

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

決算特別委員会会議録（４）			
日 時	令和４年１０月 ５日（水）	開 議	午後 １時００分
		散 会	午後 ４時５１分
場 所	第 ２ 委 員 会 室		
議 題	継 続 審 査 案 件		
出 席 委 員	濱本委員長、小貫副委員長、松田・高橋（龍）・高橋（克幸）・須貝・ 佐々木・川畑・山田各委員		
説 明 員	水道局長、総務・財政・生活環境・福祉保険・こども未来・建設・ 病院局小樽市立病院事務各部長、監査委員事務局長 ほか関係理事者 （保健所長欠席）		
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、高橋龍委員、須貝委員を御指名いたします。

委員の交代がありますので、お知らせいたします。面野委員が高橋龍委員に、中村誠吾委員が佐々木委員に、高野委員が川畑委員に、それぞれ交代いたしております。

継続審査案件を一括議題といたします。

これより、厚生・建設両常任委員会所管事項に関する質疑に入ります。

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

公明党。

○松田委員

◎消費者保護について

決算説明書や事務執行状況説明書に基づき、質問させていただきます。

最初に、消費者保護について伺います。

事務執行状況説明書によれば、令和3年度の消費生活相談は806件で、そのうち多重債務相談は28件となっており、これを令和2年度と比較すると、消費生活相談は100件以上減少しており、さらに元年度と比較しても160件近く減っております。これも今まで行ってきた消費者教育や消費者への注意喚起啓発による成果と考えますけれども、原課としてはこれについてどのように分析しているのか、お聞かせ願いたいと思います。

○（生活環境）生活安全課長

まず消費者相談件数の減少につきましては、令和2年度と比較して大きく減少している相談につきましては、架空請求等の商品一般が42件減少、マスク等の保健衛生品が24件減少、新聞勧誘等の教養娯楽品が26件減少と、大きく減少しているものとなります。

3年度に行った消費者への注意喚起啓発の主なものにつきましては、年4回「くらしのニュースおたる」において啓発を行いました。あと、高齢者向けの詐欺被害防止のパンフレットにつきまして、回覧板で周知などを行っております。そういったものの効果があったものではないかと思っております。

○松田委員

今減っている成果ということなのですが、とはいっても、まだ800件以上も相談があることから、さらに注意喚起等を行っていかねばなりませんので、もう少し詳しくお聞きいたします。

令和3年度の相談者の年代別、男女別はどのようになっているのか、その内訳についてお聞かせ願いたいと思います。

○（生活環境）生活安全課長

相談者の年代別の内訳から申し上げますと、20歳未満が8件、20歳代が56件、30歳代が79件、40歳代が121件、50歳代が146件、60歳代が127件、70歳代が最も多く154件、80歳以上が70件、ほかに年齢不明なものが45件になります。

次に、男女の内訳になりますけれども、男性が307件、女性が470件、あと団体として性別が不明なもの等が29件になります。

○松田委員

あと、この相談件数の中で、主な相談内容をお示ししていただくとともに、年代や男女別など性別、年齢層による特徴的な相談があれば、併せてお示ししていただきたいと思います。

○（生活環境）生活安全課長

相談内容につきましては、多い順に申しますと、1番目が二つありまして、クレジットカードの請求や架空請求はがき及び架空請求メール等についての相談、インターネット契約や電話勧誘、料金トラブルについての相談が53件ずつとなっております。

3番目につきましては、賃貸アパートや借家など退去時における修繕、清掃料等の相談で52件となっております。

次に、年代で特徴的なものにつきましては、10歳代が健康食品に関すること、20歳代から30歳代、40歳代につきましては、レンタル、リース、賃借、賃貸アパートなどの相談です。50歳代につきましては、娯楽等情報配信サービス、これは音楽や映像などインターネット等の情報配信サービスについての相談となります。60歳代は化粧品に関すること。70歳以上につきましては、クレジットカードの請求や架空請求はがき、架空請求メール、迷惑電話についての相談など、商品一般に関することが多い傾向にあります。

次に、男女別で特徴的な相談事例になりますが、男性に多いのはインターネットの契約トラブルに関すること、女性についてはクレジットカードの請求や架空請求はがき、架空請求メール、迷惑電話についての相談などの商品一般に関することとなっております。

○松田委員

今いろいろと特徴的な相談内容を聞きましたけれども、やはりそれぞれあるのだなということを感じました。それで今、詐欺まがいの手口で金銭をだまし取られた、取られそうになったという報道が新聞などに掲載されており、本日もその特集が目に入りました。

小樽市でも、令和3年度の相談者の中に、そのような被害に遭われた方はいらっしゃったかどうか、いたとしたらどのような内容だったのか、差し障りのない範囲内でお聞かせ願いたいと思います。

○（生活環境）生活安全課長

相談者の中で詐欺まがいの手口によって金銭をだまし取られたとか、取られそうになったという事例につきましては、実際に新聞でも報道されていますのであるとは認識しておりますけれども、相談者の中で具体的にそういった相談があったかどうかはまだ調べ切れていない部分もございますので、ありましたら後ほどお答えしたいと思っております。

○松田委員

やはりそういったことで、しっかり調べていただければと思いますので、よろしくお願いします。

また、少数ながら多重債務の方がいました。この方々が多重債務に至った経緯をお示ししていただくとともに、自己破産までに至ったケースの有無についてもお聞かせ願いたいと思います。

○（生活環境）生活安全課長

多重債務に至ったケースの一つとして、その原因としまして例を示しますと、体調を崩されて仕事ができなくなって借金を重ねていったという方がいらっしゃいました。自己破産に至ったケースにつきましては12件ございます。

○松田委員

12件ということで、驚きました。

実は私も、先日、市外在住のお孫さんが多重債務で悩んでいる方から相談を受け、市外の方なので、市内の相談窓口を紹介したことがあります。身内が同居しておらず、たまたま訪問した折、クレジット会社からの請求が郵便箱にたまっていて気づいたということです。今後はこの方も自己破産も視野に入れ解決を図っていくようですけれども、多重債務に至らないようにするために、参考ですけれども、自己破産のメリット、デメリットについて御説明していただきたいと思います。

○（生活環境）生活安全課長

自己破産のメリット、デメリットについて、一般的な話をいたしますと、まずメリットの大きな点としましては、

借金が免除され、裁判所の免責許可が決定された時点で非免責債権を除き、全ての債務が免責されるというメリットがございます。

一方、デメリットといたしましては、大きなものとして主なものとしましては、信用情報機関に事故情報として記録されるということで、そちらに登録されますと契約しているクレジットやローンが停止されるだけではなく、新規のクレジットカードの発行やローン申請が通らなくなったりするものが挙げられます。

○松田委員

やはりメリットとデメリットについて、しっかり教育の中でやっていただきたいと思うのですが、事務執行状況説明書によれば、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため中止した小樽・北しりべし消費者被害防止ネットワーク会議が、3年度は開催されたと記載されております。この会議の参加者と、どのような話合いがなされたのか、会議の主な内容についてお聞かせ願いたいと思います。

○（生活環境）生活安全課長

当会議につきましては、8月10日に小樽市消防庁舎6階講堂で23団体41名が参加して行われました。

主な内容としましては、小樽・北しりべし消費者センターの副主任相談員から、認知症ぎみの高齢者の契約を地域包括センターと連携し、返品して解約、返金になった事例ですとか、光回線をアナログ回線に戻す電話勧誘のトラブル事例などが紹介されました。また、小樽警察署生活安全課生活安全係の主任による特殊詐欺に遭わないためのその現状と対処方法についての講演が行われました。

○松田委員

残念ながら、当初予定していた若年層を対象にした移動消費者教室や高齢者を消費者被害から守るための講座については、新型コロナウイルス感染症拡大防止のために中止になったようではありますが、先ほどもお示ししていたように、やはりその年代によって消費者教育が本当に大事になってくるとおもわれます。

相談件数は減ったとしても、件数だけではなくて、その相談の内容が深刻なものなら大変です。ともあれ、大きな単位は無理だとしても、貸出しDVDの活用や、小単位での集まりなどを活用し、今後もしっかり賢い消費者になるための教育・啓蒙に御尽力いただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

◎母子保健業務について

安心して子供を産み育てることができるまちを目指して、去年は機構改革し、子育て支援策を大きな柱として福祉部から子育て支援に特化したこども未来部が誕生しました。

そこで、今回はその中でも母子保健業務に特化して質問させていただきたいと思います。

令和3年度の新規事業として、子ども家庭総合支援拠点運営経費が予算計上され、決算説明書によれば14万1,329円が支出されておりますが、子ども家庭総合拠点とは何なのか、これについて具体的に説明していただければと思います。

○（こども未来）こども家庭課長

子ども家庭総合支援拠点につきましては、子供が心身ともに健やかに育成されますよう、子供とその家庭及び妊産婦等を対象に実情の把握、それから子供等に関する相談全般から、通所・在宅支援を中心としたより専門的な相談対応、必要な調査、訪問等による継続的なソーシャルワーク業務までを行う機能を担う拠点として、現在社会福祉士などの資格を持つ職員を配置して、児童虐待など子供の養育にかかる相談、連絡調整、情報提供等の支援を行っているところでございます。

○松田委員

事務執行状況説明書によれば、子育て世代包括支援センター相談が568人、延べ577人となっています。どのような相談が多かったのか、主な相談内容についてお示ししていただきたいと思います。

○（こども未来）こども家庭課長

子育て世代包括支援センター相談につきましては、母子手帳交付時に受ける相談を含んでおりまして、主に妊娠ですとか出産に係る内容が多くなっております。例えば、母子の健康に関する相談ですとか、仕事を継続するための社会的な悩みだとか、こういったものが多くなっております。そのほか、子育て全般に関する悩みや各種制度の情報提供等の問合せも含まれてございます。

○松田委員

この相談が、子育て世代包括支援センターに出向いて相談するのに対し、事務執行状況説明書にはこのほかの業務として生後4か月までの子供を対象にした乳児家庭全戸訪問事業、いわゆる、こんにちは赤ちゃん訪問事業ですけれども424家庭を含む974人、延べ1,084人を訪問指導したとあります。

この訪問指導については、自主的に市の担当者が各家庭を訪問するのか、それとも、それぞれが市に申し込む等によって訪問することになるのか、その点について御説明願いたいと思います。

○（こども未来）こども家庭課長

母子保健におけます訪問指導につきましては、例えば乳児家庭全戸訪問事業、いわゆる、こんにちは赤ちゃん訪問事業ですけれども、こちらは生まれた全ての家庭を対象として、その御家庭に連絡を取りまして、保護者の同意を得た上で訪問を行っております。

また、それ以外の訪問につきましても、乳幼児健診であったり、各種相談対応において訪問のニーズに応じて保護者の同意を得た上で訪問をしているものでございます。申込書などを提出してもらうということはしてございません。

○松田委員

それで、こんにちは赤ちゃん事業は生後4か月までの赤ちゃんとなっておりますけれども、この訪問指導には幼児も含まれていることから、そういった制限はないのか、その点についてはいかがでしょうか。

○（こども未来）こども家庭課長

母子保健における訪問指導全般でございますけれども、こんにちは赤ちゃん訪問は生後4か月というふうになっておりますが、全般につきましては、就学前の乳幼児を対象としてございます。

○松田委員

あと、訪問するのは保健師や助産師など、医療の資格を持った職員のみが行うのか、そのほか支援サービスを行う職員も同行するのか、この点についてはいかがでしょうか。

○（こども未来）こども家庭課長

訪問指導につきましては、保健師や委託をしている助産師が原則行っておりますけれども、個別の事例によって訪問する目的が異なる場合がありますので、訪問する目的が達成しやすくなる場合は、社会福祉士や保育士などの職員が同行することもございます。

○松田委員

訪問数が延べ人数になっていることから、複数回訪問した方もいるのではないかと思いますのですけれども、多い方で何回くらい訪問したのか、その点について分かる範囲内でお聞かせ願いたいと思います。

○（こども未来）こども家庭課長

令和3年度ですけれども、多い方で6回程度訪問したというふうになってございます。

○松田委員

多い方で6回ということで、とにかくそういう訪問した方が本当に安心できるような訪問をしていただければと思います。

次に、産後ケア事業ですけれども、令和2年度は2人の方しか利用しませんでした、令和3年度はアウトリー

チ型も追加実施することなどで、利用者が11人に増加したと書いてあります。

まず、この産後ケア事業について、令和2年度と3年度の事業の違いを説明するとともに、この11人の中でアウトリーチ型を利用した方は何人いたのか、この点についてもお聞かせ願いたいと思います。

○（こども未来）こども家庭課長

産後ケア事業につきましては、令和2年度においては病院等でのデイケア型のみを実施してございましたけれども、3年度につきましては、デイケア型に加えて委託した助産師による家庭を訪問する形でのアウトリーチ型として新たに実施してございます。3年度にこのアウトリーチ型を利用されたのは、11名のうち10名の方となっております。

○松田委員

あと決算説明書を見ると、予算執行が2割を切っています。ただ、事業対象者が出産1年未満の心身不調、または育児不安がある母親となっていることから、個人的な意見を述べて恐縮ですが、この事業はなるべく利用されないほうがいいとは思いますが、この事業を利用した母親たちにとって、こういう窓口があって大変喜んでいらっしゃると思いますが、予算執行率が低いことについての御見解をお聞かせ願いたいと思います。

○（こども未来）こども家庭課長

産後ケア事業につきましては、当初見込んでいた数値よりも利用が少ないものと認識しております。これには、コロナ禍において集団に参加することや、家庭訪問されることへの警戒感がありまして、利用をちゅうちょしてしまっているのもあるかと考えてございます。また、産後ケア事業の利用には生活保護世帯及び市民税非課税世帯以外については自己負担が1回1,000円ほどかかっていたことも要因の一つと考えてございます。

いずれにしましても、産後の母子の健康を促進することは大変重要なことだと考えてございまして、今年度につきましては、自己負担を無料にするなどの利用の促進に向け、事業が必要な方への周知も含めまして努めてまいりたいと考えてございます。

○松田委員

最後の質問になりますけれども、産後サポート事業ですが、令和2年度が4人に対し、3年度は14組と、これも増加しています。これは、令和2年度が新規事業であったことから、だんだん事業内容の周知がなされて参加者が増えたのではないかと思います。この事業の概要を示すとともに、このことに対しての御見解をお聞かせ願いたいと思います。

○（こども未来）こども家庭課長

産後サポート事業につきましては、子育てに関する不安や悩みを傾聴したり、母親同士の仲間づくりを行うことで産婦の孤立感の解消を目的として、2か月に1回、年間6回を予定して、子育て世代包括支援センターの場所にて実施してございます。

新型コロナウイルス感染症の影響で、令和2年度は6回のうち1回だけ、5回が中止となっておりまして、令和3年度は4回実施しております。2回が中止となっております。実施回数が増加したことも利用が増加している一つの要因と考えてございます。

いずれにいたしましても、産婦への孤立感の解消は大変重要なことというふうに考えてございまして、産後サポート事業につきましても引き続きに周知に努めてまいりたいと考えてございます。

○松田委員

とにかく子育て支援は、人口減少が続く小樽市にとって将来を担う重大かつ重要な施策です。これからも男女を問わず子育て中の皆さんからの意見を反映したり、他の自治体の支援策を参考にしたりしながら、なお一層の充実を目指し御尽力を願いたいと思います。

○高橋（克幸）委員

◎不法投棄対策について

それでは、不法投棄対策について伺います。

決算説明書の209ページに、ごみ処理費の中で不法投棄等対策経費というのがあります。直近5年間の推移を金額でお示してください。

○（生活環境）ごみ減量推進課長

不法投棄等対策経費の決算額をお話しさせていただきます。まず、平成29年度が決算額446万7,098円、このうち人件費が315万2,200円、この中で需用費、車両等も含めた額が86万7,896円、あと役務費が18万9,642円、委託料が25万7,360円となっております。このうち、不法投棄の処分にかかった費用が43万4,876円となっております。

30年度が、決算額558万9,369円、人件費が428万8,800円、需用費が87万4,191円、役務費が27万3,018円、委託料が15万3,360円、このうちの処分にかかった費用が39万6,258円となっております。

令和元年度につきましては、決算額が542万2,987円、人件費が433万6,700円、需用費が58万3,687円、役務費が33万7,900円、委託料が16万4,700円、処分にかかった費用が47万2,360円です。

2年度が、決算額532万3,799円、人件費が415万1,392円、需用費が46万6,338円、役務費が53万2,269円、委託料が17万3,800円、処分にかかった費用が69万3,718円。

3年度が、決算額543万2,486円、人件費434万1,520円、需用費66万5,639円、役務費25万5,927円、委託料が16万9,400円、処分にかかった費用が41万7,420円です。

○高橋（克幸）委員

内訳はこの後に聞こうと思ったのですが、全部答えていただきましたので、この直近5年間の推移ですけれども、どのような傾向ですか。

○（生活環境）ごみ減量推進課長

まず、人件費は大体このようにその都度推移しているのですが、あとは目立ったところで言いますと、処理費というのはその都度処理したものによって金額が変わりますので、その分が決算額に反映しているかと思われます。

○高橋（克幸）委員

そういうことを聞いたのではなくて、傾向ですから、この数字だと大体横ばいのだろうと思います。

それで、確認ですけれども、どのようなものが不法投棄されていたのか、令和3年度の数字で結構です。物品名とその投棄された量をお答えください。

○（生活環境）ごみ減量推進課長

それでは、4品目といわれます家電4品目について、令和3年度はテレビが29台、冷蔵庫が7台、洗濯機が13台、エアコンはなかったです。あとタイヤが全部で266本です。あとはLPG、プロパンガスのボンベが二つありました。あとはもう雑紙ということになっております。雑紙というか、こういうふうに出ししていない、いろいろなものということになっております。

○高橋（克幸）委員

まだ家電製品あるんですね。タイヤも相変わらず多いのですが、これは最近の傾向としては同じような状況なのでしょうか。

○（生活環境）ごみ減量推進課長

やはりその年によって全然量が違いまして、例えばタイヤですと、その年に処分したもののなので、実は平成29年度は処分できなかったのですが、その分平成30年度に496本ありまして、ただその次の年も556本、令和2年度は573本とありますので、その年によって全然傾向というのはなかなか読めない感じになっております。

○高橋（克幸）委員

気になるのは、大体特定の地域の場所に捨てられているという話を伺っております。タイヤなどもこれは誰でも捨てているというより、特定の業者なのか、方なのか分かりませんが、そのように想像できるわけですが、もし分かれば結構なのですが、その地域ごとという、その地域が分かればお聞かせいただきたいと思います。

○（生活環境）清掃事業所長

タイヤの個別の場所までは集計できていないのですけれども、やはり銭函の工業地域の奥ですとか、あるいは逆側でいきますと、祝津のホテルノイシュロス小樽に行く山の通りですとか、やはり人けのないところに多く不法投棄が行われる傾向にございます。

○高橋（克幸）委員

以前も同様の質問をしたときには同じような答えて、やはり銭函、祝津、それから、一時期は展望台にもあったと伺っております。

その対策として、市ではパトロールをやっていると思いますが、その人件費が先ほど説明があった人件費だと思いますが、どのような人員体制で行っているのか、パトロールの頻度も含めてお聞かせください。

○（生活環境）清掃事業所長

不法投棄のパトロールにつきましては、4月から11月までの8か月間、会計年度任用職員4名を雇用いたしまして、車2台に分乗して市内を2班体制でパトロールを行っております。日数にしますと大体平均して160日間、令和3年度でいきますと163日間雇用しておりますので、おおむねそれぐらいの回数でパトロールを行っている状況でございます。

○高橋（克幸）委員

これは毎日行っているということでしょうか。

○（生活環境）清掃事業所長

パトロールについては毎日、月曜日から金曜日まで行っております。

○高橋（克幸）委員

そのほかの対策は、市で行っておりますか。

○（生活環境）清掃事業所長

パトロールのほかに行っている業務につきましては、市内のそういう不法投棄が行われやすい場所などに看板を設置して不法投棄の抑制を図るという業務を行っております。

○高橋（克幸）委員

パトロール、それから看板の対策については、効果をどのように感じておりますか。

○（生活環境）清掃事業所長

なかなか効果は数字で出づらいいところもあるのですけれども、特に看板につきましては、年々本数を増やして対応しているところもありまして、設置したところからはそれ以上の相談がなかったりすることが多いので、なかなか効果は出づらいい部分もありますが、一定の効果はあるものと考えております。

○高橋（克幸）委員

なかなか不法投棄が減らないと私も思っているのですが、担当者の方も同じ思いだと思うのですけれども、要因は何だと考えられますか。

○（生活環境）清掃事業所長

要因につきましては、なかなか特定、考えづらいいところもあるのですけれども、やはり不法投棄を行う方のモラルの問題が一番大きいのではないかと考えております。

○高橋（克幸）委員

法律改正があって、法律がだんだん厳しくなっているにもかかわらず、そういう法の目をくぐってというか、暗いところで捨てている方がいるのだと思うわけですが、これは警察との関連はどのようになっているのですか。

○（生活環境）清掃事業所長

不法投棄物の中に個人情報判明するものがあるものにつきましては、直ちに小樽警察署に連絡をして、共同で連携して対応に当たっております。

○高橋（克幸）委員

最近の事例で結構なのですが、警察が実際に動いて摘発できたのは、事例としてはあるのでしょうか。

○（生活環境）清掃事業所長

直近ですと、今年度春先に、銭函方面で産業廃棄物の不法投棄がございまして、その中に業者名が分かるものがございましたので、現場ですぐ警察に連絡をして、そのときは銭函交番の方が来ていただいて摘発につながったという事例はございます。

○高橋（克幸）委員

それと、他都市でも同様にいろいろ苦労しながら対策を打っているようですが、例えば赤外線カメラを設置したり、いろいろなことをやっているようですが、他都市の事例で、今まで参考にして行ってきたことはありますか。

○（生活環境）清掃事業所長

他都市の事例も聞いたりするのですが、やはり防犯カメラでも鮮明ではないとなかなか使い物にならない映像であったりとかという、苦労されているという話を聞きますので、何か有益な情報があれば、これから私もそれを取り入れていきたいとは考えております。

○生活環境部長

そのほかに、市と郵便局と地域における協力に関する協定を結んでおりまして、その協定の中の一つとして不法投棄に関するものがあつたときに、そういったような報告をもらう形になっておりますけれども、実際そういう事例は、今のところは見受けられていない状況にございます。

○高橋（克幸）委員

カメラの設置についても、私も以前、他都市の方から伺ったことがありますけれども、鮮明に写っているのですが、ナンバープレートが見えなかったり、業者の名前も写っていなかったりということで、警察で摘発できないということもあったようで、なかなか難しいとは思いますが、費用対効果もありますから、十分他都市の例を参考にしながら、今後も頑張っていきたいと思っております。

◎収集運搬経費について

次に、同じページにありますけれども、収集運搬経費について伺います。

まず、この収集運搬経費とはどういうものなのか、簡単に説明してください。

○（生活環境）次長

これは一般的には路線収集ごみの収集運搬業務の料金という形になりますが、ごみの種類としましては、いわゆる家庭ごみと缶類、紙類、プラ類、この4種類の収集運搬の委託料という形になります。

○高橋（克幸）委員

それで、これは比較でお聞きしますが、令和3年度と平成29年度の比較で、燃やすごみ、燃やさないごみ、その合計ということで、それぞれの処理量をお聞かせください。

○（生活環境）次長

処理量ということでございますけれども、平成29年度、燃やすごみが1万5,132トン、燃やさないごみが2,562トンです。対しまして、令和3年度につきましては、燃やすごみが1万4,241トン、燃やさないごみが2,470トンとなっております。

○高橋（克幸）委員

傾向としては、どのような傾向になりますか。

○（生活環境）次長

まず、燃やすごみにつきましては、傾向としましては減少傾向が見られております。令和2年度などについては、少し増えた時期もあるのですが、これは新型コロナウイルス感染症の関係もあるのかというふうに思っております。

燃やさないごみについては、増えたり減ったりということで、おおむね2,500トン前後で推移をしているという状況ですので、燃やさないごみについては明確に増減というのが見られないものですから、理由としてはなかなか難しいかというふうに思っております。

○高橋（克幸）委員

以前から10年前の比較でも分かるのですが、やはり減少傾向、人口減少とともに正比例しているのかと思います。

同じく、令和3年度と平成29年度の比較で結構なのですが、ごみ処理手数料、指定ごみ袋の金額についてお知らせください。

○（生活環境）次長

ごみ処理手数料の数値ということですが、これは内訳としまして、指定ごみ袋とごみ処理券の2種類がございます。それぞれ申し上げますが、平成29年度の指定ごみ袋が1億8,368万4,310円です。ごみ処理券が274万7,520円。合わせますと1億8,643万1,830円となっております。

令和3年度につきましては、指定ごみ袋が1億8,643万2,420円、ごみ処理券が277万7,920円、合わせまして1億8,921万340円となっております。

○高橋（克幸）委員

そうですね、5年比較では、ほぼ横ばいに見えるかと思います。

この指定ごみ袋がスタートした翌年の平成17年度では2億7,000万円ぐらいでしたので、相当減少してきているということで、この5年を見れば、ほぼ横ばいとなると思います。

これはお話ししていなかったのですが、燃やすごみは5リットルから40リットルまで5種類、燃やさないごみも同じく5種類、全部で10種類あるわけですが、この容量別の推移は何か変化が、もし分かればお聞かせいただきたいと思います。

○（生活環境）次長

月ごとに交付枚数は把握をしているのですが、具体的に5年間での比較というのはできておりませんが、10リットル、20リットルという小さいサイズが、やはりごみ袋として出ている分は多いという傾向は変わらないのかというふうに考えております。

○高橋（克幸）委員

次に、収集運搬経費ですが、これは5年間の推移でお願いしたいのですが、令和3年度から平成29年度です。お願いします。

○（生活環境）次長

路線ごみ収集運搬業務の委託料の推移ということで、平成29年度から申し上げます。平成29年度が2億1,412万8,360円、30年度2億1,648万8,700円、令和元年度2億2,403万2,996円、2年度2億2,035万570円、そして3年度が

2億2,069万1,460円となっております。

○高橋（克幸）委員

傾向としては微増と見えると思います。この家庭ごみの収集運搬の契約方法について説明してください。

○（生活環境）次長

一般廃棄物については、生活環境の保全ということで、支障が生じないうちに収集をしなければならないということで、委託する場合については、受託業務を遂行するに足る施設ですとか人員、あとは財政的基礎というものもありますけれども、そのほか経験を有するものという、委託する場合の基準が設けられておりますので、委託する際にはこういった基準に適合するかどうか確認をした上で委託する必要があるということで、契約については随意契約で契約を締結しております。

○高橋（克幸）委員

随意契約ということですね。あくまでも市の業務を委託するというので、随意契約だと理解しました。

この契約の中ですけれども、この委託料の算出方法をお聞かせください。

○（生活環境）次長

委託料につきましては、単価を算出して契約をしておりますが、その委託料の内訳としましては、人件費、雇用保険等の福利費。それから業務経費ということで、作業服等の被服の関係や燃料費、自動車重量税等の公課費ですとか保険料、そのほか減価償却費や管理費、こういったものを積み上げて単価を算出しております。

○高橋（克幸）委員

それで気になったのが、清掃事業概要に一覧表が載っていますけれども、この一般収集の収集運搬委託料と資源物の缶、プラスチック、紙、これらについての単価が少しずつ違うわけです。缶、プラスチック、紙もそれぞれ微妙に違うわけですが、これは、なぜこういうふうになるのか、説明をお願いします。

○（生活環境）次長

ごみの種類によって委託料に差があるというふうにしておりますけれども、収集する際に使用する車両もパッカー車であったり、あと平ボディという、いわゆるトラックですね。こういった車両の違いですとか、あと収集の頻度でその単価に違いが生じているということでございます。

○高橋（克幸）委員

ここでは詳しく聞きませんが、この委託の単価についての積算は、どこが行っているのかを確認したいと思います。

○（生活環境）次長

我々も予算の関係もございまして、先ほど言った費用の内訳の積み上げというのは我々でやっておりますけれども、実際のところ、先ほど申しました委託基準もありますので、その基準に適合しているかを事業者に伝えた上で、見積書を頂いて契約につなげていっているという状況でございます。

○高橋（克幸）委員

私が聞きたいのは、市で委託の単価の積算はやっているということでしたので、もう少し確認したいのは、その根拠なのですが、例えば土木だとか建築だとかということになると歩掛があって、いわゆる道単といわれる道の単価があるわけですが、生活環境部についても同じようなものがあるのでしょうか。

○（生活環境）次長

ごみの収集に関しては、明確にこの単価を使いなさいとか、そういったルールはありませんけれども、費用を積算する上では、人件費の部分というのはかなり占めますので、そういった道単価を見たり、各種賃金統計のようなものも参考にしたりしながら人件費の積み上げをしているところでございます。

○高橋（克幸）委員

これは長年やられていることなので、その根拠とした数字が、例えば平均値であるとか、いろいろなデータが一定程度あるわけですので、詳しくは聞きませんが、しっかりとやられているのだらうなと思っております。

先ほどうしお答えいただきましたけれども、市の積算単価と委託業者などからの見積調書をぶつけるということでありましたが、それは、いつ、どのように行われているのか、お聞かせください。

○（生活環境）次長

4月1日からの委託でございますので、3月には事業者から見積りを出していただいて、あとは予算と照合した上で、契約の判断をしているということで、3月に事務手続は行っております。

○高橋（克幸）委員

いろいろ質問してきましたけれども、心配な点、気になる点というのが一つありまして、人口減少であっても、どうしてもこのごみの収集はやらなければならない市の仕事ですから、いろいろなことの影響が大きくなっても市の責務としてやらなければならないのは十分理解しております。

それで、心配している点は、この最近の新型コロナウイルス感染症の影響、それから、燃料価格の高騰、人件費の高騰、円安の影響もあるかもしれません。要は、今まで積み上げてきている積算根拠が少し合わなくなってくる可能性があるのだらうなと想像しているわけです。

ただ、見積りを徴収して協議しているということですから、調整ができているのだらうなとは思っているのですが、お聞きしたいのは、そういう影響のある方々、業者についてしっかりと協議をしていただきながら、この単価については決めていただきたいなと思っておりますが、これはいかがでしょうか。

○（生活環境）次長

今、委員御指摘のとおり、やはり委託料、特に燃料費の高騰などはかなり金額的にも大きくなるのだらうなと思っています。契約するに当たっては、全てお応えできるわけではありませんけれども、事業者の方から御意見なども聞きながら、その単価の積み上げが今までのままでいいのか、その辺についてはお話も聞きながら考えていく必要があるかというふうに思っております。

○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、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。

○佐々木委員

◎おたる新幹線まちづくりアクションプランについて

私からは、おたる新幹線まちづくりアクションプランについて伺います。

2030年度末の新小樽（仮称）駅が開業予定であり、それに至る経過期間は開業までの2021年度から2030年度まで10年間とされており、その初年度に当たる昨年度から取組が始まるスケジュールになっているようです。そのアクションプランの昨年度の取組の状況についてお聞きしたいと思います。

まず、本プランの策定目的、主な内容、このプランを進める実施主体についてお伺いをします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

おたる新幹線まちづくりアクションプランの策定目的ですが、こちらは北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画に基づきまして、官民一体となって新幹線の開業効果を最大限に活用した魅力あるまちづくりを

行うことを目的としております。

その主な内容ですけれども、二次交通対策とソフト対策の二つのテーマがありまして、まず、二次交通対策ではバス交通の充実、タクシーサービスの充実、レンタカーサービスの充実などの利便性の高い二次交通網の構築、それと、その実効性を高めるためのＩＣＴを活用した新たなモビリティサービスの提供や広域連携、新駅の交通結節点機能の向上、それと公共交通の利用促進。

ソフト対策につきましては、新幹線開業を契機とした個人観光客の誘致拡大、新幹線開業を地域の活力につなげる取組、新駅周辺の魅力づくり、開業気運の醸成などとなっております。

実施主体につきましては、これは取組ごとに実施主体が想定されていまして、市や道などの行政機関ですとか、交通事業者、広域連携組織、観光事業者など様々な実施主体を想定しております。

○佐々木委員

このアクションプランをつくったということになります、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会への支出というのが昨年度140万円。この協議会の構成や役割、またその140万円の使途についてもお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まず、プランの策定主体の北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会の構成ですけれども、これは官民連携組織ということでして、小樽市と小樽商工会議所が共同で事務局を担っておりまして、構成員としましては学識経験者、交通事業者、経済・観光・まちづくりの団体、市民のほか、オブザーバーとして小樽開発建設部と後志総合振興局が入っております。

その協議会の役割ですけれども、新小樽（仮称）駅の開業効果を生かした魅力あるまちづくりを目的として、官民が一体となってアクションプランの作成や推進を行うことであります。

そして、令和3年度の北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会関係経費の内訳ですけれども、まず、報償費として2万4,000円、これが委員報酬です。そして需用費が11万3,814円、これが消耗品です。そして委託料が128万7,000円、これはまちづくり協議会の中に戦略会議といいまして、新駅の利用促進のための戦略を検討する会議を設けておりまして、この会議の運営支援の業務を委託しております。この報償費、需用費、委託料を合わせまして、合計で142万4,814円となっております。

○佐々木委員

このプランの10年間のうちの初年度の主な取組について、説明をお願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

アクションプランの令和3年度の主な取組ですけれども、まず、ＩＣＴを活用した新たなモビリティサービスの提供という項目がありますけれども、それに関連してＭａａＳについての研究、そして、新駅の交通結節点機能の向上という項目に関しては、駅舎や駅前広場の整備に関する関係機関、これは鉄道・運輸機構ですとか北海道との協議、それと市が整備予定の駐車場や駅附帯施設に関する検討などを行いました。

そして、新駅周辺の魅力づくりにつきましては、駅舎デザインコンセプトの作成、それと、道道天神南小樽停車場線や国道393号の良好な景観形成としまして、この無電柱化の要望を行いました。このほか、勝納川の親水機能整備についての協議を行っております。

そして、開業気運の醸成という項目がありますけれども、これに関しては市民等の新幹線利用の促進策の検討、これが先ほど申し上げました戦略会議に関することなのですが、こういったことを行っております。

○佐々木委員

今伺ったおおよその中身について、もう少し詳しく具体的に伺っていこうと思います。

まず、そのＭａａＳ等の研究・実証実験という御説明がありましたけれども、まず、ＭａａＳとは何なのかということを中心に説明していただければと思います。そして、それがこの新駅に果たす役割、また、昨年度のここ

でおっしゃっていた研究の成果について、少しお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まず、M a a Sとはなのですけれども、その明確な定義という形で定まっているものではないのですが、一般的なものとしては、出発地から目的地までの移動を一つのサービスとして提供する概念という形で認識しております。そして具体的には、複数の交通機関を一括して検索、予約、決済できるようなサービス、これをM a a Sと呼んでおります。その中に、観光施設や宿泊施設なども含めたものを観光型M a a Sと呼んでございます。

そして、新駅に果たす役割なのですけれども、新駅は、天神の奥にできますので、そこから観光客がバスなどを乗り継いで観光施設等に行くのはなかなかハードルが高いというふうに考えられますので、観光施設等とそこに行くための交通手段を一括して検索したり、電子チケットを購入したりとか、そういうことができるようになりますと、二次交通の利便性向上、それと観光客の回遊性の向上に効果があるものと考えております。

そして、昨年度の研究成果ということなのですけれども、まだ研究成果というはっきりした形にはなっていないのですが、北海道M a a S推進研究会に加入しまして、ウェブセミナーに参加しております。その中でM a a Sの実証実験の事例などの情報収集を行っているという段階でございます。

○佐々木委員

お話をお聞きしますと、かなりこうした新駅の役に立つというか、非常に重要なものになりそうな気がします。これからも研究をよろしくお願ひしたいと思います。

次の質問ですけれども、広域連携組織の構築というの、その初年度に当たっている様子。どういう組織で、どの程度組織づくりは進んでおりますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この広域連携組織というのが二次交通対策の一環で、広域の二次交通を検討するという目的でプランに登載しているところなのですけれども、アクションプランの中では新駅を起点にして、周辺自治体を周遊する観光客や、周辺自治体の住民を対象に利便性の高い二次交通を提供できるように、周辺自治体や事業者等で構成する広域連携組織を構築して具体的な取組を検討することになっているのですけれども、まだ具体的な組織づくりは行ってございません。

既存の組織としまして、北海道新幹線並行在来線対策協議会ですとか、北海道後志地域公共交通計画の策定主体であります北海道後志地域公共交通活性化協議会がございますので、こういった既存の組織の活用も含めて組織づくりについては今後検討してまいりたいと考えております。

○佐々木委員

きっと大事な組織になるのでしょうか、遅れないように進めていただければと思います。

次に、駅施設についての要望をまとめ、整備主体へ要望するとあります。この要望は、どれぐらい上がっているのでしょうか。上がっているとすればどこから、どのような内容のものが上がっていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

駅施設についての要望というなお話でございますけれども、まず、ここで申します駅施設という部分ですが、これの定義といえますか、これにつきましては鉄道・運輸機構が整備をしまして、J R北海道が管理・運営する列車の運行上必要な施設であるというもので、ホームですとかコンコース、それから、みどりの窓口などについてのことでありますけれども、本年5月にまちづくり協議会からの御提言を受けまして、本市から整備主体であります鉄道・運輸機構へ駅舎デザインに関する要望書の提出をしてございまして、その中にユニバーサルデザインを取り入れて外国語表記ですとか、ゆとりある通路幅、扉の高さですとか、手すりの配置等に配慮してほしい旨を要望を行っているというところでございます。

○佐々木委員

この駅施設というのは、列車の運行に必要な施設ということなのですね。附帯施設とはまた別のものだということとで分かりました。

その附帯に関する検討についてもお伺いしたいのですけれども、いろいろと耳にも入ってくるものですから、少し心配してお聞きするのですが、そもそもここにどのような附帯施設の入店を想定していたのかということと、現段階での店舗の入居希望というようなことについては、どのように話が進んでいるのか、少し決算からは外れるかもしれませんが、お許してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今の御質問でございますけれども、アクションプランを実践していく上で必要であるというところで、附帯施設に導入する予定をしている施設というところでございますが、まず、新駅の交通結節点機能の向上のためにということで、バス、タクシーなどの二次交通の待合室、それからレンタカーのカウンター、そして駅施設のみでは不足するであろうトイレですとか授乳室。それから公共交通の利用を促進するサービスの提供と魅力づけのためにということで、宅配サービスを含みます荷物の預かり所、コインロッカー、それから多目的スペースを兼ねたロビーというところ。さらに、駅利用者の利便性向上のためにということで観光案内、それからコンビニ等の物販施設というところを計画しているというところでございます。それで現時点ですけれども、事業者から出店の可能性のヒアリングはしてございますが、出店希望までは伺っていないというような状況でございます。

○佐々木委員

多分こういうところに、例えばコンビニが入りたい、いろいろなものを出店したいという希望というのと、希望があるなしというのは、ここの市民の皆さんや業者の皆さんのこの新駅に対する期待度が比例するのかなと思いますので、その辺のところも対応をよろしくをお願いします。

駐車場予定地について伺います。

昨年度、鉛、カドミウム等の土壤汚染の調査をしておりましたけれども、その結果。それからこのアクションプランへの影響はどういうふうになっているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

土壤汚染調査についてでございますけれども、鉛につきましては基準を超過しているということが確認されたのですが、カドミウムは基準以下であったというような結果でございます。ということから、土壤汚染対策法に基づきまして、鉛及びその化合物、これを指定に係る特定有害物質といたしまして、形質変更時要届出区域に指定をされたところでございます。

なお、この指定につきましては、土壤汚染の摂取経路がなくて、健康被害のおそれがない区域と判断された場合になされる区域指定であるということでございます。

それから、駐車場整備に関する部分になりますけれども、要届出区域の場合は、施工方法が一定の基準に適合していれば工事は可能ですので、アクションプランへの影響はないということで考えてございます。

○佐々木委員

影響はないということですね。

新駅周辺の魅力づくりとして、スケジュールには昨年度より道道等の整備に関する協議、道、市とあります。また、令和3年度事務執行状況説明書によれば、新駅周辺整備に係る北海道ほか関係機関との協議とあります。先ほども少しこの中身の話もあったと思うのですけれども、それ以外の部分でもし追加があったら言ってください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

少し重なるような状況の御答弁になるかもしれませんが、令和3年度におけます新駅周辺に係る関係機関との協議ということでございますが、駅前広場の計画、それから都市計画決定に関すること、そして道道天神南小

樽停車場線の無電柱化などの景観形成に関する事、それから勝納川の親水機能に関する事。これらについて北海道と協議を重ねてきたというところと、駅舎高架橋の橋脚位置と周辺駐車場の配置に関する協議などを鉄道・運輸機構と行ってきたというところでございます。

○佐々木委員

新幹線新駅建設に関する研究論文とか、インターネットや何かでもいろいろ出ているものですから、そういうのを読んでいきますと、小規模自治体の既成市街地から離れた場所に造られる新駅は、幹線道路の一体的整備がなされないことが要因となり、都市的土地利用への転換がほとんど見られないとのこと。状況がこのとおり当たるのかどうか分からないのですが、これについての見解をお願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

御指摘のとおり、中心部から離れたところにある新幹線の単独駅となりますと、中心市街地や在来線が併設されている駅と比べて人の流れが少ないという傾向にありますので、商業施設の立地など、こういった都市的土地利用が進みにくい傾向があるというのは、一般論としてそのとおりかと思います。新小樽（仮称）駅の周辺地域になりますと、既に道道が整備されており、工場や住宅が現に立地していて、一定程度都市的な土地利用がなされている現状にあるというふうに認識しております。今後の土地利用の方針なのですが、アクションプランに先立って市で策定しました北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画の中で土地利用の方針を定めておりますが、新駅は新たな玄関口だという位置づけになっており、その新駅周辺については大規模商業施設の立地など、新たな核の形成を抑制するという方針になっております。商業的な土地利用としましては、駅利用者の利便施設、これは誘導するという方針になっておりますけれども、そのほかは特に商業施設は誘導しないという方針で、ではどうするかといいますと、新たな住宅の建設や企業の進出など、現状の用途を基本とした土地利用の更新によってこの地域が活性化するというのを期待しております。それには、やはり二次交通の利便性を高めるということが重要であるというふうに考えております。

○佐々木委員

お話を伺っても、こういう場合、二次交通の重要性が非常に大事になってくるのだろうというのは、容易に想像つくのですが、既にこういう市街地で道路の幅が決まっている中で整備というのはやはり非常に難しいところも、また別の意味であるのだと思うのです。そういうところをどれぐらいやっていけるのかということが、今後10年大事になってくると思います。検討をぜひよろしくお願いいたします。

最後に、ソフト対策中になりますけれども、開業気運の醸成について、外から観光客に来てもらい、新駅を利用してもらおう一方、市民に利用してもらおう気運を盛り上げるのも大事、そうした意味で、プランにある市民等の利用促進策の検討・実施は、開業してからでは非常に遅いと思いますので、昨年度からということで始まったのだと思います。何か市民向けの具体的なプランがあったらお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

市民向けのプランということなのですが、先ほど少し申し上げました新駅の利用促進のための戦略会議の中で、市民の利用促進のための戦略というものも検討しておりますが、まだ決まったものではなく、案の段階ということなのですが、パークアンドライド駐車場の利便性向上ですとか、通勤・通学利用の促進、移住の促進、教育旅行での新幹線利用、いろいろな新幹線の利用シーンがイメージできるようなパンフレット等の作成、また閑散期対策、こういったものが挙げられております。

○佐々木委員

例えば奥沢、天神の住民の皆さんに、この新駅についてももう少し楽しいというか、そういう将来に希望が持てるような何か発表みたいなものがあるといいかというふうには思います。御検討をよろしくお願いいたします。

最後にまとめて聞きますけれども、このアクションプランは昨年度、初年度は順調にスタートしたと、順調に進

捗していると捉えてよろしいでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

アクションプラン初年度は、おおむね順調に進捗しているものと考えております。

○高橋（龍）委員

◎データ活用と分析について

私からは、厚生建設の中で、データ活用と分析についてを質問させていただきます。

初めに、生活安全課で行っている調査と関わって、物価データについて伺います。

事務執行状況説明書の上では、物価対策関係として生活必需品小売価格調査が行われています。調査の場としての事業者、そして、その事業規模や市内の地域的分布について御説明をお願いいたします。

○（生活環境）生活安全課長

生活必需品小売価格調査につきまして、事業の調査は主に市内のスーパーを対象としております。市民の地域的分布につきましては、桂岡方面から手宮・長橋方面の16店舗において実施しております。

○高橋（龍）委員

次に、調査の方法と調査日の設定について、そして25品目の調査が行われているということでしたが、選定根拠についてどのようなになっているのかをお聞きします。

また、消費者庁の行う物価モニター調査や、総務省統計局で行っている小売物価統計調査と本市の調査との関連性についても併せてお示してください。

○（生活環境）生活安全課長

調査の方法と調査日につきましては、毎月5日に調査員が直接店舗に伺って商品の値段を確認する形で行っております。25品目の選定根拠につきましては、従前から本市が生活必需品として必要と考えている品目について実施しております。

また、国等が行っている調査と、本市の調査との関連は特にないものと考えております。

○高橋（龍）委員

次に、この調査がどう活用されているのかという観点です。調査データは基本的に、本市のホームページに公開されているものと認識をしています。データ活用の方法、とりわけ物価対策として位置づけられていることの意図について御説明をお願いします。

そして、このデータを用いて算出される指標、あるいはデータが反映されている施策などについて、どのようなものがあるのかということもお答えいただきたいと思います。

○（生活環境）生活安全課長

この調査の物価対策としての位置づけについてなのですが、当該調査の結果を公表することによりまして、消費者の方が安心して消費生活を営み、消費生活の向上に役立てることができるよう行っているものとなっております。

調査データの施策への反映についてですが、調査データにつきましては、財政部、産業港湾部、福祉保険部、教育部の一部に参考資料として提供しておりますが、そのデータがどのような施策に活用されているかというところまでは把握しておりません。

○高橋（龍）委員

では、違うタイミングで、どういうふうに生かされているのかは確認をさせていただきたいと思いますが、次に移します。

本市の物価の水準をどのように捉えているかということです。一般論として、都市部と比べて地方は物価が低い、

安いということが言われます。ただ、逆に消費者が少なくなればスケールメリットがなくなるということで、物によっては価格の上昇にもつながるのではないかというふうにも考えられます。恐らく双方の側面がありながら、事業者の規模や立地的なもの、そしてサプライチェーンのつながり方によってもそのバランスが変わってくるものだと考えています。

そのような点も踏まえて、本市の物価水準についてどのような傾向を読み取っているのか、お答えいただきたいと思います。

○（生活環境）生活安全課長

本市の物価水準についてということなのですが、一例としまして総務省の統計局が行っている小売物価統計調査との比較をさせていただきました。直近の令和4年9月のガソリンの比較としましては、本市の価格が165.69円に対しまして、国が170円。あと、比較しやすいものとしてマグロを選んでみたのですが、こちらは市が479.71円に対しまして、国が535円と全国と比べて本市が若干低くなっている傾向にあります。

○高橋（龍）委員

次に、先ほど申し上げた消費者庁の物価モニター調査の中に、公共料金が含まれているのを拝見しました。本市の25品目の調査の中には公共料金は含まれていないのですが、ここはすみ分けのようなものがあるのでしょうか。あるいは、そもそも市としては公共料金に関しての調査を行っていないのかということをお答えください。

○（生活環境）生活安全課長

公共料金につきましては、他とのすみ分けはないものと考えておりまして、市としても公共料金の調査については行っていないものとなっております。

○高橋（龍）委員

この調査が、産業港湾部ではなくて生活環境部にあるということを改めて考えたときに、私としても様々な意義を感じたのですが、身の回りのものや家賃であるとか、固定費、そういったものの調査ができれば、よりつぶさに消費者としての側面で市民の方々がどう生活をしているのかというのが見えてくると考えています。これらのデータを無機質な数字としてではなくて、小樽での暮らし方、暮らしの輪郭みたいなものを表していると捉えたときに、今後の施策にはもっと生きてくるのかと感じています。

このようなデータの組合せと、そこから何を読み解くかということで、移住促進であるとか、シティプロモーションなど、人口減少対策の性質も帯びてくると思います。私なりにもいろいろと分析をしてみたいと思いますので、そこはぜひ御協力をお願いいたします。

次に、GISデータの活用に関してに移します。

物価データのところで申し上げたように、行政の持つデータは様々な分野に活用が可能である。そして、それが市民サービスとして形も変えていくと考えています。GISというのはGeographic Information System、つまり地理情報システムを意味しますが、グーグルマップなどもこの一つです。

事務執行状況説明書を拝見するのに、GIS関連で昨年データ更新が行われたものと認識しています。これはどのような更新であったのか、そしてこのデータ活用の主たるシーンをお聞かせください。

○（建設）用地管理課長

まず、GISデータの更新の内容についてなのですが、地番図の更新とか市道情報の更新を行っているところでもあります。

次に、データの活用につきましては、市民の方や事業者の方などから地番で自分の土地の前面道路が市道かどうかの問合せがあった際に、場所を確認するときに活用しております。また、都市計画課においては、市民の方や事業者の方などから都市計画法で指定されている用途地域などにつきまして問合せがあった際に、その土地の所在を確認するため地番図を活用しております。さらに、不動産業者や建築設計事務所などの方が業務上使用する資料と

しまして、地番図、現況図及び地番図と現況図を重ねた図面の販売を行っているところでございます。

○高橋（龍）委員

地番図と市道に関しての情報の更新ということで、大本の地図データの上に地番のデータ等が重なってくるといイメージだと捉えました。GISに関するデータは、都市計画や開発、除排雪、交通、物流、防災等、幅広く使えるものであると認識をしています。

ここで、大本のGISデータの上に重畳できる、つまり重ねて見ることができる土地データは、本市としてほかにどのようなものを持っているのかということをお聞きしたいと思います。

○（建設）用地管理課長

建設部にあるGISということでお答えさせていただきますけれども、建設部にあるGISの中では、現況図、地番図を地図としまして、道路情報、市の所在する土地の情報、用途地域、除雪に関する情報などをデータとして載せているところでございます。

○高橋（龍）委員

先ほど、使い方でデータは形を変えていくというふうなことを、この項の冒頭で申し上げたのですが、行政では似たようなデータを別々で持っているところがあるところでも指摘をされています。それぞれが個別でデータを集めたり、システムの構築をするということになると、二重三重に費用や手間がかかるということにつながります。そこで、事前に活用の幅を考えておくということで、その無駄を排することができると思っています。

GISに関しては、オープンデータ化も進んでいる分野でオープンストリートマップや国土地理院のオープンデータなどで地形や道路、河川などの情報は無料で使うことができますが、その上に何を載せて使うのかというところがセンスを問われるところだと思っています。例えば小樽商科大学のゼミ単位でも、人口データと重ねて人口のヒートマップのようなものをつくっていますし、GPS、位置情報や商業施設等と組み合わせた観光マップの事例なども見せていただきました。市にはそうしたアイデアを募る、いわゆるアイデアソンの取組など、活用に向けた意見を募る方法をぜひお考えいただきたいと思っています。

ここで、除雪に関することに質問を移しますが、GISの活用は除雪に関しても進められていると思っています。導入時からバージョンアップのようなことは行われているのか、活用の状況についてお聞かせください。

○（建設）維持課長

除雪に関するGISについての御質問でございますけれども、システム自体のバージョンアップは行ってはいないところでございますが、雪押し場のデータですとか、個別のデータについてはその都度入力、更新等を行っているという状況でございます。

○高橋（龍）委員

次に、平成28年、29年あたりに、除雪の重機にGPSを組み合わせてモニタリング的な事業も行われていたと思いますが、それ以降同様のシステムの導入に向けて動きはありましたでしょうか。

○（建設）維持課長

除雪車両にGPS端末を搭載して位置情報を把握するシステムについてでございますけれども、委員御指摘のとおり、当時平成28年、29年にモニタリングを行い、現在も様々なシステムが開発されている状況でございます。雪対策基本計画にも記載があるのですが、ICTの導入というものは、除雪業者の負担軽減という観点からも非常に重要であるというふうに考えております。

今年度以降につきましても、除雪作業の自動化などにも、その導入に向けて試行の実施も含めて検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○高橋（龍）委員

次に移しますが、GISとGPS、そして公共交通データを組み合わせると、その先にあるのがMaaSで

す。先ほど佐々木委員からも質問があったとおりで、新幹線新駅から二次交通につなぐということなどは検討されていると御答弁があったと認識しています。

北海道Ma a S推進研究会にも加入をして、ウェビナーに参加したということでしたが、本市はそこにどういった体制で臨んでいるのかという点を御説明いただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この北海道Ma a S推進研究会なのですけれども、これは先ほども御質問ありました北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会の中で提案があって加入したという経緯でございまして、今のところ新幹線の二次交通対策の一環として、情報収集を行っているという形になりますので、新幹線・まちづくり推進室がそのウェビナーに参加して情報収集をしているということでございます。

○高橋（龍）委員

今お答えいただいた新幹線からの二次交通ということを考えると、レンタカーであるとかレンタサイクル、あとは観光地らしいものといえば、人力車などもありますけれども、これらが効率的な配車や予約等を行うというシステムもできます。車椅子の方がスマートフォンから乗降依頼をするサービスとか、電動車椅子の手配なども事例として国内では見られます。Ma a Sの切り口で分野横断的に移動の手段をつなげていくということで、効率的で利便性の高い交通網が出来上がると認識しています。

先ほどの研究会のお話のように、外で得た知見をどのように庁内に持ち込むのかということも課題として残されていると思いますが、Ma a Sに関する事項は市役所庁内では、この間どのように取り扱われているのか、お聞きます。庁内横断的な情報の収集及び共有について御説明ください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

このMa a Sに関して得た情報などでございますけれども、今のところは新幹線・まちづくり推進室の中でとどまっているという状態なのですが、このおたる新幹線まちづくりアクションプランの中では新幹線開業に向けて、それまでには観光型Ma a S、小樽に適するMa a Sはやはり観光地も合わせた周遊促進のための観光型Ma a Sだというふうに考えていまして、そのための実証実験を開業までのどこかで行うというふうに計画しておりますので、Ma a Sの実証実験の実行に向けて具体的な検討を始める際には、まず観光振興室が中心になると思うのですが、そういった庁内横断的に情報共有をして検討を進めていきたいというふうに考えてございます。

○高橋（龍）委員

今、先の見通しといいますか、少し長期的な視点でお答えいただいたのですが、次のステップとして今考えられることはどのようなものなのかということをお聞きます。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

次のステップとしましては、まずは、市で一定程度研究成果などを整理しましたら、まちづくり協議会でも協議しまして、Ma a Sの実証実験に向けた検討を深めていきたいというふうに考えておりまして、その庁内的な体制としましては、まだ具体的なものは検討していないのですけれども、例えば新幹線関係の関係部長の会議で情報共有をしたりですとか、または観光振興室の担当レベルだったりとか、先ほど車椅子のお話もありましたので、少し福祉の視点も必要なのかというふうに感じたところでございますので、そういった庁内会議でも検討を進めていきたいというふうに考えております。

○高橋（龍）委員

ぜひ前向きに取り組んでいただければと思います。

最後に、質問ではないのですけれども、本日のまとめとして申し上げますが、今日データの話をつなげていただきました。データというのは食材と似たところがあるなと思っているのです。古くなってしまうと使い物にならなくなってしまうということで、鮮度が重要です。複数の食材を組み合わせることや、どんな工程を経て

いくのかということで、出来上がるもののバリエーションは大きく広がってくるのです。ただ、最初に何をつくるかを考えておかないとおいしくならないかもしれないですし、そのためにはレシピとしてのデータの収集みたいなものも重要になってくると考えています。

今後、これらを活用して、小樽らしいデータの郷土料理みたいなものが出来上がることに期待をしておりますので、その点引き続きよろしくお願いを申し上げて、質問を終わりたいと思います。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時41分

再開 午後3時10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。

○山田委員

◎病院事業会計について

病院事業会計から何点か聞いていきます。

まず、質問の前に、今小樽市立病院の現状については、入る前には消毒があり、中には診察カード、駐車場精算機、その前には8時から40人ぐらいの患者が並んでいます。そういったロビーを見ると、多くの市民がこの小樽市立病院に関しては医療を受ける、こういうようなことを期待されているということがよく分かりますので、まずは小樽市立病院の病院事業会計から何点かお聞きします。

初めに、診療科目別患者動態からお聞きします。

増加している部門、減少している診療科目などをお聞かせの上、理由をお聞かせください。

○(病院)経営企画課長

前年度と比較しまして、入院・外来ともに大きく患者数が減少している診療科は糖尿病内科になります。こちらは、正職の医師が退職しまして、その後は出張医のみでの対応となったことから、大きく減少したものです。

患者数が増加した診療科につきましては、入院・外来とも増加した診療科が10科以上ございますので、前年度に比べまして、コロナ禍ではありますが、回復してきているものというふうに捉えてございます。

○山田委員

次に、こうした診療科目の医師の定職率、充足率でもいいです。診療科目が多岐にわたり、私は増えているように思っております。

そこで、直近5年間の医師の充足、入退職、現在の医師の数、勤続年数等をお聞かせ願います。

○(病院)事務課長

直近5年間の医師の採用と退職の関係ですけれども、医師の採用が128名、退職が127名で、退職者の平均勤務年数は、2年7か月という形になっておりまして、現在の医師数につきましては、直近で正職で63名となっています。

○山田委員

2年7か月ということで、ある程度勤続されているということがよく分かりました。

よく患者から聞かれるのは、最近、待合室で長く待つこともあれば、採血するときに注射の針が1度で成功すれ

ばいいのですが、2度される部分があるなどを聞いております。同じく、看護師についてもこの充足率、勤続年数等をお聞かせください。

○(病院)事務課長

看護師の直近5年間の採用者数ですが、採用者数は138名、退職者数は147名ということになっております。退職者の勤務年数の平均は14年6か月という形になっております。

○山田委員

14年6か月ですか、結構、看護師についてはベテランとっていい方が退職なさっているということで承知してよろしいですか。

○(病院)事務課長

これは平均なものですから、定年で辞める方もおられますので、平均すると14年6か月という形になっております。

○山田委員

次に、本病院は地域の基幹病院として、災害対応やがん医療の先頭を担っていますが、がん治療では様々な部署が医療に関わってくることになります。最近では、がんは治る病気と言われていますが、放射線診断科・治療科の患者動態は着実に定着していると思っています。

今回この科の皆増についてお聞かせの上、皆増された意味について、どのように理解すればいいのか、お聞かせください。

○(病院)経営企画課長

放射線診断科・治療科の入院患者数の皆増につきましては、両科は基本的には外来診療科となります。ですが、新型コロナウイルス感染症の入院患者の対応におきまして、軽症の患者を院内で輪番対応しているということがございますので、今回若干ではありますが、入院患者数に計上となったものであります。

○山田委員

ということは、通常はこの科は放射線科ですから、病気を診るのが本職であるが、今の新型コロナウイルス感染症の治療に関しては全く診療科が違うということで、ヘルプということで仕事の量が増えたという意味で承知していいということですね。

○(病院)経営企画課長

また、この入院の対応につきましては、院内で輪番制を敷くという形で、全員を挙げて医師が対応しているというところがございますので、若干医師におきましては業務増といえますか、そういった対応をしているというところでございます。

○山田委員

そういう理解をしておきます。

それでは、令和3年度小樽市病院事業報告書の概況からお聞きします。

入院・外来収益ともに復調傾向で収益がプラスとなっておりますが、収益的収支は純損失を計上しています。相対的に前年度と比べて改善が進んだと見えますが、特にどの点がプラスの要因と考えているのかお示してください。

○(病院)経営企画課長

入院収益は前年度比で約6億400万円の増でありまして、外来収益におきましては、前年度比約1億6,200万円の増収というふうになりましたので、一つにはやはり患者数の増加とともに、入院・外来収益におきましても回復傾向となったというふうを考えておりますけれども、一方で新型コロナウイルス感染症対応に係る国や道の補助金なども継続されておりますので、病院事業収益の補助金の合計で10億円以上の交付を受けているということもございますので、この要因もかなり大きなものというふうに捉えております。

○山田委員

新型コロナウイルス感染症で相当、病院も忙しく働いていると聞いております。

次に、重要契約の要旨からお聞きします。

まず、こういう重要契約書については、保存だとか管理はどうされているのか。

また、この契約の内容についてはどういうものがある、例えば保守点検だとか、修理対応、そういう対応についてもお聞かせいただきたいと思います。

○(病院)事務課長

この重要契約の要旨に記載されている契約といいますのは、契約金額が税込で1,000万円以上の契約を記載しております。契約書等の文書管理については、小樽市病院局文書事務取扱規程に基づいて保管しているという形になっております。

契約書の関係ですけれども、医療機器の購入とか、施設管理、保守などは、一応単年度契約という形でやっておりまして、医療機器の保守点検等についても、点検回数は異なりますが、定期的な点検と修理が必要な場合、迅速に対応できるように、保守点検の契約を締結して、医療機器の適正運用に努めているところであります。

○山田委員

契約の内容については、単年度契約ということで、今お話がありました。

ということは、これは全部1年契約でいいということですか。

○(病院)事務課長

ここに記載している契約については、単年度契約になっておりますけれども、このほかの清掃業務や公用車のリースについては、3年とか5年の長期継続の契約を結んでいるものもあります。

○山田委員

そういうことであれば、例えば1,000万円以上のこの重要契約の中では、1年から最高5年ぐらいということと考えてよろしいですか。

○(病院)事務課長

医療機器の購入なので、これについては単年度で終わると思うのですが、そのほか施設管理につきましても、年度によって金額が変わるものもございまして、単年度契約で結んでおりまして、5年と結んでいるものについては、今のところない状況です。

○山田委員

それでは、令和3年度小樽市病院事業決算書の中から固定資産の減価償却の方法についてお聞きします。

主な耐用年数がありますが、それぞれ主なものをお聞かせ願いたいと思います。建物、附属設備、医療機器、備品、車両、この5点についてお聞かせ願いたいと思います。

○(病院)経営企画課長

当院の固定資産の主なものの耐用年数としましては、建物につきましては39年となっております。医療機器の主なものにつきましては、用途によりまして5年から8年というふうになってございます。

○山田委員

医療機器とかいろいろあるのですが、その点についてはまた後ほどお聞きします。

次に、固定資産の減価償却について皆減の内容をお聞かせ願いたいと思いますが、この減価償却費、前年度から比べると約1億6,000万円ですか、主な減った理由、この点をお聞かせ願いたいと思います。

○(病院)経営企画課長

減価償却費につきましては、今、委員おっしゃられましたとおり、令和3年度は7億9,865万1,603円、2年度は9億6,377万935円でありまして、前年度比で17.1%と大きく減少となりました。

この主な要因といたしましては、平成26年度に当院が開院した際に、各種整備しました医療機器の償却期間が終了しまして、それに伴いまして償却費が減少しているところが大きな要因というふうになっております。

○山田委員

それでは、最後の質問になるのですが、給付金の減や引当金の計上方法についてお聞きします。

まず最初に、退職給付引当金がマイナス約2,272万円です。それと、賞与引当金に関して524万円程度、貸倒引当金約122万円、この3点についてどのような方法、また、この減った理由をお聞かせ願いたいと思います。

○(病院)経営企画課長

今御質問のございました3点につきまして、恐れ入りますが、予算額との比較で御答弁させていただきたいと思っております。

退職給付費につきましては、予算額2億4,674万8,000円に対しまして、決算額は2億692万4,292円となりました。退職給付費の予算上は32人の退職を見込んでおりましたけれども、決算におきましては53人となったものであります。

そして、賞与引当金につきましては、予算額3億5,260万5,000円に対しまして、決算額は3億1,040万8,415円となりました。賞与引当金の予算上につきましては、正規職員を556人で見込んでおりましたが、決算では501人となったものであります。

そして、貸倒引当金につきましては、平年実績ベースを予算計上しまして360万5,000円を見込んでおりましたけれども、今年度は取崩額が少なかったことなどによりまして、引当金の繰入れではなく24万524円の戻入となったものであります。

○山田委員

それぞれ減の要因をお聞きしました。

最初の予算計上のときに、通常であれば課題にするのは当たり前だと思いますが、実際にそういう基になるデータだとかを使ってされると思うのですけれども、それに対してやはり不可抗力みたいなものはあるのでしょうか。

その点だけお聞きして、私の質問を終わりたいと思います。

○(病院)経営企画課長

特に退職給付費におきましては、先ほども申し上げましたけれども、自己都合退職の部分がどのぐらい見込むかというところがございます。ある程度これまでの実績をベースに見込んでいるというところでもありますので、それよりも年度によりましてはかなり増えたり、少なくても済む年もありますけれども、そういったような積算でやっております。

○山田委員

それぞれお忙しい中、病院の職員の方、また医師の方、看護師の方、本当にお疲れさまです。この場をお借りしまして、ねぎらいの声をかけ、また、コロナ禍では本当に頑張っていると思います。これからもよろしく願います。

○須貝委員

◎水道事業・簡易水道事業について

まず私からは、水道事業・簡易水道事業についてということで質問させていただきたいと思います。

この水道事業に関しましては、私は、議員になってから毎年決算特別委員会で議論させていただいているところですが、まさに、市民の命を守る重要インフラであるということで、私も大変重要視しているところでありますので、ぜひとも御了承いただきたいと思いますと思っているところであります。

まず水道事業については、人口減少やコロナ禍によって環境が悪化して大変厳しい経営環境である中、今回もい

ろいろ拝見しましたが、経常収支比率など各指標も上昇し、安定した経営を行っていただいていると評価をするところでもあります。しかしながら、何点か気になるポイント、あとは全国的な水道の事業に関するいろいろな話題も出ておりますので、その点について少しお聞きをしたいと考えております。

まず最初に、配水管使用効率ということで、お尋ねしたいのですけれども、まずこの配水管使用効率とは何かをお答えいただいてもいいですか。

○(水道)水道事業課長

この配水管の使用効率でございますが、この数字を算出するに当たりましては、年間の給水料を配水管路の延長で割り返した数字でございます。ですので、より短い配水管路で給水しているとなれば、数字が高くなる形になりますので、より効果が高い事業を実施しているということになろうかと思います。

○須貝委員

今お答えいただきましたけれども、一般的にはやはり都市部であるとか、人口密度に比例するのだろうと理解しています。

ここで、本市の配水管使用率の5年間の推移ということでお答えいただきたいのですけれども、平成29年度から令和3年度までの使用効率についてお答えください。

○(水道)水道事業課長

本市の配水管の使用効率につきましては、平成29年度が28.6%、30年度が28%、令和元年度が27.2%、2年度が26.1%、3年度が26.4%となっております。

○須貝委員

ということで、平成29年度から見ますと2.2ポイント、使用効率が下がっているということなのですが、これはどのように分析されていますか。

○(水道)水道事業課長

配水管の使用効率が年々減少となっている要因について御説明させていただきます。先ほども申し上げましたが、配水管の使用効率については、年間の給水量を配水管の延長で割り返した数字となっております。年間の給水量は、平成29年度から令和2年度まで減少しておりまして、令和3年度は若干の増となっております。

一方、配水管路の延長につきましては、水道局で施工する工事は基本的に更新工事でございますので、極端な延長の増はございませんが、ここ数年給水管の寄付需要の申込件数が増えていることから、配水管路延長についても年々増加しているのが現状でございます。こういった理由により、給水量が減少傾向であり、配水管路の延長が増加している状況から、配水管の使用効率が年々減少しているものと考えられるものでございます。

○須貝委員

昔は20万人いた小樽市のまちから今、半減して、この後さらに人口減少が進んでいくということで考えていくと、配水管の使用効率はどんどん下がっていくのかというところが懸念されるところではあるのですけれども、一般的に調べてみますと、人口10万人以上の都市で配水管使用効率は大体27.95%というふうに出ています。これから比較しても、小樽市が少し効率的にもよろしくないかと心配するところではあります。

もう一つ、今よく報道されますけれども、本市の水道管老朽化率をお聞きしたいのですが、本市の水道管老朽化率と老朽化の総延長とといいますか、長さがどれくらいあるか、お聞かせいただけますか。

○(水道)水道事業課長

小樽市の水道管における老朽化率と延長について御説明差し上げます。まず、水道管路の法定耐用年数は、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、老朽管路の定義を敷設から40年経過している管として、説明させていただきます。

令和3年度末現在、小樽市の水道管路の総延長62万7,266メートルのうち、老朽管は20万3,346メートルであり、

その割合は32.4%となっております。内訳でございますが、導水管路が総延長6,235メートルのうち老朽管が6,106メートル、送水管路が総延長7万1,666メートルのうち老朽管が2万9,533メートル、配水管路が総延長54万9,365メートルのうち老朽管が16万7,707メートルとなっております。

○須貝委員

改めて、小樽市の老朽化率が非常に高いこと、それから、内訳をおっしゃっていただきましたけれども、特に送水管における老朽化率が非常に高いですね、一番長かったところはどこですか。

○(水道)水道事業課長

管路の延長でいいますと、圧倒的に配水管路が多いのですが、割合でいきますと導水管路が一番老朽度が高いと言えらると思います。

○須貝委員

ということで、改めてこのところは非常に多いのが分かります。

これも全国の例を調べてみますと、2019年度に全国で老朽化率が19.1%ということで発表されていますので、小樽市が32.4%ということですから、やはり非常に進んでいるということで、今後の小樽市の水道事業の整備についていろいろな懸念があるなと思っています。

令和3年度の整備事業で、交換をした老朽管の総延長はどれくらいあるのか。

そして、これは管路更新率という形で表せらると思うのですが、これはどれくらいになるのか、お聞かせください。

○(水道)水道事業課長

令和3年度で交換したということですので、令和2年度末現在での老朽管の延長が19万919メートルでございます、令和3年度の工事で更新した老朽管の延長が1,565メートルでございますので、更新率は約1%となっております。

○須貝委員

1%ということは、全て交換するのに100年かかるという理解でよろしいですか。

○(水道)水道事業課長

耐用年数が40年を基準に考えておりますので、1年を経過するごとにさらにその老朽管の延長というのが増えていくものですから、今のペースでいきますと、1%の減少になるのですが、今後同じ予算で解消していくとなりますと、さらに効果はもう少し減少していくのかというような感じで考えております。

○須貝委員

実は私、これを聞こうと思ったきっかけが、更新率がなかなか上がらなくて全部更新するのに150年以上かかるという都市があるということを読んだのがきっかけだったので、小樽市はそれに匹敵する可能性があるということですね。非常に厳しい状況であると。

それで、この老朽化した管で問題が出てくるとすると、まず漏水というのが出てくるのだろうと思うのですが、この漏水の兆候はどのように捉えているのか。

また、それらを点検する体制というのはどういうふうになっているのかをお聞かせください。

○(水道)水道事業課長

漏水の兆候につきましては、地中で発生している事象であることから、事前の兆候等を検知することはかなり困難な形となります。早期発見の一つの目安となりますのが、夜間給水量の数値でございます、その数値が異常値を示した段階で給水量の監視をしている浄水センターより水道事業課へ連絡がございまして、その後、水道事業課の職員で漏水調査を実施し、原因箇所の特定を行う形を取っております。

また、その調査については基本複数の職員で行っており、確認をすることとしております。

○須貝委員

もう一つ、この漏水といいますか、これを見る指標の一つとして、有効率と無効率、それから無効水量というのがないと認識しているのですけれども、これについてはいかがですか。

○(水道)水道事業課長

まず有効率でございますが、総給水量から漏水量などの無効水量を差し引いた有効水量の割合でございますが、年度によって波はございますが、総給水量の87%から89%の間で推移しております。残りの水量が無効水量となりますので、ここ数年は総給水量の11%から13%ほどで経過しております、水量については150万立米から200万立米の間で経過しております。

今後は、老朽した管路の更新を着実に進めていくとともに、漏水についても早期の発見、修繕に努めてまいりたいと思っております。

○須貝委員

改めて、本市の水道事業環境の厳しい現実を確認いたしました。いろいろ調べますと、やはり今こういった管路の更新だとか老朽化のものについては、いろいろなシステムを導入したり、あとは外部に委託して対応したりとか、いろいろなことをされています。それから、御承知のように、自治体の水道の統合というのをされているところもあるようですし、本当にいろいろ考えていかなければならないことがあるのかと思っていますけれども、私はこの水道事業というのは勉強すればするほど、今結論に至っているのが一つありまして、これはやはり市民にとって安心・安全な水質の水を届けることと、それから、経営の安定が多分一番の市民サービスであると、私は今その結論に至っているのです。今回も決算を見させていただきましたけれども、今は何とか頑張って良好な状態を続けていただいていますので、引き続きこの安定経営に努めていただきたいということをお願いして、水道事業は終わりたいと思います。

次に、簡易水道事業についてお聞きしたいと思います。

事業の実績を見ますと、今回給水事業者が6社増えていると、一方、有収率がマイナス6.1%と大きく下がっているのですけれども、この大きく下がった理由をお聞かせいただけますでしょうか。

○(水道)佐治主幹

令和2年度に比べ3年度が給水事業者数が増となったのに、有収率が減となったことについてですが、まず、有収率は給水量を分母とし、有収水量を分子として表したものです。3年度におきましては、給水量、有収水量ともに増となっておりますが、給水量の増加の割合が大きかったことから、有収率が減となったものであります。その原因といたしましては、昨年度、簡易水道利用企業者数は8社増で、2社減で、計6社増であります。増加した企業が既存の企業から離れた場所に立地している企業があったことから、水質保全のために放水量を増加させたことが給水量が増加した主要因と考えております。結果として有収率が減となったものであります。

○須貝委員

それでは、収益について少しお聞きしますが、今回といいますか、損益収支が純損失となっておりますけれども、これの理由についてお聞かせいただけますか。

○(水道)総務課長

純損失が発生している理由としましては、昨年度と比べ事業収益の給水収益は増加しているのですが、事業費用の減価償却費や資産減耗費がより増加したことが要因となっております。

○須貝委員

見ますと、減価償却費と資産減耗費が、特に資産減耗費が大きくなっているのですけれども、この資産減耗費が大きな理由はお聞かせいただけますか。

○(水道)総務課長

令和3年度決算の資産減耗費についてですが、樽川配水ポンプ所の電気設備の入替えに伴う固定資産の除却が主なものとなります。

○須貝委員

これは令和3年度そうなのですけれども、5年間の損益収支を見ますと、マイナスの年度が多いと、特に今回も2年連続マイナス、純損失ということですが、これについて大丈夫かといったらあれですけれども、今後の見通しも含めて、コメントをいただきたい。

それから、収益率に関して、各比率が軒並み低下しています。これに関しての改善に向けた取組についても、お答えいただければと思います。

○(水道)総務課長

純損失のことについてです。資金ベース的には資金余剰となっているところではあるのですが、委員の御指摘のとおり、損益ベースで純損失が生じております。今後は、市や北海道の企業誘致による給水収益の増加を期待しているところです。

○(水道)佐治主幹

簡易水道事業につきましては、北海道の指導・計画の下、これまで参画した経過がございますので、主体的に関わった北海道に対しまして、一つ目としては、地下水揚水計画どおり地下水利用組合企業が地下水から簡易水道に転換する方策の早急な検討と実現。二つ目としましては、本市財政負担が軽減されるよう、補填などの対策。三つ目としましては、簡易水道の利用が促進されるような企業への誘致活動の強化について、強く要請しているところであり、今後も粘り強く収支改善に向けた要請を継続してまいりたいと考えております。

また、簡易水道利用が多い食品関連企業などの企業誘致に、北海道と、この地域を開発しております石狩開発株式会社と連携しながら取り組んでいくと産業港湾部から聞いているところであります。

○須貝委員

この水道事業については、この収益を改善させるためには、今よりも多くの企業に入っていて、効率を高めるしかないのだろうということで理解をいたします。ぜひ厳しい環境ではあると思いますが、引き続き産業港湾部と連携を取って、収益の改善に努めていただきたいと思いますので、お願いします。

◎ふれあいパス事業について

次に、ふれあいパスについてお聞きしたいと思います。

このふれあいパスの制度変更については、私も厚生常任委員として関わってまいりましたので、大きな責任があると考えております。

今回、まずはこの令和3年度、制度変更後の最初の決算結果がどうであったのか、これについて確認をさせていただきたいと思います。

まず最初に、令和3年度の当初予算額と決算額についてお聞かせいただきたいと思います。

○(福祉保険)福祉総合相談室大島主幹

1,000円未満を整理してお答えさせていただきますけれども、令和3年度のふれあいパス事業費の当初予算額につきましては、1億5,865万6,000円、決算額につきましては1億7,768万3,000円でございます。

○須貝委員

それでは、このふれあいパスの財源の措置はどのようになっているか、お聞かせください。

○(福祉保険)福祉総合相談室大島主幹

財源につきましては、過疎対策事業債と残りは一般財源で行っております。

○須貝委員

それで、少し中身をお聞きしたいと思いますけれども、令和2年度と3年度の比較でお聞きしますが、対象人数、交付者人数、交付率、事業費、この差についてお聞かせいただきたいと思います。

○（福祉保険）福祉総合相談室大島主幹

令和2年度と令和3年度の比較でございますけれども、対象者数につきましては1,310人の増です。交付者人数につきましては1,032人の増です。交付率につきましては0.6ポイントの増です。あと事業費につきましては613万2,000円の減になります。

○須貝委員

事前に頂いた資料を拝見してまして、交付者の人数のところなのですが、実は今回大きく変わっているところがあると思って見ているのですけれども、例えばジェイ・アール北海道バスが令和2年度は約600万円、これが3年度で約300万円に半減しています。それから、ＪＲ北海道これは鉄道ですね。これもやはり減少しているということなのですけれども、これはどのように読み取ったらいいのかと思って拝見しているのですが、これについてはどのような見解ですか。

○（福祉保険）福祉総合相談室大島主幹

今御質問の部分ですけれども、令和2年度と3年度を比較いたしまして、委員おっしゃるジェイ・アール北海道バスとＪＲ北海道が下がっているという部分なのですが、まずバスにつきましては、今回の制度変更で令和3年度から運賃が240円を超えた分につきましては、今まで市で負担していたのですけれども、そこが利用者の自己負担ということになりましたので、市が出す部分で事業費が減ったものでございます。

次に、鉄道の分についてでございますけれども、鉄道の分につきましては、バスとは少し異なりまして、交付数によらず、あらかじめ無料の乗車券をＪＲから買い上げているものでございます。令和3年度につきましては、前年度に購入していた乗車券の残りがあったということで、令和3年度に入りまして購入数を若干減らしたものでございます。そのためのＪＲへの支払い額も減少したものでございます。

○須貝委員

今の御答弁からいうと、私の読みと違うのですけれども、特定の地域の方の御利用が極端に減ったからということではないという理解でよろしいですか。

○（福祉保険）福祉総合相談室大島主幹

こちらにつきましても、事業の金額が減ったのですけれども、実際に利用された人数とかも分析はしたのですが、利用者人数については大差ないというふうに考えてございます。

○須貝委員

それで、もう一つやはりこれはポイントだなと思っているのは、冊数の購入の分布です。これをどうやって読むかということなのですけれども、まず購入冊数の分布として、以前出していただいた比較データが平成26年度のものしかないとは思いますが、令和3年度と比べて0冊、それから1冊から11冊、12冊、これの分布について比較してお答えいただけますか。

○（福祉保険）福祉総合相談室大島主幹

それでは、古いのですけれども、まず、平成26年度の調査のときの分布といいますか、そこを申し上げます。購入冊数0冊が17.59%、購入冊数が1冊から11冊につきましては50.88%、当時は購入冊数の上限がございませんでしたので、購入冊数が12冊以上ということになりますけれども31.53%でございます。対しまして、令和3年度につきましては、購入冊数0冊が32.83%、購入冊数1冊から11冊につきましては33.77%、購入冊数12冊につきましては33.4%でございます。

○須貝委員

それで、やはり大きく二つの分布があったと思うのですが、0冊の分布で大きく15ポイントほど今回増えていると、それから12冊以上ですね、ここの数値も少し増えているように見えるのですが、これについてはどのような見解でいらっしゃいますか。

○（福祉保険）福祉総合相談室大島主幹

平成26年度と令和3年度のデータを比較いたしました、御質問のとおり、大きく開きがあるのは購入冊数0冊の部分だと思いますけれども、このことにつきましては、ふれあいパスの交付につきましては、平成30年度以降は交付を行う利用者の負担を軽減するため、手続不要の自動継続ということでやってきていました。令和3年度も新型コロナウイルス感染症の影響もございまして、自動継続という形で、平成29年度以降にふれあいパスの交付を受けた方、全てに、令和3年度の購入チケットを郵送でお送りしたところでございます。そのため、今回交付させていただいた中には、平成29年とか30年の4年間でふれあいパスを使用されなくなった方もいらっしゃるかと思うのです。その方々が今回の新制度になっても引き続きふれあいパスを利用されなかったと、そういうふうと考えてございまして、購入冊数0冊の比率が多くなった部分の要因の大きい部分だと思っています。

○須貝委員

この12冊のところの約33%の方は、もしかすると何らかの不满を持っている可能性がある層なのかというふうには今思ったところです。今後、利用者の方々の満足度とか意向調査などをする予定はあるのか。さらには、現在1年間事業を実施してみて、課題や今後のマイナーチェンジ等、考慮しなければならない点があるなと思うところがあればお聞かせいただきたいと思います。

○（福祉保険）福祉総合相談室大島主幹

まず、この数年のところでもそうなのですが、昨年度とかにつきましては、利用者の方々などに満足度とか、そういう調査を行ってはございません。この数年ですけれども、新型コロナウイルス感染症の影響は続いてございまして、数年は様子を見ていかないと、制度変更による課題とか、そういうものは正直見えてこないかと考えてございます。

将来的な部分もありますけれども、制度の満足度とか意向調査など、将来的に行うことがあって、その際に新たな課題や市民ニーズなど、そういうものが見えてきたら、当然予算の問題、財政的な問題もございしますが、事業の在り方などを検討していくことになるかと思っています。

○須貝委員

これは何度も議論になるところですが、この制度の趣旨はあくまでも高齢者の生きがいづくり、健康づくりであって、高齢者の方々への交通費の助成ではないということですね。それで、この制度が持続可能な制度であり続けるように、市民理解を得るというのも私たち議員の役割であると認識しておりますので、引き続き市の関係者の皆様方と一緒にこの事業がうまくいけるようにやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

共産党に移します。

○川畑委員

◎国民健康保険事業特別会計について

それでは、国民健康保険事業特別会計について質問させていただきます。

令和3年度末、要するに2022年3月末時点の国保の被保険者数は2万2,462人という報告を受けています。そのうち年金を受給している人数、また、そのうちの年金収入のみの方、年金収入とそれ以外の所得がある方の人数をお知らせください。

○（福祉保険）保険年金課長

令和3年度末の国民健康保険被保険者数2万2,462人のうち、年金を受給している方は1万2,855人になります。そのうち年金収入のみの方の人数は8,760人、年金収入とそれ以外の所得のある方の人数は4,095人となります。

○川畑委員

令和3年度末の60歳から74歳の被保険者数をお知らせください。

○（福祉保険）保険年金課長

令和3年度末の60歳から74歳の被保険者数は1万4,565人となります。

○川畑委員

被保険者数が2万2,462人、このうち60歳以上が1万4,565人、この数字は約65%になるのだろーと思います。年金受給者は先ほど伺った中では、1万2,855人ということで、これも60%近くになるようです。このような件数から、国保の加入者は年金を主な収入としている方が大きな割合を占めるものと考えますけれども、この辺はどうですか。

○（福祉保険）保険年金課長

年金を主な収入としている方ということで、具体的な分析資料はございませんが、年齢構成等から考えまして、おおむねそのとおりだと思っております。

○川畑委員

それで、2021年度の国民健康保険料は激変緩和策として、基金から1億円を繰入れしました。それによって、1人当たりの保険料は8万3,478円と、前年度比でもって約1万2,000円減額された経過があります。2022年度の保険料の計算に当たって、激変緩和とコロナ禍での負担増を軽減するために基金を5,000万円投入する予算を計上しました。

私は第1回定例会の代表質問の中で、基金から5,000万円拠出して、令和4年度末での基金残高は約2億1,534万円が想定されるので1億円の繰入れを求めてきたわけですが、市長は5,000万円の繰入れでも安定的な運営を行うには不十分な額となると、1億円の基金からの繰入れは難しいという答弁でした。しかし、第3回定例会の我が党の酒井議員の答弁では、令和3年度決算でもって1億8,797万円の黒字が生じたので、結果として可能だったと答えているわけです。

2021年度の国民健康保険料は、激変緩和策として基金から1億円の繰入れをすべきだったのではないのかと思うのですが、その点について改めて答弁願いたいと思います。

○（福祉保険）保険年金課長

予算編成時におきましては、被保険者の数や所得状況、国保料の収納率など不確定の要素が多くありまして、前年度決算見込みでの黒字を当てにして予算を計上することはできないものであります。

○川畑委員

私は、一般会計から繰入れをすること、そして、全国知事会だとか全国市長会などの公費を投入する提案をしているように、国や道に働きかけて公費負担をさせるよう求めてきたわけでありまして。しかし、市長は国保財政基盤の強化、拡充は不可欠だと、引き続き全国市長会を通じて公費負担の増額を要請したいと答弁してきたわけです。

しかし、これは全く進展がないのが実情です。いつまでも国保加入者に耐えさせるのではなくて、一般会計から繰入れする策を取るのも検討すべきではないでしょうか。改めて伺いたいのですが。

○（福祉保険）保険年金課長

保険料不足分を補うために一般会計から繰り入れることは、小樽市の財政状況に鑑みても困難なのはもちろんのこと、北海道国民健康保険運営方針においても、決算の補填目的の法定外繰入の解消が求められておりまして、保険者努力支援制度においても法定外繰入はマイナス評価の対象となっていることから、一般会計から補うことはできないものと考えております。

○川畑委員

一般会計からの繰入れは、もちろん道からも止められているのだと思うのですが。ただ、全国市長会の要請も実現していないのが実情なので、国保加入者が苦しんでいる下で検討してほしいと訴えているわけなのです。

改めて聞いていただいているのは、自治体として国保会計の安定的運営を優先させるのではなくて、国保加入者は年金受給者が大きな割合を占めているのをはじめとして、低所得層が多いわけでありますから、国保加入者の生活を守ることを優先させてほしいと訴えているのです。その辺の可能性は無理なのでしょうか。

○委員長

川畑委員、決算特別委員会なので、この先の繰入れの話ではなくて、それ以前の決算の話でできるだけお話を進めていただければと思います。

（「これで終わりますから」と呼ぶ者あり）

○（福祉保険）保険年金課長

平成30年度の国保財政の都道府県単位化に伴いまして、道は統一的なルールに基づき積算された各市町村の保険料率の賦課割合を設定し、令和12年度までに道内どこへ行っても所得や世帯構成が同一であれば同一の保険料とすることを目標としております。このため、引き続き同じようなお答えの仕方にはなってしまうのですが、小樽市だけの独自の繰入れなどを行うということは難しいと考えております。

ただ、国保の被保険者には収入基盤の弱い方が多いということも事実でありますので、先ほど委員は全国市長会等にいろいろ要望してもなかなか動かないということはおっしゃられたのですが、やはり市としましては引き続き市長会を通じて国に財源対策や低所得者層に対する負担軽減策の拡充強化を求める、あと、賦課割合の変更に伴う影響の激変緩和などをできる限りの配慮は考えていきたいと思っております。

○川畑委員

◎除雪について

除雪について質問します。

まず、令和3年度の除雪費の予算の推移について説明していただけますか。

○（建設）維持課長

令和3年度の除雪費予算の推移についてでございますけれども、まず、当初予算といたしまして15億9,210万円を計上したところでありますが、その後の気象状況の推移により、2月9日に専決処分で3億円を補正し、3月2日に先議をいただきまして2億円を補正、また、5定補正として3月17日に4,800万円を補正いたしまして、最終的には21億4,010万円の予算となりました。

○川畑委員

除雪費の不用額についてお聞きします。5定補正額に匹敵する額だと思うのですが、4,113万5,729円が発生しているわけですが、その要因について説明していただけますか。

○（建設）維持課長

令和3年度の補正後の予算における不用額についてでございますけれども、主な要因といたしましては、補正予算編成時の想定より3月の気象状況が穏やかだったことにより、除排雪に係る委託料の減額が主な要因であったというふうに考えているところでございます。

○川畑委員

そうしたら、この不用額は5定補正の関係ではなくて、3月に補正した2億円の関係だということよろしいのですか。

○（建設）維持課長

委員御指摘のとおり、5定補正につきましては、ロードヒーティングの電気代など、需用費の光熱水費を補正させていただいておりますので、不用額の主な原因といたしましては除雪の委託料の部分が不用額として計上させていただいたところでございます。

○川畑委員

金額が約4,800万円と相当近い数字だったものですから、5定補正の分が余ったのかと捉えたわけなのです。

それで、11月1日から3月末までの気象状況について伺います。

まず、平均気温と真冬日の日数を令和3年度と2年度、標準値、標準値というのは過去30年のことだと思いますけれども、この数値を知らせてください。

○（建設）維持課長

昨年の11月1日から3月31日の平均気温と真冬日の令和3年度と2年度及び過去30年平均の値についてでございますけれども、まず、平均気温につきましては、令和3年度は0.7度、2年度は0度、過去30年平均の標準値ではマイナス0.2度となっており、真冬日の日数につきましては、令和3年度は37日、2年度は49日、過去30年平均の標準値では41日となっております。

○川畑委員

同じく、累積降雪量、それから最深積雪深、累積積雪深について数値をお知らせください。

○（建設）維持課長

まず、累積降雪量につきましては、令和3年度は519センチメートル、2年度は406センチメートル、過去30年平均の標準値では588センチメートルとなっております。

次に、最深積雪深につきましては、令和3年度は132センチメートル、2年度は104センチメートル、過去30年平均の標準値では101センチメートルとなっております。

最後に、累積積雪深につきましては、令和3年度が9,326センチメートル・日、2年度が5,426センチメートル・日、過去30年平均の標準値では8,037センチメートル・日となっております。

○川畑委員

最深積雪深と累積降雪量について、直近5年の平均値についてもお聞かせください。

○（建設）維持課長

累積降雪量と最深積雪深の直近5年の平均値でございますけれども、まず、累積降雪量につきましては、直近5か年平均で463センチメートル、最深積雪深につきましては、直近5か年平均で100センチメートルとなっております。

○川畑委員

今聞いた中では、平均気温では令和3年度は、私は結構温暖だったと思うのです。降雪関係では、令和3年度が最も高い数値となっていて、特に2年度と比較すると3割から4割くらい多い状況だったと思います。当時の報道では、2月6日の24時間の降雪量は小樽市でも37センチメートルもあったと。そして車が雪に埋まって動けなくなった、あるいは自宅から車が出せないという声が多くありました。これまで雪が積もるのは経験がないという声もあったそうです。そして、札幌を発着とする列車が2日連続でもって運休して、小樽市内も通勤だとか通学に影響が出たと報道がされております。

それで、令和3年度、それから、2年度の5年平均の第1種路線の除雪平均出動回数と排雪量数値についてお知らせしてください。

○（建設）維持課長

まず、第1種路線の平均除雪出動回数についてでございますけれども、令和3年度は23回、2年度は24回、過去5か年平均では24回となっております。

排雪量につきましては、令和3年度は約80万9,000立方メートル、2年度は43万1,000立方メートル、5か年平均では約37万7,000立方メートルとなっております。

○川畑委員

令和3年度の排雪量が2年度あるいは5か年平均値の約2倍になっているわけですが、反面、平均除雪出動回数は2年度よりも減少しているわけですが、その辺の要因は何かあったのでしょうか。

○（建設）維持課長

運搬排雪量が増えているのに、第1種路線の平均除雪出動回数が少ない理由についてでございますけれども、様々な要因があるというふうには考えているところではございますが、主要要因といたしましては、令和3年度は排雪量につきましては累積積雪深が多かったことにより、運搬排雪量が増えたというふうに考えているところではございますけれども、第1種路線における平均除雪回数の減につきましては、先ほども少し申し上げたのですが、3月は比較的穏やかな気象状況であったということで、3月の除雪作業が少なかったことが一つの要因として考えられるというふうに考えているところでございます。

○川畑委員

質問の内容を少し変えます。

令和3年度中の市民の声について伺いしたいと思います。

市民からの声を、令和3年度、それから2年度、5か年の平均別に総数とその内訳を知らせてください。

○（建設）維持課長

市民の声についての御質問でございますけれども、まず令和3年度につきましては、総数で3,652件となっております、その内訳につきましては、除雪依頼が1,276件、除雪後苦情が514件、排雪依頼が958件、その他が904件となっております。

続きまして、2年度につきましては、総数で1,605件となっております、その内訳につきましては、除雪依頼が418件、除雪後苦情が322件、排雪依頼が271件、その他が594件となっております。

次に、5か年平均につきましては、総数で1,948件となっております、その内訳につきましては、除雪依頼が501件、除雪後苦情が344件、排雪依頼が463件、その他が640件となっております。

○川畑委員

今の報告を聞いていますと、総数として令和3年度は2年度の2倍以上、そして5年平均でもこれも2倍あります。内訳の中で最も気になるのが、除雪依頼というの2年度の3倍、5か年平均と比べても2.5倍となっているのですけれども、この辺の要因をどのように捉えていますか。

○（建設）維持課長

令和3年度に市民の声が増えた要因についてでございますけれども、こちらも様々な要因があろうかというふうには考えているところではございます。

まず、先ほど御説明申し上げたとおり、降雪量、累積積雪深がともに2年度よりも多かったという部分と、令和3年度につきましては、まとまった降雪が多かったのもございまして、その際に除雪依頼がやはり増えたというのも一つの要因であったのではないかというふうには考えているところでございます。

○川畑委員

大量の降雪による生活への影響は、先ほど話したように、報道内容でも示しております。市民生活も大変な状況だったわけですから、除雪費の補正予算を組むことはごく当然のことだっただろうと思います。しかし、市民生活

への影響を考慮すれば、もっと素早く補正を組んで対処する必要があったのではないかと思います。

具体的には、例えば第1種・第2種路線をはじめとして生活路線の排雪については、道路が狭隘であることから、道路脇の雪山が排雪基準に達してから排雪するのではなくて、早めの時期に排雪することが、その後の降雪についてもスムーズに対処できたのではないかと思います。その辺についてはどういうふうに思っていますか。

○（建設）維持課長

昨年度の降雪に伴う市民生活への影響についてでございますけれども、まずは昨年度の補正予算につきましては、市民生活への影響を及ぼさないように、除排雪作業を継続して行うため、補正予算の編成を行ったところではございます。委員より御指摘の排雪作業につきましては、排雪基準というものはございませんけれども、昨年度は年内に幹線道路等の排雪作業を実施するなど、早めの排雪作業を行ったところではありますが、今後につきましても現地の状況を適切に把握いたしまして、予防保全的な排雪作業に努めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

○川畑委員

それで、市民の声でも話を聞いたのですけれども、令和3年度の市民の声をステーション別にお聞かせいただけますか。

○（建設）維持課長

令和3年度におけるステーション別の市民の声の件数についてでございますが、まず、第1ステーションが437件、第2ステーションが730件、第3ステーションが573件、第4ステーションが338件、第5ステーションが429件、第6ステーションが633件、第7ステーションは512件で、合計3,652件となっております。

○川畑委員

今のものでは、最も少ないステーションで338件、多いところでは730件という大きな乖離があるわけですが、もちろん地理的な条件などもあると思うのですが、その要因についてはどのように捉えていますか。

○（建設）維持課長

御指摘のとおり市民の声につきましては、各ステーションで乖離があるところでございます。その要因につきましては、委員御指摘のとおり、様々な要因があるというふうに考えているところでございますけれども、その一因といたしましては、市内中心部などの狭隘な路線などにおいて、雪押し場がないために除雪作業に入ることができなかったり、排雪作業が進まないことにより市民の声が増えるなどの乖離が生じたものと考えているところでございます。

○川畑委員

事務執行状況説明書によれば、建設機械の購入については、ロータリー除雪機、令和元年度が2台、令和2年度が1台、令和3年度が中古を含めて2台、グレーダーは平成30年度に1台とあります。

令和3年度段階で市が所有している機械台数を説明してください。

○（建設）維持課長

令和3年度において、市で所有している除雪機械につきましては、グレーダー、タイヤドーザ、ロータリー除雪車、凍結防止剤散布車となっており、合計29台でございます。

○川畑委員

それで、七つのステーションの中で、主な作業機械、グレーダー、ロータリー除雪車、タイヤドーザなどの配備状況、それからステーション担当事業者所有の台数と、市が貸与している台数が分かればお聞かせください。

○（建設）維持課長

令和3年度におけるステーションごとの主な作業機械、グレーダー、タイヤドーザ、ロータリー除雪車の業者所有と市が貸与している車両の台数についてでございますけれども、まず、第1ステーションは業者所有が26台、市

の貸与が6台、続きまして、第2ステーションは業者所有が14台、市の貸与が6台、第3ステーションは業者所有が10台、市の貸与が3台、第4ステーションは業者所有が20台、市の貸与が3台、第5ステーションは業者所有が11台、市の貸与が5台、第6ステーションは業者所有が18台、市の貸与が6台、第7ステーションは業者所有が12台、市の貸与が2台という状況でございます。

○川畑委員

今、数を聞かせてもらいましたけれども、建設機械等の配備の差によって、市民要望への対処でステーションごとの不備があったのではないのかと感じるのですが、その辺はいかがですか。

○（建設）維持課長

各地域の除雪機械の配置台数につきましては、基本的に各地域の作業の実情に合わせて配備されているものであり、ステーションごとの配備台数の数により、不備等についてはないものというふうに考えているところでございます。

○川畑委員

最後に、ロードヒーティングについて伺いますけれども、ロードヒーティング関係経費は令和3年度は、3億5,327万円、そして2年度は3億318万円と、この対比では約5,000万円の増加になっているわけです。その分は電気料等の光熱水費で増加しているわけですが、降雪量の増加を見て少ないと受け止めているのですが、説明をお願いします。

○（建設）維持課長

令和3年度と2年度におけるロードヒーティング関係経費についての御質問でございますけれども、御指摘のとおり電気料等光熱水費で増加しているところでありますが、ロードヒーティングの稼働につきましては、基本的には外気温、降雪の有無、水分の有無、表面温度の4要素で運転をしているところでございまして、降雪量のみならず気温という要因も大きいものであるというふうに考えているところでございます。

○川畑委員

最後に、経費節約ということで、一部のロードヒーティングのカットをしていたと思うのですが、この降雪量増加の下で市民生活に影響したことはなかったのでしょうか。それを聞かせてください。

○（建設）維持課長

ロードヒーティングの部分停止の試行につきましては、あくまでも交通の安全が保たれる範囲の中で実施させていただいているものでございまして、昨年度におきましても、市民生活に大きな影響があったというふうには考えていないところでございます。

○小貫委員

◎北海道新幹線について

北海道新幹線推進費からお伺いしていきます。

初めに言っておきますけれども、推進したくて質問するものではありません。

この内容について、決算説明書には七つほど事業がありました。

まず、先ほど佐々木委員も取り上げていた、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会関係経費、先ほどの答弁では、協議会で整備主体に要望するということを言っていましたけれども、この要望とはどういったところでまとめ上げられたのか、説明をしてください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

鉄道・運輸機構への要望内容、駅舎、駅施設に関する要望内容ということでお答えさせていただきますと、まちづくり協議会の中の駅舎デザイン検討部会の中で駅内部の通路の十分な幅の確保ですとか、ユニバーサルデザインの関係ですね、そういった提言がありまして、それを駅舎デザインの要望書の中に記載して、鉄道・運輸機構に要

望したということでございます。

○小貫委員

駅舎デザインの検討部会の話がありましたけれども、その結果について、まずいつやったのかと、もう一度伺いたいのと、その中の検討結果を、どのような内容というのも少し触れていましたが、もう少し詳しく説明をしていただきたくてお願いをします。そして、どのように提出をしたのかということも含めて説明をお願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この駅舎デザイン検討部会ですけれども、鉄道・運輸機構から市に昨年5月に、駅舎のデザインコンセプトの作成依頼がありました。それを受けて、民間、市民を交えた検討体制として、まちづくり協議会の中で駅舎デザイン検討部会というのを設置いたしました。これが昨年8月のことです。

そして、第1回のデザイン検討部会を昨年の9月27日、第2回を12月24日、第3回を本年3月30日に開催しまして、駅舎デザインコンセプト案ということで取りまとめまして、本年の5月10日に駅舎デザイン検討部会から市に提言書という形で提出しました。それを受けまして、市でデザインコンセプトを決定しまして、本年5月18日、市から鉄道・運輸機構に駅舎デザインに関する要望書という形で提出をしたところであります。

○小貫委員

その要望書ですけれども、要望書に対してどういう意見を載せたのかをもう少し詳しくお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

デザイン検討部会の中で出された様々な意見、キーワード、こうしたものを総括した駅舎デザインコンセプトとしましては「浪漫が薫る温もりと心地よさを感じる駅」サブタイトルで「まちの記憶を未来へ」ということでデザインコンセプトとして取りまとめました。これは、新駅、新たな小樽の玄関口として、また地域のシンボルとして来訪者に小樽らしさを印象づけ、市民が愛着を持てるデザインを望むということで、小樽の歴史性ですとか周辺の自然環境の調和ですとか、そういったものを表現したコンセプトというふうになっております。

○小貫委員

それで、駅舎の建設費負担について確認いたしますけれども、これはどのようになっていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

これは駅舎デザインの要望と建設費負担金の関係ということでお答えさせていただきますと、もともとこれは鉄道・運輸機構が駅舎デザインに地元の意見を取り入れると、そのためにデザインコンセプトの作成依頼を沿線自治体に行っているということでして、それを受けてデザインの要望をしたものであります。地元の要望を反映した駅舎の建設費というのは、建設費の負担金の中に含まれますので、特別なグレードアップとか、そういったものがない限りは市の負担は生じないということになります。

○小貫委員

負担金に含まれると、その先に聞こうと思ったことも今言っていましたけれども、浪漫が薫る温もりと心地よさを感じる駅だったかと思えますけれども、そういう要望を出したというお話でした。ただ、それを実施するには、負担金に含まれるからとはいっても、でも、小樽市さん、あなたが言うこの浪漫が薫るというのは負担金の中では難しいよという話になって、追加の負担が生じないのかというのが疑問になるのですけれども、ほかの駅でそのような事例はないのか、調べていたらお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

追加負担が生じないのかということでいけば、先ほども申し上げたとおり、そもそも鉄道・運輸機構から地元の意見を反映させたいのだということで、デザインコンセプトの作成依頼がありましたので、特別なグレードアップというものがない限りは市の追加負担は生じずに、鉄道・運輸機構がもともと持っている標準的な駅舎の建築費の範囲内で市で要望したデザインコンセプトを反映させてくれるというふうに考えております。

そして、追加負担が生じたほかの事例なのですけれども、調べた範囲内では、九州新幹線の長崎駅が、例えば屋根を大屋根にして主たる材質に膜を使って自然光を取り入れるような、そういったグレードアップを要望してしまっていて、そのグレードアップ部分に対して長崎県と長崎市が負担しているという事例を把握しております。

○小貫委員

グレードアップかどうかは、どこが判断することになるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こういったデザインにするかということで、今要望しているデザイン、こういったデザインにしてほしいというものを実現してもらう分には、追加負担は生じないというふうに考えています。例えば、小樽でいけば、天然の石を前面に使ってほしいとか、そういった高価な素材を使うような場合には追加負担が生じる可能性があるというふうに考えています。

（「いや、判断はどこがするのですかという話をしたのです」と呼ぶ者あり）

それは鉄道・運輸機構が判断することになります。

○小貫委員

次に書いてあるのは、新幹線・高速道路事業関係経費。この内容を説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらは、新幹線関係の会議の出席ですとか、期成会の要望活動に要する旅費となっております。

○小貫委員

会議の出席だとか全部が旅費だと、こういう話なのですけれども、ただ、名称には新幹線・高速道路事業ということになっているのですが、これは新幹線と高速道路に分けるとどうなるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

先ほどの答弁で、高速道路関係の会議も含まれていたものを含めておりませんで、申し訳ございません。

高速道路関係の旅費が、2回ありまして、どちらも札幌市なのですけれども、合わせて2,720円となっております。

○小貫委員

ということは、ほとんどが新幹線だという話ですね。

それで、次にあるのが、これが問題の北海道新幹線並行在来線関係経費なのですけれども、同じように内容を説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらは、昨年11月と本年2月に開催しました住民説明会の会場使用料となっております。

○小貫委員

会場使用料だという話なのですけれども、住民説明会の前にはブロック会議もいろいろ行われてきたのですが、令和3年度のブロック会議の協議内容について簡単な流れを説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

昨年度の並行在来線対策協議会後志ブロック会議の協議内容ですけれども、昨年4月に新幹線開業後、鉄道存続の場合、バス転換した場合の収支予測等を公表しました。その後、8月と11月のブロック会議では代替バスのルートの検討ですとか、収支改善策など収支予測の精査を行いました。それから、12月と本年2月のブロック会議では、余市・小樽以外の沿線自治体がバス転換を表明しました。そして本年3月の後志ブロック会議で余市と小樽も含めて長万部ー小樽間全体がバス転換を表明したという流れでございます。

○小貫委員

この令和3年でどんどん進んでいったという流れが今明らかになりました。

それで、3月に最終的にいろいろ決定してきたのですけれども、3月のブロック会議でバス転換の方向性を決定

したということでもよろしかったですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

本年3月27日に開催しました第13回後志ブロック会議において、長万部一小樽間のバス転換の方向性を決定いたしました。

○小貫委員

この決算年度の大きな特徴だったと思います。

それで、そういうブロック会議が開かれる前に、2月に住民説明会が開催されていましたが、この住民説明会で鉄道存続を求める声は少なかったのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

2月の住民説明会の時点では、余市一小樽間以外の自治体が既にバス転換を表明していたという状況もありまして、バス転換を視野に入れた意見、そして、鉄道存続を求める意見、この両方が多く出されたというふうに認識しております。印象としては、鉄道存続を求める意見が強かったというふうに認識しております。

○小貫委員

印象としては鉄道存続を求める声が多かったというお話でしたけれども、そういう下でこの3月のブロック会議でバス転換の方向性を決定した理由を改めて伺いしますが、何だったのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらについては、やはり鉄道存続した場合の財政負担の大きさ、これが一番大きな理由でございます。それと、バス転換をしたとしても鉄道の代替性は発揮できるという判断であります。

○小貫委員

ただ、バス転換しても代替性が発揮できるかどうかというのは今協議しているところですよ。財政負担の話がありましたけれども、やはり本来鉄道というのは国が責任を持つべき問題だと思います。国鉄民営化のときに、自民党が新聞広告を出しまして、ローカル線はなくなりませんという新聞広告を出したわけですが、実際になくなっていっていると。小樽市も国からお金を出す気がないと言われて、そのまま引き下がってしまったのが今回だったわけですが、もともと時の政府が在来線の経営についてもきちんと結論をつけるべきだったのに、それをなしにして認可をしてしまったというのが時の政府だったわけですが、それをしないでこうやって認可を急いだために、自治体に丸投げして、結果、脅しまでかけて鉄道を残すなら自治体負担ですよと、これは、やはりおかしいと私の考えは述べておきます。

次の項目ですけれども、北海道新幹線建設費負担金ですけれども、予算額と決算額を示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

北海道新幹線建設費負担金についてでございますけれども、令和3年度の予算額につきましては1,876万円となっておりまして、決算額につきましては1,325万4,367円となっております。

○小貫委員

そもそも負担金は今年度これだけですと来ると思うのですけれども、予算と決算の差がこれだけ生まれたのは、どういう理由なのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

基本的には、その年度になされた事業に対する負担金ということになるわけでありまして、当初の予算を策定したときの予定の事業が進まなければ、これについてはそこまでいかない額になるということでございます。

○小貫委員

予定の事業が進まないとうなる。どの予定の事業が進まなかったのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

令和3年度におきましては、大きく分けると用地買収と工事をやっていたわけでごさいます、そのうちの用地買収と移転補償ですけれども、その部分が予定よりも進まなかったということで伺ってごさいます。

○小貫委員

それは、電気設備の関係ではなくて別の用地買収ですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

予算としては計上されていたということなので、その部分も含まれますけれども、それ以外にも場所としてはあったということでごさいます。

○小貫委員

それで、これまでのこの負担金の累計は幾らになりますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

平成26年度の決算から令和3年度の決算までということの累計額でごさいますけれども、8,441万6,301円となっております。

○小貫委員

8,400万円を負担してきたということなのですが、この新幹線建設費負担金に対しては財源は市債だということで、新幹線整備事業債となっていますけれども、この整備事業債は50%から70%という交付税措置という説明がありますが、小樽市の場合はこの交付税措置はどのくらいになるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

交付税措置でごさいますけれども、本市の場合につきましては50%ということでごさいます。

○小貫委員

金のない小樽市で50%ということで、その根拠というか、もう少し上がる要素がないのかと資料を見ていて思っていたのですけれども、やはり小樽市レベルの財政力でも50%しか出ないと、そうしたら70%出る財政力とはどの程度になるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

専門ではごさいませんけれども、元利償還金の標準財政規模に占める割合が1%以下であると50%ということになるということで、それを超える4.2%ぐらいまでが70%の範囲になるということで認識をしてごさいます。

○（財政）財政課長

今の主幹からの起債のお話なのですけれども、その標準財政規模に関する70%までという補正につきましては、交付税上は都道府県の交付税の算定の場合に50%から70%という形になっておりまして、市町村分の交付税の算定を見ますと、50%ということになっております。

50%というのは、90%の充当率に対して50%措置されますので、地方負担としては45%という形になります。起債を充当した90%の半分ということで、5掛ける9は45という形になります。

○小貫委員

私も充当率90%というのは押さえていたつもりだったのですけれども、言いませんでした。

○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、本日はこれをもって散会いたします。