

【所属名】企画課

【会議名】糸魚川市総合計画等審議会
第2回 第1分科会

会 議 録

作成日 令和8年7月29日

日	令和8年7月28日（火）	時間	14:30～17:10	場所	糸魚川市民会館3階 会議室
件 名	・ 審議事項 (1) 第4次総合計画基本計画(案) について				
出 席 者	【委員出席者 8人】 高瀬吉洋、下越幸二、山岸修、龍見和弦、福島里子、小田島修平、猪又直登、 笠原幸江 【委員欠席者 2人】 永江宏徳、原直樹 【事務局出席者3人】 企画課（大西課長、小杉課長補佐、山崎主査）				
	傍聴者定員	－ 人		傍聴者数	－ 人

会議要旨

1 開会（14:30）

企画課大西課長により進行。

2 会長あいさつ

3 審議事項

企画課から、基本計画素案の審議に関連するため、4月1日付で実施した組織改編の狙いについて説明。

- ・危機管理課（新設）： 消防本部の防災部門を市役所（4階）に移管。災害対応機能の集約・一体化を図り、防災減災体制を強化した。
- ・地域協働課（新設）： 自治会、地域おこし、公民館、公共交通をまとめ、市民協働による地域づくりを推進する。
- ・都市建設課（統合）： 従来の建設課業務に、都市計画・開発行為などの都市政策業務、市営住宅管理や空き家活用などの住宅施策全般を統合した。

(1) 第4次総合計画基本計画（案）について

- 第5章 市民生活分野 …… 25～34 ページ
くらし支える基盤と地域力 ～協働で築く安心・快適なまち～

【P25】5-1-1 防災・危機管理の推進（危機管理課から説明）

【質疑・意見】

（委員）

指標にある「自主防災組織の組織率」について、現状 89.0%から最終目標 96.0%に設定した根拠と、目標達成時の糸魚川市の状態を教えてください。また、この数値目標を達成するための具体的な活動①②との結びつきはどうなっているか。

（危機管理課）

現在、市内 83 の自主防災組織があり、加入世帯の割合から 89%を算出している。人数不足や、組織を作らずとも地区単位で防災対応をとっている地域もあり、100%にするのは難しい。少しずつでも前に進めるために 96%を目標とした。

目標達成に向け、地区に出向いて避難所運営などの一歩踏み込んだ研修を行ったり、資機材が不足している組織へ補助金を出すなどの支援を強化する。

（委員）

①②の活動項目ごとに、それぞれ明確な目標値があったほうが、ゴールが明確でわかりやすいと感じる。

（委員）

「危機管理体制の整備促進」における指定避難所の暑さ・寒さ対策の現状（配備状況）はどうなっているか。

（危機管理課）

避難所は市内に 68 箇所あるが、完璧に揃っているわけではない。暑さ対策として、昨年・今年の国の補助金でスポットクーラーや気化式冷風機の配備を進めている。寒さ対策のコンロや小型ストーブも配備予定だが、ストーブは原材料（ナフサ）不足の影響で生産が一時停止している。実際の充足率は半分程度。学校の体育館や公民館は備蓄スペースがない問題もあり、防災倉庫の整備も含めて検討していく。

（企画課）

スポットクーラー等は移動可能なので、本当に足りない場所に融通して対応したい。あわせて、避難所の数自体が適切かどうかも含めて検討する。

（委員）

避難所の場所（数）としての充足度はどう考えているか。また、「自助・共助」の観点から、民間企業の設備投資を防災に巻き込む（例：企業の設備に防災要件をクリアさせ、補助金を出す代わりに有事の避難所や備蓄スペースとして活用し、誘導も任せるなど）発想はどうか。

（危機管理課）

避難所は近くに多くある方が良いが、管理や備蓄の負担も増えるためバランスが難しい。企業との連携については、消防団の協力事業所制度もあるため、民間を巻き込んだ防災体制に繋がられないか検討したい。

（企画課）

今後、人口減少で使われなくなる公共施設が増えるため、それらを避難所として維持管理し続けるのは課題。企業の施設を避難所としてお借りし、行政が一部補助する形にすれば、行政側の維持管理コストを抑えられるため、非常に良い視点だと思う。

【P26】5-1-2 消防救急体制の充実（消防本部から説明）

【質疑・意見】

（委員）

火災予防に関して、近年の気候変動による「林野火災・山林火災」への対策はどうなっ

いるか。

(消防本部)

過去5年で市内の林野火災は3件発生しており、原因はいずれもゴミや枯れ枝の焼却（野焼き）によるもの。

今年1月に条例を改正し「林野火災注意報」を新設した。すでに4回発令し、バーベキューや焚き火などの使用自粛を呼びかけている。野焼き情報があれば危機管理課や警察と連携して現地指導を行っており、他地域に比べて林野火災は少ないが、今後も周知に努める。

(委員)

消防職員・消防団員の人手不足について、実態と対策、今後の方向性を聞きたい。

(消防本部)

消防職員の数は数年間、条例定数に満たない状態が続いており、慢性的な人手不足である。消防団員についても、合併時の1,200名から現在は794名まで減少した。

今後は消防団の「拠点化・統合」を進め、資機材を効率的に配備する。また、団員の「待遇改善」を図るとともに、採用説明会を前年の倍以上に増やすなど、消防の魅力を発信して人材確保に努める。

(委員)

消防団の維持や人手不足への具体的な取り組みが計画書から見えてこない。どのような対策をとるのが計画に文字として反映されれば、市民への伝わり方が変わる。

(企画課)

どこも人手不足であるという実態は非常に深刻に捉えている。計画への表現の落とし込みについて担当課と相談する。

(委員)

消防団員は仕事の中身がよく知られていないが、見るとかつこいい。FacebookやInstagramなどのSNSを駆使して魅力を発信すべき。

(消防本部)

消防本部のFacebookやInstagramを開設しており活用したい。

【P27】5-1-3 防災施設の整備促進（都市建設課から説明）

【質疑・意見】

(委員)

河川や砂防の整備計画について、森林組合や内水面漁協などの「民間・実務に関わる組織」との対話や意見交換は行われているか。昨日・今日も豪雨でイベントが中止になり、道路も傷んでいると聞く。民間からの声が反映される体制が計画書から見えない。

(都市建設課)

都市建設課としてそれら民間団体との直接の対話はないが、松本砂防への陳情や姫川の整備促進同盟会などを通じて、地元の声を国や県への要望活動に反映させている。

(委員)

川の状況が突然激変する時代になっており、現状の施設でついていけないか不安。民間のリアルな声が入る体制・努力が計画から見えれば安心できる。また、現状の数値目標と施策のイメージが繋がっていない。

(都市建設課)

計画における目標指標と、具体的な3つの重点施策が結びついていないというご指摘はもっともである。持ち帰って、より良い指標がないか検討したい。

(委員)

例えば、現時点だと1日雨量が200ミリなら耐えられるとか、300ミリまでは大丈夫など、そういう指標があっても良いのではないか。

(都市建設課)

河川によっては、国県で想定雨量があって、どこまでだったら耐えられるという数値も持っていると思うので、参考にしながら指標の見直しを検討したい。

(委員)

糸魚川市が独自（単独）でコントロールできる独自の指標や活動はないのか。国や県への「要望」「図ります」ばかりでは効果が測りづらい。

(都市建設課)

河川や砂防の多くは国・県が管理者となっているため、どうしても要望活動が中心になってしまう。市が管理する準用河川や普通河川（細い川や沢など）での倒木処理や土砂撤去など、市が主体となってやっている活動はあるが、これをどう指標化するかは課題。要望活動の「回数」を指標にするわけにもいかないが、コントロールできる部分を指標化できないか見直したい。

(委員)

糸魚川市で管理する河川等は明確になっているのか。

(都市建設課)

1級河川については25河川あり、延長87,183m。うち、11kmが直轄河川で国が管理している。そのほかに、2級河川が37河川135,204mあり、県が管理している。市が管理するのは準用河川でいわゆる河川法の準用を受ける河川で、13河川11,762m。それに加えて、河川法の適用を受けない沢とか、青線だったり、国県が携わらない小河川については、市が管理者で正直総延長を把握できていない。

(委員)

津波対策の観点が必要ないのか。能登半島地震の際、多くの市民が津波をおそれて山手に避難した。計画に「津波」の記載がない。もし津波の心配がない（あるいは避難環境が整っている）なら、その根拠や安全性を計画に示すことで、市民の安心に繋がる。

また、50年前は「50年に1度の雨」を心配すればよかったが、今は毎年ゲリラ豪雨が発生し、雪の降り方も激甚化している。こうした最新の災害実態（気候変動）に対応するよう計画をアップデートし、数値を更新していくことが将来の安心に繋がる。

(都市建設課)

津波については近くに断層（F41など）もあるため、対策は必要。総合計画のどこ（危機管理課、あるいは都市建設課）に津波対策を記載するか、企画課と相談して反映したい。

ゲリラ豪雨等については、上流から下流までハード・ソフト一体で取り組む「流域治水」の考え方で進める。

(企画課)

「国土強靱化計画」については今年度、改訂作業を進めており、日頃からの備えや、被災後の「迅速な復旧」に向けた事前準備の強化を盛り込んでいる。現在、パブリックコメントを実施中なので、ぜひご覧いただき意見を寄せてほしい。

国土強靱化も含め、市民に対して分かりやすくお知らせできる形にしたい。

【P28】5-2-1 適切な役割分担による地域公共交通網の維持・充実（地域協働課から説明）

【P29】5-2-2 鉄道の利便性向上と利用促進（地域協働課から説明）

【P30】5-2-3 バス等の利便性・効率性の向上と利用促進（地域協働課から説明）

【質疑・意見】

(委員)

公共交通の計画に「観光・インバウンド」の視点が抜け落ちているのではないか。市民の利用（生活の足）だけを指標にしているのは、人口減少が進む糸魚川では採算が合わず路線が持続しない。

昨日、国や県への要望活動でも「インバウンドの取り込み」や「妙高のリゾート開発と連動した交通網の整備」を強く訴えてきた。市民利用だけでなく「観光旅客の利用促進」という要素を指標や計画に入れ込む必要がある。

(地域協働課)

これまでは市民の生活の足（通勤・通学・通院）の確保を基本に考えていたが、ご指摘の通り、白馬エリアや妙高エリアとの連動、インバウンド対応、観光旅客の移動手段確保は重要。いただいた意見をもとに、観光利用の側面を計画にどう表現できるか検討する。

(企画課)

観光分野の項目（17 ページ）にも観光インバウンドや2 次交通の充実について記載しているが、この 28 ページの公共交通の項目にどのように落とし込めるか、担当課と相談して検討する。

(委員)

指標にある「公共交通における満足度」について、現状「マイナス 0.7」に対し、最終目標も「マイナス 0.7（不満がややある状態）」となっている。これは「不満がある状態を受け入れて 10 年間我慢しろ」という意味の目標設定なのか。

(地域協働課)

この数値は市民アンケートの結果（0 を基準とし、不満がある状態がマイナス）をそのまま反映したものである。ご指摘の通り、目標が不満（マイナス）のままで進めるのは不適切であるため、この指標設定自体の見直しを検討する。

(委員)

市民が何に対して「不満」を感じており、何を改善すれば満足度が上がるのか、分析はできているのか。

(地域協働課)

「使いたいときにバスがない（本数やダイヤの不便さ）」という点が一番大きい。しかし、事業者側も運転手不足や利用者の減少という深刻な課題を抱えている。市としても事業者の運転手確保や待遇改善（家賃補助や採用活動費の支援等）を支援しているが、非常に厳しい。地域のニーズに合わせた最適な交通体系（AI やデマンド交通等）を模索していく必要がある。

(委員)

中山間地域や、集落から街に降りてくる高齢者の足として、一般的に言われる「デマンド交通（予約型、相乗り型）」などのシステム、または AI を活用した効率的な運行は検討していないのか。

(地域協働課)

デマンド交通については、現在すでに一部の地区（根知地区、上南地区、青海地域等）で、地域住民のボランティア運転手の協力を得るなど、地域の支え合いによる運行の実証実験を実施している。

AI を活用した効率的な運行管理についても、電話予約やスマホ予約、乗りたい時に乗れる仕組みなど、先進事例を検証している段階である。

(委員)

人口減少は避けて通れない事実。中山間地域の高齢者が孤立せず、街に出てこられる仕組み（移動の足）が必要。民間事業者や地域住民、市が知恵を絞り、実証実験の結果が良ければ、すぐに本格導入して進めてほしい。計画にこれらの文言が少ないため、もっと主体的に

取り組む姿勢を表現してほしい。

(地域協働課)

③新たな移動手段の検討における AI デマンド交通等の表現について、具体的な取り組みが見えるような表現にブラッシュアップする。また、運転手不足については市や交通事業者だけでなく、地域住民とも協働して考えていきたい。

(委員)

業者はいろんな法の縛りがあって、こうしちゃいけないというところもあってなかなか難しいと思う。福祉部門とも連携するなど、包括的にこの問題を考えるかが大切である。

(委員)

業者さんとよく話し合って、どういうふうにすればそういう人たちの足になれるのか努力してもらいたい。

(地域協働課)

いろいろな交通モードの組み合わせによる交通体系を目指すことが必要であり、少しでもニーズのあるところからやっていきたい。

(委員)

糸魚川市の公共交通は非常に脆弱。姉妹都市である「塩尻市（長野県）」では、すでに自動運転バスの運行が始まっており、既存のタクシー・バス事業者がその運行（オペレーション）を担う形で共存している。

糸魚川市でも、自動運転技術の導入や、交通 DX の推進について、もっと本気で、早く取り組むというメッセージを計画に入れるべき。他市に比べて遅れているのではないか。

(地域協働課)

自動運転技術については塩尻市の事例（駅前から病院までの運行等）を視察しており、技術の進歩に期待している。既存事業者との競合を避けるためにも、既存事業者が関わる形で糸魚川でも何ができるか、自動運転や交通 DX の文言を計画に強く、前向きに盛り込む方向で調整する。

(委員)

観光業者や観光協会の立場として、新幹線の利用促進や市の施策に協力する（有料化を受け入れる）姿勢は当然ある。

しかし、単純に一律有料化するのではなく、「駅から少し離れた場所にある駐車場は無料のままとし、その代わり街中を歩いて散策してもらう（歩行誘導）」といった、観光振興と連動した工夫を組み合わせるべき。

また、長期の旅行・出張でやむを得ず長期間駐車する一般市民（特に遠出が多い住民）に対しては、48 時間、さらには 96 時間といった無料・優遇措置を受けられる体制をしっかりと残すことを検討してほしい。

(地域協働課)

新幹線利用者の駐車実態データを分析したところ、1 回あたりの利用時間が「48 時間以内」に収まる利用者が全体の約 7 割を占めている。

そのため、残りの 3 割にあたる長期駐車に対して負担をお願いすることは、駐車場の偏った混雑を解消し、利用を適正化するための現実的な見直しとしてご理解いただきたい。

(委員)

JR 等に利便性向上を要望しても、「先に利用実績を作って（乗って）くれないと増便や改善はできない（利用促進が先）」と突き返され、議論が堂々巡りになっている。

特に、糸魚川から県庁所在地である新潟市へのアクセスは最悪である。直通の特急がないため、やむを得ず「上越新幹線で高崎（群馬県）まで戻り、そこから北陸新幹線に乗り換えて帰る」という、遠回りの自費ルートを使う人すらいる。

唯一の直通手段である高速バスも、1 日の乗車密度が低すぎて維持できない。「利便性向

上」と「利用促進」は切り離して考えず、2つで1つのセットとして具体的な戦略を行政が主導すべき。

(地域協働課)

現在、通学定期の補助などの利用促進策は行っているが、新幹線のダイヤ改正を促すような決定的な具体策には至っていない。

高速バスについては、現在の1日平均乗車人数が「10人以下」と極めて厳しく、路線の維持自体が非常に危ぶまれている。

(企画課)

今回の計画はあくまで「基本計画」であるため、表現としては一旦「利用促進」とさせていただき、より具体的な対策やルート維持の手策は、下位の実施計画の中で目に見える形に作り込んでいきたい。

(委員)

電車の到着とバスの出発時間が全く噛み合っていない。これでは結局、保護者が自家用車で学校まで送迎することになり、公共交通の衰退を招く。

(委員)

タクシー業界等のドライバー（担い手）不足が深刻なのに、計画のKPI（重要業績評価指標）にその数値が入っていない。担い手や住民による互助交通の充足度を可視化・追跡すべき。

AI オンデマンド交通や乗り合いを成功させるには「運行データ」が不可欠。タクシーは配車システムで走行・利用データが取れる環境にあるため、そこに行政が公金を投じて「官民共同のデータ連携基盤」を作るべき。

住民による中山間地域の互助交通も、担い手の高齢化でいずれ限界が来る。形式的でシャンシャンと終わる交通会議ではなく、事業者・行政・住民が本音で激論を交わす「本物の地域公共交通会議」を早急に立ち上げるべき。

(地域協働課)

接続調整は毎年行っているが、複数のバス路線が絡み合うため、全体の調整が極めて難しいのが現状である。計画書の28ページ付近の記載を、より分かりやすい内容に見直す。

これまでの協議会は各事業者との個別の意見交換に留まっていた。今後は、新たな交通モードを取り入れるためにも、事業者と本音で話し合える場の企画・立ち上げを前向きに検討する。担い手データの指標化（KPI）についても検討したい。

(企画課)

おっしゃる通り、形式的な会議を重ねても実質的な本音は出にくい。今後は、担当からも話があったように、まずは実務レベルの事務方が集まって膝を突き合わせて話し合える場を検討する。

(委員)

一番重要な分野である。頑張ってください。

【P31】 5-2-4 快適な住環境の確保（都市建設課から説明）

【P32】 5-2-5 機能的・効率的な生活圏の形成（都市建設課から説明）

【P33】 5-2-6 道路網の整備・維持管理（都市建設課から説明）

【質疑・意見】

(委員)

「居住誘導区域」という考え方を、一般市民や民間企業はほとんど認知していない。区域外の住民から「俺たちの地域は見捨ててるのか」と反発されるのを恐れ、行政が本音を公に言いつらい空気があったのではないか。

しかし、市長が本気で「縮充」を掲げるなら、その定義を明確にすべき。市民にとって「縮充＝不便になること、切り捨てられること」と誤解されがちだが、そうではなく「無駄なインフラ維持を縮小し（縮）、浮いた予算を居住誘導エリアに回してサービスを向上させる（充）プロセス」であることを、市が説明責任を果たして明示しなければ議論は進まない。

(都市建設課)

「居住誘導区域」は、住宅を緩やかに集めていくために指定した3つのエリア（糸魚川駅周辺、能生駅周辺、青海地域は須沢地区周辺）を指す。

「縮充のまちづくり」とは、まさにこうした誘導によって人口密度を維持し、インフラ・生活サービスの持続性を保つ（充実させる）という方向性である。

(委員)

縮充のまちづくりについて、何が充で何が縮なのか、よくわからないので教えてほしい。コンパクトにすると充実するのか。

(都市建設課)

居住誘導区域内の宅地開発などを支援して、コンパクトにしてその中を充実させていくという意味。これからは人口密度を保たないとインフラを維持できないので、エリアを決めてそこに人が集まってくる施策を行う。

(委員)

それはコンパクトシティを進めたいのを、縮充に置き換えているのではないか。カモフラージュしているだけではないか。

(都市建設課)

同じ意味合いで使っているように見えるので、他の表現に変える必要があるかもしれない。

(企画課)

「縮充」とは、まさにインフラやサービスの見直しによって浮いた経営資源を、他に再投資・充実させていくアプローチである。土地の利用についても同様の考えで担当課は記載したものと考えている。

どのような文章表現であれば、この重要プロセス（再投資の仕組み）を市民に誤解なく計画書に落とし込めるか、表現方法を検討したい。

(委員)

②縮充のまちづくりについて、市長が縮充を掲げている以上、指標にも何らかの縮充に関する指標があってもよいのではないか。4点目の「地域の実情や住民の機運を踏まえ」の部分の意味がよくわからない。

(都市建設課)

景観について記載したもの。景観については市からの押し付けではなく、住んでいる方からのこうしたいという機運の上昇、活動の活発化した段階で支援したいという意味。

(委員)

②縮充のまちづくりとこの景観の項目がどう結びつくのか。

(都市建設課)

まちづくりの仕上げの部分として景観をセットした。縮充とはマッチしないかもしれない。

(委員)

もう少しわかりやすい表現のほうがよさそうである。

(企画課)

縮充のKPIの考え方であるが、縮充は市長が市政全般について皆さんに対して投げかけている言葉であり、KPIを設定するとすれば、第6章の行財政改革の分野で記載すべきかもしれないので、事務局で検討する。

(委員)

道路網の整備の指標で、松糸・今井道路（上刈～山本間）があるが、本丸は小滝～平岩間で、せめて小滝～平岩間の調査・設計を入れてほしい。

(都市建設課)

新潟県では、まずは事業化された5kmを全力を挙げてやるというところ。小滝～平岩間もA案B案と確定していない中で、計画にどこまで記載するか検討させてもらいたい。

(委員)

意気込みとして入れてもらいたい。

(委員)

景観・まちなみの形成にあたっての情報提供は適切にやってもらいたい。

行政が多額の公金で施設（ハコモノ）や新しい道路を作り、結果として誰も使わずに批判される時代は終わった。これからは、必要な人がお金を出し合って、民間の力でエリアを再編すべき。

公共が行う「建設予算」は徹底的に抑制する一方で、民間企業や地権者がエリア再開発を企てる際の「市場調査」「コンサルティング費用」「計画策定」といった、いわゆる『ソフト事業（初期の計画立案段階）』に対して、市が公金を厚く出すべき。

特に地元の商店街は、5年もすれば店主の高齢化で一斉に引退・閉店するリスクがある。コンソーシアム（民間共同体）を組むことなどを条件に、初期計画に市が投資するような、コンパクトなDBO（民間活用）制度を計画に反映すべき。

(都市建設課)

中心市街地や駅前商店街のリノベーション、民間主体の活性化において、官民連携が極めて重要であることは強く痛感している。

ただ、民間の側からもなかなか自発的な事業計画や動きが上がってこない、という課題もある。行政がどう伴走し、計画策定段階での背中を押せるか、仕組みの導入や記載について検討したい。

(企画課)

駅北大火から復興においては、商店街のリノベーションという動きがあった。官民連携が必要であることは行政側も承知をしているが、民間の力もなかなか湧き上がってこない。そこをどうやって並走していけるのかは今後の課題でもあり、記載について考えたい。

(委員)

指標の居住誘導区域内人口の割合において、現状 31.2%、目標 33.9%とあるがこのくらいで良いのか。少し低いのではないか。

(都市建設課)

目標としては現状維持できれば良いと考えている。低く見えるかもしれないが、人口の推移などからみて設定しているので、だいたいこのくらいかと考えている。

(企画課)

もう少し高い数字でというところもあるが、推計しながら出している数字であり、これ以上のものを求めるのはなかなか難しいが精査したい。

(都市建設課)

令和7年国勢調査の詳細数値が出ていない状況であり、計画策定に間に合うかはわからない。数値は精査させていただき、現時点ではこのとおりでお願いしたい。

(委員)

空き家を把握できているのか。

(都市建設課)

令和5年の住宅土地統計調査の結果では、空き家は推計で3,970件となっている。令和6年には各地区の区長さんからご協力いただき、管理不全と思われる空き家は1,045件である。

(委員)

地区でも外国人が所有・購入する事例があるが、それらは把握しているのか。

(都市建設課)

市の制度を利用して空き家を購入している事例は10件に満たない状況である。

(企画課)

土地や家屋の売買では、名義が変われば市でも把握はできるが、名義が外国名であればわかるがわからないことも多い。以前調べた時点では、たいした数ではなかったと思う。

(委員)

総合計画ではいいことだけでなく、厳しくなることを踏まえ改革的に取り組む内容も盛り込むべきである。7年後の人口を見据える中で、どのようなまちづくりを進めるのか記載してほしい。

(企画課)

総合計画では7年後の糸魚川市を目指して取り組むことを記載していく。どのようなサービスが無くなっていくのかというところについては、日々行っているサービスの中で市民に伝えていく必要がある。全体的な行財政改革については、6章の行財政分野での記載を検討する。

(委員)

空き家率が2割を超える状況である。居住誘導区域の空き家は、活かそうといっても壊さないと活かせない。民間が壊すにしても応援する部分がないと、民間の力だけでは再開発が進まず、まち全体に影響してしまう。

(都市建設課)

現在作成中である空き家対策計画への反映を検討する。

(委員)

話を聞くと、もう土地もいないという人もいる。まちづくりに関することなので、どこかで英断すること、差別化を打ち出すことも必要である。

(委員)

人が特定のコンパクトエリアに移り住んでいく（居住誘導する）裏では、かつて住んでいた元の土地（山間部など）を『どのように綺麗にして残していくか』という問題が発生する。

立ち退いた後の土地や崩壊しつつある家屋をそのまま放置するのではなく、安全な形で「自然（森林など）に還す」という、美しく適正な引き際をデザインし、景観の観点からも手当を行う必要がある。

(都市建設課)

令和7年に空き家の実態調査を行っている。危険空き家と思われるのが100件弱、既になれきの状態となっているものが9件という状況である。そのすべてを市で対応しようとするのが困難なので、優先順位を考えて取り組んでいかなければならない。

道路については、2,211本の市道があり、総延長850kmある。人が住んでいないところや、軽トラが1日1台しか通らない道もあり、予算に限りがある中でどのように維持管理していくのか、廃道も視野に検討していく必要がある。

(企画課)

市役所全体でも、そのような考え方で取り組んでいきたい。

【P34】 5-2-7 ガス・上下水道の整備と供給（ガス水道局から説明）

【質疑・意見】

(委員)

ガス事業譲渡、上下水道事業包括委託について、試算上、どれくらい人員圧縮になるとか、現状のサービスにどのような課題や影響がでるのか。

(ガス水道局)

一番は職員の課題である。職員の確保が難しい中で、職員体制を維持していくことが困難であり、民間の力を活用していく方針としている。

人口減少により料金収入が減っていく一方で、物価上昇による維持管理費用が上がっていくことから、料金が右肩上がりにならざるを得ない。包括委託により、できるだけその傾きを緩やかにしたいが、料金改定（値上げ）は避けて通れない。

(委員)

日常のメンテナンス等は地元の建設事業者が行ってきたが、包括委託によりかえってコスト高になることはないのか。

(ガス水道局)

今後も、現場を担っていただくのは、現在現場を担っていただいている事業者に引き続きお願いしていく予定である。イメージでいうと、今まで市役所が行っていた部分を包括委託業者が行う形となる。包括委託では、地元事業者の継続（育成）についても考えていきたい。

(委員)

「包括委託の導入を進めます」でよいのか。

(ガス水道局)

令和9年4月からの包括委託を進めてきたが応募がなく、現在、関心を示している事業者と意見交換を行い、準備を進めているところである。具体的に何時からとは明言できないが、職員体制を踏まえると時間的な猶予はないため、総合計画期間中にはスタートしたい。

(企画課)

計画製本までに固まれば記載できるが、今現在のところはこの内容でご理解いただきたい。

(委員)

なぜうまくいかなかったのか、問題点、反省点を踏まえて、目標に向かって進めてほしい。

(ガス水道局)

民間事業者と意見交換を行っており、お互い歩み寄れるよう調整中である。

(委員)

7年間の総合計画の中で、直営でやる期間と運営委託で行う期間がある。直営でやるときの目標と委託したときに市がやることがはっきりしない感じがする。もっとわかりやすく表現すべきでないか。

(ガス水道局)

基本的に誰がやってもやることは変わらない。命を守るガス・上下水道の持続可能な事業運営であり、直営でも委託でも変わらないと考える。指標についても、委託したら変わるものではなく、市として必要な指標と捉えている。

(委員)

一番不安なのは、料金がどうなるのか。委託することで高くなるのではないか。市がどうコントロールするのか。

(ガス水道局)

上下水道については委託なので、料金の設定については市が行う。民間になったから高くなるということにならないようにしたい。

(委員)

料金のコントロール、地元企業との連携といったガバナンスをしっかりと作るべき。任せた

らイニシアチブを委託業者にもっていかれないように気を付けてもらいたい。

(委員)

下水道管が大きく陥没した事例があった。

(ガス水道局)

老朽化に関して、当市の下水道管については耐用年数に達していない。標準の耐用年数は50年であり、市内では古くても40年くらいであり、老朽化率は0%である。

水道管については、更新の2周目に入っており、更新のピークが来ている状況であり、老朽化は進んでいる。老朽化対策を行うと耐震化率が上がり、耐震化対策を行うと老朽化率が下がる状況である。

(委員)

重要施設に接続するという書き方だが、全体における耐震化の何%か。

(ガス水道局)

全体の約28%となる。能登半島地震以降、国の調査もので使用している指標である。

究極の目標とすれば、全ての管を更新すべきであるが、事業費が相当なものになってしまい、料金が何倍では済まなくなってしまう。選択と集中ということで、まずは重要施設の耐震化を進めているということである。

(企画課)

指標については、事務局を含めて全体の見直しを行う。いただいた意見を参考にしながら考えていきたい。

4 その他

(1) 第3次国土利用計画（糸魚川市計画）について経過報告

素案については、前回の分科会において修正状況を説明済み。新潟県への事前協議は終了し、現在パブリックコメントを実施中である（8/24（月）まで）。広く市民からのご意見をいただき、計画への反映を行い、次回の審議会（全体会）で最終の内容確認をお願いする予定。

9月市議会で改訂案説明、県への最終協議を経て策定としたい。

5 閉会あいさつ

以上