

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5年1定)			
日 時	令和5年 3月 8日 (水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時36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、面野・秋元・高木・須貝・佐々木 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</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、高木委員、佐々木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。横尾委員が秋元委員に、高橋龍委員が面野委員に、酒井委員が小貫委員に、中村吉宏委員が高木委員に、中村誠吾委員が佐々木委員に、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、立憲・市民連合、共産党、公明党の順といたします。

自民党。

○高木委員

◎コリンズについて

まずはコリンズについて伺います。

コリンズとテクリスというのがあるのですが、企業が受注した公共工事または業務の実績を収集して、公共発注機関及び受注企業が共に活用した工事または業務実績の情報が入っているデータベースのことです。コリンズは工事の契約、公共工事、土木工事、建築いろいろあるのですが、テクリスは調査、設計、地質調査、測量、補償コンサルタントなどに分かれています。その中で今日はコリンズについて伺います。

コリンズは、今、公共工事500万円以上の工事が登録対象なのですが、後志管内の自治体の金額がばらばらな状況です。それで1,000万円以上や2,000万円以上の登録という自治体もあるのですが、そこで結果だけ申し上げますと、500万円以上の登録だと建設業界の人手不足で受注金額を上げていただきたいということなのですが、まずは本市での建築、道路、水道局、下水道、上水道もあるのですが、その登録の仕方というか状況をお聞かせください。

○（建設）建設課長

それでは、コリンズに関する登録の状況につきましてお答えいたします。

まず土木一式工事などの場合につきましては、北海道建設部土木工事共通仕様書に、建築一式工事などの場合は、公共工事標準仕様書に基づき作成した工事特記仕様書により、工事請負代金額が500万円以上の工事を対象としていることから、建設部においては、コリンズを利用し工事実績などに関する情報の登録を特記仕様書などで義務づけておりますのは、工事請負代金額が500万円以上の工事としております。

○（水道）総務課長

水道局でも、建設部と同様にコリンズを利用しての登録対象となる工事は、工事請負代金額が500万円以上の工事でございます。

○高木委員

電気工事の場合は、土木一式工事に入るのでしょうか。

○（水道）総務課長

電気も土木と同じ工事の取扱いとしております。

○高木委員

500万円以上でコリンズに登録をすると、兼任ができないという状況も多分あると思うのですが、その工事の500万円以上を1,000万円もしくは2,000万円というのは、本市にとってこれは変更できるものなのか、それを検討され

ているのか、お聞きしたいのですが、いかがですか。

○(水道)総務課長

本市の現場代理人の兼任の要件についてお答えさせていただきますが、財政部契約管財課作成の現場代理人・主任技術者等の適正な配置について及び現場代理人の常駐義務の緩和に関する要領にて規定されており、各部においては、それらに基づいております。その内容について、本年2月1日に改正され、現場代理人の兼任を認める工事の金額要件については1,000万円未満から4,000万円未満に引き上げられています。なお、建築一式工事については1,500万円未満から8,000万円未満に引き上げられています。

○高木委員

引き上げられているということで、兼任については、契約管財課でまとめているということなので、総務常任委員会で聞いてみます。

◎特定行政庁について

次に、特定行政庁についてお伺いします。

まずは、小樽市は特定行政庁なのですがけれども、その特定行政庁と、限定特定行政庁の役割をお聞かせください。

○(建設)建設指導課長

今、特定行政庁と限定特定行政庁の違いについてということで質問がありましたけれども、特定行政庁は全ての建築物と工作物について、確認申請業務を行うものです。限定特定行政庁は、建築基準法第6条第1項第4号、平たく言いますと、住宅木造二階建てなどの簡易な建物と工作物の確認申請業務を行うと、このように特定行政庁と限定特定行政庁では、行政権限に違いがあるということです。

○高木委員

それで、道内の自治体で建築主事である有資格者の退職に伴い、限定特定行政庁を廃止する動きが出てきています。この前、新聞にも載っていたのですがけれども、滝川市と釧路町が3月末をもって廃止するというので、これで道内の限定特定行政庁が34市町となります。また、この規模の小さい自治体では、資格保有者の確保が困難になっていることだとか、限特の廃止については、行政サービスの低下につながることも、または資格に向けた支援に力を入れているのですが、小さい自治体では募集をしても人が集まらないとか、一級建築士はいますが試験が難しく補充できないといった懸念する声もあります。

また、この建築主事になるには建築基準適合判定資格者検定に合格する必要がありますし、同検定の資格は、一級建築士でさらに2年の実務経験が求められていると認識をしているのですがけれども、今、限定特定行政庁の話がありました。本市は特定行政庁なのですがけれども、資格者がどの程度いるのかをお聞かせください。

○(建設)建設指導課長

本市におきましては、建築主事の資格を取得している者は、今日現在で正規職員が12名おります。

○高木委員

それで、そのほかの自治体の状況のように、本市では今、12名いるとおっしゃっていましたが、本市も将来的に資格者が少なくなって建築確認ができない場合、多分、北海道後志総合振興局に所管を置く、もしくは補充ができたときにまた戻すというような懸念される部分というのは本市にはあるのでしょうか。

○(建設)建設指導課長

現在、建築指導課内で建築主事は課長職1名、それから係長職1名の2名で、建築主事をやっております。

先ほど説明したように、本市では資格取得している者が12名おりますので、一定程度は確保されていると考えておりますけれども、今後の職員の取得の数の推移によってはそういう心配、懸念が出てくるものと考えております。

○高木委員

今のところ心配はないということなので、ぜひ建築士の技術者も増やすこともそうですし、ある意味、後志振興

局のある倶知安町まで申請に行かないとならないとなると、やはり小樽市の確認申請等ができなくなるというか、本当に不便になると思うので、ぜひその技術者を育てていただきたいなと思っています。

◎新小樽（仮称）駅周辺のまちづくりについて

次に、新小樽（仮称）駅周辺のまちづくりについて伺います。

まず令和5年度小樽市各会計予算説明書によりますと、新小樽（仮称）駅周辺駐車場等整備関係事業費として3,700万円が計上されております。この予算はどのようなことを行うのか説明をお願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新小樽（仮称）駅周辺駐車場等整備関係事業費につきましては、令和5年度ですけれども、五つの委託業務の実施を予定してございます。その一つ目は、来年度が2か年目になりますけれども総合交通戦略検討業務ということ です。二つ目は、土砂災害特別警戒区域法面調査業務、三つ目は、駅付帯施設基本設計業務、四つ目が、駅周辺駐車場立体駐車場基本設計業務、五つ目が、勝納川右湾管理道路外実施設計業務でございます。

○高木委員

ただいまの答弁ですと、何か核になるような集客力の高い施設などの整備は行われなような感じを持つのですが、そういった集客施設を新駅の周辺に整備する計画はないのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今回は、新幹線駅という広域的な交通結節点に集まる方々の利便性や快適性を確保する範囲での施設整備は行っていく考えでございますけれども、商業施設などの大規模集客施設の整備は、計画としてはございません。

○高木委員

私もほかの町の新幹線駅を視察してきているのですけれども、やはり人の少ない閑散とした新幹線の駅もあるように思います。新小樽駅も郊外の駅となりますから、何か人が集まるような仕組みづくりをしていかなければならないのかと思っています。以前、建設常任委員会で道の駅の質問をしたのですけれども、道の駅なども整備をして、その道の駅の限定商品及びそういうものを販売するなど、人が集う一助になるのではないのかと思います。

国土交通省の資料で、コロナ禍前になりますけれども、道内の道の駅では、道の駅のスタンプラリーに参加する人が、資料によると年間4万人以上で推移していると発表がありますし、単純に計算すると2019年の道内の道の駅の平均利用者数が年間34万人弱になっております。ニセコ町の道の駅ニセコビュープラザとかも、私も利用していますけれども、大変にぎわいのある道の駅の一つであります。

道の駅は集客施設として大変魅力的な施設だと思いますし、市民の方々も楽しめる施設であると思います。その新小樽駅の周辺が大勢の人々でにぎわいを見せるような新小樽駅周辺に、道の駅という一つの手法ではありますけれども、整備をする考えがないのかお聞きをします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

ただいまお話がございました道の駅の集客性につきましては認識をしているところでありまして、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会での新小樽（仮称）駅利用促進戦略の策定過程において、新駅周辺の魅力づくりのために考えられる取組として議論した経過がございますけれども、その中で市内の物販施設との競合を避けるべきというような考えですとか、新駅周辺には一定の広さを持った適地がないというふうなことなどから、現時点では新駅周辺地域での道の駅の整備は考えてございません。

○高木委員

議論があつて整備はしないということなのですが、小樽市でも平成30年にも議会で質問しており、留寿都村だとか、蘭越町、余市町、函館市など各自自治体の様々な議会で議論はされているのですが、道の駅で一つだけ資料を頂けたところがあるので紹介します。恵庭市の道と川の駅花ロードえにわがあるのですけれども、その資料を見ると、年間の利用客数が2017年度で100万人を超えています。最初のうちは60万人と少ないのですが、魅力づく

りとして、えにわマルシェとかいろいろなことをやっているのですけれども、そういう集客もしています。また、経済波及効果については、道の駅の売上げで約6億円の経済波及効果があると。恵庭市ですと、たばこ税だとか、市民税収入が約5億円なので、ほぼ同等の経済波及効果があると。

例えば、小樽市に道の駅を誘致したとして、小樽は観光の都市なので、景色のきれいな道の駅だとか、地域や観光の情報提供が充実している道の駅だとか、あとは道路、天気の状態が充実している道の駅だとか、いろいろと特化した道の駅が様々あるのですけれども、一つの手法であります、国道からも少し離れているので、土地の利活用もあるのです。そういう集客施設を利用して新幹線の利用客をまちに流す効果もありますし、市民の人が集う施設が周辺にあるというのもそうですし、ある意味、そのスタンプラリーで必ず寄ってくる小樽市という、拠点となるものもやはり今後必要なことだと思いますし、駐車場を1年、2年間様子を見てみて、利用客がどれくらいいるのか、また、その土地の利活用についても今後、検討することも前向きに考えることも必要なのではないのかと思いますけれども、気持ちだけをいただいて終わりたいと思います。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

委員のおっしゃるように、道の駅による効果というのは、いろいろ考えられる部分がございます。この辺につきましても、今のお話もそうですけれども、やはり市全体として関係してくる、波及してくる部分が非常に多くあるかと思ってございます。

今後、庁内においてどのような考え方を進めていくのか、今は何とも申し上げられませんが、新幹線の周辺におきましても、今のところは厳しいのかということで考えてございますので、御理解いただきたいと思います。

○須貝委員

◎並行在来線について

それでは、私から並行在来線に関して、質問させていただきたいと思います。

この本件に関しては、昨年、一昨年と多くの議論をさせていただいて、一定の方向性を見出したと私は考えています。来年度の事業にも北海道新幹線並行在来線関係経費として、代替バスの運行ルートやダイヤ等の検討ということで、これに関連する経費で60万円が計上されております。

私もこの2年間ほぼ全ての住民説明会に参加させていただいて、沿線住民の方々の御心配や熱感を直接感じてきたわけですが、昨年12月にあった説明会では、道や市が示した方向性や代替案に一定の理解が得られたものと私は感じておりました。しかしながら、このバス転換の方向性が揺るぎないものであること、そして、この方向性を支える事業者の同意があって初めてこれが進められるものだと見ております。

そうしましたところ、先月来、私のところに一部の道の関係者の見解が情報として寄せられておまして、ここで改めて、並行在来線のバス転換は、まず決定なのか、あくまでも方向性なのか、それについて確認させていただきたいと思います。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

このバス転換についてなのですが、これはまだ鉄道事業の廃止の手続というものがなされたものではありませんが、北海道新幹線並行在来線対策協議会后志ブロック会議において、函館線の長万部一小樽間については、JR北海道から経営分離された後、北海道と沿線自治体は鉄道運行を引き継がず、代替バスを運行するという意思決定をしたというものでございます。

○須貝委員

そうしますと、今お話がありましたけれども、しつこいようですが、この決定について沿線自治体及び北海道については、もうこの方向でいくという認識でよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

そのとおりでございます。

○須貝委員

道ということですので、道でいいのか、少ししつこいようですけれども、道の下に総合政策部交通政策局交通企画課があって、鉄道担当局長がいてその下に課長がいらっしゃると思うのですが、どのレベルまでの北海道が合意事項というふうに考えればよろしいでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

バス転換の意思決定をした並行在来線対策協議会后志ブロック会議、ここでの道の出席者が総合政策部交通企画監、それと後志総合振興局長でありますので、直接的にはその担当職員ということになりますけれども、これは道全体の意思だというふうに認識しております。

○須貝委員

それでは、道も含めて沿線自治体はこの方向で確認しているのだということですね。

JRについては、経営分離後については関与しないのだというお話がありました。もう一步、ステークホルダーをいろいろ考えた場合に、もう一方のバス事業者が非常に気になるのですけれども、このバス事業者のコンセンサスは、一体どのレベルにあるのかと今心配をしているところなのですが、バス事業者についてはいかがなのか、どこまでのレベルで合意されているのか、説明がされているのか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

バス事業者についても、JR北海道と同様、経営分離後の地域交通をどうするかという判断自体する立場にはないというふうには認識しておりますので、バス転換そのものについてバス事業者と合意するという性質のものではないものだという認識をしております。

ただ、実際にバスの運行を依頼することになる事業者には、随時、北海道を通じて協議会の検討状況ですとか、こういったものを伝えて、代替バスの運行について、バス事業者から随時意見をもらったりしておりますので、どのレベルまで話が行っているかは承知していませんのですが、バス事業者としては、協議会の動き、考え、そういったものは承知しているというふうに認識をしております。

○須貝委員

今承知しているというお話がありました。

その前に聞いたほうがよかったのですが、バス事業者が参加する、区間別検討会がありますけれども、この開催状況はここまでどのようになっているのか、あと、それに参加しているバス事業者というのは、どういった会社がされているのかお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

代替バス運行に向けた区間別検討会は並行在来線対策協議会の中の担当者会議の一つという位置づけなのですが、これは令和4年4月、5月、8月に計3回開催されまして、バス事業者としては、北海道中央バスとニセコバスが参加しております。

○須貝委員

私のところに入ってきている情報で、バス事業者にバス転換に関することがうまく伝わり切れていないというような話を一部聞いているのですけれども、今こういう話ですと、ここでバス事業者にも一定の説明はされているのだというようなお話でした。

そうしますと、話は行っているということなのですが、バス事業者としてバス転換を図るに当たってクリアすべき問題というのはあるのだろうと思っております。当初、住民説明会でもよく課題として上げられていた件なのですが、例えば、輸送に係るドライバー、バスの運転手の人員の確保という問題がやはりここに来て急

にクローズアップされてきております。特に各ダイヤの輸送人員の今の実績を見ますと、余市駅7時2分発で200人の乗客がいると。それから7時40分発では115人の輸送があるというように書かれています。

この時間帯ですよ、本当にバスのドライバーを含めて人員確保ができるのだろうかという、まずこの心配があるのですけれども、これについては、バス事業者はどのような見解を示されているのでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

これもバス事業者からは、乗務員不足は深刻だと、特に倶知安から先、長万部ー倶知安間、そちらはかなり深刻だというふうに聞いておりますので、その確保は大きな課題だということで実際にこの区間別検討会の中でも、例えば、ドライバー確保についても、北海道沿線自治体も、広報をするとか、そういった協力ができないかということも聞いておまして、その辺りは協議会の構成員としても協力していきたいというふうに考えてございます。

○須貝委員

もう一つなのですけれども、塩谷から山を回っていく新しいルートについても、住民の方々に御説明がされて非常に受入れがよかったなど私も見ていたのですけれども、この新しいルートに関するこういったプランと申しますか、こういうのはバス事業者には御説明というか御相談はされているのでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

ルートについても、道を通じてバス事業者に相談をしております。

○須貝委員

説明はしていると。あとは向こうが合意をしているか、同意をしているかどうかという問題なのかもしれませんけれども。

そこで冒頭にも質問しましたが、関係経費として今回予算60万円を計上していますけれども、まず事業内容について御説明いただけますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

北海道新幹線並行在来線関係経費の令和5年度の事業内容ですけれども、まず現在検討しているバスルートに住民の方に体験乗車していただきまして、ニーズや課題等を把握するバス運行実験を行うほか、並行在来線対策協議会の進捗状況に応じて住民説明会を開催するという事業内容となっております。

○須貝委員

この事業内容については、バス事業者の合意は得られているということでよろしいでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

まだ合意というのはいただいておりませんで、これから相談という状況です。

○須貝委員

ということで、今後、このバス転換の問題に関しては、道を通じてバス事業者に御説明されているのだというようなお話がありましたけれども、ここのところがやはり合意がしっかり得られていないと、今年度のこの事業も、もしかして計画どおりいかない可能性もありますし、心配だなど思っています。

それで、いろいろたくさんのステークホルダーがある中で、住民説明会は、私はそれなりに御賛同を得られてよかったなど思っているのですけれども、今後、今までを踏まえてバス事業者、それからJR北海道、特にこの二つに対する今後の交渉とかアクションを起こすスケジュールなど、考えがあればお聞かせください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

バス事業者とJR北海道に対しての交渉、協議ということなのですけれども、どちらも交渉窓口としては北海道が担うということになっておまして、具体的な交渉の進め方とか、スケジュールというのはまだ決まっていないのですけれども、これは協議会でも交渉の状況を報告いただきますし、この辺りも事業者との協議は北海道にしっかりやっていただきたいというふうに考えてございます。

○須貝委員

少し不安の残る感じだなと思って今聞いています。小樽市としてはなかなか主体的に動くのも難しい状況であるのがあれなのですけれども、やはり、道とバス事業者それからJR北海道、こちら辺と上手な交渉と合意形成を図っていかないと、せっかく今、筋道を立てて住民の方々からそれなりに御賛同をいただく中でいろいろなプランも出て、利便性もよくなって、さあよかった、さあ行くぞというような機運がしばまないようにということを危惧して、この問題については、いろいろまた情報も入ってきていますので、今後も少し議論させていただきたいと思えますので、よろしくお願いします。

◎JR小樽駅前広場再整備について

次に、JR小樽駅前広場の再整備についてということで質問させていただきます。

この問題については、令和4年5月にJR小樽駅前広場再整備基本計画が策定されまして、その後、私も建設常任委員会に、第2回定例会で四つの案が提示されて、昨年の第4回定例会でプラン3、平面型で決定したというような経過報告も随時いただいているところです。

しかしながら、私も実はプラン3の決定については、少しもやもやして、なかなか少し消化できないところもあったのも事実なのですが、この中でやはり私と同じようなお考えを持つ、いろいろな方々からアプローチを先月来いただいているところであります。

そこで、まずプラン3の決定に至ったプロセスについて少し確認したいのですけれども、私も第4回定例会で報告を受けたときに各案の収支予測の提示を求めて頂いたわけですが、御提示いただいた収支予測の精度はどれくらいのものなのか、また、その予測に用いた考え方とか計算方法についてお示しいただけますでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

JR小樽駅前広場再整備基本計画に関しましては、4案、整備案を作成した後、建物一体型2案、平面型2案、これから評価が最も低かった平面型のプラン4を除いた3案を基本計画の整備案として決定してございます。

このうち建物一体型に関しましては、今後さらなる検討が必要だということがございましたので、計画策定後、建物一体型が整備できるかどうかというところを検討していった次第でございます。

昨年、第4回定例会の建設常任委員会で御報告させていただいた際には、建物一体型の導入の可否、そういったものを御報告させていただいたところでございます。

これによって、今回、建物一体型に導入する予定であった特定車両停留施設に関しては導入が難しいということになりましたので、残る平面型でプラン3を最終案として選定したところでございます。

収支予測につきましてですけれども、建物一体型の収支予測をするに当たり、近傍類似価格や他都市の実績を使って収入と支出を予測しており、根拠を持って算出しているところでございますので、一定程度精度はあるものと考えてございます。

また、計算方法につきましては近傍類似価格などを用いて、収入につきましてはバス発着料やテナントからの家賃収入、支出につきましては管理運営に係る人件費やバス管制システムの運用費、水光熱費や再開発ビルへの共益費、清掃点検費用、こういったものを試算しているところでございます。

○須貝委員

今御説明いただきましたけれども、これについては決定であるということで、ここからプランが変わることはない認識はしておりますけれども、私はやはり小樽駅前の空間というのは大変価値ある空間だと思っていて、この価値ある空間を民間の力なり、いろいろなアイデアを生かして、ポテンシャルを最大限に発揮できるようなプランにしてもらいたかったというのがずっと私の思いなのです。今回まさしく私と同じような思いを持っておられる方がやはりいらっちゃって、いろいろ御意見も多くいただいたところなのです。

では、このプランをどうやって魅力あるものにしていくのかということで、今後議論をしていかなければならな

と思うのですけれども、駅前広場はまさに小樽市の玄関として、小樽らしさの象徴として魅力あるものにしていかなければならないのだと。それで、計画を改めて見てみますと、課題や整備方針に魅力ある空間の創出と幾つも書かれています。

ただし、整備方針を見る限り、私には安全性とか、機能性の向上とか、快適性は見つけることができるのですけれども、魅力についてはもう少し踏み込みが足りないと思っています。

それで、小樽市の考える魅力ある空間というのはどういうものなのか。そして、それは今回のプランで創出されると考えているのかということについてお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

魅力ある空間につきましては、従来からの課題でもありました安全性や利便性、こういったものや、さらにはJR小樽駅から、港が見える小樽駅からの独特の風景を楽しめる、また、人が集えるにぎわいのある空間を兼ね備えたものと考えてございます。

今回のプランでこれが創出されるのかといった点につきましては、今回のプランでは、安全性につきましては、歩行者と車両動線の分離やバリアフリー化、そういったものを行ってございます。利便性につきましては、今後の検討にはなりますけれども、案内サインの配置も考えてございます。

さらに、小樽独特の風景、そういったものにつきましては、JR小樽駅から港への視界を確保しているといったところでございます。

最後に、にぎわいにつきましては、オープンスペースを設置することとしておりますので、魅力ある空間が創出されると考えてございます。

なお、オープンスペースは、イベントができるなど様々な利活用ができるよう広い空間を確保することとしてございます。それを生かすよう、利活用につきましては今後整備に向けて検討してまいります。

○須貝委員

今のお答えでは、私が質問した趣旨とは少し届いていないと思うところがありますので、最後一つだけ。このプランを中心として、まだこれから小樽駅前第1ビルもそうですが、開発の計画を考えていかなければならないのですけれども、まず、駅前広場の空間を魅力あるスペースとして進めていくという議論を進める余地があるのか、ないのか。

あるのであれば、今後いろいろな場でまた議論を進めていきたいと思っておりますけれども、その点だけ最後お答えください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室松山主幹

今回の駅前広場の計画に合わせて、にぎわいができるようにするといった、そういった議論につきましては、どういった形があるのかなど、そういったものを今後検討しながら、その方向性を考えてまいりたいと思っております。

○須貝委員

余地はあるというこの理解でよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長

ハード部分につきましては、この方向で整備してまいりたいと考えてございますので、余地といいますか、これを基にどんどん進めていきます。

ただ、オープンスペース、そういったところにつきましては、小樽駅から真っ直ぐ運河まで行けたり、途中で旧国鉄手宮線があったり、回遊性の起点になるものでありますので、そこら辺はどう生かしていけるのかということにつきましては、今後いろいろと検討はしてまいりたいと思っています。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

○委員長

立憲・市民連合に移します。

○佐々木委員

◎北海道新幹線並行在来線関係経費について

私からまず1点目、北海道新幹線並行在来線関係経費の中から話を伺います。

バス転換とする方向性が決定した並行在来線について、代替バスの運行ルートやダイヤ等の検討に要する経費ということで、令和5年度についてはバスの運行実験を実施するという事です。先ほども御質問があったようですが、私からももう少し話を聞かせていただきたいと思います。

まず、運行実験の時期、具体的な事業の目的、どういうことが知りたいのか。

また、内容についてももう少し具体的にお話し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

バス運行実験について、まず目的からお話しさせていただきますと、代替バスを利用すると考えられる住民の方に検討中のルートを体験していただきまして、ニーズや課題を把握するとともに、今後市と住民の双方で具体的なイメージを持って検討を深められるようにすることを目的としております。

そして時期、内容になるのですが、時期としては夏頃までに1週間程度という期間を考えていまして、進め方としては、市がバスを借り上げて、住民の方が無料で乗車するという形で実施したいと考えております。検討中のルートというのは、現在お示ししている三つの案なのですが、市内で実施する予定ですので、一つ目は蘭島発、塩谷駅前、最上を經由して築港に至るルート。

そして、二つ目は、同じく塩谷、最上経由なのですが、途中から小樽駅前に行くというルートでして、これは昨年12月の住民との意見交換会で要望のあったルートも実施したいと考えております。

そして、三つ目は、現在の塩谷線を延伸して、塩谷駅前発とするルートを考えております。

○佐々木委員

1週間程度ということですから、平日、土日も入ることなのだと思いますが、先ほど地域の皆さんも乗せてということでしたけれども、学生の皆さん、高校生の皆さんなども実際その中に入っているのかどうか。

また、乗っていただいた方々の御意見とか御要望等を何か集約して反映する方法は考えておられますか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室品川主幹

学生にも体験していただきたいと思いますと考えております。

そして、意見をいただくということなのですが、体験乗車をいただいた方にアンケートで、例えば、行き先ですとか、利用頻度ですとか、希望時間帯、こういったものを伺うほか、そのほか乗車中、乗車後などに意見があれば伺いたいと考えてございます。

○佐々木委員

やはりルートの中でも通学バスとしての側面が大きいのかと思います。それを取るのであれば、実施の時間帯についてですけれども、説明会ではバスの時刻表等も示されていましたが、その時刻表に基づいて運用するというところでよろしいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

12月の意見交換会等でお示ししていた時刻表の案は現行のJRと同じ時間帯に代替バスの運行を検討するという内容なのですが、今回のバスの運行実験におきましては、現行のJRと全く同じものをとというのは少し難しいと思うため、今の利用実態を参考にしていまして、JRの利用の多いところ、午前中の小樽駅行き方向で運行する予定であります。通学バスの側面というところもありますので、通学時間帯の7時台から8時台という部分も運行したいと考えております。

○佐々木委員

運行実験の結果、非常に貴重なものになると思いますので、またその結果などについてもお知らせいただければと思います。

もう一つ、全然別な件なのですが、以前から私は線路跡の活用策についていろいろとお聞きしていましたが、道や協議会等で、その件の活用策について、何か新しい情報等があればお示しいただきたいのですが、いかがでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

活用策については、現在協議会ではバスルート、ダイヤを協議会としての案を固めるというところに注力しております。鉄道施設の活用策についての検討は、あまり進んでいないという状況ではあります。

ただ、並行在来線対策協議会の担当者会議、幹事会で今後の検討課題としてくださいということでは申し入れております。

○佐々木委員

よろしく申し上げます。

私からの情報というか、一つ新聞をこの前、読んでいまして、初めて知ったことがあるので少し話をさせていただきたいのですが、新聞によりますと、1907年、明治40年の大雪害というのがあったそうで、それを機に、1909年、蘭島一塩谷間に道内初の防雪林が完成と載っていました。鉄道遺産としての価値というのですか、鉄道そのものが小樽市を走ったのが早いということもあるのですが、大変貴重なトンネルも道内で古いトンネルが残っている、こうした歴史遺産を生かした活用法を探るべきだと思いますので、こういうのも参考にいただければと思います。

◎公園について

2点目、公園について伺います。

公園整備、公園遊具について、予算案の中に載っておりました市民の意見を聞いて入れるということになっていましたけれども、どのような方法で住民意見の把握を行っているのか、お聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

どのような方法で住民意見の把握を行っているのかにつきましては、本市では、平成25年度から小樽市公園施設長寿命化計画に基づき、老朽化した遊具について計画的に更新を進めているところでございます。その更新に当たりまして、公園周辺の小学校や公園のある地域の町内会のほか、幼稚園、保育所に子供を通わせている保護者から、設置する遊具の要望などをアンケートで聞いているところでございます。

○佐々木委員

国土交通省によると都市公園法が改正されたそうです。都市公園法改正のポイントの中に載っているのですが、少し見ていて非常に勉強になったのですが、その中には「画一的な都市公園の整備は×」とあって、バツ印が本当についていました。取りあえず三種の神器、砂場、滑り台、ブランコ等をただ置けばいいというのではないのだという内容でした。

最近小樽市内で導入されている遊具について、滑り台等、言っては悪いのですが、ありきたりのどこの公

園に行っても同様のものが置いてあるというイメージがついていまして、どうも子供たちもあまりそこへ行っても喜ばないというようなお話も保護者の方から伺うことができました。

そこで少し確認ですけれども、小樽市の遊具、この公園にこういう遊具を置くという選択基準があるのであれば、お聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

遊具を選択する際の基準につきましては、先ほども御答弁いたしましたけれども、更新する遊具を選定する際は、アンケートでいただいた意見を参考としながら要望の多かったものを選定しているところでございます。遊具には強度のほか、例えば、滑り台の落下高さやネットの網目の大きさなど、安全確保に関する配慮事項を定めた遊具の安全に関する基準がございまして、これを満たしたものを選定しているところでございます。

また、遊具の種別で安全領域が設定されてございまして、遊具と遊具の間で一定の距離が必要なことから、面積が小さい公園では要望どおりの遊具を設置できない場合もございます。

○佐々木委員

安全性が第一だというのは、もちろんそのとおりだと思います。

また、先ほどから住民の意見をお聞きする場合を少し伺ってきましたけれども、安全性確保、そうした基準で限られた中からのやはり選択ということになるのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

限られた中からの選択になるのかということでございますけれども、繰り返しになりますが、子供たちが安全・安心に遊べるよう、老朽化した遊具を更新しているところでございますので、先ほど答弁いたしました安全基準や安全領域の確保が前提となっております。

遊具は実際にアンケートでどれがいいかということをお聞きする際は、絵柄、絵姿をアンケート用紙に記載しまして、どの遊具がいいですかというようなことで聞く形式を取ってございます。答えが多かった、要望が多かったものから順に、可能な限りそれを選ぶようにしているところでございます。

○佐々木委員

お教えいただいた方法のような中から選んでいくと、言ってしまうと、どうしても限られた、ありきたりのものになってしまうのは仕方ないところなのかと思うのです。

もう一つ、少し別の側面からお話を伺いますけれども、新聞報道で本市の公園について、道内人口10万人以上の9市中1人当たりの面積、公園数というのは本市が最小だということが載っておりました。しかし、その報道の中で公園緑地課担当の方が、新たに用地確保は難しいのだとお答えになっているようです。

まずは、このとおりの見解ということによろしいでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

報道にありました1人当たりの公園面積、公園数が最小で、新たに用地確保も難しいということにつきましては、本市は古くから中心部の土地利用が進んだことや平坦地の少ない地形であることから、まとまった面積を確保することが難しかったので、住民1人当たりの公園面積や公園数が他都市に比べ小さいものと考えてございます。

取材のときには、現状について聞かれましたので、このような形で私の見解という形でお答えをさせていただいたところであります。

○佐々木委員

現状をお答えいただいたということなのですね。

私も、もっともだと思うのですが、第2次小樽市緑の基本計画素案を見せていただきました。策定中のものだと思います。それによれば、都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準が載っておりまして、それでは現況、平成27年の都市公園の1人当たりの面積は10.6平方メートルで、目標年次、令和14年では19.8平方メートル

ルにするのだ。ほとんど2倍に近い面積を確保しますよという目標を立てておられます。ですから、きっと新聞記事にあるように、用地確保は難しいからできないのだということをおっしゃったのではなくて、現状はそうだけれども、これから増やしていきますというお答えだったのだということは感じておりました。

それにしても今すぐ面積を増やすというわけにはなかなかいかないだろうということであれば、先ほどからの遊具の話もそうですけれども、量が難しいのであれば、何とか質を向上させていく、質で勝負するのはどうでしょうということを御提案したいと思うのです。

遊具は質の向上にすごく影響すると思います。費用の問題、安全性も先ほどから言っていたように、なかなか条件というのはあると思うのですけれども、もう少し自由度を持たせて、子供もあの公園に行きたい、よく話に出るのは、小樽市の公園は寂しいので、札幌市の公園に行きますと行って遊ばせるということなのです。札幌市の公園の遊具や何かを見ますと、やはりそれなりに工夫や楽しい冒険心にあふれた遊具があります。

そういう遊具は、そのまちの公園の個性、言ってしまうと、まちの自慢にもなるようなそういう公園遊具の在り方ということもあるのだと思うのです。そういうことも含めて少しお考えがあれば、お聞かせいただきたいと思えます。

○（建設）公園緑地課長

公園の個性ということでございますけれども、先ほど佐々木委員から御指摘のありました都市公園法の改正が平成29年に行われておりまして、この改正の際に、公園を一層柔軟に使いこなすため、例えば、公園でキャッチボールやバーベキューなどを認める公園ごとのローカルルールづくりなどを協議する住民団体などや公園管理者で構成する協議会を設置することが可能となったところであり、この制度の活用が公園の個性発揮に資するのではないかと考えてございます。

本市では、この制度を活用した取組は今のところございませんけれども、公園の個性を発揮し、地域の自慢となるような事例として、ながら公園で小樽・朝里のまちづくりの会が開催している現代アート展が挙げられると思えます。

このような公園の個性が発揮される利活用方法や遊具の在り方について、今後研究してまいりたいと考えております。

○佐々木委員

ぜひその辺の検討を進めていただければと思います。

人口減少への対応として、やはり子供を育てる市民の方の流入、その他、これまでいろいろな方法を上げられている中に、多分、公園を使って公園を利用する保護者の考えというのはすごく左右する部分があると思えますので、よろしく願います。

そうした意味で、遊具の選定以外にも市民との協働、事業者との協働、パートナーシップで公園を維持管理していく方向というのが第2次小樽市緑の基本計画素案の中でも示されているのですけれども、アンケート参加や公園愛護会など以外にそういう検討や研究していることなどはありますか、最後にお聞きします。

○（建設）公園緑地課長

平成29年に改正された都市公園法では、売店などの公園施設の設置または管理を行う民間事業者を公募により選定し、事業者が設置する施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に、施設の建蔽率の緩和などの特例措置が適用される公募設置管理制度、Park-PFIが創設されておりますので、今後このような取組についても研究する必要があると考えてございます。

○面野委員

◎除雪に関連して

それでは、除雪に関連してお伺いをさせていただきます。

初めに、利雪について、利益の「利」に「雪」と書いて利雪と読むそうなのですが、まず、本市が策定した小樽市雪対策基本計画の中にも、こちらの利雪というキーワードが出てくるのですが、主に排雪量を減量する工夫ということで計画の中で記載されておりました。こちらの内容について、まず御紹介ください。

○（建設）維持課長

雪対策基本計画における利雪の取組についてでございますけれども、雪を活用する工夫といたしまして、雪を有効資源として利活用できないかということで検討することとしているところでございます。

○面野委員

指標の内容とか目標値、現状値が現在示されておりませんで、備考のところには令和5年度を目途に検討ということで、これから検討が始められるのだと受け止めております。計画の中でも示されているように、ぜひ来年度、令和5年度から本格的に調査・研究を始めていただけるように、こちらを私もまず強く要望いたしたいと思います。

私も利雪に関しては関心を持ち始めて間もないのですが、いろいろ調べていくと、まずエネルギー量のことですと、全国で降る雪の0.2%で原子力発電所15基分のエネルギーに相当するというそういった試算も、ある大学の教授が試算しております。一般的には、物を温める熱量よりも冷やす熱量のほうがより多くのエネルギーを要するというので、こういった観点からも雪のエネルギーというのは使い勝手がいいといいたしめようか、使っていかなければいけないのだと思います。

利雪については、スノーエンジニアとして活動されている方がおよそ20年前から本格的な研究を始めて、現在では様々なジャンルで具現化された施設が、主に北日本を中心になるのでございますけれども稼働しているようです。

先ほど計画の中の御説明をいただきましたけれども、蘭越町では農作物を雪室の原理で貯蔵庫を稼働している。また、美瑛市ではデータセンターの冷却装置として2012年頃から稼働しているようです。

そして、利雪に関しては、環境問題への貢献についても重要な視点であると考えております。本市ではゼロカーボンシティ宣言を表明し、2050年までに二酸化炭素排出実質ゼロを目指しています。そのことを踏まえると、これから大きなエネルギー政策に着手していかなければなりませんので、やはり利雪、毎年必ず降る雪です、地の利を生かして、厄介者から宝物へと転換する研究が必要なのだと思います。

まだまだ具体的な御提案をさしあげたいところなのですが、お時間の関係もあるので、少し今後の市の検討について聞いていきたいと思うのですが、今ほど私がお話したように、建設部のみで進めていくというのはなかなか困難なのかと考えられますが、令和5年度を目途に検討するというので、研究・検討・調査を始める際に、留意する点、どういったことを留意して協議していくのか、その辺についての調査・研究方法、体制、あとは意気込みについてお示しください。

○（建設）維持課長

今御指摘がございました利雪の取組についてでございますけれども、先ほども申し上げたとおり、雪対策基本計画において雪を有効資源として利活用できないか検討することとしてございます。まずは令和5年度から他都市の取組事例の把握や施設等の現地視察などを行い、まずは情報収集に努めてまいりたいというふうに考えてございます。その中で本市に有効な取組の事例を抽出いたしまして、庁内関係部局と情報共有を図ってまいりたいというふうに考えてございます。

また、体制等につきましても、まずは現状の体制で情報収集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。

○面野委員

私もこれから研究していきたいと思っておりますので、またこのお話には触れていきたいと思っております。

次に、今シーズンの除排雪について伺ってきたいと思っております。

一言で冬、雪といってもシーズンごとに特徴がございます。降雪量、気温、降り方、それぞれの状況によって行政の除雪業務、出勤回数は異なり、その評価は地域や市民の生活環境によってもまちまちです。今シーズンの除排雪については、私のところにも厳しい御指摘もいただいておりますが、聞く範囲では高い評価をいただいているという感じがしています。

そこで、今シーズンの除排雪について伺いたいのですが、まず令和4年度の当初予算と補正後の現在の予算額をお示しいただき、直近の執行額について御説明ください。

○（建設）維持課長

まず、令和4年度の除雪費に係る当初予算額につきましては16億4,620万円となっております。補正後の予算額につきましては、まず第4回定例会にて1億7,940万円を補正し、今定例会で先日先議いただきまして2億8,000万円の補正し、合計で21億560万円というふうになってございます。

直近の執行額についてでございますけれども、2月26日現在で約16億6,700万円となっているところでございます。

○面野委員

ちなみに予算と5億円ほど乖離していると思うのですが、こちらはどのような経費というか、事業に充てられる予定なのでしょうか。

○（建設）維持課長

補正後の予算額と2月26日現在の金額の乖離について御説明申し上げますと、乖離につきましては、ロードヒーティングの電気代と除排雪業務の委託料、雪処理場の関係の委託料が今後執行が見込まれるところでございます。

○面野委員

それでは、令和5年度の予算額が18億5,000万円となっております、ロードヒーティング更新事業費が1億5,000万円、建設機械整備費が1億4,500万円、これを足すと大体21億5,000万円になるのですが、今年最終的な予算額の21億五千六百何がしというのは、今言った三つを合わせた額という対比でよろしいのでしょうか。

○（建設）維持課長

先ほど御説明申し上げた補正後の予算額につきましては21億560万円ということで、除雪費の補正後の予算額になります。

○面野委員

今、燃料代の高騰ですとか電気代の高騰もあるので、令和5年度の18億5,000万円が、今年度と比べると少し予算が収まっているのですが、きっと今後、燃料や電気代、いろいろな製品の価格が上がってくるので、来年度もどういふふうになるのか少し不明だという点はあると思うのですが、今ほど私が述べた燃料や電気代、こういったものの価格が高騰、値上がりした影響というのは、今シーズンの除排雪で何か影響があったのか、お示しく下さい。

○（建設）維持課長

燃料等の値上がりについての除排雪への影響についてでございますけれども、まずは軽油などの燃料費や人件費など様々なものがございまして、一番影響が大きかったと思われるのは、電気料金の値上げによるロードヒーティング関係経費への影響というふうに考えているところでございます。

○面野委員

それでは、今シーズンの降雪量と天候、気候の傾向についてどのように感じているか、分析されているかをお示しく下さい。

○（建設）維持課長

今シーズンの降雪量等についてでございますけれども、まず令和4年度の累積降雪量につきましては、2月28日

現在で510センチメートル、平均気温といたしましてはマイナス0.5度で、真冬日が48日となっているところでございます。

特徴ですけれども、一概には言えないのですが、1月にもございましたまとまった降雪があった後に融雪が進むなど、昨年度と比較すると降雪量は多く、平均気温は低いのですが、日々の積雪を足した値である累積積雪深は昨年度より少ないといったような状況になっているところでございます。

○面野委員

次に、市民の声は毎年、多数寄せられていると思いますけれども、例年と比較して、今シーズンで特に突出して多かった意見などがあればお示してください。

○（建設）維持課長

ただいま御質問にございました除排雪に係る市民の声でございますけれども、今年2月26日現在で、総数で2,009件の市民の声をいただいているところでございます。

昨年同時期では3,314件、昨年同時期と比較しますと約61%ということで、若干少なくなっている状況でございます。突出した意見ということでございますけれども、今申し上げたとおり、総数自体が少なくなっているという状況でございますので、例年と比較して何か突出した意見があったかと言われると、そういう状況ではないというふうに考えているところでございます。

○面野委員

全市的な市道沿いの歩道について、いわゆる近隣住民の方がやられているところもあれば、住宅の方が留守など除雪ができない状態になっていると、きっと地域の歩道では、積雪がたまっている歩道もあれば、きれいになっている歩道もあるというような状態がいろいろなところで見受けられるのですけれども、全市的な歩道の除雪、排雪、これらの対応というのはどのようなお考えで進められているのでしょうか。

○（建設）維持課長

歩道の除雪についての御質問でございますけれども、道路幅員などの要素により、全ての歩道について作業ができていないわけではないというのが現状でございます。ただ、小型ロータリー除雪車などで作業ができる路線につきましては、降雪量だけでなく、地吹雪による吹きだまりの発生や圧雪状態等を総合的に勘案しまして、基本的には、通勤・通学の時間帯前までに作業を終えるというような形で作業しているところでございます。

○面野委員

かなりの路線数があるので、なかなか全てというわけにはいかないのでしょうけれども、私がお見かけしたところは、市内のある小学校の近くだったのですが、雪山を越えないと横断歩道がなかった地点になっていたのですが、その辺が気になったのですが、できればやはり学校の近くですとか病院の近くなどというのは少し検討されたほうがいいのかと今感じました。

次に、1月10日に国道が通行止めになっているというお知らせを聞きまして、大雪の日だったのですが、このときの国道、高速道路、交通機関の状況について小樽市で把握していることがあれば、お示してください。

○（建設）維持課長

今年の1月10日に国道5号が通行止めになったという件についてでございますけれども、国道・道道及び高速道路につきまして、各道路管理者のホームページ等によりまして、通行止めになっているという情報を把握していたところではございます。御指摘のとおり、国道5号、あと札幌自動車道と道道も一部通行止めになったというふうにお聞きしているところでございます。

また、交通事業者につきましても、札幌間の高速バスやJRも一部運休していたというふうにお聞きしているところでございます。

○面野委員

一時的に陸の孤島のような状態になっていたと私も聞いていたのですが、本市の除雪業者は、国道、道道、市道、これらの除雪業務を重複して受託している事業者がいるとお伺いしたのですが、素人考えだと、まず国道の除雪、幹線道路の除雪、バス路線の除雪などそういった大きなところから入って、次に道道、市道、生活道路というふうにだんだん降りてくるのかと思うのですが、そういうふうになると重複している業者というのが、国道をやっている最中は道道や市道が後回しになるのかと思いますけれども、そこら辺の事業者の重複が何事業者ぐらいいらっしゃるかって、実際に今お話ししたような優先度が下げられて、作業が遅れるというようなこういう実態が本当にあるのか、お示ししたいのですが、いかがでしょうか。

○（建設）維持課長

ただいま御質問のございました国道、道道の除雪業務を担っている業者と本市の除雪業務を担っている業者の重複でございますけれども、実際、除雪業務を担っている業者の重複は2社あるというふうを確認しているところでございます。

作業の遅れ等についてでございますけれども、私どもの地域総合除雪におきましては、小樽市共同企業体除雪業務の入札等参加申請書提出要領によりまして、市の除雪業務に必要な作業人員や機会を確保することとしておりますので、重複している業者はあるのですが、国道、道道、市道の除雪体制につきましては別々に構成されているということから、市道が後回しになるというような体制にはなっていないというふうを考えているところでございます。

○面野委員

安心しました。

次に、今先週から今週にかけて暖気が入ってきて、大分、雪が解けてきてはいるのですが、しばしば私も市内を走っていると、結構、信号機ぐらいまでの高さになっている車道と歩道の間のいわゆる置き雪というのですか、そういったところもお見かけするのですが、そういったところというのは今後排雪だったり、置き雪を崩したりなどという業務がされるのか、それとも、このまま暖かい気温にお任せして雪が解けるのを待つのか、その辺の今後の対応についてはどのようにお考えでしょうか。

○（建設）維持課長

ただいま御質問のございました雪山等についてでございますけれども、現在、融雪時期に入っているということもございまして、車両通行等への影響も少ない場合につきましては、排雪作業を行わず融雪を促していきたいというふう考えているところでございます。

○面野委員

次に、これも雪解けからの課題なのですが、車で走っていると、道路の穴が少しずつ目立ってきております。

今後の道路の穴の状況の把握ですとか修繕についてはどのように進めていかれるのか。

また、修繕費に充てる予算というのはどのぐらい確保されているのか、お示してください。

○（建設）維持課長

ただいま御質問のございました融雪後の道路の穴についてでございますけれども、まずはパトロール等で穴の状況、破損状況等を把握いたしまして、その緊急度に応じて、委託業者や場合によっては直営で補修作業を行っているところでございます。

修繕費といいますか、舗装の補修に係る予算についてでございますけれども、令和4年度につきまして、舗装補修業務委託に係る予算につきましては4,500万円というふうになっているところでございます。

○面野委員

それでは、最後にまとめてお聞きしますが、滑り止めでよく道路に砂がまかれていて、シーズン中は大変

助かるのですけれども、これから雪が解けると処理に大変苦勞するという声もお聞きしますし、業務も大変だと思うのですが、まず、今シーズン市が用意した砂の量はどのぐらいの重量だったのか、それをどのようにまいていたのか。それから雪が解けた後の処理方法、車道と歩道の処理方法について御説明をいただいて、最後に、将来的にはまいた滑り止めというものの回収が必要のない新たな素材みたいな夢の素材があればいいのですけれども、そういったものの情報収集ですとか研究といたしましうか、基本的には情報収集になると思うのですが、その辺については今どのようなお考えなのかをお聞きして、質問を終わります。

○(建設)維持課長

ただいま御質問のございました冬期間にまいた滑り止めの砂についてでございますけれども、まず、今シーズン、令和4年度、市で散布した砂の量につきましては、2月末段階で約4,200トンとなっております。

続きまして、まき方といたしましうか散布方法等についてでございますけれども、まずは砂の散布車で車道の防滑のための散布を行うのと、砂箱に砂を設置し、市民との協働による砂まきボランティアで砂の小袋をまいていただくというような作業を行っているところでございます。

続きまして、車道と歩道の砂の清掃方法、処理方法についての御質問でございますけれども、車道につきましては主になりますけれども、路面清掃車で砂の清掃作業を行いまして、歩道につきましては、基本的には人力での作業で砂の回収を行っているところでございます。

最後、委員より御指摘のございました回収の必要のない新たな素材についてということでございますけれども、現在、砂に代わる滑り止め材の調査研究というは行ってはおりません。ただ、何かよりよい素材はないかというのは今後、情報収集に努めてまいりたいというように考えているところでございます。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時25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。

共産党に移します。

○川畑委員

◎除雪について

それでは、除排雪について質問します。

令和4年度除雪予算については、降雪量、積雪量の増加によって、3月上旬に委託料が現行予算を超過する見込みのために2億8,000万円の補正を図ったと言っています。その内訳は除排雪業務でもって2億5,040万円、雪処理場等の業務で2,960万円という内容です。除雪費の補正を説明された2月6日時点の状況では、降雪量、累積積雪量、平均気温は標準値過去30年間平均並のものでした。真冬日が昨年よりも10日間長い38日となっております。それを基にして、その後の見通しについてお伺いします。

先ほどの答弁と重なるかもしれませんが、まず、2月末時点での令和3年度と4年度の累積降雪量、最深積雪深、累積積雪深の数値を比較して、特徴点について説明していただきたいと思ひます。

○（建設）維持課長

ただいま御質問のごございました2月28日時点での数値でございますけれども、まず、累積降雪量につきましては、令和4年度が510センチメートル、3年度が475センチメートル、最深積雪深につきましては、令和4年度が112センチメートル、3年度が111センチメートル、累積積雪深につきましては、令和4年度が5,803センチメートル・日、3年度が6,772センチメートル・日でございます。

特徴ということでございますけれども、先ほども少し申し上げたとおり、一概には言えない状況ではございますが、まとまった降雪があった後に融雪が進むなど、降雪量につきましては昨年度より多いのですけれども、日々の積雪を足した値である累積積雪深は昨年度より少ないといった状況になっているところでございます。

○川畑委員

それともう一つ、排雪量と予算執行状況について説明していただけますか。

○（建設）維持課長

排雪量と予算執行状況についてでございますけれども、今年度2月26日時点での数値と、昨年度同時期での数値の比較でございます。

まず排雪量につきましては、令和4年度が約55万1,000立方メートル、3年度が68万4,000立方メートル。除雪費の執行状況についてでございますけれども、令和4年度が約16億6,700万円、3年度が約16億5,200万円となっているところでございます。

○川畑委員

今の報告を聞いて、大きく違いがあるのは、令和3年度と4年度の対比でもって、4年度が累積積雪深がマイナス969センチメートル、排雪量がマイナス13万3,000立方メートルとなっているようです。

累積積雪深、それから排雪量が減少している下で予算執行額が1,500万円ほど増えているわけですけれども、その理由について説明していただけますか。

○（建設）維持課長

現段階では様々な要因が考えられるため、一概には言えないのですけれども、大きな要因としては、電気料金の値上げに伴うロードヒーティング関係経費が増えているということが大きいというふうに考えているところでございます。

○川畑委員

市民の皆さんから声が聞こえているのですが、3月になって高温の日が続いて融雪が進んでいます。市道にも舗装が見えているところがあって、このまま雪が消えてもらえるとありがたいことだとかこういう声が寄せられています。しかし、まだ3月ですから、まだまだ安心できる状況ではないと思います。

お伺いしますが、3月に入って幹線道路及び生活道路の排雪の業務が中心になると思いますけれども、進捗状況について説明していただけますか。

○（建設）維持課長

排雪作業等の進捗状況についてでございますけれども、現段階では、おおむね幹線道路の排雪作業は終了しているところでございます。残り生活道路の排雪作業や一部雪の処理が残っているような箇所について作業を行っているという状況でございます。

○川畑委員

市道の除雪は雪押し場を利用していることと思います。これまで排雪してきた雪押し場については、高温の日を幸いに融雪を待つことになるのだらうと思うのですが、市街地は相当、融雪が進んでいるのですけれども、小樽駅前から小樽築港への中央通の残雪について、市民から何とかならないのかという申入れがありました。これについてはまずどういう検討をしているのかお聞かせいただきたいのと、もう一つ、小樽市立病院の駐車場の出入口が

雪山が高くてなかなか見通しがよくないというのがあります。それらも併せて対処できないかという話があるのですが、それらについてどういう対処を考えているか、お聞かせいただけますか。

○（建設）維持課長

ただいま御質問のございました市道中央通線と市道住吉線の排雪作業についてでございますけれども、現在、歩車道境界付近に雪山が残っている状態で、砂も混じっている状況ではあるのですが、今の段階では通行に支障がないというふうに考えていることから、現段階での排雪作業の予定はないという状況でございます。

○川畑委員

そうしたら、そのまま雪解けを待つということになるのでしょうか。

○（建設）維持課長

現段階では融雪を待つというような形で考えているところではございます。

○川畑委員

駅前の中央通は観光客がだんだん今増えてきているわけで、やはり黒い雪が非常に目につくと思います。その部分は何とか対処はできないものかと思っておりますが、そのまま雪解けを待つことになるのですか。

○（建設）維持課長

ただいま御指摘のございました市道中央通線のみならず、市内ほかの路線にも、現在、冬期間にまた砂が雪の上に乗っているような状況で、黒い雪山が散見される状態であります。今の段階では、繰り返しになりますけれども、交通に支障がないというふうに考えているところから、現段階で排雪作業の予定というのはないというふうな状況でございます。

○川畑委員

非常に残念な答弁だと思います。

それと、市道の雪押し場の関係で、もともと雪押し場にある程度たまったら排雪しているところがあるのですが、それらについては、この後はそれもやはり雪解けを待つという状況なののでしょうか。

○（建設）維持課長

ただいま御指摘のございました市道の除排雪作業に使用している雪押し場についてでございますけれども、こちらにつきましては、個別に判断をさせていただくことになろうかと思っておりますが、融雪を待つ箇所と雪山処理を行う箇所に分けて、両方あるというような状況でございます。

○川畑委員

雪押し場については状況が毎年変わりますからあれですけれども、その年によってはどうしても数多く探さなくてはいけない状況もあると思うのです。ですから例えば、もともと排雪することを条件まで行かなくとも、そういう話をしたところについては積極的に排雪したほうがいいのではないかと思うのですが、それはどうですか。

○（建設）維持課長

ただいまの委員御指摘のとおり、シーズン前といいますか、除排雪作業を行う前に、各地先の方、地権者の方、所有者の方等にお話をさせていただく中で、融雪、雪山処理が条件になっているような箇所もございますので、そういったような箇所につきましては、個別に雪山処理等で対応させていただくことになろうかというふうに考えているところでございます。

○川畑委員

現在も排雪されているわけですが、この冬で、バス通りではない幹線道路が1車線ぐらいしか除雪されてなくて、あるいは雪解けが少し進んでくると、溝ができて車が交差できない、そういう道路があるわけです。市民から、交通量の多い道路については車が交差できる、要するに1車線でも交差できるような排雪をできないものなのか、そのことを心がけてほしいという要望が来ています。今雪解けが進んでいますので、来年のことになると思

うのですけれども、今後の課題として検討していただきたいと思うのですが、その辺はどうでしょうか。

○（建設）維持課長

ただいま御指摘のございましたいわゆる補助幹線道路等で車が交差できるようにというような御要望についてでございますけれども、現況の道路幅員や家屋の張りつき等によって様々な状況があり、一概には言えないのですが、今年度、課題があった箇所につきましては、改めて現地の状況も確認しながら、できる限り道路幅員の確保には今後努めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

○小貫委員

◎水道料金等について

まず、水道料金の関係についてお聞きいたします。

昨年の夏、一番水を使う時期ですけれども、この時期の家事用の使用水量についてですが、2か月20立方メートル未満の調定件数と全体に占める割合についてお答えください。

○（水道）業務課長

御質問のありました20立方メートル未満の割合でございますが、実検針の多い昨年の8、9月で申し上げますと、本市の20立方メートル未満の家事用の調定件数は1万9,816件で、割合は41.3%となっております。

○小貫委員

4割の方が基本水量未満の使用だというお話です。

一番使う夏の時期ですから、もう少し時期が変わると割合も増えるのではないかと思います。今、20立方メートル未満という基本水量に対する件数をお聞きしました。16立方メートル以下だと、どの程度で割合はどうか、お答えください。

○（水道）業務課長

御質問のありました16立方メートル以下の割合でございますが、調定件数は1万5,703件、割合は32.8%となっております。

○小貫委員

3割の方がそういう状態だということなのですが、基本水量に至っていない世帯についてですけれども、基本水量未満の調定件数と割合について、過去5年間の推移を示してください。

○（水道）業務課長

御質問のありました過去5年間の各年度の8、9月の推移でございますが、令和3年度は1万8,496件で、約38.4%、2年度は1万8,662件で、約38.6%、元年度は1万9,366件で、約39.7%、平成30年度は1万9,647件で、約39.9%、29年度は1万9,365件で、約39.2%になっております。

○小貫委員

4割弱というのがずっと続いてきて、昨年度になると4割をついに超えているという状況なのですね。この現状について、水道局としてはどのように感じているのか、感想をお聞かせください。

○（水道）業務課長

御質問のありました水道局としての感想でございますが、先ほども述べましたとおり、コロナ禍の令和2年度、3年度につきましては、行動制限が伴う緊急事態宣言やまん延防止等重点措置などが発出されたことで、御自宅で過ごす時間が多くなったことにより使用水量が増え、基本水量に達していない家事用の割合が若干減少してございましたが、4年度は基本水量に達していない世帯が4割を超え、以前の傾向に戻ってきたことから、これまでも申し上げますとおり、改善する必要があると考えております。

○小貫委員

今改善する必要があるというお話でしたけれども、これは料金体系を改善する必要があるという意味でよろしいのでしょうか。

○(水道)業務課長

基本水量を見直す必要があるということで訂正させていただきたいと思います。

○小貫委員

基本水量の見直しについては、コロナ禍の影響があつて、しばらく先延ばしという状況で、この間ずっと建設常任委員会で報告がありました。先ほど答弁でもありましたけれども、コロナ禍の影響ですね。コロナ禍で落ち込んだ収益がどの程度、今戻ってきているのか、収益の状況について報告してください。

○(水道)総務課長

コロナ禍前の令和元年度との比較になりますが、1月末現在で答えさせていただきます。

初めに、水道料金につきましては、家事用が約10億3,200万円で、元年度と比較して約2,600万円の減少となっております。業務用は約7億3,600万円で、元年度と比較して約1億1,300万円の減少となっております。

次に、下水道使用料につきましては、家事用が約8億6,200万円で、元年度と比較して約1,700万円の減少となっております。業務用は約6億700万円で、元年度と比較して約7,900万円の減少となっております。

○小貫委員

そういう状況だということなのですが、これは今、令和元年度と比較して1月末現在でということをお示しいただきましたけれども、家事用で約2,600万円、業務用で約1億1,300万円というのは、改善されているのか、それとも少し悪化しているのか、その辺も含めてもう一度答弁をお願いできますか。

○(水道)総務課長

コロナ禍の影響を大きく受けた業務用については、令和元年度と比べ、水道料金では約86%、下水道使用料については約88%まで回復してきている状況でございます。

○小貫委員

回復してきて、まだ赤字というか、まだ収益が戻っていないという理解で答弁を押さえます。

予算案での年度末資金額について、今年度末の見込みの比較も含めて、それぞれ上下水道でどうなっているのか、お答えください。

○(水道)総務課長

令和5年度末資金過不足額については、水道事業会計では、令和4年度末見込みからマイナス93万9,000円で13億8,560万8,000円の資金余剰としており、下水道事業会計では、令和4年度末見込みから約1億5,923万3,000円のマイナスで2億6,696万円の資金余剰となっております。

○小貫委員

今、下水道でもマイナスだという話だったのですけれども、下水道についてはこれまで報告の中では、何だかんだ言って資金が増加していくという報告があつたかと思うのですが、今回、下水道の資金が減になる理由というのはどこにあるのか、示してください。

○(水道)総務課長

令和5年度予算についてですが、年度末資金が減少する理由としては、電気料金やガス料金が高騰していることに伴い、燃料費や動力費の増加となっていることが主な原因となっております。

○小貫委員

電気やガスの燃料代の増加というのが下水道のほうが多く受ける、大体想像はつくのですが、この理由についても説明してください。

○水道局長

下水道のほうが電気やガスの高騰の影響を受けている理由につきましては、施設に係る燃料費は中央下水終末処理場の汚泥の焼却に係る分ですけれども、これが多額にかかっているということと、あとは処理場やポンプ場の運転に係る動力費も水道に比べてかなり大きくかかっているということが要因でございます。

○小貫委員

今回の小樽市の水道をどうにか少ない水量の方に見合った料金にできないのかということなのですが、道内の主要な都市との比較で、2か月で10立方メートルや2か月で20立方メートル、こういう水道、下水道の合計の料金は大体何番目になるのか、お聞かせください。

○(水道)業務課長

御質問のありました道内主要都市との比較でございますが、人口10万人以上の9都市と比較しますと、2か月10立方メートルでは、安価な順で7番目、2か月20立方メートルでは5番目となっております。

○小貫委員

2か月10立方メートルで9都市のうち、安価なほうから7番目ということは、高い方からしたら9、8、7の3番目だということで、やはり今4割を超える方が基本水量未満なのだけでも、少ない水量の方ほど他都市と比べて高い状況にあるということが今、分かりました。

それで、札幌市近郊の場合はどうなのかということなのですが、札幌市近郊というと10万都市ということになると、江別市や札幌市という話になりますが、これと比べて上水道、下水道について、使用水量ごとの金額についてどのように違うのか、説明してください。

○(水道)業務課長

御質問のありました江別市や札幌市と比べた上水道、下水道の金額でございますが、税込みの合計金額で申し上げますと、2か月10立方メートルでは、札幌市が4,224円、江別市が4,092円、小樽市が5,478円、同じく2か月で20立方メートルでは、札幌市が4,224円、江別市が5,390円、小樽市が5,478円、同じく2か月で30立方メートルでは、札幌市が7,161円、江別市が8,634円、小樽市が8,921円となっております。

○小貫委員

水量ごとに見ても、江別市や札幌市と比べてやはり高いですね。この理由について、何か分析できるようなことがあればお聞かせください。

○(水道)業務課長

御質問のございました本市が札幌市や江別市より高くなっている理由というか分析でございますけれども、考えられることとしては、人口密度や地形的な起因による施設数などの様々な要因があると考えられます。

○小貫委員

もう少し踏み込みますと、今の人口密度や地形の関係でいくと、なぜ逆に安くなるのか、高くなるのかということも含めてお聞かせいただけますか。

○(水道)次長

例えば一つ例を挙げますと、上水道施設でいけば配水池というものがあるのですが、通常、小樽市ぐらいの規模ですと、数個の配水池を持っているのが普通です。ただ、小樽市の場合は山坂が多くて高低差がありますので、一度、途中配水池で圧力を開放しなければならない、そうしなければ、末端の給水装置が壊れてしまう可能性があるのです。ということで、通常数個の配水池で済むものが、小樽市については配水池が35個というように、また、小樽市の場合は東西に長いものですから、やはりそれぞれに施設を設けなければならないということで、施設数がどうしても多くなっているためでございます。

○小貫委員

なかなか小樽市の地形的難しさということを今説明いただきましたけれども、そうはいつでも、現状としては4割近い方が基本水量未満だという話で、やはり私たちとしては、料金の見直しを新年度で実施すべきではないかと思うのですが、水道局の見解を示してください。

○（水道）総務課長

昨今の電気料金やガス料金が高騰していることに伴い、燃料費や動力費の支出が大きく影響を受けているため、収支を見通すことが困難な状況にあります。価格高騰が落ち着く状況になるなど収支の見通しがついた時点で、料金見直し作業を再開したいと考えております。

○小貫委員

ただ、今、水道局の経営上も確かに物価の高騰の影響を受けていますけれども、市民の生活にも同じように物価の高騰が今襲いかかっていますので、その辺の再開の時期については急ぐようお願いを申し上げまして、次の話に移ります。

◎議案第32号小樽市道路占用条例の一部を改正する条例案について

次に、議案の関係です。占用条例の関係です。

まず、小樽市道路占用条例に関して対象となる主な占用者と対象物を説明してください。

○（建設）用地管理課長

主な占用者と対象物につきましては、電力事業者の電柱や通信事業者の電話柱、ガス事業者や水道局の地下埋設物などがございます。

○小貫委員

実際に今回条例を変えることによってどう変わるのかということをお聞きしたいのですが、2021年度決算と2023年度予算案を比較して、歳入の減少はどの程度になるのか、お示してください。

○（建設）用地管理課長

2021年度の決算額が5,396万5,426円で、2023年度の予算額が4,113万1,000円となりますので、歳入につきましては1,283万4,426円の減少となります。

○小貫委員

1,000万円以上のお金が減るという話なのですが、道路占用料全体で、もう少し古い2018年度決算と2023年度予算案を比較するとどのようになるのか、示してください。

○（建設）用地管理課長

2018年度の決算額が7,742万5,206円で、2023年度の予算額が4,113万1,000円となりますので、歳入で3,629万4,206円の減少となります。

○小貫委員

小樽市は財政大変なのだ、収支改善プランもつくって今、財政の立て直しを図っている中で、約5年前の2018年度と比べて3,600万円以上の歳入減となっている、財政部としてはこれでいいという見解なのでしょうか、いかがですか。

○（財政）財政課長

道路占用料の改定につきましては歳入減となりますので、財政的には決して小さくない影響があるものと考えます。

一方で今改定は、道内主要都市の道路法施行令に準じているという状況など道路法施行令に準じた単価改定の要望を踏まえて庁内議論の結果、財政的影響も考慮し、令和2年度から段階的に行うこととしたものでありますので、その予定のとおり進めているものと考えております。

○小貫委員

ところが、令和2年度から段階的という話がありましたけれども、新年度からまた基準が変わるから、段階的というときはまた状況は変わっていますけれども、まず何で3,600万円、ここまでの歳入が減るのか、この理由について説明してください。

○（建設）用地管理課長

今、財政課長からもお話がありましたとおり、本市の道路占用料につきましては、令和2年度から5年度までの4年間で段階的に道路法施行令に準じた単価に改定してきておりますので、その影響で道路占用料の歳入が減少しているということでもあります。

○小貫委員

それで3,600万円になりますか。

私、2018年度と最初比較したことを聞いているので、多分年度がずれていると思うので、もう一度答弁をお願いします。

○（建設）用地管理課長

2018年度からだと平成30年度になりますので、今説明しました段階的な改正につきましては、令和2年度からの影響だけですので、そのほかに北海道中央バスの減額の部分がございます。

○小貫委員

そうしたら、それ以外の中央バスの減額というのはお幾らなのですか。

○（建設）用地管理課長

平成30年度と31年度の中央バスの収入の比較でいきますと、約500万円の減収となっております。

○小貫委員

そうすると、2019年度、要は中央バスの部分が約500万円ということは、それを除いた段階的な令和元年度からの比較ではどうなるのですか。

○（建設）用地管理課長

2019年度の決算額と2023年度の予算案の比較でよろしいでしょうか。2019年度の決算額につきましては、7,139万8,545円、2023年度の予算額が4,113万1,000円となりますので、3,026万7,545円の減少となります。

○小貫委員

そうですね、それでも段階的な部分だけでも3,000万円以上減ったということなのですが、これだけ歳入を減らして、今、歳入を増やす取組をしなければいけない時期だと思えるのですが、その状況でこれだけ歳入を減らすと。歳入を増やす取組というのははしなくていいということなのでしょうか、いかがですか。

○（建設）用地管理課長

道路占用料につきましては、道路法施行令に準じて単価を決めておりますので、占用料を上げて歳入を増やすということにはならないものと考えてございます。

○小貫委員

今、道路占用料との関係で歳入を増やすということにはならないという答弁がありましたけれども、まず、市財政の一般論としてはもちろん歳入を増やす取組は必要だという見解でよろしいですね。

○（財政）財政課長

市全体としましては、様々な施策の推進や事業を継続するためには財源が課題であると認識しておりまして、歳入増の取組というのは必要と考えております。

○小貫委員

そういう中で今、要は国の政令の準じてというのが何度か答弁でありましたけれども、それに準じるのだったら

ば、なぜ占用料を条例で定めるということになるのですか、その理由について説明してください。

○（建設）用地管理課長

道路占用料につきましては、道路法第39条第2項の規定に基づき、占用料の額及び徴収方法は地方公共団体の条例で定めることとなっているからでございます。

○小貫委員

そうですね。だから要は法の施行令に従わなければいけないのだったら、しっかりそれは法律で決めるのですよ。でも、地方独自で定めることができるから条例で定める。だから小樽市は狭い道路で電柱があって、冬場交差するのも大変で、除雪作業も大変だと。維持課長は分かっていると思いますけれども、大変苦勞されていると思うのですよ。そういう事情があるから、占用料は国の施行令よりも高い占用料を課してきたわけだと私は認識しているのです。

やはり独自の基準をしっかりつくるべきではないかと。条例でそうやって施行令よりも高いところを独自基準でつくったら、法律違反だということでペナルティーになるのでしょうか、その辺はいかがですか。

○（建設）用地管理課長

道路占用料につきましては、平成17年に閣議決定された規制改革・民間開放推進3か年計画において、地方公共団体が道路占用料を定めるに当たっては、道路法施行令に定める占用料の額を参考として設定するように努めることと定められておりますので、独自に基準をつくるのではなく、道路法施行令に準じて道路占用料を決めているものであります。

なお、独自に基準を決めましても、特に法律違反とはなるものではございません。

○小貫委員

今、答弁がありましたけれども、参考にして定めるのだということですよ。参考にして定めた額が幾らであろうと、最後の答弁にあったように、ペナルティーや法律違反になるわけではない、こういうお話ですので、今の話を聞いていても、やはり多分この後、放っておくと様々な使用料の手数料が引上げだと、こういう話も財政部サイドから出てくるでしょう、市民にそういうことを脅しておいて、こういうところで歳入減を図るとするのは少し違うのではないかとということをお申し上げます。

◎株式会社アール・アイについて

昨年も質問しているのですけれども、まず、前提として稲北再開発を行った前後の小樽市の開発事業というのがどのようなものがあったのか、答弁をお願いします。

○（建設）庶務課長

稲北の再開発でございますけれども、当該再開発事業で完成しましたいなきたビルの竣工が平成11年になっております。同時期ということで築港地区の再開発事業のほか、再開発ではございませんけれども、中央通地区土地区画整理事業ですとか、少し時期が前になりますが、稲一再開発事業が同時期にございました。

○小貫委員

そういう時代背景の下で、稲北再開発はもともと市が進めてきたのですけれども、要はマイカル小樽誘致との関係で市はぶん投げて、小樽市稲北地区市街地再開発組合にやったということをお前は以前、言ったのですけれども、市の認識として稲北再開発の経緯、事業内容について改めて説明してください。

○（建設）庶務課長

稲北再開発でございますけれども、今、小貫委員からお話がありましたとおり、市街地再開発組合の施行による市街地再開発事業ということで、事業が進められた経緯がございます。その後、稲北地区再開発事業が成立いたしました。保留床を買い取るために主要地権者で構成いたします株式会社アール・アイが設立されたところでございます。

事業内容、施設の概要といたしましては、地階の全部と1階の半分ぐらいが店舗スペースになってございます。その上に駐車場、併せまして、いなきたコミュニティセンターがございまして、それ以外に市営住宅が24戸、分譲マンションが42戸で構成される建物になってございます。

○小貫委員

2018年度に貸し付けた8,400万円が年間約124万円の利息になっている。この元利合計で今幾らになっているのでしょうか。

○（建設）庶務課長

元金8,400万円が利息が、正式に計算いたしますと123万9,000円が年間かかる利息になります。こちらが5か年分ということで、今年度末現在で9,019万5,000円が元利の合計になってございます。

○小貫委員

このことについて、昨年ときは引き続き協議していくと答弁していたのですが、アール・アイとの協議の状況は今どうなっているのでしょうか。

○（建設）庶務課長

協議の状況でございますけれども、協議は進んでいない状況です。以前に地階にスーパーですとか、物販の進出がございましたけれども、コロナ禍の影響等もあって、現在まで新たなテナントは見つかっていないというふうに聞いてございます。経営状況が現在も改善しておりませんので、先ほど申し上げた市貸付けの返済のめども立ってはいません。

○小貫委員

進んでいないということなのですが、それは進んでいないという言葉どおりのことなのか、していないということなのか、この辺はいかがですか。

○（建設）庶務課長

正直に言うと、現状あまり動いている部分がないので、できていない、やっていないというのが正確なところです。

○小貫委員

今言った123万9,000円分が年々たまっていくわけですから、やはり建設部だけではなくて、庁内全体でしっかりどうやっていくかということを検討すべき課題だと思いますが、この辺はいかがですか。

○（建設）庶務課長

おっしゃるとおり、前に進めていかなければいけない事項でございますので、また改めて、課題を整理いたしまして、関係する部局と協力しながら検討は進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○小貫委員

私は何もアール・アイを敵対しているわけではなくて、やはり小樽市が進めた事業であって、小樽市も協力してアール・アイが返せるようにしていくことが重要だということを申し上げまして、終わります。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

公明党に移します。

○秋元委員

◎住宅エコリフォームについて

それでは、住宅エコリフォームについて質問します。

住宅エコリフォーム制度で今回予算計上が120万円されていますけれども、まず現在の制度の内容と対象となる工事について説明していただけますか。

○（建設）建築住宅課長

まず、制度の内容につきましては、住宅の断熱性能を高めるための工事、そして、環境負荷の低減及び省エネルギー化の促進を図るための工事について助成するものです。

助成金額につきましては、助成対象工事費の10分の1、限度額は30万円となっております。

対象工事としましては、窓の断熱性能を高める工事であったり、外壁や屋根の天井、床の断熱工事、または省エネ機器の設備を設置するような工事について対象工事となっております。

○秋元委員

直近3年で構わないので、利用件数と助成金額、また、対象となった工事の内容について説明してください。

○（建設）建築住宅課長

まず、直近3年ですけれども、令和元年度につきましては、助成件数としては14件ございました。助成額の総額といたしましては207万4,000円。工事内容の内訳ですけれども、窓などの断熱工事で11件、また省エネ機器に係る工事で3件、合計14件となっています。

続きまして、2年度なのですけれども、助成件数としては5件、助成額につきましては49万4,000円。工事内容ですけれども、断熱工事につきましては3件、省エネ機器に係る工事については2件の合計5件となっています。

3年度ですけれども、助成件数が12件、助成額が92万3,000円。そして工事内容につきましては、断熱に係る工事が11件、省エネ機器に係るものが1件。

ちなみに今年度、まだ年度途中ですけれども、今のところ3件の助成でございまして、助成額が35万6,000円。断熱工事については1件、省エネ機器に係ることが2件という内訳でございまして。

○秋元委員

今、内容を伺いまして、利用件数なども多かったり少なかったり、年度によっては凸凹しているようだけれども、まず利用件数についてどういう考えといたしますか、どのように感じていますか。

○（建設）建築住宅課長

利用件数については、少し確かにばらばらで、多かったり少なかったりということではしております。直近ですと令和2年度に5件で、3年度に12件というところで、3年度は若干増えた状況でございまして。2年度5件というのは、前年に消費税のアップというところがあって、その駆け込みの反動で減少になったということと、また、コロナ禍の緊急事態宣言というところもあって5件に減ったのかと思っております。

3年度の12件で、5件から12件に回復基調が見られたというところは、一定程度、コロナ禍というところも多少の緩和があったのかというふうに考えてございまして。

○秋元委員

行政評価調書の小施策検討シートを見ますと、この事業の基準年が平成30年で、基準値が7件としております。また、目標値は20件なのですけれども、そもそも20件の根拠はどういうものなのでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

20件というのは正直根拠というわけではないのですけれども、基準年が平成30年でして、30年時点が7件だったということがございます。その7件の倍以上の申請を利用してもらおうというようなことで、20件というようなことで設定させていただきました。

○秋元委員

なかなか根拠となる数字ではないということが分かったのですけれども、助成の限度額、先ほど説明していただきましたけれども、工事費の10分の1、マックスで30万円ということだったのですけれども、今回は120万円の予算額ですが、万が一、予算額を超えた場合、その都度補正予算を計上する、このような考え方はあるのですか。

○（建設）建築住宅課長

補正予算というお話ですけれども、小樽市住宅エコリフォーム助成規則で、予算の範囲内で助成するものというように規定がございます。そのため基本的には補正での対応というようなことでは考えておりませんが、予算要求のときに当たりましては、これまでの申請の傾向などを考慮しながら年度途中でこの予算が足りなくならないようなことで、予算要求ということ考えております。

○秋元委員

この制度が前身の住宅リフォーム制度のときに、いろいろと議論するところには経験がありますが、少し今の答弁だと、目標値20件を超えないように、予算額120万円を超えないように調整するようになってい

ます。ホームページを改めて見ましたけれども、今答弁いただいたとおり、やはり予算額が残っていないときに全額補助できない場合もあるということで、申請をいただいても、中身によっては30万円対象になったとしても、予算が残っていないと30万円補助できないこともある、そういうことなのですね。

○（建設）建築住宅課長

予算が足りない場合にはそういうことにもなるかとは思っております。そのときについては来年度、次年度の工事ということで、申込者というか、窓口に来られた方には御説明をさせて理解をいただくようなことで努めていきたいと思

○秋元委員

います。次年度というお話をされるということなのですから、例えば、実際に今年度申請したけれども、予算の範囲内、少し間に合わなかったので来年度の工事にしてほしいと言ったときに、次年度で申請する方は実際いらっしゃるのですか。

○（建設）建築住宅課長

正直予算が足りなくて、次年度というようなことが一度もなかったもので、今のところそういった事例がございません。

○秋元委員

先ほども言ったとおり、私も前身の制度の議論の中に加わっていた1人として、そもそも最初が住宅リフォーム制度は、一つの側面に経済波及効果という見方もあったというふうにあるのです。その考え方は、今の住宅エコリフォーム制度にも言えることだと思

○（建設）建築住宅課長

っているのですけれども、そこで、住宅エコリフォーム制度の前の制度、住宅リフォーム制度のマックスの予算額と利用件数、また、助成対象額はどのようになっていますか。

○秋元委員

住宅リフォーム助成制度ですけれども、平成24年度、25年度、26年度と3か年で実施してございまして、25年度が最も多く助成した年度でございます。そのときの予算としましては、2,120万円を組んでいました。助成件数ですけれども103件ございました。助成額につきましては、1,841万円となっております。

○秋元委員

そもそも予算額が1桁違うのですよ。やはり予算額が呼び水となって、市民の皆さんが住宅をリフォームしたい、そして市内の建設事業者の方とか業者の方々が仕事を受注されていく、また経済効果も波及していくというそもそもそういう制度だったと思うのです。あまりにも今のエコリフォーム制度の予算額自体が、確かに利用されている

件数が少ないとおっしゃいましたが、一つ使い勝手が悪いというような声もいただくのですけれども、そういう市民からの御意見はないのですか。

○（建設）建築住宅課長

確かに前身の住宅リフォーム助成制度に比べるとかなりエコに特化した助成ですので、使い勝手というのは前かに比べて非常に悪い状況であります。業者からの声ですけれども、そういったようなお声というようなのは聞いてはございます。

○秋元委員

私が聞いているのは、一つは申請が非常に煩雑だということと、あとホームページにも対象の工事とあるように、断熱改修工事となっていて、ほかの地域、他都市を見ると、もう少し幅広く助成しているような都市もあります。それで利用者数、また助成金額も増えているような地域もありますが、例えば、他都市では、エコという部分では高断熱浴槽工事ですとか節水便器なども助成の対象となっているのですけれども、そもそも小樽市が断熱といっている幅が狭められていると感じるところであり、今後、他都市も参考に、先ほど言った高断熱浴槽はまさしくエコにつながっていきます。節水便器もまさしくそうだと思いますけれども、そういうものも対象にしていくというような考え方はありますか。

○（建設）建築住宅課長

私どもも他都市のことは調査研究しておりまして、小樽市では補助対象になっていないもの、今おっしゃった高断熱浴槽などいうところも助成対象になっているのは存じてございます。国ではゼロカーボンとかカーボンニュートラルというような取組で、新たに既存住宅の補助制度というところも最近創設され、その中では高断熱浴槽というところも補助対象になっていますので、そういった補助制度を活用できないかということ調査しまして、今後検討していきたいと思っております。

○秋元委員

そこで、今、触れられていた国の制度も昨年に来た制度がありまして、例えば、住宅エコリフォーム推進事業、昨年の9月にできたそうですし、あとは、こどもみらい住民支援事業もリフォームに活用できるというような事業があるので、そもそもこういう制度と小樽市の制度は併用して利用することはできるでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

補助の併用ですけれども、まず小樽市の住宅エコリフォームですが、これにつきましては、小樽市エコリフォーム助成規則の第6条第2項で、国や北海道などの他の助成や給付金の対象工事となるものは本エコリフォーム助成の対象工事に含まないとありますので、本市のエコリフォームの視点で見れば、併用はできないというようなところでございます。

国ですけれども、今、委員がおっしゃいました住宅エコリフォーム推進事業、こどもみらい住民支援事業、この辺を調べましたところ、国の助成制度も国費が含まれる補助事業につきましては、補助対象が重複するものは併用できないというようなことの記載がございましたので、国の補助事業についてもそれぞれ対象、併用はできないですし、エコリフォームとの併用はできないというようなことになってございます。

○秋元委員

小樽市はマックス30万円でしたけれども、国の住宅エコリフォーム推進事業の補助上限額は、例えば、戸建てでマックス51万2,700円なのです。共同住宅だと1平方メートル当たり2,500円となっていて、これを見ると、小樽市の制度を使うより、国の事業を使ったほうが、市民にとっては利益があるといえますか、そういう制度なのではないかと思うのですが、これはいかがですか。

○（建設）建築住宅課長

委員のおっしゃるように、補助限度額、補助額につきましては、国のほうが確かに金額的には多いというような

ことでは思っております。ほかの方々、一般市民の方々に、ある意味、こういう国の補助制度も紹介をしながら、本市の住宅エコリフォーム制度との選択肢を広げるといいうわけで、利用者にとって本当にいいものの制度紹介というようなところで、今後ホームページなり、窓口に来た方にパンフレットを渡すなりしていきたいというふうに思っております。

○秋元委員

少し私は違って、市民の利益という部分で考えると、やはり補助率が高いほうがいいわけで、小樽市が逆に毎年120万円の予算を計上して市民に助成する必要も、併用できないのですから、併用できるのであればいいのですけれども、できないのであれば、抜本的に制度の中身というのを変える必要も出てくるのではないかと思うのです。国の制度を使えるのであれば、補助率も高いですし、幅も広いですから、そちらを使ったほうがいいに決まっています。

そう考えると、やはり今の小樽市の制度をもう一回見直すような場合も出てきているのではないかと思うのですけれども、それについてはいかがですか。

○（建設）建築住宅課長

今の国の補助制度につきましても、これが今後ずっと続いていくかというところの話もあるかと思います。時限的なものなのか、何年まで国が補助制度を設けるのかというところは、まだ正直今見えていないというようなところの話としては聞いております。単年度の補助で行ってきているのが国の補助制度でございます。

一方、小樽市の住宅エコリフォーム制度につきましては、先ほども少しお話しさせていただきました国の新設された制度というところもありますので、そういったところを活用しながら、今のエコリフォームの制度内容よりよいものになるかと思っていますので、そちらの活用ということで今後検討させていただきたいと思います。

○秋元委員

今のお話だと、もっといい制度の中身にして、市民に利用されやすい、しやすい制度に変えるということなのですね、そういう受け止めでいいですか。

○（建設）建築住宅課長

国が創設した、新たに今後検討していくというような事業につきましては、私がまだ詳細を、制度内容というのは詰め切れてはいないという部分がありますので、使い勝手がいいかどうかというのは今後また勉強させていただきたいと思いますが、ただ補助率関係については、今の10分の1などというよりは高いので、そういった意味では市民にとってはプラスの方向、プラスの助成制度になるのかと。

また、先ほど言ったように、高断熱浴槽も補助対象になりますので、そういった意味では、より今の制度よりは使い勝手はよろしいかというようなことでは考えております。

○秋元委員

そうではなくて、国の制度がいいのであれば、そちらを使ってもらおうようにして、もし市の制度が使われないと120万円が不用額になっていくのです。それでは駄目だという話なのです。だから小樽市の制度をもっと使い勝手のいい、使いやすい制度に変えるか、それとも抜本的に市の制度を見直すのか、それとも国の制度を促していくのか、そういう考えだったのだけれども、先ほどだと、もう少しいい制度に変えていくという話だったので、であれば、市の制度を見直していくのですね、使いやすい制度にするのですよねということだったのです。どうでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

国の制度の利用につきましては、国で補助メニュー、これがこうだというのは実際は決まっております、ある意味、我々が選択肢というところがないというようなこともございます。ただ、補助制度というのは今後も生かしていくべきだと小樽市としては思っていますので、その補助の利用率、国からの補助制度というところの活用をやっていききたいというところではございます。

○委員長

秋元委員の質問の要旨としては、現行の小樽市住宅エコリフォーム助成制度の使い勝手が悪いと。だから何らかの改善をするか、抜本的に見直して再構築するか、そういうことが必要ではないのか。というのは、せっかく予算計上しても、最終的に不用額が出ることになると、予算計上そのものの妥当性が疑われるのではないかという、多分そういう趣旨で質問されていたと思うのですが、答弁に関して言えば、あくまでも主語というか主体が国の制度、今の小樽市の持っている制度よりも国の制度が有用性が高いので、積極的にそちらを進めるみたいな御答弁で、肝腎なところ、小樽市の持っている制度をどうするのだというところの答弁がなかったと委員長としては思いますので、いま一度その点について御答弁をいただければと思うのです。

○（建設）建築住宅課長

今の小樽市の補助制度については抜本的に見直していくようなことで進めさせていただきたいと思います。

○秋元委員

◎公園（遊具の更新）について

次に、小樽市公園施設長寿命化計画に基づいて老朽化施設の更新も含めて質問させていただきます。

先ほど佐々木委員も質問しておりましたので、同じような質問は省いて質問させていただきます。

初めに、今回予算計上された都市公園安全・安心事業費4,195万円についてですけれども、まず、更新対象施設となっている公園の種別と更新内容、それぞれの公園の配分額について説明してください。

○（建設）公園緑地課長

4,195万円の内訳でございますけれども、まず、公園の種別で申し上げますと、街区公園が6か所、それと地区公園が1か所を予定してございます。

街区公園ですが、しらかば公園で654万円、銭函1丁目公園で550万円、やまぶき公園で669万円、ふれあい公園で492万円、ほしの丘の上公園で479万円、ベイビータウン中央公園で246万円、最後に地区公園の銭函中央公園は910万円の事業を予定してございます。

○秋元委員

それで、今回この6か所の公園が対象になっていますけれども、まずこの6か所を選定した理由というのはどういふものでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

事業箇所の選定理由につきましては、平成25年度に策定いたしました公園施設長寿命化計画に位置づけた公園で、令和4年度に実施予定の公園ということでございます。

○秋元委員

計画どおりに公園を改修、更新していくということだったと思います。

それで、先ほど佐々木委員も聞いていた市民のニーズの把握についても、先ほどお答えいただいたのでいいのですけれども、私はそれぞれ様々な意見、ニーズがあるかと思うのですが、だとしても100%の御要望に応えるというのなかなか限界があるのではないかと考えていまして、100%このニーズに応えられない場合の対応といえますか、そういう場合があったとしたら、どのように住民の方々に理解をされるような対応をされているのですか。

○（建設）公園緑地課長

遊具に限って答弁させていただきますけれども、先ほども御答弁いたしました、公園の面積が小さい、規模の小さい公園では、安全な距離を保てない場合もございまして、御要望いただいた遊具を敷地の中に、エリアの中に収めることが難しいという場合がこれまでございました。

そのような場合には、アンケートにお答えいただいた町内会の方ですとか関係先にその旨お伝えをして、御理解をいただいているところでございます。

○秋元委員

それで、市長もよくおっしゃるのですけれども、市民の方から公園の必要性といいますか、そういう意見もいただいてきたと伺ってございましたけれども、私も非常に市民の方々から公園の在り方といいますか、施設の内容についても御意見を伺うのです。今言ったとおり、なかなか利用する方々の御意見に応じていくには限界があると思っていて、今答弁いただきましたけれども、なかなか希望するものに答えられない場合もあるということで、ということは、満足度という部分ではどのように今考えていますか。

確かに今言われたとおり、御意見いただいた町内会の皆さんに説明するのは大事なことだと思うのですが、実は出来上がって見たら、特に保護者の方、子供たちは、自分たちが希望していたものと違うということで、少し満足度という部分で言えば少し下がるのかと思うのです。この辺はどのように感じていますか。

○（建設）公園緑地課長

行政評価とかでも公園に対する満足度というのが、十分に上がってきていないというのは我々も原課としても肌で感じているところで、やはり市民の声として日々電話で御要望とかもいろいろ寄せられておりますので、その辺皆さんの理想とするような公園にはなかなかないのかというふうには考えてございます。

でも一方で、我々も情報発信、ホームページ上で更新した遊具の内容ですとか、あとは直営班が非常にきめ細かく動いて、なかなか市民の皆さんには目に届かない部分で、部品の交換とか安全性の確保のために奔走しているところでございます。

なので、そういったところも、今後も工夫をしながらやっていきたいというふうには考えてございます。

○秋元委員

そうなのですね、私も今回いろいろと調べると、非常に公園施設も様々あって、今、これから質問しますけれども、点検作業ですとか、様々行っていくマンパワーみたいなものもどうなのかと思う部分もあって、本当に皆さん苦勞されているのだなという思いではいるのです。しかし、先ほど言われたとおり、やはり市民の満足度をどうやって上げていくのかというのは非常に重要なところだと思っていて、ホームページを私も見ましたけれども、滑り台をこういうふうに変更したとか、そういうものも載ってまして分かりやすいのですが、本当にそれが市民の望んでいる公園に、満足度につながっていくのかという部分では少し自分自身もいろいろと考えるところはあるのです。

次の質問に行きますが、第1次公園施設長寿命化計画の計画期間は平成25年度から10年間とされているのですが、計画策定当時から健全度の判定を行ってきたと認識しています。ただ、対象となる公園施設は今言ったとおり多数ありますから、判定調査に有する時間もかなりの期間がかかると思います。計画では年1回の定期点検を行うとしていますけれども、計画どおりの点検となっていたのか、専門技術者2名で定期点検をしてきたと思いますが、課題などあれば伺いたいと思います。

また、公園管理者による日常点検とはどのようなものか、また、専門技術者との定期点検との違いというのとはどのような違いがあるのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

まず、健全度判定につきましては、年1回の点検、こちらにつきましては法定点検ということで、遊具については都市公園法で年1回の点検、専門業者による点検が義務付けられているところでございますので、それを毎年度発注して、漏れなく実施しているところでございます。

あと、専門業者と公園管理者が点検をしている内容の違いでございますけれども、我々公園管理者の点検におきましては、遊具全体を目視や触診により破損や変形、沈下、緩み、ぐらつきがないかなどを、供用開始する前、大体4月初旬頃に行っているところでございます。このほか、供用した後も、維持保全において異常の発見とその対処を目的とした巡視点検を行ってございます。

一方、専門業者による点検でございますけれども、公園管理者が行っている点検に加えまして構造部材の亀裂、腐食や摩耗、隙間の測定なども含めまして、亀裂測定器やテストハンマーなどを用いて実施しているところでございます。

○秋元委員

日々大変な作業を行っているということがよく分かりました。

それで、先ほども佐々木議員が質問しておりましたけれども、やはり安心・安全を優先していくという考え方は非常に当然のことと思うのですが、以前、市民の方から、公園の時計が壊れているというお話をいただきました。長年にわたって壊れているというお話をいただいて、公園の位置づけでいうと便益施設というふうに区分されるということですが、安心・安全という観点でいえば、やはり時計の優先度は低いと思うのですけれども、ただ、そういう便益施設の更新についても当然考えていかなければならないと思うのです。この辺の、例えば便益施設の時計ですとか、そういう重要なものについての更新に対する考え方というのはどのような考え方を持っていますか。

○（建設）公園緑地課長

便益施設の維持補修につきましては、やはり利用者の安全確保を最優先に対応しているということが実情でございますので、そういった時計の故障などについては、少し優先度が後になるというような現状でございます。

ただ、よくお声をいただくのは、子供が時計を見て家に帰る時間を決めているから、何とか修繕をお願いできないかというようなお声をよくいただいておりますので、今後につきまして、改めて対応の在り方についても見直していきたいというふうに考えてございます。

○秋元委員

私も同じことを言われました。

やはり重要な施設であることは間違いなくと思いますので、ぜひ更新の時期についても検討いただきたいと思えます。

それで、先ほど言っていた判定結果、定期点検をした判定結果をAからDまでの4段階に分けていると思いますが、そもそも第1次の計画当初と今第2次計画の策定の最中だと思いますけれども、分かる範囲で構いませんので、判定の状況は10年たってどういうふうになっているのか。これについてお答えいただけますか。

○（建設）公園緑地課長

公園施設長寿命化計画における健全度判定の第1次計画と第2次計画の比較でございますけれども、遊戯施設に限ってお答えさせていただきます。

第1次計画ではA判定がゼロ、B判定が269、C判定が246、D判定が2でございました。これが、第2次計画を策定する際に調査した段階では、A判定が42、B判定が320、C判定が143、D判定がゼロとなっております。

○秋元委員

10年たてば最初に更新したのもやはりどんどん劣化してくるということも考えると、A判定が42と非常に増えてきていると思えますし、D判定もなくなっていると思うのですけれども、ぜひ今後も計画どおりに更新していただきたいなと思えます。

最後の質問になります。第1次の計画では10年間のライフサイクルコストの縮減効果を約3,600万円と見込んでいたのですが、まだ年度途中ですが、結果的にこの効果というのは現時点でどういうふうな状況でしょうか。

○（建設）公園緑地課長

第1次計画でお示した縮減額約3,600万円が今どうなっているのかということにつきましてですが、本市では先ほども申し上げましたが直営班がおりまして、この直営班で細かな施設の修繕、補修、部品の交換なども行ってございますので、この辺の経済的な数字の積み上げというのがなかなか困難なところがございます。現状での維持保全経費の積み上げを行ってございませんので、第1次計画における実際のライフサイクルコストを積算することが

少し困難な状況でございます。

○秋元委員

第2次計画でも縮減効果は多分記載されるのだらうと思うのですが、やはり根拠のある数字ではないと、なかなか説得力がないと思いますし、議会で議論をすると、やはりこういう効果の部分にどうしても目が行くのです。

せっかく10年間も皆さん苦勞して事業されてきて、一番この肝の部分の効果について最終的に分からないというのも、なかなか寂しい話で、ぜひ第2次計画の縮減効果についてはどうにか判断する方法も含めて、計画策定して実施していただきたいと思いますので、最後に答弁いただいて私は終わります。

○（建設）公園緑地課長

計画が終わった段階でどのような指標で、計画の効果を示すことができるのかということについては少し検討させていただきますと思います。

○松田委員

◎市営住宅について

市営住宅についてお聞きいたします。

市営住宅に最近行くと、場所によりますけれども、空き室が目立つように感じられます。それで、令和3年度の小樽市の事務執行状況説明書を見ますと、市営住宅の管理状況では入居者より退去者のほうが多く、また、募集戸数に対して応募戸数が少なくなっており、驚いています。

そこで、令和4年度中の市営住宅の入居者と退去者数、募集数と応募者数をお示ししていただき、令和4年度も3年度と同様の状況でしたら、その理由として考えられることをお示ししていただきたいと思います。

○（建設）藤田主幹

令和4年度の本日現在の入居者数につきましては、75件。同様に退去者数につきましては133件となっております。募集者数におきましては、直近の募集月である令和5年2月現在で、募集戸数が385戸、応募者数が202件となっております。

これに対して3年度の状況につきましては、入居者数80件、退去者数145件。次に、募集戸数が375件、応募者数が280件となっておりますので、両年とも入退去に関しましては、入居者に対して退去者数が超過している状態、募集関係につきましては、逆に応募者数に対して募集戸数の超過の状況となっております。

これに対する理由なのですが、入退去関係につきましてはここ数年、同様の傾向が続いておりまして、人口減、例えば、高齢者の方々の死亡や他市への施設入所、また、若年層の転出により、入居者数よりも退去者数が多い傾向が続いているものと思われま。

募集関係につきましては、単身用住宅など入居希望者のニーズに合う物件の募集があれば応募者数も跳ね上がるなど、年ごとの増減の幅が大きいものであります。

○松田委員

市営住宅の募集案内を見ますと、基本的には他の市営住宅の住み替えはできないとなっておりますが、住み替える場合は一定の条件があり、その条件をクリアすれば住み替えできると書いておりますけれども、令和4年度に住み替えができた方はどのくらいあったのか、その理由について、その数をお示ししていただきたいと思。

○（建設）藤田主幹

住み替えの件数についてなのですが、令和4年度現在で合計20件でございます。その内訳といたしましては、病気などにより階段等が使えなくなったということで5件、同居者の方が亡くなったりして同居者の減ということで1件、あと、逆に同居者の方が増えた、子供が生まれたなどで増えた場合が1件、最後に、令和4年度に

つきましては塩谷B住宅の建て替え事業がありましたので、そこで13件の住み替えがありました。合計で20件となっております。

○松田委員

今回、子育て世帯向けの公営住宅の入居条件を緩和する条例案が出ていますので、それに関連して伺いますけれども、現在、小樽市には子育て世帯向け公営住宅は何軒あるのか、その戸数と、それから、近年の子育て世帯向けの住居の応募状況についてお聞かせいただきたいと思います。

○（建設）藤田主幹

現在の子育て世帯向け住宅の戸数について、まずお答えしますが、市営住宅の若竹住宅の3号棟にまずは6戸、こちら直営という形でやらせていただいております。それとよく話題に出てまいります既存借上住宅制度でリージェンス入船4戸、西田ビル2戸の計12戸というふうに御用意させていただいております。

これに関しまして、近年の応募状況なのですけれども、若竹住宅の子育て支援住宅では、特に入退去というのはありませんでしたが、既存借上住宅の部分で2戸の退去があり、退去後すぐ偶数月に行っている定期募集をかけましたが、その際には応募がなかったものの、すぐに随時募集に切り替えたところ、入居があり、今月末で12戸全てが埋まることとなります。

○松田委員

それで、今回の改正点は入居の緩和ということなのですけれども、その中で、2点緩和の条件があるのですが、そのうちの小樽市外に住所を有していても入居可能と緩和されていることに少し違和感を覚えます。今までだと小樽市に住所がある方に限定されていたのに、今回は小樽市外に住所を有していても入居可能となった理由について、その点についてお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）藤田主幹

今回の条例改正の関係なのですけれども、現在、特定目的住宅につきましては市内に住民票がないと入居の申込みができないということにされており、例えば、市外から子育て世代の方が転入しようとしても、住民票の制限のない一般の市営住宅に申込みをするしかない状況でした。

これに対し、今回の改正により、住民票が市外にあっても入居申込み自体は可能になり、入居確定後に住民票を市営住宅に移していただければよくなるので、市外からの子育て世帯の転入も期待できるというふうに考えてございます。

○松田委員

最終的には住所を動かすということですね。

それで、先ほど述べましたけれども、一般住宅の場合は住み替えるのに厳しい条件がありますけれども、子育て世帯の入居者募集案内を見ると、入居期限到来後も他の市営住宅に住み替えを希望する場合は、その時点で入居可能な住宅を紹介すると書いていました。今までそのような事例はあったのか、その点についてはいかがでしょうか。

○（建設）藤田主幹

今までこのような事例は特にございませんでしたが、条例改正をしない旧制度の下では、令和5年度の末に該当する事例が出てくる予定でございます。

○松田委員

子育て世帯向けの公営住宅については、子育て世帯がより少ない負担で利便性の高い市街地に住めるよう、既存の賃貸共同住宅の空き住戸を市営住宅として借り上げ、転貸制度を実施していますけれども、制度実施当初はなかなかオーナーが見つからず苦労していたように思いますが、現在のこの制度実施状況をお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）藤田主幹

既存借上住宅制度の現状につきましては、この制度自体は平成29年度から始まったものですが、現在、借り上げた住戸は、先ほどもお話ししましたように、平成29年度にリージェンス入船の4戸、令和2年度に西田ビルの2戸となっており、その中で入居者の入退去はあったものの本年3月末には6戸全てが埋まることとなっております。

○松田委員

それで、最後の質問ですけれども、この既存借上住宅は本当に利便性ということもあって、借上住宅制度を設けたようすけれども、やはり利便性ということ考えると、今後は子育て世帯に限らず、高齢者だとか移住世帯に範囲を広げるなど、新たな入居条件を考慮していただきたいと私は思っているのですが、その点についてのお考えをお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）藤田主幹

既存借上住宅制度におきましては、町なかの利便性のよい賃貸住宅を借り受け、市営住宅として住宅困窮者に提供するといったもので、人口減対策といたしましても有効な施策と考えられます。

まずは、子育て世帯向けに一定数を確保した後、しかる後に庁内関係部署とも協議を重ね、対象世帯の拡大等も考えてまいりたいと思っております。

○松田委員

いろいろと条件だとか課題とかはあると思いますけれども、やはり人口減少対策という部分もあって、今、子育て世帯に限定はしていると思いますが、今後いろいろと考慮しながら、皆さんが本当に住みやすい小樽市になるように、この住宅制度についても考えていただければと要望いたします。

○委員長

公明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。