

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

予算特別委員会会議録 (6) (令和3年1定)			
日 時	令和3年 3月10日 (水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時30分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	山田委員長、松田副委員長、横尾・松岩・高木・佐々木・林下・ 小貫・川畑各委員		
説明員	水道局長、総務・財政・建設各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 <div style="text-align: right;"> 書 記 記録担当 </div>			

～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、松岩委員、林下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。高橋龍委員が佐々木委員に、丸山委員が川畑委員に、秋元委員が横尾委員に、須貝委員が松岩委員に、濱本委員が高木委員に、それぞれ交代いたしております。

付託案件を一括議題といたします。

これより、建設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、自民党、共産党、公明党、立憲・市民連合の順といたします。

自民党。

○高木委員

◎新幹線を活用したまちづくりについて

まずは新幹線を活用したまちづくりについて伺います。

令和3年度の当初予算においての主要事業の中で、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会関係経費210万円及び新小樽（仮称）駅周辺駐車場等整備関係費事業費1,653万3,000円はどのような内訳なのかお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まず私からは、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会関係経費について説明いたします。

こちらの内訳としましては、例年計上している協議会の運営経費に加えまして、令和3年度は新小樽（仮称）駅の利用者増加に向けた調査研究及び戦略検討を重点的に行うこととしておりまして、その支援業務の委託料を計上しております。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

私からは新小樽（仮称）駅周辺駐車場等整備関係事業費について説明いたしますけれども、五つの内容の設計や検討を業務委託するものでございまして、その内容についてでございますが、一つ目は周辺駐車場につきまして、必要な駐車台数の確保と出入口や通路の配置などの概略を設計・検討するものでございます。

二つ目ですけれども、現在、推計値を上回る駐車場利用が想定される乗降客、増加戦略の実践がなされた場合に、周辺には適地がないことから、立体駐車場の整備が可能かどうかの検討を行うというところでございます。

三つ目でございますが、勝納川の札幌側に位置します斜面、傾斜地につきまして、防災安全対策が必要かどうかを検討するというところでございます。

四つ目でございますが、勝納川の札幌側の川岸を通過しております、市が所有する認定外の通路についてでございますが、この先に市の消防訓練場などがございまして、市道認定を見据えて、技術基準を満足できるような整備が可能か否か設計・検討を行うというものです。

最後、五つ目でございますが、新駅に隣接します勝納川につきまして、護岸に親水機能を持たせることができるかどうかを検討しまして、その構想案を作成するというところでございます。

○高木委員

内訳は理解しました。

その中で駐車場等の設計ということで、収容台数は何台を見込んでいますかお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

必要駐車台数といたしましては、300台を見込んでおります。

○高木委員

また、今答弁のあった勝納川についてですが、現時点でのプランはありますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

現在、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会において、おたる新幹線まちづくりアクションプランというのを策定中ですけれども、この中で新駅の立地特性を生かした魅力づくりとしまして、勝納川の親水機能の整備を整備主体となる北海道に要望することとしているほか、勝納川も含めた新駅周辺の自然環境を活用した観光プログラムの開発などを検討することとしております。

○高木委員

今後、新駅の周辺の計画を進めていくわけですけれども、利便性や経済効果を高めるために全便停車駅にすべきと考えますが、市としての見解はいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

新幹線ダイヤにつきましては、JR北海道が需要ですとか採算性、速達性など、様々な要素を考慮して決めるものと認識しておりますけれども、市としましても、新幹線の開業効果を最大限に生かすためには、できるだけ多くの便、理想としては全便停車してもらいたいと考えております。

ただし、ほかの新幹線駅の状況を調査したところ、小樽市と条件の類似した駅では、全便停車の駅はなかったということと、またJR北海道としましては、東京一札幌間の所要時間の短縮が大変重要でありまして、そのために多額の費用を投じて様々な対策を講じると聞いていることから、現実的には、所要時間の増加となる全便停車というのは、大変ハードルが高いものだと捉えております。

しかしながら、全便停車は乗降客の利便性と開業効果を高めることにつながりますので、需要、すなわち乗降客数を増加させる戦略を立案した上で、適切な時期にJR北海道に対して要請してまいりたいと考えております。

○高木委員

道南の木古内駅ですけれども、結構多くの旅行客が訪れてにぎわいを見せているという情報を聞いています。特に新規開業の道の駅「みそぎの郷きこない」とか、道南いさりび鉄道を目的に訪れているということと、また北陸新幹線、越前市ではありますが、南越駅（仮称）でも道の駅を取り込んだ計画がなされています。

本市としては、どのように考えているかお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

道の駅の設置ということかと思えますけれども、これにつきましては、敷地の確保ですとか、イニシャルコスト、ランニングコストの確保などの課題があると認識をしているわけですが、北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画ですとか、今作成中のおたる新幹線まちづくりアクションプランにおきましては、設置する計画にはなってございません。

○高木委員

盛り込んでいないということですね。

木古内駅も道の駅が注目されて、越前市においても、道の駅が2022年途中の開業で、併設の計画で進んでいます。

また、越前市においては、多目的広場というのも計画されていますが、将来の子供たちのために活用してもらおうという部分の土地の活用も配慮しているところでもあります。

本市としての考えも、岩内町の道の駅も同様に、国道から多少離れているのですが、天神地区は国道393号もあり、道の駅の併設は有効的と自分は考えております。またニセコ町の道の駅も地場産業を提供して多くの人を訪れている。また勝納川の今後のプランも先ほど聞きましたけれども、それと連携することによって市内外の方も多く利用できるのではないかと予測できます。

ただ道の駅は、登録条件があります。休憩機能だとか、情報発信機能、または地域連携機能、この中にも小さい

項目があるのですけれども、ただ設置者が市町村マターなので、全体構想計画というのは、本市で考えていかないとならないのですが、将来、先を描くに当たってのビジョンというのは、本市でも必要と考えますが、そこはかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新駅周辺地域ということで、新駅周辺地域のまちづくりに関連させての道の駅につきましては、これまで検討を進めた経緯はございませんけれども、近年、道の駅は第3ステージを迎えているというようなことも聞き及んでございます。重点「道の駅」制度の創設というようなものがあるようですので、道の駅の認定要件の見直しの有無など、情報収集等を今後勉強してまいりたいというようなことで考えてございます。

○高木委員

駅の中の用途地域の中で、入れるということもそうですし、その他の土地、国道と新駅に近い部分で道の駅を設置して人を呼び込むということも経済効果につながるのではないのかと思いますので、ぜひその情報収集等を進めていただきたいと思います。

◎導水管の更新について

続きまして、本市の導水管についてお伺いします。

2月24日に美唄市の東部にある美唄ダムから浄水場につながる導水管が老朽化により破損し、その影響で全世帯の76%に当たる7,729戸が断水しました。

本市からも支援物資として給水袋、小樽の水の支援、支援活動としては、給水タンク車による応急給水の支援、職員4名で2日間現地に向かったということで、大変お疲れさまでした。また、早急な対応に敬意を表します。

導水管の老朽化が原因ということで、本市の導水管について伺います。

まずは本市の導水管は何か所あり、延長は何キロメートルで、もし仮に本市で美唄市のようなことが起きると何%の世帯が断水になるのかお示してください。

○（水道）整備推進課長

本市の導水管の延長につきましては、6,235メートル、水管橋につきましては1か所となっております。

仮に美唄市のようなことが起こった場合、市内の34%に相当するところで断水が起きる可能性があります、別系統からのバックアップが可能であり、軽減が見込まれます。

○高木委員

34%が関わるということで、バックアップシステムもあるということなのですが、全部が対処できるわけではないのですよね。

○（水道）整備推進課長

はい、全体を賄うことはできません。

○高木委員

老朽化等に起因する事故の防止だとか、水道水の安定供給のために長寿命化も本市では図っています。また長期的な更新事由の把握に必要な施設の健全性を確認する視点から、水道施設の点検を含む維持・修繕は極めて重要であると考えています。

点検はどのような手法で、頻度はどれぐらいで実施しているのか具体的にお示してください。

○（水道）整備推進課長

まず点検の手法につきましては、近接目視による塗装の剥がれやさびの状況など、外観からの確認を行っております。

また点検頻度につきましては、2年に1度行っており、今年度も実施しております。

○高木委員

目視点検ということですね。ほとんどの管路は地中に埋設されて、目視ができないところもあり点検による状況把握が困難と思われるのですけれども、その埋設物の方面に関してはいかがでしょうか。

○(水道) 管路維持課長

点検による状態の把握は確かに困難になりますが、一部ではありますけれども、水道管の切替え工事や修繕などで管の切断工事を行ったときに、その外面や内面の状況を把握して、年度等も記入いたしまして、資料としては残してあります。そうしたことによって状態の確認は行っている状態でございます。

○高木委員

福岡市が大々的な点検業務を行ったということで、基山町というところが全量の水道用原水を供給しているところであります。長時間の断水をして、大規模な点検が行われています。そのため、確実に管内調査が確認できる、必要最低限の期間の計画をして、災害・事故等が発生したらすぐに対応しなくてはならないほか、人が変わっても同じレベル以上のことをできるように日頃から準備をしているようです。

本市は、今後何か対策を考えているかお示してください。

○(水道) 管路維持課長

水道管の維持管理に関しましては、毎年定期的に漏水調査を行っております。

水道管の状況を確認しております、そのほかに浄水センターで管理しているのですけれども、配水池の水位などを24時間監視している状況の中で、例えば水位の低下や排水量の異常が発生した場合、緊急的に職員で漏水調査を行っている状況でございます。

○高木委員

点検の中で、漏水だとか、路面の状況、管路上の陥没、ひび割れ、管内の腐食、外管の腐食などがあるけれども、水道維持管理マニュアルとかは本市ではあるのでしょうか。

○(水道) 管路維持課長

点検については、繰り返しになりますが、漏水調査や配水池の状況を確認して対応しております。

そのほかに漏水破裂事故等における体制などのマニュアルはありますので、それに基づいて対応しております。

○高木委員

管の質問なのですが、耐用年数はどの程度で、更新はしているのか。

また、製品としては、銅管、鋼管、鋳鉄管など様々な種類がありますが、本市では何の材料を使っているかお示してください。

○(水道) 整備推進課長

導水管の水管系に対するところの回答をさせていただきたいのですけれども、導水管の部分につきましては、50年経過しております、材質は鋼管を使っております。法定基準の耐用年数は40年ですが、これまでの実績を踏まえ、管の材質ごとに目標とする耐用年数を設定しております、鋼管につきましては、法定耐用年数の1.5倍に当たる60年以内での更新を目標としております。

○高木委員

今答弁いただいた耐用年数が50年ということで、小樽市の水道管だけではないのですけれども、結構、古い管がやはり多いと思います。いつ災害が起きるか分からないですし、また、地殻変動だとかそういうもので、もしかすると耐用年数に関わらない何かの災害が起きる可能性は間違いなくあると思うので、ぜひその危機管理等を十分踏まえながら、市民が安心して生活できるような環境をぜひ維持していただきたいと思います。

◎今年度の除雪費の執行見込みについて

次に、最後になりますけれども、除雪の決算見込みをお聞きします。

今後、計画している除雪の状況を含めて、除排雪の決算見込みは分かるでしょうか、お示してください。

○（建設）維持課長

令和2年度の除雪費の決算見込みについてでございますけれども、令和2年度予算の16億1,400万円に対しまして、2月28日現在で約11億8,200万円、割合といたしまして、約73%の執行状況となっているところでございます。

今後の執行、決算見込みについてでございますが、今後の気象状況やロードヒーティングの電気代など、不確定な要素がございますので、明確な金額についてはお答えできませんけれども、現在のところ現行予算内での決算を見込んでいるところでございます。

今後、予定している排雪作業についてでございますが、現在、道路幅員の狭い幹線道路や路面状況の悪い道路、また今後、暖気等により路面状況が悪くなるような生活道路につきまして排雪作業を実施しているところでございます。

○高木委員

次に、ロードヒーティングの経費は前年度比と比べると上がったか下がったか、またそのことについての改善すべき点や今後の対策について、何かお気づきの点があればお聞かせください。

○（建設）維持課長

今年度のロードヒーティングの稼働状況についてでございますけれども、2月末現在でございますが金額として約1億2,900万円を執行しているところでございます。

前年度同時期につきましては、約1億2,700万円の執行となっており、昨年度、同時期とほぼ同じ執行状況となっているところでございます。

改善すべき点や今後の対策についてでございますけれども、今シーズンは一定程度、円滑に運用できているものと考えているところでありますが、今後につきましては、現在策定中のロードヒーティング長寿命化計画において、従前行っていった全面的な施設の更新だけでなく、部分的な施設の改修など、効率的な運用を行っ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。

○高木委員

今、経費関係をお聞きしました。自分では、電気代が非常に高いのかと思うのですが、電気代はどうか。

○（建設）維持課長

ロードヒーティングの電気代の執行につきましても、先ほどお話しさせていただきましたとおり、2月末現在ですけれども、ほぼ前年度並みで推移しているところでございます。

○高木委員

今の状況の作業状況もお聞きしました。雪も大雪はなかったのですけれども、非常に、暖気の影響も入っているため、路肩にある雪だとかも市民の皆さんに氷割りとか雪崩しの協力を促すことも必要であるなど思うのですけれども、その部分に関しては促すことはできるのでしょうか。

○（水道）管路維持課長

道路上の氷割りですとか、そういった作業についてでございますけれども、市民の皆さんに積極的に協力を促すということは、少し安全上の問題などから難しいものと考えているところではございますが、市民の皆さんが御協力をいただける範囲の中でお願いできればというふうに考えているところでございます。

○高木委員

まだまだもしかすると雪が降るかも分かりませんので、その管理はしっかりとしていきたいと思えます。

○松岩委員

◎屋外広告物について

では、私からは、屋外広告物条例について質問いたします。

まず条例の内容を伺いたいのですが、今お話しいたしました屋外広告物条例の目的をお示してください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

屋外広告物条例の制定の目的でございますが、屋外広告物法の規定に基づき、屋外広告物について必要な規制を行い、もって良好な景観を形成し、もしくは風致を維持し、または公衆に対する危害を防止することを目的としております。

○松岩委員

今のは、条例の目的の文書に書かれている内容ですけれども、その中で同条例の良好な景観形成と風致の維持、公衆に対する危害の防止とはどのようなことを想定していますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

良好な景観形成などの想定ですけれども、屋外広告物が本市の歴史的景観や自然景観と調和することにより良好な景観の形成に寄与すること、また落下などの物理的現象の危険性及び見通しの不良や信号機、標識の妨害等によって生じる危害がないかということを想定しております。

○松岩委員

それと、市内の国道の主な箇所の交通量はおおむねどのぐらいかもお示してください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

主な国道の交通量についてですが、2点お示しいたしますが、国土交通省が平成27年度に実施した道路交通センサスによる一般国道5号の稲穂2丁目、JR小樽駅前辺りの24時間交通量は2万6,110台、同じく潮見台1丁目、北海道開発局小樽開発建設部辺りの24時間交通量につきましては、1万9,860台となっております。

○松岩委員

ユーチューブで再生回数を重ねていく、万単位の再生数を伸ばすというのは非常に難しいのですが、市内、例えば小樽駅前に広告を設置したら、毎日2万台前後の閲覧となるか分かりませんが、見ていただけるということがまず分かります。

それで今回の質問は、映像の広告であるデジタルサイネージ、投影広告と言われているプロジェクションマッピング、それから音声の広告と香りの広告の4点から質問いたします。

まず一つが、デジタルサイネージ、映像広告についてなのですが、今回の質問では、大型ビジョンを用いた屋外映像広告をデジタルサイネージと呼称して質問をします。

このデジタルサイネージの設置の要件と内容の2点を伺いますが、まず本市でデジタルサイネージを設置する際の要件について簡単にお示してください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

デジタルサイネージを設置する際の要件でございますが、小樽市景観計画で定めた小樽歴史景観区域や、小樽歴史景観区域に接する道路沿線の一部、大規模な屋外広告物を禁止している地域については、安全・防犯上必要なものを除きデジタルサイネージを含む映像装置の設置を認めておりません。その他の地域につきましては、映像装置の規模が屋外広告物の許可基準以下であり、景観又は風致を害さないものであれば設置が許可されることとなります。

○松岩委員

場所によっては、取りあえず設置はできることが今ので分かりました。

次に内容なのですが、基準と確認する内容についてお示してください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

デジタルサイネージの基準、内容でございますが、デジタルサイネージの設置が認められる地域における基準に

つきましては、景観又は風致を害さないものということがございます。

具体的には映像の内容が公序良俗に反さないものであること、光源の明るさ、コントラスト、色合い、動きの速さ、大きさや高さが基準値以下であること、これらを総合的に判断して判断していきます。

○松岩委員

今回の質問の肝が次の質問になるのですけれども、映像広告の場合、デジタルサイネージですが、24時間365日映像を流すことが可能です。短時間の広告であれば、市が確認するというのはそんなに難しいことでありませんけれども、長時間の映像であったり、ライブの映像配信も広告では想定されていますし、実際にあります。色彩などの数値的な基準というのは、誰が見ても分かる客観的な基準になり得ますが、景観または風致を害さないものという、今おっしゃったような総合的にという基準は、市の主観的な基準になりますので、恣意的な運用も可能になります。これが表現の自由の観点から適切な状態なのかというところが一つ考えられます。

その点を踏まえて、こういった長時間であったり、ライブ映像の広告であるとか、景観または風致を害さないものという基準について、内容の確認は誰がどのように行うのかお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

内容の確認について誰がどのように行うかということでございますが、まず確認につきましては、新幹線・まちづくり推進室の担当職員が確認を行います。映像内容が分かる資料を提出いただきまして、さらに現地確認を行うなど、周辺景観への影響などを確認していくこととなります。

また、良好な景観の形成に支障を及ぼすおそれがないかどうかを判断するに当たって、必要があると認めるときについては、小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観審議会の意見を聴くこととなります。

○松岩委員

今日は建設常任委員会の所管のことしか聞けないということですし、時間も限られているのでこれ以上の突っ込みはしませんけれども、それで果たして運用できるのかというところは、皆さんいろいろ共通の認識を今つくることのできたのではないかと思います。

後の定例会でこの辺りは深く質問させていただきます。

それから、話を変えますが、市内には多くの観光客が来樽されますが、観光案内看板が少ないことが長年課題に挙げられています。例えばですけれども、小樽港フェリーターミナルから堺町通り商店街の観光案内看板については、予算等の課題から具体的な設置が進んでいない状況ですが、これをデジタルサイネージの広告にすると、時間を区切りながら観光案内の情報を表示しつつ、設置に係る経費や維持費を捻出するために広告料を取って広告を表示させる。災害時などは、多言語の災害表示板とするなどといった利活用をすることで、観光事業者や観光客双方にとって、このデジタル広告、デジタルサイネージを設置するメリットが極めて多いのですが、同条例上それが可能かどうかをお示しください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

具体的に小樽港フェリーターミナルから堺町通り商店街への看板ということでございましたが、小樽港フェリーターミナル付近につきましては、小樽歴史景観区域ではないことから許可基準に適合すれば設置が可能となりますけれども、堺町通り商店街付近につきましては、小樽歴史景観区域にあることから設置することはできないという状況となります。

○松岩委員

この辺りの深掘りも後の定例会で行いますので、これ以上は突っ込みません。

次に、市内には町内会の掲示板や市のイベント情報を表示した掲示板が点在しています。

こちらも先ほどと同様に、デジタルサイネージにすることで時間を区切りながら町内会や市のイベント情報を表示しつつ、設置にかかる経費や維持費を捻出するための広告料を取って広告も表示させ、災害時には多言語の災害

表示板とすることができます。

また、こちらに関しては、多くの収益が上げられた場合に、町内会やそれが市の広報掲示板だった場合、市の収入とすることで自主財源を増やすことが可能です。町内会は、昨今加入率の低下から運営費の減少が課題となっておりますし、市においては収支改善プランの中で広告料収入を増やしていくことになっておりますので、本市の施策にも大変合致するものであると考えます。

このようにメリットが多いですが、こちらも同条例上可能かどうかお示し願います。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

町内会の掲示板に係るデジタルサイネージの設置でございますが、町内会の掲示板に掲示するものにつきましては、通常、営利を目的としないものであり、屋外広告物条例の適用除外となります。営利目的の屋外広告物については、屋外広告物条例の規制対象となりますので、許可することが可能な地域で許可基準に適合する屋外広告物について設置することが可能となります。

○松岩委員

次に、デジタルサイネージと同様に3点伺いますが、一つ目はプロジェクションマッピングについてです。

プロジェクションマッピングとは、建築物等に光を投影する広告物であります。本市のプロジェクションマッピングに関する同条例上の取扱いについてお示してください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

プロジェクションマッピングについてでございますが、プロジェクションマッピングにつきましては、屋外広告物の定義としまして、常時または一定の期間継続して屋外で公衆に表示されるものということでございますので、イベント的に実施されるプロジェクションマッピングについては、屋外広告条例の規制の対象ではございませんが、常時表示されるような場合につきましては、映像装置として屋外広告物の規制対象となります。

○松岩委員

これもどのぐらいの時間が常時かとかいろいろ突っ込みどころはあるのですが、次に移ります。

二つ目が音声広告についてです。デジタルサイネージなどと併用することで広告効果を高めることができると言われているのが音声広告です。本市の音声広告に関する同条例の取扱いについてもお示してください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

音声広告につきましては、屋外広告物の定義としまして、屋外で公衆に表示されるものとありますので、屋外広告物条例の規制の対象ではございません。

○松岩委員

次に、香りの広告です。こちらと同じくデジタルサイネージと、デジタルではなくてもいいのですが、併用することで広告効果を高めることができると言われています。こちらも最近研究が大変進んでいるのですが、本市の香りの広告に関する同条例上の取扱いの説明をお願いいたします。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

香りの広告につきましては、屋外広告物の定義としまして、屋外で公衆に表示されるものが広告物になりますので、先ほどの音声広告と同様に、香りの広告につきましても屋外広告物条例の規制の対象ではございません。

○松岩委員

香りと音声については、屋外広告物条例上は取扱いがない、規定されていないということが分かりました。

最後の質問なのですが、屋外広告物行政についてなのですが、国土交通省都市局公園緑地・景観課では、屋外広告物行政に関する資料の中で、地域活性化に向けた取組としての屋外広告物規制の弾力的な運用について示しています。

先ほども言いましたけれども、本市は、収支改善プランの中で、広告料収入の増加や観光振興に力を入れるとし

ております。都市景観を守るという観点から、それが今のところできないという状態にあるのですが、相反関係と言ってもいいと思いますが、同条例を所管する建設部として、このことをどのようにお考えかお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

建設部の考えでございますけれども、屋外広告物につきましては、人々の生活に必要な情報を提供するという役割がある一方、大型、大量の屋外広告物が無秩序に設置されてしまうと生活環境や景観への悪影響が生じてまいります。

屋外広告物を設置することにより、広告料収入、利便性の向上、観光振興といったメリットが生まれることは考えられますが、建設部としましては、本市固有の歴史的な町並みや自然景観を保全することが観光振興などにもつながっていくものと考えておりますので、屋外広告物条例を適切に運用してまいりたいと考えております。

○松岩委員

最後に、例えば堺町通り商店街の例ですが、もしデジタルで広告を設置しようとする場合は、条例を変える、市長が認める、それ以外に何かできる手段はありますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

現在、考えられるものとしましては、基本的には、今言われた市長が特別に認めるようなケースになります。

○松岩委員

ということで、今日は建設常任委員会以外の所管のところには質問できないのでここでやめますけれども、いろいろと課題が多いなということを自分で質問をつくって、調べれば調べるほど分かりましたので、今後の定例会でさらに深く質問していきたいと思っております。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

共産党に移します。

○川畑委員

◎ＪＲ小樽駅前広場の再整備について

それでは、早速ＪＲ小樽駅前広場の再整備についてお伺いします。

ＪＲ小樽駅前広場再整備基本計画策定に当たっては、市民にアンケートを行っております。そのアンケートの集計によれば、現広場で問題と思われるところは、一つに、送迎車の乗り降り場所が明確に区分されていないこと。二つ目に歩行者の乱横断があり、安全性に不安があるという声が多くありました。

また、駅前広場の再整備に求めるものとしては、一つに公共交通の乗換えや送迎の利便性の向上、二つ目に歩行者が安全にゆったり歩ける空間の創出が挙げられています。これは意見の多いところなわけです。

それでお伺いしますが、現在の駅前広場については、市の所有地と、それからＪＲ北海道の所有地とがあるというように伺っていますが、おのおのの面積についてお知らせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

現駅前広場の面積につきましては、全体で7,400平方メートルございまして、そのうち、市の所有分は約4,500平方メートル、ＪＲ北海道の所有分は約2,900平方メートルとなっております。

○川畑委員

再整備に当たって、駅前広場は市の所有にしようとしているのかどうか、その辺を確認させてください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

現時点では、土地の所有権の変更については考えておりませんが、今後のJR北海道との協議によりまして変更になる可能性はあるものと考えてございます。

○川畑委員

それでは、まだ具体的にはJR北海道と協議していないということによろしいですね。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

委員のおっしゃるとおりでございます。

○川畑委員

それで、昨年12月に、再整備計画がプラン1から5まで提示されておりました。2月19日のJR小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会の報告がマスコミに報道されておりました。その報道によれば、A案からD案の4案が紹介されていたわけでありまして、昨年示されたその再整備プラン1から5があったと思うのですが、それがどこに、どういうふうにはまるのかお聞かせいただきたいと思っております。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

A案からD案が昨年示したプランのどれに当たるかということですが、A案はプラン1に、B案はプラン2に、C案はプラン3に、D案はプラン5に当たります。

○川畑委員

それでは、プラン4が外れているように聞こえるのですが、そのとおりでよろしいですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

今、委員のおっしゃったとおりでございます。

○川畑委員

報道では、小樽市が検討委員会の意見を踏まえて11月までに一案に絞った上で、素案を策定してパブリックコメントにかけて、来年2月の再整備基本計画の策定を目指す、このようにありましたけれども、そのスケジュールについて、それでよろしいかどうか。正しいのかどうかお聞かせください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

新聞に載っているスケジュールにつきましては、第3回JR小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会にお示した参考資料を基に掲載してございますので、間違いはございませんけれども、令和3年度に、関係機関協議を行ってまいりますので、その状況によってはスケジュールに変更が出てくるものと考えてございます。

○川畑委員

変更があれば、またお知らせしていただけることとなりますね。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

変更があれば、その旨お知らせいたします。

○川畑委員

私の代表質問に対して、市長が答弁されているのですが、将来に向けたまちづくりを見据えた上で、事業の必要性を十分に検討して、後年度に対する財政負担にも配慮しながら推進しますと答弁されております。しかし、市長は盛んに財政の厳しさを主張しながらも、大型公共工事を推進させようとしているのですが、またその上に、私も市民には、ふれあいパスの見直しで利用者負担を増大させていますし、バス事業者には補助金なども大判振る舞いしているわけです。五つのプランにおいて、どれほどの建設事業費が予定されているのか分かればお聞かせください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

市の負担額につきましては、今後の調整になりますけれども、各プランの建設総事業費につきましては、超概算

ではございますが、プラン①については約18億円、プラン②、③、④については約8億円、プラン⑤については約25億円となっております。

○川畑委員

①のプランでいくと18億円ですか、②から④は8億円ぐらい、そして⑤のプランでいけば25億円と、正確な額ではないと思いますが、概算と思いますが、相当な額になるのだらうと思います。その点では、かなり財政的に厳しくなることが考えられると思うのです。

それで、市民アンケートにおいて、まず安全問題が第一に訴えられています。駅前広場の整備を進める上では、まず安全性を前提に財政負担を考慮しながら、慎重に進めるべきではないかと私は思うのですが、その点について意見を聞かせてください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

駅前広場の再整備を進めるに当たりましては、市長が代表質問で答弁したとおり、将来に向けてまちづくりを見据えた上で、事業の必要性を十分に検討し、後年度に対する財政負担にも配慮しながら推進してまいります。

このため、財源につきましては、現時点では国の補助事業であります、街路事業などを想定してございますけれども、今後、財源の確保に当たり、整備までまだ期間がございますので、その間に国の情報収集に努めて、本市の負担が少なくなるような事業の進め方をしてまいりたいと考えてございます。

○川畑委員

私どもとしては、やはり大工事をする事になれば、市民の負担が大きくなると思うのです。それを最小限に抑えて、今、市民が求めている安全性を重視した形で進めていただきたいと思います。

○新小樽(仮称)駅周辺駐車場等整備関係事業費について

二つ目ですけれども、新小樽(仮称)駅周辺整備についてです。新小樽(仮称)駅周辺駐車場等整備関係事業費が1,653万3,000円、今回の予算に計上されています。それで、概略設計、それから検討業務を委託する費用とされているようですが、駐車場と多目的広場の規模について、まずお伺いします。駐車場と多目的広場の広さと駐車台数を示していただけませんか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新駅周辺駐車場につきましては、兼用の多目的広場を含めまして、面積は約1万2,500平方メートル、駐車台数につきましては約300台を予定してございます。

○川畑委員

先ほども答弁があったので台数は300台、分かりました。それと、その広さも分かりましたけれども。

新幹線の新小樽(仮称)駅前広場の駐車場、それから多目的広場の建設事業の予算規模、また新幹線の建設費の負担金、これはどのくらいになるのか、その規模をお聞かせいただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新駅周辺に計画してございます駅前広場や駐車場、多目的広場の整備につきましては、平成28年度の北海道新幹線新小樽(仮称)駅周辺まちづくり計画策定時点におきましては、12億円から13億円ということで積算をしてございまして、建設費負担金につきましては、7億円から8億円が目安と考えてございます。

○川畑委員

これを両方合わせるとやはり約20億円前後になると思うのです。これもまた多額な金額だと思います。

それで、代表質問で、本市をはじめとする後志地域の交流人口が増加し、にぎわいと活力の創出につながる事が期待されることから、受入れ環境として新駅周辺を整備する必要があると答弁されているわけです。

まずお伺いしたいのは、後志地域の交流人口が増加とはどういうイメージを持っているのかお聞かせいただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

交流人口の増加のイメージというようなことにつきましてですけれども、具体的には、東北地方など航空機での行き来が不便であった地域ですとか、移動時間がこれまでの4分の1以下の50分程度に短縮されます道南地域との交流が盛んになることが想定されておりまして、新たな玄関口となります新小樽（仮称）駅の駅勢圏でございます本市を含めました後志地域と各地の交流人口が新幹線の開業前よりも増加するというようなところでございます。

○川畑委員

それで、多目的広場は小樽市民が利用するための広場なのか、それとも観光客のための広場なのか、その辺の見解をお聞かせいただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

多目的広場につきましては、小樽市の新しい玄関口となります交通結節点におけるイベント会場などとしまして、駅利用者などが集いまして、にぎわえる広場として利活用していく考えでありまして、多くの小樽市民の皆様にもお越しいただけるような交流の場としていくことと考えてございます。

○川畑委員

今お答えいただきました。小樽市民が後方、後回しになっていますよね。やはり観光を中心としたイベント広場というふうにご考慮されているのではないかと思います。

そこで、令和元年の第4回定例会において、我が党の小貫委員への答弁が、東京までの所要時間については、列車の停車する駅は未定と答弁されておりました。現在でも未定なのかどうか一つ。

それから、新幹線が開通した場合には、札幌までの運行本数はどの程度を予定しているのかお聞かせいただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新幹線のダイヤにつきましては、開業の数か月前にならなければ公表されませんので、それまで各列車が停車する駅ですとか運行本数につきましては未定ということになります。

○川畑委員

今、未定だということなのだけれども、小樽市としては、運行本数の予想というのを立てていないのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

本市といたしましては、あくまで試案というような形になるのでございますけれども、昨年の時点で1日当たり片道で21本が札幌駅まで乗り入れるのではないかと想定しているところでございます。

○川畑委員

札幌までの運行列車の停車数を見込んだ根拠はどこにあるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

根拠ですけれども、現状の北海道新幹線ですとか、東北新幹線の運行本数、それと札幌延伸の認可に際しまして、国土交通省の鉄道局が想定した本数、こういったものを参考にしてございます。

○川畑委員

それで、札幌ー東京間5時間以内という、5時間を切りたいという、そういう想定、所要時間の関係から考えると、小樽駅に停車する列車は過大な想定ではないのかと思うのですが、いかがなものですか。新小樽（仮称）駅での止まる本数をもし分かればお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今の御質問は、新小樽（仮称）駅の停車本数、どのぐらい止まるのかというようなことの御質問だったと思っておりますけれども、停車本数の想定につきましては、乗降客数が同程度の駅ですとか、全便停車駅の手前の駅の停車本数を参考といたしまして、札幌などの片道21本と仮定した場合に、おおむね13本が新小樽（仮称）駅に停車するので

はないのかと考えたところでございます。

○川畑委員

それで、その13本ですか、それが止まると言っているのは、その列車数というのは、少し過大な想定ではないのかと思うのですが、その辺はどう捉えていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

先ほど申し上げましたとおり、同等規模の利用者といえますか、乗降客数の本数からしまして、決して過大ではなくて、妥当な数字を想定できたかと考えてございます。

○川畑委員

それでは、その新小樽（仮称）駅に停車する列車を見込んだ中で、1日乗車客数をどう見込んでいるのかお聞かせいただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新小樽（仮称）駅の1日当たりの乗降客数ですけれども、これは列車の本数とか、そういうことではなくて、地域間の交通量の予測から年間の平均、1日平均などを出しているのですが、1日当たりの平均乗降客数としては、大体少なくとも700人、多ければ1,600人というような数字を想定しているところでございます。

○川畑委員

この700人から1,600人というのは、前にも私どもの質問の答弁の中で出た数字ですけれども、それはそんな大きな変化はないのだろうと思うのですが、札幌へ行く小樽市民の分もこれを考えているのかどうなのか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

先ほど申しました700人から1,600人の数字ですけれども、これにつきましては、広域圏単位での移動を予測しました交通量から想定したものでありますので、この数字の中には道央圏内の移動は含まれていないということございまして、発着地点を新小樽（仮称）－札幌間とする人数は含まれていないところでございます。

○川畑委員

それでは、新幹線を利用して東京へ行く場合に、新小樽（仮称）駅から乗車することをまず考えているかどうか一つ、それとJR小樽駅前広場の再開発の中では、新小樽駅（仮称）駅のアクセス確保ということを取り上げています。在来線の小樽駅だとか南小樽駅、小樽築港駅の接続などどのように考えているか、併せてお答えいただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

初めに1点目の部分でございますけれども、新駅の利用ということでございますが、本市を含めまして新小樽（仮称）駅の駅勢圏の地域からはもちろんのことですけれども、周辺駐車場が整備されることによりまして自家用車を利用しました札幌方面からの乗車も見込めるというようなことで考えてございますと。

それから2点目ですが、在来線駅というお話だったかと思えますけれども、新小樽（仮称）駅からの二次交通の手段ということでございますが、これにつきましては、バスやタクシーの公共交通機関をはじめ、レンタカーなどの交通手段を充実させる取組を進めていく考えでございます。JR小樽駅はもちろんですけれども、南小樽駅ですとか小樽築港駅とのシャトルバスの運行などの検討にも取り組みまして、新駅では利便性の高い交通網の構築を目指してまいりたいというふうに考えております。

○川畑委員

では最後に一つ。小樽市が新幹線の新小樽（仮称）駅周辺の駐車場等整備及び新幹線関連事業に多額の投資をするわけでありまして、新幹線が予定したものだとか希望したとおりの事業とならなかった場合、先ほどの約20億円の金額が投資されることになるのですが、それを回収できないのではないかと心配を私はしています。

その負担が、市民に大きく負担として覆いかぶさることになるのではないかと思いますので、その辺についての意見を聞かせてください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、新幹線に関する費用の負担についてでございますが、新幹線建設費負担金についてでございますが、これは交付税措置を有します起債事業を活用してございますし、また、新駅周辺整備につきましては、関係機関と整備分担ですとかというような話をしたり、あと、市が主体となりまして進める事業における交付金や補助事業の活用などによりまして費用負担の軽減に努めてまいりますので、御質問にありました20億円という金額ですけれども、そういったものを市が全て負担するというわけではないということを少し御理解をいただければと思います。

その上で、投資効果というような観点ですが、新幹線の開業によりまして期待されます経済波及効果のほかにも、できることによる固定資産税の増収も見込まれますし、さらには航空機に比べまして特に冬場の天候に左右されにくい高速交通手段であります新幹線を市民の皆様の安心・安全を確保するための効果にもつながると考えております。

本市といたしましては、負担に伴う効果が得られますよう魅力あるまちづくりに向けまして、様々な取組を行っていききたいというふうに考えている次第であります。

○川畑委員

ただ、その話を聞いても不安が大きく残っています。また、別の機会に質問していききたいと思いますので私の質問は終わります。

○小貫委員

◎鉄道駅バリアフリー化設備等整備事業費補助金について

まず、鉄道駅バリアフリー化設備等整備事業費補助金についてお伺いいたします。

南小樽駅のバリアフリー化です、4,600万円。当初、今年度中に完了する予定で多くの地域住民が喜んでたのですが、それが大幅延期に今なっています。

昨年の予算特別委員会では、さらに早める方法がないか引き続き検討するようJR北海道に対して要望していくと答弁があったわけですが、その後の市の対応とJR北海道の対応について説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

工期短縮の要請についてですが、さきの答弁後に市としましてはJR北海道に工期の短縮について要請を行っております。要請を受けたJR北海道も全体の工事の工期を短縮するのはなかなか難しいということなのですが、エレベーターの供用開始だけでも何とか工事のやり方で早くできないか検討したいという回答をいただきまして、その検討をさせていただいております。

一部の工事等を並行して行うことで何とかできないかということで、実現可能な一歩手前まで実はいっており、そこで今年の春から実現しようということで動いたのですが、コロナ禍の関係で実は国庫補助金のスケジュールの変更等もございまして、結果としては大変残念なのですが、そういったエレベーターの供用開始の前倒しというのは現在ではできない状況になってございます。

○小貫委員

今の答弁で、春からの新型コロナウイルス感染症の関係で国庫補助金のスケジュールの変更があったということなのですが、もう少しそこを詳しくお聞かせいただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

国庫補助金の交付決定は、あくまでいつという時期は決められておりませんので、それは国を責めるわけにはいかないのですが、例年のスケジュールでいきますと5月ぐらいに交付決定が出るので、そこからスタートし

ていこうということでこの計画を組んでいたのですが、いろいろ会議等が制約されるなどということもありまして、最終的に国庫補助金の交付決定は6月になってそこで1か月ずれが生じたということでございます。

○小貫委員

つまり、国としては6月で金の準備はあるけれども、それだとJR北海道で工期が間に合わないということで断念したということによろしいのですか、今の答弁は。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(玲司)主幹

交付決定が出ないと着手することはできないのです。ですから5月から一気にスタートさせる予定だったのが、スタート時点が遅れてしまったということでございます。

○小貫委員

だから聞いたのは、5月からだったら間に合ったのだけれども6月の交付決定だと、工期の関係がそこだと確保できないということだったのですね。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(玲司)主幹

委員のおっしゃるとおりでございます。

○小貫委員

そこで最初に言った新年度の予算の内容はどのような内容なのか説明してください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(玲司)主幹

まず令和3年度の工事の内容なのですが、工事につきましてはエレベーターシャフトの新設、エレベーターの製作、それと不要となったホームが発生しますのでそのホームの撤去、それから電気設備新設などを行いまし、年間の事業費は1億3,800万円で小樽市はそのうち3分の1負担ということで4,600万円を計上してございます。

○小貫委員

それで今の工事内容の結果、今年度中にエレベーターの供用まではいかないのかいくのか、いかがなのでしょう。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(玲司)主幹

エレベーターの供用につきましては、令和4年9月の予定となっております、来年度中にはエレベーターの供用には至りません。

○小貫委員

やはりさらに早める必要があるのですが、市の働きかけもあって何とかエレベーターだけでも先にというふうにJRが動いたというのは市の努力だったと思うのです。それは私も否定しないし、やはり努力されたと思うのですが、そもそもこの工期というのは基本構想の策定委員会にJR北海道が入っていて、そこで決められたのです。本来だったら今年度中に造るのだという。それが来年9月までというのは、やはり待てないというか、できるだけ本当に早くしてほしいと思うのですが、やはりもっと早めるようにさらに要請するということは考えていないのでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(玲司)主幹

大分工事也大詰めに入っております、ここから大きく早めることはなかなか難しいとは考えておりますけれども、ただ、おっしゃるとおり一日も早い開業が、エレベーターの供用開始が望まれますので、1か月とか1週間単位でも構わないので少しでも早く供用開始ができるように、常に方策を考えていただくようには要請してまいりたいと考えております。

○小貫委員

ぜひ、市長にも次の市長選前には造っておいたほうがいいのかということ伝えておいてほしいと思います。

◎生活バス路線運行費補助金について

次に、生活バス路線運行費補助金についてですが、この国の助成制度というのが、私は国が2分の1という頭があったのですが、国の助成は1,100万円だと、こうなる理由についてお答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

国庫補助においてバス事業者の収支不足額を計算する際に、経常費用といいまして運行する費用を計算する際には、まずバスを1キロメートル走らせるのに幾らかかるのかというキロ単価を出して、それに年間に走る総キロ数を掛けてどれだけ費用がかかるかという算出を行うのですが、そのキロ単価が国の国庫補助の計算では事業者の単価と地域の平均単価のどちらか安いほうを選ぶことになっています。

その地域の平均単価というのをどういうふうに計算するのかといいますと、バスの地域幹線とか単価の安いバス路線もあるのですけれども、そういうものも全部一緒に計算します。それから、単価自体も各事業者の3年前から5年前の3年間の平均値を使って算出すると、単価は年々上がっていくものですから、そうすると当然その地域単価というのは低く抑えられるのです。その単価を使って計算するものですから、まず実際の事業者の計算する額と大きく乖離してしまうということがございます。

それもあるのですが、さらに、最終的に国の補助は補助額の上限というのを設けていまして、その上限はほぼ2分の1には到底いかない上限額になりますので、結果として実際に生じている収支不足と大きくかけ離れることになります。

○小貫委員

そうですね。だから20分の1なのですね、2分の1ではなくて。

このバス路線の国の補助メニューなのですから、国全体の予算はどのように推移しているのかお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

今回お話ししたフィーダー系統補助も含む地域公共交通確保維持改善事業費補助金の国の予算の推移なのですが、過去5年間を申し上げますと、平成28年度が229億2,300万円、29年度が214億1,200万円、30年度は209億9,500万円、令和元年度が253億6,900万円、それから2年度は253億5,300万円となっております。

○小貫委員

今のは全体のフィーダー系統補助も含むという前置きがありましたけれども、フィーダー系統だけだといかなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

国に問い合わせたのですけれども、そちらの資料は持ち合わせてございませんでした。

○小貫委員

平成30年度から令和元年度で幾らか上がったのですけれども、これ必要とする自治体が増えたということもあると思うのですが、こういった補助の動きについて全国市長会としてどのように働きかけを行っているのかお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

全国市長会を通じての動きなのですから、実は例年この制度の基準値が下げられていって各自治体の補助額が落ちていっている状況もございまして。そういったことで全国市長会では制度の安定化ということを継続して要望してきております。

先ほど申しました単価の計算の改善、こういったことは小樽市としても全国市長会に要望を上げているのですが、そちらについては要望の採択には全国市長会としては至ってございません。

○小貫委員

最後のその小樽市として単価の部分ということなのですが、まず全国市長会としては事業の安定化ということを行っている。先ほどのその後の部分なのですが、私はやはり全国市長会として安定化ではなくて増額は必要だろうと思うのです。

先ほど単価の部分で小樽市としては全国市長会に要望はしているということなのですが、やはり正面を切って補助金自体を引き上げるように全国市長会を通じて要望が必要ではないかと思うのですが、このことについて、今後、小樽市としてどのように動く予定なのかお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

全国市長会での動きにつきましては、委員がおっしゃるとおり増額も必要だということではいろいろな要望を上げただけで、ただ、あらゆる市の中、一緒に協調してこれは動かなければいけないというのもあってこの状況に今落ち着いております。

ただ、それでいいのかというところではございませんので、市としましてもほかにも様々な機会がございますので、そういった機会には常に要望してまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

やはり国の補助が圧倒的に足りないと思います。それでその影響を今回、小樽市としては9,900万円という形で持ち出しが生まれてきているのですが、当初、市は、新型コロナウイルス感染症の前の段階で最大で6,000万円ぐらい北海道中央バス株式会社の赤字を見込んでいた。経営努力を含めるとその赤字より圧縮できるという期待もあったと思うのです、市としては。ところがそこに新型コロナウイルス感染症が来た。

それで、新型コロナウイルス感染症の影響を除いて、この新年度の段階で6,000万円以上赤字が膨らむということは想定していたのかどうかお答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

新型コロナウイルス感染症は完全に想定外でございますので、最大で6,000万円、それ以上は予測はしてございませんでした。

○小貫委員

最大で6,000万円だということなのですが、先ほど私はそれらは圧縮できるという期待があったのではないかといいましたが、これについて新年度の段階では市として赤字が一気に6,000万円まではいかないだろうという期待があったのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

それはあくまで予想でございますけれども、6,000万円というのは何の方策も打たないで、通常どおりに人口減等で落ちていけば6,000万円というふうを考えておりました。ただ、いろいろな方策をやっていこうということを事業者とも話をしておりまして、また、インバウンドの状況からも利用が少しよくなってきている傾向も見られていたものですから、もしかすると少し改善するのではないかといい方には我々としては見込んでおりました。

○小貫委員

やはり新型コロナウイルス感染症が予期せぬことですから。

そこで問題なのは、新型コロナウイルス感染症の影響によるバス事業の赤字分と、今言った新型コロナウイルス感染症に関係しない、もともと減少するだろうという想定した赤字分というのは、それぞれ幾らになるのか示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

新型コロナウイルス感染症と通常の収支不足それぞれということなのですが、それぞれというふうには計算していないのですが、そもそも6,000万円と見込んでいた。そして、それが最終的な今の試算では約2億1,000万

円になっていますので、単純に差し引きますと1億5,000万円が新型コロナウイルス感染症による影響ということができると思います。

○小貫委員

それで1億5,000万円だという話なのですが、市が今回9,900万円充てますよと。ただ、残りの半分についてはもう少し様子を見ますよと先日の委員会で答弁があったと思うのですが、新型コロナウイルス感染症の感染対策で、もう先議はされましたけれども、小樽市公共交通事業者等追加支援事業というのが実施されます。

中央バスがこの支援金を受け取った場合、このまだどうやって充てるか分からないという9,900万円の一部に充てられるということになるのでしょうか。要は、赤字が縮小されるということになるのでしょうか、そこはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

小樽市公共交通事業者等追加支援金なのですが、こちらについては新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用して行っている事業でございます。この交付金につきましては国から基本的に企業の損失補填に充てることはできないというふうに言われております。

したがいまして、中央バスも国の指導に従って今回のこの支援金は運賃収入として受けるのではなくて、会社の本体で営業外収入という形で受けるというふう聞いております。

そうしますと直接的には市の収支に100%反映されるということにはなりません。

○小貫委員

市の路線に影響というか何というかそちらに反映されることはないということなのですね。

そうすると、9,900万円を本当にどうやって圧縮するのかという話になってくるのですが、道内のほかの主な自治体でバス事業者への赤字補填を行っている自治体はどこで、その金額はどうかお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

道内の市町村を全部調べることはできなかったのですが、可能な限り調べた結果を申し上げますと、千歳市がまざ令和2年度、国が800万円、市が5,500万円、これで収支不足は全額補填するというところでございます。

さらに令和3年度につきましては、同じく国は800万円想定し、市はおよそ1億7,000万円を計上して、こちらも収支不足は全額補填する予定ということでございます。

続きまして江別市なのですが、令和2年度、国は670万円の国庫補助を想定して市は3,800万円の補助を行って、こちらも収支不足は全額補填するということです。

同じく江別市の令和3年度の予算なのですが、こちらは国庫補助を300万円想定し、市は4,700万円計上で、こちらも収支不足は全額補填する予定というふう聞いております。

あと、こちらは新聞報道なのですが、札幌市が令和2年度にはバス補助として約20億円の支援を行うという情報が入っております。

○小貫委員

今調べられた範囲でということなのでまだこれからもあるとは思いますが、いろいろな自治体でやはり路線の赤字というのが広がっているし、いずれにしても国の補助率が圧倒的に少ないというのが一致しているのですが、そうなってくると北海道全体の問題になってくるのですが、北海道は何をやっているのかという疑問になるのですが、新型コロナウイルス感染症対策と通常の運行補助に分けて、この公共交通に対する北海道の支援策を説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤

北海道の支援について答弁させていただきます。

北海道では新型コロナウイルス感染症対策としましては、まず感染拡大防止ガイドライン策定普及モデル事業、

それから、ぐるっと北海道・公共交通利用促進キャンペーンという事業を行ってございます。

そのほか、通常から行っているバス運行費補助としましては、地域をまたがる幹線系統に対して国と同額の支援をするという補助を行ってございます。

しかしながら、こちらについては小樽市内のバス路線では対象になる補助とはなってございません。

○小貫委員

ガイドラインだとかキャンペーンだとかいうことで、お金の面ではなかなか新型コロナウイルス感染症対策で直接バス事業者の腹を満たすようなことはやられていないというのが分かりました。

やはり、この赤字に対する補助なのですけれども、新型コロナウイルス感染症で広がったことを含めて補助を出すというのはいかがなものなのかというのがあるのですよね。ほかの宿泊事業者や飲食業などで苦しんでいる方々、やはり新型コロナウイルス感染症で大きな赤字が出ていると。そういう方々との公平性というところが問題になっていて、そこの公平性に欠けていくのではないかと心配するのですけれども、これについて市はどうですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

他の業種との公平性ということでございましたけれども、今回のこの生活バス路線運行費補助金というのは、企業支援といった趣旨ではございませんで、市民の移動手段を確保するという法に定められた地方公共団体の責務に基づいて実施するものでございます。

そういった意味で繰り返しになるのですが、企業への事業の持続支援策というものではございませんので、そこは違うものというふうに考えてございます。

○小貫委員

少し時間がないのでそこについて突っ込みはしませんけれども、やはり例えばこの減便で密になっているから増便のために補助を出しますとか、バス停の整備を行うために補助を出しますとか、そういったように市民に対して、出した補助が何に使われているのかということが目に見える形の補助事業にしていくことが必要だと思うのです。

こういった場合に赤字にそのまま補填するということについて、先ほど公平性について質問しましたけれども、今度は公共性についてどう考えるかお答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

このたびの生活バス路線運行費補助金は、地域の協議会で協議して定めた公共交通の計画に基づいて、さらに市民の方も交えて協議会の中で協議した結果、補助することを決めたものでございますので、公共性はあるものであるというふうに考えてございます。

○小貫委員

公平性の問題でも公共性の問題でも、そもそも最初に主幹から答弁があったように、新型コロナウイルス感染症というのは想定外だった話ですよ。だから、もちろんその協議会の中での協議でもこんなことが起きるなどというのは想定外だったということだと思います。

やはりそもそも公共交通の在り方をどうするのか、もっと根本的な議論というのが開始される必要があると思うのですけれども、これについてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

公共交通の在り方についてもっと根本的に議論すべきではないかということでございました。ただ、今、我々が持っている現計画というのは市民の皆さんの意見を基につくったものなのですけれども、これで市内のバス路線の現状維持というのがまず基本となってございますので、我々としましてはあくまで現時点ではこの計画に沿って施策を進めていくということが大切と考えております。

しかしながら、おっしゃるとおり想定外の新型コロナウイルス感染症の影響もあって、急速に利用者の減少が想定より速く進んでいるので、こちらの状況も常に注視して、そういった新しい議論のスタートの時期とかも検討し

てまいりたいと思います。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時33分

再開 午後2時55分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

公明党に移します。

○松田委員

◎市営住宅について

一般質問で住居確保支援策について質問させていただきましたが、御答弁の中から市営住宅に関する点で何点か確認したいことがありますので最初に伺います。

過去に災害により住居を失った方、特に東日本大震災により小樽市に避難されてきた方のお住まいとして、また、火災等により住居を焼失した方などが一時的に市営住宅に入居したケースは聞いたことがありますが、一般質問の御答弁として解雇等により住居の退去を余儀なくされた方へも市営住宅の一時的入居を認める制度があるという御答弁がありました。その制度の詳細についてお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）大門主幹

この制度につきましてですけれども、平成20年のいわゆるリーマンショックを受けまして、21年2月から始まった制度でございます。

この内容としましては、雇用先からの解雇等に伴い現に居住している住居から退去を余儀なくされる方、またはその同居親族の方に対しまして原則的に1年を越えない期間で市営住宅の入居を認めるというものでございます。

○松田委員

今まで一時的入居を認めたケースはどのぐらいあるのか。

また、入居を理由別にお示ししていただきたいと思います。

○（建設）大門主幹

一時入居を認めたケースでございます。離職退去者との制度の関係でございますけれども、こちらは平成21年2月に制度が始まったと今申し上げましたが、それが始まってから現在までまだ利用されたことはない、ゼロ件という状況になっております。

○松田委員

災害だとか、そういったものについてはいかがでしょうか。

○（建設）大門主幹

一時入居の中で災害被災者の入居に関しましてですけれども、こちらに関しましては、令和2年度は6件、元年度は3件というふうになっております。

○松田委員

その一時入居を認める住居というのは、あらかじめ一定程度用意しているのか、それとも空いている住宅をその申出があったときに入居用に充てるのか、その点についてはいかがでしょうか。

○（建設）大門主幹

この一時入居用の住宅に関しましては用意しているという状況でございます、具体的には離職退去者用としまして2戸、それから災害の被災者に関する一時入居に関しましては14戸を用意しております、現在はそのうち5戸が入居しているという状況になっております。

○松田委員

その場合の市営住宅の使用料の徴収の有無についてはいかがでしょうか。

○（建設）大門主幹

離職退去者用の一時入居に関しましては、使用料を徴収するのですが、使用料の計算に当たりましては、基本的には市営住宅に入居するときは入居の申込み前の1年間の収入で本来は計算するところなのですが、この離職退去者用はそういう解雇という特殊事情もあるものですから、解雇後の収入状況で算出した家賃、一般的には最低家賃になるかと思えますけれども、その家賃で賦課するという形になります。

一方、災害の被災者の一時入居に関しましては、入居から2か月間が無料ということになりまして、その後は今示したのと同じようにやはり最低家賃ということで家賃を賦課しているという状況でございます。

○松田委員

それで災害は別として一時的入居住宅は雇用先が見つかり、自分で入居住宅を確保できたときは退去するわけですが、先ほど1年間と言っていました、最高どのぐらいまで入居を認めるのか、それともそのまま住み続けることができるのか、入居可能期間についてはいかがでしょうか、お聞かせ願いたいと思います。

○（建設）大門主幹

先ほど使用期間は原則1年というお話を申し上げたところでございますが、ただしということで実際入居されている方の住宅に困窮する実情とか、あと市営住宅自体の空き状況、そういう状況によりましてこの使用期間については更新もできるというふうに定めております。

○松田委員

では、次に一般的な市営住宅に関連しての質問をさせていただきます。

私たちがいつも市民相談を受ける中で多いのが、市営住宅を申し込んでもなかなか入居できないというものがあ

ります。

現在の小樽市における市営住宅の管理戸数の推移をお示ししていただきたいと思います。

○（建設）大門主幹

市営住宅の管理戸数の推移でございます。

これに関しまして、令和元年度末と5年前の平成26年度末と10年前の21年度末の数字で申し上げたいと思います。

まず、令和元年度末では管理戸数3,066戸、平成26年度末では3,335戸、21年度末は3,426戸になっております。

○松田委員

だんだん減ってきているという、耐久、老朽化も進んでいるということもあってだと思っておりますけれども、それでは市営住宅に住む場合、誰でも申込みができる一般申込み住宅と高齢者や障害をお持ちの方、子育ての方など一定の申込み要件がある特定目的というのがありますが、現在の申込み状況についてお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）大門主幹

申込み状況ということで、令和元年度の数字で申し上げたいと思います。

令和元年度で申し上げますと、一般住宅の申込みが362件、それから特定目的住宅の申込みが118件というふうになっております。

○松田委員

では、この特定目的住宅の申込み要件を満たす方は、同時に一般住宅でも申込みが可能ということをお聞かせ願

すけれども、重複して申し込んでいる方は現在どのくらいいるのか、この点についてお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）大門主幹

重複の人数の関係でございますが、数がかなり多くて人数を数え切れていなくてこの場で申し上げられません。

○松田委員

ということは、かなり重複して申し込んでいる方が多いということだと思っておりますけれども、それで時々郊外の市営住宅にお住まいの方を訪問すると、空いている部屋が目立つようになってきています。これが随時申込みを受け付ける住宅と思われるのですが、随時入居できる市営住宅の戸数についてはいかがでしょうか。

○（建設）大門主幹

いわゆる随時募集に係る市営住宅のことでございますが、こちらは当然、申込みとかがあった時点で数に増減はあるのですけれども、現在の状況で申し上げますと、現在は塩谷住宅と祝津住宅で合計6戸ほどこの随時募集で出している住宅がございます。

○松田委員

このようにやはり皆さん場所のいいところに入りたいというのは正直なところだと思っておりますけれども、そして同じようにそういう郊外の今塩谷だとか祝津だとか、やはり高層でしかもエレベーターがない住宅が多いと思うのですが、そういった場合、御高齢の方などは下の階へ住みたい、また便利なところへ住み替えたいと御希望している方もいると思っておりますけれども、この場合は通常の申込みと同じようにしなければならないと聞いていますが、どの程度、住み替え希望者がいるのか、この点についてはいかがでしょうか。

○（建設）大門主幹

現在、市営住宅居住者でそういった住み替えを希望されて実際に登録されている方でございますけれども、現在37名いるところでございます。

○松田委員

今、市営住宅にお住まいの方の課題として、共有部分の掃除だとかゴミステーションの鍵開けだとか、駐車場等の除雪など当番制をしいているところがありますけれども、御高齢の方が多くて順番にはなかなかできないということで自治会などの会費から業者に依頼して当番制を廃止している住宅もあるように聞いております。

しかし、お金もかかるということで悩んでいる方もいるように思っているのですが、そういった相談だとか課題だとか、押さえているものがあつたらお聞かせいただきたいと思います。

○（建設）大門主幹

市が、それぞれの市営住宅の自治会から直接相談を受けたケースはないのですけれども、ただ、私どもは小樽市住宅行政審議会などの場がありますので、例えばそういうような場面とかで、今松田委員がおっしゃいましたそういう状況が今後懸念されるのではないかというような御意見を伺ったことはあるところでございます。

○松田委員

今、市営住宅も今後は新しく造らないで既存の住宅を借り上げて子育て世代に特化して貸し出す、既存借上公営住宅制度などありますけれども、なかなか進んでいないとも聞いております。

一般質問の際にも述べさせていただきましたが、住居確保と仕事は本当に相関関係にあります。先ほど言いましたとおり、今のところゼロだと言っていましたけれども、一時的解雇であっても一時的入居を認める住宅があるという制度を知らない方もいらっしゃると思いますので、そういったことについてしっかり周知していただきたいと思います。これについて最後にお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）大門主幹

現在、この離職退去者用の住宅につきまして、私どもはホームページ上でこの制度があるということを紹介しているところでございます。

ただ、そうした中で確かに今、松田委員から御指摘がありましたとおり利用がゼロ件にとどまっているというところもあるところでございます。

一方私どもは福祉のサイドで住居確保の給付金という制度もあるところでございますけれども、そうした中でその給付金との関係で例えばそちらの利用がなかなか難しい状況になられた方とか、あるいはそういう方につきましては、一般質問の中でも御答弁申し上げましたけれども、庁内で連携を図りながら私どものこの制度を例えば紹介してもらおうとか、そういう形で周知を進めていきたいというふうに考えております。

○松田委員

ぜひ、よろしくお願ひしたいと思います。

◎公園の維持管理について

次に、公園の維持管理について質問させていただきたいと思ひます。

新年度予算では、公園施設長寿命化計画推進経費が960万円計上されていますが、この計上された事業費の内容についてお示ししていただきたいと思ひます。

○（建設）公園緑地課長

第2次小樽市公園施設長寿命化計画策定に向けた事業費の内容につきましては、具体的には国の策定指針に基づきまして、公園施設の劣化状況等を目視で確認する予備調査などを実施いたしまして、劣化や損傷を未然に防止しながら長もちさせる予防保全型管理を行う施設と、機能しなくなった段階で取り替える事後保全型管理を行う施設に分類いたしまして、このうち予防保全型に分類いたしました施設の構造材、消耗材の劣化や損傷の状況等について詳細な健全度調査を行うこととしてございます。

○松田委員

今、聞きまして、今後この長寿命化計画によって遊具等の更新も含めて公園の整備が進んでいくと思われますが、それでその前にお聞きしたいことがあります。

私が議員になって今まで数か所の公園の樹木についての苦情を受けました。公園に隣接している住宅の窓が公園の樹木によって覆われていて日が差さないだとか、樹木が折れて今にも住宅にぶつかりそうなので危険なので何とかしてほしいというそういう苦情も受けまして、公園緑地課に対処してもらった経緯もあります。

そこで伺いますけれども、公園に植栽されている樹木はどのくらいの頻度で剪定を行っているのか、その点についてお聞かせ願ひたいと思ひます。

○（建設）公園緑地課長

公園に植栽されております樹木の剪定の頻度につきましては、民有地内に枝葉が伸びた場合や、大木化により強風時に倒木による被害が発生するおそれがある場合など、随時対応しているところでございますが、頻度といたしましては数年に1回程度になるものと思われます。

○松田委員

それで今、随時ということだったのですけれども、樹木の種類によって多額の費用がかかることから数年に1回しかできないと言われた公園も現実に私もありました。その苦情を言ってもすぐは対応してもらえなかったという経緯もあります。樹木によってどのような剪定の基準があるのか、その点について伺いたいと思ひます。

○（建設）公園緑地課長

剪定についての基準でございますけれども、基準は特にございませんが、剪定の目的といたしまして樹形の維持や健全な育成、強風による倒木の防止などがございまして、樹木の生長や育成状況に応じて適宜行うことが望ましいと考えてございまして。

○松田委員

樹木や雑草の管理についてもその頻度をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○（建設）公園緑地課長

公園の芝の刈り込みや草刈りについてでございますけれども、小樽公園などの総合公園や色内埠頭公園などでは年3回程度、その他の街区公園などでは年1回程度の草刈りを行っております。

○松田委員

先ほど言いましたとおり、苦情が出る前に対処が必要ではないかと思われま。

これらを含めて公園のパトロールについてはどのような計画で行っているのか、その点についてはいかがでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

パトロールにつきましては、公園緑地課職員により公園施設を対象としたパトロールを年1回行っております。そのほか、冬期間の積雪や凍雪による被害の有無を確認するパトロールを年2回、さらには専門業者により遊具、フェンス、ベンチなどの公園施設を対象に年1回の点検を行っております。

○松田委員

では、これが最後の質問になりますけれども、公園緑地課のホームページを見ますと各公園には公園愛護会という組織があって、先ほど言った公園の清掃だとか除草や公園施設の点検、連絡をさせていただいているというところがあるようです。一つの組織で何か所も担当されている場合があります。ただ、近年は会員の高齢化も進み解散を考えている愛護会もあると聞いておりますけれども、愛護会の現状について最後にお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

公園愛護会につきましては、公園の適正管理と併せまして公共施設の愛護の精神を高揚することを目的に昭和58年から設立を進めてございまして今年で38年が経過したところでございます。

令和2年度におきまして、現在の愛護会の数でございますけれども、街区公園を中心に42団体58の公園緑地を清掃、除草をはじめとする様々な活動を行っていただいているところでございます。

活動されている方の高齢化などによりまして令和元年度と比べまして2団体3公園減少しているところでございます。

○松田委員

コロナ禍にあって公園は、大人も子供も心を癒やす場所であります。今言ったようにボランティア的で愛護会の現状もお聞きしましたけれども、このように陰で支えてくださっている方にしっかり感謝しながら今後もまたいろいろと取り組んでいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○横尾委員

◎小樽市雪対策基本計画について

まず、小樽市雪対策基本計画についてお伺いしたいと思います。

この雪対策基本計画、令和2年12月に策定されました。それから本格的な雪が始まって大体3か月ぐらいたってきているのですが、現時点でこの基本計画ができてから雪対策に関する取組について何か変化や影響があればお聞かせください。

○（建設）建設事業室主幹

この雪対策基本計画を策定したことで、現在の小樽市の状況と今後の雪対策の方向性を示すことができたものと考えております。

新たな取組としては、将来に向けての情報収集等を行っているほか、今年度で開催されました国際スポーツ雪かき選手権と協働の取組として連携協力を行っているところでございます。

○横尾委員

まだ3か月ということですので、これからまた始まると思いますけれども、しっかりとこの基本計画にのっとった形で進むのかと思っております。

それで初歩的な話なのですが、この雪対策基本計画を策定した目的や経緯について何度も話されているかもしれませんが、お示してください。

○（建設）建設事業室主幹

雪対策基本計画の策定目的、それからその根拠、経緯ということでございますけれども、平成28年度に行った市民アンケート調査によりますと、除排雪は市民満足度が低くて今後の重要度が高い領域の施策との結果となっております。

これまで除排雪に関しましては、毎年、除雪懇談会等を開催して地域の皆さんの声を聞きながら取り組んできたところでございますけれども、近年の人口減少、高齢化の進行など社会環境の変化に加えまして、除排雪作業を担う建設業の人材不足それから市の財政状況などを勘案すると、このままでは将来的に除雪体制の維持が困難となる可能性がありますことから、今後も継続して冬の市民生活や経済活動を支えるために将来を見据えた雪対策の指針となる基本計画を策定したものでございます。

○横尾委員

この中を見させていただいたのですけれども、重点施策として効率的な雪対策の充実、市民との協働による雪対策の推進、そして雪堆積場等の確保というような三つの視点があって、このⅠとⅢの部分については除雪に直接関わる部分でというようなことなのですが、この市民との協働による雪対策というのは新たな観点に近いものがあるのかと思ったのですけれども、ここが結構重要な観点だったのかと思うのですが、これを進めるにはどのようなことが必要と考えているかお聞かせください。

○（建設）建設事業室主幹

この計画では、市民との協働による雪対策の推進を重点施策の一つとして捉えまして、二つの方向性を定めてございます。

一つは、地域で支え合う雪対策の推進、二つ目は、地域の実情に応じた雪対策の推進でございます。

具体的には、町内会等の団体とのコミュニケーションが重要と考えておりますので、まず、地域の声を踏み込んで聞くことが必要と考えてございます。

○横尾委員

地域に踏み込んでということでありましたけれども、具体的に、今まで除雪の説明会などをやっていたと思うのですが、それより新たなことをやるということなのか、その内容を充実させるということなのか、分かれればお聞かせください。

○（建設）建設事業室主幹

地域の実情は様々であるということをお聞きしておりますので、地域単位で町内会の課題等をお聞きしながら一緒にその課題の解決に向けて取り組んでまいりたいと思っております。

具体的には4月以降、いろいろな課題を持つ町内会とヒアリング等を行っていきたいと考えてございます。

○横尾委員

今回のこの計画で住民への説明に対しても今の考え方、そういったものはっきりしたということなのですが、イメージとしては、やはりこの雪対策基本計画を根本に市民の方としっかりと話し合い、市の現状だとかどういったものを求めているのか、そういったものを説明していく、より理解を深めていただくことが大事だというようなことでよろしかったでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

委員の言うとおりでございます。

○横尾委員

今まで抽象的な部分だとか、この年の雪対策に対してのということの説明だと思うのですが、長期的な観点を持って、どういうふうに進めていきたいのかというのをしっかりした形で表したもののなにかと思います。

次に、策定後の計画の有効活用とフォローアップということで、まさにこの基本計画を策定したところがゴールではなくて、これからがスタートなのかと思っております。やはり策定後は、定期的にフォローアップを行って各施策の進捗状況だとか目的が設定されますが、その達成状況、そういった実施の効果を把握することが重要だと思うのですが、その辺はどのように進めていくのかお聞かせください。

○（建設）建設事業室主幹

毎年度、この計画に位置づけました各取組につきましては、効果的な進め方を市の財政状況等を考慮しながら進めたいと考えてございます。位置づけた取組には成果指標を設けておりますので、PDCAサイクルを確立して、より効率的、効果的な施策の展開を図っていきたくと考えてございます。

令和5年度には、総合計画の中間見直しと併せまして、この雪対策基本計画も見直したいと考えてございます。

○横尾委員

令和5年度に見直しをさせて、6年度以降に反映させるということだったのでありますが、先ほどあったように毎年度、細かい見直しだとか、達成、どれぐらい進んでいるのかというのは確認していく、1年の除雪の季節が終わった後に、また確認していくというようなことでよろしいでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

そのとおりでございます。

○横尾委員

そこで、この計画を見た中で、私は、最近やはり除雪、雪下ろしの事故というのが多くて、それぞれ雪の対策の中で市民がやることというのはあるのですが、やはり自分たちでやらなければならない除雪、そういった部分で、この事故が何とか減ることができないかと考えておりました。

それで、国土交通省を見ると、豪雪地帯で生活する方々に雪下ろし作業の危険性と安全に作業するための対策について改めて確認していただくことを目的とした動くイラストと音声によって注意喚起を行う「雪下ろし安全10箇条 動く電子ポスター」というようなものがあるそうで、地域住民が集まる集会だとか雪かき講習会などで利用を想定したビデオなどを作成しているそうなのです。やはり除雪作業中の事故を減らすためには、作業を行う本人はもちろん、家族、親戚、あと近所の方などが安全対策を行っていないのを見かけたら、声をかけたりだとか、そういった地域全体で安全対策を行うことも重要だと思うのです。そういったことも周知を図ったり、理解を深めていただくためにやれることがあるのかと思うのですが、この雪対策基本計画においては、こういったものはどのような位置づけになっていくのか、新たに加えなければならないものなのか、今含まれているところに含まれていて新たな対策としてするものなのか、お聞かせいただきたいと思っております。

○（建設）建設事業室主幹

屋根の雪下ろしにつきましては、福祉除雪の助成ですとか、市としても注意喚起を行っているものと認識してございます。この計画では、屋根の雪下ろしということで具体的に記載はございませんけれども、協働の取組に位置づけた方向性に合致するものと考えてございますので、地域の声を聞きながら課題等を抽出して一緒に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○横尾委員

なかなか私の知っているところでも落ちたところを近所の方が見つけたとかがあって、声を掛け合ったりだとか、

注意して見るだとか、そういった意識を高めることも非常に重要かと思しますので、こういった中にも具体的なものを何か入れていってほしい、対策も考えてほしいと思います。

この雪対策基本計画を見せていただいた中で、除雪対策だけではなくて、やはり福祉の部分だとか、あとこういった雪かきをする、除雪をするというのは今、高齢者の方だけではなくて若い人たちができない、やらせないというのも親としてあるのですが、そういうこの小樽市の除雪の状況を知るためにも、こういった計画をいろいろな部分で周知していったりだとか、こういった施策を世の中に入れて対策をすることによっていろいろな効果が出るものだと思っていて、今までやはり建設部であれば建設部だけの話でしたけれども、福祉部だったり教育部だったり、そういったところにも関連する、すごい総合的な計画なのかと思いました。

こういったことが雪をキーワードにすることによって、小樽市地域福祉計画にも関連性に載っていましたが、そういうつながり、連携が構築されて情報の共有化が進む。そして、雪国ならではのいろいろな問題などを共通認識されることになって、非常に効果がある雪対策計画なのかと思います。こういったものをつくっていただいたことは、この小樽で生活する中では非常に重要だったのかと思います。大変だったと思うのですが、これを計画的に、しっかりその後、推進して進めていっていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

◎断水時の対応について

次に断水時の対応について質問させていただきたいと思いますが、正確には断水時だけの話ではないのですが、断水時の対応等について伺います。

先ほど自民党の高木委員からもありましたけれども、美唄市で起こった断水だったのですが、そのニュースを見るにつけ、少し思うこともありまして聞かせていただきたいと思います。

先ほどもありましたが、美唄市では全世帯の76%に当たる7,729戸が断水いたしました。これは、美唄市だからなのかと思うのですが、小樽市でも同様に住民の7割が断水となるような事態というのは想定されるのかお聞かせください。

○（水道）主幹

美唄市では、水管橋の破損により大規模な断水が発生したわけですが、本市では定期的に水管橋の点検を実施し、適切に維持管理しておりますが、本市においても同様なことが起こる可能性はあるものと考えております。本市にも導水管の水管橋が1か所ございまして、仮にその導水管が破損し、浄水場に原水を送ることができなくなった場合、短時間であれば他の浄水場からのバックアップや、あとは配水池のストックなどで断水を避けることができるのですが、長時間に及んだ場合は最悪の場合、最大で給水世帯の約3割が断水になる可能性がございます。

○横尾委員

いきなり7割という部分は、なかなかいろいろなものが重なったときになるのかとは思いますが、想定される部分で大きなところでは3割の方が断水になられるようなことがあるということで、ほかのところできていることではなくて、小樽市でも十分あり得ることなのかと思うのですが、その上で、改めてなのですが、もし断水が起きたときに、水道局として対応するものはどのようなものがあるのかお聞かせください。

○（水道）主幹

断水となった場合は、まずはやはり応急給水ということで、水道局といたしましても2トンの給水タンク車を2台保有して、また積載型のタンクもありますので、まずは職員で応急給水を行うということにはなるのですが、本市だけの対応が可能であればそれにこしたことはないのですが、規模が大きく本市だけで対応ができなくなった場合につきましては、公益社団法人日本水道協会の北海道地方支部であったり、本市でいけば、小樽市管工事業協同組合などと応援協定を結んでおりますので、応急給水や応急復旧の応援を要請する形になると思います。

○横尾委員

例えば3割の世帯でなった場合というのは、小樽市だけで対応は可能なのでしょうか。やはり他市からの応援とかが必要になる状態だということでもよろしいのでしょうか。お聞かせください。

○（水道）主幹

小樽市の場合は、3割といいますと、給水世帯数が全体で全体で6万3,000世帯ほどありますので、その3割となりますと、1万9,000世帯ほどになります。そうすると、小樽市だけの対応ではなかなか難しいので、やはり日本水道協会などに応援の支援を要請するような形になると思われまます。

○横尾委員

かなり広範囲になると、やはり機材だとか人員も必要な状況になると思うので、小樽市だけではできず、そういったネットワークを使って対応されるということが分かりました。

それで、よく聞くのが応急給水、水をくむときなのですけれども、給水袋を用意されていると思うのですが、結構階段とか、エレベーターが止まったマンションだとか、そういったところはかなり水が重かったというようなお話を聞くのですけれども、ちなみに水道局で用意している給水袋というのはどのような大きさのものかお聞かせください。

○（水道）管路維持課長

現在、用意している水袋、給水袋につきましては10リットルと6リットル。最近、6リットルのほうを重要視して多く購入するようにしています。前回、ブラックアウトの際に結構お年寄りの方が重たいということで、なかなか持って歩けない。そうしたときに、10リットルの袋を主に使っていたのですけれども、水の量を減らしたりとか、そうしたことで対応はしていたのですが、やはり6リットルでも結構重たいとは思っています。ただ、その辺は少しでも持ちやすいような形で、構造的に形も変えた中で今調整中でございます。

○横尾委員

そういった災害を通じていろいろな声が上がったものを反映させて、今は、もともと10リットルでしたけれども、6リットルのものに変えていっているということでお聞かせいただきました。断水が起きたときにはそういった対応をされるということで、まず確認をさせていただきました。

そこで、情報の発信についてということでも聞かせていただきたいのですが、この総合計画を策定する際に行った市民アンケート調査で、市政に対する現在の満足度と今後の重要度の評価ということが、グラフというか、あったのですが、その中で上下水道については満足度が高く重要度は低いという領域に入っていました。これは、やはり当たり前になっているものがあって、重要度というのは低いのかな、でも満足は普通にしているよということだったと思うのですが、一方、防災危機管理という項目については、やはり重要度が高い領域に入っています。このライフラインとなる水道については、やはり災害時や非常時には、市民にとっての重要度が急に変化することになりまして、かなり増すのかと思っております。通常時であれば満足度が高く重要度は低いということですが、先ほど言ったように防災危機管理となったときに、やはりライフラインということであれば急に重要度が高くなる。そういったところで市民の意識の変化があるのかなと考えられるのですけれども、そういったことを考えると、やはり水道に関する情報発信というのは非常に重要になるのかと思っております。

そこで、北海道胆振東部地震の被害があったときに、北海道全体でも一部の市町村で、一部地域で断水発生したのですが、断水がない地域においても、〇〇市は〇時間後に断水する予定などといったデマ情報がかなり流れたと、拡散されたということで、小樽市においてもこのような間違った情報が流れたようでも、小樽市でこのような情報が入ったのか。

そして、入ったことを確認された場合、どのような対応をされたのかお聞かせください。

○(水道)総務課長

平成30年の北海道胆振東部地震の際、今、デマということでお話がございました。そのときの状況と対応についてでございますが、デマという言葉ですと少し悪意を感じるものもあるのですが、当時の状況といたしましては、善意の中でそういうことがあって、いろいろな方に伝えたほうがいいといったような経緯で広がっていたと認識しております。

時系列的な経過としましては、停電になって水道局に多くの問合せがある中に、今、委員がおっしゃっていたように、何時から断水になるというような話を聞いているけれども、今まだ出ているのにどうして断水になるのだといったような話がだんだん多くなってまいりまして、私どもとしましては、事実と異なる情報が出回っているということを確認いたしました。

当時の対応といたしましては、まず9時40分に、当時、停電になっておりましてホームページをアップすることがなかなかできなかったもので、広報広聴課を通じてフェイスブックで断水情報が誤報であるといったようなことの一報を入れていただきました。その後、その情報がなかなか収まらなかったということもございまして、12時40分、この段階で断水情報が誤報であるといったようなことを再度、フェイスブックで周知するとともに、FMおたるでその内容を流していただきました。

市民の方には、SNSをお持ちでない方もいっぱいいらっしゃいますので、13時に、消防本部の御協力をいただきまして、車で断水情報が誤報であるということで広報活動を行っていただくといったような対応を行いました。

○横尾委員

このSNSでのデマというのを研究した人がいらっしゃって、それは小樽商科大学の教授の方なのですが、函館市と北見市の例を取ってやっていました。函館市はフェイスブック、ツイッター、そういったもので断水はデマ情報であるというような打ち消しの通知をしたそうです。北見市ではフェイスブックだけだったということで、そのときにやはりなかなか収まらなかったのは北見市のほうで、函館市では3日かかって比較的落ち着いたというような話がありましたので、こういった情報を発信する内容も非常に大事なのかと、種類、手段が非常に大事なのかと思っております。

それで、最後に聞かせていただくのは、小樽市水道局で断水だとか、そういったときの情報を流すツールは何があるのかということと、あと防災で出している防災行政無線緊急放送システム、緊急速報メール、登録制メール、こういったものを使って情報を発信しているのか。

あと、令和2年7月22日に協定を締結して、Yahoo!防災速報を活用できることになったのですが、こちらは自治体からの緊急情報として通知される情報の種類としてライフラインに関する情報で断水、給水、水道管の凍結、停電などがあるということで例示もされているのですが、こういったものを活用する予定があるのかどうか、それだけ最後、お聞かせください。

○(水道)総務課長

御質問が何点かにわたってございましたので、まずこういった情報があつた際、水道局がどのように情報発信するかといったような点について私から答弁させていただきたいと思えます。

まず、断水等の対応につきましては、先ほど申し上げましたようにフェイスブックの活用といったようなことを行っておりますのと、通常でありますホームページを活用すること、それからFMおたるに連携を協力して行うといったようなことを、我々水道局における災害事故発生時の対応マニュアルとしては押さえているところでございます。

あと、先ほど後半ございましたヤフーの関係等につきましては、主幹から答弁させていただきます。

○(水道)主幹

先ほど、防災無線という話もあつたのですが、防災無線の設置箇所が沿岸部になりますので、内陸部へは

放送がなかなか届かないということで、断水の情報発信に関する利用は難しいものと考えているのですが、Yahoo!防災速報につきましては、災害対策室に確認したところ、先日3月4日になりますけれども、融雪と雪崩等に関する注意情報ということで、初めてそのアプリを活用したというふうに伺っております。

水道局といたしましても、今後につきましては、断水の情報等を災害対策室と調整しながら活用していきたいというふうには考えております。

○横尾委員

やはり大事な情報ですので、先ほどの研究でもありましたけれども、そういった災害があったときに振り返るといことも大事で、やはりフェイスブックだけではなくてツイッターのほうが拡散力が高いということで、小樽市でもツイッターもやっていますので、そういった連絡をするとか、必ず伝えなければならない情報とか、先ほど言ったデマ情報とかそういった間違った情報の打ち消しの効果もあるというようなことが何件か研究されている方がいらっしゃいましたので、そういった災害時、あと大事なライフラインとしての通知しなければならないこと、そういった情報の発信はいろいろ工夫していただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

○委員長

立憲・市民連合に移します。

○林下委員

◎JR小樽駅前広場の再整備について

まず、JR小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会は、これまで3回の委員会を通じて市民アンケートを実施し、課題の整理や求められる役割の設定などについて一定の方向性を示しました。先般、会派代表者に説明がありましたけれども、そこでこの説明資料に基づいて質問してまいります。

一つ目として、再整備方針によりますと、安全性と利便性の高い交通拠点づくりとして新幹線開業後の需要の対応、新小樽（仮称）駅とのアクセス確保に対応する受入れ施設の設置、再開発事業などの広場の機能分担として駅前第1ビル再開発との連携による広場機能の分担と適正配置など4項目が示されておりますけれども、これらは示された五つのプランの中にどのように位置づけられているのか御説明をお願いいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

4項目ごとに位置づけた主な内容を説明いたします。

一つ目は、安全・安心な交通広場機能として、歩行者が車両と交差しない安全な歩行者動線を確保するように駅舎正面にオープンスペースを配置してございます。

二つ目は、交通結節点機能の強化といたしまして、バスと一般車の車両動線を完全に分離させています。

三つ目は、新幹線開業後の需要の対応として、開業後の新幹線新駅からのバスの受入れなどを考慮した施設規模としております。

四つ目は、再開発事業などとの広場機能分担といたしまして、一般車用駐車場、一般車送迎専用バス、バスパー、歩行者通路いずれか、あるいは複数を再開発事業側で担ってもらうこととしてございます。

以上、四つの項目を組合せ、5パターン作成しているところでございます。

○林下委員

次に、再整備方針によりますと、交流拠点機能の向上、来訪者が快適に過ごせる魅力あるオープンスペースの確

保、景観の保全（駅と海）、JR小樽駅から海や港を、海側からJR小樽駅を見通せる景観の保全、災害時にも活用できる歩行者骨格軸を起点としたオープンスペースの確保、災害時にも一時的に避難できる多目的オープンスペースの確保、小樽港第3号ふ頭、旧国鉄手宮線、中心市街地の商店街等への「歩き出し」としてのオープンスペースの確保などは、全てが安全対策と並んで非常に重要なコンセプトだと思っております。

しかし、新型コロナウイルス感染症が収束して観光客が戻ったとしても、バスやタクシーも密を避けるための十分な空間を確保した車両に置き換わる可能性があると言及されています。車両の大型化を想定した場合のスペースの確保はされておりますでしょうか。

また、五つのプランを見る限り、景観の保全という観点から、現在のJR小樽駅からの景観とほとんど変わらないのではないかと思われそうですが、改善は図られたものになっているのかどうかお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

まず、バス乗降場などの施設配置の考え方につきましては、国土交通省が監修しております駅前広場計画指針に基づき決めているところでございます。委員が指摘されている内容のとおり、今後、車両の大きさに変更が生じた場合には、その時点で対処方法について検討していきたいと考えてございます。

景観につきましては、現在の駅前広場は駅舎正面が車両通路となっておりますので、そこに人が立ち止まって海側を見通すことは危険なので、できませんけれども、このたびの配置プランではオープンスペースが位置づけられておりますので、人がそこに立ち止まっても見通すことができるような配慮をしているところでございます。

○林下委員

大体、質問の趣旨に沿って答えをいただいたのですが、私は車両の大型化というのは特に駐車スペースが確保できるのかという考えなのですが、今、全国的といいますか、最近の流れとしてタクシーなどは観光と貸切りという、少し通常のタクシーより大型化されたものが結構主流になってきているというようなものを想定しております。そういうものが運行されるとすれば、一般のタクシーと観光タクシーだとか、そういったもののレーンを分ける必要が出てくるのかというような考え方もあったものですから、こういう質問になりましたので、ぜひまたその点についても含めた検討をお願いしたいと思っております。

次に、代表質問では、小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合が検討を行っている敷地は、駅前広場に隣接しており、一体的な利用が可能であることから、現在、準備組合も参加しておりますJR小樽駅前広場再整備基本計画検討委員会において協議を行いながら、この敷地の一部に駅前広場の機能を組み入れる案など複数の小樽駅前広場再整備案の作成を進めているところでありますという答弁をされております。

複数案は、私が今お話ししている会派代表に説明、配付されているプランには示されておりますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

複数案につきましては、昨年12月下旬に配付させていただきました説明用資料として示しているところではありますけれども、そのときの資料では一般送迎車用バス数が4台でしたが、このたび、バス数を5台に変更しているところでございます。

○林下委員

私も何回も資料を見ていたのですが、やはり現在と比較できるものがあれば非常に分かりやすかったかと思っておりますので、今後、市民へのアピールとか、そういうときにはその点にも、少し気を遣っていただければと思います。

それと次に、小樽駅前広場の整備主体である小樽市が、今後、関係者との連携を図るとともに、その状況に応じて調整をしてみたいと考えます。この答弁は、何かこの関係者を指しているのか非常に分かりづらい答弁だったと思うのですが、その点についてはどのように考えていますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

J R小樽駅前広場再整備基本計画は、再開発事業との連携の中で進めておりますので、再開発事業の事業主体と調整することを基本として進めてまいります。

一方、小樽商工会議所においても、駅前広場や再開発に関する検討を行っていると聞いてございますので、必要に応じて連絡調整を図っていきたいというところでございます。

○林下委員

次に、J R小樽駅前広場に求められる役割には、多くの関連計画と関わっていることから、最終的に全ての機能や役割を考慮するとプランの選択肢は限られてくるのではないかと私は見ております。

そこで、現行のプランでは、自動車ターミナル法に基づくバスターミナルとしての認定が受けられるのか。また、駅前広場の再整備に伴う財源の確保はどのようなものがあると検討しているかお知らせ願います。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

現行のプランにおける再整備につきましては、バス、タクシー、一般車を一体として交通処理する駅前広場として検討しており、バスに特化した自動車ターミナル法に基づくバスターミナルとしては検討してございません。

なお、財源につきましては、現時点では補助事業である街路事業などを想定しておりますが、今後、財源の確保に当たり整備まで期間がございますので、その間に国の情報収集に努めてまいりたいと考えてございます。

○林下委員

次に、既に札幌市は新幹線開業を見据えた新たなバスターミナルを含めた複合施設の建設構想などを取りまとめて既に公表されておりますけれども、小樽市は駅前広場の設置者としてプランの絞り込みや建設構想の改良をいつ頃公表するお考えなのか、そのスケジュールについてお示してください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤(英明)主幹

J R小樽駅前広場再整備基本計画に関わる現在お示ししているスケジュールにつきましては、複数案のプランの絞り込みを令和3年11月頃までに行いまして、令和4年1月にパブリックコメントを実施し、同年2月に計画を策定する予定としております。

プランの絞り込みを行うに当たりまして、令和3年度から関係機関協議を行っていきますけれども、その状況によりましては、スケジュールに変更が出てくるものと考えてございます。

○林下委員

やはりどのようなプランを採用するにしても、いつ開業に合わせるとか、その時期をしっかりと位置づけなければ、なかなか工事が、いろいろな想定がされますから、もう少しその点を、できれば1年前くらいに駅前広場の再開発を終えるとか、そういうスケジュールをぜひ考えて実施していただきたいと思えます。

○佐々木委員

◎貸出ダンプ制度の更新について

私からは一つ目、貸出ダンプ制度についてお話を伺います。

貸出ダンプ制度は前市政から大きな問題として、この議会においても多くの議論があったと思えます。昨年12月に策定された小樽市雪対策基本計画においても、生活道路の除排雪支援の取組の中でこの貸出ダンプ制度の在り方の見直しが位置づけられています。基本計画でも、市民からのこの意見を伺いながら検討していくという中身が入っておりますので、私は、今の状況を確認させていただいた上で、こうしたらという提案などもさせていただければと思って質問をさせていただきます。

ここでまず、この貸出ダンプの利用は小型のダンプ、大型のダンプがあると思えますけれども、どのようなダンプが一番利用されていますか。

○(建設)建設事業室主幹

貸出ダンプの利用でございますけれども、幅員が狭い生活道路の排雪が主でございますので、4トンダンプの利用が多い状況となっております。

○佐々木委員

それでは貸出ダンプの費用ですけれども、作業場所から雪堆積場等までの距離と運搬料で計算されているとお聞きしています。

では、まだ今年の実績はないと思いますので、令和元年度以前の実績でその距離が一番多いのは何キロメートルになりますか。

○(建設)建設事業室主幹

雪堆積場等への運搬距離、これの利用が一番多い距離数につきましては2.5キロメートルとなっております。

○佐々木委員

2.5キロメートルが一番利用されているということですが、その単価ですね。1立方メートルでの費用をいろいろと比較してみたいので、2015年から2020年の6年間、おおよその推移というか変動幅というかをお聞かせください。

○(建設)建設事業室主幹

費用のおおよその推移ということでございますけれども、おおむね運搬距離が2.5キロメートルでございますと、450円から560円で推移しておりまして、一番安いときと高いときの差が108円でございます。その推移につきましては、上昇傾向となっております。

○佐々木委員

来年の貸出ダンプの予算の内訳、予算のこの書類などを見ても少し分かりにくいのですけれども、幾らになるでしょうか。

そして、先ほどの比較していただいた6年間の当初予算は幾らになるのかお聞かせください。

○(建設)維持課長

貸出ダンプの予算についてでございますけれども、令和3年度の予算につきましては6,900万円を計上してございます。

先ほどの6年間の推移でございますが、令和2年度につきましては当初予算で説明をさせていただきますと7,100万円、元年度が6,800万円、平成30年度が7,000万円、29年度が7,200万円、28年度が1億300万円、27年度が7,000万円というふうになってございます。

○佐々木委員

私は、当初予算だからそんなに変更ないのかと思っていましたけれども、結構1億円のときもあったりして、この当初予算の根拠というのはどこになるのでしょうか。

○(建設)建設事業室主幹

当初予算の根拠でございますけれども、過年度における排雪量の実績を参考として運搬費を乗じて算出してございます。

○佐々木委員

過年度ということなのですね。それが根拠だということなのですが、運搬しているダンプの積み量、きちんと山積みになるまで積んでいるかどうかとか、それから排雪する範囲だとか、それをチェックするために1シーズンで職員を延べ何人配置していますか。

○(建設)建設事業室主幹

令和元年度でございますけれども、58日間の貸出ダンプ制度の利用でございますまして、116人の職員を配置して現場

のパトロール等を行ってございます。

○佐々木委員

さらにその人員のことでお聞きしたいのですけれども、作業する日を決定するために抽せん会を行っているとのことですが、1シーズンに何回この抽せん会を行って、当日、職員何名が配置されて行っているのか。

また、用意はどれぐらいかかっているのか、前日ぐらいで足りているのか、それにかかる人員はどうでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

抽せん会につきましては、1シーズン2回開催してございます。

抽せん会当日に配置する職員数は7人でございます。

準備には、1回につき受付終了日から抽せん会までの2週間程度で行ってございます。

○佐々木委員

今年は新型コロナウイルス感染症の関係もありまして、抽せん会は中止したと聞いていますけれども、雪を運ぶときのチェック体制、それから抽せん会の効率化を検討したことはあるのでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

まず、現場パトロールのチェック体制につきましては、チェック項目を簡素化するなどの工夫を行ってございます。今年度の抽せん会につきましては、新型コロナウイルス感染症感染防止対策として、これまで行っていた抽せん会を中止し、申請者からの作業希望日を基本としまして、1日の作業枠数を超える場合につきましては、申請者と調整を行いながら作業日程を決定してございます。

○佐々木委員

そういう効率化も実際にできているということだと思うのですけれども。

それで、私の提案なのですけれども、例えばこういうのはどうでしょうかということなのですが、例えば道路の幅員と長さにより底面積が出ます。それに例えば、一律、雪の深さを40センチメートルと決めれば、雪の量というか体積が決まると思うのです。それで運搬費用を決めてしまっ、そして、決まった分の運搬費用を町内会に支払うという方向にやったらどうでしょうかということなのです。そうすると、それ以上、出さないのですから幅員8メートル以上のところは町内会の費用に必然的になりますし、屋根の雪が入ることにもならないと思うのです。これであれば、ダンプの積み量というのは、もう最初から決まる、そこで決めてあるわけですから、チェックも要らなくなるということなのですけれども。素人考えですが、こういう方法はどうかと。

○（建設）建設事業室主幹

雪対策基本計画におきましても、生活道路の排雪支援として、今後の方向性を位置づけておりますけれども、佐々木委員からの御提案も一つの方法として考えられると思いますので、今後の制度設計の参考にさせていただきたいと考えております。

○佐々木委員

ぜひ、こういうことをいろいろ、また市民からも伺うということですから、そういうのも含めまして、できるだけ早くそういうものについて検討していただくということをお願いしたいと思います。

それで、その制度設計をどこでやるのかというお話を少ししたいのですけれども、先ほど聞いた1立方メートルの雪の運搬費用の計算というのはどこで行っているのでしょうか。

○（建設）維持課長

運搬費用の計算につきましては、建設事業室の維持課で積算しているところでございます。

○佐々木委員

維持課でということ、技術的な判断で条件設定が必要になることだと思うので、やはり制度設計は維持課で行っていただくという検討をしていただくということ期待してよろしいでしょうか。

○(建設)維持課長

今後における貸出ダンプ制度の制度設計につきましては、小樽市における雪対策の一環といたしまして、建設事業室維持課で統括して行っ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。

○佐々木委員

ぜひよろしく願います。

◎歴史まちづくり法を生かしたまちづくりについて

それでは、質問を変えまして、歴史まちづくり法を生かしたまちづくりについて伺います。

一般質問でこのことについて触れました。やはり小樽の文化遺産を基盤にしたまちづくり推進計画的なものが必要だと。また、その核になるのは、やはり国の制度である歴史まちづくり法、それから、伝統的建造物群保存地区制度、こういうのを活用していく。それで庁内作業も進めているのだというようなお返事もいただいて、非常に力強く思いました。

答弁中、その歴史まちづくり法について、庁内の関係部署が連携することを目的として設置した歴史を生かしたまちづくり庁内検討会議において、国の制度の活用に向けて取り組んでいるという、具体的な検討会議も挙げていただきましたけれども、歴史文化に関わる多方面に及ぶ施策の連携のため、庁内の関係部署が連携という、そういう内容の御答弁いただいていた。私は関係が、それぞれ担当するところがこの歴史まちづくりについて個別ばらばらになってしまうのではないかとという危惧を述べさせていただきましたので、そうではないのだということを示していただきたくて、その多方面に及ぶ施策の連携、関係部署の連携、これについて具体的に説明をしてください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

まず、多方面ということにつきましては、文化財、歴史的建造物及び日本遺産に関する施策の連携でございます。この連携に伴いまして、歴史を生かしたまちづくりということで進めていることを考えております。

関係部署につきましては、教育委員会の教育部、生涯学習課、建設部の新幹線・まちづくり推進室、産業港湾部の観光振興室であります。これらの部署が連携し、庁内に設置した歴史を生かしたまちづくり庁内検討会議において情報交換をはじめ議論しているところでございます。

○佐々木委員

ぜひ、関係部署で協力して進めていただきたいと思います。

法に基づく歴史的風致維持向上計画の策定に必要な諸条件の整理を進めるという答弁がありました。これは、歴史まちづくり法に小樽市が申請する際に必要だということです。

この歴史的風致維持向上計画とはどんなものなのか、説明をお願いいたします。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

歴史ある良好な市街地の環境を維持向上させ、後世に継承するため歴史まちづくり法に基づき市町村が策定する計画であります。

計画の中には、本市の歴史、重点的に支援を行う区域、文化財や歴史的建造物などの保全活用に関する事項などを盛り込むこととなります。

○佐々木委員

今、そのお話のあったところ、さらにもう少し説明いただきたいのですけれども、重点的に保全を図る区域、それから、優先的に支援を行う歴史的建造物について、具体的にどの程度市で議論が進んでいるのか、示していただければと思います。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

まず、重点的に保全を図る区域や優先的に支援を行う歴史的建造物などについては、核となる重要文化財の旧日

本郵船株式会社小樽支店及び旧手宮鉄道施設をはじめ、旧銀行街の歴史的建造物などを含むものをイメージしております。具体的には、これから詰めていくということになります。

○佐々木委員

それで、国へのこの歴史まちづくり法についての申請はいつ頃になりそうなのかというところを大変期待してお聞きしたいのですけれども、というのも、市制100周年、すぐやっけてまいります。それとの絡みで、ぜひこれとリンクしていくと大変面白いことになると思うものですから、いつ頃になるのかというのを最後にお聞きします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

現在、計画策定に係る課題を整理しまして、国土交通省に相談している段階でありますので、現時点においては、計画の申請時期についてお示しすることはできません。引き続き、計画策定に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

なお、計画の策定に係る一般的な期間としては、歴史に係る調査に1年、計画策定の部分で2年ほどかかると言われております。

○佐々木委員

やはり長期的な展望も必要ですけれども、これを積極的に進めていただければと思います。よろしくお願ひします。終わります。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

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。