連携の一例を挙げますと、浄水場の統合があります。実現できれば、経営面でのコスト低減や人材確保等がメリットとして考えられます。一方で、浄水場建設や浄水場から各自治体までの管路整備等の初期費用がかかることや各自治体の浄水場が耐用年数にばらつきがあることから、使用可能な施設の取扱いをどうするかなどが課題として考えられます。

ソフト連携の一例を挙げますと、薬剤の共同購入があります。実現できれば、購入価格の低減がメリットとして考えられます。一方で、搬送先の自治体では、薬剤を一時的に保管する施設を用意することや、搬送先から各自治体への搬送費等が課題として考えられます。

○中村（誠吾）委員

何度も言っているのですが、全国的にも計画的な更新のための備えが不足しているとのこと。全国の約2分の1の水道事業者において給水原価が供給単価を上回っており、原価割れの状態が見られる。計画的な更新のために必要な資金を十分確保できていない事業者も多いとのこと。

次の質問です。小樽市では、給水原価が供給単価を上回っているのですか。また、計画的な更新のために必要な資金を十分確保できていますでしょうか。

○（水道）総務課長

給水原価等供給単価について、令和4年度決算でお答えしますが、給水原価は196円40銭で、供給単価は195円87銭となっており、給水原価が供給源単価を上回っております。

また、必要な資金の確保についてですが、第2次小樽市上下水道ビジョンの計画期間である令和10年度までのことでお答えいたします。

ビジョンの財政計画では、年度末資金過不足額が一定程度ございますので、新型コロナウイルス感染症や物価高騰、燃料高騰などの影響は受けてはおりますが、計画期間内では資金の確保はできている予定となっております。

○中村（誠吾）委員

次の質問に入ることの心配していることを先に教えてもらってよかったのですが、要するに、設備更新の費用は、昨今の物価高騰で上昇しています。いろいろな形で市長もおっしゃっていますよね。

それで、小樽市は令和元年に第2次小樽市上下水道ビジョンを策定しているのですが、更新費用は、策定当時のビジョンの想定よりも膨らむ見通しなのですか。

○（水道）水道事業課長

水道施設の更新費用につきましては、労務単価、水道資材等の上昇に加え、積算上の経費率の改定によりまして、当初計画策定時よりも高額となっておりますが、限りある財源の中で更新工事を実施するため、施設のダウンサイジングや機器等更新の際の高効率機器の導入を行い、コストの縮減に努めてまいりました。

今後も適切な維持、管理を行い、施設の延命化を図りつつ、第2次小樽市上下水道ビジョンを基に作成しました更新計画により、工事を実施してまいります。

○中村（誠吾）委員

やはり、国においても、急激な動きはできないから、中長期の更新需要と財政収支の見通しの把握に基づいた適正な料金改定により、引上げの抑制、世代間の平準化を図らなければならないです。もちろん水道料金は安いにこしたことはないのです。ただ、小樽市の水道料金は消費税に関連するものを除けば、近年は値上げしていません。全国で見れば、令和3年度ですと、値上げした事業者の平均改定率は10.7%だそうです。つまり、1割の値上げなのです。全国的に3,800ほどの自治体事業者の中で、値上げした事業者は、59事業者でした。悪いとは言わないけれども、しかし、全国的に人口減少や節水機器の普及により水道事業の給水収入は減少傾向であり、小樽市においても例外ではないです。

さらに、電気やガスなどの他の光熱費をはじめとして全ての物価が上がっている現状においては、はっきり申し上げますが、水道だけが値上げしないで事業を行えるという前提では、いつか限界が来るのは事実です。値上げ等の理解が得られないという理由で、もし無理な料金設定をして続けていった場合、事業が立ち行かなくなります。企業ですから、反面のことも言っていますけれども、私は大幅な値上げをせざるを得ないようなことは避けていただきたいのです。ですから、水道局としても、議会としても、これからも、しっかりと現状に向き合って、様々な議論をしていきましょう。タブーだとかというのはやめましょう。そういうことをまず水道局の皆さんに、水道は企業会計であるという使命を含めて、このように御指摘させていただきます。これは質問ではありませんので、御回答は結構です。

さて、車道の清掃とか、砂を回収しているトラックも頻繁に見てきました。これも多くの委員が指摘されるのですけれども、除排雪の成果は一概には断言できませんけれども、道路には舗装の破損、くぼみ等がぼこぼこしているのが散見されていました。この市道の舗装については、この先、徐々に補修工事がされることと思うのですけれども、現在で、補修が完了した箇所数をお示してください。

○（建設）維持課長

現時点での舗装の補修が完了した箇所数についてですが、補修が必要な箇所は日々変化するためお示しすることはできませんが、融雪期以降から把握している舗装の穴につきまして、補修を実施した面積でお答えさせていただきますと、5月31日時点で約2,220平方メートルが完了している状況であります。

○中村（誠吾）委員

今の補修面積について、直近3年間の推移をお示してください。

○（建設）維持課長

舗装の補修面積の直近3年間の推移についてでございますが、各年度の同じく5月31日時点で補修が完了した面積といたしましては、令和3年度は約3,680平方メートル、令和4年度は約2,460平方メートル、令和5年度は約1,560平方メートルとなっております。

○中村（誠吾）委員

これらの箇所は毎年、同じような場所なのかとか、そこをやっている道路の事業者が悪いと言っているのではないのけれども、これらが発生する原因というのが舗装の経年劣化なのか、除排雪の関係なのか分からないのですけれども、どのように考えていらっしゃいますか。

○（建設）維持課長

まず、舗装の補修を行う箇所についてでございますが、毎年、同じような場所であるかについてですが、同じ場所かにつきましては把握しておりませんが、バス路線や幹線道路など交通量が多い路線では、毎年のように補修を行っている傾向があると考えております。

また、これらが発生する原因といたしましては、アスファルトの経年劣化やアスファルト舗装に発生したひび割れ箇所から融雪水などの水分が浸入し、それが凍上することによる膨張で、さらに舗装のひび割れが大きくなり、

舗装が剥がれ、その後碎石も飛び散って穴となりましてポットホールと呼ばれる状態になることが原因と考えております。

○中村（誠吾）委員

◎道路維持と冬期歩道の安全確保について

次に、冬期に私有地からの道路への雪出しについてお聞きします。

もちろん自分の敷地の雪を道路に出して堆積することは駄目だとは思いますが、物すごいことを聞きます。何かの法律に抵触するのですか。

○（建設）用地管理課長

敷地から道路に雪出しし堆積することは、道路交通法第76条第4項第7号の禁止行為に抵触する可能性があると考えております。

○中村（誠吾）委員

多かれ少なかれ、誰しもが心当たりはあるかもしれないのですが、ただ、私が言いたいのは、ここで私そのことでよい悪いのジャッジをするつもりはありません。そんな失礼なことをするつもりはないのです。春になれば雪は解けてしまいますので。

地方に行って大きな農村地帯だとかでお聞きすると、春になったら雪は解けるから、そんな必死になって除雪しなくていいからと、おおらかな地方もあるのです、それは別にしても。

しかし、通常であれば多少は路肩に積まれている程度の箇所も、今シーズンは、また、だらしない雪でした。雪が一気に降ったせいなのか、車道の半分近くまではみ出し、路肩には2メートル近く積まれて、擦れ違い時に交通の相互通行をしないと通れない箇所が非常に多く感じました。そして、通学通勤に支障を来しますし、特に小学校低学年の子供たちが危険にさらされます。一番困るのは、緊急車両の通行に支障が出てしまうことです。

そこでお聞きしますが、道路の狭隘化を招く雪出し事例を小樽市は把握していますか。具体的に言うと、どれくらいの箇所数と認識していますか。

○（建設）用地管理課長

まず、把握の方法ですが、道路パトロールや市民の方々から寄せられる相談により把握しております。

次に、その箇所数についてですが、令和5年度でいうと54か所となっております。

○中村（誠吾）委員

不可能かと思ったらパトロールや市民からの御連絡で把握できているところがあるんですね。

そうすると、当然のことながら小樽市として何らかの対応をしていると思いますが、雪出しに対してどのような対応をしていますか。

○（建設）用地管理課長

市の道路パトロール時に雪出し行為が現認された場合は、口頭による注意や指導を行い、または現認できなかった場合には、付近にポスターや看板を設置し、雪出しの注意喚起を行っております。また、場合によっては警察へも相談を行っております。

○中村（誠吾）委員

次に、試行として、昨シーズンに小型除雪機を1台、町内会に貸与しましたが、稼働率と総括を改めてお聞きしたいと思います。

○（建設）維持課長

令和5年度に実施しました小型除雪機の貸出し試行の稼働率につきましては、試行期間12日間で、そのうち実際に作業を行った日数は6日間でありましたので、稼働率といたしましては50%となっております。

次に、貸出し試行の総括についてでございますが、試行に御協力いただきました町内会から様々な御意見を伺う

ために、3年程度は試行を継続しましてメリット、デメリット等の検証を行い、支援制度について一定の方向性を定めたいと考えておりますので、現時点では総括まで至っておりませんが、町内会からは除雪機械の操作性について、自分で所有している除雪機を使用したほうがよいとの意見もお聞きしているところでございます。

○中村（誠吾）委員

端的に言うと総括は今、検証している最中なのだろうというのは分かるのですが、ただ、これは議会としては来年度の予算関係もありますので、総括はいつ頃に出る予定ですか。

○（建設）維持課長

試行の総括はいつ頃に出るかについてでございますが、3年程度の試行を踏まえてメリット、デメリット等の検証を行いたいと考えているため、総括は令和8年度以降になるかと考えております。

○中村（誠吾）委員

試行とは言え、そもそも何を主眼に小型除雪機を貸与ということになったのか、通学路の確保なのか、歩道のない市道の除雪なのか、少し厳しい言い方なのだけれども、お聞かせいただけませんか。

○（建設）維持課長

何を主眼に小型除雪機の貸与を試行したのかについてでございますが、市の除雪が行き届かない歩道や車道のほか、高齢者世帯の玄関先の除雪を行うなど、市民との協働による雪対策を推進することを目的として実施したところでございます。

○中村（誠吾）委員

今回は正式な検証を待ちますが、雪が降った日付と稼働時間、おおよその消費燃料が分かれば、来シーズン以降、台数を増やすのか減らすのか、先ほど検討材料にできると思いますので、これは質問ではないですから報告を待つことといたします。

次に、私は桜町に住んでいるので、すぐ近くに学校もスーパーもあるので買物に行くときに見るのですが、市役所まで通う除雪の具合、歩道が確保されているとか毎日見るのです。それで、何げない毎日なのですが、意識をすると、小樽市の歩道を自前の小型除雪機で雪を処理して歩道を確保してくれている住民の方がいらっしゃいます。1人、2人ではないです。そして、今年からではないですが、長年そうやって、通勤・通学、近隣住民のためにお年寄りの出入りのことも含めてためにしていらっしゃることを知っています。嫌みで言っているのではありませんが、小樽市からガソリン代は出ませんので、その方の自腹ですけれども、雪が降るたびに稼働している感じです。ありがたいことです。

それとは別に、通常は敷地内の雪は当たり前ですが、そこに住んでいる方が処理をしています。自分の敷地の前の歩道まできれいに業者を入れて、排雪をしています。歩道部分は小樽市から助成が出るわけではありせんから、もう一度言うけれども、その方の自腹ですが、歩道用の小型ロータリーを運転しているオペレーターの方は、気づいていると思うのですが、端的に言いますと、市道の歩道を自腹で排雪している市民がいる一方、自分の敷地はきれいに除雪して、その雪を先ほども言ったように通行に支障が出るくらい車道に雪を積んでいる方もいます。はっきり申し上げますけれども、います。

小樽市として、こういう現状であるということを認識されていますか、再度、聞きます。

○（建設）維持課長

市道の歩道の除排雪を行っていただいている箇所などにつきましては、商店街や民間会社、個人など多数あることにつきましては、パトロールなどを通じて認識しております。

一方で、通行に支障が出る雪出し箇所につきましては、パトロールや市民からの通報により、把握しているところであります。

○中村（誠吾）委員

先ほど除雪体制のこともあって、いろいろあったのだけれども、市内全域をパトロールするわけにも全部はいかないのです。その方々はボランティアでもありませんから、あくまでその方の好意です。隣近所の方も自前の軽のダンプで雪捨場まで運んでいる方、自腹を切って歩道を確保している方は、小樽市内全域となると、何十人ももつといるのではないかと私は推測しています。そして、小樽市内には冬場2トン、4トンダンプが入れない市道があります。そういう箇所の排雪も、小樽市からガソリン代の助成は出ていませんけれども、ガソリン代が高騰しており、月数万円の自腹ということも考えられるのです。

そこで、小型除雪機の対応を試行しましたが、それとは別に、小型除雪機と軽トラック、比較的扱いやすい2トンダンプを組み合わせて貸出ダンプとするのか、市民の方が所有しているのを利用するかは検討が必要なのですが、細かい市道となると、小型除雪機と軽トラックが機動力を発揮するのです。それで小樽市にマッチするのではないかと考えています。小型除雪機1台と小型の軽トラック二、三台を1グループとして貸出しに出す制度があれば非常にありがたいし、有効ではないかと推測しています。このような制度の導入の検討はできるものでしょうか。

○（建設）維持課長

現時点では小型除雪機を使用しました市の除雪が行き届かない道路などの除雪について、町内会の御協力をいただきながら、3年程度の試行を行ってまいりたいと考えております。

ただいま御提案いただきました小型除雪機と軽トラックを用いた狭い道路での排雪作業に係る制度につきましては、どの程度の除雪機械や軽トラックを市が保有する必要があるかなど、あと保険などの課題等もございますので、導入につきましては今後の可能性の一つとして考えていきたいと思っております。

○中村（誠吾）委員

通学路の歩道に関しては、昨年、一昨年以上に小型ロータリーで除雪され、進んできたことは感心はしています。歩行者の安全が確保されて、小学生、中学生も安心して登校できるように努力されていることは分かります。小・中学校の用務員の皆さん、昔からの私の仲間も多いのですけれども、よい相乗効果が出ているところもありますと教えてくれます。

それで、除雪対策本部と教育部、教育委員会です。要するに、教育関係者からの連絡もいただいていますということが分かりました。

それで、新たな連携、情報共有と何か新たな試みはあったでしょうか、考えていますか。

○（建設）維持課長

除雪対策本部と教育部との間で新たな連携や試みについては行っておりませんが、これまでと同様に、シーズン前に各小・中学校から寄せられる通学路に関する除排雪の要望等につきまして、教育部を通じて把握するとともに、シーズン中におきましても、各小・中学校から寄せられる通学路の状況などについても、今後も引き続き、情報共有を図っていきたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

それでは、来シーズンに向けて、各学校、町内会とも調整して、より安全・安心な除雪体制が構築されることを願います。

◎空き家対策について

次に、空き家の制度についてお聞きします。小樽市として、大きな問題です。【小樽市版】空き家ガイドブック（令和6年5月改訂版）を拝見させてもらいました。とても見やすく、解決するまでの一連の流れや管理について、登記について等が分かりやすく、よいと感心はしています。

一方で、空き家・空き地バンク制度が終了となりました。空き家が右肩上で増えてきている、実情を踏まえて北

海道に移行ということですが、直近3年の制度利用数と、なぜ事実上制度が廃止となるのかの理由をもう一度お聞きいたします。

○（建設）松原主幹

まず、直近3年の制度利用数ですが、令和3年度と令和4年度については、登録された物件及び成約に至った物件、いずれもゼロ件でした。また、令和5年度につきましては、登録が1件で成約はゼロ件でした。

次に、北海道空き家情報バンクに移行した理由については、従前は、本市の空き家バンクと北海道空き家情報バンクのどちらにも登録が可能であったため、二重行政のような状態であり、利用者が混乱する可能性がありました。北海道へ漠然と移住を検討されている方にとっては、北海道空き家情報バンクは、情報量が豊富であり、実績もあること、さらには全国版空き家バンクとの連携が図られており、より多くの空き家について登録しやすく、成約しやすい環境が整っていることから、登録先を北海道空き家情報バンクへ一本化したものです。

北海道のバンクへ移行しても、小樽市の物件については、本市が登録などをサポートしますので利用者の利便性などが変わることはございません。

○中村（誠吾）委員

次に、このガイドブックの4ページの下段に、「○近隣の空き家に困ったら・・・」とあります。そのとおりなのです。相談後の流れが記載しています。普通であれば、空き家は所有者と直接、話をするのが本筋だと思いますし、隣近所、町内会に聞けば、大体、所有者の親族にたどり着いて、当人同士で話し合うのも正解だと思いましたが、しかし、核家族化も含めて、相談後の流れを見ますと、相談者から空き家対策とあり、現地調査、所有者を調査し、所有者へ連絡するという流れになっています。

そこでお聞きします。直近3年の空き家の相談件数をお知らせください。

○（建設）松原主幹

直近3年の空き家に関する相談件数ですが、令和3年度が276件、令和4年度が226件、令和5年度が275件となっております。

○中村（誠吾）委員

そこで13ページの「流通・利活用について」なのですが、小樽市空家等流通プラットフォームとあります。流通困難な空き家であれば、基本的にどんな相談にも応じているというのですが、まとめて聞いてしまいます。

一つは、空き家を解体する前には、小樽市特定空家等住宅除却費補助制度という制度で一定の基準に基づいて、危険な建物として判定された空き家の所有者が、市内の解体業者により除却解体する場合に、その解体費の一部を補助する制度があります。

この制度において、直近3年間で空き家の所有者から解体したいという申出があった件数と、その内訳をお聞かせください。

○（建設）松原主幹

令和3年度は、解体補助を使いたいという申出が60件あったうち10件が補助基準を満たしていると判定されました。令和4年度は68件申出があり、そのうち9件が補助基準を満たしていると判定されました。令和5年度は52件申出があり、そのうち10件が補助基準を満たしていると判定されました。

○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25分

再開 午後2時45分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

自民党に移します。

○中鉢委員

◎スマートメーターについて

先ほど中村誠吾委員から質問がありまして、水道管路の件がありました。それに付随しまして、私も水道に関わるスマートメーターの件について質問させていただきたいと思っております。

まず、スマートメーターなのですが、スマートメーターとは、水道メーターの数値を無線の通信端末を介してスマートメーターを経由してサービス事業者、つまりこの場合ですと、小樽市水道局に送信するシステムであります。

先月末、報道で、同じ後志管内、共和町で水道のスマートメーターを導入するという記事がございました。郵便料金も10月に値上げが行われたり、新聞の夕刊も廃止されたり、値上げされたりと、これらはエネルギーの価格高騰、需要の減少もあると思うのですが、何よりも人材不足が内包的な問題であると思っております。

質問いたしますが、本市の水道使用量の検針はどのような方が検針をなさっているのでしょうか。また、本市内のメーター総数をお聞かせいただきたいと思います。

○（水道）業務課長

水道の検針はどのような方が行っているのか、また、メーターの総数でございますが、検針を行っているのは水道料金等徴収業務受託者であります、小樽水道サービス共同企業体が担っております。

また、水道局が管理しております水道メーターで申し上げますと、本年5月末で5万8,742個を設置しております。

○中鉢委員

少し話がそれるのですが、検針と似た作業とは言にくいかもしれませんが、1軒1軒家を回るということで、ポストイングの業者というのがいらっしゃって、以前の仕事のときにポストイングを依頼することがあったのですが、その料金は、文書のみで1枚だけを配布する場合、手稲区は1枚4円なのです。小樽市では幾らですかと業者にお聞きすると、40円というのです。なぜそういう料金になるかというところ、札幌市の業者が小樽市に人員を配置して配るとい部分もあるのですけれども、何よりも、小樽市のこの地形と、どうしてもポストイングとか何か1軒1軒回るときは、一筆書きでうまく回りたと思うのが常というところがあるのですけれども、基盤の目になっていなくて一筆書きができないと。事業者や家庭が広域点在している地域があるということで、恐らく、検針員の方も大変なのだろうというのを推察いたします。

そこで質問なのですが、今、全域で検針なされていますが、何名ぐらいの体制でされているのか分かればお聞かせください。そして、今後、検針の人員は安定して確保できる見通しがあるのかをお尋ねしたいと思います。

○（水道）業務課長

まず、検針の人数でございますが、現在9名で検針しております。

また、検針員の確保でございますが、急な退職などにつきましては速やかに求人募集をかけているものの、応募が少ないと委託先から報告を受けております。現在の徴収業務委託は5年間の長期契約ですので、令和9年度までは確保できるものと考えております。

○中鉢委員

9名で小樽市全域、銭函5丁目から蘭島まで、大変な作業だなというのがよく理解できます。

今回、共和町が導入しましたのは、北海道電力株式会社のシステムを用いたものということでございました。今一部、新電力の会社もあると思いますが、その北海道電力のメーターは、この4月で北海道ほぼ全域、一部、電

波の不感地域、あとスマートメーターを望まない方というのが若干数いらっしゃって、それ以外の方を除いて、ほぼ全てスマートメーターになったということで、基本的に電気の検針員というのはいなくなったということであり
ます。

それで北海道電力にお聞きしますと、小樽市内で対応できていないのは200件。これは電波の不感地域である
か、山の中に入って、システマ的になかなか難しいという理由で200件ですので、ほぼ100%に近い数字がスマート
メーターになっていると、かなりのコストカットになったのかとは想像いたしますし、それが電気料金に還元され
ているのか、否か分かりませんが、されているものだと思います。

仮にスマートメーターの設置が水道料金に反映されると想定した場合をお聞きしたいのですが、水道料金の算出
基準についてどのようになっているのでしょうか。恐らく複雑な算出基準があって、なかなか御説明は難しいと思
うのですが、算出基準についてお聞かせください。また、その中で、検針などの費用はどの程度の割合を占めてい
るものなのかお聞かせいただきたいと思います。

○（水道）総務課長

水道料金を決める際の算出基準としましては、総括原価方式とあって人件費、薬品費、動力費、修繕費などの営
業費用といったかかる費用に支払利息や資産維持といった資本費用を加えて算出算定する方式や、資金収支方式と
あって、現金収支を積み上げて収支均衡をベースとする方法がございます。

算定の仕方では基準となる割合が変わるため割合の算出は難しいものではあります。算定基準の一部になります、
先ほど言いました営業費用という中での占める割合で答えさせていただきます。

検針業務を含む水道料金等徴収業務の委託ということになるのですが、令和4年度決算の営業費用内で占める割
合としては約5.3%となっております。

○中鉢委員

検針員の負担が軽減されて、なおかつ、もしも水道料金に還元されればと思ったのですが、いろいろ調べますと、
すぐにはスマートメーターにならないという事情も分かってまいりました。

水道メーターには、アナログのメーターとデジタルのメーターがあって、アナログではスマートメーターに対応
できないということでした。

そこでお聞きしたいと思います。本市内において水道メーターの中でアナログとデジタルの割合を、おおよそで
結構ですとお聞かせください。

○（水道）業務課長

メーターの割合でございますが、水道局で管理している水道メーターで申し上げますと、水道メーターの箱を開
けて指針を読むアナログが約75%、壁などを地上部に設置しているデジタルは約25%になっております。

また、理由でございますが、75%あるアナログの水道メーターを計画的にデジタルへ変更するにはかなりの費用
を要し、水道事業会計に大きく影響を与えることから進んでおりません。

○中鉢委員

今、理由も御説明いただきましたが、アナログとデジタルのメーターでは、価格の違いというのがどの程度ある
のかをお聞かせいただきたいと思います。

○（水道）業務課長

価格の違いでございますが、市内に一番多く設置されております口径13ミリメートルの水道メーターで申し上げ
ますと、デジタルはアナログの10倍程度の価格となっております。

○中鉢委員

10倍という数字が少しびっくりする数字でした。普通の時計ですと、デジタルのほうが安いケースも多いのです
が、水道メーターではそうではなくて10倍するというのを理解いたしました。

先ほど少しお話がありましたけれども、仮にデジタルであっても、地下にメーターがあつたりするケースですと電波が届かないというような事情もあるのでしょうか、隔測装置というものが必要であると。

そこで、隔測装置もついている、つまりスマートメーターに即応するメーター、市内の中で何割程度あるのでしょうか。先ほどデジタルという部分で25%という回答をいただきましたけれども、それがイコールなのかと思いますが、どの程度あるのでしょうか。

スマートメーター導入は、検針員の不足の対応だけではなく、いろいろなメリットがあると思います。水道局として想定し得る検針員不足に対応する理由以外の要因、要素、メリットを挙げてお示しください。

○（水道）業務課長

まず、その割合でございますが、今、委員がおっしゃりましたとおり、電子隔測式の実作動は、対応可能なものとして通信端末販売事業者から説明を受けておりますので、水道局で管理している水道メーターで25%ぐらいが可能と思われまます。

また、理由でございますが、リアルタイムで利用状況が確認できることから、独り暮らしの高齢者の見守りや、漏水の早期発見、さらに水の需要変化に応じた水量調整等に役立つものと考えられます。

○中鉢委員

高齢化が進む小樽市において見守りという視点でも、全く何日も水を使わなければ、あのお宅は大丈夫かなというような形の見守りで使えるというのもありますし、もちろん漏水もあります。ほかには、データが蓄積できますので、アセットマネジメントの活用であるとか、また、メーターも高いところ、低いところ、いろいろなところにある中で、誤針とかの予防にもなるかもしれません。あとは、もう少しシステムが先に進んでいくと、スマートフォンとかでそれを利用者が確認をすることができるというようなこともあると、先ほど郵便料金の話をいたしましたけれども、行く行くは水道料金を郵便で請求する場合の経費節減というようなところまで生かすことができるのかと思います。

費用としましては、冒頭で紹介しました北海道電力のシステムを用いた共和町のケースですと、これはメーターと同じでロットにもよると思うのですが、無線通信端末が1台8,000円前後で、通信料は年間数百円程度ということです。

それぞれ耐用年数については、水道メーターとスマートメーターを使う無線の通信機器の耐用年数とか、電池の年数が8年、この8年というのは、ちょうど計量法で定めるところのメーターの交換と更新が一緒に進むということで、水道メーターと通信機器が一緒に更新できるという部分で、ちょうどいいという部分があるのかなというふうにも推察するところであります。

先ほどメーターの総数をお聞きしましたけれども、メーターの更新は年間どの程度行っているのでしょうか。先ほど御紹介いただいたメーターの総数割る8というような見解でいいのかをお尋ねいたします。また、その費用は年間どれぐらいのものになるのかもお示しください。

○（水道）業務課長

年間の個数と費用でございますが、年によってかなりばらつきがございまして、個数的には5,000円から7,000円ぐらいの間で推移しております。

また、費用でございますが、令和6年度の予算で申し上げますと、約6,900万円となっております。

○中鉢委員

水道管もそうですけれども、メーターの費用というのも更新費用は大変なものがあるというのが理解できます。

現在の検針システムと比べて、どのエリアでどれぐらいの件数というのものもあると思うのですが、費用の圧縮というのはどの程度図れるのかという質問なのですが、所感といいますか、見解をお示しいただきたいと思いません。

○（水道）業務課長

費用の圧縮の所感でございますが、先ほども申し上げました75%ぐらいあるアナログの水道メーターをデジタルへ交換するために、概算で約15億円、通信機器端末の設置に約10億円が必要となり、また、計量法で定められた8年ごとの水道メーター交換費用が約1億2,000万円が必要となります。

水道料金等徴収業務委託の年間委託料が約1億3,000万円であり、そのうち検針業務に当たる何割かが圧縮されますが、導入費用が多額のため、費用の圧縮は難しいものと考えられます。

○中鉢委員

費用の圧縮はなかなか難しいということで、私は最初、水道料金の部分に反映できないものかと思ったのですが、そうではないということが理解できました。

現在、北海道内、ほかの自治体では共和町のほか、泊村や中富良野町でも全域でこのスマートメーターが利用されているということでございます。総務省のデジタル田園都市構想交付金というものがいろいろな分野で使えて、あまりにも多岐にわたるものですが、共和町におきましては、それを用いてのものであるとお聞きいたしました。検針員の確保もこれから大変になっていくと思えますし、高低差がある小樽市内で検針というのは、雨の日も、風の日も、雪の日も夏の暑さにも負けない丈夫な体を持っていないとなかなか務まらない仕事であるのかと思います。実際、冬場であれば雪を取り除いて、メーターを見ると、検針するというようなケースもあると聞いております。

そこで、水道局として、過去にスマートメーターの導入を検討されたことがあるかをお尋ねいたします。

○（水道）業務課長

スマートメーターの導入の検討でございますが、令和4年12月から銭函4丁目、5丁目を給水区域とする簡易水道を使用している事業者4か所に許可を得て通信機器を設置し、実証実験を開始しております。正常に通信していることを確認したことから、スマートメーターの導入を検討したものの、費用対効果が得られず導入を見送っております。

○中鉢委員

スマートメーターについて推進すべきというような視点でお話を進めてまいりました。今回、北海道電力の件をお話ししましたが、共和町が北海道電力のシステムをお使いだということで北海道電力にいろいろお聞きしたのですが、決して北海道電力の営業ではございませんので、御承知おきいただきたいと思っております。

そこで、いろいろとお聞きすると、費用の圧縮という部分ではなくて、むしろ検針、徴収の制度を継続可能なサステナブルな形にするためのツール、そしてシステムがスマートメーターであると今回、理解することができました。

水道局として今後、スマートメーターを導入すべきと考えますが、所見を伺いたいと思います。

○水道局長

委員から意見がありましたとおり、検針に係る人材不足に関しましては、水道局といたしましても大変、危機感を持っているところでございます。ただ一方で、先ほど担当課長から説明があったとおり、デジタルとアナログの価格差が10倍という話をしたのですけれども、これがネックになっているという事実もございます。

現在は、装置や機器がどんどん開発、研究されてきて、例えば、現在ある地下式のメーターボックスの中に通信機器とメーターを一体化させたものを入れたり、あとは今あるアナログにアタッチメントとして通信機を取り付ける、そういったものも開発、研究されているので、今後におきましても、通信技術事業者とか、端末の事業者と情報交換を図っていきたいと考えております。

現実的には水道局といたしましても、このまま手をこまねいているわけでもなくて、今後につきましては、やはり検針員の負担を軽減させるために、移動に時間を要します東側の銭函地区であったりとか、西側の蘭島地区を対

象に、メーター交換時に、利用者に対してアナログからデジタルの変更を促していきたいと考えているところがございます。

○中鉢委員

坂の上や広域点在している地域、実現可能なエリアから進めていただければと思います。よくAIとかロボットやICT、将来なくなる仕事といったような話題があると思うのですがけれども、検針員というのはAI、ロボット、ICTが活用されれば要らなくなるというわけではなくて、一気にスマートメーターに進むということもないと思いますので、ぜひとも頑張ってください、その仕事を奪うのではなくて負担を軽減するという意味において、スマートメーターを導入していただくような方向で少しお考えいただければと思います。

◎PFAS（有機フッ素化合物）について

次に、この第2回定例会の中で公明党の新井田議員が質問されましたPFASという物質についてであります。

その中で新井田議員が質問されて、市長からも答弁ございましたが、私、PFASというのはこれからいろいろと問題、話題になっていくものではないかと思っておりますので、質問、答弁と重なる部分もございますが、質問を進めてまいりたいと思っております。

本市の水道水内のPFASについてですが、PFASとは4,730種を超える有機フッ素化合物の総称であります。とにかく多くの物質がPFAS、有機フッ素化合物の総称であります。自然界では分解しにくくて、水などに蓄積することが分かっているほか、人への毒性も指摘をされており、国際条約で廃絶や使用制限をしているということでもあります。

よくフッ素と聞きますと、フッ素入りの歯磨き粉、あと、今年度から始まったフッ素洗口に使われるフッ素は無機のフッ素であって、有機フッ素とは別物であるということで、その安全性は全く別のものなのですが、その中にPFASと言われるものの中でも、PFOSとか、PFOAと呼ばれる、これの正式名称はペルフルオロオクタンスルホン酸とペルフルオロオクタン酸というもののようですが、現在は製造、輸入が禁止されているのですが、自然界での蓄積、濃縮が起きていて、分解されにくく、発がん性のような毒性が危険視されています。具体的には、撥水素材とか防水素材、こびりつかないフライパンとか、なかなか落ちないファンデーションとか、汗をかいても落ちない日焼け止めというようなものに使われていたようであります。

そこで質問いたします。フッ素というのは、水質の基準値、目標値みたいなものがあつたと記憶しておりますけれども、このPFASについて、基準値や目標値などどのような設定をされているのかをお聞かせください。

○（水道）水質管理課長

国では、2020年にPFASの中のPFOSとPFOAについて、水質管理目標設定項目に位置づけており、そのPFOSとPFOAの合算値で50ナノグラム・パー・リットル以下とする暫定目標値を定めております。

○中鉢委員

このPFASの濃度が高かった自治体では、その水源からの取水を停止している自治体があつたり、岡山県吉備中央町では、住民の血液検査の公費支出を決めたというようなニュースもありました。そして、これは昨日の話なのですが、伊藤環境大臣はPFASの汚染状況を把握するために政府が実施している水道水の全国調査に関して、費用は各事業者の負担としながらも、地域の安全・安心を確保するために可能な限り協力していただきたいと呼びかけたそうであります。共同通信によれば、その前に、5月下旬に国認可の水道事業者に調査の協力を要請したという報道もありまして、その期限は9月末とされております。

そこで質問です。公益社団法人日本水道協会の水道統計では、PFASは調査項目に入っていると思いますが、検査の結果はどうなっているのでしょうか。また、国への報告等も終わっているのか、これからするのかも併せてお示しいただきたいと思っております。

○（水道）水質管理課長

水道局でのPFOSとPFOAの結果ですが、令和5年度において、市内にある浄水場系統の原水及び水道水で測定を行っており、暫定目標値50ナノグラム・パー・リットルの10分の1である5ナノグラム・パー・リットルまで確認しましたが、全てで検出されておりました。

また、国への報告ですが、前年度にPFOSの検査を行っているかどうかというもののアンケートはお答えしております。

○中鉢委員

今、検査の部分、5ナノグラムまでは確認したけれども、検出されなかったというような御答弁だったと思うのです。ということは、5ナノグラム以下であるという解釈でいいのか、ゼロという解釈でいいのか、その辺りの解釈についてお聞かせいただけませんか。

○（水道）水質管理課長

目標値が50ナノグラム・パー・リットルで、通常それよりも低いところで測るといこと10分の1で5ナノグラム・パー・リットルまで確認はするのですが、機械の精度のこともあるのですけれども、実際はもう少し下までは測れるのですが、10分の1を基準として、問題ない、検出されていないという設定にしております。

○中鉢委員

小樽市の水については、PFASは検出されませんでしたという理解でいいのかなということで、よかったなと思っております。

昨日も環境大臣がそのような指示を出したという報道がございましたけれども、我々の飲み水でありますので、この問題というのは、すごく大きくなっていくのかと思いますし、諸外国においては日本の50ナノグラムというのがあまりにも基準値、目標値としては高過ぎるというか、甘過ぎるという解釈があるようで、欧米などでは5ナノグラムとか、4ナノグラムとか、2ナノグラムとかという国があるようで、より厳しい目で今後このPFASについては見ていかなければならないと思います。先ほど岡山県吉備中央町の問題もございましたが、皆さんが大変に心配されるようなニュースが多分これから全国各地で出てくるかなと。

そこで、小樽市の水は安全ですと、PFASについては安全ですというような部分を、ぜひとも水道局のホームページでありますとか、広報誌「水おたる」の中等取り上げていただいて、市民の方の安心・安全とよく言いますが、安全というのは科学的な論拠があるもので、安心というのは精神的なものだと思うので、一概に一致しないのかと思いますが、その辺りを図っていただきたいと思います。これは質問ではなく要望ですので、回答は結構でございます。

○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

みらいに移します。

○白濱委員

◎水道事業について

最初に、広報誌「水おたる」のことについて御質問させていただきたいと思います。

小樽市の水道局の広報として、年3回発行されております広報誌「水おたる」は、市民生活にとって、上下水道についての様々な事柄を知ることができまして、市民からは、分かりやすくとてもいいという声を多く耳にして

おります。大変好評のようであります。記載記事の一部では、季節時期により想定される水事情を繰り返し広報することによりまして、市民生活の水トラブルへの啓発へもつながりますし、よいことと思っております。

その中で連載物として、「小樽市の上下水道について」と題しまして、効率よく水を届けるための配水池の役割の説明や「下水処理場と公園」と題しました小樽市中央下水終末処理場を紹介された記事は、市民にとってはとてもよい知識を得る記事でありました。

連載としては11回、期間にしては4年間連載が続きましたが、残念ながら昨年3月発行の第49号をもって連載は終了となりました。

そこでお伺いいたしますけれども、今後、本市の水道施設や上下水道の役割等について、新連載として掲載していく予定などはありますでしょうか。

○（水道）総務課長

今のところ予定はございません。

○白濱委員

次号は7月1日に間もなく発刊されることと思います。記事の内容や編集は目新しい記事の掲載を模索したり、大変なことと思います。

同じ施設についての掲載でもよいと思います。市民としては繰り返し広報を受けることによりまして、生活にとって大切な水についての理解を深めることとなり、市民生活の安全・安心につながっていくものと思っております。そして、何よりも小樽市の水のイメージアップへとつながっていくと思われま。

そこで、先ほど難しいということでありましたけれども、あえてまたお聞きさせていただきますが、水道施設や上下水道の役割等についての新連載として掲載することへの見解をお示しいただけますでしょうか。

○（水道）総務課長

水道施設などの役割等については、重要な情報の一つとして認識はしております。ただ、ほかの内容で掲載すべき情報もございますので、水道局広報委員会の中で掲載内容を吟味し、選択していきたいと考えております。

○白濱委員

次に、第2次小樽市上下水道ビジョンの進捗管理についての広報誌の記載についてです。

「未来につなげよう、信頼される“おたるの上下水道”」を基本理念といたしました八つの経営方針と12の具体的な施策、28の実現方針についてのうち、これまで毎年、四つの実施方策の進捗状況についての紹介の記載がありました。約88ページにわたる第2次小樽市上下水道ビジョンを読んだ一部の市民からは、この記載は簡潔で分かりやすい記事だと、ほかの進捗状況もぜひ知ってみたいとの評価の声があります。

そこでお尋ねいたします。28の実現方策のうち、残りの24の進捗状況についての広報の記載予定についてお聞きいたします。

○（水道）佐治主幹

広報「水おたる」に第2次小樽市上下水道ビジョンの進捗管理についてを掲載しているのは、広く市民の皆さんに水道局の取組を知ってもらうためです。しかしながら、紙面には限りがあるため、実現方策28項目全てを掲載できず、毎年4項目を抽出して掲載しています。

今後におきましては、紙面に掲載できない24項目を含めた全28項目の評価等を水道局ホームページで公表していきたいと考えております。

○白濱委員

次に、北海道水道施設強靱化・運営基盤強化推進計画（防災・安全）について、新聞報道によりますと、北海道が水道事業に関する社会資本総合整備計画といたしまして、北海道水道施設強靱化・運営基盤強化推進計画を取りまとめ、総事業費897億9,400万円を試算いたしまして、36事業体4事業体と4企業団体が67の事業に取り組むこと

といたしました整備計画書を今年2月1日付で国土交通大臣に提出したとのことであります。

この社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設されて以来、本市は、道の整備計画に基づいて交付金の範囲内で本水道事業を実施してきているものと思われます。

そこで、このたび、道が国土交通大臣に提出しております整備計画書による小樽市の水道事業についてお尋ねしてまいります。

まず、提出されました整備計画の期間と計画の目標の詳細をお示しください。

○（水道）水道事業課長

整備計画の期間につきましては、令和6年度から令和10年度まででございます。

また、計画の目標につきましては、「水道施設の耐震化を推進し災害に強い強靱な北海道をつくるとともに、水道事業者等の運営基盤の強化を促進し持続的な運営を図ることで、将来にわたって安全で安心な水道水の安定的な供給を実現する。」としておりまして、具体的には水道施設の耐震化率の向上が目標となっております。

○白濱委員

次に、本整備計画書に基づきました小樽市の事業名、事業内容についてお知らせ願います。

○（水道）水道事業課長

本整備計画に基づく小樽市の事業名につきましては、管路工事につきましては、配水管整備事業及び同送水管整備事業です。

施設の工事につきましては、老朽施設等更新改良事業となります。

また、事業内容につきましては、管路または施設の耐震化工事となります。

○白濱委員

次に、この事業実施期間中における小樽市の各年度の予定事業のうち、本年度に実施を予定の事業内容の詳細をお示しください。あわせて、この事業による効果をお知らせ願えますでしょうか。

○（水道）水道事業課長

交付金の交付を受けて、本年度に事業の実施を予定している工事及びその効果でございますが、本年度は4か所の工事を対象としております。1か所目が、市内の約67%に給水している基幹浄水場であります豊倉浄水場の耐震化工事でございます。管理本館、薬品注入棟の耐震化を実施いたします。

2か所目が、現在、更新工事を実施している低区配水池からの配水管の更新を目的とした入船配水管布設工事でありまして、内径550ミリメートルの老朽管の更新及び耐震化を110メートル実施いたします。

3か所目が、緑地区に埋設されている配水管の更新を目的とした緑配水管布設工事でありまして、内径400ミリメートルの老朽管の更新及び耐震化を140メートル実施いたします。

4か所目が、豊倉浄水場から配水池への送水管の更新を目的とした豊倉送水管布設工事でございます。内径600ミリメートルの老朽管の更新及び耐震化を100メートル実施する予定としております。

○白濱委員

特に入船配水池が一番大きい配水池で、いろいろと配慮が必要かと思えますけれども、よろしくお願ひしたいと思っております。

それでは、令和6年度に国から小樽市へ交付される交付金の予定額をお知らせ願います。

○（水道）水道事業課長

令和6年度の交付決定額は3,890万9,000円となっております。

○白濱委員

執行率は100%になるかと思えますけれども、よろしくお願ひしたいと思えます。

水道下水道施設の機能維持と強化、特に災害に強い下水道の構築は、今後、予想される大規模災害の発生に備えて、市民生活や経済活動への影響を最小限にとどめるためには必要不可欠な事業でありますので、今後ともよろしく取組をお願いいたします。

◎道路について

次に、道路について質問させていただきます。

まず、雪解け後の砂と砂利の再利用、あと清掃車についてお伺いしてまいりたいと思います。

冬期に散布した砂の回収については、車道の砂は市内2地区に分けて、4月上旬から6月中旬にかけて機械で回収され、歩道などの砂は市内5地区に分けて、4月中旬から5月下旬にかけて人力で回収しているとのことお伺いしました。そのほかは市民の皆さんからの御要望をいただいた箇所については現地を確認し、直営作業で順次回収を行っているということで、一般質問の市長の御答弁の中で耳にいたしましたところであります。

今年は特に異常気象により、散布量も多かったことと思います。大変な作業ではありますけれども、市民生活の向上のためにも、今後ともよろしくお願ひしたいと思います。

さて、回収後の砂利、ピリ砂利とも言われているそうですが、その砂のことについてお伺いしてまいります。

まず、回収後の砂利の再利用として、現在、本市で考えられていることについてお知らせを願います。

○（建設）維持課長

回収後の砂の再利用についてでございますが、本市におきましては、過去にリサイクルして、滑り止め用砂として再利用したことはありますが、リサイクルするには回収した砂を洗浄、ふるい分け、不純物の焼却作業を行う必要がありまして、新材の単価より高価になることから、現在は再利用は行っておりません。

なお、現在は回収した一部の砂につきましては、緊急時等に使用する大型土のうの中詰め材として再利用することはあります。

○白濱委員

次に、今年に本市の回収された砂利の量と、回収された砂利の行方です。行方不明にはなっていないとは思いますが、お知らせ願いますでしょうか。

○（建設）維持課長

今年度回収しました砂の量についてですが、路面清掃車により回収した砂や市民の皆さんに集めていただきました砂につきましては、土砂の仮置場にて一時的に堆積し、他の業務などで回収した土砂と合わせまして一括して運搬処分しているため、砂の量の把握はできませんが、令和6年度に路面清掃業務として人力で回収しました砂の量につきましては、市内5地区の合計で約212トン回収運搬して処分しております。

○白濱委員

人力で212トンというと相当な人力作業であったかと思えます。

念のために次の質問をさせていただきますけれども、市民が直接回収された砂の取扱いについて確認しておきたいので、お知らせ願えますでしょうか。

○（建設）維持課長

市民の皆さんが直接回収した砂の取扱いについてですが、土のう袋などに詰めていただいた後に、市に回収を依頼されたものにつきましては把握しておりますが、それ以外に市民の皆さんがどのように取り扱っているかについては把握しておりません。

○白濱委員

これは別の話として、曜日を決めてごみの日に捨てる日などがあればいいなとは思っております。

滑り止めとして役目を終えた砂もさらなる新しい使い道がないものか、今後、検討されまして、研究開発が進み、さらなる有効な砂が使える用途になる日を願います。

次に、散布した砂の回収についての清掃車について、今春については市内全体で何台の清掃車が稼働し、清掃作業に従事されたのか。民間委託している場合は直営と民間に分けてお知らせをお願いします。

○（建設）維持課長

路面清掃車による砂の回収につきましては、4月1日に2社の民間業者と借上契約を結び、市内を2地区に分けて砂の回収を行っております。直営での路面清掃は行っておりません。

なお、稼働した路面清掃車の台数につきましては、今年は3台が稼働しております。

○白濱委員

砂利の回収につきましては、今年は例年より少し遅いようだねという市民の声が聞こえてきておりますので、お尋ねいたします。

清掃車の老朽化や整備不良などで雪解け後の清掃が遅れることはありますか、お知らせください。

○（建設）維持課長

路面清掃車について、突発的な故障等により清掃が遅れることは考えられます。

○白濱委員

民間業者に委託した場合、清掃車の点検整備についての報告体制はどのようになっているのかお尋ねいたします。

○（建設）維持課長

民間業者が所有する路面清掃車の点検等の状況につきましては把握しておりませんが、突発的に故障した場合の報告や修理後の再開見込みなどについては報告を受けております。

○白濱委員

民間委託業者の清掃車が老朽化や整備不良などで使用不能となったり、新たな清掃車を準備しなければならない場合、本市で車両を用意し、民間にリースや借上げ車両として貸し出し、使用してもらう方法などについての見解をお示しくください。

○（建設）維持課長

現在は、民間業者が所有します路面清掃車を借上げしまして対応しておりますが、業者が車両の維持や保有が困難となった場合は、市が車両を所有しまして、民間業者に貸し出すことにつきましても検討が必要であると考えております。

○白濱委員

今後、不慮の事故等に備えて御検討をよろしくお願ひしたいと思います。

次に、先ほど来、多々出ておりますけれども、道路の補修と側溝の補修についてお伺いしてまいります。

これも一般質問で市長の答弁をお聞きしたことでありますけれども、道路の穴や白線の欠損については、道路の穴は市内3地区に分けて、4月1日から3月31日の期間で補修業務を発注し、業者パトロールにより舗装の穴の状況を把握し、適時補修を行っているほか、直営作業でも作業を実施しているとのことであります。白線については市内2地区に分けて4月1日から7月1日の期間で、区画線標示業務を発注し、業者パトロールにより摩耗状況を把握し、作業を実施しているとのこと。また、舗装の穴や白線の状況については、直営でのパトロールや市民の皆さんからの通報により状況を把握しているとのこと。現在の補修の進捗状況につきましては、舗装や白線の補修の必要な箇所につきましては、日々変化するため、全体数はお示しできませんが、業務委託における5月31日時点での執行率を申し上げますと、舗装補修業務全体の54%となっており、融雪期以降から把握している舗装の穴の補修については約98%が完了しているという御答弁でありました。また、道路区画線標示業務はほぼ完了しているとのことであります。

この質問は先ほどから出てきていましたので、舗装の穴についての補修面積は4年間遡って先ほどお示しいただきましたので、今年度は約2,220平方メートル、令和3年度が約3,680メートルとやはり令和3年度がかなり今年よ

り多かったというのは、休みの間に気象を調べてみましたら、令和3年は大雪で、そして、夏場も冬場も寒暖差が激しかったというところで、やはり気象状況によって変わるのだなというのはよく分かりました。舗装の穴の補修については約98%を完了しているということでもあります。

そこでお聞きいたします。現在の業者パトロールの方法を、改めてお知らせ願えますでしょうか。

○（建設）維持課長

舗装・補修業務の業者パトロールにつきましては、バス路線や幹線道路など交通量の多い路線を中心に、車両にてパトロールを行っておりますが、穴など道路の異常を認めた場合などは、降車して確認するとともに必要に応じて応急措置などを行っているところでございます。

○白濱委員

時々、降りてパトロールもしていただいているということです。

最近、私はいつものコースを散策、散歩してみたところ、僅か5キロメートル、10キロメートルの間で20個前後の舗装の穴を発見しました。これは、ふだんであれば全然、気がつかないのですけれども、一般質問の中で舗装の穴ということが出たので、少し意識して散歩してみたら四、五十分で20個前後ぐらい、個人パトロールというわけではないですけれども、やはり発見されました。

パトロールや通報で発見したものはすぐ補修していると思われまますので、98%という数字として現れるよなど、発見されていないものは分母には入っていないのだよな、どうなのだろうという疑問を持ちながら、散歩しました。

また、穴や亀裂の程度により補修の対象の判定はどうなのだろうとか、同時に車でパトロールした場合は、目線や速度から、どうしても穴を見逃すことがあるかもしれないなと思いついて歩いておりました。

そこでお聞きいたします。道路パトロールについては、例えば、重点地区を定めて、場合により歩行で調査してみることも必要ではないだろうかについての見解をお示ください。

○（建設）維持課長

道路のパトロールについて、特に重点地区を定めてはおりませんが、先ほどの繰り返しにはなりますが、バス路線や幹線道路などを重点的にパトロールを行っております。

また、道路に異常を認めた場合などは、降車して確認をしている状況でございます。

○白濱委員

大変な作業だと思っております。交通量の多いところは毎年、穴が多いということをお伺いいたしました。

この重点地区といっても定めというのは大変だと思いますけれども、今申し上げましたように、例年の穴の補修の多い地区等を定めてみて、歩行で数キロメートルをパトロールするのも、何かの目安としてのこれからの指針の一つになるかもしれないと思っておりますので、もしくは検討の余地があるのであればお願いしたいと思います。

また、市民通報の観点から質問させていただきます。

穴や亀裂の補修対象の判定につきまして、目安や基準のようなものがあればお示ください。

○（建設）維持課長

市民の皆さんから通報いただく上での穴や亀裂の補修対象とする基準についてですが、明確な基準等は設定しておりません。穴や亀裂等を見かけた際には、まず、市へ御連絡をいただき、市の職員が現地でも破損状況について確認し、緊急性や必要性などを勘案して、補修方法について判断を行っております。

○白濱委員

そのように広く市民から通報をいただく体制をつくってということが大事なことなのです。

次に、市道の側溝についてですけれども、ある地域の住民から、側溝が役目を果たしておらず、坂道の上からの雨水は側溝に流れていかない。長年悩んでいるとのことから現地を見に行きましたら、個人的には経年劣化による破損と思われましたけれども、市が設置した蓋などの破損が散見されました。

そこでお聞きいたしますけれども、本市の市道の側溝補修についての判断基準についてお示し願えますでしょうか。

○（建設）維持課長

市道の側溝補修についての判断基準についてでございますが、道路側溝は道路等の排水を目的としておりますので、破損等により危険性がある場合や、排水の機能が損なわれていると判断される場合に補修等を行っております。

○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

◎北海道新幹線について

まず、新幹線についてお伺いしたいと思います。代表質問でもお聞きしたのですが、改めて伺いたいと思います。

並行在来線の再検討について伺ったところ、市長は以前からバスの運転手不足があったのでバス転換の考えには変わりないと。近いうちに北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議があるだろうから、そのときに利用者推移に応じて最適な交通モードを考えていくといったことも一つの考えではないかといったような答弁がありました。

第1回定例会の中では、コミュニティバスやデマンドバスの議論もあると思うといったことを話されていましたが最適な交通モードという考えは、コミュニティバスやデマンドバスのことを指しているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室楯主幹

委員が御指摘のように最適な交通モードとしましては、例えば区間ごとの利用者数等に応じて運行するコミュニティバスなどが考えられます。

○高野委員

これまでの答弁では並行在来線のバス転換の影響について、便数の確保などについては、住民生活や観光客の周遊等に大きな影響が生じないようにしていきたいとしていましたけれども、その考えに今も変わりはないでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室楯主幹

まず、観光につきましては、新幹線開業後、一定程度は新幹線にシフトするとは考えられますが、住民生活での利用をはじめとした現在鉄道を利用している方が、バス転換後も移動できるようにしていきたいという考えについては変わりございません。

○高野委員

仮に、コミュニティバスを提案したとしても、やはりJRと同様の区間を、長距離用ニーズや円滑に乗り継げるダイヤなど、通勤・通学などの乗車率が高い時間帯に対応が本当にできるのだろうかというところは疑問を持つところなのですが、その点についての考えはどうでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室楯主幹

例えば、利用の多い区間におきましては、コミュニティバス等は難しいと考えられますので、こういった部分を検討する場合は、利用者数に応じて考えていくということになると考えております。

○高野委員

やはり、難しい部分はコミュニティバスという考えもあるのではないかというお話でしたけれども、そもそもバスの運転手が不足しているというときに、仮にコミュニティバスの案を出したとしても、運転手の確保の解決にはならないと思いますし、なかなか難しい問題ではないかと思うのですけれども、その点はどうでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室楯主幹

バスの運転手不足の部分を踏まえて、こういった部分の並行在来線存続の再検討という部分につきましては、以前から、バス転換の方向性を決める時点でそういった運転手不足という部分は課題になっておりまして、その上で、ブロック会議でバス転換の方向性を決めたものでありますので、その考えについては変わりございません。

○高野委員

以前に行った市内のバス転換についての住民説明会では、各会場で観光客や住民の移動の確保、自然大災害対策としても、やはり残すべきだと。あとは、国や北海道に働きかけて残してほしいといった廃止、反対、維持を求める声が多く上がっていました。

先日、予算特別委員会の中で小貫委員が、北海道は何を負担してくれるのかというような質問をしたところ、道と沿線自治体との協議で決まるというような答弁で、はっきりした答弁はありませんでした。また、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中で、道は、これまでのブロック会議の中でも、鉄道保有をする考えはないというようなことを答えているというようなことでしたけれども、やはり鉄道は、公共性の高い社会インフラの一つであります。

住民の移動をする権利を保障するためには、沿線自治体と協力して、北海道がその責任を果たすように働きかけるということが必要ではないかと思いますが、その点はどうでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室楯主幹

今お話がございました、鉄道施設の部分を北海道として保有する考えというものが無いという部分につきましては、既に沿線自治体で構成されるブロック会議の中で話し合われた結果であると認識しておりますので、こちらの部分を改めて働きかけるということは考えておりません。

○高野委員

働きかけることはないというお話でしたけれども、沿線自治体の中では、今月25日の新聞報道では余市町長がバス転換の合意は大量輸送が前提で、それが崩れる場合は合意を撤回するというような掲載もありまして、今、バスの運転手不足も以前に議論していたときよりも本当により深刻になっている状況もありますので、改めて、こういうことも踏まえて、ぜひ沿線自治体とも協力してやっていただきたいと思います。

次に、札幌トンネルの工期短縮策について伺いたいと思います。

5月9日に建設部から工期短縮について説明がありました。

まず、なぜ工期短縮するのかについて説明願います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

ただいま北海道新幹線札幌トンネル星置工区についての御質問でございますが、星置工区につきましては令和6年6月1日現在のトンネル掘削率が約20%となっておりまして、北海道新幹線全体の平均掘削進捗率の76%と比較しても遅れが顕著でございます。当該工区の進捗が開業工程に大きな影響を及ぼすこともございまして、工期短縮策を行うことになったと承知しているところでございます。

○高野委員

今御説明がありましたけれども、工期短縮策はどのようなことを行うのかについて説明願います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

今回の札幌トンネル星置工区の工期短縮策につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から

は、隣接する銭函工区との工区境を変更して、二切羽と呼んでおりますけれども、両方向へ掘削を行うことによりまして、工期短縮をしたいということが示されたところでございます。

○高野委員

ということは、銭函工区を延伸して星置工区に入って作業するということは、今までの作業よりも作業量が増えるのではないかと思いますし、工区をまたぐことによって作業がより大変になったり、危険を伴うということになるのではないのかといった心配があるのですが、その辺はいかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

今ほど御質問ございました施工量、並びに施行地の安全についてでございますけれども、事業主体であります鉄道・運輸機構が必要な対策を講じると承知しているところでございます。

○高野委員

昨日、桂岡地区で住民説明会も行っていると思うのですが、どういった意見が上がったのかをお知らせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

先日、鉄道・運輸機構が開催いたしました桂岡地区での説明会におきましては、札幌トンネルの銭函工区札幌方への工事期間の延長について説明したところでございますけれども、参加された方からは、ダンプの運搬経路や対策士の搬出先についてなどの御質問などがございました。鉄道・運輸機構がそれに伴いまして回答を行った結果、一定程度、御理解をいただいたと認識しているところでございます。

○高野委員

一定程度、御理解があったのかなというような御質問でありました。しかし、やはり新幹線札幌延伸は有害残土に影響する心配の市民の声があるなど様々な課題がある中で、5年も前倒しして工期短縮を進めていったやはり経過があります。さらなる問題が生まれる前に、やはり新幹線札幌延伸は中止を含めて検討すべきだと思います。

◎市営住宅について

次に、市営住宅について伺いたいと思います。

昨年の第4回定例会でも市営住宅について幾つか質問させていただきました。その中では、空き戸数があるのだけれども募集戸数がかなり少ない。その理由には、修繕にもお金がかかってなかなか修繕をすることができないといった内容でした。今後も、修繕を進めて必要な方が入れるようにぜひしていただきたいと思うのですが、市営住宅に住んでいる方が、人が住んでいないのに荷物が部屋に長期にわたって残っている様子が見受けられると、気持ちがいいものではないので早く撤去して空きをなくしてほしいといった内容も寄せられています。

そういった点から伺いたいと思うのですが、入居していた方が、退去するときに、家具や生活用品等を残したまま退去されるということはあるのか。また、あるとすればその件数についてもお知らせください。

○（建設）千葉主幹

入居していた方が退去するときに家具、生活用品を残したまま退去することがあるのかという質問ですが、これについては、市営住宅入居者が退去の際に、主に孤独死などにより、家具、生活用品等を残したまま退去となるケースがございます。

なお、その件数につきましては、過去3年分になりますが、令和3年度4件、令和4年度5件、令和5年度5件となります。

○高野委員

今は多くは孤独死に至って残っているケースがあるということだったのですが、そのほかに孤独死以外に残っているというケースとは何かあるのでしょうか。

○（建設）千葉主幹

そのほかに残っている場合なのですが、例えば本人が重度の認知症で、例えば施設入所して親族の協力も

得ないで家財処分ができないとの申出がある場合、火災の放水によって家財が浸水して。その後、本人の施設入所が決まって住み替えができない限り家財処分をする場合等があります。あと、変わったケースとしては、本人が逮捕されまして、懲役刑の予定で、退去して本人と連絡が取れず、家財処分ができないというケースがございます。

○高野委員

様々なケースがあるのだなと分かりました。

それでは、小樽市の市営住宅の退去手続というのはどうなっているのか、お聞かせいただけますか。

○（建設）千葉主幹

手続についてなのですが、これについては市営住宅を退去される方には、退去する5日前までに、市営住宅の退去届出書と敷金返還請求書の提出をいただいております。

○高野委員

他の自治体では、退去時に立会いを行って、部屋の状況や検査を行っているのですが、本市でもそのように行っているということでしょうか。

○（建設）千葉主幹

本市でも退去時に入居者との立会い調査を行っております。ただし、例えば、退去者との日程調整等が取れない場合につきましては、退去日後に、小樽市で住宅の確認調査を行って、入居時の状況に復旧されていない場合につきましては、退去された方に連絡の上、対応してもらう場合もございます。

○高野委員

市営住宅に入るときには、入居しおりというものが配布されると思うのですが、退去時に家財の搬出を行うような掲載というのはあるのでしょうか。

○（建設）千葉主幹

入居者の皆様に配布しております、市営住宅の入居のしおりというものがあつたのですが、その中に退去の手続の欄につきましては、家財の搬出についての掲載はございませんが、そのしおりの入居時の状態の確認という欄が前のページにあるのですが、その際には「退去する際は、入居した時点の状況に戻してもらうことになります」と記載しております。

ただ、今後、退去する方に分かりやすい説明は必要かと思っておりますので、退去の手続への入居時の例えば状況復旧等の掲載を検討したいと考えております。

○高野委員

私も、しおりを見させていただいたのですが、しっかり載せていないように思いました。

旭川市の入居しおりも見させていただいたのですが、それについてはやはり、全ての家財を排出してくださいとか、しっかり明記されている状況があります。小樽市も、事前に周知するという事は必要だと思っておりますので、今後は、本市の入居しおりにもしっかり掲載しておいたほうがよいのではないかと思います。先ほど少し考えますというお話もあつたので、ぜひお願いしたいと思っております。

ところで、生活用品等が残っている場合の対応というのはどういうふうになっているのか、その辺をお伺いしたいと思っております。

○（建設）千葉主幹

生活費が残っている場合の対応についてなのですが、生活用品等が残っている場合の例としましては、単身入居者の孤立死が多い状況であります。その場合につきましては、親族へ連絡を取り、処分対応してもらっておりますが、例えば、親族がいない場合、親族の対応拒否があつた場合につきましては、そのまま生活用品等が残された状態となっております。

○高野委員

連絡がつく場合もあれば、なかなか難しい場合もあるのかと思います。

先ほど多くが孤立死だとお聞きしましたがけれども、市営住宅における60歳以上の高齢者の孤立死の件数について、過去3年でお知らせください。

○（建設）千葉主幹

市営住宅の遺品整理の関係で60歳以上の高齢者の孤立死の件数なのですけれども、過去3年でお答えしたいと思います。令和3年度が5件、令和4年度が7件、令和5年度が10件になります。

○高野委員

令和3年度5件、令和4年度7件、令和5年度は10件ということで、少し増えているのかなと思いました。

相続の調査を行った部屋のうち、明渡しまでどれくらいの期間がかかるのでしょうか。

○（建設）千葉主幹

相続調査を行った後の明渡しまでの期間についてなのですけれども、相続調査を行った後、親族に連絡の上、相続人に相続の意思がある場合、部屋の遺品整理を行い、明渡しを受けるものでありますけれども、調査期間とか、親族の対応などいろいろな状況がありますので、明渡しまでの期間については一概に言えないものであります。

○高野委員

いろいろとお時間がかかるのかと思います。

今お話を聞きますと、やはり、処分が進まないという状況も見受けられます。そうなってきますと、入居率、募集の戸数を増やせないとかということにもつながっていくのかとも心配があります。

小樽市の高齢者率が高い状況を考えると、部屋の明渡しに時間が要する部屋が、今後、増えていくということも少し心配されるのですけれども、こうした時間がかかる部屋の対応について検討が必要ではないのかと思うのですけれども、その辺はどうでしょうか。

○（建設）千葉主幹

部屋の明渡しまでに時間が要することが予想されるということなのですが、委員のおっしゃるとおり、小樽市の高齢化率の上昇は市営住宅の入居者の高齢者も同様に増加していることが挙げられます。そのため、例えば、孤立死で亡くなった後の部屋を入居できる状態にするまで、相続人の調査、親族の対応等いろいろな状況が考えられ、家族等が整理が終わるまで、かなりの時間を要することが考えられますので、今後その対応について何か検討が必要かと考えております。

○高野委員

いろいろ難しい状況が本当にあるのだと思います。しかしながら、心配の声もありますし、いろいろな対応をぜひ、今後お願いしたいと思います。

次に、宅配ボックスについて伺いたいと思います。

物件を探す際の人気の設備として、宅配ボックスはコロナ禍よりさらに注目が集まっています。最近では宅配ボックスを完備しているマンションやアパートも全国的に増えている状況があります。

宅配ボックスのメリットとして考えられる点をお聞かせください。

○（建設）千葉主幹

宅配ボックスのメリットといたしましては、留守中でも荷物を受け取れること、対面による受け取りは必要ないこと、配達業者に再配達依頼をかけなくてよいことが挙げられると思います。

○高野委員

御説明がありましたけれども、小樽市の市営住宅で、宅配ボックスを設置しているというところはあるのでしょうか。

○（建設）千葉主幹

市営住宅で設置している状況なのですが、所有する市営住宅で設置している住宅はございません。

○高野委員

借上住宅には設置しているという話も聞きましたけれども、市営住宅はないということでした。

以前、市営住宅に住んでいる方から配達員の労働環境の改善や再配達用の紙を見て何度も来てもらうのは悪いと感じる人もいるだろうから、宅配ボックスがあればいいのではないかといい声も聞きましたけれども、入居者の方から宅配ボックスの要望というのは何か聞いていますか。

○（建設）千葉主幹

要望についてなのですが、数は少ないですけれども、設置の要望につきましては承知しているところでございます。

○高野委員

今のところ設置予定はあるのでしょうか。

○（建設）千葉主幹

現在、設置予定については特にございません。

○高野委員

他市では、宅配ボックス設置補助金を出しているというところもあります。国土交通省の支援の中には、公営住宅等整備事業の中に宅配ボックス設置の支援策がありますけれども、こういった国の支援を活用して設置したらどうかと思うのですが、その点はどうでしょうか。

○（建設）千葉主幹

国土交通省の支援の関係ですけれども、確かに、国土交通省の公営住宅等ストック総合改善事業という欄の中に、宅配ボックス設置に関して補助対象となることについては確認しているところでございます。

今後、市営住宅入居者の要望や道内他都市の設置状況の動向について注視していきたいと考えております。

○高野委員

前向きにぜひ検討していただきたいと思います。燃料価格高騰の影響を受ける物流事業者の負担軽減や環境負担の軽減の目的にも宅配物の再配達を減らす取組にもなるのではないかと思いますので、今後ぜひ進めていただきたいと思います。

◎砂の回収について

次に、先ほどもほかの委員からも質問がありましたので、少し重複することもあるかもしれませんが、お聞きしたいと思います。

小樽市内は坂道も多いために、積雪すると車両がスリップして上れないといった場所もあるため、滑り止めとして砂をまいたりもしています。

初めに、市内の砂箱について伺いたいと思うのですが、市内の砂箱の設置箇所数は直近5か年でどのようになっているのか、設置箇所の推移についてお知らせください。

○（建設）維持課長

市内の砂箱等設置箇所数につきましてはですが、直近5か年でお知らせいたしますと、令和元年度は611か所、令和2年度は611か所、令和3年度は607か所、令和4年度は592か所、令和5年度は592か所となっております。

○高野委員

今聞きますと、20か所ぐらい減っているのかと思うのですが、減っている理由についてお知らせください。

○（建設）維持課長

砂箱が減っている理由についてでございますが、冬期間において補充した実績がない砂箱ですとか、冬期間に通

行止めにしている区間に設置されていた砂箱などについて減じたためでございます。

○高野委員

そもそも現状の砂箱はどのように設置されるのかというのもお聞きしたいのですけれども、市民からの要望で設置されているのか、それとも坂の急坂率とかで設置されているのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）維持課長

砂箱の設置箇所につきましては、急な坂道の途中ですとか、人通りの多い交差点やカーブなど、安全が特に求められる場所に必要に応じて設置しているところでございます。

○高野委員

砂箱に入っている砂の袋があると思うのですけれども、一つの箱にどのぐらい入るものなののでしょうか。

○（建設）維持課長

砂箱1か所当たりに入る砂袋の数でございますが、約40袋が入っております。

○高野委員

約40袋だということでしたけれども、砂の散布はボランティアですとか、道路状況を見て市民が対応している状況もあると思うのです。40袋が減っていたら補充したりなどあると思うのですけれども、補充するというのは計画的にチェックして行っているのか、それとも市民から問合せをして補充されるのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）維持課長

砂箱の補充につきましては、市内を七つの地域に分けました地域総合除雪業務の受託者で、各地域の砂箱を補充しております。ですので、補充の状況などを確認した上で、なくなっていれば補充するような形になりますし、また、市民の方から、砂箱が空ですという通報を受けた場合は、その都度、補充しているような状況でございます。

○高野委員

雪の状況にもよって補充も変わってくるのかと思うのですけれども、砂に係る事業費というのは、除雪に含まれるものなのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）維持課長

砂に係る事業費につきましては、まず砂の散布ですとか、砂の購入につきましては、除雪費に含まれております。

○高野委員

購入したり、散布するのは除雪に含まれているところでした。それ以外は除雪費に含まれていないと、回収は含まれていないということでよろしいでしょうか。

○（建設）維持課長

砂の回収につきましては、道路橋梁維持費で予算計上しております。

○高野委員

砂の散布作業に要する費用というのを知りたいのですけれども、直近5年間でお知らせください。

○（建設）維持課長

砂の散布に要する費用ということでございますが、まず、砂の機械散布作業に係る費用といたしましては、過去5年間の経緯で申し上げますと、令和元年度が5,848万5,000円、令和2年度が5,607万8,000円、令和3年度が4,914万3,000円、令和4年度が5,617万4,000円、令和5年度が5,181万1,000円となっております。

○高野委員

5,000万円台で推移しているということが分かりました。

ほかの委員からも砂の回収時期について伺っていましたが、改めて、砂の回収時期についてお知らせください。

○（建設）維持課長

砂の回収時期でございますが、まず、機械での回収につきましては、令和6年度は4月上旬から6月中旬に回収しております。

また、人力につきましては、令和6年度は4月中旬から5月下旬にかけて回収しております。

○高野委員

先ほど、路面清掃車の回収機械の稼働率について御質問がありました。今年の台数は3台ということでお聞きしたのですが、2地区を路面清掃車でやっていると思うのですが、時期によっては4台で行っていることもあるとお聞きしましたが、3台だったり4台だったり、作業の違いというのは何かあるのでしょうか。

○（建設）維持課長

2地区に分けた回収機械の状況ということでございますが、まず、市内を二つの地区に分けてございますが、一つの地区に路面清掃車が各2台ずつ配置されているような状況でございまして、その日の作業の内容に応じまして、各地区1台で稼働することもございまして、または1日で2台稼働することもございます。

また、それが二つの地区で同時に作業を行っておりますので、そういった関係でその日で行きますと1台から4台とかという形で動くこともあるのかと考えております。

○高野委員

人力の回収はどのように行っていますか。

○（建設）維持課長

人力での砂の回収作業につきましては、市内を五つの地区に分けまして、路面清掃業務にて業者が回収を行っております。

また、市民の皆さんが回収していただいた砂につきましても、市の直営作業で順次回収作業を行っているところでございます。

○高野委員

先ほど回収時期についても伺いましたが、ほかの委員からもありましたけれども、やはり、市民から今年は例年より回収が遅いという声とかがありました。今年は例年よりも砂の回収作業が遅れていたということでののか、それと、通常よりもどれくらい遅れていたのか、遅れた理由についてもお知らせください。

○（建設）維持課長

今年は例年と比べまして雪解けが遅かったことや、業者から借り上げた機械が故障しまして、一時回収できない時期があったことによるものと考えております。

また、通常よりどのくらい遅れていたのかということでございますが、昨年と比べまして13日遅れている状況でございます。

○高野委員

13日遅れていたということで2週間くらい遅れていたのかと思います。

手宮地域の方からは、てみやまつりの際に子供たちがおみこしを担いで歩くときに、砂ぼこりが舞って困るのではないかといった心配な声が今年ありました。

先ほど聞いたら、雪解けが遅くて、作業が遅れてしまったことや機械の故障もあって遅れたというお話でしたが、雪解けは見通しがなかなか難しい部分もあるのかと思うのですが、先ほど聞きましたら機械では2地区、人力では5地区に分けているということでした。

市内の雪解け状況を見て、例えば、5地区の一部分、桜とか新光地区をまず先にやるとか、臨機応変にぜひ対応していただきたいと思うのですが、その辺はいかがでしょうか。

○（建設）維持課長

砂回収の作業の着手時期につきましては、その年の雪解けの状況によりまして前後してしまい、毎年、同じような時期に回収ができるわけではないことから、その時期がその年の気象状況によって前後してしまうことにつきましては、一定の御理解をいただけたらなと考えているところでございます。

○高野委員

一定の理解はしているつもりなのですが、でも、今年を踏まえて、速やかに次年度以降、対応していただけないかと思うのですけれども、その点を伺いたいと思います。

○（建設）維持課長

委員がおっしゃられたとおり、確かにその年によって雪解けの状況は違うということはあるのですが、そういった中でも何か工夫できないかということにつきましては、今後も検討していきたいと考えております。

○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28分

再開 午後5時44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、採択を求め討論を行います。

陳情第1号について、塩谷地域は小樽市立病院や済生会小樽病院などの通院に行くためには乗り継ぎをしなければ病院に行きません。これまで述べてきたとおり、路線バスでの直通性を求める願意は妥当です。

陳情第4号です。住民から安全対策としていて、手すりの設置要望が出されています。歩行者等の事故防止のためにも安全対策を考える必要があります。

以上、各会派の賛同をお願いして、討論といたします。

○委員長

以上をもって、討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第1号及び陳情第4号について、一括採決いたします。

陳情は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。

（賛成委員起立）

○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。

所管事務の調査は継続審査と決定することに、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○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。