

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4年1定)			
日 時	令和4年 3月 9日 (水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時25分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	濱本委員長、松田副委員長、横尾・丸山・高木・須貝・中村(誠吾)・ 林下・小貫各委員		
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、横尾委員、小貫委員を御指名いたします。

委員の交代がありますので、お知らせします。高橋龍委員が林下委員に、秋元委員が横尾委員に、中村吉宏委員が高木委員に、川畑委員が小貫委員に、山田委員が須貝委員に、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、公明党、立憲・市民連合、共産党の順といたします。

自民党。

○須貝委員

◎並行在来線について

それでは、JRの並行在来線の存廃についてということをお話をさせていただきたいと思います。

最初に、御公務が大変忙しい中、市長には今回出席要求させていただきました。これは大変重要な課題の一つでありますので、ぜひ市長を入れた形で議論させていただきたいということをお願いいたしました。

このJRの並行在来線の存廃に関しましては、この沿線にお住まいの市民の方にとって非常に重要な課題である。これのみならず、今は余市町民、または全国の鉄道を愛する方々など、実に多くの方々の関心事であり注目をいただいているところであると思っております。

私も建設常任委員に就任以来、昨年、今年と、各地域で行われました住民の意見交換会、説明会ですね。これにほぼ全て参加させていただきまし、また、余市町で行われました説明会といいますか、そういうものにも参加をさせていただきました。こういった会に参加していただいている、お住まいの市民の方、蘭島や塩谷の方に直接出向いてお話を伺う機会もいただきました。そこで私なりに住民の方の御意見や感触を得ていると感じているところです。

また、余市町をはじめとした各自治体の関係者や、交通の専門家といった方々から昨年の暮れから、たくさんアプローチをいただいております、本日のこの委員会、この議論にも多くの方が注目いただいているというところでもあります。

小樽市として大きな判断を下す時期が近づいているように感じます。この問題については、私ども自民党の会派として、実はまだ存廃について決めかねているところもありまして、現在、小樽市が持ち合わせている情報と併せて議論したい、市長の判断に非常に注目したいということをお話をしておきたいと思っております。

まず、ここまでの議論とか論点というのを、少し整理させていただきたいと思っております。

まず流れですけれども、2月6日に蘭島で住民の説明会が実施されました。ここでは冒頭に市長から、バス転換を視野に入れたというようにお話がありまして、説明会、意見交換会が行われたものと思っております。その後2月8日に塩谷地区で2か所ございました。ここでは、バス転換ありきではないかというようにお声が少し上がっていたように思います。ここでは市長から、この後の第1回定例会でもしっかり議論したいというようにお話がありました。その後、この第1回定例会でありまして、3月1日、2日と代表質問、一般質問がございました。

ここではメリット、デメリットを勘案して、バス転換に少し優位性があるのではないかというように御発言があったように思いますが、全体としてこの流れでよかったか、少しお聞きしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

委員おっしゃるとおりの流れでございます。

○須貝委員

それでは、論点の整理ということで少しお話をさせていただきますと、まず、本会議での答弁と重複するかもしれませんが、改めて、国、道、それから、JR北海道の見解をお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

北海道新幹線並行在来線対策協議会の後志ブロック会議で、次のとおりの見解が示されております。

まず国からは、経営分離後の地域交通は、地域の力で維持することが基本。そして、国が上下分離の下、鉄道施設部分を保有する考えはない。鉄道の運行経費への支援制度はない。こういった見解が示されていることから、国は地域鉄道の運営の主体とはならず、地域が運行する場合の後方支援だと、そういう立場が示されております。

そして、北海道からは、道も上下分離の下を持つ考えはないということが後志ブロック会議で示されておりますけれども、鉄道かバスかは、まずは沿線自治体としての判断をとというスタンスでして、道は判断を示しておりません。ですが、事務レベルの打合せの中では、いわゆる赤線区、黄色線区というほかの赤字路線の問題も抱えておりますので、並行在来線に多くの負担は難しいのではというふうに聞いております。

そして、JR北海道につきましては、同じく後志ブロック会議の中で経営分離を見直す考えはないという見解が示されております。

○須貝委員

今お話いただいたようなところから、バス転換に優位性があるというような発言になったのかというふうに思っています。

議論を始める前に、この前提条件で少しお話をしたいのですが、今のお話から推測をすると、例えば鉄道の社会的使命によって若干の自治体の負担はあるかもしれないが、自治体負担が少なく地域に安定した交通システムを構築できる可能性があるのなら検討する価値はあるとお考えでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

協議会では、鉄道かバスかの方向性を決めるに当たっては、これまで検討を重ねてきておりまして、既に判断材料はそろっていて、三つの案の中から選択することとしておりまして、既に小樽市以外は方針を表明しておりますので、協議会に新たな提案を持ち込んで選択肢を広げるような段階ではないというふうに、まず認識しております。

したがって、意見提案等があればもちろんお伺いはしますし、検討もするのですが、方向性を決めるに当たって本市ができる検討には限りがあるというふうに考えております。

○須貝委員

大分厳しい御答弁ですけれども。

前提条件なのですけれども、ここまでこれを判断するに至ったよりどころとなっている収支の試算がありますが、この前提条件が改められることで、導き出される結論は異なる可能性があると考えているのですけれども、この点についてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

委員おっしゃるとおり、収支が大幅に変われば結論が変わってくる可能性というものもございます。しかしながら、この収支予測は協議会の幹事会、担当者会議の中でもかなり収支改善策を検討した上での結果ですので、今お示ししている収支予測を基に判断するという考えであります。

○須貝委員

それでは、この問題を考える上で、私は五つキーワードがあるなと思って見ております。それぞれのキーワードについて少し深掘りした議論をさせていただきたいと思うのですが。

最初に、今お話あったこの収支予測というところで少しお話をさせていただきたいと思いますが、そもそもこの収支予測はどこが算出したものですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この収支予測は、並行在来線対策協議会が委託しました株式会社トーニチコンサルタントという会社が、JR北海道からの情報ですとか、並行在来線の先行事例などを基に算出しまして、それを基に道が精査したというものでございます。

○須貝委員

3案で収支予測がされています。まず余市一小樽間だけの収支予測ということで、初期投資、それから2030年度単年度、累計ということで、お示しいただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

余市一小樽間の収支、鉄道、バスそれぞれ申し上げます。

まず鉄道分ですけれども、初期投資が45.4億円。2030年度の単年度収支が4.9億円の赤字。そして、この初期投資と単年度収支30年間分の合計、30年の累計が206.1億円の赤字となっております。

そして余市一小樽間のバス、これは数字が長万部一小樽間の数字から長万部一余市間の数字を差し引いたものとなりますけれども、初期投資が5.7億円、2030年度の単年度収支が0.2億円の赤字。そして30年の累計が18.1億円の赤字となっております。

○須貝委員

途中でお話ありましたけれども、この30年累計というところですが、30年累計というのは何か、もう一度お話しいただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

初期投資の金額と単年度収支、2030年度から2059年度の30年間分となりますけれども、この単年度収支の合計30年間分、これの合計額となります。

○須貝委員

この30年の累計の数字、例えば、今お話ありましたけれども、余市一小樽間の鉄道で206億円の赤字であるというこの数字は、どうも少しこの数字だけがセンセーショナルに報道されているというか、この数字に圧倒されて、これは、将来に対して大変な赤字だというようなイメージを持たれるケースが多いのかと思って私もいたのですけれども。

この収支予測についてなのですが、これは以前から私も常任委員会で指摘させていただきましたけれども、どうもこの損益試算が、同程度の輸送密度の赤字路線に比べて過大ではないかと、数倍とも、分析によっては7倍くらいの試算になっていないかということで指摘があるのですが、この平均的な経費水準に基づく算出を求める声があるのでございますけれども、これについてはどのような見解ありますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

委員御指摘のとおり、並行在来線以外の地方鉄道で比較的少ない赤字額で運営しているところもあるというのは承知しておりますけれども、路線、鉄道によって、特急列車の有無ですとか、積雪量、気温の違い、または施設の老朽度合いの違いなどがありまして、こういった条件が異なる部分もありますので、これらをそのまま余市一小樽間に当てはめるといえることにはならないのではないかと考えております。

余市一小樽間を今と同様の水準で、安全・安定的に運行するためには、やはり今実際に運行しているJR北海道の人員ですとか経費、こういったものを参考にした現在の試算が妥当ではないかというふうに考えているところがございます。

○須貝委員

試算については、改めて多くは申しませんけれども、やはりJRにした場合の財政措置の問題とか運行するオペレーションに関わる人件費やリース契約のこととか、初期投資、いわゆる簿価とか取得価とかこういう問題も含め

て、少し疑問の意見もあるわけです。

例えば今お話ありましたけれども、運行コストというところではいきますと、これ富山大学の分析ですが、今回は余市－小樽間と同程度の輸送密度、1キロメートル当たり約2,000人というところでの年間赤字は、北海道では約2,500万円というふうに試算されているのですが、先ほど説明員から答弁ありましたけれども、例えば雪深いであろう富山地方の鉄道では100万円、えちぜん鉄道では500万円というような試算も出ていますが、この件について、もう一度御見解をいただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今お話がありました、富山ですとか、えちぜん鉄道ですが、こちらを詳しくは把握してはいないのですけれども、まず富山地方鉄道、こちらは特急列車が走っている、いわゆる優等列車が走っていて収益性が高いという違いがあるのと、えちぜん鉄道も含めてなのですが、余市－小樽間の新幹線開業後の輸送密度は約1,400人となっていて、それよりも今、高い輸送密度があるというところと、あと同じ積雪地ではありますけれども、やはり富山、福井ということでしたら、小樽よりも積雪量が少なく気温も高いといった、こういった条件の違いがありますので、確かに少ない赤字額で運行しているのだなというところは感じておりますけれども、そういった条件の違いがあるので単純比較はできないのではないかとというふうに考えております。

○須貝委員

試算の大前提ということで少し御指摘させていただきましたけれども、先に進めます。

次に、これも重要だと思っているのですが、いわゆる費用便益分析、ビー・バイ・シーですよ。これが行われていないのではないかと指摘があるので、まずこのビー・バイ・シーとは何か、お話いただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

ビー・バイ・シーですけれども、これは社会的な便益・ベネフィット、それと事業費・コストですね。これを比較しまして公共事業などの経済的な効率性を定量的に測る評価手法だというふうに認識しております。

なお、鉄道の場合の便益、これは所要時間の短縮効果などを貨幣換算したものをを用いているというふうに認識しております。

○須貝委員

今お答えいただきましたけれども、一般的に公共性の高い交通プロジェクトの投資や事業の継続の可否というのは、こういったビー・バイ・シーを基に判断するケースが多いと書かれています。

それで全国的には、収支が赤字でも、このビー・バイ・シーを試算すると社会的な費用を社会的便益が上回って、存続を意思決定したというような地方鉄道があるとも書かれていますのですけれども、これはいかがですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

これについては、まず余市－小樽間の鉄道ではこういった分析をしていないので、それについては社会的な便益が上回るかどうかとか、そういったことは今は分からないという状態です。

○須貝委員

そうですね。していないのであれなのですが、もしこれが上回るとすれば、判断が少し変わってくる可能性があるのかというふうに思っています。

ちなみに私が見た資料では、余市－小樽間のビー・バイ・シーを計算したところ、1.0を大きく上回る数値が出されているものもあります。

それで、このビー・バイ・シーも含めた収支予測、これを先ほども少し指摘させていただきました。この収支予測を改めて実施をして、そして、その上で意思決定をされてはいかがかというようなことが言われているのですけれどもいかがでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こういった便益が費用を上回るかどうかという観点と、その必要になる費用が負担可能かどうかというのは別の問題なのかというふうに考えております。そして、このビー・バイ・シーを出さずとも、収支予測など今ある判断材料からどちらに優位性があるのかという判断は十分できるのかというふうに考えております。

なお、今回の余市ー小樽間については、収支予測の赤字額に加えて鉄道施設の保有に伴う開業後の改修費ですとか、最終的な撤去費といったものも想定されますので、こういったトータルコストを考えると、鉄道を維持し続けるのは難しい、バスに優位性があるという考えになるのではないかとこのように考えております。

○須貝委員

今までの判断材料で判断できるということなのですけれども、やはりもう一度改めて聞きますけれども、試算を道に要望する考えはないのでしょうか。

最初は、小樽商科大学が地元にあるのだと思ったのですが、こういう公共交通機関ではなかなか小樽商科大学でも難しいのかということで、今聞いていますのがやはり富山大学とか、北海道大学でも土木系のところで教室でできるというふうに聞いていますけれども、改めてもう一度この試算を北海道に要望するお考えはないかどうかをお聞きしたいと思います。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

先ほどと少し重なりますけれども、やはり今回はこの社会的便益云々というよりも、費用負担が可能かどうか、そういったところの観点が重要かと思っておりますので、今の収支予測で判断できるというふうに考えている部分と、協議会として収支予測はもう十分検討を重ねてきた結果だというふうに考えておりますので、今の収支予測等を基に、ほかの沿線自治体は既に方針を示している状況だということもありますので、新たな試算を道に要望する段階ではないというふうに考えてございます。

○須貝委員

今のお答えですと、その後になかなか展開しにくいのですけれども、次に進めます。

それでは、キーワード二つ目で、経営安定基金というのに着目しています。まずは、この経営安定基金とは何かという御説明をいただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

経営安定基金とは、昭和62年の国鉄分割民営化に際しまして、JR北海道・JR四国・JR九州、この3社の経営の安定化を図るために設けられた基金でありまして、その運用益で営業損失を補うこととされております。

なお、JR北海道は6,822億円となっております。

○須貝委員

それで、運用益でというようなお話あったのですけれども、今、毎年、約25億円の赤字が出ていると書かれていましたけれども、これの赤字の分を地域の公共交通の維持や充実に使うことは可能なのかどうかお答えいただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この地域の公共交通の維持・充実というのが、何を指すのかというところが少し定かではないのですけれども、協議会の後志ブロック会議において、国から経営安定基金は、JR北海道の損失補填のための基金であるとの見解が示されておりますので、例えば第三セクター鉄道の運行に充てることはできないものと認識しております。

また、通称JR会社法の中に、経営安定基金の運用により生ずる収益をその事業の運営に必要な費用に充てるものとする、また経営安定基金は取り崩してはならないというふうにありますので、やはりここからもJR北海道の事業にしか使えないというふうに解釈しております。

○須貝委員

そうしますと、この後のキーワードにもつながるのですけれども、これらの赤字回避分を原資にして第三セクターを運営してはどうかというような提案があるのですけれども、現実的にこの経営安定基金による運営、運用益を使うことは現実的には難しいという見解でしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

先ほど申し上げたJR北海道からの見解、それと法律の条文がありますので、難しいものと考えております。

○須貝委員

それを踏まえると、次の三つ目のキーワードなのですけれども、少し理論展開が難しくなるのですが、三つ目として私は、この第三セクターによる経営というキーワードを上げさせていただきたいと思います。

北海道新聞にも記事が出ましたけれども、株式会社ライトレールの阿部社長がお話ししていたいわゆるリバイバルプランであります。簡単に申し上げますと、第三セクターで早期経営を開始すると、期限を切った試行で判断をすると、経営の原資は経営安定基金の運用益の赤字回避分を充てると、加えて利便性を向上してコストの仕組みを図るといった、こういった考えなのですけれども、これについ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

このプラン、私も拝見いたしまして、非常に内容が多岐にわたっている、また技術的なことも多々書かれていますのですけれども、その要点としましては、余市－小樽間の鉄道を多頻度化、多駅化する利便性を上げて利用をまず大幅に増やすと。そして、余市－小樽間、余市－札幌間、この輸送は現行のバス路線を廃止して鉄道に集約し、バスは鉄道駅からの短距離路線にする。それらの財源として早期経営分離によるJRの赤字回避分を充てる。そして新技術導入で経費も削減していく。この間、長万部－余市間の鉄路はまず休止する。そして、開業後の財源ですけれども、長万部－余市間の鉄路を再開して貨物新幹線との積替え施設を建設しまして、そして貨物列車を走らせて線路使用料を得る、それと新たな補助制度の確立、こういったものを開業後の財源とするというものと認識しております。

それについての見解なのですけれども、これは沿線自治体ですとか交通事業者等関係者の多大な協力が前提となっているということと、これらも含めて不確実な点が多いということで、実現は難しいのではないかとというふうに考えております。

また、期限を区切って試行をとるという提案もありますけれども、それも交通事業者等の協力を得られることが前提となっております、実施のハードルは高いと考えられます。

また、試行では新幹線開業後の財源確保が可能なのかどうかの検証ができませんので、やはり少し試行ということもなかなか難しいのかというふうに考えております。

○須貝委員

十分御検討いただいたのかというふうには思うのですけれども、確かに少し実現はなかなか難しいなと思う課題も幾つかあるのですが、改めて申しますとやはり、この利便性が向上した社会性の使命を持った鉄道が存続する、そして期限を区切ってやっているの、自治体の負担は計算上は、少なくとも済むのだ、ゼロだとおっしゃっていますが、検討価値はあるのかと思って、今回この委員会でお話させていただくのです。もう一度だけ伺いますが、検討する価値、再検討、深く検討する価値はあると思いますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

先ほど申し上げましたとおり、このプランは実現が難しいと考えていること、また、繰り返しになりますけれども、今ある判断材料で方向性を判断することはできると考えておりますので、このプランは実行する考えはございません。

○須貝委員

四つ目のキーワードです。鉄道事業者と地域協働による地域モビリティの刷新に向けたプロジェクトというのがこの2月に立ち上がったと聞いています。まず、これの内容と目的について御紹介いただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この検討会の資料を少し拝見いたしましたけれども、まず開催趣旨として、人口減少社会の中で鉄道事業者と沿線地域がローカル鉄道の置かれた現状について危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、いかにして利便性、持続性の高い地域モビリティを再構築していくか、また、そのために国としてどのような政策を取っていくべきかについて検討審議を行うとされております。

また、内容的な部分なのですけれども、検討会の論点としまして利用促進、省力化、省人化、運賃の見直し、上下分離等によるリスク分担、他の交通モードへの転換などが上げられております。

○須貝委員

端的に申し上げますと、危機的状況にあるローカル線の利便性、それから、持続性の回復を図る目的で、これ5回の議論を経て、今年の夏7月と書いていましたけれども、結論を経て概算要求に反映したいというようなものだというふうに理解します。

これは7月ですので、この状況を見極めてからの結論でもいいのではないかと考えるところもあるのですが、いかがですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

この検討会は、並行在来線の経営分離の問題とは趣旨が異なりますので、この検討結果を待つ必要はないというふうに考えてございます。

○須貝委員

五つ目のキーワードとして、バス転換交付金というのを上げさせていただきたいと思います。

まず、このような交付金というのはあると考えてよろしいですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

現時点で制度化されたものではないのですが、JR北海道がバス転換した地域に対して、バス転換に必要な支援金を交付しているという事例を把握しております。

○須貝委員

その先行事例があるようではございますけれども、これはどのような規模になるのか。また、計算式、この額を導き出す数式というのはどういうふうに考えられていますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらで把握している支援金の規模なのですが、まず日高線の鶴川一様似間は25.6億円、そして札沼線の北海道医療大学―新十津川間が18.2億円、石勝線の新夕張―夕張間が7.5億円、そして江差線の木古内―江差間が9億円となっております。

この算出方法というのは把握しておりませんが、考え方として、バス転換に係る初期費用プラス運行経費というふうにされておりますので、何らかの収支予測を出してそれを基にしているものと思われま

○須貝委員

なかなか大きい数字になると思うのですが、

それでは、このお金というのは、自由にどんな目的でも使えるものなのかということをお答えいただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

基本的な目的としましては、バス転換に係る必要な費用ということで、その初期投資と運行経費となっております。このほかにも、全部のケースではないのかもしれませんが、使途が自由、まちづくりに自由に使える地

域振興費として交付されているというケースもございます。

○須貝委員

地域振興というのは、何か具体的にどのようなことに使われていますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

今、詳細は把握しておりません。

○須貝委員

分かたらお聞かせいただきたいと思います。

私はこの交付金というのにも着目しています。JRを残す議論がある一方で、やはりこの転換交付金というのを使った形で、地域振興に、あとは地域の交通網の整備に使うことも可能なのかと思っています。

そこで、私がいろいろここまでお話した中で、今協議会で示されている3案とは別に、プランのA、B、Cということで三つ御提案をさせていただきたいと思うのですけれども。まず、プランAは、今まで議論されており30年までJR北海道に経営してもらって、その後バス転換するのだと。ただし、この場合いろいろな御意見はあるのですけれども、やはり30年までJR北海道にきちんと運行責任を確認すべきであるということと、いろいろな条件、社会的な情勢の変化もありますので、そういったところも見極める必要があるのかとは考えています。

二つ目のプランとしては、先ほどお示した、いわゆるリバイバルプランというところで、早期経営の分離、そして期間を決めた第三セクターによる試行経営というところであります。

そして3番目のプランCとして、最後にお話させていただいた、早期のバス転換。逆に早期にバス転換をして、この転換交付金を沿線地域の振興策に活用する、交通網の整備に活用するというプランも考えられるのかというふうに思っています。これの背景には住民説明会のときに参加させていただいて、住民の方々から結構要望が出たと理解しています。例えば、塩谷地区であれば、丸山を登山する方がすごく増えたのだと。それで、車で来て駐車場がないので、家の前に置いていかれるというようなお話があります。こういった整備だとか、それから塩谷駅の駅舎の保存というようなお話もありましたし、もちろんバスの新しいルートの開発もそうだと思います。

私はバスのロケーションシステムというものに着目してまして、例えばバス停にバスロケーションシステムが入れば、今二つ前の駅をバスが出ましたよというようなことが、もしこの蘭島や塩谷の沿線の方々のバス停でこれが実現すればこういう方々のJRがなくなった代わりの交通網になり得る可能性もあるのかというふうに思うところで、この三つを提唱させていただきたいと思いますけれども、これに関して所感をいただければと思います。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

三つのプランの御提案をいただきました。

まず最初のプラン、30年までJR北海道が経営、その後バス転換というものなのですが、経営分離の同意というのはあくまで新幹線開業時に経営分離することに同意するという内容ですので、もしバス転換となった場合にはこれが基本になるのかというふうに考えてございます。

そして、二つ目の先ほどのリバイバルプランについては、先ほど御答弁申し上げたとおりでございます。

プランCについては、これまでのJRの提案によって廃線、バス転換になったというケースと、並行在来線は条件が異なりますので、この先行事例のとおり、そういう支援が当てはまるのかどうかは何とも今の段階では分からないところがございますけれども、これもバス転換に決まった場合には、次にはこういう検討、こういう可能性を探っていくということになるのかというふうに考えてございます。その際には、住民説明会のときにいただきました要望ですとか、今、須貝委員からいただきましたバスロケーションシステムの話ですとか、そういったことも検討していくことになるのかというふうに考えてございます。

○須貝委員

それで本日、JR、鉄路を残す、それからバス転換を図るという二つの方向性を示させていただきましたけれど

も、これも専門家の方々のお言葉なのですけれども、鉄道を残す場合、これは残すではなくて、あくまでも生かすのだと。残すではやはり、将来先細りして行って見通しは暗いのだと。これ持続可能性というキーワードで言えば、少し問題があると言われてます。それから、バス転換を図るという決断であれば、新しい交通体系を整備して、それを住民の方のきめ細やかなニーズを満たして利便性を図るということで、まさしく次世代の交通システムというのはMaaSとか提唱されていますけれども、こういった考え方を取り入れていく必要があるのかと思っています。

この一方で、やはり、私も将来の小樽のまちづくりを考えると、JR北海道と北海道中央バス株式会社をはじめとしたバス事業者との、良好な関係といますか、ここも非常に重要であると思っています。この点も十分に配慮していく必要があるのかと考えているところです。

ここまでの議論を含めて、もしよろしければ市長、少し御見解をいただければと思うのですが、いかがでしょうか。

○市長

これまでの議論を聞いてということでございますけれども、この並行在来線の問題については、地域住民の御意見もこれまでも聞いてきましたし、今御紹介いただきました専門家の皆さんの御意見というのは、これは紙面ではありますけれども拝見させていただきまして、いろいろな御意見があるなということについては、私どもとしては認識もしておりますし、特に地域住民の皆さんのお考えについては十分尊重しなければいけないという思いでこれまでまいりました。

幾つかテーマがあったかと思えますけれども、須貝委員からは、一つには収支の話をされておりましたけれども、この収支の予測につきましては、これまでも幹事会ですとか、それから、私が出ている協議会の中でも、相当議論をしてきた経過がありますし、私どもとしては、ある程度、客観的な数字だというふうには受け止めておりますので、これについては一定程度、将来に向けて、確実性のある根拠を持って考えていかなければいけないだろうと。いろいろな御意見があったにしても、そういった根拠を持って考えていかなければいけないと思っていますし、それから、リバイバルプランの中にもありました、多駅化ということについても、既にこのブロック会議の中でも、協議会の中でも議論を終えておまして、なかなか優位性が見いだせなかったなというふうには私としても認識しております。

それから、経営安定基金のお話もされておりましたけれども、これにつきましては実際協議会の中でテーマにもなった案件ではありますが、担当の方からもお話がありましたとおり、あくまでも経営安定基金というのは、JR北海道の損失補填に充てるためのものなので、仮に第三セクターができた場合の収支補填に充てることはできないということで、見解も示されていたところであります。

それから、今の余市一小樽間といいますか、長万部一小樽間といいますか、やはり他の地方鉄道に比べまして、赤字の金額が大きいということで御指摘もありましたけれども、これはいろいろ調べますと、やはり特急列車ですとか、貨物列車が通らないということだとか、積雪が多いですとか、あるいは100年を超える橋梁ですとかトンネルが幾つもあるというようなこともありまして、他の地方鉄道となかなか比較することは難しい状況にありまして、平均的な水準で算出をとということでしたけれども、これは現実的には難しいのかというふうに判断をさせていただいたところであります。

それから、もう一つありましたけれども、経営分離が前倒しされることでJR北海道の赤字が軽減されるのではないかというふうにお尋ねもありましたけれども、これはJRが廃線に踏み切った事例と異なりますので、何とも申し上げることはできませんが、この問題については、ブロック会議になりますけれども、どこかの時点でやはりテーマにはなってくるのだろうと。軽減されることで、地域の交通について何か支援をいただけないのかというテーマにはなってくるのではないかというふうには思っているところでございます。

今後の考え方につきましては、先日、代表質問の中で高木議員の御質問にお答えをさせていただきましたけれども、これまでは鉄路を存続すること、あるいはバス転換することの、それぞれメリットとデメリットを比較させていただきましたけれども、バスに優位性があるということでお答えをさせていただいたところですが、明後日には常任委員会で報告もさせていただきますので、今回の議会での御意見も参考にさせていただきながら、その後に北海道、それから余市町、そして、私どもの三者で総合的に判断してまいりたいというふうに考えているところです。

○須貝委員

冒頭にお話させていただきましたけれども、私どもの会派としては、この存廃のことについては決めかねているところもあって、市長のこの御判断に今私どもも注目していると。市長の判断には私どももやはり一緒になって推進をしていかなければならないものだと理解はしているのですけれども、一方でこの問題、もう本当にこの余市―小樽間の鉄道、118年の歴史があるということで、これに対する思いもすごく、地域の方もありましたよね、蘭島駅が日本一になったときの、あのこととかもあります。本当にああいう思いもあるのだらうと思います。

後年振り返ったときに、私たちの後輩たちがこの鉄道問題を考えたときに、あのとき一体どういう議論して決断を下したのだということに対して私どもは責任を持たなければならないので、今後、市長も大変重い決断ではありますけれども、そこに対する、今日は一助になればと思っこのテーマで議論をさせていただいたということで、御理解いただければと思います。大変ですけれども、どうぞよろしくお願いいたします。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

○委員長

公明党に移します。

○横尾委員

◎小樽市雪対策基本計画について

それでは、私から、小樽市雪対策基本計画について、まず質問させていただきたいと思います。

小樽市雪対策基本計画の中でも取組が書いてありましたので、その進捗状況について確認していきたいと思えます。まず取組一つにありました、市民の皆さんとの情報共有についてということで、除排雪の作業状況等の情報発信だとか、市民の皆さんから寄せられる道路情報を効率的に収集する仕組みを検討するというので、令和3年度を目途に可能なものから実施することになっていきましたが、これの現状どういうふうになっているかお聞かせください。

○（建設）維持課長

ただいま御質問のありました小樽市雪対策基本計画に係る、市民の皆さんとの情報共有についてでございますけれども、こちら市民の皆さんから寄せられる道路情報を効率的に収集する仕組みなどを検討することとしていところでございますが、昨年10月よりホームページ上で道路通報サービスというものを開始いたしまして、夏場の舗装の穴なども含めたものではございますけれども、市民の皆さんが写真などで道路情報をお知らせいただくことを可能にするようにしたところでございます。そのほか11月より小樽市のLINEの公式アカウントにより、今の道路通報サービスの利用が可能となるような取組をしてきたところでございます。

今後につきましては、市長から一般質問のときにも御答弁申し上げているのですけれども、小樽市のLINEの公式アカウントも含めて、道路通報サービスを利用していただけるような周知活動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。

○横尾委員

可能なものから実施されているということで、確認させていただきました。

次に、大雪に備えた雪堆積場等の確保についてということで、排雪の受入先が中央ふ頭基部の雪処理場に大きく依存している状況があったということで、これも恒久的に使用できる確保に向けて情報収集と調査研究を行うことになっておりました。

そこで今回、かなりの大雪になったということで、その状況、大雪への対策に向けてのものでしたけれども、大雪のあった今年はどうだったのかということと、この必要性が本当にあったのかということも検証できたと思うのですけれども、その辺についてお聞かせください。

○（建設）維持課長

雪堆積場の確保に向けた情報収集、調査研究についてでございますけれども、今年度は市民の皆さんが利用できる雪堆積場等を6か所、道路管理者のみが利用できる雪堆積場を7か所で、合計13か所の雪堆積場を開設したところでございます。

今冬の大雪に関する状況についてでございますけれども、本年度初めて銭函4丁目の雪堆積場を開設いたしまして、その対応をしたところでございます。

また、委員御指摘のとおり今年度大雪ということもありまして、中心部にあります中央ふ頭基部雪処理場に雪が集中するケースが見受けられたことから、今後につきましても基本計画記載のとおりリスク分散のためにも、恒久的に使用できる雪堆積場確保に向けた候補地となる土地等の情報収集と調査研究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。

○横尾委員

新たに開設しても、やはり厳しい状況は変わらないということで、引き続き調査研究が必要なのだなということで確認させていただきました。

次に、除雪ステーション間の連携協力についてということで、これも除雪ステーション間の調整を行って大雪時の作業の遅れ、除雪機械の故障、インフルエンザ等の蔓延による除雪オペレーターの不足に備えて全市的な除雪ステーションの応援体制を構築しますということで、大雪でもあり、新型コロナウイルス感染症が蔓延しているような状況の中で、この部分はどういうふうになったのかということで、目標が事例で数えていますので、今回事例数としてはどのようなものがあったのか、今分かるところでよろしいですのでお聞かせください。

○（建設）維持課長

除雪ステーション間の連携協力についてでございますけれども、大雪時の作業の遅れや除雪機械の故障、インフルエンザ等の蔓延に係る除雪オペレーター等の不足に備えまして、全市的な除雪ステーション間の応援体制の構築を目指すものでございます。

今年度につきましては、事例ということになりますけれども、市から貸与しているロータリー除雪車の故障時に、ステーション間でその機械を融通するなどの取組を行ったところではございます。

また、新型コロナウイルス感染症における応援体制の構築につきましては、ステーション会議で応援体制の構築を要請するとともに各地域において応援体制、業務実施計画書に記載させたところではございますけれども、今年度、実際に他地域への応援などを行った事例については現段階ではございませんでした。

○横尾委員

行われているけれども、まだその新型コロナウイルス感染症の部分は確認されていないということで確認させていただきました。

次に、小型除雪機の購入等支援についても、令和2年度、3年度で調査研究を行い、4年度から実施になる予定だったのですけれども、今年度の予算の部分では少しあまり見えなかったのですが、この辺はどのようになっていますか。

るのかお示してください。

○（建設）維持課長

小型除雪機の購入等支援についてでございますけれども、現在の状況といたしましては、他都市の支援制度の状況を調査しているところでございます。その支援制度、購入の補助や貸出しなど様々な制度があるという状況でございますが、どのような制度がいいのか、市民の皆さんの意見をお聞きしながら、制度設計を進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けれども、新型コロナウイルス感染症の関係もありまして、思うように進められていないというような現状でございます。ですので、令和4年度からの実施というものの自体、難しいというふうに考えているところでございます。

○横尾委員

前にもほかの部分で計画について、新型コロナウイルス感染症の遅れだとかがないのかという部分も聞いたことがありますけれども、今回の雪対策基本計画についても、この小型除雪機の購入等支援については、コロナ禍の影響もあって進められていない部分もあるということで確認させていただきました。この基本計画、この時点でそういった遅れが出た場合というのは、ちょっとした改定が必要なものなのか、また時点修正みたいなのが必要なものか、もしそういったものをしたときには、どのように市民の方に知らせていくのかという部分をお聞かせください。

○（建設）維持課長

この小樽市雪対策基本計画についてでございますけれども、令和2年12月に策定したところですが、今後につきましては、その基本計画の中の進行管理表にも記載がございますけれども、令和5年度までに中間見直しを実施して、その取組の優先順位などをつけながら、その時々々の財政状況も鑑みて効果的、効率的な政策の展開を図ってまいりたいというふうには考えているところでございます。

○横尾委員

小型除雪機の購入等について4年度からということで、地域でもこの雪でそういったものがあるのではないかと思っている方もいらっしゃると思うのですが、具体的なものが出てきていないという部分で、これがどうなのかというのは見えない、今のところ市民からは分からない状況になってしまいますので、こういった部分の説明だとか、そういった部分も丁寧にやっていただきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

◎地域公共交通について

次に進みたいと思います。

地域公共交通についてということで質問したいと思うのですが、令和元年5月に、地域公共交通網形成計画が策定されてから約2年が経過しております。毎年度の事業の進捗を確認して、PDCAサイクルにのせて取組の検討することになっていきますので、その部分も含めてお聞かせいただきたいと思っております。

まずは、基本方針に基づいて実施した施策の検証について、どのような施策を実施したのかという部分でお聞かせいただきたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

計画に沿ってこれまで行ってきた施策について御紹介いたしますと、まずは、協議運賃による市内均一料金の値上げということをおこなったことではございます。そのほか、バス運行費に対しまして国庫補助金の導入、それから市の補助金の導入、そのほかにもコロナ禍にあつては臨時交付金の支援金、こういったものも3回ほど実施しております。そのほかにも利用促進策といたしまして、外国人向けの公共交通マップ、それから、市民向けのバスマップを作成しております。それからバスロケーションシステムの導入で利便性を高める、こういった事業をこれまで展開してきてございます。

○横尾委員

かなり進めてきていらっしゃるのかと思いますが、この地域公共交通網形成計画の中で、地域公共交通に求めら

れる役割から見た問題点というのがありました。主なものですけれども、市内を運行する路線バスの運行時間帯に対する不満ということで、鉄道の始発終発とバスの運行時間がなかなか接続性が悪いよというようなこと。あと、バス利用者の減少ということで、人口構成で最も多い生産年齢人口の減少の影響があつて、年々バスの利用者は減ってきていますよということ。あと、市内各地域のニーズを踏まえた公共交通機関相互の連絡の充実ということであります。小樽駅を中心に構成されているので塩谷・高島方面からは、基本的には乗り継ぎが必要だよというようなこと。路線バスの定時性の確保ということで、坂道の多い地形なので、それに応じた道路ネットワークが形成されている以上、国道5号をかなり経由しているの重なっているという部分。そして、日中時間帯における路線バスの低利用ということで、バスの主な利用者は、通勤通学目的なので、なかなか日中の高齢者のバスの利用が少ない状況にあるということでありました。

こういった問題を解決するために、実施してきた施策のほかにも、さらに解決するためには必要なことがあるのではないかとこの部分でお話しさせていただきたいと思うのですけれども、まず基本的に路線バスの内容について少し確認させていただきたいと思います。

まず、路線バスの経費構造についてお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

バスに係る経費について御説明いたしますと、まず市内バスの運行経費は、大きく運行費と一般管理経費、この二つに分かれます。運行費につきましては、小樽市内の運行に係る人件費ですとか、燃料費、それから車両減価償却費、そして自動車税と保険、こういったものなどが含まれます。

一方、一般管理経費につきましては、バス会社の本社に係っている管理経費とか、そういったものを実際に小樽市内の走行距離に応じて案分して、これを加算しているものでございます。こういった経費がバスの経費としてかかっています。

○横尾委員

次に、路線バスの収支についてなのですが、この路線バスの収支はどのような現状なのか、簡単にお示しください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

直近の令和3年補助年度の収支について、これは令和2年10月から令和3年9月の期間を補助年度と呼んでいるのですが、これの収支を説明いたしますと、まず計上費用につきましては、13億8,851万1,000円。これに対しまして経常収入が12億1,663万3,000円。差し引き1億7,187万8,000円が収支不足となっております。

○横尾委員

かなり厳しい赤字の状況になっているのかと思います。

バス産業勉強会報告書というのが、2009年4月のバス産業勉強会についてあるそうなのですが、バス事業者のほとんどが運行している路線数の約7割が赤字路線となっていて、残りの約3割の黒字路線の利益で運営している状況だというのが全国的にもあるそうです。バス事業者として収支が厳しく、2014年12月の国土交通省の調べによると、全国の固有車両30両以上のバス事業者のうちの約7割が赤字運営の状況ということですので、小樽市も似たような状況、赤字経営の状況になっているのかというふうに思います。

そこを確認させていただいた上で、小樽市内の路線バスの運賃体系についてお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

小樽市の市内の料金体系は均一区間料金と、それから対キロ料金、二つが組み合わせられております。均一区間料金につきましては、札幌方面については、朝里町のバス停、それから余市方面については塩谷のバス停、それから、朝里川温泉方面などについては、文治沢というバス停です。この区間の中が均一料金、そしてそこから飛び出した部分、具体的には朝里川温泉線と小樽・桂岡線、こちらがここを飛び出して走っているのですけれども、こち

らに対キロ制の料金となっております。

○横尾委員

均一路線あると思うのですが、均一制とはどういったものか、確認でもう1回お聞かせください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

均一制度は先ほど申しあげました区間内、それぞれのバス停の中を走るバスは1回240円という料金になってございまして、メリットについて申しあげますと、利用者にとって非常に分かりやすい制度であるということが特徴でございまして。

○横尾委員

対キロ区間制についてはどのようなも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主幹

一方、対キロ制はまずは一定の基本料金、初乗り料金の上に、そこからさらに乗った距離に応じて加算されていく料金体系となっております。

○横尾委員

小樽市内のほとんどのところは均一路線となっております、はみ出たところ是对キロ区間制ということでした。先ほども確認させていただきましたけれども、路線バスの経費構造からいいますと、長い距離を走れば、その分燃料だとか、人件費だとか、そういったものがかかっている中で、均一制というのはなぜ設定されるのかという部分、もし分かればお聞かせください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

均一料金につきましては、先ほど申しあげましたとおり、利用者にとって分かりやすい、それからバス事業者にとっても、乗車券とかを発行しなくてもいいということで、そういった設備投資の面でもメリットもございまして。こういったメリットがある一方、確かに長距離になればなるほど料金が回収できないという意味でのデメリットもあります。

これは、バス事業者に確認したわけではないのですが、あくまで推測ではあるのですが、過去利用者が多い時代には多少バス事業者の負担があっても利用の促進を優先して、そういった選択をしたというふうには推測されます。

○横尾委員

そうなのかなと、小樽は、昔は本当に中央バスを利用されている方がいて、黒字だったというふうなお話も聞いています。その頃には、利用者が多いので、少しぐらい割引というか均一にしたとしても利用者が多いので、その分を取れるという形で始まったのかというふうには私も推測しておりました。

そこで次なのですが、公共交通の施策の進め方についてなのですが、バスに限ってお聞きしますが、まず例えば観光客に対する施策というの中にはあると思うのですが、観光客に対する施策というのを考えたときに、内容を検討するのはどこの部署で、実際に実施するのはどこの部署になるのかという部分をお聞かせください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

例えば、過去に行った事業では、外国人の方に利用促進を図るためのバスマップなどというのも作成したことはあるのですが、これにつきましては、あくまでバスの利用促進ということが目的でございまして、観光を所管する観光振興室等とも連携はいたしますけれども、あくまで建設部が主体となって実施をしております。

○横尾委員

これは投げかけになるのですが、例えば今ふれあいパスの問題がありますけれども、ふれあいパスは地域公共交通の施策担当をする部署がないときに始まった制度ですが、これからいろいろな調査をするというよ

うな答弁もその中で聞いていましたけれども、こういった施策の検証だとかというふうになってくると、これは地域公共交通の施策、そういった担当になってくるのではないかと思うのですけれども、その辺の見解をもし答えられるようであれば、お聞かせください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

ふれあいバス事業につきましては、現在、福祉保険部で所管をしております、高齢者の生きがい創出ということが目的になっています。補助の対象はバス事業者ではなくて、あくまでも高齢者の市民の方の交通費を補助するというふうに考えてございますので、まずは事業としては、公共交通の維持とは目的も対象も違っているというふうに考えてございます。

ただ、しかしながら、二つは非常に密接に絡み合っている事業だということは間違いございませんので、その辺の互いの連携と情報共有というのは常に行ってまいりたいというふうに考えてございます。

○横尾委員

投げかけですけれども、なかなか高齢者のための施策というのも考えることになっていきますけれども、その線引きがどうなのかという部分はありますので、いろいろ検討、情報交換しながら検討していただきたいなというふうに思っています。

また、バス事業者に対しても、窓口が二つあることになりますので、ここを一本化したほうがスムーズに話が進むのかというふうに思っています。

それで次に、このままではコロナ禍の影響もあって、かなり路線バスを維持していくという部分が大変なのですけれども、やはり今後は路線の見直しだとか、乗り継ぎの環境の部分も含めて、やはり見直しが必要になってくるのではないかとこのところを危惧して聞きたいのですけれども、かなり今の路線というのは長く使っていると思うのですけれども、この辺の国道5号で今日も見ましたけれども、同じ時間帯にバス停に三つのバスがくっついてきているという状況があります。そういった国道5号で重複している路線というのは、やはりたくさんある時間帯でもあるなどというのと、重来となっている路線の部分が気になる部分です。乗務員の減少ということを考えると、この辺をしっかりと考えて路線の見直しだとかも検討していかなければならないのかというふうに感じるのですけれども、その辺はどのように考えているかお聞かせください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

路線の見直しについてなのですけれども、まず確かに計画にはそういった検討が必要というふうには書かれているのですが、今計画をつくるに当たってのアンケートでは市民の皆様からは現在のバス路線が非常に使いやすいというような結果も出てございます。そういった意味では、こういった路線の見直しというのは、まず相当慎重にやらなければいけないというふうに考えております。

もう一つは、現在コロナ禍にありまして、非常に利用者が激減している状況でございますので、この状況下ではなかなか将来にわたって、継続して運行していけるようなバス路線の検討というのは、今少し難しい状況にあると考えてございます。

○横尾委員

まずそういう現状を投げかけたいと思っています。

次に、立地適正化計画を今検討していると思うのですけれども、その中でも小樽市がやはり横に長い地域というか、まちの形ということで、公共交通での乗り継ぎをしながら動くというようなものを目指していくことになるのではないかと思うのですけれども、それについて、そういうふうになると、乗り継ぎの拠点みたいなのをつくっていかないとスムーズにいかないのかと思っているのですが、その辺の整備についてはどのように考えているのか、お聞かせください。

○（建設）三浦主幹

立地適正化計画における乗り継ぎ拠点の整備についての御質問でありますけれども、立地適正化計画につきましては、策定委員会におきまして関連計画との整理や、都市の分析を行ったところでございまして、現在のところ、具体的なことは申し上げられないですけれども、今後、本市が目指すべき都市構造を検討していく中で、整理していくものであるものと考えてございます。

○横尾委員

もう一つなのでございますけれども、立地適正化計画は今検討中ということで、小樽駅前の再整備についても検討中だと思うのですが、これは鉄道とバスの乗り継ぎという部分は検討されてきているかと思うのですが、やはりバスからバスへの乗り継ぎというのも、現在の状況であればもう少しよくしてほしいという部分の声があるかなど、私は感じております。

今バス停間が離れてしまっている部分を解消するようなことだとかも、解消されればいいのかと思っているのですが、小樽駅前の再整備に当たっては、公共交通のイメージ、バスからバスへの乗り継ぎの部分はどのように考えていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

小樽駅前広場の再整備に関しましては、現在JR小樽駅前広場再整備基本計画を策定中でございます。この計画の中では、駅前広場において、確保可能となるバス乗降場を確保しておりますけれども、バスからバスの乗り継ぎのしやすさにつきましては、運用の段階でバス事業者と協議をし、検討する考えでございます。

○横尾委員

今の計画それぞれ部署が違うということで、公共交通の担当としてもしっかりと意見を言っていたいて、拾った声も出てくると思うので、そこはしっかりと生かしていただいて、市民の皆さんが少しでも納得していただけるような整備計画にしていきたいなと思います。乗換えの環境の改善というのは、非常に重要なのかと思っています。

それで、料金の改定というか、先ほども言いましたけれども、やはり長い距離走る分はその分お金がかかるという部分も踏まえて、対キロ区間制というのもそろそろ考えていかなければならないのかなど。均一の料金でどこまでも走ってしまうというのは、今の赤字の現状を考えたり、利用者の減少を考えたりすると、これも考えていかなければ、本当はそのままであれば一番いいのですが、この計画の中で考えていかなければならぬ、維持していける、継続していけるという公共交通を目指していかなければならないという部分であるのと、あと乗り継ぎの料金です。ふれあいパスの話でもありますが、2路線乗る方と、1路線で済む方がいらっしゃるということで、この部分は2路線を乗るのではなくて、2路線を乗ったときに乗り継ぎ料金をつくって、対キロで乗った距離である程度の金額が計算されれば、その不公平さというか、その辺の不満も少しは解消されていくものと思えますし遠くから乗った分費用がかかるのだという部分での料金設定というのも必要になってくるかと思うのですが、料金改定と乗り継ぎ料金の設定についてはどのように考えているかお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤主幹

まず料金改定につきましては、前回協議運賃で20円値上げしたのが令和2年4月でございまして、まだそれから2年しかたつておらず、なかなか連続して料金値上げというのは、非常にハードルが高いのかというふうに考えてございます。

また、今、さらにコロナ禍のせいにするわけではないのですが、コロナ禍で利用者が激減している中では、新しい料金を設定するに当たってのシミュレーション等が非常に難しい状況にございます。

しかしながら、コロナ禍で激減したお客様が今後戻ってくるのか分からない。もしかしたら、戻らないかもしれないです。そのときには、やはり収支改善の手段としては、一つ料金の改定、もしくは対キロ制度の導入というのも当然今後検討していかなければならない。

そして、もう一つ先ほど御提案がありました乗り継ぎ料金も、そういった料金改定した際には、利用者の方の不公平感をなくす上では、非常に有効な手段と考えますので、料金改定の検討に入った際には、これも十分参考にして検討してまいりたいと考えてございます。

○横尾委員

本当にずっと継続していく、市民の足を確保していかなければならないという部分では、そういった現状も見えていかなければ難しいのかなど。人口減少が進んでいき、今のところは半減するような状況も見据えながらの小樽市の公共交通の足をどう守っていくかという部分ですので、厳しい選択をしなければならないときもくるかもしれませんけれども、市民に対する説明、そして理解、そういったものは丁寧にさせていただきたいなと思っています。

また、今できることという部分で、今回、令和4年は北海道科学大学との協働で取組をされるそうなのですけれども、もっとバスを利用するための周知だとかをもっと市民のほうに寄って行ってやっていく必要もあるのかと思っていますが、今コロナ禍になってから2年もたっていますので、コロナ禍でもできることを探して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。

○松田委員

◎空き家・空き地について

空き家・空き地対策についてです。

市としては、空き地なのですけれども、国による空家等対策の推進に関する特別措置法ができ、これにより小樽市では空き家対策が講じられ、市民の間でも空き家に対する認識が浸透してきました。そして、定期的に空き家の調査が行われ、持ち主にはきちんと管理することが義務付けられ、倒壊の危険があるなど、他に危害を与えそうな空き家については、市でも独自に空き家を解体する費用の一部を負担する補助金制度もできました。

そこで、参考までに伺いますけれども、空家等対策特別措置法制定後、空き家と認定された後、解体された空き家の件数、そして補助制度を利用した件数をお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）木村主幹

法制定後の空き家の解体件数でございますけれども、法が平成27年5月に全面施行されておりますので、平成28年度から令和3年度までということでお答えをさせていただきます。平成28年度は85件、29年度は54件、30年度は68件、令和元年度48件、2年度54件、3年度62件となっております。

また、小樽市特定空家等住宅除却費助成制度を利用した件数につきましては、この制度が平成30年度に創設されたものでありますので、30年度から令和3年度の実績でお答えいたしますが、30年度10件、令和元年度10件、2年度9件、3年度9件となっております。

○松田委員

このように空き家問題は改善しつつありますけれども、今問題になっているのは更地にした後の土地の管理についてです。というのは、家屋を解体したので安心したのか、その後の空き地に対する管理ができていないケースがあります。その一つが樹木に対する認識で、課題が多いと思います。樹木は放置すると伸び続け、木の種類にもよりますけれども、秋になると落ち葉が隣家の敷地に入り込んだり、隣家の屋根に落ちてきて、そのお宅との溝に挟まってしまったりとトラブルもあり、また、枝払いをしないと、枝が折れて隣家の敷地に落下し、危険な状態になってきました。町なかの空き地は新たな買主が見つかり、再利用されやすいのですけれども、郊外、それも傾斜地に建てられた家を処分し、更地にしてもなかなか次の所有者が見つからず、空き地になったまま放置されがちだからです。しかし、これはあくまでも所有者の管理責任なので、市ではなかなか対処できません。そこで、所有者を調べても不明であれば連絡が取れず、かといって勝手に枝を切ると、それは器物損害につながるため、頭を悩ませ、何とかならないだろうかという相談を私は何度も受けております。

また、樹木に限らず、のり面の整備など対応が必要な点もあると思いますが、市では隣家などから空き地の管理に対する相談は寄せられているのか、もし寄せられているとしたら、その件数と主な内容について、お聞かせ願いたいと思います。

○（建設）木村主幹

相談が寄せられた件数でございますけれども、あくまでも私ども空き家対策で把握している空き地の状況ということで、過去5年間の相談件数につきまして、お答えさせていただきますけれども。平成29年度は30件、30年度が16件、令和元年度が11件、2年度が18件、今年度につきましては、現在まで18件となっており、合計で93件の相談がありました。

また、相談内容といたしましては、雑草等に関する相談が34件、樹木に対する相談が47件、石垣や擁壁の崩れ等に対する相談が4件、処分等その他の相談が8件というような状況でございます。

○松田委員

やはり樹木とか雑草の部分が多いと思うのですが、空き地の相談が入った場合、市としてはどのような対応をしているのか、その点について伺いたいと思います。

○（建設）木村主幹

空き地の相談内容にもよりますけれども、相談が多い雑草や樹木についての対応としましては、空き家と違いまして、法による所有者調査や行政指導ができないことから、どなたでも取得が可能な登記簿謄本に記載されている所有者情報を確認し、所有者に対し、近隣への影響が分かる写真を添付の上、対応を依頼する文書を送付しているところであります。

○松田委員

それで、空家等対策特別措置法に基づき、特定空き家等を認定する際、自治体には空き家の実態調査を進めますけれども、空き家は建物が現存し、危険な状態になった場合、悪影響が大きいものに対して、更地になった場合の対策は悪影響の度合いが少ないことから、なかなか後回しにされているというのは現状です。

国土交通省が2017年に行った空き地等に関する自治体アンケートでも6割以上が調査を行う予定はないとして回答されています。

小樽市では、空き家だけでなく、空き地の調査をしたことがありますでしょうか。もしくは、今後、空き地の調査をする意思はあるか、その点についてはいかがでしょうか。

○（建設）木村主幹

空家等対策特別措置法における空き家等は空き家と敷地が対象になりますので、空家実態調査などでは、その敷地も含めて調査を行っておりますが、空き地のみの場合は、市で指導や勧告等を行う法的な根拠を有していないことから、これまで調査した実績はなく、今後の調査につきましても難しいものと考えております。

○松田委員

先ほども言いましたとおり、本当に空き家に対しては、ほかに危害を与える危険性があるから、皆さん少し神経をとがらせている部分があるのですけれども、持ち主も。ところが、更地になってしまうと、なかなか悪影響の度合いが小さいことから、先ほど言ったように後回しにされる傾向があるということです。

調べてみますと、空き地に対する適正な管理を所有者に義務付ける条例を制定している自治体もあります。こういったことも含め、今後空き地に対する適正な管理をするような条例を検討していただきたいと思いますが、これについての御見解をお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）木村主幹

現在、国では、平成30年度から所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法が制定をされ、関連法令であります民法ですとか、不動産登記法、土地基本法などの改正についても議論が進められてきており、先ほど樹木

の関係のお話がありましたけれども、こういったものにつきましても、管理不全土地管理制度という民法の制度がございすけれども、こういったことで、対策を講じることが可能になるよう、今進められておりますので、これらの国の法改正の動きを注視しつつ、本市としてどのような対策が可能なのか、調査、確認などをしてまいりたいというふうに考えてございます。

○松田委員

ともあれ、空き地が増えると、管理不全のために近隣に迷惑を及ぼすケースが増加すると思われ、空き家同様、空き地対策も検討する必要があると思います。ところが、これは市だけで解決できる問題ではなく、対処できませんので、その対策、法整備などを国などに働きかける必要があると思います。その点の認識についてお伺いしたいと思います。

○（建設）木村主幹

先ほどの答弁と重複する部分もあろうかと思いますが、まずは現在、国が進めております所有者不明土地や管理不全土地の法令、こういったものを注視しながら、その上で他都市の状況も確認する必要があるというふうに考えておまして、国や道への働きかけにつきましては、この状況を総合的に判断してまいりたいと考えておりますので、御理解いただければと思います。

○松田委員

先ほど言いましたとおり、私が相談を受けた方々も1か所ではなくて、市内に悩んでいる方が非常に多いのだなと。先ほど法務局へ行って所有者を調べたのですけれども、やはり空き家対策は最近だったので、所有者というのは意外と分かるのですけれども、空き地になっていると、不動産の名義変更がなされていないと、私の言った人も法務局へ行って調べまして、それでそこにお手紙を書いて、こういう状況になっているので、何とかしてほしいというふうにして、お手紙を出したのですけれども、宛所に尋ね当たりませんということで、結局戻ってきてしまった、そういう経緯もあります。

先ほど言いましたとおり、この問題については、市だけで整備できることではありませんので、こういった問題の相談も私個人にだけではなくて、市にも来ているということ为先ほど聞きましたので、どうかそういった意味で今後しっかり働きかけをするなど、空き家だけではなくて、空き地に対する管理責任もあるのだということを市民の方にしっかり認知していただけるようにしていただきたいというふうに思いますので、これは要望ですので、御答弁は要りませんけれども、今後ともよろしく願いいたします。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時31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。

立憲・市民連合に移します。

○中村（誠吾）委員

◎除雪の費用について

一つ目の除雪の費用について、改めて聞きます。

この除雪については、総体の除雪費についてはよく議論になります。今回も補正予算の専決処分があります。いろいろ市民から問合せなどある場合に、偉そうに言って申し訳ないのだけれども、もう少し市民に分かるような費用の説明をしてもいいと思っています。数年前に、費用について議会議論になっています。しかし、機械があることは事実だから仕方ないのですけれども、説明員からは燃料費が上がりましたと。運転手の賃金が上がりました。除雪機械の使用料というのですか、それが上がりましたと何度も説明されてきているわけなのです。

そこで、改めてお聞きしますが、まずバス通りなど大きな幅員の道路があると思います。いわゆる第1種路線と勉強させてもらっているのですけれども、積算としてでも、また実際の精算の費用でもいいのですが、1キロメートル当たり幾らかかっていますか。

○（建設）維持課長

御質問がありました除雪作業における1キロメートル当たりの費用についてでございますけれども、いわゆる幹線道路に当たる第1種路線の除雪作業1キロメートル当たりの費用につきましては、積算した数字でございますけれども、おおむね3万2,000円となっております。

○中村（誠吾）委員

それでは、今度は排雪についても伺います。

私たちも同じですけれども、除雪より排雪してほしい要望のほうが多いのは、仕方ないと思うのです。そして、皆さん説明員の方も結構同じところがあると思うのです。私でも高いな、高額になるイメージはあるのです。それで、除雪は1台の機械で行いますけれども、排雪は雪を積むロータリー車だったり、車道上の雪を削っていったり、雪を集める除雪車でチームを組むわけですね。それに雪を運搬するダンプトラックです。これは何台も必要になると思います。

そこで、質問なのですけれども、そうしますと今言った第1種路線における1キロメートル当たりの排雪費用は幾らでしょうか。排雪はダンプ1台で幾らという積算とも聞いていますが、1日で排雪していく延長を考えたときに、想定でもいいのでお答えください。

○（建設）維持課長

1キロメートル当たりの排雪費用についてでございますけれども、委員御指摘のとおり、排雪作業は除雪作業と異なり、1立方メートル当たりの単価を設定しておりますので、積雪の多い少ないですとか、道路幅員の広い狭いなどで作業効率に大きな違いがございます、一概には言えないのですけれども、仮に1キロメートル当たりの費用を想定いたしますと、幹線道路での排雪作業を想定した場合につきましては、おおむね1キロメートル当たり200万円と想定しているところでございます。

○中村（誠吾）委員

すみません、1キロメートルで計算していただきました。その前提条件をお聞かせいただかないと、私もこれから質問できなかったものですから、すごいですよね。

私が聞いたのは、長さを共通にすることで、素人なので、除雪1回と排雪1回の費用の比較ができるように今なりました。

そこで、次の質問なのです。個人的には除雪が例えば二、三回来なくても、1回排雪が来てくれればうれしいような気分でしたのですけれども、現実は大変厳しいということを再認識しました。

そこで、それでも再度質問させていただきたいのですけれども、排雪1回の費用で除雪は何回できることになりますか。

○（建設）維持課長

先ほど御答弁申し上げましたとおり、除雪作業1キロメートル当たりで約3万2,000円で、排雪作業は1キロメートル当たりで想定として約200万円と想定させていただきますと、単純計算で約62倍というふうになりますので、62

回できる計算になるということで考えているところでございます。

○中村（誠吾）委員

排雪は除雪の62回分ということですよ。そうすると、排雪を増やせない。排雪路線を延ばせない最大の理由は分かりました。これは、私は市民の皆さんにも、排雪の大変さ、冬の北国の大変さ、そして予算というものがある中で、もう少し市民の皆さんにもお伝えしてもいいのではないかと考えています。

それで、どうですか。そのようなところの考え方どのように理解しますか。

○（建設）維持課長

排雪作業と除雪作業の作業上の変なところとか、費用についてでございますけれども、市民の皆さんへの周知方法等につきましては、改めて今後どのような方法がいいのかというのは検討してまいりたいというふうには考えているところでございます。

○中村（誠吾）委員

大変でしょうけれども、事実ですのでお願いしたいと思っています。

それで次に、今、課長がおっしゃいました、除雪の作業の大変さも、もちろんあるのですが、作業というのは基準があってやるのですが、今年は雪の降り方が、行儀が悪い冬だと思っています。行儀が悪い降り方だと。降雪があると、量がとても多くて、さらに重たい雪が降っている印象があります。

我々は市の除雪作業をもちろん大変ありがたく思っていますけれども、寄せられた雪をどけるにしても、その量や重さから悲鳴を上げているのも今年の市民の皆さんの切ない思いです。

その中で、市の除雪作業と私たちの玄関先を空ける作業について、何となく不思議な感覚が出てくるときがあるのです。何かといいますと、印象ですが、あれ、雪が降ったのに今日は来ないのかなとか、えっ、何で、今日は雪が降っていないのに除雪しているのだろうかという単純な不思議な感覚をお持ちになっている方が結構いらっしゃいます。

そこで、お聞かせいただきたいのですが、出動基準を改めてお聞かせください。例えば10センチメートル以上降った後、事実を見てから除雪作業を行うというものでしょうか。

○（建設）維持課長

除雪作業の出動基準についてでございますけれども、委員御指摘の10センチメートル以上降った後、事実を見てから除雪作業を行うというのではなく、いわゆる幹線道路の第1種路線で申し上げますと、連続した降雪があり、出動の判断時に10センチメートル以上の降雪量が見込まれ、除雪作業が必要なときというふうになってございます。

また、補助幹線道路や生活道路の第2種路線につきましては、同じく出動の判断時に15センチメートル以上の降雪量が見込まれ、除雪作業が必要なときとなっており、第3種路線につきましては、圧雪状態を基本としているところでございます。

○中村（誠吾）委員

では、その基準を判断する時期、時間というのは、いつ行っているのでしょうか。そして、誰が運転手と打合せするのでしょうか。例えば、夜の7時くらいに市の職員が判断して、業者に伝えて、運転手の配置をするのですか。

ですから、大まかでいいので、時刻も合わせて一連の作業をもう一度お聞かせくれませんか。そして、いきつくところなのですが、それは小学生の通学や市民の通勤時間までには終わるのですよね。

○（建設）維持課長

除雪作業の出動の判断についてでございますけれども、新雪除雪につきましては、基本的に地域総合除雪の受託業者である除雪ステーションで判断をしております。

様々なケースがあり、一概には言えないのですが、一般的には気象情報などを参考に夕方に出動の判断をしているところではありますが、場合によっては、降雪の状況を確認して、午後10時くらいに判断するケースもご

ございます。その判断の後に、オペレーター等の段取りを行い、午後11時頃より、除雪作業を開始し、御指摘の通勤、通学の時間帯前までの午前7時までに作業を終えることを基本としているところでございます。

○中村（誠吾）委員

なるほど、今お聞きしたら、夕方から10時くらいまでにステーションで判断して、運転手に伝えて、11時くらいには作業を開始して、7時くらいには作業を済ませていくということを改めて認識しました。夜間作業の皆さんの大変な苦勞が伺えます。

それで、ただ少し気になるのが、今回もありましたひと冬に数回あると思うのですけれども、12時くらいから5時くらいの朝方にかけて、朝方に10センチメートルを超える降雪がある場合もあると思います。実際あるのです、苦勞するのです。それで、今の話では、判断の時刻は過ぎていますよね。第1種路線では、除雪の対応はできないのですよね。私そういうふうになってしまった。そして、私の経験からしても、残念ながら結局、実際除雪できず、朝行ったときに雪が積もってしまっていると。

そこでこれについて質問なのですけれども、このようなことは年に数回しかないのでしょうかけれども、降ったのだから、翌日対応でよいと判断しているのか、それとも場所によっては、昼間でも除雪機械を作業をさせているのか、お聞かせください。

○（建設）維持課長

委員御指摘のとおり、出動の判断時に降雪が見込まれず、朝方などにまとまった降雪がございまして、除雪作業が間に合わないケースがございまして、そのようなケースにつきましては、翌日の対応でよいという判断をしているわけではございませんけれども、特に幹線道路などでは日中の作業に危険が伴う場合もございまして、やむを得ず翌日の夜間の対応となっている状況でございまして。

○中村（誠吾）委員

そうよね。危険もありますから、分かります。

それで次に、これもよく市民の方に聞かれるのですけれども、排雪の路線の順番、優先順位ですか、小樽市はどういうふうに優先してやっているのだろうか。1種、2種は分かります。そういうことは。

それで次に、排雪路線とそれ以外の路線について、これも市民に言われます。道路一本違うと雲泥の差を感じるのですと。やはり、それも本当のところだと思います。

それで、排雪作業を実施する場合ですけれども、どのような順番で進めていますか。例えば、私ども分かるのは、小学校、中学校の通学路を始業式までに必ず空けるように。これは協議したことがあります。スケジュールを考えると、バス路線を優先するとか、失礼かもしれませんが、天神や最上とか山側の雪の多いところを優先するとか、多い順にするとか、または観光客の多い路線を優先に排雪するなど、考えがあると思うのですけれども、なるべく分かりやすいように優先順位や作業をするタイミングというのもお聞かせくれませんか。

○（建設）維持課長

排雪作業の順番についてでございますけれども、まず排雪路線につきましては、路線の重要性を考慮して、設定の状況及び車道の幅員や歩道の状況等を総合的に判断し、市と受託業者との協議において決定しているところでございます。その中で、一般的にはでございますけれども、バス路線などの幹線道路や委員御指摘の小学校周辺の主要通学路を優先するとともに、その他、観光客の皆さんが多い路線などを優先的に作業を行っているという状況でございまして。

○中村（誠吾）委員

次に、排雪路線の効率性を求めなければなりませんので、そのこともお聞きしたいのですけれども、私としては効率性だけではなくて、もちろん小学校の周辺は特に優先すべきだと考えます。それは、思っています。ただ、今言ったとおり、雪を効率的に排雪する必要も考慮しなければなりません。そうしますと、ここで効率化を重視した

場合に、2月に入って排雪のピークの頃には、排雪は一段と効率化が必要だと思います。今年もそうです。今年など特に。例えば、ダンプトラックの通過をスムーズにすることも重要だと思います。それで、私も桜から走ってくるのですけれども、港湾地区の雪捨場は市民も利用する。また、道路管理者のダンプも、そして港湾貨物のトレーラーも利用しています。小樽港縦貫線って、港湾の道路という意味以上に、雪捨場の通路としての考え方も、今年には特に痛感させられました。

そこで、最後に質問なのだけれども、除雪については、建設部と産業港湾部で考えがいろいろとあるとは思いますが、排雪の効果を上げるために、凸凹がひどいから路面管理の向上。それと、走行幅員の確保のために、排雪ダンプの安定的な走行確保というのはできないのでしょうか。

○（建設）維持課長

先ほども御答弁申し上げましたとおり、排雪作業の優先順位を判断する際には、委員御指摘のとおり、雪処理場までの運搬経路の確保という要素も含まれるというふうに考えているところでございます。小樽港縦貫線につきましては、排雪作業のみならず、ロータリー除雪車による拡幅作業での幅員確保や路面整正、砂まき作業などを組み合わせながら、ダンプトラックなどの安定的な交通を確保すべく対応を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。

○林下委員

◎並行在来線バス転換に対する国の財政措置について

それでは、並行在来線のバス転換に対する国の財政措置についてお伺いいたします。

小樽市は並行在来線の地域公共交通の在り方について、昨年の秋に北海道新幹線並行在来線対策協議会から収支予測が示されて以来、市民説明会を2巡させるなど、慎重な取組を進めてこられました。私たち党派としても、市民説明会などにも参加し、市民の意向に注目してまいりました。新聞報道や研究者など、鉄道の存続を求める声が多くある中で、関係する地域住民以外の市民全体の関心は低く、広がり欠けたように感じているのは自分だけであってほしいと願っています。市長は最終判断に当たり、議会にも表明されると理解しておりますが、先ほど須貝委員からも質問されましたから、私は今後の各自治体の財政負担を考えると、鉄道の存続は国の全面的な財政措置がない限り、不可能だと考えてきました。

そこで、これまで協議会で示されたバス転換した場合の国からの財政措置について、どのような説明がなされているのか、お示してください。

また、小樽市の負担額はどの程度になるのかも併せてお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

バス転換した場合の国からの財政措置についてでありますけれども、まず事業者は国、道の地域間幹線系統補助、こういった既存の補助制度が使えます。補助制度は収支予測に要件を満たすと考えられる路線の部分には補助金を入れるという形で収支予測を出しております。そして、市の負担に対する現行の支援制度としましては、市がバス事業者に車両購入費や運行赤字の補助を行った場合に、80%の特別交付税があります。ただしこれは、輸送料1日当たり150人以下の路線に限るといった要件がございます。

次に、市の負担額につきましては、小樽市がどの路線に対して、どのくらいの割合の負担をするのかと、こういった議論がまだなされておられませんので、分からないということにはなりますけれども、あえて単純計算で全線バスとなった場合の30年累計、初期投資と30年間の単年度赤字の合計額となりますけれども、これが70.2億円の赤字となっておりますので、これを単純に延線自治体数の9で割ると、7.8億円、これをさらに30年分ですので、30で割りますと、1年当たりの平均額が0.26億円となります。ただし、これは交付税措置を考慮していない額というふうになります。

○林下委員

専門家だとか、研究者からはいろいろな提言がなされておりますけれども、やはり財政措置については、法的な根拠とか、あるいは国からの明確な裏づけがない限り、なかなかこういうことは慎重に扱わないと誤解を招くおそれがありますので、その点については明確にしておいたほうがいいのではないかとということで、今質問いたしました。

それで、これまでバス転換に同意した各自治体のバス転換のイメージですけれども、報道を見る限り、各自治体の考え方に相当開きがあるように思われますけれども、並行在来線の代替バスは協議会ではどのような説明がなされているのかお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

協議会の中でのバスについてのルートですとか、進め方ですとか、そういった観点でお答えさせていただきますと、協議会の中ではバスルート設定の基本的な考え方としまして、まず現在の鉄道利用者の利便性確保を前提としたルートとなるように検討をする。

2点目が既存のバス路線を最大限に生かしつつ、新規路線については国、道の補助制度が適用できるように検討をする。

そしてもう一つが、高校、病院などへ直接行けるようにするなど、出発地から目的地までの行程全体で所要時間を短縮できるような、こういった方策を検討する。こういった考え方に基づいて、沿線自治体の意見も踏まえつつ、収支予測を行う際には長万部－黒松内間、黒松内－倶知安間、蘭越－倶知安間、ニセコ－小樽間、銀山－余市間、余市－小樽間、そして余市－小樽築港間、これは塩谷・最上経由のルートとなりますけれども、このルートを仮設定いたしました。

今後は、まずは方向性の決まった長万部－余市間についてからとなりますけれども、バス事業者も交えてルート、ダイヤなどの具体的な検討を行うこととなっております。

○林下委員

今いろいろ御説明がありましたけれども、私は北海道新幹線の新函館北斗駅開業前から、函館－小樽間の都市間バスの運行を提案して、いろいろなところに働きかけをしてきました。議会でももちろん取り上げてまいりました。そういった働きかけで、実はなかなか理解は得られなかったのですけれども、途中で後志総合振興局と倶知安町、そして洞爺湖温泉－函館間の都市間バスの実証実験を2年続けて行いました。しかし、これは新幹線効果を引き込むための目的で、急遽計画されたことや新規路線ということもあり、全くの空振りに終わったように思います。

JRのニセコエクスプレスは季節限定で函館まで延長運転を行い、乗換えなしに新幹線に接続できるという期待もあり、多くの利用者がありました。仮に並行在来線をバス転換するならば、継続性や利便性、経済効果などの観点から、都市間バスが最も理想的な代替バスになり得ると思いますが、小樽市としてはどのようなお考えかお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

こちらの持続性ですとか、利便性を考えますと、やはり利用者ニーズに応じたルートの設定、路線の設定というのが一番望ましいのかというふうに考えております。

新幹線開業後につきましては、長距離の都市間輸送というのはやはり速達性に優れた新幹線が主に担うことになるのかと思っておりますけれども、バスにも価格競争力ですとか、停車場の多さ、こういったメリットがあると思っております。

そして、小樽起点で考えますと、ニセコから先へというのは、今の鉄道もほとんど流動がないというような状況なのですけれども、小樽と倶知安ですとかニセコ間、これは現在の鉄道でも一定程度の利用がありますので、現在のニセコ線の増便、こういったものは考えられるところでございます。

小樽市としましては、今後、協議会の中で、他の沿線自治体とも協力しながら、代替バスの機能をしっかりと発揮できるような路線設定を検討していくことになるかと考えてございます。

○林下委員

今お考えをいただきましたけれども、代替バスというのは、これから各自治体との調整が大変な作業になるのではないかと、私は思います。それで、特に私は今、代替バスの関係は、小樽から長万部ということで考えておられるようなのですけれども、今、五稜郭一長万部間も並行在来線で鉄道輸送がどうなるのかということが全く不明確ですし、もしかしたら、そちらのほうも室蘭周りの鉄道も大幅な運行の見直しがあるかもしれません。やはり新幹線への接続だとか、あるいは沿線利用者の利便性を考えると、都市間バスというのは非常に有効な方法だと私は確信をしています。

そんな意味で、これからそういったことを前提に協議会でバスの輸送を考えるときに、小樽市としてこういう提案をする考えはあるのかどうか。その点についてもう一度少しお伺いしたいと思うのですけれど。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長

バス転換につきましてはこれからの議論になりますので、その中で考えていく形にはなろうかと思いますが、基本ベースは利便性、これにどう対応できるかという形になります。

都市間バスであれば直通という形になろうかと思いますが、これが乗換えでできないのかですとか、様々なことを検討していく形になろうかと思うので、現段階で即提案していくかどうかというのは少し状況を見ないと分からない状態です。今後、そういった沿線の市町村と一緒に考えてまいりたいとは考えてございます。

○林下委員

バス転換というのは、これから判断されるということは十分理解の上で、速達性とか、あるいは本当に地域の利用者が非常に利用しやすいと。そして持続性もある、あるいは利便性もある。例えば観光客についても、やはり全国のそういう並行在来線の沿線で、都市間バスというのは非常に新幹線にない魅力といいますか、そういったもので結構維持されています。それは私も全国の動向を見て、これはやはり残すべきだなと思っています。利用されているのですよね。

例えば、今、山線を考えますと、やはり皆さん承知のとおり新幹線は70%がトンネルですから、例えば、どこかで新幹線とその代替バスに乗り継いで、景色も見ながらゆっくり目的地に向かうと。そういう需要というのはやはりあると思うのですけれども、そういった点について少し注目をしながら、もしそのバス転換の協議が始まるとすれば、そういうような観点でぜひ検討していただきたいなと思いますので、よろしくお願いたします。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

共産党に移します。

○丸山委員

◎市内街路灯のLED化について

まず、市内の街路灯についてお聞きしたいと思います。

ゼロカーボンシティ小樽市の宣言を出しまして、昨日の予算特別委員会でもお聞きしたところですが、省エネ推進と再エネの導入について、これも推進されていく議論が検討されていくということが昨日確認されました。それで省エネの一環として、街路灯のLED化について、これまで我が党の高野議員なども議会で取り上げて

きていますので、少しお聞きしておきたいと思います。

町内会が管理している街路防犯灯についてなのですが、特別に補助率を上げてLED化の交換を推進してきたかと思います。これはいつ頃から始められていて、その目的は何だったのかお聞かせください。

○（建設）庶務課長

ただいま御質問いただきました、町内会の街路防犯灯のLED化の特別な推進ということで行った事業でございますけれども、名称が既存街路防犯灯LED化推進事業ということで行ってきてございます。実施の期間が平成27年度から令和2年度までの6年間実施してございます。

その目的でございますけれども、既存の街路防犯灯の老朽化や電気料金の値上がりに伴う町内会等の負担を軽減するため、省エネルギー効果が高く、二酸化炭素の排出量も少ないLED化への改良と不要な街路防犯灯の撤去を推進するというところで実施をしてございます。

○丸山委員

老朽化も進んできて故障もあったということで負担軽減という側面が多かったのかと思いますけれども、社会のこの変化の中でLED化されてきたというふうに、そういった答弁だったと思います。

そのLED化については、今どこまで到達したのかというか、進捗状況についてお聞かせください。

○（建設）庶務課長

先ほど申し上げました既存街路防犯灯LED化推進事業の初年度でございます平成27年度と令和3年度、こちらで比較させていただきます。

平成27年7月時点でございますけれども、町内会が管理する街路防犯灯の全体数が約1万4,000灯。そのうちLED化されていたものが3,364灯ございました。率に直しますと約24%でございます。これが令和3年4月現在で、ほぼ現在でということで申し上げますと、全体数約1万4,000灯は若干増えた程度でありますけれどもLEDの数が大幅に増えておりまして、約1万4,000灯になってございます。率で言いますと約98%にLED化が進んでいる状況でございます。

○丸山委員

町内会にも御協力いただいて、ほぼ交換されてきているのかと思います。

このときの市の補助率というのはどのくらいだったのかお聞かせください。

○（建設）庶務課長

既存街路防犯灯LED化推進事業の助成内容、助成率等ということでございますけれども、まず灯具の改良、例えば蛍光灯からLEDに変えるといったような場合ですけれども、この場合設置費用の10分の9、9割を限度ということで助成率を設定してございます。ただ、ワット数によりまして上限額をそれぞれ設定しておりまして、1灯当たりの上限額2万円から4万9,000円までで設定をしてございます。

あわせて、灯具の撤去という部分につきましても助成を行っております。これにつきましても、撤去費用の10分の9、9割を助成額といたしまして、限度額といたしましては灯具のみの場合で4,000円、支柱プラス灯具、この撤去の場合につきましては1万7,000円を限度というふうにしてございます。

○丸山委員

9割補助ということで、このこともLED化へ交換を推進するのに大きな力だったのかと思うのです。

今後もう少し残っていますし、壊れるものも出てくるかとも思うのですけれども、現在、補助率というのは変更になっているのでしょうか。

○（建設）庶務課長

先ほど申し上げました既存街路防犯灯LED化推進事業、9割のものでございますけれども、こちらにつきましては令和2年度で事業が終了してございます。

現在は、もともと別にごございました街路防犯灯設置費補助金という制度に基づきまして、助成を行ってございます。こちらの補助率は設置費の2分の1、代表的な例でいきますとLEDの灯具の新設ですとか、ナトリウム灯からLEDに改良する、こういった場合の工事であれば限度額を1万6,000円ということで今助成を続けております。当面はこの形で今考えているところでございます。

○丸山委員

半分の補助で、上限が1万6,000円と今お聞きしたのですけれども、例えば交換するのに大体どのくらいお金がかかるかというのをお聞かせいただいてもいいですか。

○（建設）庶務課長

やはりワット数の違いですとか、それから1基につける個数によって単価というのは若干変わってくるようなのですけれども、一般的に私どものほうにその助成の申請が上がってくるときによく目にする数字は、大体5万円から6万円ぐらいという数字は目にする機会が多い状況でございます。

○丸山委員

ゼロカーボンシティ宣言も出したということですし、今までも省エネルギーというのは取り組まれてきたと思うのですが、これからまたさらに推進していくというふうになると思うのです。それで、これは目安になりますが5万円ぐらいはかかるのではないかと。頂いた資料によれば白熱灯、蛍光灯、水銀灯、これだけでもまだ200個ぐらい残っているということで、5万円ぐらいかかるとなると、全部替えるとなると1,000万円ぐらいはかかるということです。

私が聞いた町内会の方はうちのところは全部LEDにしたよと、助かったよというふうにおっしゃっていましたが、この1万6,000円は2万円ぐらい、5万円の半分とはならなくても4割ぐらいとか、そういった検討の余地というのはあるかどうか少しお聞かせください。

○（建設）庶務課長

今、委員がおっしゃられたとおり、確かにまだ100%ではございません。町内会の話聞いていますと、割と例えばナトリウム灯とかでまだ新しい、少しLEDはまだ見合わせるよというような話もございます。ですから、そういった意味では一定程度、我々としてはこのLED化の推進というのはなし得たのかというふうには考えてございます。

先ほど申し上げましたとおり、当面は現在のこの限度額1万6,000円、2分の1ということで考えてございますけれども、LEDも永久にもつ器具ではありませんので、いずれまた大規模な更新等もあり得るものだと思っております。そういった部分のLED自体まだ歴史がそんなに何十年もたっているものではないものですから、そういった状況も踏まえながら更新を見据えた事業の考え方みたいなのはいずれ整理していく必要はあるというふうには考えてございます。

○丸山委員

次に、このほかに市が管理する街路灯もあると聞いております。現在、市が管理する街路灯の設置数と、そのうちLEDに交換が済んでいる数と割合をお聞かせください。

○（建設）維持課長

ただいま御質問ありました市が管理する街路灯の設置数についてでございますけれども、現在、市で管理する道路照明の灯具の数でお答えさせていただきます。全体で1,084灯でございます。そのうちLED灯が56灯であることから、割合といたしましては約5%というふうになっているところでございます。

○丸山委員

今まで聞いてきた町内会の管理のほうは随分とLED化されてきたのですけれども、市の管理のほうはまだ5%ぐらいということで、町内会の交換のほうが負担軽減ということだったのでこういうことになっているのかと思う

のですね。ただ、LEDに変えていくということについては、やはり省エネに寄与するものだと、脱炭素社会に貢献するものだと私は思っているのですけれども、この辺りの考え方はどのようなものでしょうか、お答えいただけたらと思います。

○（建設）維持課長

現在、道路照明のLED化についてでございますけれども、委員御指摘の脱炭素社会、通常のナトリウム灯などと比較いたしまして消費電力が少なくなるというメリットがあるというふうに考えているところでございます。

ただ、現在では、今後、老朽化した灯具を修繕する際などにつきましては、基本的にはLEDの灯具を採用していきたいというふうに考えているところでございます。

○丸山委員

何度も申しますけれども、昨日の予算特別委員会の中で、再エネをどういうふうに進めていくかということも、これから検討して方針化されていくということですので、その中でまた具体化されて計画が出てくるのかと思っております。注視していきたいと思っております。

◎公園の管理について

質問を変えまして、公園の管理と緑化についてお聞きしたいと思います。

小樽市のホームページでも入船公園の苗を育てるボランティアについてのページがありまして、入船公園だけではなくて、平磯公園でもこうした苗を育てて花壇に植えるというボランティアが行われていたようなのですけれども、これまでの取組についてお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

公園花壇ボランティアのこれまでの取組につきましては、公園花壇ボランティアは花や緑への関心と公園への親しみが生まれることや公園利用の機会が増えることなどの効果を期待いたしまして、本市が花の育苗セットを配布し、ボランティアの皆さんが種から花苗を自宅で育て、成長した苗を花壇へ植え込むといった内容で平成30年度から実施してまいりました。

実績といたしましては、平成30年度、入船公園で69人の方に約1,820株の花を植えていただいております。平成31年度におきましては、入船公園で60人の方に約1,100株、平磯公園で50人の方に約700株を植えていただいております。

令和2年度、令和3年度につきましては、新型コロナウイルス感染症予防のため中止いたしております。

○丸山委員

コロナ禍の影響がこういったところにも出てきているということで、少し悲しいですけれども。

来年度もまだコロナ禍の影響が心配されますけれども、来年度はどのような予定なのか、予算についてもお聞かせいただければと思います。

○（建設）公園緑地課長

来年度、令和4年度からにつきましては、これまでの公園花壇ボランティアから新たな取組へと移行する予定でございます。取組の名称といたしましては、オープン花壇ボランティアとしてございます。

これまでの公園花壇ボランティアは、与えられた花を決められた場所に植え、その後の管理は本市が行うなど自由度が低く愛着や達成感を得られにくいと、そういう形態でございましたので、ボランティア団体が花の選定から除草、管理までなどを行うなど自由度を高めるとともに、自己完結できるものとするほか、報奨金の導入によりまして持続性を高め、活動場所の拡大や修景の向上を目指すものでございます。

対象とする公園緑地等につきましては、場所は入船公園、平磯公園、銭函中央公園、花園グリーンロード、旧国鉄手宮線、この5か所を対象として考えてございます。

予算といたしましては、活動報奨金といたしまして1か所3万円。先ほど5か所と申し上げましたけれども、あ

くまでも実際に活動いただくのは3か所ということで、予算といたしましては9万円となっております。

○丸山委員

そうですか。

次に、花と緑のまちづくり事業助成金制度というのがあるのです。これは、制度の内容についてお聞かせいただきたいのと、あわせて、実施する場所について何か制限があるのかということについてもお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

花と緑のまちづくり事業助成金の制度でございますけれども、助成金の目的ですが、歩道や河川敷地、公園敷地等の公共施設、または広く市民の目に触れる民間の土地を利用して、緑化活動を行う団体等に対して助成金を交付することにより快適な都市環境を創出することを目的といたしております。

次に助成金ですが、助成金は、緑化活動に係る事業費の2分の1以内で1年度につき5万円を限度としてございます。ただし、事業は連続して2年以内としてございます。

○丸山委員

この場所について、例えば道路の植樹ますなどもありまして、普通の民家の前にある植樹ますで、とてもきれいにお手入れされているお家などもあるのでございますけれども、あのような感じでやって、それにこの制度を利用するというのも可能なのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

先ほど、助成金の目的のところでお説明いたしましたが、歩道ですとか、そういう公共施設の空間であれば助成の対象にはなりますけれども、個人の方が個別に行う事業ではなく、あくまでも団体ということで考えてございます。

○丸山委員

この制度の過去の予算額と決算額、それから来年度の予算も併せてお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

花と緑のまちづくり事業助成金の予算額ですけれども、過去3年間、令和元年度から御説明いたします。

令和元年度につきましては予算額が20万円、2年度につきましては予算額が10万円、3年度につきましては予算額が5万円、4年度につきましては予算額が10万円となっております。

決算につきましては、令和元年度と2年度につきましては応募がなく、決算額はゼロでございます。3年度におきましては決算額が5万円でございます。

○丸山委員

せっかく制度があったのに使われていなかった時期があるというのは周知不足なのか、もったいないと思うのですけれども。

次に、公園愛護会というのがございます。公園愛護会、市内に幾つあるのか、何か所の公園を管理しているのかお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

公園愛護会につきましては、42団体が58か所の公園や緑地で活動いただいております。

○丸山委員

この公園愛護会も報奨金が出ていると思います。どのような基準で支払われているのかお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

公園愛護会に対する報奨金につきましては、1か所につき基本額が1万円、それと活動面積に対し1平方メートル当たり8円をお支払いしてございます。

○丸山委員

この公園愛護会なのですけれども、以前に少しお話を聞いた中でやはり人手不足、なかなか声をかけても集まってももらえない。母体が町内会というふうに言っているのか分からないのですけれども、実際そういうことになっているのです。人手不足だからと、お金を出して、外注するとなると今度は資金不足になってしまうということで、なかなかこれを十分に管理するのに苦慮しているというお話を聞いているのですけれども、例えば、1平方メートル当たり8円となっていますが、この部分を増額するなどして支援をするということは検討できますか。

○（建設）公園緑地課長

公園愛護会の活動は、除草や清掃、また、公園施設に異常があった場合、我々に連絡をいただくといったような活動を実施いただいております。報奨金はその功績に対する意味合いがございますので、こちらについては活動経費を賄うといった性格のものではございません。そのため、単価の増額というのはなかなかすぐわないように考えてございます。

実際にその活動が困難になりつつあるといったお声もよくお聞きしてございます。それで、もし会員の方の高齢化などでそのような除草の作業が困難な場合についてはこちらで対応を検討いたしますので、まず御相談いただければと考えております。

○丸山委員

大変だというふうにお話を伺いますが、一方で自分たちのまちにある公園ということで、何とか公園の世話を維持していきたいという、そういう思いもあるのかと思います。また相談してみたいと思います。もし除草などでお困りの際には御相談に乗っていただければということをお願いしておきたいと思います。

それで小樽市の公園については、様々な要望は出るのでございますけれども、中心部の公園が少ないとも聞きます。それで最近私のほうで、小樽フラワーマスターで活躍されている方とか、旧国鉄手宮線の緑化をしている北海道鉄道文化保存会の方にお会いする機会がありまして、どなたもお忙しいのですけれども、小樽中央小公園というふうになんか呼んでいて、その公園をもっと人が寄れるような魅力的な公園にならないだろうかというようなお話をしたときに少し関心を持っていただいております。

それで、この小樽中央小公園の管理については、今どのようにされているのかお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

この小樽中央小公園の管理につきましては、私どもの直営班で除草や樹木の冬囲いなどを行っているほか、シルバー人材センターに清掃を週1回実施いただいております。

○丸山委員

それで、まだ小樽中央小公園をどういうふうにするかはなかなか具体的にはなっていないところで、ただその花壇づくりをされている方たちなので、種の交換会とか苗の交換会とか、そういうことをお仲間で行っているそうです。花壇をつくるのにも、なるべく手がかからずに見栄えよくといういろいろな工夫をされていて、情報交換会などもしたらどうかというようなアイデアが出ています。そういうことについては勝手にやればということなのだと思いますけれども。

例えば、小樽中央小公園に花壇をつくってみたいとか実際に公園に手を加えたいというようなお話になった場合には御相談に乗っていただけるかどうかということを確認しておきたいのですがよろしいでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

今例示いただきました活動内容ですとか、その内容が煮詰まって具体的に上がった段階で御相談いただければ、その活動内容によりまして許可が必要かどうか判断してまいりたいと思いますので、まずは御相談をというところでございます。

○小貫委員

◎北海道新幹線建設費負担金について

新幹線の関係からお聞きいたします。

まず、北海道新幹線推進費についてですけれども、当初予算案では4,217万円が計上されています。そのうち北海道新幹線建設費負担金が2,772万9,000円となっています。

この負担金ですけれども、平成26年度以降累計額は幾らになるの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

平成26年度から令和4年度の累計額ということでお答えをさせていただきます。なお26年から令和2年度までは決算額ということ、それから令和3年度、4年度については見込額ということと累計ということでお話をさせていただきますけれども、1億1,765万934円となっております。

○小貫委員

1億円を超えるお金をこの間払ってきているのです。

事業としては、今回朝里トンネル工事事業用地取得等ということなのですが、来年度実施する新幹線工事の内容についてもう少し詳しく説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

令和4年度についてでございますけれども、朝里トンネルにつきましては約850メートルほど掘削を進めたいというお話。それから用地取得につきましては新駅付近、それから朝里川温泉地区、明かり区間と言いますが、そちらの土地ですとか建物の取得。それから、先ほど申しました明かり区間における詳細設計を進めたいということで伺っております。

○小貫委員

新駅周辺に配置する予定である電気設備用地というのがありましたけれども、この進捗状況は今どう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

電気施設ということでございますけれども、駅舎の北側かつ倶知安町側で計画してございますけれども、これにつきましては今のところ従前と変わらず用地買収に向けて進めているということで伺っております。

○小貫委員

これは先ほど言った、その前にあった用地取得とは関係ない、予算上は関係ないところということよろしいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

こちらも含めまして予算計上はなされているというふうに伺っております。

○小貫委員

◎新小樽（仮称）駅周辺駐車場等整備関係事業費について

次に、新小樽（仮称）駅周辺駐車場等整備関係事業費についてですけれども、まず令和3年度に実施した内容を説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

令和3年度でございます。こちらの実施内容についてでございますけれども、五つの項目について行っております。一つ目が新駅周辺駐車場の概略設計、それから、駐車場におけます立体駐車場の検討、それから、周辺駐車場の背後地ののり面の安全性についての概略検討、それから、勝納川右岸道路の検討、勝納川護岸の親水機能の検討、これらを実施してございます。

○小貫委員

それで来年度予算案では、これが1,082万4,000円計上されていますけれども、この内容についても説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

令和4年度におけます当該整備関係事業費についてでございますけれども、二つの委託事業を実施いたしたいというふうに考えてございます。一つ目につきましては、小樽市総合交通戦略検討業務、二つ目につきましては勝納川右岸管理道路ほか測量調査業務、これらを進めていければというふうに考えてございます。

○小貫委員

今答弁がありました総合交通戦略の検討業務ということで、それについてもう少し詳しくお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

交通戦略検討業務につきましてはですが、この新駅が担います交通結節点機能を最大限に活用するために新駅を中心といたしました周辺まちづくりに焦点を当てた交通戦略、こういったものを策定するという業務でございます。

○小貫委員

このことについて私はあまり聞いていなかったのですけれども、これは建設常任委員会などにも報告されていたか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

予算がもし通りましたら、こちらについては御説明させていただきたいというふうに思っていました。

○小貫委員

検討していることぐらいは先に報告してくれてもよかったかとは思いますが。

それで、同じような関係で地域公共交通網形成計画がありますけれども、それとの関係というのはどうなるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

地域公共交通網形成計画という部分でございますけれども、こちらとの関係性につきましては連携を図って進めていく関係であるということだと思っております。

○小貫委員

連携を図って進めていくというのはどういう意味ですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

具体的に地域公共交通網形成計画とどういうふうな連携ということはまだ検討がこれからですので申し上げられませんけれども、地域公共交通網形成計画に記載されております全体的な地域公共交通に対する現状と課題というようなものも記載されているようでしたら、そういった地域公共交通網形成計画で言われている部分をどのような形で解決していくとか、いい形にしていくか、その作戦といいますか施策が交通戦略という部分になってくるということでございますので、そういった中で見て連携をしていくということと考えてございます。

○小貫委員

ただ、地域公共交通網形成計画にも基本方針だとか、施策だとかというのもしかたか載っていたかと思いますが、もう少し地域公共交通網形成計画だけではなくて、ほかの計画もありますよね。先ほどあったかもしれないけれども、立地適正化計画とか都市計画マスタープランだとか総合計画だとか、こういったほかの計画と関係するものというのはどういうのがあって、それとの上位関係とか横の関係とかというのはどうなのかということも説明していただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

都市計画マスタープランですとか、そういったものがどちらかといいますと上位計画という関係になるのかと思っていて、そういった上位計画、これは計画で位置づけているものを含めまして、まずまちづくりを進めるに当たりまして、その将来像があったときに、それを交通の施策の中でどうやってそのまちづくりの形を実現していくのかと。そのためにどういう施策が必要なのかというところで戦略をつくっていくということが手引に書かれていますので、そういった形、連携といいますか整合を図りながらつくっていくということで認識をさせていただきます。

(「横の計画はどういうのがあるのですか」と呼ぶ者あり)

総合交通戦略につきましては同等にこうやるというような形のもの中にあるというふうに思っておりませんが、新たなというわけではないですが、新しくつくるのですけれども、横に同じような部類の計画があるというところは思っておりません。

○小貫委員

先ほど地域公共交通網形成計画とは連携をするのだという表現でしたけれども、その連携というのは横ではないということなのですね。連携するとしたら、計画というのはほかにどういうことが想定されているのですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

先ほども少し申しましたけれども、今後、総合交通戦略を練っていく中で具体的に連携しなければならない計画だとか、その辺はしっかりと洗い出して連携をしていきたいというふうに考えてございます。

○小貫委員

その内容で予算づけの予算特別委員会で一発というのは、やはり少し無理だと思うのです。きちんともう少し詳しい内容を説明できる範囲で予算計上すべきだったのではないかと思いますけれども、対象となる駅というのは新駅だけなのでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今回の総合交通戦略につきましては新駅を中心といたしまして、市内の主要な駅ですとか、観光拠点ですとか、そういった拠点とネットワークを構築していくということになりますので、新駅だけが対象ということではございません。

○小貫委員

ただ、新駅だけではなく、ネットワークを構築していくということになると、それは新幹線・まちづくり推進室の部局で考えることなのかというところが疑問になるのですけれども、なぜこれが北海道新幹線推進事業になってくるのでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まずは交通戦略の中心となる部分といいますか、ネットワークの中心となる部分といいますか、新駅を中心とした、まちづくりに焦点を当てて交通戦略を策定するというところになりますものですから、当方としては今回のその北海道新幹線推進事業費、こういうように分類しまして我々のほうで担当していきたいということで考えてございます。

○小貫委員

先ほど上位計画はマスタープランだという話がありましたけれども、それでは、そのマスタープランでは交通の問題でどこが中心となってまちづくりを進めていくというふうに記載されているのですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

マスタープランのほうでは具体的に実施部局だとか、その辺まで記載していなかったかというふうに記憶してございます。

(「部局の話をしているのではない」と呼ぶ者あり)

○委員長

どうですか。

(「答弁が違います」と呼ぶ者あり)

○委員長

もう一回質問してください。

○小貫委員

マスタープランにも交通体系の問題が書いてあると思うのですが、そこでは、新駅が中心となってまちづくりというふうになっているのですか。違うのではないですかと、交通の拠点はどこになっているのですかという質問です。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

おっしゃるとおり、その都市計画マスタープランに新駅が中心ということは書いていないかと思えますけれども、都市計画マスタープランの中でもその交通の体系とか書いているのだという形で認識しています。今回の総合交通戦略につきましては、繰り返しになるかもしれませんが、新駅を中心としたネットワーク、こういうようなものを検討しまして、その中でどういった施策を持っていけば新幹線を生かした、活用したまちづくりができるのかというような施策を検討して、それを実行していきたいという計画でございますので、そういう意味で説明をしたつもりでございます。

○小貫委員

そうなった場合は、本来きちんと都市計画マスタープランに載っている中心市街地とのアクセス機能だとかというところも含めて同じような戦略が必要なのではないかと私は考えますけれども、これはいわゆる補助を目的としている戦略なのではないかと思うのですけれども、どのような事業の補助を当てとしているの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

結果的に補助メニューに該当するかと思えますけれども、それにつきまして、今回の総合交通戦略、こういったものをつくるということになってきますと、この総合交通戦略につきましては、都市・地域交通戦略推進事業制度要綱というものがございまして、これに該当することになります。これに該当することになりますと、社会資本整備総合交付金、いつも使っているものですが、これの交付要綱のメニューに当てはまってくるので、そちらが該当してくるというふうに考えてございます。

○小貫委員

そのことによって要は、やはり財源が確保されるという話なのです。結果としてではなくて、それを目的としてということだと思いますけれども、現時点で新駅に何本止まり、何人の利用の設定でそういう交通戦略をつくるのですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

停車本数につきましては、厳密には開業の半年ほど前と聞いてございますけれども、そういった時期にならないと決定がなされないというふうに伺ってございます。ただし、本市といたしましての想定ということでは、実際の他駅の事例、そういったものを参考にしまして、片道当たり1日で13本は停車するというところで想定しておりますけれども、今後、利用者増加戦略、こういったものを進めていこうと思っておりますので、これの実施によりまして、上積みをして19本ぐらいには増加をさせたいということで、今のところは考えてございます。

また、利用者につきましては、現在のところ1日当たり約1,600人というような利用を想定しております。これにつきましても、先ほど申しました増加戦略の実施により、さらなる上積みを目指していく考えでございます。

○小貫委員

そうであっても1,600人といったら南小樽駅の半分以下ですから、それをその新駅整備のために多大なお金をかけるといふところの費用対効果というのは一体どこにあるのだと思いますけれども、もう一つの業務である測量業務について内容説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

もう一つの部分でございます測量調査業務についてでございますけれども、こちらにつきましては駅前広場の関連の整備、それと新幹線の高架橋の整備、これらに係る設計等に進捗に合わせまして新駅周辺地域で本市に関連する道路の路線測量調査を行いたいというふうに考えてございます。

○小貫委員

それは全部市の土地なのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

この道路につきましては、全部の市の所有かどうかということでございましたけれども、一部民間の土地所有という部分がございます。

○小貫委員

それで、そうやって、例えば市道認定を目指して小樽市が市の土地以外を含む土地を測量業務したということは今年度どのくらいあったのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

既存の公道以外の道路、そういった部分を市道認定を目指して本市が測量業務を行ったケースということでございますけれども、令和3年度についてはございません。

○小貫委員

よく市民の方から市道認定してくれということと言われると、それは寄附が原則で、その寄附は寄附をする側が測量してくださいというのですけれども、そういうものではないですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

市道認定に当たっての測量の関係でございますけれども、これにつきましては基本的に原因者と申しますか、原因者のほうで測量していただくということになってございますので、寄附を申し入れていらっしゃる方々であれば、そちらの方が原因者ということになるかと思えます。

それで、今回につきましては原因者が市であると思っておりますので、市で負担というか測量はしなければならぬということだと考えてございます。

○小貫委員

つまり、市がここは市道として必要だというふうになったところについては、市が測量業務を行うということで確認してよろしいですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

基本的に市道整備もそうですけれども、市が必要だということであれば、市として測量をこれまでもしてきていますし、今後もそうなのだというふうに考えてございます。

○小貫委員

それで、先ほど少し戻ったところで電気設備用地について、これは今回、新年度の予算に含まれているのだという話でしたけれども、ところが実際に対象となっている土地の方は、もう反対されている方が実際にいらっしゃるのです、先ほど1,600人という話だったので、それだったらあんな広大な駐車場は要らないので、やはり駐車場の一部を活用してはどうかと。このようにして市民のために小樽市が決断することを求めますけれどもいかがですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

市で駐車場の必要台数というのを推計してございます。これまでも申してきたと思いますけれども、300台は必要になってくるだろうというのが今の想定でございます。それに併せて、今回行いました概略設計ではっきりしましたけれども、今、市で周辺駐車場として確保している用地の広さはその300台に対しては必要な面積であるということで考えておりますので、この駐車場の中に電気設備ということについては現在のところは考えてはいないというところでございます。

○小貫委員

300台の是非についてあまりやると時間ないのですけれども、それだったらJR小樽駅は何人の利用で何台の駐車場があるのですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今、その件について資料はないものですから、御説明はできません。

○小貫委員

課題だということだけは申し上げておきたいと思いますが、株式会社アール・アイの問題に移します。

◎アール・アイ貸付金について

新年度の予算案で、この株式会社アール・アイの貸付金についてどのように計上しているのか、理由も含めて説明してください。

○(建設)庶務課長

令和4年度の予算案でございますけれども、株式会社アール・アイの貸付金返済に係る予算計上はしてございません。

その理由でございますけれども、株式会社アール・アイの経営状況につきましては依然として厳しい状況にございまして、ほかにも小樽市以外にも債務もある状況でございます。現時点で市の貸付金の返済を見込むことができないということで計上はしてございません。

○小貫委員

これは来年の3月までに利子も含めると貸付金はどのようになるのか説明してください。

○(建設)庶務課長

元金が8,400万円でございます。これに対しまして利息が年間124万円、来年3月までといたしますと5か年分の利息がこれに加算されますので、合計いたしますと約9,020万円という元利合計の金額になります。

○小貫委員

大きい金額でして、これの返済計画というものはあるのですか。

○(建設)庶務課長

株式会社アール・アイとは協議を継続してございますけれども、具体的に書面でこういうふうに返済を行っていくというような確約はございません。

○小貫委員

稲北地区第一種市街地再開発事業というのはもともと市が進めてきたのですけれども、平成3年に中心市街地活性化特別委員会に報告された計画について、どのようなものでどこが立案したのか説明してください。

○(建設)庶務課長

平成3年3月に策定してございます稲北地区再開発基本計画報告書を当時、市議会に報告してございます。その報告書の中には、地区再開発の考え方といたしまして、当該地区の在り方といたしまして、市場ですとか飲食、こういった商業系機能のほか都市型住宅の整備、それと交通系機能の整備、主に駐車場なのですけれども、そういったものを柱とした整備ということで内容を整理したものでございます。

そちらの計画でございますけれども、当時の市議会の議事録を拝見いたしますと、小樽市が計画のたたき台として作成したというふうに述べられてございます。

○小貫委員

昨年も似たような質問を私はしてはしまして、そのときは話合いを続けていくのだと、一緒に考えてきたいということだったのですけれども、その後話合いや一緒に考えたことというのはどんなことがあったのか。自立への道というのをどのように援助していく考えなのか示してください。

○（建設）庶務課長

昨今の新型コロナウイルス感染症の関係もあって、テナントの関係についてはどういうものかということでの話は継続してございますけれども、なかなか難しい状況が続いてございます。支援についてのお話などというのもございましたけれども、なかなか以前から申しておりますとおり直接的な財政支援というのは少し難しいということと考えてございます。

今後につきましては、具体的にどういう手段がというところまでは正直行けていない状況でございますけれども、協議については引き続き継続していくということで考えてございます。

○小貫委員

私は、支援といっても金の支援をするべきだとか、そういう話ではなくてね、やはりどうやってやったら株式会社アール・アイがそういった滞納している分も含めて、できるようになる経営体になっていくのかということ、市が行った事業ですから、もともとは。市が立案した事業ですから、小樽市がやはり、知恵と案というか、頭のソフトのほうで協力して、こういったお金をきちんと返していただけるようにしていくことが重要ではないかということ、せめて膨らまないように、膨らんでいかないように計画をしていくことが重要ではないかということ指摘させていただきますと終わります。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、本日はこれをもって散会いたします。