

令和 1年 第4回定例会一般質問（令和元年12月12日）

◆12番北山議員 ちとせの未来を創る会、北山でございます。

それでは、通告に基づき、質問をさせていただきますので、よろしくお願いいたしますします。

大項目の1、まちづくりに対する市長の政治姿勢について、中項目の1点目、市街地の美観、景観形成についてお伺いをいたします。

ことしの春ごろから、千歳駅を中心とする市街地の美観、景観が著しく損なわれているという市民からの訴えが、私のもとにも複数寄せられております。

私自身も確認をしましたところ、市街地の交差点などで、車両が衝突したと見られる、支柱が傾いた防護柵、ビームが折れ曲がっている歩行者用転落防止柵、紛失したボルトのかわりに番線でくくりつけられたガードパイプ、頭がとれて、なくなった車どめ、あるいは、メッキが剥がれ、さびが浮いた配電盤、腐食した穴をテープで巻いてごまかした街路灯、道端に繁茂した雑草などがあちこちで散見をされました。

これらは、町の美観形成を大きく損ねているだけではなく、再度、車両等が衝突した際や、昨年胆振東部地震のような災害時に、必要な強度を持たないのではないかと、大変心配にもなります。

既に他の議員が本定例会でも取り上げているように、来年の東京オリンピックにおけるマラソンと競歩が札幌市で開催されることとなりました。

世界中から、多くの観客が大挙してこの北海道にやってきます。札幌方面へ向かうバスやJRの車窓から真っ先に見るのは、当然、この千歳市の町並みであり、千歳市内のホテルに宿泊する観光客も急増すると見込まれ、そこでも、千歳市の景観が北海道のイメージとしてすり込まれることとなります。もし、当市を訪れた皆さんが、今言ったような状況を目にしたとき、どのような印象を持つのであろうかと考えますと、大変心配になってまいります。

当市では、当時の新長期総合計画や千歳市都市計画マスタープランと並行して、千歳市都市景観形成基本計画に基づく、ちとせ都市景観ガイドラインを2002年8月に策定していますが、その後、今日に至る17年間もの長きにわたり、この基本計画と都市景観ガイドラインは見直しをされないままとなっております。市のホームページ上に掲載されたものを見ますと、いまだに、前任の東川市長の顔写真が掲載されており、大変驚きました。

当時策定された、ちとせ都市景観ガイドラインを改めてひもといてみますと、1997年に行われた、千歳市の景観に関する市民アンケート調査の結果を踏まえ、新千歳空港アクセス沿道地区とJR千歳駅周辺地区の2地区を重点地域に掲げています。

このうち、新千歳空港周辺の美観整備については、本年の第1回定例会で山崎議員が質問されていることから、今回は、千歳駅を中心とする市街地の美観、景観形成について、広範に質問をさせていただきます。

1点目、申し上げたように、2002年度に策定された、ちとせ都市景観ガイドラインは、策定以来17年間も見直しがされておられません。このガイドラインを見ると、特に、整備目標や実行期間が明記をされていませんが、千歳市都市景観形成基本計画並びにちとせ都市景観ガイドライン自体は、いまだに実行中のものと考えてよいのでしょうか。

2点目、車両用防護柵や歩行者用転落防止柵、街路用照明灯などについては、国の設置基準に基づいて、それぞれ、道路管理者が敷設しているものと思いますが、事故による破損や老朽化などにより、補修、交換を行う際の基準はあるのでしょうか。ないのであれば、補修、交換のタイミングはどのように決めているのでしょうか。

3点目、私が毎朝見守りに立っている交差点に敷設されたガードパイプなどを見ますと、茶色の中に、一部、白がまじっていて、統一がとれておりません。このように、色が不ぞろいだったり、沿道の途中から違うタイプの防護柵に変えるなどの整備は好ましくないものと感じますが、強度基準以外の色調や形状については、どのような基準で選択をされているのでしょうか。

4点目、千歳市都市景観形成基本計画策定時の委員には、北海道開発局や土木現業所の職員なども広範に参画していたようですが、国道や道道の維持補修、あるいは、電柱や掲示物など、市の管轄以外の構造物を設置する際の美観形成、また、各沿道の草刈りなどについて、ふだん、どのような手順と頻度で設置者等と情報交換や協議を行っているのでしょうか。

5点目、道路施設や標識等の破損、また、昨日、香月議員が質問された砂箱の設置や保管、町並みの美観、景観が損なわれている場合の通報や、軽微な附帯設備の維持管理などについては、市民協働事業の一環として、地域住民に委託することも一つの手段と考えます。そのような検討はされないのでしょうか。

6点目、今年度、商店街にインバウンド等の観光客を誘致する目的で、ライトアップやイルミネーションを装飾する事業をやっておきながら、ライトアップされた市街地景観が、見るにたえない、薄汚れた状況にあるのでは、本末転倒だと思います。

来年夏に控える東京オリンピックのマラソン及び競歩の会場が札幌に確定したことに伴い、先ほども申し上げましたが、千歳市にも、インバウンドを含め、多くの観客が訪れることと推察します。

現在策定中の千歳駅前広場再整備基本計画の実施には到底間に合いませんが、少なくとも、駅からホテルや飲食店街を結ぶ動線上だけでも、早急に化粧直しを

すべきではないかと感じますが、実施について御所見を伺います。

7点目、さきに申し上げたように、ちとせ都市景観ガイドラインが作成されてから既に17年、景観に関する市民アンケートからは22年が経過しております。策定当時にはなかった道の駅サーモンパーク千歳など、新たな集客施設も開業しており、既に市街地の町並みは大きくさま変わりをしています。市民の美観意識も、当時とは変わっている部分が多いのではないのでしょうか。

市民の声を改めて広く聞き、第7期総合計画の策定に合わせて、新たな景観ガイドラインの策定に早急に取り組むべきと感じますが、市長のお考えを伺います。

中項目の2点目、民営化後の新千歳空港における駐車場の整備です。

国土交通省が公表した提案資料によりますと、さきに国土交通省などと基本協定書を締結した北海道エアポートグループが、総額約613億円を投資して、新千歳空港に第3ターミナルを新設することになっております。既存の国内線ターミナルの改修や動線改修から始めて、運営開始から5年から10年の間に、国内線と国際線共用の第3ターミナルを新設する計画と聞いております。

現在の国内線ターミナルと国際線ターミナルの連結通路部分に、バスやタクシーなどの公共交通機関を集約し、第3ターミナルや隣接する駐車場との間は、BRTと呼ばれるバス高速輸送システムで結ばれ、このほかにも、ビジネスジェ

ット専用施設やホテル、従業員施設を新設するほか、ケイタリング施設を移設し、国際貨物ビルの拡張整備を行うとのことであります。

今後の発展に一層の期待がかかるところでもありますが、新千歳空港は、1992年の開港当時と比べ、既に、国内線で500万人以上、国際線も約350万人の乗降客が増加をしており、従前から、慢性的な駐車場の不足や、個人、事業者のいずれからも、送迎車両の駐停車場所が足りないという指摘がされています。

昨年2月には、B駐車場において立体駐車場が供用され、駐車台数が約600台増加したことにあわせて、30分無料化を導入したことによって、駐車場や構内道路の混雑の緩和が図られたと、山口市長からも報告がありましたが、現在でも、週末などの混雑時には、A、Bの駐車場待ちが1時間にも及ぶなど、改善にはほど遠い状況にあります。ことしの正月には、駐車場待ちの車がアンダーパス手前まで伸び、実際に飛行機に乗りおくれた方が複数出たと伺っています。

札幌方面からの乗降客は、JRで比較的スムーズにアクセスできるものの、それ以外の方面からは、車でのアクセスを余儀なくされるだけではなく、昨今では、手荷物検査や航空会社の搭乗受け付け締め切りの厳格化などもあり、相当ゆとりを持って家を出発しても間に合わないという可能性が出てきております。

また、空港では多くのイベントが開かれているほか、温泉や映画館など、空港

ターミナルビル内の施設利用者には、3時間無料のサービスもあり、搭乗客以外の利用者が駐車場を利用することも、休日の慢性的な駐車場不足に拍車をかけています。

これらのことから、民営化後の新千歳空港の駐車場の整備について、幾つか伺います。

1点目、北海道エアポート株式会社が、空港管理者との契約を締結し、今後30年にわたり、新千歳空港を含む道内7空港の運営を担うこととなります。

このことにより、これまで、A、Bの駐車場を運営していた千歳観光連盟と空港振興・環境整備支援機構は事業から撤退し、駐車場の運営権も北海道エアポート株式会社に移管されるものと推察しますが、今般の運営権者決定により、新千歳空港駐車場の管理は、どのようなスケジュールで移管され、運用される見通しであるのか、また、民営化により、今後、新千歳空港の駐車場の利活用に関しては、どのようなメリットが考えられるのか、お示し願います。

2点目、本年の7月、北海道新聞に、「新千歳駐車料 なぜ民間の2倍 続く独占元凶？」という見出しで、新千歳空港の駐車料金が非常に高いことを指摘する記事が掲載されました。この記事では、民営化により、新千歳空港の駐車場利用料金が下がることが期待されるが、選定された運営権者が、従前と同じ北海道空港株式会社を筆頭とするSPCであることから、その雲行きは怪しいのでは

ないかと記されております。

私の一昨年第4回定例会での質問に対して、山口市長は、空港の民間委託に当たっては、民間の知恵と資本の活用による効果を最大限生かし、インバウンドの大幅な増加などによる交流人口の増加と、北海道の観光や産業の振興による北海道経済の活性化を目指すべきであると答弁されておりますが、この観点から、民営化後の空港駐車場の利用体系や料金設定は、現在と比べてどうあるべきとお考えになるか、御所見を伺います。

3点目、去る10月31日に公開された北海道内7空港特定運営事業等審査講評によりますと、新千歳空港の個別パートにおける空港施設運用に関する提案の中で、LCC等誘致のための戦略的な拠点を設置し、内際の旅客増大に対応する施設運用を提案しているもの、投資の順序、エアラインの利便性・混雑対応・二次アクセスへの接続など、よく考慮された投資計画となっているものなどを高く評価する一方で、国内線旅客ビルについて、増加する旅客需要に十分耐える計画となっているか、疑問なものがある、との記述がございました。

これまで複数回行ってきた、応募企業体との競争的対話における自治体ヒアリングの内容は、これまで非公開とされておりますが、今後の新千歳空港駐車場の整備、拡張について、可能な限りの情報を御提示願います。

4点目、新千歳空港のA、B駐車場に設置してある身障者用駐車スペースにつ



いてお尋ねします。

このスペースに、障がい者マークや障がい者駐車禁止除外許可証を掲示しないまま、長時間とめっ放しにしている車両が多く、いつ行っても駐車できずに困っているという御相談を、昨年6月に、障がい者を御家族に持つ方からいただき、私自身が現地に赴いて、A、B両駐車場とも、確かに指摘される状況にあることを現認しました。

確認した事実を私がみずからのSNSに投稿しましたところ、たちまち、全国から物すごい数の反響が届きました。その多くは、同様に公共駐車場において平然と身障者用駐車スペースに車をとめる健常者のマナー違反を非難するものでした。

その後、A、B両駐車場の管理者である千歳観光連盟と空港振興・環境整備支援機構の双方からも直接お話を伺いましたが、いずれも、健常者が障がい者用駐車スペースに駐車したことを現認した場合は、直ちに移動するように注意を行うが、巡回中に駐車されてしまった場合などは確認できないケースもあるほか、妊婦や傷病者の駐車も認めているため、必ずしも身障者手帳の提示や身障者マークの掲示を義務づけているわけではなく、抜本的な解決は難しいとの説明を受けました。

しかしながら、関西国際空港では、身障者用駐車スペースに駐車する際は、専

用のゲートで、必ず係員が、要件を満たすかどうか確認してから入庫させるため、このような不正行為は起きないというふうに聞いております。

このことから、当時、私は、横田副市長と直接面談をさせていただき、応募企業体からのヒアリングを行う際には、関西国際空港と同様の管理を行うよう、ぜひとも申し入れをしていただきたいとお願いしていたところではありますが、この申し入れが、今回選定された北海道エアポート株式会社に確実に伝わっているのかどうか、確認をさせていただきます。

中項目の3点目、洪水・土砂災害ハザードマップの改定です。

この件については、本定例会で、既に吉谷議員と山崎議員が質問をされておりますことから、ハザードマップ改定に至る前置き及び重複している質問は省略をさせていただき、市民の安全な避難に係る点のみ、端的にお尋ねをいたします。

1点目、千歳市洪水・土砂ハザードマップが改定され、今月中に新たな防災ハンドブックが全戸配付されるとのことではありますが、町内会に加入せず、存在も把握できない、マンションやアパートに入居している独居の若者や高齢者が取り残されてしまう危険性もあります。

よって、市民それぞれに周知するとともに、危険への備えを促す施策が必要と考えますが、このハザードマップの改定内容については、どのような手段で市民に配付され、周知をされる予定か、伺います。

2点目、昨年8月に西日本を襲った豪雨で51人の犠牲者を出した岡山県倉敷市真備町では、ハザードマップの全戸配付が行われていたにもかかわらず、その存在すら知らなかった市民が多数いたほか、ハザードマップによって、自宅が冠水する可能性があることを知りながら、避難しなかったことによって、被害を受けた市民が多数出たとのことでした。

国土交通省が定めた水害ハザードマップ作成の手引きでは、利活用シチュエーションに応じた住民目線の水害ハザードマップとなるよう、災害発生前にしっかり勉強する場面、災害時に緊急的に確認する場面を想定して作成するとされております。

この点を踏まえて、今回の洪水・土砂ハザードマップを含む新たな防災ハンドブックには、どのような工夫を凝らされたのか、伺います。

3点目、昨今の水害などでは、ハザードマップで色塗りがされていない地域は大丈夫だと過信して、避難がおくれた市民がいたり、自治体の全戸避難勧告によって、逆に緊迫感を感じずに避難しなかったという事例が報告されております。

このような実情を踏まえて、市民に、誤解と過信を取り除き、遅滞なく避難してもらうため、具体的なアクションも継続して行う必要があるものと感じます。少なくとも、防災訓練等を一般公開するだけでは効果が薄いものと思われませんが、今後、水害が発生した場合を想定した市民への避難啓発のあり方についての

御所見を伺います。

4点目、今回、私が住む町内会も、浸水のおそれはないものの、一部、河岸侵食の可能性があるので、新たに指定避難所が設定されました。

今回見直されたハザードマップを見ますと、私どもの町内会を含め、自宅から避難所まで2キロメートル以上ある地域があり、車を使わず徒歩で避難することを前提とした場合、特に高齢者については、現実的な避難場所としてはかなり無理があると感じます。

被害想定区域の町内会などと連携し、事前に避難シミュレーションを行って、適宜、避難行動や避難場所を見直すなどの臨機応変な対応が必要と感じますが、御所見を伺います。

5点目、国土交通省は、9月の台風15号以降、排水処理をし切れない水があふれる内水氾濫が各地で多発したことを受け、全国全ての自治体に対して、内水ハザードマップの作成を行うよう指示を出しました。

内水ハザードマップについては、国土交通省が平成21年3月に手引を作成して以降、現在のところ、過去の浸水被害等から早期に策定が必要と判断した484の自治体中、約360自治体が策定をしているとのことですが、洪水の際は浸水想定区域も全く異なってくるとのことです。

千歳市としては、今回の国からの通達を受け、内水ハザードマップを策定する

考えはあるのか伺います。もし、策定するとすれば、今回配付される防災ハンドブックにさらなる改定を加える必要があるのかもあわせて伺います。

中項目の４点目、少子高齢化抑止への挑戦です。

一昨日、閣議後の記者会見で、衛藤少子化対策担当相は、ことし一年の出生数が８７万人を下回る可能性があることを明らかにしました。１２０年前の１８９９年の統計開始以降、初めての９０万人割れで、これは、２０２１年と見込んでいた想定より２年早く、我が国の少子高齢化問題は、さらに深刻な状況に陥っています。

１１月１日に、富丘中学校において、議会と中学３年生との学習交流会を実施しました。所管委員会ごとに４つのクラスを受け持ち、私の所属する厚生環境常任委員会は、３年１組を担当して、少子高齢化をテーマにディスカッションを行いました。

本年１０月１日現在の千歳市の人口と高齢化率を見ますと、人口９万７、４１０人に対して、高齢人口は２万２、２９８人で、平均年齢は４３．５歳、高齢化率は２２．９％となっています。この数値は、道内１７９市町村中、いずれも最下位で、千歳市が道内他市と比較して、ぬきんでて若い町であることを裏づけています。

この数値を全国平均に当てはめると、千歳市は、２０１０年ごろの平均値に

該当しますことから、全国平均から約9年おくれて高齢化が進んでいるものと考えられます。

一般的に、日本の少子高齢化は、戦後の産業構造の転換とともに、地方から都市へと人口流入が進み、核家族化とともに、価値観の多様化や女性のキャリア化などが影響して、非婚化、晩婚化が進んだこと、また、医療の進歩により、死亡率が低下してきたことなどが要因とされております。

今から40年後の2060年には、日本の人口の約4割が65歳以上になると推計されており、20年後には、社会保障給付費も、現在の50%ほど上積みされ、188兆円から190兆円に達するものと予測をされております。

OECDが公表している、2013年のGDPに占める社会保障給付の国際比較を見ますと、日本は23.7%で、ドイツやフランスなどよりも低い数値であるにもかかわらず、高齢化率は突出して高くなっており、その最も大きな要因は、出生率の低さによるものと分析をされております。

学習交流会の当日、これらの事実を生徒に説明し、少子高齢化を防ぎ、あなたたちの未来を開くためには、今から先の未来予想を変えていかなければならないということで、それにはどうすればよいのかを尋ねましたところ、大変多くの意見が出ました。

その中から、婚姻率、出生率を上げるためのアイデア、意見を抜粋しましたの

で、今から読み上げます。

結婚するメリットを広く啓発する、無痛分娩を普及させる、産休、育休を、今よりも長くし、とりやすくする、学生結婚を一般化する、結婚、出産してもやめずに働き続けられる環境を保証する、子供ができない人に養子縁組を勧める、職場に、保育ルームの設置を義務づけ、母子が一緒にいられる環境をつくる、地域に子供を預けられる場所をつくり、地域と一緒に子育てができる制度をつくる、ベビーシッターや保育士を積極的に養成する、教育の中で、早い段階から子育てや家庭を持つことの大切さを教える、少子高齢化に対する危機感をもっと市民に発信して、話し合う機会をふやす、医療を進歩させ、子供を産める年齢を引き上げる、若者が企画する出会いや婚活のイベント、パーティーを支援する、日本は、子供にかかる教育費が高過ぎる、物価を下げて、暮らしやすい環境をつくらないと、教育にはお金を回せない、子供が生まれた人にも年金を支給する制度をつくる、子供連れで安心して入れる施設、飲食店などをふやす、子供を2人以上もうけることを義務づける、学校の授業の中で、乳児と触れ合う機会を定期的に設ける、学校が楽しくないと、同じ思いをすると嫌だから、子供をつくらないと思うので、いじめ、自殺をなくすことが大事、子育てにかかるお金をあらかじめ明確にして、生活が成り立つことを証明してほしい、安全が保障された出会い系アプリを行政がつくる、移民を受け入れ、多重国籍の取得を認める、独身のうち

から不妊治療を行えるようにする、多夫多妻制度を認める、というように、我々の世代の常識や倫理観に照らしてみれば、奇抜なアイデアも多いのですが、申し上げたような意見が当日出されました。

現在の日本の高齢化率は、全国平均で約29%に達しており、さきに述べたように、当市は、全国平均の9年前の水準にあります。

北海道が公表している、本年1月1日現在の高齢者人口の状況を見ますと、高齢化率の道内平均は31.1%で、限界集落の基準とされる高齢化率50%を上回る自治体が既に3つ、40%を超える自治体は52もあり、人口の減少とともに、財政運営に苦慮している実態が透けて見えてきます。

全道一、高齢化率が低い千歳市は、当然のことながら、思い切った施策を早期に打ち出せば、高齢化率が低い分、早期に効果があらわれる可能性が高いですし、放置をすれば、全道で最後に高齢化に苦しむ自治体になるとも言えるでしょう。

一昨日の五十嵐議員への答弁の中で、市長は、人口増を維持するためには、社会増をさらに伸ばす施策の構築が必要であり、7期総合計画の策定に当たっては、人口増をテーマとして、10年後に活躍する世代が、将来に夢を持ち、生き生きと生活できるよう、多様な価値観や意見を取り入れながら、実現を目指すこと述べられました。

既に、函館市、旭川市、釧路市など、圏域の中核をなす都市からは、周辺自治



体の新興住宅地に人口が流出する現象が起きています。高齢化率が高く、社会保障給付の財源が限られている中で、昭和の時代に既に町が成熟した大きなところほど、近隣自治体との競争に弱いという現状を反映しています。

当市も、少子化に歯止めをかけるために、広範各種にわたる子育て支援に力を入れていることは重々理解しておりますが、既に、高齢化が平均値を超えて進行する他の自治体が行っている高齢化対策や財政施策は、千歳市から見た場合の先進施策であり、その取り組みの結果の成否を含めて、大いに行く末の参考になるものと思われまます。

そこで、お尋ねをいたします。

1点目、今後の千歳市の人口トレンドについては、現在策定中の新たな人口ビジョンに委ねますが、仮に、人口10万人に達したとしても、当市の高齢化率を今の水準以下に抑えられなければ、少子高齢化対策としての意味は薄いものと感じます。

わずか3年前の2016年に策定された現在の人口ビジョンでは、2021年をピークに、人口減少局面に入ると想定されていた以上、何らかの対策を講じなければいけないという危機感は、計画策定時から持っておられたものと推察いたします。

千歳市は、高齢化率に歯どめをかけるとともに、安定した財政基盤を維持する

ために、他の自治体が既に取り組んでいる高齢化対策や財政対策等を研究し、参考とした事例はあるのでしょうか。やっているとしたら、どのような施策に注目し、取り組もうとされたのか、例示していただけないでしょうか。

2点目、先ほど読み上げた、11月1日の学習交流会で富丘中学校の生徒たちが挙げた少子化対策の意見には、私たち大人の視点ではなかなか考えつかない、鋭い視点に立ったものも数多くあると思います。

これからの子育て施策には、山口市長がおっしゃられた、まさに10年後に活躍し、親になり得る彼らのような若い純粋な声を今のうちから反映していかなければならないと思いますし、柔軟な発想を受け入れて、1つでも2つでも若者の希望を具現化していかなければ、少子化傾向は下げどまらないだろうと考えます。

まず、富丘中学校の生徒たちが挙げたこれらの声に対して、山口市長はどのような感想を持たれたのか、お尋ねをいたします。

3点目、全国の自治体が、子育て支援の充実を軸とする少子化対策に取り組んでいる現状にあります。しかし、社会増を狙う政策は、結局のところ、自治体間での人口のピンポンをしているだけであり、抜本的な少子化対策とはなり得ません。

やはり、出生率を上げ、自然増をふやす、そして、地元定着率を上げる息の長

い取り組みを講じなければ、もはや少子化は防ぎようがないと断言できます。

現在策定中の第2期子ども・子育て支援事業計画（素案）の中でも、安心して子どもを産み育てられる環境の充実という項目の中で、各種のサービスやサポートメニューが掲げられておりますが、これから後、当市のあらゆる施策や計画において、社会に巣立っていく中高生を初め、ティーンエイジャーの意識や考えにも大いに関心を持ち、その声に耳を傾ける必要があると考えます。

そのような若き声を酌む施策を今後講ずる用意があるのか、あるとすれば、どのようなものが考えられるのか、御所見を伺います。

4点目、少子高齢化を予防するためには、単純な子育て施策や高齢者の健康対策などだけではなく、総合的なまちづくりの中で、市民が生き生きと暮らせる環境の形成が必須であると私は考えております。すなわち、仕事、教育、医療、自然、住宅、娯楽、交通、情報、その他あらゆるまちづくりの要素が、高度にバランスのとれた、生活満足度の高い住環境の構築であり、これは、市長のまちづくりの理念にほかなりません。

これからも北海道一若い町であり続けるための山口市長の理念と将来に向けた施策、もしくは、先人としての願いであっても結構ですが、それらがあれば、最後に伺いたいと思います。

期せずして、本年最後の質問者となりました。

山口市長以下、職員の皆様には、１年間、真摯な議会对応をしていただき、心より感謝を申し上げます。御家族ともども、輝かしい新年を迎えられますこと、また、明年も、市政発展のため、互いに建設的な議論ができますことを祈念申し上げ、私の壇上からの質問とさせていただきます。

ありがとうございました。

○佐々木議長 １０分間休憩します。

(午後３時２７分休憩)

(午後３時３８分再開)

○佐々木議長 再開いたします。

◎山口市長 ちとせの未来を創る会、北山議員の一般質問にお答えいたします。

初めに、ちとせ都市景観ガイドラインについてお答えいたしますが、本市は、千歳らしい都市景観形成を進めるため、平成１３年３月に、景観づくりの基本方針となる、ちとせ都市景観ガイドプランを、また、平成１４年８月に、景観形成の誘導指針となる、ちとせ都市景観ガイドラインを策定しており、これらに基づいた景観形成推進事業として、景観アドバイザー派遣制度や景観士講座を実施するなど、推進を図っているところであります。

次に、防護柵や街路灯の補修、交換の基準とタイミングについてであります。ガードパイプや転落防止柵などの防護柵につきましては、国が策定した防護柵の設置基準において、防護柵が事故、災害などにより変形または破損するなど防護柵の機能を十分果たせなくなった場合は、ただちに復旧しなければならないとなっており、この基準に基づいて、支柱の折れやパイプの欠損などが生じた場合に、補修等を行っております。

また、街路灯については、国が策定した道路照明施設設置基準において、道路照明施設は、点検によりその機能の低下や損傷が確認された場合、所要の機能を十分に発揮できるように清掃あるいは補修を行うものとなっており、この基準に基づき、部品の交換や塗装などの補修等を行っております。

なお、防護柵や街路灯など道路附属施設が事故により破損した場合には、原因者が補修費用を負担し、破損箇所の補修を行っております。

次に、防護柵の色、形状などの基準についてであります。幹線道路などの市街地の交差点に設置している防護柵につきましては、北海道が策定した道路事業設計要領において、防護柵については、美しい道路環境を創造していく観点から、地域特性に応じた景観への配慮を行うこととなっており、色については、景観に配慮した焦げ茶色、形状については、ガードパイプが基本となっております。

なお、国が策定した防護柵の設置基準の改定が行われた平成16年以前は、白

色が標準となっておりましたことから、整備時期などにより、交差点内で色が混在している箇所がありますが、更新の際には、統一が図られるよう実施をしてまいります。

次に、国や北海道との情報交換と協議についてであります。国道を管理する国とは、国道事業の進捗や地域の課題解決に向けた検討などを目的に、開発局主催による意見交換会が夏と冬の年2回実施されており、道道を管理する北海道とは、道道事業の進捗や新たな整備要望などについて調整することを目的とした、北海道主催による、社会資本整備推進会議に係る地域要望及び意見交換会が、年1回、冬に実施されております。

これらの意見交換会において、国や北海道とは、道路整備などの事業のほか、街路灯の整備や路面補修、街路灯、区画線、ガードパイプ、除草などの維持管理について、情報交換や協議を行っております。

次に、道路施設の管理を市民協働で実施することができないかですが、地域住民が、道路の状況を確認し、通報することについては、これまでも、道路施設や標識等の破損があった場合などには、地域住民からの情報提供などを受け、適切な道路の維持管理を実施しているところであり、引き続き、地域住民の協力を得ながら進めてまいります。

また、地域住民が軽微な維持管理を実施できないかですが、これにつき

ましては、道路施設の維持管理は、警察との協議や、道路使用許可を得た上で実施すること、資格を持った誘導員の配置、作業に当たっての資格など、これらの対応が必要となる場合があります。

これまで、道路の美観、景観に関する市民協働の取り組みとして、公益財団法人ちとせ環境と緑の財団主催の花いっぱいコンクールや、千歳青年会議所が中心となり実施している、千歳ウエルカム花ロードでの植樹帯の除草作業、さらには、町内会などの清掃におきましても、環境センターが、ごみ袋の支給や収集作業の支援などを行っているところであります。

これらの取り組みのほか、さらに、どのような活動が可能かについては、調査してまいります。

次に、千歳駅周辺の景観に配慮した道路の整備と維持管理についてであります。千歳駅周辺における景観に配慮した取り組みといたしましては、高齢者や障がい者など、誰でも道路を安全で快適に利用できるよう、千歳駅周辺交通バリアフリー基本構想に基づき、計画的に整備を進めており、これまで、駅周辺の国道及び道道では、国道36号、国道337号、道道早来千歳線において、電線類地中化や歩道整備を実施し、市道では、仲の橋通、鉄北通、北大通やその周辺的生活道路において、歩道整備を実施しております。

また、駅周辺における景観形成の取り組みとして、千歳青年会議所が中心とな

り、道路の植樹帯に花を植える千歳ウエルカム花ロードや、千歳駅前ロータリーの花壇における市民団体による花植え、花いっぱいコンクール参加団体による花植えなどの活動が行われているところであります。

さらに、東京オリンピックに向けた駅周辺の道路の維持管理についてであります。千歳市では、来年6月15日に市内で聖火リレーを行うこと、マラソン、競歩選手の合宿地であること、これに関連した報道関係者などが千歳市を訪れることが想定されますことから、国や北海道と、道路の補修や維持管理等についての取り組みを協議しているところであります。

次に、新たな景観ガイドラインの策定についてであります。ちとせ都市景観ガイドラインは、平成14年8月の策定から17年が経過しており、その後、平成16年の景観法の制定や、平成17年の文化財保護法の改正などにより、美しい町並みなど、良好な景観に関する関心も高まってきております。

また、現在、北海道、北東北の縄文遺跡群として、世界文化遺産登録への取り組みを進めているキウス周堤墓群について、遺跡の普遍的な価値の保全を持続的かつ確実なものとし、今後も、千歳の景観形成の推進と景観の向上を図っていくため、現在のガイドプラン及びガイドラインの見直しを行い、令和3年度に、新たな景観計画として策定することとしているところであります。

次は、民間委託後の新千歳空港における駐車場の整備についてお答えいたし



ます。

初めに、駐車場の運営に関するスケジュールについてであります。北海道内7空港の一括民間委託については、来年1月15日に7空港一体のビル経営を開始し、6月1日に新千歳空港の運営事業が開始される予定となっており、駐車場施設につきましては、滑走路などの空港基本施設と同様に、6月1日から、空港運営事業者である北海道エアポート株式会社による運営が開始されることとなっております。

同社による運営までのスケジュールについては、公表されておりませんが、駐車場管理者に確認したところ、現在、6月1日からの運営開始に向け、引き継ぎの期間中であるとのことであります。

次に、駐車場の利活用に関するメリットについてであります。現在、新千歳空港の駐車場につきましては、平成30年2月に、B駐車場の立体駐車場の供用が開始され、約600台分のスペースが増加したものの、依然として、容量不足や交通渋滞が発生しておりますことから、民間委託後における空港駐車場につきましては、民間の資金や経営能力を最大限に活用しながら、利用者の利便性の向上が図られる取り組みを期待しているところであります。

次に、利用体系や料金設定についての所見であります。今後、空港運営事業者である北海道エアポート株式会社において、需要動向や収支計画などを考慮

しながら、適正な運用が図られるものと、このように考えております。

次に、駐車場の整備、拡張についてであります。

本年8月に公表された提案概要には、2次交通への円滑な乗り継ぎを実現する交通、観光センターの設置のほか、段階的な立体駐車場の整備や、公共交通と一般車両の分離などについて提案されており、拡大する空港利用者に対する受け入れ体制の充実強化及び利便性の向上につながる整備がなされるものと考えております。

次に、駐車場の障がい者スペースについてであります。

障がい者スペースの不適切利用に関する実態について、担当部署から、A、B駐車場の管理者に確認したところ、実際に健常者が障がい者スペースを利用している事例を認知しており、誘導員による巡回の際に、健常者であると確認がとれた場合には、一般の駐車スペースへの移動を促しているが、24時間誘導員を常駐させて監視することは困難であり、利用者に対する啓発とモラルに委ねなければならない状況であると、このように伺っております。

来年6月から、北海道エアポート株式会社による運営が開始されますが、不適切利用に関する実態については、市から国を通じて同社に対して伝えております。

また、今後、北海道エアポート株式会社により、所在自治体や北海道、地元経

済団体等を構成員とした、新千歳空港に関する空港別協議会などが設置、運営されることとされており、この協議会では、航空ネットワークの充実や観光振興のほか、所在自治体等の構成員は、空港運営事業者のさまざまな取り組みや進捗などについて、必要な意見を述べることができるものと考えておりますことから、このような協議会の場などを通じて、空港駐車場の適切な管理運営について要請をしております。

次は、洪水・土砂災害ハザードマップの改定についてお答えいたします。

初めに、ハザードマップの配布及び周知についてであります。洪水・土砂災害ハザードマップは、新しい防災ハンドブックに掲載し、今月中旬から今月末までにかけて、委託事業者を通じ、各家庭の郵便ポストに投函する形で全戸配布することとしております。

防災ハンドブックを配布することの周知につきましては、広報ちとせ12月号への掲載に加え、ホームページ、メール配信サービス及び災害用SNSによりお知らせすることとしております。

次に、ハザードマップを含む防災ハンドブック作成に当たっての工夫点であります。洪水・土砂災害ハザードマップは、洪水や土砂災害などの風水害に備え、日ごろから、居住している地域の特性を把握し、避難場所や避難経路を確認していただくことを目的として作成しているもので、災害時における避難の参

考となる地図であります。

本市におきましては、ハザードマップとともに、風雨による危険度のチェックポイント、さらには、避難情報や防災情報を取得するための手段など、避難行動に必要となる情報もあわせて周知していくことが効果的と考えており、それら情報も含めた冊子型の防災ハンドブックとして作成しているところであります。

防災ハンドブックに掲載するハザードマップは、これまで、見開き1ページの全域図としておりましたが、新たなハザードマップは、縮尺の拡大に努め、全域図のほかに、千歳川下流部、市街地及び千歳川上流部の3地区に区分し、合わせて見開き4ページとして、より詳しく見やすいものとしております。

また、浸水が想定される区域及び浸水の深さを示す浸水深に加え、複合災害が想定される土砂災害警戒区域などもあわせて掲載し、色覚障がいのある方へ配慮した配色とすることで、危険のおそれがある地域をわかりやすく示したところであります。

さらには、浸水が想定される区域以外では、避難する必要がないといった誤った認識を持たれることがないように、想定を超える規模の降雨により、ハザードマップで示した区域以外でも洪水や土砂災害などが発生する場合は、注意点を掲載したところであります。

次に、避難行動に係る啓発についてであります。風水害は、気象情報などに

より事前に予測できるものであり、住民一人一人が、自分の命は自分で守るという意識を持ち、日ごろから、ハザードマップを含む防災ハンドブックを活用していただき、危険が迫る前に早目の避難行動を行うなど、命を守るための最善の行動をとっていただくことが何より重要であると考えております。

市といたしましても、市民の避難に資するため、迅速かつ的確な情報の発信や伝達に向け、气象台や防災関係機関などにより一層の連携強化を図り、風水害への対応力の強化に努めるとともに、市民防災講座や千歳学出前講座などの機会を通じ、避難の重要性についてさらに周知してまいります。

次に、町内会と連携した、避難行動や避難場所の見直しについてであります。市では、想定する避難者数や施設の収容可能人数などを踏まえ、地震、洪水、土砂災害、噴火災害等に応じ、小中学校やコミュニティセンターなどを指定避難所として指定し、あわせて、避難の対象予定地区もお示ししているところであります。

大規模な災害発生時には、原則、対象としている指定避難所への避難をお願いしているところでありますが、災害の状況によっては、他の指定避難所や、地域独自の計画などで定める町内会館などへの一時的な非難も重要なことと考えておりますことから、地域独自の計画などを策定する場合には、必要な支援を行ってまいります。

次に、内水ハザードマップを策定する予定はあるかではありますが、内水ハザードマップは、大雨により大量に発生した雨水が下水道で排水処理できず、浸水被害が発生すると予想される地区の住民に対し、浸水情報や避難情報を提供することにより、浸水被害を最小化することを目的に作成するものであります。

国土交通省では、床上浸水など、甚大な浸水被害が発生した地区や、下水道浸水被害軽減総合事業を実施する地区、地下空間利用が高度に発達している地区などを有する全国の484自治体に対し、特に重点的に内水ハザードマップの作成を求めており、道内においては、釧路市や帯広市など8自治体が該当しますが、本市は対象となっておりません。

本市の下水道整備は、公共下水道基本計画で定めた10年確率の降雨強度である1時間当たり39ミリメートルの雨水排水能力を備えた施設整備を進めているところであり、平成29年度からは、清水町から栄町までの地区で、雨水増補管の敷設工事も計画的に実施しているところでもあります。

近年の降雨状況としては、平成26年9月11日に、1時間当たり92ミリメートル、午前7時から10時までの3時間で165ミリメートルの豪雨がありましたが、その際にも、冠水は一部の箇所であり、建物などの浸水被害は発生しておりません。

このことから、内水浸水被害が生じるおそれは、地下街やアンダーパスのある

大都市と比べ低いものと認識をしているところではありますが、全国的に、都市型集中豪雨による内水浸水被害が発生していることや、水防法の規定が、地域での想定最大規模の降雨に対応した浸水想定区域の作成に改められたことから、内水ハザードマップの作成について、費用的なことも含めて、調査研究してまいります。

次は、少子高齢化抑止への挑戦についてお答えいたします。

初めに、高齢化率の歯どめに向けた、他の自治体を参考とした取り組みがあるかではありますが、全国的に少子高齢化が進む中、全道一若い町である本市でも、徐々に少子高齢化が進んでおり、さまざまな高齢化対策に取り組んでいるところでありますが、高齢化率の歯どめなどのために、他の自治体の取り組みを参考としている事例はありません。

次に、中学生からの意見に対する感想ではありますが、10代の若い感性に基づく自由な発想は無限の可能性を秘めており、今回、富丘中学校の生徒から出された、少子化対策に関する意見でも、既存の枠にとらわれないものが数多く見られました。

また、これらの意見から、改めて、若い世代が、将来や出産、子育てへの希望を持ち、それをかなえることができる環境づくりが大切であると感じたところでもあります。

次に、10代の意見を積極的に取り入れていくことについてであります。活気あふれるまちづくりを進めていくためには、若者に選ばれる魅力的な町となっていく必要があります。

第7期総合計画の目標年次である令和12年度には、現在の中学生が社会人として活躍する時代となっておりますことから、長期的な計画の策定に当たっては、若者の意向を十分に把握し、若者が住みたくなる町を目指す必要があると考えております。

このため、第7期総合計画の策定に当たっては、市内の中高生や大学生、専門学校生へアンケート調査を実施したほか、大学や専門学校を訪問し、学生たちから直接話を伺うまちづくりインタビューを実施したところであります。

第7期総合計画は、現在、策定部会において計画内容の議論を進めており、各種調査で得られた若者の意見等を分析した上で、若者に選ばれる魅力的な町を目指してまいりたいと考えているところであります。

次に、市民が生き生きと暮らすことができる環境づくりについてありますが、人口増加が続いている本市においても、少子高齢化の波は着実に押し寄せており、今後、急速に進む高齢化に向けては、高齢者がより健康で生き生きと活躍することができる社会づくりに取り組むことが大切であると考えております。

また、少子化対策については、子供を持ちたい方が、安心して子供を産み育て



られる環境づくりに加え、子供を持つことのすばらしさを若い世代に伝えていくことが重要であるとも考えております。

少子高齢化対策は、単に、高齢者の健康づくりや子育て支援だけで実現できるものではなく、買い物環境や公共交通など、総合的な町の力を高めていくことにより実現できるものと考えております。

私は、人口は町の活力の源泉であると考えており、10年後に活躍する方々が、将来に夢を持ち、生き生きと生活や活動を続けられるよう、可能な限り多様な価値観や意見を取り入れながら、10万人のまちづくりを目指し、本気度をもって、その実現に向け取り組んでまいります。

以上であります。

◆12番北山議員 詳細な御答弁、ありがとうございました。

先ほど、年末の挨拶をしてしまいましたので、そのまま、すんなり終わるつもりでございましたけれども、どうしても確認したいことがございまして、二、三お尋ねをしたいと思います。

まず、中項目の1点目としてお尋ねをしました、新たな景観ガイドラインについては、今後策定する予定があるというお話でした。それから、中項目の4点目の少子高齢化抑止への挑戦については、市長の並々ならぬ決意をお聞きしましたし、今後も続けて若者の声を広く聞いていかれるという御答弁でございまし

たので、この2つについては、今後の推移を見守らせていただきたい。大変期待をしているところでございます。

それで、確認させていただきたいのですが、最初に聞きました、市街地の美観、景観形成の中で、2点目にお尋ねしました、事故による破損や老朽化、補修、交換を行う際の基準については、国の基準で、破損等があつて機能不全に陥った場合には直ちに復旧しなければならないとなっており、それに沿って対応しているという答えがございました。

それから、事故によって破損した場合には、原因者が負担して補修を行っているということでしたが、そういう状態であれば、破損した場合について、そのまま放置されることは基本的にはないのかなと思います。

そこで、恐らく、強度的、機能的に問題がないから、とりあえずそのままにしてあるということなのかもしれないのですけれども、直されないまま放置されている状況がどうして起こり得るのか、もう少し具体的に教えていただきたいのです。いかがでしょうか。

◎磯崎建設部長 お答えいたします。

防護柵のことだと思ふのですけれども、防護柵につきましては、国が策定した防護柵の設置基準によりまして、復旧しなければならない基準が定められておりまして、道路のパトロールとか市民からの情報等に基づいて現地を確認し、例

えば機能が失われている場合については、すぐ復旧しているところでございます。

その基準を達成していないものをそのまま放置しているということではなく、適切に維持管理していると考えてございますが、もし違う情報等がある場合、お知らせいただければ、現地を確認し対応したいと思っております。

我々としては、今、適切に維持管理していると思っておりますので、そのように放置されているものはないというふうに考えてございます。

◆12番北山委員 市としては、放置されているものはないという御認識のことですけれども、私も、先ほど申し上げましたように、実際に、ボルトがなくなって、そこを番線でくくっているガードパイプとかを見えています。要は、それで強度が保てる、人が寄りかかっても路外に転落したり転んだりしないということなのかもしれませんが、市民の側から見たときには、もちろん見ばえのこともそうですし、本当にこんなので大丈夫なのか、本当にお金がない町なのかなと感じる部分があります。

そういう意味でも、市の職員の方や委託している事業者が、巡回等、見回りができない部分は、先ほども申し上げたのですけれども、積極的に地域の方々からお声をいただいて、見に行くということをしていただいても、大分改善されるのではないかと思います。その辺はお答えをいただかなくても結構ですけれども、御一考

していただきたいというふうに思います。

もう一つ、5点目としてお尋ねした、市民協働事業の一環として維持管理などを委託することは考えないのかというところで、道路管理者あるいは警察との協議等が必要な部分があるので、ちょっと難しいというお答えだったかと思うのです。

きのう香月議員が尋ねておられた、砂箱が夏場も置きっ放しになっているということについては、香月議員が言われたので、私は触れませんでした。あれも、結局、荷づくり用の梱包バンドでくくっただけのものを1年間放置しているわけですね。

きのうの答弁をお聞きしていると、1個つくるのに7,000円かかって、その設置、撤去に700万円ぐらいかかるというお話がございましたが、これを1年間放置して、雨風にさらしたら、普通に考えて、例えば1個製作して5年もつものが2年でだめになるとか、そういうことになるのじゃないのかなと思うのです。

ですから、地域の方々に、雪が解けたら、申しわけないけれども、町内会館のそばに置いておいてもらえないか、また雪が降り出したら砂を持ってくるので、何日までそこに置いておいてもらえないかとお願いして、そういうことをやってもらっただけでも、この経費は相当浮くと思いますし、まさに、まちづくりに市

民の方々が関心を持って携わってくださる一つのきっかけにもなるのじゃないかなと私は思います。その辺の御見解を伺いたいと思います。

◎磯崎建設部長 お答えいたします。

市民協働のことについてでございますけれども、道路の管理に係る市民協働事業として、花いっぱいコンクールとかウエルカム花ロードなどにつきまして、市民の皆さんの御協力をいただきながら行っているところでございます。

一方、業務の内容にもよりますけれども、警察との協議とか交通安全対策などが必要となるものがあるのも事実なものですから、まず、何ができるかということとを研究、調査しなきゃいけないかなというふうに思っております。

それで、今お尋ねの砂箱の関係につきましては、1年目が終わりました、課題とかも出てきてございます。町内会の皆さん方が管理できるかというときには、保管場所とかの課題もあるかと思いますが、どのような対応ができるかについては、千歳市町内会連合会の安全部会とか業者とか市で除雪連絡会議などを行っておりますので、その中でよく相談してまいりたいなというふうに考えてございます。

◆12番北山議員 まあ、言わんとしていることは、わからなくもないのですが、車道に出て作業するとなれば、当然、警察との協議が必要で、道路管理者との協議も必要だと思いますし、基本的に、危ないので、させられないと思

ますね。ただ、歩道上で行える部分も結構あると思います。

先ほどお答えがありました、ＪＣやロータリークラブがされている花植えは、もちろん、景観をよくする上で大変有効な施策でありますけども、市民の方からは、その横に雑草が生えていて、せっかく植えた花が雑草によって非常に見ばえが悪くなっているのが残念だと指摘されておりますので、その辺は、今後、十分検討していただきたいなというふうに思っております。

それから、次に、民営化後の新千歳空港における駐車場の整備について１点確認です。

１点目、２点目、３点目のいずれについても、今後、民営化を担われる北海道エアポートサービス、民間事業者に何らかの対応を期待しているという御答弁でとどまりました。

それで、４点目の答弁で、これから空港の民営化に関する協議会が開かれて、対話をされる機会があるとおっしゃっていましたがけれども、先ほど申し上げた駐車場の料金体系あるいは今後の増設の可能性について、市として、そこで申し入れていく考え方はございますか。

◎島倉企画部長 お答えいたします。

市長からも御答弁があったとおり、今後、新千歳空港運営に関する空港別協議会が、北海道エアポート株式会社が事務局になって開催されることとなります。

その協議事項として、空港の利用者の利便向上に関することといった協議テーマも設定されておりまして、市も協議会に参加しますので、今いろいろお話がありました駐車場の問題についても、市から、テーマとして取り上げていただくように要請し、協議会の中で検討していただくようにお話をしていきたいと考えております。

◆12番北山委員 よろしく願います。

ラストに、1点だけ確認させてください。

先ほど、洪水・土砂災害ハザードマップにかかわって5点目にお尋ねをしました内水ハザードマップの策定に関することですが、千歳市につきましては、今のところ、下水道がオーバーフローするような可能性は低いので、積極的にハザードマップをつくる必要性は薄いというふうに私は受けとめました。

ただ、これは私ごとになるのですが、この間の台風19号による豪雨のため、宮城県の私の親族の自宅が冠水をいたしました。私も、先月行って、その状況を見てまいりましたけれども、割と大きな阿武隈川に近いところに住んでいたのですが、その河川が氾濫したわけではなくて、大量に降った雨が低地のくぼ地に長時間かかってたまって、床上1.6メートルまで冠水し、私のいところが、結局、その家に住めなくなって、退去せざるを得なくなったという事例がございます。実際、1.6メートルのところには水の跡の線がくっきりついているのを見てきた

のですけれども、そこも内水ハザードマップがなかったのです。

それで、下水道があふれることを想定されていたかどうかは、実際の状況を確認しておりませんので、何とも言えませんが、少なくとも、そこに住んでいる方々は、川があふれて洪水になることはあり得るとしても、雨だけでそういうふうになるとは思っていなかったのです。

夜中の2時に雨がやんだ時点で、大丈夫だろうと思って、近所の方たちと話し合い、家で寝たところ、朝の4時過ぎに床上に水が上がってきて、1時間ぐらいで腰の高さぐらいまで来て、冷蔵庫や畳が浮いて、非常に恐くて、結局、翌日、ボートで救助されたのですけれども、本当に生きた心地がしなかったというふうに言っていました。

そこで、下水道のことに関してはお答えの中にあっただのですけれども、今回の台風19号のように、雨が長時間にわたって降った場合については、内水氾濫という考え方に入ってこないのかどうか、その辺まで十分考慮して、先ほどの御答弁をされたのか、そこをもう少しわかりやすく教えていただきたいと思うのです。いかがでしょうか。

◎佐久間水道局長 内水ハザードマップについては、排水施設の関係になりますので、私ども水道局からお答えさせていただきます。

ハザードマップにつきましては、まず、皆さんが御承知の洪水ハザードマップ



がございます。これは、河川の水が堤防等からあふれて、町なか浸水するという状況を示すものとなっております。

一方、内水ハザードマップにつきましては、川の影響は別として、雨量によって排水処理ができなくなって、その地区に水がたまっていく場合、もしくは、排水処理はできるものの、大雨等によって川の水位のほうが高くなって放流できなくて、たまっていく場合などの状況を示すものと考えてございます。

それで、今、本市としては、洪水ハザードマップはございますが、内水ハザードマップにつきましては、先ほど市長からもお話がありましたとおり、現在、北海道内で策定しているのは、8市町、3市5町で、それ以外の自治体につきましては、つくっていないか、これから検討されるという状況なのかなと思ってございます。

私どもといたしましては、内水ハザードマップについて、国から通知が出ている状況は承知してございますけども、このハザードマップの作成に関しましては、さまざまな条件を想定しなければならないとか、かかる費用が相当になるということで、財源の確保をどうするかとか、職員体制をどうするかなど、作成以前に、私どもとして調査したり研究しなければならないことも多々あると思っていますので、今回、そのような御答弁をさせていただいたところでございます。

◆12番北山議員 時間や費用の関係があるのは十分承知しておりますが、今

回、国が、全国の自治体に、ハザードマップを作成しなさいという通達を出したことは、やはり、それなりの重みがあると思うのです。

それで、報道もありましたように、全国で、排水機場がオーバーフローしたり、川に雨水が流れていかなくなると、内水がどんどんたまるといった現象がありますので、ほかの自治体と違って、うちでは起き得ないだろうからと、たかをくくるのじゃなくて、最悪のことを想定して、せめて、その必要性が本当にあるのか、そういうことが起き得ないのかぐらいは、早期に調査に入っていたきたいと思いますが、その辺の日程的なものは、今のところ、全く立っていないということでしょうか。

◎牧野公営企業管理者 日程的なもの、スケジュール感という御質問でありましたけども、内水氾濫に関する地域住民に対する注意喚起が全く必要ないとは考えておりません。ただ、全国的に見て、内水氾濫が起きたのは、河川よりも標高が低いところと、地下街やアンダーパスがあるところで、そういうところで内水氾濫によって被害が生じているという実態があります。

そういうところと比べれば、注意喚起の必要性は低く、ハザードマップの必要性は低いのかなということで、作成する必要性が全くないというお話ではありません。

局長から、経費の面のお話がありましたけども、浸水想定区域図を作成すると

なると、相当精緻、緻密なシミュレーションが必要となってきます。ある意味、河川の洪水の面積を算定するよりも、非常に詳細な検討が必要になってくるかなと思っております。

ですから、少し時間をいただいて、その必要性と、どの程度の注意喚起が必要になるのかということから始めて、費用面、人員面のことも含めまして、調査研究してまいりたいと考えております。

以上です。

○佐々木議長 これで、北山議員の一般質問を終わります。