

予算特別委員会会議録(6)(令和7年1定)			
日 時	令和7年 3月12日(水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時38分
場 所	第2委員会室		
議 題	付託案件		
出席委員	前田委員長、小貫副委員長、高野・平戸・橋本・横尾・中鉢・ 中村(吉宏)・高橋各委員		
説明員	水道局長、総務・財政・建設各部長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: center;">書 記</p>			

～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、高野委員、高橋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。新井田委員が横尾委員に、酒井委員が高野委員に、松岩委員が中鉢委員に、佐藤委員が中村吉宏委員に、下兼委員が高橋委員に、小池委員が平戸委員に、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、立憲・市民連合、みらい、公明党、自民党、共産党の順といたします。

立憲・市民連合。

○高橋委員

◎汚水管の老朽化について

汚水管の老朽化について質問をさせていただきたいと思います。

本年1月28日に、埼玉県八潮市で起きた道路の陥没事故のニュースは非常に衝撃的なものでありました。ふだん往来している道路に、あれほど大きな穴が空くという様子に恐ろしさも覚えたところではあります。

この陥没の原因については、直径4.75メートルの下水道管が破損したところへ土砂が流入して陥没が発生したということでありました。この件にも関連いたしまして、本市における汚水管の老朽化の現状についてお聞きしていきたいと思います。

まず、全国的にも日本の高度経済成長期に整備された下水道管の老朽化は進んでいまして、耐用年数を超えた管が増加している状況と認識しています。日々の生活において、衛生環境を保つためにも大変重要なインフラであるものの、年間の更新率としては全国で約0.6%にとどまっているということでもあります。そのペースでいけば、単純計算で150年ぐらいかかってしまうわけですが、更新のペースを上げていくか、あるいは何かしらの手だてで耐用年数を延ばすということしか選択肢がないものとも考えます。

そこで、まず本市の状況について確認していきたいと思います。

設置から50年以上経過している汚水管の割合はどの程度でしょうか。また、これらの汚水管の更新計画についてはどのような方針で進めているのかをお聞かせいただけますでしょうか。

○（水道）下水道事業課長

まず、設置から50年経過している汚水管の割合についてですが、令和5年度末で汚水管の総延長は580キロメートルあります。このうち、50年以上経過した汚水管は約40キロメートルありまして、割合としては約7%となります。

次に、更新計画につきましては、毎年、カメラ調査を行っておりまして、調査結果を基に令和2年度からはストックマネジメント計画を策定しており、その中で更新計画を策定しております。

○高橋委員

現状は約7%が50年を経過しているということですが、ここからまた少し増えていくのかとも感じてはいるのです。

先ほど例に挙げたように、そもそも市内で道路陥没を伴う事故、汚水管の破損は年間どのくらい起きているのかということをお示しいただきたいと思います。例えば、この5年の平均値などでも結構ですので、お示しいただけますでしょうか。

○(水道)下水道事業課長

汚水管の破損が原因とした陥没の件数なのですが、直近5年の合計で3件あります。具体的には、令和2年度が2件、令和5年度が1件となります。

○高橋委員

頻発しているというわけではないけれども、5年間で3件の陥没を伴う破損があったということです。

次に、現在の汚水管の点検体制についてお伺いしたいと思います。

点検の頻度あるいは方法についてお聞かせいただきたいと思いますが、御説明いただけますでしょうか。

○(水道)下水道事業課長

まず、点検なのですが、腐食のおそれが多い下水道管路につきましては、5年に1回点検を行っています。それ以外の管路につきましては、適時、自走式のカメラによる調査や定期清掃、マンホール蓋の更新の際にマンホールを開けまして、地上部からマンホール内部や管口の状況を確認して行っております。

○高橋委員

ここで汚水管の腐食や劣化に関して、経年劣化は別としてですけれども、硫化水素が主たる要因であるということです。

埼玉県八潮市の例では、1983年に敷設された下水道管が破損したということですから、この場合はまだ耐用年数の50年に満たないものが大きく損傷したということなのです。ですから、耐用年数を超えていなくても、こうした形で硫化水素による腐食は進んでしまうのだということなのです。

ここで、材質に関してお聞きしたいと思うのですが、市内の汚水管の材質別の割合についてお伺いしたいと思います。

コンクリート管、塩化ビニル管、铸铁管など、どの材質の管がどの程度使用されているのか、あるいはそれぞれの耐用年数等について市がどのように把握して管理しているのかに関してお聞きしたいと思いますけれども、管理の方法についてお聞かせ願えますでしょうか。

○(水道)下水道事業課長

管理の方法なのですが、汚水管やマンホール、あと公共ますなどの情報を電子化した管路台帳システムを運用しております。毎年データの更新を行っております。このシステムを用いまして、例えばここでいう材質、経過年数、あとは位置情報などを把握することができまして、管理しております。

材質の割合ですが、詳細な情報が手元にないもので割合というわけではないのですが、ほぼコンクリート管が主になっております。その次に多いのが圧送管などに使う铸铁管、その後最近の更新で使います塩化ビニル管やリブ管が使われております。

○高橋委員

ちなみに、それらの材質による耐用年数の差はあるのでしょうか。

○(水道)下水道事業課長

劣化の状況についてはそれぞれあると思うのですが、現在の基準でいきますと、標準耐用年数は全部50年となっております。

○高橋委員

今、全部50年の耐用年数であることをお示しいただきましたけれども、老朽化した汚水管が増えるに伴って、当然、修繕といいますか、直していく必要も増えてきますから、下水道事業の維持管理費についてもやはり今後は増加していくものとも考えられます。

ここで、昨今の物価高騰も大きく影響があるのかとも思うのですが、そうした劣化による修繕費の増加や物価高騰も見込んだ上で試算は行われているのでしょうか。

○(水道)下水道事業課長

令和7年度の予算では、この物価高騰を見込んだ形で予算を作成しております。

○高橋委員

ちなみに今お答えいただいた令和7年度の物価高騰を見込んだ分は、どのぐらいの割合といたしますか、どういう形で見込んでいるのかを少し御説明いただけないでしょうか。

○(水道)下水道事業課長

維持は労務単価がメインの話になりますので、それは単価表というか、その情報から計算して算出しております。

○高橋委員

次に、下水道の維持管理や更新のために新たな資金調達的手段として、ふるさと納税を活用しているケースやクラウドファンディングを行っている、これも大きく言うとふるさと納税の一部になるかと思えます。こうしたことを他の自治体で導入している事例があるのですけれども、本市としてこうしたものの導入を検討したことがあるのかどうか、あるいはこうしたものは必要ないのだというお考えがあれば、それぞれについてお聞かせいただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○(水道)総務課長

今のところ導入の検討はしておりませんが、クラウドファンディングなどは資金調達手段の一つの方法として、他都市の事例などの情報収集に努めていきたいと考えております。

○高橋委員

少し切り口を変えるのですけれども、市民生活への影響と啓発に関する質問をさせていただきたいと思うので。

この污水管の維持管理に関しては、市民の協力なしに適切な維持及び管理を進めることは難しいと考えています。というのも、例えば、油や異物の流出を防ぐことが污水管の寿命を延ばすことにつながるからなのです。先ほどの硫化水素のお話もありましたが、有機物が原因になっていることもあります。

ですので、市として市民に対してそうした呼びかけを、ある意味で啓発活動といたしますか、そうしたことをどのように行っているのかをお聞かせいただきたいのですけれども、いかがでしょうか。

○(水道)サービス課長

油や異物を流出させないように、第2次小樽市上下水道ビジョンの中で、排水基準を超える汚水を公共下水道に排出させないように、飲食店等に対し毎年、計画的に水質検査を行うとともに、水道局で発行している広報誌で「水おたる」というものがあり、そこに掲載し、市民の皆様にご協力していただくよう啓発しております。

○高橋委員

次に、污水管の破損による道路陥没などの事故が発生した場合に、市民への情報提供はどのように行われることになるのでしょうか。状況等にもよるとは思いますが、対応のフローについて一例をお示しいただければと思うのですけれども、この辺りはいかがでしょうか。

○(水道)総務課長

小さな污水管破裂については、市民への情報提供の前に早急に修繕が完了しているため行っておりませんが、もしも大規模な污水管破裂が起きた場合には、令和3年11月に策定している小樽市上下水道BCPに基づき、ホームページやSNS、広報車による広報活動やFMおたると連携し、広報活動を行っていくようになります。

○高橋委員

現時点では、本市でも大きな事故は起きていないということを確認はできておりますけれども、しかしながら、この先、必ず同じことが起こらないとは言えませんので、何かあったときには素早い対応をよろしくお願い申し上げます。

げます。

◎除雪について

次に、除排雪とDXに関しての質問に移りたいと思います。

本市においても除排雪業務は冬季の市民生活を支えるための重要な行政サービスであります。しかしながら、近年の気候変動による大雪の増加ですとか、あるいはオペレーターの高齢化、人手不足といった課題がそれぞれ顕著になってきています。

まず、本市におけるDX導入の現状について伺います。

近年は除排雪業務においてデジタル技術を活用したDX化が進んでいます。本市では、DXの導入に向けた具体的な取組は行われているのでしょうか。また、現在の課題についてどのように認識されているのかということで、まず大きな形でお聞きしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○(建設)維持課長

本市におけますDX導入に向けた具体的な取組についてでございますが、ICTの導入に向けて、令和4年度にGPS搭載のスマートフォンを使用した除雪車両運行管理システムの試行を行ったところであります。

課題につきましては、システム導入費が高額になることすとか、ランニングコストがかかること、また本市に適したシステムの選定に時間を要するなどの課題があるものと認識しております。

○高橋委員

今、GPSのシステム導入に関してのお話をいただきましたけれども、ほかに先進自治体の事例みたいな形でお伝えすると、岩見沢市ではクラウド型のシステムを活用しているということで、除雪作業のデータ管理を高度化して効率化を実現している。あと、山形県小国町では自動除雪技術の実証実験が進められていて、AIやIoTを活用した無人除雪の可能性が模索されているということで、全国ではこのようにデジタル技術を導入して効率化を図っているという事例が多く存在しています。本市においても、こうした技術の活用を視野に入れた研究や試験導入も行っていくべきではないかと考えております。

本市の雪対策基本計画にも、AIの活用等について記載がなされたとも認識しておりますけれども、DXによる作業効率の向上を図ることについて、まず市のお考えをお示しいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○(建設)維持課長

DXによる作業効率の向上につきましては、ICTを導入することで作業日報の作成や集計作業が自動化されるため、事務作業の省力化が図られるとともに、除雪時におけます注意箇所等を事前に登録することで、作業の効率化が図られるものと考えておりますが、導入には初期費用やランニングコストが生じるなど、すぐに導入するには課題があると考えております。

○高橋委員

今お答えいただいた中でいうと、事務作業は確かに作業効率といいますか、労務負担の軽減みたいなものはDXで図ることもできます。ただ、やはりここで本質的にやっていただきたいのは、できれば除雪車ですとか、そうした作業のDXにつながればということでこの質問をさせていただいているのです。

ここから質問を進めますが、除雪オペレーターの高齢化、人手不足について冒頭でも申し上げましたけれども、こうした部分でもDXの推進によって問題の解決に寄与すると考えています。先日、事業者の方にお話を伺ったのですが、やはり人手不足は非常に深刻であるとおっしゃってまして、その声は事業者だけでなく、依然として多いままだとも捉えています。

現状の除排雪のオペレーター不足に関して、本市の把握している状況をお聞かせいただけますでしょうか。特に、高齢化も深刻であることを考えると、今後の5年から10年で、今いらっしゃる方の数も大きく減ってしまうのかと予想されますが、その辺りも含めて御説明いただけますでしょうか。

○(建設)維持課長

オペレーターの不足に関してでございますが、例年、除雪シーズンが終わった後に、除雪業者と意見交換する場等があるのですが、そういった中でも確かにオペレーター不足という声を我々も聞いておりますし、認識しているところでございます。

また、このオペレーター不足につきまして、地域総合除雪業務におけるオペレーターの総人数が平成31年度時点で179人いらっしゃったのですが、令和6年度につきましては164人となっております、5年前と比べ15人減少している状況となっております。

オペレーターの高齢化も進んでいる中で、今後も減少傾向になることが想定されますことから、若いオペレーターの方を増やしていくことや、委員のおっしゃられるとおりDXによる作業支援等が今後は必要であると考えてございます。

○高橋委員

5年前と比べて作業する路線が減っているということではないわけですから、単純にその分、人手が足りないことになっていくものだと思います。

ここで、要は本市の除排雪は習熟度を求められるところもありますから、若いオペレーターで除排雪ができないみたいなお話もお聞きしたりするのですけれども、そうした習熟度の低さを埋められるものとなり得るのがデジタルの技術ではないかとも思っています。また、若い世代のリクルート、人材確保みたいな策と併せながら、そうしたものの活用を図っていただきたいと思っております。

次に、DXでも、少し観点を変えてですが、市民との情報共有についてです。

除雪作業の効率化においても、市民からの除雪要望の適切な管理というのは不可欠であると考えています。市民要望と優先度に関して、つまり、ここをやってほしいという声を作業の順番にどう反映するのかについては、かねてより議論もされてきています。

まず、現状の対応についてお示しいただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○(建設)維持課長

現状の対応といたしましては、市民の方から要望をいただいた際は、まず現地の道路状況を確認した上で、除雪作業や排雪作業の対応の必要性や緊急性について判断しまして、市内全体の道路状況や交通量などを考慮した上で順次作業を実施しているところでございます。

○高橋委員

これに関わって除雪作業の透明性といいますか、進捗の公開みたいなことに関してお伺いしたいのですけれども、除雪作業の進捗状況をリアルタイムで市民に公開することによって、作業の透明性を高めて市民の不満を軽減することも可能であると考えています。

これは何かというと、先ほどGPSの活用のお話も例示いただきましたが、本市の除雪でどこを回っているのかということ公開することで、市民に向けて作業の見える化を進めていくことができると思うのです。こうしたシステムの導入の是非について、先ほどの御答弁から考えると予算上の問題があるのかとは思いますが、こちらについて改めてお考えをいただけますでしょうか。

○(建設)維持課長

市民の皆さんに向けました作業の見える化を進めるためのシステムの導入についてでございますが、ICTの導入によりまして、除雪車両の位置やその軌跡を把握することができますため、この情報を公開することで作業の見える化は図られるものと考えております。

しかし、その情報発信の方法につきましては、先進都市の方からも伺った中では、課題があるということも聞いております。例えば気象状況で予定を変更した場合に、付近の住民の方の混乱を招くなどのお声もお聞きしており

ますので、今後はどのような方法がよいのかといったことの調査・研究を行っていききたいと考えてございます。

○高橋委員

情報を発信する側の問題、課題というものだけではなくて、やはりその情報を受け止める側、市民理解みたいなものが一定程度必要であるということは、確におっしゃるとおりだとも思います。なので、いいところでいいですか、折衷案みたいな形ではないですけれども、少し探っていければとも思っております。

次に、そうしたGPSとも関わるといいますか、位置情報と関わるものでもありますが、国の支援策の活用についてお伺いしたいと思います。

私も度々質問で取り上げさせていただいているシステムとして、国土交通省のプロジェクトPLATEAUというものに関して、お聞きしたいと思います。

これは何かというと、国土交通省が旗振り役となって、3D都市モデルで全国のものをつくっていくというシステムですけれども、用途としては、このモデルを活用して都市管理を最適化することが目的となっています。

これは除雪の計画にも応用できるという技術が多数あって、本市でもこうしたプログラムを活用して、除雪作業の効率化を図るために可能性を探っていたらと思うのですけれども、この辺りはいかがでしょうか。

○(建設)維持課長

ただいまお話のありました、国土交通省のプロジェクトPLATEAUを活用した除雪作業の効率化の可能性についてでございますが、他都市の事例もあるとお伺いしておりますので、そういった事例も踏まえまして、本市における除雪作業の効率化を図るためにどのように活用できるかにつきましては、情報収集に努めてまいりたいと考えております。

○高橋委員

統合型GISとか、そうしたほかのものとも組み合わせることができて、特にオープンデータのモデルですから、本市が積極的に活用しようと思えば、そこに対しての費用負担というのはかからないので、ぜひ前向きにその辺りの可能性を探っていただきたいと思います。

次に、ほかの自治体等との連携についてお伺いしたいと思います。

除排雪業務のDXを考えると、やはり自治体単独ではなくて広域的な連携によって、さらに効果を高めることができるとも考えているのです。というのも、先ほどの御答弁にもあったように、やはり予算の面で何かをやろうとすると、システム開発の費用といったところでどうしても壁ができてしまうこともあります。それを軽減するためにも、例えば近隣自治体との連携を強化して、単純な情報共有は今の時点でもできると思いますけれども、さらに踏み込んでシステムの共同研究ですとか、共同開発みたいなことができる、それぞれの費用負担も減りながら画期的な新しいシステムが生まれて、そして結果的に本市の懸念でもある、またその近隣都市においても同様ですけれども、冬の雪の対策ということで一歩進むことができるのではないかと考えているのです。

大きな質問にはなってしまうのですけれども、この辺りの御見解についてお聞かせいただければと思います。いかがでしょうか。

○(建設)維持課長

除雪業務のDX化に伴います近隣自治体との広域的な連携に向けたシステムの共同研究や共同開発についてでございますが、現時点での近隣自治体との連携でいいますと、これまでも何度か話をさせていただく中で、小樽市も含めた近隣市町村、11市町との維持管理担当者会議といった会議の場や、あと北海道雪対策協議会といった道内の協議会のような場で、他の市町村の課題や問題点などの情報共有は図っていたところではございます。

一方で、今お話のありました広域的な連携を図るためのシステム開発等につきましては、現時点では検討しておりませんが、さらに踏み込んだということで、そのシステムの共同開発等に向けたメリットですとか、また一方で課題や問題点もあるのかと思いますので、それにつきまして調査・研究を行っていききたいと考えております。

○高橋委員

理想論ではありますが、その会議の場での情報共有というのも非常に大事なのですが、やはり少し一歩踏み込んでと先ほど申し上げましたが、近い自治体の皆さんと、課題は一緒でしょうから、何か一緒にできることはないかと。形ができて、そこに賛同してくれる方々もついてきて、座組ができてみたいになっていくことを期待しておりますので、一考を進めていただければと思います。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

○委員長

みらいに移します。

○平戸委員

◎除雪について

まず、私からも除雪について、伺いたいと思います。

来年度予算では、除雪費として19億2,520万円が予算計上されています。まず、除雪費が当初予算でどの程度計上されているのか、推移を私で確認してみました。過去5年間の当初予算額は、令和3年度が15億9,210万円、令和4年度が16億4,620万円、令和5年度が18億5,000万円、令和6年度が18億5,442万円、そして先ほど申し上げました令和7年度が19億2,520万円となっており、令和7年度が予算額としては一番大きくなっています。

一方で、皆さんお分かりと思いますが、除雪費はほぼ毎年第1回定例会において補正予算が出てきます。その補正予算について、令和3年度以降の除雪費の補正予算額をお示しく下さい。

○(建設)維持課長

令和3年度以降の除雪費の補正額につきましては、令和3年度は5億4,800万円、令和4年度は4億5,940万円、令和5年度は3億5,000万円、令和6年度は2億円となっております。

○平戸委員

そのように毎年補正予算が組まれている状況で、令和3年度については実に5億4,800万円もの補正予算が組まれているということでした。

こちら令和3年度以降で、補正予算後の除雪費の総予算額についてもお聞かせください。

○(建設)維持課長

令和3年度以降の補正後の除雪費予算額につきましては、令和3年度は21億4,010万円、令和4年度は21億560万円、令和5年度は22億円、令和6年度は20億5,442万9,000円となっております。

○平戸委員

どの年も今年の当初予算額の19億2,520万円よりも大きくなってしまっていて、補正予算後の総予算として毎年20億円を超えていると思いますが、これだけ燃料費や労務単価が高騰していると言われている中で、正直この19億2,520万円が本当に足りるのか、また今年も補正予算を組むことになるのかという目で私も見てしまっているところがあるように思います。

令和3年度以降の補正予算を組むことになった大まかな理由についてお聞かせください。

○(建設)維持課長

令和3年度以降の補正予算を計上した理由につきましては、いずれの年度におきましても、平成30年度の気象状況を想定して、その作業量を基本として年度ごとの労務単価などを乗じて当初予算を計上しております。

しかし、各年度におきまして、まとまった降雪や大雪の影響などによりまして、その後どのように気象が推移するかを改めて想定した際に、当初の作業量を上回り、当初予算が不足することが見込まれたため補正予算を計上したものでございます。

○平戸委員

異常気象が毎年あるというお話だったと思いますが、これまで当初予算を組んで、足りなくなつて補正予算を組むという流れになってしまっています。財政の指標として、議会でよく議論されます財政調整基金は令和7年度当初予算で13億4,000万円を取り崩すことになっていますが、補正予算の際にも財政調整基金から取崩しになることが多い状況と思います。

除雪に関しては、補正予算が組まれる状況が正直、当たり前のようになっていて、私も議員として2回目の冬で、昨年も今年も除雪費の補正予算に賛成しました。議員となれば、実際に雪で困っている方の声を聞くこともすごく多いです、今年のように2月の初めに一気に降雪量が増えてしまうような状況を目の当たりにすれば、補正もやむなしとってしまいます。

ただ、本来であれば、当初予算内で年度内の除排雪を全て賄うということが望ましい形だと思います。この点について御所見を伺います。

○（建設）維持課長

除雪費の当初予算の考え方につきましては、これまでは除排雪方法を事後処理型から予防保全型に切り替え、市民の皆さんから一定の評価をいただいた平成30年度の作業量を基本として、年度ごとの労務単価などを乗じて当初予算を計上していたところでございます。

これによりまして、この平成30年度の気象を上回った場合には補正予算を計上するというので、その年々の気象状況に応じた適正な予算の執行管理を行うことがそれで可能になると考えておまして、現在の当初予算の考え方は、そういった気象を見ながら執行していく考えから適切であるのかと考えてございます。

○平戸委員

予防保全型に切り替えて、平成30年度の基準にしていますが、正直、それを毎年超えてしまっているということかと思えます。異常気象は予想できないから異常気象と呼ばれるのかとも思えます。

次に、除雪の予算規模の推移を10年単位で見ると、20年前の平成17年度は9億4,080万円、10年前の平成27年度は12億8,510万円、そして来年度は19億2,520万円です。20年前と比較すると、2倍以上の予算額となっている状況だと思いますが、このままでは、例えば20年後の2045年度には除雪の予算が今の倍の約40億円になってしまうことも考えられると思います。

さすがにそこまでは上がらないのではないかと思うかもしれませんが、20年前も恐らく今のように倍増している方は少なかったのかと思えますが、この除雪費がどんどんと大きくなっている要因についてはどのようにお考えでしょうか。

○（建設）維持課長

除雪費が年々上昇していることの要因についてでございますが、委員からもお話がありましたとおり、労務単価が年々上昇しているということや、燃料価格の変動が特に大きな要因であると考えています。

また、その他の要因といたしましては、先ほどお話がありました平成17年度当時についてですが、このときは市内を四つの区域に分けた地域総合除雪を実施しておりましたが、現在では七つの地域に分けているため、除雪業務委託に要する経費が増加していることが考えられます。

また、平成17年度当時は除雪を業務委託するほかに、市の職員で排雪作業を行う直営班があったことから、除雪費の中の委託料が抑えられていた部分などがあるのかと考えております。

○平戸委員

大きいところで労務単価と燃料費の上昇ということが挙げられていましたが、一般会計の総予算で見ると、そこまで額が大きくなっていない中で、この除雪費だけとは言わないですが、除雪費が2倍ぐらいになってしまっている状況がどうしてなのかということで、この質問をさせていただきました。

次に、今後の除雪費については、これからも労務単価と燃料費が上がっていくことと予想されていますが、どんどん上昇していく見込みなのかについてもお答えいただきたいと思います。

○(建設)維持課長

今後の除雪費につきましても、労務単価や燃料費の高騰が続くと想定した場合、今後も除雪費は上昇していくことが考えられます。

○平戸委員

除雪費が一般会計に占める割合を計算してみると、来年度予算で約2.9%でした。ちなみに20年前は約1.5%でしたので、約1.4ポイントの上昇となっています。これからもこの除雪費が年々上昇していくとなると、この割合がどんどん大きくなってしまって、他の事業への影響も大きくなってくるものと思います。

小樽市立地適正化計画の策定など、今後、人口減が進んだ先のまちづくりを考えていかなければならないというところですが、小樽市立地適正化計画においては人の居住を緩やかに、数十年単位で誘導していくことが示されると思いますので、今後も除雪を必要とする路線が自然と減っていくのは、数十年よりも先の話になるのかと思います。

解決策ではないのですが、一つ除雪という点だけで考えれば、もし地球温暖化が進んで降雪量が減ることによって、もしかしたら降雪量が減って除雪費が少なくなることも考えられるとは思いますが、それもどの程度の影響があるのか現時点ではまだ分からないと思うので、これからの検討が必要かと思います。

話は少し変わりますが、観光に配慮した除排雪ということです。

市内10路線については一般的な路線よりも歩者道空間を確保する除排雪に取り組んでいるとのことでした。2月の下旬頃だったと思いますが、夜の9時頃に道道臨港線を私が車で通ったときに、ちょうど除排雪作業をされていて、それまでは恐らく2月初旬のまとまって降った雪で、臨港線も道路幅が結構狭くなっていて、2車線になっているような状況でした。もちろん歩道にも雪が結構積まれている状況でしたが、私が夜9時頃に見たときには、車道の雪はもうほとんどなくなっていて、歩道の除雪をしていたタイミングで、ショベルカーを使用して歩道の雪をかき出している作業のようでした。ショベルカーでかき出す作業をされていて、その周りではつるはしを持った方たちがショベルカーではできない箇所を人力で作業されている状況でした。

次の日の午前中にまた同じ臨港線を通ったときには、すごく歩道がきれいになっていて、観光客の方も歩きやすそうにしているところを見ました。単純にすごいと思うと同時に、あそこまでやれば転倒してけがをする方は少なくなるのだろうと、市道でもあそこまでやれるのがベストだと思いました。

昨年も私は第1回定例会で観光地の除雪について質問しました。その際に、昨年度では堺町本通りについては、昨年の降雪状況から2回の排雪を予定していた、そのときには1回排雪をしていたということでしたが、今年は何回の排雪を予定していたのか、お答えください。

○(建設)維持課長

今年度における堺町本通りの予定排雪回数についてでございますが、あらかじめ回数を決めているわけではございませんで、道路脇の雪山や走行幅員、雪板の状況など道路状況に応じまして、必要なタイミングで実施することとしております。

○平戸委員

排雪の予定は何回か決めていなかったということで、実際に本日までの実施状況として何回ほど入ったのか、お

聞かせください。

○(建設)維持課長

現時点におきましては、まず12月下旬に1回、大雪後の2月中旬に1回、合計2回実施しております。

○平戸委員

2回入っていただいたということで、昨年の第1回定例会の御答弁で、ショベルカーと人力作業を歩道の除排雪作業の際に一緒に行うことで、歩道の段差やつるつる路面を解消できるという答弁をされていたと思いますが、今年度こそショベルカーと人力作業を一緒に行っていただきたいと要望していたと思いますが、今年度はそういった作業をしていただけたのか、実施状況を御説明ください。

○(建設)維持課長

今年度の実施状況につきましては、昨年度は記録的な大雪の影響で実施することができませんでした歩道内の排雪も、車道と併せまして実施するとともに、歩道内の支障物により、機械ではかき出せない部分につきましても、今年度に新設しました人力除雪班によりましてそれらを削り取ったり、車道へかき出す作業というのを実施して、そういったところでこの段差解消を行ったほか、砂散布によりつるつる路面の解消に努めたところでございます。

○平戸委員

聞き方が悪かったかもしれないのですが、ショベルカーと人力作業を一緒に行ったかについてもお答えをお願いします。

○(建設)維持課長

歩道のかき出し、機械の件でございますが、12月のときはショベルカーではなくてロータリー除雪車という雪を飛ばす機械を使用し、併せて、それで取り切れない部分を人力でかき出すという作業を行ってまいりました。

また2月につきましては、今言ったロータリー除雪車に加えまして、ホイール式油圧ショベルを使いながら、歩道の雪をかき出したという状況でございます。

○平戸委員

そこで少しお聞きしたいのが、12月はロータリー除雪車だけで、2月はロータリーとショベルカーの両方でやられたということだったのですが、ショベルカーとロータリーだと、実際に仕上がりはどのような差が出るのかをお聞かせいただきたいと思っております。

○(建設)維持課長

ロータリーとショベルカーでの作業の仕上がり差でございますが、ショベルカーですとどうしてもバケットと言われる雪をすくったりする大きなものを使いながら、支障物をかわしながら取るということで、なかなか細かいところまでの作業はできない状況のものです。

一方、ロータリーも確かにその支障物の付近まで近寄ることはできないのですが、歩道を縦断的に開けていくことができるといった違いというか、雪の残り方にもそういった部分では違いがあるのかと考えております。

○平戸委員

そういった違いがある中で、2月はそれを併用してやれたということですが、来年度についてはショベルカーとロータリーを一緒に使った、2月のようなやり方をしていく予定なのか、もし決まっていればお聞かせいただきたいと思っております。

○(建設)維持課長

来年度の歩道部のかき出しの方法、どういった機械を使ってどういった組合せでやるかということについては、現時点ではまだはっきり決めてはおりませんが、状況など今後、今年の作業の様子、内容を確認しながら、来年に向けてまたどういった方法がいいのかということについて検討していきたいと思っております。

○平戸委員

観光地の歩道がつるつるで、滑る方が多くて搬送もあるという中なので、そのつるつるが解消される取組に期待したいと思います。

少し視点を変えまして、次に、今言われたような市が行う主に車両を使う除排雪と、市民の方が日常的に行うような除雪に分けて考えてみると、市が行う除雪に関しては、先ほど言われたロータリー除雪車やショベルカーなど大きな機械、車両を使ってやるので予算規模も大きいですし、議会で取り上げられる機会も多いと思います。

今回は小さな機械についてのことでして、言ってしまうとハンマードリルを御存じですかという話になるのですが、これは手で持てる大きさの工具で、主にコンクリートへの穴開けや、はつり作業に使われるものです。この先端のビットを変えることで、氷を割る作業が非常に楽になります。

昨年、私は実験してみまして、踏み固められた雪というか、氷が40センチメートルほどの厚さになっていたところでも、このハンマードリルを使えば楽々に入っていくって壊せて、氷を除去できるというようなものなのですが、それ以来、このまち中で、つるはしを使って除雪している方を見ると、ハンマードリルを使えば楽にできるのという目で見えるようになりました。

確かにこのハンマードリルは、しっかり使えるものを買おうとすると、7万円だったり8万円だったり結構高額なものになるので、なかなか個人の方で買うのはハードルが高いように思いますが、例えばこの建物や敷地の管理をしている会社や、店舗周りの除雪を日常的に行っている事業者であれば、使う頻度とその範囲によって購入のメリットもあるように思います。そして、民間事業者がハンマードリルを導入することで、ほかにもメリットがあるように思っていて、先ほども挙げましたが、例えば観光客の多い堺町本通りでは、歩道の雪はどうしても踏み固められてしまって、毎年多くの方が滑って転倒してしまっている状況だと思います。そこで、ハンマードリルなどを使い硬い氷を砕いたり、段差を解消するなどの除雪する負担を軽減することで、転倒のリスクの減少、そして緊急搬送の件数の減少も期待できるのではないかと、事業者、観光客及び、行政にとってもよい取組になるのかと思います。

そこで、氷を除去するといったハンマードリルのような工具の購入補助を検討してはいかがかと思います。補助対象者の選定や工具の指定に対してなど、私も課題は多くあるように思っていますが、検討の価値はあるように思います。これについて御所見というか、実現の可能性についてお聞かせいただきたいと思います。

○（建設）維持課長

氷の除去に使用する工具として、通常ですとつるはし等を使われると思うのですが、そういったものに代わるものとして、ハンマードリル等の活用についてただいま御提案いただきました。

実際に委員が使用されたとのことで、つるはしなどと比べて、踏み締められ氷状に固まった板を楽に割ることができたとのことでございました。

このような氷の除去に使用する工具の購入補助の可能性ということについてでございますが、このハンマードリルなどは使い方などを誤りますと、例えば氷の下の歩道の舗装の破損にもつながったりといった部分を考えられるなどの課題もあります。こういった点を踏まえまして、購入補助は現時点では考えていない状況なのでございますが、今後の雪対策を考える上で、沿道の地域の皆さんとの協働の取組が大変重要であると考えてございますので、様々な取組の可能性については引き続き考えていきたいと思っております。

○平戸委員

今、ハンマードリルを使うと、つるはしよりも道路を傷つけてしまう可能性があるように聞きましたが、実際につるはしだと、振り下ろして打撃するもので、私がハンマードリルを使った感じだと、氷と歩道では明らかに感触が変わるので、そこは結構、分かりやすいのかと思います。一度使うと、結構、有用性にも気づけると思うので、使う機会がもしなければ私に言っていたらと思います。

◎空き家対策について

次に、空き家対策について伺いたいと思います。

今回、予算として本市が独自に行う空家等実態調査費として940万円が計上されております。前回調査時には予算が600万円でしたが、労務単価の増加や調査項目が増えたために、調査費が増額になったと御答弁いただきました。

まず、実際に調査項目がどのように変更になるのか、お示しください。

○（建設）松原主幹

調査の中で、空き家の状態の分類について、前回までは大きく三つに分類していました。一つ目は良好、二つ目は準不全、三つ目として危険な空き家は不全というように、三つに分類しております。今回の調査では、危険とされた建物をさらに三つに細分化し、一番危険な特定空家等となる候補、次に管理不全空家等となる候補、それ以外の建物という分類にすることで考えております。

また、調査項目につきましても、前回までは建物の状態について10項目であったものを今回は30項目として、特定空家等や管理不全空家等の認定に向けて、事前に認定候補の把握をしていきたいと考えております。

○平戸委員

空家等特別措置法の関連などで特定空家という名前があったり、管理不全空家があったり、ここで先ほど危険な空き家という、いろいろ混同して分かりづらくなってしまふようなところもありますが、項目を分けるときに10項目が30項目になったということで、それが調査費用の増加につながったということかと思えます。

この空家等実態調査をする目的として、過去の調査との比較、分析して効果的な取組につなげていくということを御答弁の中で言われておりました。過去の調査も同じ目的を持ってやられていたのかと思えますが、同じく御答弁の中には、この調査がなければできなかった取組はないとお答えもありました。

つまり、残念ながら、この調査がこれまでは効果的な取組につながってこなかったということなのかと思えますが、その点はいかがでしょうか。

○（建設）松原主幹

管理が不全な空き家や危険な空き家の所有者に対する指導を行う前に、空家等実態調査をして、あらかじめその場所や状態などを事前に把握することで、迅速に効果的な指導を行い、危険な空き家の増加を抑える効果は一定程度あったものと考えております。

○平戸委員

次に、もう一つ、GIS空き家データベースを更新するために空家等実態調査をやるのだというお話もありましたが、このGIS空き家データベースについて、簡単に言えば地理情報と空き家の情報がリンクして確認ができるというものと思いますが、まずこの空き家データベースはいつから構築されているのか、お答えください。

○（建設）松原主幹

空き家データベースは、最初の調査であります前々回の調査の平成27年度から構築しております。

○平戸委員

平成27年度からということで、このデータベースの内容についても簡単にお答えください。

○（建設）松原主幹

そのデータベースの内容についてですが、地図データの上に空き家の位置が分かるように表示して、空き家データについては、空き家の状態ですとか、どのような評価判定になったのかなどがすぐ分かるようになっております。

○平戸委員

では、この更新の頻度についてはどの程度なのか、どういったものを用いて更新しているのか、お聞かせください。

○(建設) 松原主幹

空家等実態調査の後、データベースの更新は日常業務の中で新たに把握した空き家についても随時データを更新しております。しかしながら、日々建物の状態などに変化がある中で、5年に1度、全市的に実態調査を行うことで、ふだん把握し切れない空き家についても把握して、市民の苦情や相談に対し迅速な対応かつ効率的な対応が可能となることから、調査を実施するものであります。

○平戸委員

これの更新のために、私が今回質問している空家等実態調査が必要になるのかと思いますが、ここで一つ、GIS空き家データベースは一般に公開されていないという認識でよろしいですか。

○(建設) 松原主幹

空き家データベースについては一般的には公開しておりません。私どもの担当の内部の中で活用しているデータとなっております。

○平戸委員

そのデータベースの活用については、またの機会に聞かせていただきたいと思います。

次に、国が行う住宅・土地統計調査について、この調査では、空き家総数や普及している空き家の数が推計値で公表されております。この調査では、令和5年の本市の空き家数は約1万1,000戸となっていましたが、前回本市が行った令和2年度の調査では、空き家の数が約1,800戸と、数に相当な乖離があるように思います。ここまで数に乖離が出る原因を分かる範囲でお示しいただけますでしょうか。

○(建設) 松原主幹

住宅・土地統計調査では、集合住宅の中に一つでも空き室があれば、その数だけ空き家があるものとしてカウントしますが、空家等実態調査では、集合住宅につきましては全ての住戸が空いている状態で一つの空き家としてカウントしており、しかも住宅・土地統計調査においては全数調査ではなくて推計値となっておりますので、空き家数が大きく違っているものとなっております。

○平戸委員

いろいろなことを言われていましたが、それによって8,000戸から9,000戸ぐらいの数の乖離が出てしまっている状況ということで、もう少しここは近似値のように近ければ、さらに本市の負担が減るのにと感じてしまいました。

本市の調査では、地区別の空き家の状況を把握していることも言われていまして、これをする中で、前回調査時と空き家数や空き家の状態の変化の傾向が分かるということだと思います。第2次小樽市空家等対策計画に記載のあった、前回と前々回の調査の比較では、市内を9地区に分け空き家数を比較されており、地区別の空き家数に関しては、減少幅に違いはあるものの全ての地区で減少という結果でした。

本市の空き家対策では、これまで全市で一元的な取組をしてきていると思いますが、この分析結果がどのように空き家対策に関わる取組に結びついてきたのか、そして今後の取組にはどのように結びついていくのかについて御説明ください。

○(建設) 松原主幹

空き家の状態や実態を把握、分析することで、第1次小樽市空家等対策計画では、まずは管理不全な空き家に対する取組を重点的に行いました。また、第2次小樽市空家等対策計画では、管理不全な空き家に対する取組などを継続するとともに、空き家の発生予防の取組と空き家の利活用を行うこととしました。

今回、空家等実態調査を行い、これまでの取組の効果を検証し、今後、より効果的な取組を検討していきたいと考えております。

○平戸委員

次に、今年度は管理されていない空き家に対して行政代執行を行っており、その点に関しては私としてもすぐ

評価しております。

市内には、傾いて倒壊の危険があると思われる空き家や、壁が崩れるなど景観に悪影響を及ぼしている空き家もあると思います。そういった空き家に対しては行政代執行を含めて対処していただきたいと思います。それら第2次小樽市空家等対策計画への取組の予算として200万円が計上されていますが、来年度はどういった取組をしていくのかについても御説明願います。

○(建設) 松原主幹

来年度は、管理不全空家等の認定、指導を追加するとともに、引き続き特定空家等への対応のほか、空家等流通プラットフォームの活用を促す周知や、空き家セミナー、相談会の開催、固定資産税の納税通知書へのチラシ同封による啓発活動、特定空家等住宅除却費補助として、近隣に悪影響を与えている空き住宅の除却費用の補助などを予定しております。

○平戸委員

計画を策定するといった大きいことあるとは思いますが、私としては、一棟ずつでも本当に空き家を減らしていく取組に重点を置いて取り組んでいただけたらと思います。

また話を変えて、空き家対策という大きな枠組みで考えたときに、D I Yという観点について少し意見を述べさせていただきたいと思います。

本市の地形特性上、どうしても坂の上だったり、入り組んだ路地にあるような、車では入っていけないといった場所に築年数のたった空き家がある現状です。そういった立地の住宅については、もし解体して土地が売れても解体費用のほうが上回ってしまうケースや、解体しても土地が売れないばかりか、固定資産税の住宅用地特例が適用されなくなり、結果として固定資産税が上がったケースもあり、解体に対する経済的合理性がない場合があります。そういった物件が土地込みで、100万円程度で売っている例も確認しています。

かく言う私も、土地込みで、100万円と少しで我が家を購入しまして、できる限り自分たちでリノベーションして住んでいます。家を買うまで、ほとんど工具を使って何かを作るだとか、ましてや電気配線をいじるなどという経験をしたことがありませんでしたが、壁紙を貼ったり、和室を洋室に変えたり、後に後悔することになりますが、天井をぶち抜いて吹き抜けにしてみたりと、住み始めて3年ほどになると思いますが、今も少しずつ改良を加えながら生活しているような状況です。私の周りにも100万円とは言いませんが、数百万円で安い物件を購入して、自分で頑張ってリノベーションして住んでいる方が結構いらっしゃいます。その方たちが口をそろえて言うのが、ユーチューブである程度は勉強できるし、意外と何とかなるというようなことです。

空き家対策において、なかなか行政側からD I Yの視点を取り入れづらいという気はしていますが、先ほど挙げたような物件に関しては、正直に言って活用の方法はD I Yくらいしか残されていないようなところもあるように思います。行政としてD I Yに取り組んでいる例としては、D I Y可能な市営住宅を提供する例や、空き家の壁を塗ってみるといったD I Y講座を開催している例などがあるようです。

このD I Yという視点は今後の空き家対策に必要になってくるように思いますが、それについての御所見を伺いたいと思います。

○(建設) 松原主幹

空き家の利活用として、D I Yという視点は有効な対策の一つとして考えられます。市内にも空き家のD I Yをユーチューブなどで発信している方もいらっしゃいますので、何か連携できるのか、検討していきたいと考えております。

○平戸委員

最後に言われたようにユーチューブで発信されている方、いろいろなSNSで発信されている方がいらっしゃると思いますので、まず現状の把握も含めて取り組んでいただけたらと思います。

○委員長

みらいの質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

○委員長

公明党に移します。

○橋本委員

○小樽市都市公園安全・安心対策事業費について

私からは、都市公園安全・安心事業費についてお伺いいたします。

最初に、この事業費のうちの小樽公園分以外について、遊具更新がされる金額をお示しください。

○(建設)公園緑地課長

令和7年度の遊具の更新に係る工事費ですが、どんぐり公園が600万円、色内埠頭公園が2,261万円となっております。

○橋本委員

この遊具の更新なのですけれども、どのような遊具が設置されるのか、お示しいただけますでしょうか。

○(建設)公園緑地課長

更新後の遊具ですが、どんぐり公園がグローブジャングルとブランコを設置しまして、色内埠頭公園が複合遊具とロープウエー、グローブジャングル、ブランコを設置いたします。

○橋本委員

これは先ほど聞かなかったのですけれども、こういった遊具設置は工事費も含めた金額だと思うのです。労務単価なども上がる中で、何か物価高の影響みたいなものはありますか。

○(建設)公園緑地課長

物価高と労務単価の影響もありまして、年々上がっているという状況にはなっております。

○橋本委員

やはり公園の遊具も大型になると、この金額を見ますとかなり大きなものになりますので、年々上がっていることが、まず確認できました。

まず色内埠頭公園についてお聞きしたいと思っております。

色内埠頭公園の護岸工事の進捗についてですけれども、護岸工事のために駐車場が一部使用できないようになっています。ホームページの中では駐車場は31台分を収容できると書かれていますが、この復旧に関してのスケジュールを御説明いただいて、最終的に止められる台数などもお分かりになるようでしたらお示しください。

○(建設)公園緑地課長

色内埠頭公園の復旧に係る部分のお話ですが、令和7年度の夏から秋にかけて復旧に係る工事を予定しておりますけれども、工事終了後は冬季期間に入ることが予想されますので、実際の使用については令和8年4月頃になると考えております。

工事後の駐車台数ですけれども、31台を想定しております。

○橋本委員

では、この色内埠頭公園の施設ですが、今新しい遊具の説明はありましたけれども、全部でなくてもいいですが、何かほかにあるものを何点かお聞かせいただきたいと思います。

○(建設)公園緑地課長

色内埠頭公園の主要な施設ということでお話しさせていただきますと、多目的広場、あと遊戯広場、あとバリアフリーのトイレと散策路などがございます。

○橋本委員

ほかの公園ではトイレがなかなか見受けられないところも多いので、トイレもしっかりあって、どなたでも使えるトイレがあるところが非常にいいなと思いました。

先ほど駐車場について御答弁いただきましたけれども、私が昨年の夏、例えば週末とか連休などに行ったときは、路上駐車も多数見受けられました。今、工事中ということで、実際は10台ぐらいしか駐車場は使えない状態でした。

また、これはモラルの話ですけれども、ある市民の方が、犬のふんが多かったと、小さい女の子を連れていたので困ったという話も聞きました。この色内埠頭公園に関して、市へ何か苦情などが来ることはありますでしょうか。

○(建設)公園緑地課長

まず、公園緑地課で押さえている苦情件数ですが、現在までで3件苦情がございます。内容としましては、遊具周りのゴムマットが剥がれて危ない、たばこなどのごみが落ちている、サッカーゴールのマットがちぎれているということで3件の苦情がありまして、その苦情に対しては全て対応しているところでございます。

○橋本委員

では、例えば今みたいな動物のふんがすごく多かったみたいなのが仮に苦情として挙げたら、すぐに対応できると理解してよろしいでしょうか。

今回は遊具更新ということで、色内埠頭公園とどんぐり公園が挙がっていて、私はまだ議員になって2年ですけれども、これまで公園の維持管理に関して何度か質問しております。これまでどんどん人口が減少して、また、これからもどうしても人口は減少していくという中で、建設部が管理している93か所の公園をこのまま管理し続けるのかということで、そういったこともきちんと精査していかなければいけないのではないのでしょうかという質問を過去にしております。

ただ、人口減少対策としての公園整備というのも本当に必要で、今回は小樽公園も来年度に駐車場から整備されるということで、非常に喜んでいる、待っている市民も多いだろうとも思いますので、単純に数だけを見て、やみくもに減らせばいいとは、もちろん私も思っておりません。

公園に関しては、本当に小樽市は、遊ぶ公園がないと、もう皆さんも耳にたこができるぐらいに言われていることではありますけれども、この中で、色内埠頭公園という、まさにすばらしいロケーションの公園も実際に管理していて、例えば港湾室管理の築港臨海公園とか、かつない臨海公園みたいに海辺の公園もありますが、正直、クルーズ船が見られる、そして海上保安庁の巡視船などが停泊しているみたいな公園は唯一ここだけで、そういったもののロケーションが本当にすばらしい公園だと、海上保安庁の巡視船が当たり前のようにいるというのは、多分ほかの都市でもなかなかないところなのだろうと思います。

また、遊ぶ公園がないという声に対してのアピールもやはり足りないのかも思いました。ホームページを見ますと、色内埠頭公園の写真は載っていないのです。せっかくきれいで美しい海に臨むのに残念だなと思いました。

また、観光の観点から言うと、例えば、今回、日本遺産に認定された北運河への回遊性の課題があるということでありました。横尾委員が過去に旧国鉄手宮線を使った回遊性を上げていく必要性についても質問されております。このように、建設部が管理している公園緑地というのは、自然と人が流れるようなつくりができるように配置されている部分も実はあるのではないかと思います。

人口減少対策はもちろんそうなのですが、この観光資源としての考え方ですとか、そういった公園の単体での管理ではなくて、全体感に立った考え方、特に人の回遊性、そしてアピールの方法なども考える必要があると、ぜひそのようにしていただけたらと思って、たまたま自分が維持管理のことで質問を過去にしていたので、今

回質問させていただきました。

今後この整備はもう既に2032年までの10年を計画されていますけれども、この計画中でも整備に関しては回遊性とか観光資源といった考え方が必要ではないかと思いますが、ここの見解をお示してください。

○(建設)公園緑地課長

色内埠頭公園ということでお話しさせていただきますと、周辺の地域の回遊性を高めていく上で、色内埠頭公園につきましても回遊性を高めていく一つの施設として、どのような方法がいいのかは検討していきたいとは考えてございます。

○横尾委員

◎下水道管破損による道路陥没事故を受けて

私からは、下水道管破損による道路陥没事故を受けてということで、1月28日に埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故ですけれども、非常に痛ましい事故であって、120万人という大都市に匹敵する人数が長期にわたって影響を受けるという点では、激甚災害にも相当する重大な事態であると認識されているようです。

そういった中で、道路や鉄道というのは迂回できるけれども、やはり下水道は簡単に止めることができない、迂回路も持っていない。人が生活する中で、24時間、365日使用し続けなければならないということ、そして短い期間で急速に整備してきたということや、地下であり、人が入って点検することもなかなか難しいインフラということで、構造物の状況だけではなく周辺の地盤の状況など不確定要素が多いという問題もあるという部分で、非常に今回の事故に関しては重大に捉えているという見解を聞いております。

そのような事故を受けて、このたび国土交通省から流域下水道管理者が管理する大規模な下水道処理場に接続する口径2,000ミリメートル以上の下水道管路について、緊急点検を行うよう要請がありました。

小樽市としては、ここには該当しないと思うのですが、確認ですが、小樽市にはこの緊急点検の対象となっていた口径2,000ミリメートル以上の下水道管路はありましたか、確認させてください。

○(水道)下水道事業課長

本市の污水管の口径は最大で1,800ミリメートルとなっております、該当する污水管はございません。

○横尾委員

これを受けて、該当しないところでも独自に緊急点検を実施する自治体も出てきています。大阪府堺市では、2,000ミリメートル以上の管渠、山口県下関市も800ミリメートルから1,650ミリメートルの管路に接続するマンホールなどを独自に緊急点検されておりました。

小樽市では、この独自の緊急点検などは行ったかどうか、確認させてください。

○(水道)下水道事業課長

独自の緊急点検は行っておりませんが、平成23年度から本格的に老朽管の調査を自走式の小型カメラを用いて実施しており、令和5年度までに標準耐用年数の50年を経過した污水管42キロメートルを含め、約70キロメートルの污水管の調査を行うとともに、定期清掃やマンホール蓋の更新時にも点検を実施しております。

○横尾委員

平時からしっかりとやってきたということで確認させていただきました。

ここで改めて確認ですけれども、小樽市上下水道BCPにおいて、水道局における通常業務のうち、非常時に全ての業務を行うことは困難なことから、3段階の優先順位を設けていると思います。

この污水管の維持修繕等に係る維持管理の業務というのは、水道局における優先度はどのようになっていますか。

○(水道)佐治主幹

今おっしゃられましたとおり、水道局では市の業務継続計画を補完したのものとして、小樽市上下水道BCPを令

和3年11月に定めております。

小樽市上下水道BCPでは、災害など非常時に全ての通常業務を行うことは困難なため、3段階で優先度を定めており、優先度「A」は市民を守るため必ず継続する業務、優先度「B」は縮小はやむを得ない業務、優先度「C」は中止はやむを得ない業務で、下水道関係は幾つかの項目がありますが、汚水管及び附属施設の修繕工事等に係る維持管理につきましては、市民を守るために必ず継続する業務として優先度Aとしております。

○横尾委員

この汚水管の破損というのは、維持、修繕に係る業務ということで、非常に大事で必ず行わなければならないということで、改めてこの小樽市水道局でも同じようなことがあったときには、非常に重要なことになるのかと思っております。

今後、下水道等の老朽化の進行がどんどん進む中、このような事故の再発を未然に防ぐための方策がやはり必要になると思っています。それを国土交通省でも今検討されているのかと思っています。

改めて確認させていただきましたけれども、下水道ストックマネジメント計画に基づいて、令和10年までに実施する下水道管路の点検調査、延長は84.1キロメートルですけれども、令和5年までに延長31.6キロメートルを実施しており、同年度までの計画目標値を34.8キロメートルとしていることから達成率は約91%となり、ほぼ計画どおりの進捗状況となっていると、計画の見直しのところでそのように書いてありました。

この点検調査ですけれども、現在でも重点的に点検、調査を行っていくべき対象だとか頻度、技術など点検調査の在り方についての設定などがございましたら、お示してください。

○(水道) 下水道事業課長

対象の設定なのですが、標準耐用年数の50年前後の汚水管が集中する市内中心部を中心に調査しております。

○横尾委員

どこでもというよりも、しっかりと老朽化しているところと、しっかりとめり張りをつけてやられているのかと思えます。

今回このような事故が起きて、現在の点検調査などに関する業務について、今後、見直しなどの必要性についてどのように考えているか、見解をお示してください。

○(水道) 下水道事業課長

繰り返しとなりますが、これまでにカメラ調査や定期清掃、マンホール蓋の更新などの際に点検を実施していることから、現時点での点検方法の見直しについては考えておりませんが、後は維持管理に関する国からの通達などがある場合は情報収集し、適時対応していきたいと考えております。

○横尾委員

今までの市の取組はしっかり行われていると、さらに国から基準などが示されたりすれば、それに対応するというで確認させていただきました。しっかり安心できるかと思っております。

それで、今回の事故を見ると、埋設されているものですから、やはり道路管理者をはじめとするほかの管理者とのリスク情報の共有等が大事になるかと思うのですが、この辺はどのようにされているか、お聞かせください。

○(水道) 佐治主幹

特に道路占用者間でリスク管理を行っていることはございませんが、上下水道BCPでは災害時などに迅速かつ的確に対応するため、関係機関と協定を結び、総合応援体制を図っております。

○横尾委員

危機管理の体制の充実についてですけれども、今までお話しさせていただきました。今回の事故には、やはり事故発生時の連絡体制や対応方法、また、事故と災害の複合事象の際の危機管理の体制の構築が課題になったと言われております。実際に破損事故があった、それから今度は災害という形になったということで、今までは災害、地

震だとかが起きた上で、この上下水道に支障がある、事故が起きていることはあるのですけれども、今回は逆のパターンだったのです。

これは上下水道BCPなどを見ても、災害対策室みたいなものが設置されるような災害などといった流れはあるのですけれども、このような逆の体制についてははっきりと書かれておりません。現在の体制での課題があればお聞かせください。

○(水道)佐治主幹

上下水道BCPでは個々の危機管理対策などにつきましては、必要性が認められる場合、上下水道BCPの附属資料である事象別マニュアルに定めております。今回、埼玉県で起こったような事態が発生した場合、緊急対応の体制整備、実施マニュアルに基づく取組を行うものと考えておりますが、埼玉県の件などを検証してマニュアルの見直しが必要であれば、その必要性を検証して、上下水道BCPの充実を図りたいと考えております。

○横尾委員

今回の事故では消防能力の限界みたいなものが分かって、様々なところが絡んだと聞いておりますが、今、想定される部分もあると思いますので、しっかりと検証していただければと思っております。

道路陥没事故を受けて国が設置した専門家委員会で、全国の下水道管を対象に一斉調査を行う方針をされているとお聞きしております。その中で、やはり対象は老朽化の程度や埋設されている場所の深さだとか周辺の地盤など、結局は全体を一遍にできるわけがないということが分かった上で、ある程度を絞り込んで想定されると思います。

調査では、下水道管の中から周囲に空洞がないか確認する技術や超音波を使った非破壊検査などの技術の活用も検討されていると聞いておりますけれども、今後、予想される調査について、新年度予算では多分上がっていない段階だと思いますが、予算も含めて、示されたときにどのように行っていくのか、確認させてください。

○(水道)下水道事業課長

国から調査に関する正式な通知があった際には、補正予算などにより対応していきたいと考えております。

○横尾委員

しっかりと対応されている上で、満を持して来られたときには、対応できるようにお願いしたいと思っております。

上下水道BCPの見直しについては先ほど見解をお聞きしましたので、今後、しっかりと検証した上で対応していただくかと思っております。

下水道維持管理は、先ほども言いましたように24時間、365日維持しなければならない、それが当たり前になっているところですが、やはり市民の理解や協力も必要かと思っております。こういった事故を受けて、水道局として何か改めて市民の方に伝えたいということがあれば、お示してください。

○(水道)下水道事業課長

住民の安全を守るために、引き続き汚水管の老朽化対策や適切な維持管理に努めていきたいと考えておりますが、総延長が580キロメートルある汚水管の全ての状況を把握することは現実的に難しいため、市民の方には道路陥没などの情報提供をお願いしたいと考えております。

○横尾委員

先ほどほかの方の質問でもありましたけれども、情報発信をしっかりする、またそういった必要な情報が取れるようにする。また、ふだんからやっている調査のことも知らせていただいたりすることが大事かと思っておりますので、折あるごとにそういった市民目線で、水道局がやっていることをぜひ随時、知らせていただきたいと思っております。

◎建築職員の資格助成について

続きまして、建築職員の資格助成についてお伺いしたいと思います。

今回の令和7年度予算の中で、建築技術職員資格取得助成事業費121万2,000円が上げられていました。将来的な資格者の確保や建築技術職員の人材育成等を図るため、業務上必要な国家資格を取得した職員に対して必要経費の

一部を助成するものであるとお聞きしております。

その内容について確認させていただきますけれども、まず、建築技術職員は市の職員でよいか、改めて確認させていただきます。

○(建設)建築指導課長

市の職員ということで助成するという制度でございます。

○横尾委員

それでは、建築技術職員の所属はどのようなところになっているのか、お聞かせください。

○(建設)建築指導課長

建設部のほか、財政部、教育部に所属しております。

○横尾委員

それぞれの建築職員が必要な場所には配置されているということで確認させていただきました。そのような方が対象になるのかと思います。

次に、将来的な資格者の確保や建築技術職員の人材育成等を図るためということでありましたけれども、どのような課題があって、そしてこの施策を行うことによって、どのような効果があると考えていらっしゃるのか、お聞かせください。

○(建設)建築指導課長

課題につきましては、一級建築士試験は難関資格であり、一級建築士の全てが資格取得講座を受講することになっておりまして、その受講料が非常に高額でして、合格まで100万円以上の自己負担となることも珍しくございません。結果的に、本市の建築技術職員の若年層の一級建築士の資格取得者及び一級建築基準適合判定資格者が少ない状況になっております。

こちらについて、本市として資格助成を行うことで将来的に資格者を確保するとともに、建築技術職員の安定的な確保及び人材の育成、定着を図るという効果があると考えております。

○横尾委員

この事業をどう進めるのかということですが、これは要綱などを定めて実施するのか、確認させていただきます。

○(建設)建築指導課長

要綱を定めて実施していきたいと考えております。

○横尾委員

それでは、要綱に定めていく内容となるものについて確認させていただきたいと思います。

まず、業務上必要な国家資格とありましたけれども、どのようなものになるのか、お聞かせください。

○(建設)建築指導課長

資格につきましては一級建築士、それと一級建築基準適合判定資格者の二つになります。

○横尾委員

また確認ですけれども、この建築技術職員のほかに、建設部には実際にどのような技術職員がいるのか、お聞かせください。

○(建設)建築指導課長

建築技術職員のほか土木技術、電気技術、機械技術の職員がおります。

○横尾委員

再度確認になるかもしれませんが、建築技術、土木、電気、機械の職員がいる中で、なぜ建築技術職員に限定されているのか、お聞かせください。

○(建設) 建築指導課長

一級建築士につきましては、建築士法上、建築物の設計及び工事監理に求められる資格でございます。業務に就くのは建築住宅課長であり、従前より建築技術職員がその職に就いております。

一級建築基準適合判定資格者につきましては、建築基準法上、建築主事に求められる資格で、業務に就くのは建築指導課長であり、従前より建築技術職員がその職に就いております。

資格を求められる職に就くのが建築技術職員ですので、建築技術職員に限定した制度としております。

○横尾委員

従事するのに必要だということで確認させていただきましたけれども、建設部内で業務上に必要な資格というのは、ほかにはありませんか。

○(建設) 建築指導課長

建設部内で他に業務上、必要な資格というのはございません。

○横尾委員

それでは、先ほど一級建築士等を進めるのに100万円以上かかるという話も聞きましたけれども、今回、定める必要な経費はどのような費用で、そして助成はどれくらいの割合になるのか、お聞かせください。

○(建設) 建築指導課長

対象となる経費につきましては、まず一級建築士の資格の取得に係る講座の受講料になりまして、基本的に全額ですが、こちらは50万円を限度とさせていただこうと思っております。

次に、一級建築士の資格の受験手数料については全額、一級建築士の資格登録に係る手数料についても全額、一級建築士、一級建築基準適合判定資格者の登録免許税についても全額を助成する対象としております。

○横尾委員

今、聞かせていただきましたけれども、回数といったものに制限はございませんか。

○(建設) 建築指導課長

登録時に助成をすることになっておりますので、基本的に1回だけということになります。

○横尾委員

1回、2回とあったとしても、1回分だけということで確認させていただきました。

決定を取り消して交付した助成金の全部を返還するという事例も時にはあるかと思うのですが、そういったものの設定はどのようになっていますか。

○(建設) 建築指導課長

要綱の中で助成金の返還について定めまして、まず5年以内に職員の身分を失ったときに返還を求めることができることとさせていただこうと考えております。あとは、不正な手段で助成金の交付を受けたとき、その他不適当と認められる事実があったときということで実施していきたいと考えております。

○横尾委員

その中で確認なのですが、業務上必要な国家資格とありましたが、これは不可欠なものではないかと思えます。必要と不可欠は違うのですが、不可欠というのは欠かしてはいけないということで、そういった資格を持っている人ではないとできないもの、今言われたものなのかと思うのです。

今回は必要とされておりますけれども、この辺については何かありますか。

○(建設) 建築指導課長

建築職として必要という言葉を使っているのは、非常に難易度の高い資格で、必ずしも全員が取れるわけではないため、その必要な職場、必要な職に就いた中で、その資格を使用して仕事をしていただくといったところで必要という言葉で整理しているところです。また、あいにく取れなかった者は建築技術職としてのほかの仕事もできる

といったところでございます。

○横尾委員

先ほど業務上、必要な資格はないのかということで確認させていただきましたけれども、建築住宅課長にも、建築指導課長にも資格が必要だという話ですが、これは不可欠ではないかと思うのですけれども、いかがですか。

○(建設)建築指導課長

その二つの職については不可欠ということで結構です。

○横尾委員

それを確認させていただきかけたのですけれども、あくまでも不可欠な資格ではなくて必要な資格ということで、私は今後もこういったものを活用する機会が増えてくるのかと思っていました。あくまでもほかの市町村でやっている取組ですけれども、やはり必要な職ということで考えていくと、今、自治体のDXを進めていく中でも、業務に必要な資格はほかにも出てくるのかと思ってます。確かに不可欠なものは少ないかもしれませんが、絶対にあったほうがいい、目的のためにはどうしても必要だというものが出てくるのかと思ってます。

こういったことも、令和6年第4回定例会の総務常任委員会で小樽市人材育成基本方針が報告されておりますけれども、目指すべき職員像に、「行政のプロフェッショナルとしての職員」、そして絶えず新しい知識、技能を習得すると、求められる能力には専門的知識や技術、人材育成プログラムを整備する中で、DXなど政策課題や複雑・多様化する行政課題を図るため、職員がリスクリングできる環境などを整備するとありますが、まさにこれに沿った内容と思っています。その先陣を切ったのが建設部なのかと思っています。非常に重要かと思っています。

また、デジタル技術のスキル習得だとかもありますし、今後そういった技術を使った様々な道路の点検や、その他の様々なものも出てくるということで、建設部についてはそういったものも必要になってくるかと思っているのですけれども、もし市として業務に不可欠ではなく必要な資格であれば、これらの資格が一級建築士に限定されることはあってはならない、不公平だと思いますので、このほかの業務上、必要と考えられる資格、それらの費用助成を進めるに当たって、もしそれを推し進めるのだとしたら課題になるものがあれば、お聞かせください。

○(建設)山岸次長

市役所全体の中でというお話はできないかもしれないですが、技術職の中で先ほど言いました土木技術、それから電気技術、機械技術等、いろいろな資格を持ってプロフェッショナルに仕事をしている職員がいます。

その中で、いろいろな国家資格がありまして、業務上で必要ではないにしても、先ほど言った人材育成の観点から、今後、国家資格などで業務上において必要なものがありましたら、改めて資格助成については検討していきたいと考えております。

○横尾委員

建設部ということで指定しなかったので大きい話になりましたけれども、建設部として進めていく中で、例えばほかの資格を取るために必要だといったときに、課題としてはどういうものなのかと聞かせていただきました。

例えば、全体感を考えなければならないので、建設部だけでは考えられない話だとか、財政上の問題だとか、様々な課題が出るかと確認させていただきましたが、建設部と限定しなかったので、非常に難しい答弁になってしまったのは申し訳ないと思います。

今後の人材育成基本方針を示された中で、まさしく必要なもの、そういったきっかけをつくってくれたと私は思っていますし、必要となる資格といったものをしっかり見極めた上で、また可能性を秘めているものもあったり、そういったものを予算の中で建設部として必要なものは必要としっかりと訴えていくべきと思っています。まずは始めていくこの業務ですけれども、職員のモチベーション向上、また仕事の内容の充実といったことに活用していただければと思います。

○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48分

再開 午後3時15分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。
自民党に移します。

○中鉢委員

◎市街化調整区域の違法建築物について

まず、私からは市街化調整区域の違法建築物についてというテーマで質問させていただきます。

令和5年第3回定例会予算特別委員会でも質問いたしましたが、まず、市内の違法建築の件数の直近5年の推移をお示してください。市が把握している違法建築の件数は地域で分類されていますか、地域での数を出していれば、地域ごとの数をお示くださいということで、資料要求いたしまして、資料を頂きました。

この資料から少し質問したいのですが、朝里4丁目、新光町、春香町におきましては、ずっと件数が変わっておりません。これは同じ建物がずっと違法建築として残っているのかという部分が分かればお聞かせください。

○(建設)佐々木主幹

基本的には同じ建物が残っている形になっております。

○中鉢委員

では、小樽市西部の塩谷、蘭島、忍路等には違法建築がないという認識でよろしいでしょうか。

○(建設)佐々木主幹

はっきりと押さえているわけではありませんので、あるかもしれませんし、ないかもしれないということで、はっきりはお答えできません。

○中鉢委員

現認はしていないということで理解いたしました。

それで、建築物の大きさや基礎の有無などで分類はされているのでしょうか。なされていれば、その分類の数をお聞かせいただきたいと思います。

○(建設)佐々木主幹

建築物の大きさや基礎の有無などによる分類は行っておりませんので、数としては押さえておりません。

○中鉢委員

過去の議事録を見ました。星野町での家庭菜園の議論でございました。それを見ていると、建築基準法でどのような建物が違法とみなされるのか、建物としてはみなされないのか、そのラインと申しますか、ボーダーを御説明いただきたいと思います。

○(建設)建築指導課長

建築基準法でどのような建物が違法とみなされるのかにつきましては、例えば一般に建築物を建築する場合には、事前に確認申請書を提出しなければならないことになっておりますので、この確認申請書を提出せずに工事を行った場合には、手続違反といったこととなります。ほか、用途地域に適合しない建築物ですとか、基礎がない建築物、

防火性能を満たさない建築物、避難上支障のある建築物といった技術的規定に違反するものについても、建築基準法上の違反とみなされることとなります。

あと、建物としてみなされないものにはどのようなものがあるかというお話でしたが、まず基本的に一般に屋根があって、それを支える柱や壁があれば建築物として扱われる中でも、人が入るスペースがない小規模なものについては、建築物としては扱っておりません。

あと、例えばタイヤがついているようなトレーラーの荷台の部分を店舗として使用するような場合、これはタイヤがついていて必要に応じて牽引できるようになっていることなどの条件はありますが、こういった場合も建築物としては扱わないという運用をしております。

○中鉢委員

そうしますと、トレーラー等の荷台の部分を物置等に使っている場合は違法建築としてみなされるという解釈でいいのか、お聞かせいただけますか。

○(建設) 建築指導課長

タイヤがついて牽引ができるような状態になっていたときに、物置として使用されていたとしても、それは建築物としてみなされませんので、建築基準法上の違反としてはみなされません。

○中鉢委員

車両とみなすか建物とみなすかという部分は、タイヤの有無と理解いたしました。

今回、違法建築について質問しましたのは、何をやるにおいてもよいタイミングというものがあると思います。違法建築は報道されているとおり、札幌市のノースサファリサッポロの件が、全国的にいまだに報道をされております。札幌市の話ですが、隣接する都市の札幌市で違法建築の報道がされていまして、小樽市も隣接しておりますので、心境的に、違法建築をしているというものにしてみれば、おびえというか、穏やかでない心境というのがあるのではないかと思うところです。

それで、違法建築の取締りをいつやるかと言われれば、今が最適の時期なのかと考えますが、市はどのように考えますでしょうか。

○(建設) 佐々木主幹

違法建築の取締りにつきましては、例年、雪解け後にパトロールを行っております。現地での口頭指導等を行っておりますので、今後も例年どおり続けていきたいと考えております。

○中鉢委員

先ほどありました違法建築のパトロールや指導は通年で行っているのでしょうか。違法建築の指導のスケジュールのようなものがあればお示してください。

○(建設) 佐々木主幹

パトロールや現地での口頭指導は通年で行っております。雪解け後からパトロール、指導を行っております。現地での指導を2か月から3か月間隔で行っている状態になっております。

○中鉢委員

次にお聞きしたいのが違法建築への指導の進め方なのですが、違法建築であるというものを現認して、それからどのような形で指導を進めていくのか、そこで用いる文書があればお示してくださいということで、この文書の是正指導通知書も資料として出させていただきました。どのような形で指導を進めていくのか、御説明いただきたいと思っております。

○(建設) 佐々木主幹

パトロールなどで違反建築物を確認した場合、現地に関係者がいれば市街化調整区域の説明をいたしまして、口頭での指導を行っております。

また、その後に再度現地を確認し、是正されていないければ、また関係者がいる場合、再度、口頭での指導を行っておりまして、降雪前にも最終的にまた現地を確認しております。是正されていないければ、所有者の分かるものについては文書での指導を行っております。

○中鉢委員

それがずっと続きながら違法建築物が残っているのだと思うのですが、先ほどお話ししましたように、いろいろな報道で、市街化調整区域の違法建築物について関心が高まっておりますので、そのような情報も利用しながら指導していただきたいと思います。

市街化調整区域内に建物を建てた場合、建築基準法、都市計画法の違反などになると思いますが、その罰則について説明願います。

○(建設) 建築指導課長

市街化調整区域内に建物を建てた場合の建築基準法の違反についてなのですが、これは先ほども触れた手続違反に係ってでしょうかと思います。その場合、1年以下の懲役または100万円以下の罰金とされております。

○(建設) 佐々木主幹

私からは、都市計画法でお答えしたいと思います。

都市計画法での罰則になりますが、市街化調整区域に許可を受けずに建築物を建築した場合は50万円以下の罰金に処せられることになっております。

○中鉢委員

その上位法は都市計画法の認識でよろしいでしょうか。

○(建設) 佐々木主幹

よろしいと思います。

○中鉢委員

数字を見ましても、なかなか改善が進んでいないという部分があります。一昨年も質問させていただきましたが、それが減らない理由というのは、多分指導が有効ではないというか、甘いという部分もあろうかと思っておりますので、そういう罰則も含めて、こういう文書は限られた表現というのがあるのかもしれないけれども、粘り強く取り組んでいただきたいと思っております。

◎ポラードとカラー舗装での輔車分離について

続きまして、ポラードとカラー舗装での歩車分離というテーマで質問させていただきます。

まず、ポラードとは何かという部分の説明が必要なのかと思いますが、ポラードとは、もともと岸壁などで船を係留するための係留杭とか、あとは昔ですと、馬を止めるための駒止めと呼ばれるようなもので、海にあるポラードというのは、世代によっては分からないと思うのですが、マドロスが足を乗せるビット杭のことをいうのですが、今回の場合は道路での話ですので、車止めのような表現になるかと思いますが、そのポラードについて質問いたします。

市内に歩道のある市道が少ないのではないかと感じる部分がありますが、小樽市道の中にあつて歩道のある割合、歩道がない割合でも結構ですが、数字で出しておられましたら、御提示願います。

○(建設) 用地管理課長

まず、市道で歩道のある割合については、市道の全路線延長に対する歩道設置の道路延長の割合で算出します。令和6年4月1日現在で市道実延長が約588キロメートルに対して、歩道設置の道路延長が約110キロメートルでありますので、歩道設置割合は約18.7%となります。したがって、歩道がない割合は約81.3%となります。

○中鉢委員

また、ほかの都市との比較の数字があればお示しいただきたいと思っております。

○(建設) 用地管理課長

他都市の歩道設置の割合についてですが、令和5年4月1日のデータで人口規模が同程度の都市でいいますと、北見市が30.8%、江別市が36.9%、千歳市が48.2%となっております。

○中鉢委員

それぞれの都市の歴史とか地形などもありますので、一概には言えませんが、低いことには変わりがないのかということを理解いたしました。

では、市として歩道設置を進めていこうという考えをお持ちなのか、その方針はどのようになっているのか、また歩道の設置がなかなか進んでいかない理由についてお示してください。

○(建設) 建設課長

歩道の整備方針につきましては、小樽市道路の構造の技術的基準等を定める条例には、街路などや歩行者の交通量が多い道路などには、その各側に歩道を設けるものとする規定しております。

また、同じ条文のただし書では、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでないとしております。

次に、歩道の整備が進まない理由ですが、本市の市道は幅員が狭く、そこに住宅が連続して建って町並みを形成しているため、車道幅員や歩道用地の確保が困難であること、整備に要する用地費、補償費、整備費が多額となること、事業期間が長期に及ぶことなどが挙げられると考えてございます。

このため、今後の歩道整備については、人口減少など社会情勢などを踏まえすと、積極的に整備していく状況ではないものと考えております。

○中鉢委員

もちろん小学校、中学校周辺の歩道の整備というのも必要ですが、高齢化が進む小樽市にあって高齢者の交通事故というものが増えておりますし、これから触れてまいります、外国人の観光客も増えておりますので、極力可能な限り設置は進めていただきたいところでございます。

私は先日もしもいわゆるオーバーツーリズムについて質問いたしましたが、今回、警備員が配置された船見坂、三本木急坂、銭函海岸通り、これらは全て通称であり、正式には船見線、山ノ上線、道道小樽石狩線でございます。船見坂は国道に近い部分、三本木急坂は歩道が設置されています。銭函海岸通りは、ほぼ歩道の設置がされておられません。設置されている箇所も十分な幅員があるとは言えないと思いますし、積雪時となれば歩車分離が図れないために、車両との接触などのおそれがあるため、警備員を配置したものと思います。

そこで提案させていただきたいのが、ボラードの設置とカラー舗装であります。歩車分離の観点で、歩道がなくボラードを設置している箇所は市道としてあるのでしょうか、お聞かせください。

○(建設) 建設課長

歩道のない市道でボラードを設置している箇所は、市道水産学校裏通線に1か所あります。

○中鉢委員

ボラードではなくてガードレールなどを設置している箇所もあるかと思えます。ボラードとガードレールの設置による考え得るメリット、デメリットはどのようなものがあるとお考えでしょうか。

○(建設) 建設課長

ボラードとガードレールを設置するメリットとデメリットでございますが、メリットから答弁させていただきます。

まず、ボラードのメリットですが、用地確保が必要な歩道整備に比べまして、事業費が安価で短期間で施工が可能なこと、現況道路用地内での設置が可能なこと、冬期間の取り外しが可能なことが挙げられると考えております。続きまして、ガードレールのメリットでございますが、こちらも用地確保が必要な歩道整備に比べますと、事業費

が安価で短期間で施工が可能なのが挙げられると考えております。

続きまして、デメリットでございます。ボラードにつきましては、車両衝突の耐久性がないこと、ガードレールにつきましては、ガードレールは損傷しやすく車両事故が起きた箇所ではすぐに補修が必要となることが挙げられると考えております。

○中鉢委員

次に、カラー舗装についてもお聞きします。

市道の路側でカラー舗装を行っている箇所はありますか。どのような場所にカラー舗装をしているのか、何か所程度あるのか、その目的も併せてお示してください。

○(建設)建設課長

市道で路側にカラー舗装を行っている箇所につきましては、市道公園東通線のコープさっぽろみどり店から市道船見線の区間の両側でございます。次に、市道水産学校裏通線は札幌バイパスと交わる箇所から小樽市寄りに170メートルの区間の山側に設置してございます。カラー舗装を設置しておりますのはこの2か所で、いずれも歩道の用地がなく通過車両の多い路線であります。

また、目的につきましては、歩行空間を明示し、通行車両の速度を抑制し、安全・安心な歩行空間の確保を目的としたものであります。

○中鉢委員

次に、カラー舗装の考え得るメリット、デメリットについてはどのようにお考えでしょうか。

○(建設)建設課長

カラー舗装のメリット、デメリットでございます。メリットにつきましては、歩道整備に比べ短期間で事業費が安価に実施できること、デメリットにつきましては、冬期間は積雪で見えない場合があること、物理的な分離ではないため安全性がやや劣ることと考えております。

○中鉢委員

カラー舗装は、積雪時は雪の下になってしまいますので、冬季期間の有用性は低いかと思いますが、ただ、積雪がないとき、夜間であっても視認性は高まりますので、よいものではないかと思いますが、先ほどから、安価と言っていたらと実施の可能性が高いのかという期待もするところでございます。

歩道の設置ができない箇所、または歩行者の人数に対して十分な歩道の幅が確保できない場合の歩車分離に対して市が取り組んでいる施策はありますか、お示してください。

○(建設)建設課長

歩道が設置できない箇所では路肩部分にカラー舗装やラバーポールを設置しているほか、区画線を敷設し歩行空間を明示しております。

○中鉢委員

海外の来訪者の増加から、ボラード、カラー舗装などを含め歩行者の安全通行、車両の安心の観点で安全対策を進めていただきたいと思いますが、見解をお伺いしたいと思います。

○(建設)建設課長

安全対策につきましては、小樽市オーバーツーリズム対策連絡協議会の中で、関係機関とソフト、ハードを組み合わせたどのような取組が効果的であるのか、協議してまいりたいと考えております。

○中鉢委員

市の見解をお伺いしましたが、銭函海岸通りは道道であります。昨年の秋にアドバイスいただきまして、砂箱の移設を建設管理部にお願いしますと、快くその際は受けていただきました。ただ、砂箱の移設と比べても費用はかかるものとなりますし、以前から歩道がなく今回の春節周辺での海外からの観光客の来訪でも問題となっている地

域であります。

本市と北海道と、また、小樽市オーバーツーリズム対策連絡協議会などでもしっかりと議論していただきたいと思います。今回、ここは建設常任委員会所管の予算特別委員会でありますので質問等はいたしません、情報の共有、対策の協議をしっかりと行っていただきますようお願い申し上げます。

○中村(吉宏)委員

◎除排雪について

まず、除排雪についてであります。

冬季期間の市民の安心・安全を守っていくという観点で、除排雪は非常に重要な事業であるということで、1点は予算の面からの質疑もさせていただきましたが、もう1点は除排雪事業者が持続可能な除排雪事業を行っていただけという観点から、代表質問でも質問いたしました。

今冬の総合除排雪の中で、除排雪事業者の重機が故障するというのも耳に入ってきた中での質問なのですが、まず除排雪事業者の重機の整備等について、事業者の重機が破損した場合に、除雪業務委託設計書の中で修理費等に当たる機械損料を計上しているという答弁があったのですけれども、詳しく説明をお願いします。

○(建設)維持課長

建設機械損料について御説明させていただきますが、この建設機械損料は、建設業者が所有します建設機械等の償却費、維持修理費、管理費等を指しております、これらのライフサイクルコストを1時間当たり、または1日当たりの金額に換算した経費のことを機械損料と言っております。

今お話しした三つの中の一つの中に維持修理費がありますが、建設機械の効用を維持するために必要な整備及び修理の費用をいまして、そういったものが含まれている費用となっております。

こういったように、機械損料の中には除雪業務委託設計書の中で、実際に機械が稼働した場合の時間や日数に応じて費用を計上できるような形で積算しているところでございます。

○中村(吉宏)委員

積算に当たって突っ込んで伺いたいのですけれども、単価の根拠がどういうものになっているのか、お聞かせいただけますか。

○(建設)維持課長

除雪機械の機械損料の単価の根拠でございますが、一般社団法人日本建設機械施工協会から出ている建設機械等損料表にも記載がありまして、あと北海道でも除雪機械の機械損料について毎年策定したものがございますので、そういったものを参考にしながら設計書に計上しているところでございます。

○中村(吉宏)委員

一定の根拠があってということでもありますけれども、実際に今回はいろいろと破損ですとか修理の必要、先日も道路が塞がってという除雪重機の故障の案件もありました。そういった場合の故障などに十分対応し得るぐらいの額が保障されているのかが気になるのですが、その辺りは実態との整合性というか、お分かりになる範囲でいいので、もし分かればお聞かせいただけますか。

○(建設)維持課長

設計の中で計上されている機械損料の中の維持修理費と、実際に要する維持修理費用との比較については、現在は行っておりませんので、今は把握できていない状況です。

○中村(吉宏)委員

我々も、もう少し深く調査してみたいなという案件ではありますが、グレーダ等の故障について、民間所有の機材に破損が生じた場合に、各業者所有のため、ステーション間の調整が困難で、今後の課題という答弁をいただいて

いるのです。

この点、次の冬に向けて、この課題をどうするのかと、例えば小樽市がグレーダ1台を所有して、故障時や大雪時の対策などに用いることも可能なのだろうと思うのですが、これについての見解をいただけますか。

○(建設)維持課長

今お話のありましたグレーダにつきましてですが、現在、市で所有しているグレーダは1台という状況でございますが、逆にこの1台しか所有していないために、ロータリー除雪車のようにたくさん市で所有しているものとは違いまして、ステーション間で機械のやり取りをするという調整が難しい状況でございます。

また、委員のおっしゃられますとおり、複数台を持っていくことで調整も可能となってくることも考えられるのですが、一方でグレーダは購入費がとても高額なものでございますから、すぐに複数台を所有していくことは難しいと考えてございます。

○中村(吉宏)委員

ちなみに、これも分かればなのですけれども、ロータリー除雪車1台当たり、それとグレーダ1台当たりはおおむねどのぐらいのお金がかかるかを示せば聞かせてほしいと思いますが、いかがですか。

○(建設)維持課長

除雪機械の価格ということで、グレーダ、ロータリーの両方とも1台5,000万円程度すると考えております。

○中村(吉宏)委員

今のお話を聞くと、先ほどもいろいろと調整困難というお話もありましたけれども、やはりステーション間のやりくりとか部分的なものでも結構だと思うのですが、やはり検討は必要なのかと思います。

除排雪の作業が滞るということは、やはり市民の安心・安全の不安材料となるので、今、ステーション間の調整というお話をしましたけれども、こういう点も含めてどう対応するのか、市の見解を示してください。

○(建設)維持課長

除雪作業が滞ることによりまして、市民の安心・安全への不安材料になるということでございますが、おっしゃられるとおりと考えてございまして、除排雪作業は市民生活に直結するものでございますので、除排雪作業が滞らないように、今、市のロータリー除雪車に関して言えば、ステーション間での調整を行って、現場作業を止めないように努めてきているところでございます。これは今後も継続していきたいと考えております。

ただ一方で、グレーダなどの故障につきましては、所有台数がなかなか少ないという部分もございますので、今後、受託業者の聞き取りなども含めて、こういった形でやっていくことで安心・安全につながるかについては、また業者とも話し合っていきたいと思っております。

○中村(吉宏)委員

課題はなかなかすんなりと解決できるものでもない、業者間で譲り合いというか、貸し出しても、うちのものが壊れたらどうするのだというお話にもなってくる部分もあると思うのですけれども、滞ってしまうとやはり大変なことになると思うので、難しい課題とは思いますが、引き続きいろいろと御検討いただきたいと思っております。

もう1点、事業者からの声で、やはり人材不足というのが深刻なのだという声が上げられております。これも代表質問で、人材の不足とか重機オペレーターの不足と、市の人材育成とか確保の対策というのは何かやっているのでしょうかという質問をさせていただきましたが、担い手確保の取組については、現段階で具体的な取組は行っていないのだと、情報収集をしているということでありました。

この人材不足の点で、例えば我が会派からも退職者、第一線を退かれた方たちの協力を得ることを行ってほしいという主張を行っておりますけれども、こうした人材パンク的な感じでしょうか、リタイアした方の協力を求めていくことも重要な手段だと思います。

これも取り組んでほしいという願いをしておりましたけれども、この辺の取組については何か進展があるのか、

お示しください。

○(建設)維持課長

除排雪作業を担っていただきます建設業の皆様におかれましては、オペレーターも含めて人材不足であることは我々も認識しているところでございます。

人材確保の取組の一つといたしまして、今、人材バンクというお話がありましたが、除排雪業務においての人材バンクというものの可能性について、現段階では情報収集に努めているという状況でございまして、現時点では何か取り組んでいるという状況ではありません。

○中村(吉宏)委員

オペレーターとかの経験者を集めるのには今、一番手っ取り早い有効な手段かと思うのです。

今後において、スキームをつくって実際に本当に人を集めるような作業を進めてほしいと思うのですけれども、この辺はいかがでしょうか。

○(建設)維持課長

今お話のありました人材バンクに、他都市の状況などを確認しながら取り組んでまいりたいと思うのですが、ただ、我々も調べた中では、まだ道内で除雪業務に関しての人材バンクの導入実績はなかなかないという部分もございまして、今、そういった参考になるような情報はまだつかめてはいないため、道内にかかわらず、ほかの地方にも調査するなりして、引き続き情報収集に努めたいと考えております。

○中村(吉宏)委員

これは本当に今、深刻な課題だと思いますし、他都市でどれだけの事例が出てくるのか分かりませんが、なければ独自でつくっていくことも考えないと、本当に大変な状況が、さらに深刻になるという懸念もありますので、進めていただければと思います。

◎市内の市街化区域、用途地域指定について

次に、市内の市街化区域、それから用途地域の指定について伺います。

2月26日の新聞報道によりますと、ラピダス株式会社の北海道進出によりまして企業立地が増加し、そのため工業団地の造成を計画する市町村の求めに応じて、北海道が市街化区域の拡大を行っていく方針を示したということでありまして、道の都市計画区域マスタープランの見直しを行うということでありまして、札幌圏に位置づけられる本市の動向を私は注目しております。

この都市計画区域マスタープランというのは、通常は10年で見直されるものだけでも、前回は2020年頃に実施したということでありまして、5年程度で見直しを行うというのは異例のことだろうということなのではございますけれども、現在の工業団地への立地予定が90%を超える千歳市ですとか恵庭市は、新たな造成を行うという方針ですが、道も見直し時期を柔軟に対応するという見解を道議会の場でも示したということでありまして、道がこの都市計画区域マスタープランで示す、道内79圏域の99都市に区域見直しの必要性を確認したところ18市町村が市街化区域の拡大や用途地域の変更を要望したという報道があるのです。

小樽市としてはこの道の調査に対して、市街化区域の拡大や用途地域の変更にどのように回答したのかをお聞かせいただけますか。

○(建設)都市計画課長

2月末の新聞記事についての御質問でございまして、この記事にあるような市街化区域の拡大なども要望を聞くという照会内容ではなかったと認識しております。そういう照会ではなかったものですから、本市から区域を拡大するなどという要望をしたいということでの回答はしてございません。

○中村(吉宏)委員

新聞の報道と違った内容のお話ですけれども、これについて何かしら北海道とのやり取りというのはあったのか、

言えないものであれば聞きませんが、言えるものであればお聞かせいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○(建設)都市計画課長

我々も新聞記事を見まして、情報収集はいたしました。それで、状況なのですが、道庁でいわゆる区域マスとっておりますけれども、市街化区域と調整区域の線引きの計画の中間見直しをするに当たって、見直し基準を今作成中だということで、見直し基準の策定に当たって都市計画区域を持っている各市町との意見交換会が開かれているのは確かでございます。

その意見交換会の中で、内容の説明はまだできませんが、うちで多分、決めるであろう基準について、市長で意見があるのであればということで、それに関する照会は来まして、それに対して云々ということがあったそうですので、そんなことで状況は進んでいるということでございます。

○中村(吉宏)委員

今その中身を聞こうかと思ったら、言えないのだというお話なので、ここまでにとどめたいと思います。

一方で、この都市計画区域マスタープランと呼んでいるものは、恐らく都市計画区域の整備、開発及び保全の方針と、これは北海道を示しているものですが、この内容なのかと思うのです。

小樽市に関連するところを見ていくと、何と石狩湾新港エリアのみの記載しかなくて、ほかのエリアで例えば今は市街化調整区域のお話がありますけれども、こうしたところというのは何か緩和されるような要素というのはあるのかと思うのですが、今後の見通しという観点で、このラピダス株式会社の進出に関連して小樽市の都市計画の見直し等が行われていくようなことは起こり得るのか、この辺をお示しいただければ伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

○(建設)都市計画課長

まず、小樽市域について申し上げますと、今あった新港地域というのは圏域でいうと札幌圏で、札幌圏の圏域というのは札幌市、江別市とかその辺で、そして銭函の4丁目、5丁目というところ、それと小樽市単独の小樽市都市計画というのがございます。

それで、特に小樽市都市計画で申しますと、雑駁ですけども、今のところは区域マスというものの現状の決め方としては、人口増加のトレンドですとか、工業出荷額のトレンドといった将来的にこの市街化区域のキャパシティーには収まらないであろう活動が当該市町村で起こるような状況のときに区域を広げますというようなルールになってございますので、令和2年につくった区域マスにおきましては、区域を拡大するというようなことは、今小樽市の置かれている状況からいくと、載せてもらえなかったというか、載らなかったというような状況になってございます。

○中村(吉宏)委員

今この区域マスのお話があって、小樽市ももっと気合を入れた企業誘致等もしないと乗り切れないのかということも伺いました。

ラピダス株式会社の進出以外にも本市ならではの課題がまちの中にあると私は認識しているのですが、市では現在の都市計画についてどのような課題を持っているのか、またそれをどうしていこうということをお考えなのか、お聞きます。いかがでしょうか。

○(建設)都市計画課長

本市におけます都市計画の課題ということなのかと思いますが、特に用途地域におきましては、昭和48年の法改正によって全面的に見直しがされましたが、それ以降は局部的な変更しか行われていないというところがございます。全市的に整えて見直していくことは50年以上行われていないという状況がございます。

当時の都市計画につきましては、人口増加の背景をもってして考えられて指定がなされたものでございまして、

しかし、昨今と申しますか、今後につきましては人口減少とか少子高齢化などの社会状況の変化に対応した持続可能なまちづくりを目指すことができるように、用途地域などの土地利用の見直しを検討していかなければならないのではないのかということが課題ではないかと考えてございまして、これにつきましては事業として進めていければということで考えてございます。

○中村(吉宏)委員

見直しで、これはやはり全面的に見直すということなのかどうなのか、その点だけ確認させてください。

○(建設)都市計画課長

全市を対象として、まずは現状がどうなっているかというチェックをかけまして、その上で必要な変更を考えていきたいと思っている次第でございます。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

○委員長

共産党に移します。

○高野委員

◎汚水管路の管理について

まず、私は汚水管の管理について伺いたいと思います。

1月28日に埼玉県八潮市の道路の交差点が陥没し、トラックが転倒した事故がありました。まず、八潮市で発生した事故に遭遇された、いまだに安否不明のトラックドライバーの一刻も早い救命を願います。また、事故現場の付近にお住まいで避難を余儀なくされた方や、120万人の方々の方々の下水道の使用自粛を求めるなど、被害を受けた方々には心からお見舞いを申し上げます。

今回の事故を受けてから、市民から小樽市でも道路の陥没がないかなど心配の声がありますので、伺いたいと思います。

まず、汚水管が原因となる道路の陥没はなぜ起こるのか、その原因や要因についてお聞かせください。

○(水道)下水道事業課長

汚水管が原因で起きる道路の陥没は、硫化水素の影響や老朽化による汚水管の一部が破損し、周辺の土砂が汚水管に流れ込むことで空洞化が生じ、起きるものと考えております。

○高野委員

埼玉県八潮市の今回の事故原因は下水道管の老朽化による破損と見られています。先ほど耐用年数は50年ということで、小樽市では580キロメートルあると言っていました。

耐用年数は50年ということでしたが、これまで汚水管の老朽化対策はどのように行われてきたのか、お聞かせください。

○(水道)下水道事業課長

汚水管の老朽化対策としましては、標準耐用年数の50年前後の汚水管が集中する市内中心部におきまして、マンホールから自走式の小型カメラを投入し、汚水管内部の状態を映像で確認し、調査結果を基に劣化や腐食の激しい汚水管を更新しております。

○高野委員

現在の更新に向けた計画の内容及び令和5年度までに更新した延長をお知らせください。

○(水道)下水道事業課長

更新計画につきましては、カメラ調査の結果を受け令和2年度からストックマネジメント計画を策定し、令和6年度までの5か年間で約3.8キロメートルの更新を計画しており、令和5年度までで約3キロメートル更新を終えております。

また、汚水管の更新は平成10年度から行われており、令和5年度までに約20キロメートルの更新を終えております。

○高野委員

2015年の水道法改正で創設された維持・修繕基準では、5年に1回以上の頻度で腐食のおそれ大きい下水道管路の点検を義務づけていますが、本市には何か所の点検があり、点検期間についてはどうなっているのか、お知らせください。

○(水道)下水道事業課長

本市におきましては、点検を義務づけられている箇所数は全部で97か所あります。点検期間に関しましては、2015年に創設された維持管理基準に準拠し、5年に1回の頻度で点検を実施しております。

○高野委員

5年に1回ということだったのですが、点検するときにはマンホールの内部から目視やカメラによる点検が主な方法だと思いますけれども、本市ではどのように点検されていますか。

○(水道)下水道事業課長

硫化水素の発生による事故を避けるため、マンホール内には人は入らずに、地上部からの目視及びカメラによる撮影にてマンホール内部及び管口の確認を行っております。

○高野委員

その点検なのですが、5年に1回というのは、5年目になってから一斉に点検しているものなのか、それとも地域を分けて、5年目には全部が終わるといった状況なのか、その辺はどうでしょうか。

○(水道)下水道事業課長

先ほど言った97か所なのですが、5年に1回で全部をやっているわけではなく、やはり予算の関係上もありますので、1年間で大体20か所をやりまして、5年で一回りする形で点検をしております。

地域というか、場所については特に偏っていることはなく、満遍にという形で点検しております。

○高野委員

先ほどのほかの委員の質問でも、大きな陥没はないということで安心したのですが、ただ、この道路の陥没はどのようにして発見されるのでしょうか。住民から問合せがあって分かるものなのか、それともパトロールなどでの発見が多いのか、その辺はどうでしょうか。

○(水道)下水道事業課長

件数自体は、先ほど3件と説明させていただいたのですが、これに関しましては住民からの情報提供が全てでございます。ほかにパトロールしておりますが、そこで発見ということにはあまりつながっておりません。

○高野委員

先ほどのお話ですと、独自に汚水管緊急点検をしている自治体も、私も大阪府などではされていることも把握していたのですが、先ほど緊急点検や点検の見直しは、今のところ考えていないというお話でした。

ただ、3年前には埼玉県川島町で、その年の周辺で点検が行われていたにもかかわらず、歩道が陥没して高齢の男性が自転車ごと3メートル落下した事故が発生したり、ここも下水管設置から50年にはなっていないけれども、30年のときにそういう事故があったということも報道になっていますし、今回の事故も50年もたっていないという状況があります。

そして、今月の国会のやり取りでも、国土交通省は下水道管路が40年経過すると道路の陥没件数が急増するというのを、もう20年ぐらい前から把握していたにもかかわらず、耐用年数は50年ということが明らかになっています。

そういったことを考えても、やはり今、十分に点検されていると言われても、点検の方法の見直しというのは考えなければいけないのではないかと思いますので、その点はいかがでしょうか。

○(水道) 下水道事業課長

先ほどの説明でもさせていただいたのですが、まず50年が過ぎています40キロメートル、さらにそれを含まれて70キロメートルのカメラ調査をしております。

40年までの管の延長は大体170キロメートルあるのですが、それでもそのうちの70キロメートルぐらいを今、調査しております、今後もまた毎年5キロメートルからそのぐらいのカメラを入れていく予定ですので、それで今のところは対応できるのかと思います。

ただ、これもまた繰り返しになりますが、国から何か維持に関する情報や通達があった場合は、適時それにはきちんと対応していきたいと考えております。

○高野委員

全国的に進む下水道管の老朽化対策は、本当に命、暮らしに直結する問題だと思うのですが、令和7年度予算で污水管の更新予算はどのくらいを見込んでいるのでしょうか。

○(水道) 下水道事業課長

工事及び調査に関する予算としましては約1億7,000万円を想定しております。

○高野委員

先ほども物価高騰などもあって、それを見込んで予算化しているというお話もありました。污水管整備ですと前年度比よりも330万円、維持管理で修繕とか何かあった場合は、それも前年度よりも高くなっている状況があるのかとは思っています。

更新の進捗状況も目標値を見ると、目標よりも少し低くなっているけれども、今のところ大体は計画どおりに更新もされているのかと思うのですが、老朽化した下水道施設の更新は、国から交付される交付金も減っている状況もありますので、計画が今後、遅れる可能性が心配されると思うのですが、その点はどのようなのでしょうか。

○(水道) 下水道事業課長

確かに交付金の配分につきましては、毎年、満額をもらっているわけではございませんので、その事業の中でやりくりするしかないのですが、例えば処理場関係の工事を延命して、その分を管渠に上乘せするという対策を取りながら、まずは、今、国から配分される予算の中で事業を進めてまいりたいと考えております。

○高野委員

今、配分された中でということでしたけれども、なかなかそう言っても難しい部分もあるのかと思うのです。点検したときに、やはり危ない場所については放っておくわけにもいけませんし、修繕したりしなければいけないということですし、いろいろと更新等にもかなりお金がかかるものになっていますので、やはり住民の安全を守るためにも適切にインフラ対策ができるように、予算を拡充することも私は必要なのではないかと思いますので、そういった点でも、ぜひ国や道だつたりと要求していただきたいと思うのですが、伺いたいと思います。

○(水道) 下水道事業課長

委員の御指摘のとおり、市民の安全を守るために老朽化インフラ対策は必要不可欠であると考えております。毎年、国や北海道へ予算の拡充は要請しております、今後も要請を継続していきたいと考えております。

○高野委員

◎住宅リフォームについて

次に、住宅エコリフォーム助成について伺いたいと思います。

まず、この住宅エコリフォーム助成の制度の目的などをお知らせください。

○(建設) 建築住宅課長

住宅エコリフォームの目的ですけれども、市内におきます環境負荷の低減などを目的としまして、既存住宅の断熱性の向上を図る改修のほか、省エネ型設備機器の設置や再生可能エネルギーを利用する設備機器を設置する住宅の工事につきまして、市が予算の範囲内で助成を行うものでございます。

○高野委員

では、今回、令和7年度予算の事業費として850万円が計上されていますが、この金額に設定した理由についてお聞かせください。

○(建設) 建築住宅課長

次年度予算の850万円ですが、住宅エコリフォーム助成の基準としまして省エネ基準と、さらに断熱性能が高いZEH水準という二つの基準がございます。

今年度の申請なのですが、ZEH水準の申請が多くございました。ZEH水準での最大の限度額が85万円です、85万円の10件分ということで850万円としてございます。

○高野委員

それでは、昨年度から対象項目が拡充されていますが、拡充された内容についてお聞かせください。

○(建設) 建築住宅課長

拡充の内容につきましてですが、まず基準の省エネ基準が、前回の拡充前は助成率が10%でしたが、拡充後は40%、限度額も30万円から40万円としてございます。また、先ほど、断熱性能が高いZEH水準を新たに創設しまして、助成率が80%、限度額が70万円としてございます。

また、世帯の状況により限度額の割増しということでも拡充してまして、18歳未満の子育て世帯ですとか、夫婦どちらかが40歳未満の若者夫婦世帯につきましては、限度額をプラス15万円上乘せするような制度としてございます。また、助成対象となります省エネ型設備機器につきましてですが、高断熱浴槽ですとか節水型トイレ、LED照明やエアコンといったものを対象設備として拡充してございます。

○高野委員

様々な拡充や、助成額も上がったということでした。

この間、住宅エコリフォーム助成事業費は、令和4年度では補助件数が3件、令和5年度では補助件数が1件ということで、なかなか事業を利用される方が少ない状況が続いていました。日本共産党としても、議会の中で省エネ推進のためのエコリフォーム助成制度の拡充等を要望したりもしていましたし、拡充されたことは本当にうれしく思っています。

今、対象要件をいろいろお聞きしましたけれども、対象要件の拡充後、助成を受けたいという申請はどれだけあったのか、あったとすれば何件ぐらい利用があったのかについてお聞かせください。

○(建設) 建築住宅課長

拡充後ですが、助成を受けたいという相談についてはカウントしていなくて、それでも電話等でいろいろな御相談というのはたくさんお受けしました。その後、申請に至った件数ですが、今年度は9件でございます。

○高野委員

利用された方は、主に拡充された要件で利用される方が多かったのかも聞きたいのですが、私はエアコン等を利用される方が結構いらっしゃったのかとは思ったりはしたのですが、実際はどうだったのでしょうか。

○(建設) 建築住宅課長

今回申請のありました工事内容ですが、今回の拡充した内容ですと、まず開口部の断熱改修が必須工事になってございます。これをやった上で、各種の省エネ設備機器の工事も対象になるということでございます。

まず開口部だけの工事が5件ございました。そして、開口部プラス躯体の断熱改修、躯体というのは床断熱ですが1件ございます。そして、開口部プラス、エアコンの設置が1件、開口部プラス節水型トイレが1件、開口部プラス高断熱浴槽の設置が1件ございました。

○高野委員

拡充された部分を利用されている方もいらっしゃるということも分かりました。まだ知らない方もいらっしゃると思いますし、省エネ設備に関しては、関心を持っている方もいらっしゃると思いますので、今後、周知によっては量が増える可能性もあるのではないかと思います。

ただ、エコリフォーム助成はいいのですけれども、やはり住宅全体で使えるリフォーム助成がない状況があります。この間も、住宅リフォーム助成の検討について伺ってききましたが、改めてお聞きしたいと思います。

本市では、住宅リフォーム助成制度を以前行っていました、行っていた時期についてお知らせください。

○(建設)建築住宅課長

エコリフォームの前身の住宅リフォーム助成制度ですが、時期につきましては平成24年度、25年度、26年度の3か年を実施してございました。

○高野委員

10年ぐらい前のお話なのかと思いますけれども、2014年度のときには104件と、事業費1,600万円以上に対して、工事費が2億円を超えるということで、市民からも住宅リフォーム助成制度は大変好評がありました。

私は、やはりこの住宅リフォーム助成は地域経済の効果も大きかったのではないかと思いますので、そうした効果についての認識はどうだったのか、その辺はどうでしょうか。

○(建設)建築住宅課長

今、委員のお話もございました平成26年度時点では助成額が約1,600万円に対しまして、それに伴うリフォーム工事が2億円近くあったということでございまして、これにつきましては地域の活性化に一定の寄与はあるのかと考えてございます。

○高野委員

地域への経済効果も一定程度あったのではないかとということでしたけれども、助成件数も制度は3年間でしたが毎年のように増えていた状況がありましたし、地域の活性化につながった一つではあるという話をしていたのですが、なぜ制度をやめてしまったのかという点はどうでしょうか。

○(建設)建築住宅課長

制度は3年で実施して、3年でやめたわけですが、以前の住宅リフォーム助成制度は、当時の議員の方々も勉強会を重ねまして、そして議員立法として条例制定がなされた制度でございまして、

その勉強会におきまして、当時、市内経済というのも大分、冷え込んでいまして、冷え込んでいた市内経済の活性化というのは、単年度では効果がなかなか現れないだろうということで、複数年が必要ではという御意見がございました。その中で、3年間という時限的な制度でスタートしたものでございます。

○高野委員

すぐには現れないだろうということで、少しやったのだというお話でしたけれども、そうはいつでも住宅リフォーム助成実施アンケートも拝見させていただきましたが、補助制度を利用することで工事費を増やす割合が30%以上で、施工業者のアンケートや意見、要望も拝見すると、今後も補助制度を続けてほしいという回答が一番多く寄せられていた状況もありました。市内経済効果や市民にとっても安心して長く住み続けられるための助成になっていたのではないかと思います。

例えば、制度をやめるのではなくて、対象の住宅築年数を絞って継続するなど、いろいろな選択もあったのではないかと思いますので、そういった検討はされなかったのでしょうか。

○(建設) 建築住宅課長

以前の住宅リフォーム助成は、リフォーム全般の工事も対象になっていたということで、確かに使い勝手はよかった助成なのかとは認識してございます。

ただ一方で、市の一般財源とで実施してきたこともございまして、市の負担があったということもございまして、後継事業としてエコリフォーム事業ということで制度がスタートしたのですが、これについては時代の流れで、当時は省エネルギーというのが求められていたということもございまして、また省エネの工事ですと、国の補助もございましたので、市に対しての財政負担ということのメリットがございました。そういう意味で、省エネに特化したエコリフォーム助成ということで制度をスタートしたところでございます。

○高野委員

それに続くということで、エコリフォームをやったのだというお話でした。

先ほども聞いたように、拡充されて実際に利用されている方もいらっしゃるのですが、本当にそれはよかったと思いますけれども、今もお話があったように、エコだと水回りというものに使えないということがあるのです。住宅リフォーム助成は、2020年10月時点で全国で300を超える自治体で実施されています。北海道では北見市や砂川市などで住宅補助を行っていますけれども、やはり多くの自治体で行っていることから、市内経済の効果や定住促進だったり、空き家対策などの一つの有効な部分として考えられるのではないかと考えますし、本市は人口減対策の部分が本当に課題だと言われていることを考えても、より小樽市に住んでもらう方を増やすということを考えれば、もう外せない問題なのではないかと私は思うのです。

エコリフォームとは別に、エコリフォームでは対象にならないといった部分の住宅改修の補助はぜひ考えていただけないかと思うのですけれども、その点を伺いたいと思います。

○(建設) 建築住宅課長

先ほども答弁しましたが、単なるリフォーム工事では国の補助等がないものですから、市の財政負担が必要になるということから、今後も国の補助があるエコリフォーム助成を継続していきたいと考えてございます。

また、本市ではゼロカーボンシティ小樽市を表明していますので、ゼロカーボンの取組の一つとして本制度を続けることで、ゼロカーボンにつながっていくのかと考えてございます。多くの方々に利用していただけるように、今後も周知等に努めてまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

◎新幹線について

北海道新幹線の関係からお聞きしたいと思います。

新年度予算案では、北海道新幹線推進費が1億8,084万4,000円、そのうち北海道新幹線建設費負担金が7,946万7,000円計上されています。

まず、この金額も含めてこれまでの負担金の累計額は幾らになるのか、お示しいただきたいと思います。

○(建設) 新幹線・まちづくり推進室楯主幹

これまでの負担金の累計額としましては、平成26年度から令和5年度までについては決算額、令和6年度及び令和7年度については予定額となりますが、合わせて2億6,064万1,438円となります。

○小貫委員

約2億6,000万円とそれなりの額をこれまで負担してきた、新年度も含めれば負担する金額だということなのですが、この新年度の負担金についてはどんな事業なのか、その事業内容について説明してください。

○(建設) 新幹線・まちづくり推進室楯主幹

令和7年度におけます負担金対象事業といたしましては、主に高架橋工事とトンネル工事のほか、用地取得や駅

舎の建築設計などを予定しております。

○小貫委員

トンネル工事だけではなくて、ついに駅舎の建築設計も入るというお話ですけれども、この工事の関係で小樽市域の中の工事の進捗状況について、まず現状はどうなっているのかということと、予定完成年度がどうなっているのか、お示してください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室長内主幹

小樽市域における工事の進捗状況についてでございますが、まず独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構で実施している工事について御説明申し上げますと、トンネル工事の掘削進捗率につきましては、2月1日現在で各工区、後志トンネル塩谷工区が約88%、後志トンネル天神工区が約75%、朝里トンネルが約94%、札幌トンネル石倉工区が約59%、札幌トンネル銭函工区が約38%となっているところでございます。

このほか鉄道・運輸機構では、新小樽(仮称)駅ほかの高架橋工事を実施しており、今後につきましては電気工事や軌道工事などが実施予定と聞いているところでございます。また、新小樽(仮称)駅周辺では、北海道で駅前広場整備と河川整備、小樽市では駐車場整備、駅附帯施設整備、周辺道路の整備を予定しているところでございます。

完成時期につきましては、現在、2030年度の開業が困難とされている中で、有識者会議で新たな開業時期が議論されていると承知しているところではございますが、開業時期が示された後、関係機関と工事スケジュールを調整していきたいと考えており、現段階では完成時期をお示しすることができない状況でございます。

○小貫委員

完成時期は言えないのだと、しかし、トンネル工事はもともといろいろ予定があって進めてきて、今のお話だと、後志から徐々に大分進んできているということです。

もともとの完成年度予定はいつぐらいだったのですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室長内主幹

鉄道・運輸機構からは、もともとは2030年度の開業を目指して工事を進めていたということで聞いているところでございます。今トンネル工事の進捗状況について答弁を申し上げましたが、小樽市内のトンネル工事につきましては、おおむね順調に工事は推移していると聞いているところでございます。

○小貫委員

おおむね予定どおりに進んでいるのであったら、トンネル工事の部分は、予定で完成年度は言えるのではないですか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室長内主幹

今は、もともとといいますか、2030年度の開業を目指して工事を進めていく中で、おおむねということで今答弁を申し上げたのですが、2030年度に合わせてトンネル掘削が完了する工程ということで、もともと何年というところまでは、鉄道・運輸機構からは、小樽市の新幹線トンネル工事の完成についてはお示しいただいていないものですから、現段階ではおおむね順調に進んでいると聞いているところでございます。

○小貫委員

順調に進んでいて、完成年度も分からないのに、これだけ負担金ですと言ってぼんと出すという、随分と気前のいいことだと思います。

先ほど主幹からもありましたけれども、開業が2038年度末ではないかという報道が行われています。2038年度末ということになれば2039年ということになるとは思うのですが、市としてこういった報道を受けてどういった感想を持っているのか、お答えください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室榑主幹

新たな開業時期についてでございますが、現在のところ公式に示されてはいない状況でございますので、市としての感想につきましては、現時点ではお示しすることは難しいと考えております。

○小貫委員

2038年度末だったらこんな気持ちになるというぐらいはないのか、どうなのでしょう。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室榑主幹

今、委員からの御指摘の部分でございますが、まず、今年5月に2030年度末の完成開業は極めて困難であるという見解が鉄道・運輸機構から示された際には、我々はこれまで地域とともに早い開業、完成を求めてきたところからしますと、そういった意味では残念でならないと率直に感じているところでございます。

○小貫委員

まず延期は確実なわけですが、報道では延期すればもちろん工事費も跳ね上がってくるということが言われていますが、そうなってくると、負担金が増えてくるのではないかとということです。この負担金の見通しはどのようになっているのか、お答えください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室榑主幹

現在のところ、鉄道・運輸機構や国からは北海道新幹線新函館北斗ー札幌間の総事業費や負担金の見通しについての説明は受けておりませんが、今後、資材価格や人件費の上昇等による影響は避けられないのではないかと考えております。

○小貫委員

それであつたら、まずJR北海道は工事のスキームとしてある貸付料がどのぐらになるというのは、明らかになっているのでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室榑主幹

北海道新幹線新函館北斗ー札幌間の貸付料につきましては、明らかにされていないのが現状でございます。

○小貫委員

そもそもJR北海道が幾ら負担して、残りの3分の1が地方の負担になるわけですが、それで負担金は見通しが立っていないということなのだけれども、これまで2億6,000万円も市民の税金をつぎ込んできていると。市民の要求を掲げる場合は、先ほどのリフォーム助成の話で言えば、一般財源のお金がないのですということを言っておきながら、この新幹線については、財源は関係ないということが今、行われているのだと思います。

それで、駅の利用の関係でいくと、想定人口というのがあって、それを基に利用人数を割り出していたと思うのです。2030年度開業と2038年度では、もちろん普通に考えれば1万人以上減っていくことが考えられるのです。まちづくり計画における想定人口について変更はあるのでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室榑主幹

新小樽(仮称)駅の利用者数につきましては、本市の人口や市外からの観光利用など複数の要素を基に推定を行っておりますことから、このうち市民の利用分につきましては人口減少による影響が考えられます。

市外からの観光利用などを含めた全体の利用者数につきましては、今後の施設整備の段階で検証の必要性があると考えております。

○小貫委員

今後はそういったことを検証するというけれども、駐車場整備はもう進めていくというのが新年度予算案になっているわけです。

大前提として一つお聞きしたいのは、JR小樽駅の利用客と駐車場の台数について、現状を示してください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室長内主幹

J R小樽駅の利用者数とJ R小樽駅周辺の駐車場の台数についてでございますが、まずJ R小樽駅の乗車人員についてでございますが、J R北海道によりますと、令和5年度の1日平均の乗車人員につきましては、8,381人と聞いているところでございます。

駐車台数についてでございますが、まず駅前広場駐車場につきましては20台、駅横駐車場につきましては73台となっているところでございます。

○小貫委員

現状で、二千数百人の利用を見込んでいるという新駅ですけれども、それもかなり盛りに盛った数だと思いますが、それで460台の駐車場を整備すると。ところが、J R小樽駅は8,300人で100台に満たない駐車場だということなので、やはりかなり大規模な駐車場を整備することになっていまして、大き過ぎるのではないかと私は思うのですけれども、いかがでしょうか。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室長内主幹

まず、新小樽(仮称)駅の駐車場の規模についてでございますが、小樽駅とは性質が若干違う、キスアンドライドだけではなくパークアンドライド用の駐車場ということで、今460台規模の駐車場を計画させていただいているところでございまして、利用形態が違うという部分もございまして、大き過ぎるということはないのかとは考えているところでございます。

○小貫委員

そうはいつでも、最大限を見込んだ利用客数で4分の1なのに5倍の駐車場を整備するという話ですから、おかしいのではないかと、一旦やはり立ち止まるべきだと私は思いますので、そのことを申し上げて、今日は、都市計画はできませんでしたが、どこかの機会でもやりたいと思いますのでお付き合いください。

○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。