

議 長	副議長	局 長	次 長	調査係長	調 査 係

建設常任委員会会議録			
日 時	平成 29 年 12 月 19 日 (火)	開 議	午後 1 時 00 分
		散 会	午後 5 時 25 分
場 所	第 3 委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	千葉委員長、酒井（隆行）副委員長、石田・高橋（克幸）・ 中村（誠吾）・川畑 各委員		
説明員	建設部長、水道局長 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: right;">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、石田委員、川畑委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、理事者より報告の申し出がありますので、これを許します。

「小樽市特定空家等認定基準について」

○（建設）山岸主幹

それでは、小樽市特定空家等認定基準について、報告いたします。

お手元にある資料をごらんください。

まず、特定空家等の位置づけについて説明いたします。1 ページ目をごらんください。それぞれ左から空家等対策の推進に関する特別措置法、小樽市空家等対策計画、特定空家等に対する対応の関係を示したものです。

特定空家等とは左の空家特措法のAのくりに示されておりますが、空家特措法第2条第2項に定義された四つの項目、①保安上危険となるおそれのある状態、②衛生上有害となるおそれのある状態、③景観を損なっている状態、④生活環境の保全を図るために放置することが不適切である状態である空き家のことで、簡単に言いますと周辺に悪影響を及ぼしている危険な空き家のことをいいます。

空家特措法では、Bのくりにあります特定空家等に対する措置として、助言または指導、勧告、命令、行政代執行及び略式代執行について、順を追ってできるものと規定されております。

そこで、実際に空家特措法による措置を行うためには、特定空家等に認定することが条件になりますので、特定空家等に該当するかどうかを判定するため、右に掲げている対応の部分になりますが、空き家が特定空家等に該当するかどうかを後ほど説明しますCのくりにある小樽市特定空家等判定調査票を用いて、建築技術職の職員2名で調査し、先ほど説明した特定空家等の定義①から④の状態の可否を判定します。特定空家等に認定されたものは下の矢印で示しているように、Bのくりの空家特措法第14条の措置を行っていくという流れになります。この判定に用いる調査基準については、小樽市特定空家等対策会議の専門部会で素案について検討し、最終的に同会議からの答申を受け、小樽市特定空家等認定基準として決定したものであります。

次に、資料の2ページ目から5ページ目までが、小樽市特定空家等判定調査票になります。この調査票は先ほど説明しました空家特措法第2条の特定空家等の定義である四つの項目に合わせ、3ページ目には「(イ)そのまま放置すれば倒壊等著しく保安上危険となるおそれのある状態の判断」として、倒壊や材料の剥離、落下等により周辺に被害を及ぼすおそれ等についての判定。4ページ目では、「(ロ)そのまま放置すれば著しく衛生上有害となるおそれのある状態の判断」として、においやごみ等による周辺への悪影響についてなどの判定、5ページ目では「(ハ)周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切である状態の判断」として、立木や落雪等による周辺の悪影響等による判定、また、「(ニ)適切な管理が行われていないことにより著しく景観を損なっている状態の判断」として、周辺の景観に悪影響を与えているかの判定を行い、2ページ目の下段に判定とあります部分に状態が認められた数を記入します。

特定空家等の認定基準に適合するものについては、建設部内の関係職員で構成する予定の特定空家等認定審査委員会において、周辺への影響度や緊急性などを総合的に判断し、特定空家等として認定することとしています。

次に、6ページ目をごらんください。特定空家等に係る対応をフローであらわしております。

これまででは、危険な空き家等について苦情等が寄せられた際には、上段のくりにありますとおり、現地調査し、所有者等の調査を行った後に所有者に対し適切な維持管理のお願いの指導を繰り返ししてきましたが、法が施行された現在においては、特定空家等に認定された空き家については、下段のくりにありますとおり、法による措置

を行っていきます。

所有者が判明している特定空家等に認定された空き家については、助言、指導から始まり、勧告、命令、行政代執行と順を追って措置していくこととなりますが、勧告した場合は固定資産税の住宅用地特例が除外となり、さらに、命令によっても改善が図られない場合は最終手段として行政代執行による措置となります。

勧告以降の措置については、私有財産に対する制限をかけることとなるので、小樽市空家等対策会議や関係部長会議などに諮りながら、慎重に判断していくこととなります。

これらのことから、できるだけ助言、指導を根気強く続け、自主的な対応を促し、改善、除却等を行っていただき、認定の取り消しにつなげていきたいと思っております。

また、所有者が判明できない物件については、助言、指導等の措置ができないため、法に基づく措置としては略式代執行となりますが、行政代執行の流れと同様に空家等対策会議などに諮りながら慎重に判断することとなります。

今後のスケジュールについては、現在この調査票を用いて現地調査を行い、随時特定空家等の判定を行っており、年度内には第 1 回目の認定を行い、来年度から法に基づく措置を行っていく予定です。

最後になりますが、周辺に悪影響を与えている特定空家等については、今説明しましたとおり、法による措置を行い改善や除却を促すこととなりますが、人口減少などに伴い、空き家は今後も増加する傾向になると思われまので、管理不全な空き家ができるだけ増加しないよう空き家の所有者に対しては、空き家の適正管理や除却などを促すため、空き家対策に対する各種施策について周知啓発に努めていきます。

現在、その施策の一環として自主的な除却を促進するため、特定空家等の危険な空き家の住宅で一定の所得に満たない空き家の所有者が、市内業者を使って解体する場合などに助成を行う制度などを検討しているところであります。

○委員長

「第 1 回小樽市地域公共交通活性化協議会について」

○（建設）小南主幹

第 1 回小樽市地域公共交通活性化協議会について、報告いたします。

平成 29 年 11 月 30 日に、第 1 回小樽市地域公共交通活性化協議会が開催されました。この協議会は、公共交通事業者や公共交通の利用者、学識経験者など 23 名の委員で構成されており、当日の出席は 21 名となっております。

協議会では、委嘱状の交付、会長の選出などを行い、地域公共交通に関する国の動向や他都市の取り組み、小樽市の人口や交通の現状、今後のスケジュールなどを説明したところでございます。

会長には建設部長の上石委員が選出され、副会長は北海道科学大学の石田委員が指名されております。

また、委員からは、今後のスケジュールや来年度に実施を予定しているアンケート調査、路線バスの利用状況などについて、質問があったところでございます。

なお、第 2 回の協議会については、2 月に開催を予定しております。

○委員長

「水道料金等徴収業務委託の更新について」

○（水道）業務課長

水道料金等徴収業務委託の更新については、第 3 回定例会の建設常任委員会において、概要を報告させていただきましたが、その後の経過について報告いたします。

10 月 6 日に水道料金等徴収業務委託に係る公募型プロポーザル方式の実施を公告し、市のホームページ等において参加事業者の募集をしたところ、ヴェオリア・ジェネッツ株式会社と協和総合管理株式会社の共同企業体である小樽水道サービス共同企業体 1 者から申し込みがありました。その後、水道局内の選定委員会におい

て、資格審査及び事業者からのヒアリングを行い、会社概要、業務体制、業務履行方法及び提案見積金額等の 13 項目について評価をいたしました。

受託事業者を選定するために必要な事項を定めた水道料金等徴収業務委託公募型プロポーザル方式実施要綱では、選定基準として評価の合計点が配点合計の 2 分の 1 以上と定めており、今回の評価結果が 200 点の配点に対し、138.9 点の評価点でありましたことから、同企業体を受託事業者として選定いたしました。

今後のスケジュールについては、今定例会に提出しております債務負担行為設定の補正予算議決後、同共同企業体と契約条件等の詳細について打ち合わせを行い、1 月中旬をめどに業務委託契約の締結をする予定です。

○委員長

これより、一括質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、公明党、共産党、民進党、石田博一委員の順といたします。

自民党。

○酒井（隆行）委員

◎地籍調査について

それでは、地籍調査について質問をしていきたいと思いますが、私も素人なので、いろいろと教えてもらいたいと思いますので、よろしく願いいたします。

まず、地籍調査について、その目的と概要について説明願いたいと思います。

○（建設）用地管理課長

地籍調査は、主に市町村が主体となって一筆ごとの土地の所有者、地番、地目を調査し、境界の位置と面積を測量する調査であります。

目的としましては、土地境界をめぐるトラブルの未然防止を図るとともに、利用者の利便性、あと土地の売買のときの利便さ、そういうものを迅速化させるため、そしてなおかつ災害が起きたときの迅速な対応ということで考えております。

○酒井（隆行）委員

小樽市で今、地籍調査事業が進められていると思いますが、これはいつから始まって現在どのような状況なのか、説明願います。

○（建設）用地管理課長

本市における地籍調査については、平成 26 年度から実施しておりまして、住吉町、住ノ江 1 丁目、若松 1 丁目、今、測量及び現地調査などを実施しております。

今後のスケジュールについては、住吉町を含む 10 地区の調査区域を指定しておりまして、本市の中でも比較的高い地域という認識のもとから、市民の経済効果として高いと考え、その 10 地区を選定しております。今のところ平成 40 年度までを考えております。

○酒井（隆行）委員

この事業の進め方についても、簡単で結構ですので、例えば街区はどのようになっているのか、その内訳の調査をどういうふうに進めているのか、そういう部分で説明願いたいと思います。

○（建設）用地管理課長

事業の進め方について、説明させていただきます。

最初に、平成 26 年から事業を進めているという住吉町の件でいきますと、平成 24 年度に国で都市部官民境界基本調査を行いまして、平成 26 年度と 27 年度の 2 カ年で一筆地測量を行う前の測量を行い、筆界案の作成をその 2

年間で行っています。平成 28 年度に境界仮ぐいの設置を行う復元測量を行い、土地所有者等の立ち会いのもと調査確認する現地調査、最終年である平成 29 年度には、座標づけを行う一筆地測量及び一筆地調査等から得られたデータを用いて、原図作成を行っております。最後のほうで、一筆ごとの土地の地籍を求める地籍測定と地籍図及び地籍簿の作成の実施を行っております。

○酒井（隆行）委員

これは関連するかどうか分からないのですけれども、小樽のまち並みというのは古くからあったわけですが、道路の中心標がもともとあったとお聞きしております。道路の中心のところに表記というのでしょうか、そういうのがあったとお聞きしてまして、これが下水道事業のときに半分以上がなくなるとお聞きしているのですが、多分私がいろいろ調べたところによると、これが基準というか、そのようなところからスタートして街区が決まったりだとか、そういうような形になっているのかと思うのですけれども、これについて説明願いたいと思います。

○（建設）用地管理課長

ただいまの道路中心標の説明に入らせていただきます。

今、酒井隆行委員から質問があったように、昔のもので道路中心標を復元されていないところがかなりございます。今、平成 19 年度ぐらいに国から市に移管されている街区基準点も 572 カ所ありますが、それとは別に道路改良とかで新たにつくるものについては、新設で小樽市としましても道路のセンターの基準点は設けております。

ただ、なくなったものの数とか、その復元した数は、今手元に資料ございませんので説明はできません。

○酒井（隆行）委員

この道路中心標がなくなったことによってどのような支障があるのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

道路中心標がなくなると、少し離れた箇所、国道や道道といったそういうところから基準点をはかって、道路幅員を確定させたり、あと用地管理課で境界確認は既存の資料、道路台帳図や査定図をもとにして道路幅員を当たったりしております。やはり石がなくなると、離れたところから、基準点をもって測量しないといけないということになっていると考えております。

○酒井（隆行）委員

これは素人考えなので間違っていたら指摘願いたいと思うのですが、こういうことになると、はかる方、業者によって多少誤差が出てくるのかと考えるのですけれども、その点についてはどうでしょうか。

○（建設）用地管理課長

ただいまの酒井隆行委員の質問で誤差ということなのですが、現在は世界測地系という座標を国道や道道で、基準点の位置を全部押さえていまして、そこから離れていても、持ってくることによって、誤差はある程度、今は精度のいい機械とか、そういう測定の機械が進歩していますので、その辺で許容の範囲内におさまると考えております。

○酒井（隆行）委員

先ほどの話に戻りまして、地籍調査の必要性和それから重要性は理解しました。仮に何かの手違いで例えばその基準を間違えてはかたりすることはないとは思っているのですけれども、そういう場合に何かこう例えばチェック機能があるだとか、そういう部分、市役所内でそういうストッパー的な機能は、現在あるのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

今の酒井隆行委員の質問なのですが、確認する場所なのですから、地籍調査にかかわることでお話しさせていただくと、やはり地籍調査でそういった境界石のトラブルとか、そういうことにもし問題が生じた場合なのですが、市としての指導としましては、より多くの土地所有者からの事業に対して同意をいただくことが一番主たる目

的でございます。既存の当然境界石とか、そういうものに疑義が生じた場合についても、隣接の地権者との調整を図りながら事業を円滑に進めていくことが一番重要だと認識しております。

○酒井（隆行）委員

ストッパー機能はあるのかという質問だったのですけれども。

○建設部安田次長

ストッパー機能というお話での御指摘なのですけれども、いわゆるこの業務、私たちは直接測量現場に行って業務を進めている形にはなっておりません。測量委託という委託業務の中で作業を進めている。この中で私たち、経験として、今説明したように今回初めての業務で進めていますので、どこまでその測定の知識があるかは別といたしまして、まずは業務の委託で出てきている測量業者からのデータ、それから地先からのいろいろとお話を聞いて、数字的な部分については私どもも一緒になってそのデータについては照査をして続けていきたいと思っております。ストッパーとしては、私たちがその数字についての公平性を考えているということで御理解をいただきたいと思っております。

○酒井（隆行）委員

何かよくわからなかったのですが、初めての事業だから間違っても仕方ないというふうには今聞こえたのですが、もう一度答弁願います。

○建設部安田次長

今、測量業務の内容でのお話でした。

いわゆる数字的な部分や、単純な部分については、ある程度数字的のチェック機能というのでしょうか、そういう部分はすぐきくのが、まずは第1点でございます。

あと地先との協議という部分の中では、それぞれの部分がございます。これについては、人と人との関係で成り立つものでございますので、そういう部分については一長一短に、私たちがストッパーという形にはならざるを得ない部分もございまして、難しい点もあるということで、その人と人との関連については、なかなかすぐ決められないとか、そういう部分も出てきてしまうのが実態でございます。

ですから、数字的なエラーだとか、そういう部分については私どもすぐチェック機能ができると考えております。

○酒井（隆行）委員

よくわかりません。

ずばり聞きます。平成 26 年から進められている地籍調査事業について、これはトラブルなく今も進んでいるという理解でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

今、平成 26 年度から進めております住吉町地区については、一部の地区に限って今のところ隣接者との用地の問題とかがございますので、そこは慎重に対処、今後していこうと今やっている最中でございます。

○酒井（隆行）委員

スムーズに進んでいないという理解でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

そのように扱っていただいて結構です。

○酒井（隆行）委員

それはどういう、詳しくは言えないのかもしれませんが、これは測量に関する個人の財産に関する部分ですので、今調査中ということなので、答えられること、答えられないことがあるかと思いますが、私が聞いていながら、そもそものこの測定の仕方が少しまづかったと聞いているのですが、そのようなことでよろしいでしょうか。

○（建設）用地管理課長

今の酒井隆行委員の質問なのですが、やはり測量の仕方といいますか、その道路のセンターからの座標のとり方とか、今、街区のとり方について再度確認をしているところでございます。

○酒井（隆行）委員

先ほど初めに聞いた座標、今答弁していただいた道路中心標のことだと私は理解しているのですが、そのとり方がまずかったということによろしいですか。

○（建設）用地管理課長

今、酒井隆行委員からあった道路センターということなのですが、うちの平成 26 年度から進めている作業、工程の仕方なのですが、先ほど少し申し上げた都市部官民境界基本調査という国で全額負担してやったデータをもとにして、その都市部官民境界基本調査は既存の資料、道路台帳図、査定図、あと既存の境界石や塀とかそういうものをもとにしたデータをもとに今事業を進めておまして、そのデータの中で疑義が生じている部分があるということで、よろしくをお願いします。

○酒井（隆行）委員

国が調査した都市部官民境界基本調査のそもそものデータが間違っていたという理解でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

都市部官民境界基本調査が間違っているということではなくて、もう一度復元をするやり方とか、あと条件をもう一度精査して洗い直す地区が 2 街区ほど今考えている次第でございます。

○酒井（隆行）委員

最初に言いました。私は素人なので、一応勉強してきているのですがけれども、なかなか理解できないところがあるので、重複して質問してしまうかもしれませんので、よろしくをお願いします。

何が原因で、再調査をしないのかというところが、理解できませんので、もう少しかみ砕いて示していただけますか。

○（建設）用地管理課長

都市部官民境界基本調査は、既存のデータを国で全額負担で実施していったと先ほど答弁をしました。そのやり方としては、既存にあるデータ、資料であります公図や地積測量図や道路台帳図、あと既存の現地の塀や境界標、現地にあるマンホール、道路に入っているマンホール、そういうものを、電柱といった官民境界に関するものを復元するデータを市にいただいております。その市にいただいたデータを請負業者で復元した中で、中の区割りを調査して、同意をいただいて、全く問題がなければその街区という一つの一くくりの中では作業は終わるという流れです。

ただ、先ほど答弁をしたように、一部でその街区という外回りの外周について、もし疑義が生じた場合は、もう一度そのデータの復元方法が適正か否かも含めまして、再度調査をしたいと今考えております。

○酒井（隆行）委員

間違っていたら指摘していただきたいと思います。調査は進めてきましたと。ところが住民の方からなのか、疑義が生じて、そのやり方が正しいかどうかという部分も含めて今調査をしているという内容でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

今、データをもう一度再度洗い直して調査をしていくという予定です。いつまでにできるかというのは、この場では答弁をすることはできません。

○酒井（隆行）委員

最初にいろいろ聞いてはきたのですがけれども、なぜそういうふうになったのか、私は、今聞いててもよくわからないのです。きちんと進めてきているのであれば、例えば私が聞いたところによると、何センチメートルだとかの

誤差は、近隣住民の方とのいろいろ話し合いのもとで、調整したりだとかという、土地ですから、土ですからそういうことはよくあるとは聞いているのですけれども、今回、今、答弁を聞いていると、どうやらそれだけの問題ではなくて、そもそもが違っていたのかもしれないという答弁内容だったと思うのですが、そういう理解でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

今、酒井隆行委員のおっしゃった内容としましては、間違いがなかったかどうかというお話だと思いますが、やはりやり方として、まず国からいただいた資料、データがあります。それを平成 26 年に、その成果をもとに、うちの請負業者が復元して作業を始めています。始めていくに当たって、どうしても地権者サイドに交渉していかなかったら、疑義が生じません。そして疑義が生じた時点は、タイムラグが当然ありまして、例えば A の家はことしの 5 月に行きました。ただ C や D のところは 7 月とか、交渉中なので、疑義が生じるのが後半にずれ込んだりすることは当然生じてきます。しかしそのときに、今回やっているうち、平成 26 年のときにはまだ素案というか、ある程度の概略しかできていない状態、そして平成 28 年ぐらいからある程度区割りがどんどんできていって、交渉していた中でこういう疑義が生じたということで、今、再度そういう疑義が生じたところについて検証を行っていきたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

今の答弁を聞いていると、街区の話ではなくて街区の内側の話だと思うのですけれども、そういうことでよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

失礼しました。今説明を間違っ中のお話をしました。

街区は確かに表の外枠のことなのですが、外枠について確認がおくれてしまって、今、外枠の部分の疑義が生じていると認識しております。

○酒井（隆行）委員

よくわかりません。なぜそれがおくれたのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

工程の中で、1 年目と 2 年目、先ほど平成 26 年、27 年のときに一筆地測量を行う前の測量と筆界案の作成を行っていたのですが、平成 28 年時点で初めて街区の周りだけではなくて、中の街区に接したところの中の人にも交渉が初めてできる時点になりました。そして、中の時点で外周に接したところの人に初めて会えるのがどうしても年度的に平成 28 年度以降になってしまい、今、外周が問題と指摘され、疑義が生じた場合は当然再度検証するという流れになっております。

○酒井（隆行）委員

平成 28 年に初めて接触したということなのですが、今何年ですか。今、平成 29 年ですよ。それからまた 1 年たって初めて外周がおかしいということに気づいたのですか。

○（建設）用地管理課長

平成 28 年の 11 月ぐらいにそういうお話を一度受けたということは私も前任から聞いておりました。そして、約 1 年 1 カ月ぐらいたった中で、あともう一件の街区については、ことしの 8 月ぐらいに、マンションのほうは聞いております。そういう状態です。

○酒井（隆行）委員

1 年 1 カ月と、それからことし 8 月ということなのですが、この 2 件から疑義が生じているということよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

そのように答弁をさせていただきます。

○酒井（隆行）委員

ということは、そもそもの街区のとり方が適正ではなかったのではないかと思うのですけれども、それについてどうですか。

○（建設）用地管理課長

まず、外周の部分については、外周に面した方からの指摘、気づかれる方もいれば気づかない方もいます。

○酒井（隆行）委員

気づかなかったら終わりですか。そうしたら。

○（建設）用地管理課長

今まで、中の部分の、先ほどの1年1カ月たった部分については、外周の部分については特に疑義が生じていない状態で来ていました。先ほど8月にお話あったところは外周にまさに面する角の部分なので、そういう回答をさせていただきます。

○酒井（隆行）委員

角ですよ。角が要は疑義が生じているという話でいくと、わかりません。私は先ほどから何回も言っていますが、素人なのでわかりませんが、角度だとかそういうもので何か分析できるというようには聞いているのですけれども、そういうことは分析されていなかったのですか。

○（建設）用地管理課長

既存の当然法務局で持っている地積測量図やあと道路台帳とか、そういうのを照らし合わせた中で角の部分の都市部官民境界基本調査の成果において、最初にスタートする時点でどういう形になるかというのをつくる時には、当然その辺も考慮した上で事業を始めてきておりますので、何も検討とか考えないで、ただ都市部官民境界基本調査をもらって進めてきているわけではございません。請負業者が必ずその辺は見た上でスタートはさせていただいています。

○酒井（隆行）委員

請負業者という言葉が今出たのですけれども、請負業者が要はそういうところでチェックをして、始めていったという理解でよろしいですか。

○建設部安田次長

今回については、先ほど酒井隆行委員から指摘いただきました、2筆といいたし、今、疑義が出ている部分がございます。現在のままで一度出したからそのまま行こうという形も考えておりません。あくまでも調査でございますので、疑義が生じた場合はまた最初に戻るといいたし、それを押しつけるではなくて、それで再度調査を加えて物事は進めなければいけないと考えておりますので、その中で御理解をいただければと思います。

○酒井（隆行）委員

疑義が生じているのはわかりました。では、その原因は何なのかということ先ほどから聞いているのですけれども、それについてはどうですか。

○（建設）用地管理課長

まず、請負業者が都市部官民境界基本調査を正確に復元されたかどうか。そしてあと、正確に復元されていたら、何が問題で何が原因で地権者の方が疑義を持っているのかを、その辺を今後検証しないとはっきりとしたことは申し上げられません。

○酒井（隆行）委員

そもそも一つずつ経過があって進めてきた。時間軸でいくとこの住ノ江1丁目でしょうか。ここの部分について

はもう終盤にかかっていると私は理解しているのですけれども、まずそこだけ確かめさせてください。

○（建設）用地管理課長

住吉町ということで今考えておりまして、住吉町は平成 26 年から 29 年、ことしで 4 カ年で委託業務は最終年でございます。

○酒井（隆行）委員

最終年にもかかわらず、初歩的なミスというのか、初歩的な部分で、今、疑義が生じていると私は理解しているのですけれども、そういう理解でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

スタートの時点というか、時間のない中なのですが、やはり疑義が生じているものをそのまま終わらせるわけにはいきませんので、何としても今年度中に解決できるように今やっている最中でございます。

○酒井（隆行）委員

最終年度まで来て、初歩的なミスかもしれないことが今なぜわかったのか。それから、なぜ今でなければわからなかったのか、もっと手前でわからなかったのか、その点についてはどうですか。

○（建設）用地管理課長

まず、今月に入って、国土交通省にこの辺の都市部官民境界基本調査の件について問い合わせしてみました。問い合わせた中で、絶対値ではないという回答をいただきまして、そこでもう一度うちで疑義が生じた場合は、やはり精査をしておかないと困るということに気づいた次第でございます。

○酒井（隆行）委員

今、絶対値という言葉が出ました。これは逆に言うと絶対値だったという理解のもと事業が進められてきたという理解でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

今までは、国からいただいたデータということで、絶対というよりは確定された外枠という認識で進めておりました。

○酒井（隆行）委員

それはなぜそういう理解で進められたのか。

○（建設）用地管理課長

国で、都市部官民境界基本調査は、事業がおこなわれている地区、地域に対して事業進捗を早めていただきたいという目的で調査していただいた資料でございまして、それをやはり小樽市がおこなっていたということも事実で、平成 26 年からの事業に際しまして、国からいただいたものをすぐそれが正しいものだという扱いで進めてきたことで

○酒井（隆行）委員

これがなぜ絶対値だと理解していたのかという部分がまだわかりませんので、もう一度答弁願います。

○建設部安田次長

この部分については、都市部官民境界基本調査、国が 10 割持っていていただいて測量していただきました。その部分の中で外枠をやっていただいたわけなのですけれども、これを基礎に図面等の作成に進んでいったという事実でございます。

いずれにしても、ここの国からいただいたという部分が、いわゆる私たちの取り違えの部分もかぶってきたのかと、その部分の中で、先ほど答弁したように国土交通省に再度確認をして、その取り扱いが明らかになったというのが現在のところでございます。

○酒井（隆行）委員

取り扱いが間違っていたということなのですか。そういうことでいいですか。

○建設部安田次長

考え方としては、国の成果品という形の中での扱いと置いていたわけですが。その中で必要に応じて、例えば今回のように疑義が生じた場合については、再度その部分の調査を加えるということで、先ほど答弁をしていますけれども、疑義が出た場合に再度調査を行って、それでまたそれについては再度調整をしていくという形の中で、この業務自体が進んでまいりますので、そのサイクルの中でこの業務は進めてまいります。

○酒井（隆行）委員

今回、たまたまそういう地籍調査に詳しい方に相談があったのです。これはおかしいではないかということで、再調査というか、そういう流れになったのです。もし、それがそのまま流されていたら、言葉は適正かどうかわかりませんが、相談もなくいってしまったら、また形状が違うものができ上がってしまったのです。

これは初めに言いましたけれども、個人の財産にかかわることだと私は理解しているのですが、その土地の問題について、こういう理解でしたとか、そういうことで許されるべきではないと思うのです。やはりきちんと調査をした上で、初めての事業だから許されるとかそういうことではないのですよ。きちんと調査をする、何かわからないことがあれば聞くとかということで進めていっていただきたいと思うのですが、これは再調査はいつになるかわかりませんみたいな、先ほどの答弁だったと思うのですが、早急にやっていただきたいと思うのですが、いかがですか。

○（建設）用地管理課長

今、酒井隆行委員のおっしゃったように、当然早急に対応はしてまいりたいと思います。

ただ、年度内に何としても平成 29 年度のこの住吉町地区の地籍調査事業の中で必ずやらないとだめだと認識しておりますので、そのためにはデータを収集させてもらわないとだめな地権者の方とか、もしいらっしゃったら、そちらにもいただかないと、小樽市も何が正しいのか、今の地籍調査の街区の差がどれくらい生じているのかを検証してみないとわかりませんので、早急に今動きたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

これは本当にきちんと調査をして、原因をきちんと究明をしていただいて、どういう原因があるのか今わかりませんが、例えばそもその部分、初歩的な部分から間違っていたのであれば、これはいま一度この事業自体をきちんと見直していただいて、やってもらいたいのはやってもらいたいので、きちんと精査をした上で進めていただかないと、20 年、30 年後に例えば土地の売買をするといったときにトラブルになるような事業を小樽市が実はやっていたという話にもつながりかねませんので、きちんと原因を究明して進めていただきたいと思いますけれども、もう一度答弁願います。

○（建設）用地管理課長

今、酒井隆行委員のおっしゃったとおり、当然個人の財産、土地はやはり皆さんの大事な資産でございますので、20 年後、30 年後、50 年後でも、小樽市が適正な地籍調査を行ったということをやるように、今まず原因の究明を図りたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

この問題は第 1 回定例会でもやっていくと思いますので、きちんと答弁できるように用意していただきたいと思っています。

○酒井（隆行）委員

◎都市計画道路について

それでは、第 3 回定例会建設常任委員会に引き続いて、都市計画道路について続けて質問をしていきたいと思

ますが、きょうは都市計画道路の見直しガイドラインで、北海道建設部から平成 19 年 2 月に発行されているものをもとに、お聞きしていきたいと思います。まず、この北海道建設部から発行されているガイドラインについて、見ているかどうかお示しいただきたいと思います。

○（建設）都市計画課長

今、酒井隆行委員が言われました都市計画道路の見直しガイドラインでございますけれども、北海道建設部から平成 19 年 2 月に通知されているものと認識しております。

○酒井（隆行）委員

このガイドラインの策定の目的と位置づけについて、どのように理解されていますでしょうか。

○（建設）都市計画課長

北海道からの都市計画道路の見直しガイドラインの目的、位置づけでございますけれども、北海道における都市計画道路のあり方について目指すべき方向性を示しておりまして、長期未着手の都市計画道路について、計画の必要性や事業の実現性等を総合的に点検、検証し、計画の変更、廃止を含めた見直しの基本的な考え方と手順について説明したガイドラインということで通知が来ております。

○酒井（隆行）委員

このガイドラインが発行されてから、小樽市の都市計画道路について見直しはされているのでしょうか。

○（建設）都市計画課長

本市の見直しでございますけれども、都市計画道路については、もとより長期的視点から必要性を位置づけているものでありますが、その施行に際しましては財政上の制約などあることから、都市全体に対する優先度などを見定めながら進めざるを得ない性格のものでございます。そのため、整備には長時間を要するものが一般的でございます。このため、他に長期にわたる事業に着手しないという理由だけで変更することは適切ではないと考えております。

しかしながら、長期にわたる未整備の路線であることについては、課題として認識しているところであります。都市計画道路が整備されていないために通過交通が生活道路に入り込んだりしていることや歩行者の安全性が不十分な状況なども考えられることから、まずは現地調査の把握、整理をしてみたいと考えております。

また、都市計画道路の変更を行う場合には、本市の小樽市都市計画マスタープランとの整合を図る必要があることなどから、今後、小樽市の都市計画マスタープランの改定時期も近づいていることから、都市計画道路の見直しについても検討していかなければならないものと考えております。

○酒井（隆行）委員

質問に答えていません。これが発行されてから、小樽市内にある都市計画道路の見直しはされましたか。

○（建設）都市計画課長

このガイドラインに基づきまして、都市計画道路の見直しはしていなかったところでございます。

○酒井（隆行）委員

それはなぜですか。

○（建設）都市計画課長

本市に関しましては、もともと先ほども説明させていただきましたが、都市計画道路については長期的な視点から必要性を判断しているというところでございますので、単に整備がされていないからといってすぐに見直しということではないのかという認識でございましたので、今まで進めていかなかったところでございます。

○酒井（隆行）委員

北海道建設部から発行されているガイドラインについては、小樽市はこの必要がない。このガイドラインにはそぐわないということではよろしいですか。

○（建設）都市計画課長

そぐわないということではないのですが、本市の都市計画マスタープランの中にも、都市計画道路については整備を推進するという位置づけになっているところがございますので、それとの整合がとれなくなることがございますので、まずは都市計画マスタープランの改定の中で見直し方針を定めていかなければならないのかと考えているところがございます。

○（建設）都市計画課長

答えていません。このガイドラインを読まれたということなのですが、これの必要性は小樽市の都市計画道路には当てはまらないという理解でよろしいですか。

○建設部松木次長

北海道で平成 19 年にガイドラインを出して、その後、小樽市で都市計画道路の見直しをやっていない、何でやっていないのだという質問だと思います。確かに小樽市で具体的に都市計画道路の見直しは行っておりません。

それはなぜやっていなかったかという点、先ほどの都市計画課長からも説明がございましたけれども、まず一つは、小樽市の市街地に結構街路が多いということもございます。それともう一つ大きいのは、個々の路線というよりも、都市計画道路を見直すためには当然上位計画である北海道の策定します整備、開発及び保全の方針とか、小樽市が策定いたします都市計画マスタープラン、そういったものの中できちんと位置づけをして、そういった中で次の段階として都市計画道路の見直しをしていく。

○酒井（隆行）委員

これにも書いていますけれども。

○（建設）都市計画課長

という形になっています。上位計画に則さなければいけないという形で、このガイドラインにも書いてございます。

現在のところ、来年度それから再来年度に都市計画マスタープランの改定作業を行う予定になってございますので、その段階の中で当然小樽市としても見直しのガイドラインも策定しなければいけませんので、そういった作業の中で並行して進めていくということでございます。

○酒井（隆行）委員

小樽市の都市計画道路は、現在 30 年以上未着工の都市計画道路について、路線数とそれから延長何キロメートルあるのかお示してください。

○（建設）都市計画課長

本市における都市計画決定されてから 30 年以上の未整備の路線数とその延長でございますけれども、平成 28 年度末現在で申し上げますと、都市計画されてから 30 年以上の未整備または一部未整備も含めるのですが、その路線数は 33 路線となっております。その路線の未整備区間の合計延長は約 36 キロメートルとなっております。

○酒井（隆行）委員

今後 10 年において、この 33 路線という答弁だったと思いますけれども、整備される見通しのある路線はありますか。

○（建設）都市計画課長

今後 10 年間における都市計画道路の整備予定でございますけれども、現在の見通しとしては、財政上の制約などもあることから、整備予定は今のところございません。

○酒井（隆行）委員

この見通し、都市計画道路の見直しガイドラインの中に書いています。30 年以上未着工でなおかつ 10 年以上事業の着工の見込みがない路線については見直すべきではないかと書いていますけれども、これは読まれていますか。

○（建設）都市計画課長

今、酒井隆行委員のおっしゃるとおり、北海道から出ています都市計画道路の見直しガイドラインの中にも、30年以上の未整備の路線に対しまして、今後10年以上整備計画のないものについて見直しということについては認識しているところでございますけれども、まずは本市といたしましては、先ほどの答弁の繰り返しになってしましますけれども、小樽市の都市計画マスタープランの位置づけと整合をとるために、そちらのガイドラインの改正が必要かと考えているところでございます。

○酒井（隆行）委員

前回もお話ししました。そこからいろいろと調べてきたら、平成19年の2月にこういうものが発行されているということで、これもずっと読んできました。これを読む限り、私の理解としては見直さなければならないのではないのですか。どうですか。私はそういうふう理解をしているのですが、なぜ見直せないのか。やれない。では、逆に聞きます。なぜやれないのか、やれない理由を示してもらえますか。

○（建設）都市計画課長

繰り返しの答弁になって申しわけないのですけれども、なぜできないかということでございますが、現行の小樽市の都市計画マスタープランの中では、都市計画道路については整備を推進するという位置づけになっていることから、まずは小樽市都市計画マスタープランの改定をする中で、見直し路線の抽出を行いながら、それをまた今後、小樽市の都市計画マスタープランの改定とともに、本市における都市計画道路の見直しのガイドラインを策定する必要があると考えているところでございます。

○酒井（隆行）委員

前回のときに、手続きに時間はかかるのは理解していますと。しかし、やっていただけるという答弁をいただいたので、やっていただけるのかと私は理解をしていました。ところが、この間聞いたときに次回の都市計画マスタープランと言われたので、私はそういうことを言っているのではなくて、早急に見直すべきものは見直していただきたいと。それはなぜかという、民間の投資をされる方もいるというお話があるので、そういうチャンス、チャンスと言っているのかわかりませんが、そういう機会を奪うような行政のやり方ではなくて、投資をしていただけるという民間企業があるのであれば、ぜひともまずは見直すというか、検討していただく。その上で必要だというのであれば、それはまた仕方ないとは思っているのですけれども、早急に見直していただきたいという要望をしたのですが、どうやら私が思っていたことと全然違う内容だったので、今回もやらせていただいているのですが。

では、スポット的に聞きます。

銭函の高速道路からずっとおりてきて、突き当たりの国道5号から旧国道337号まで流れている、これは都市計画道路です。これについて、当時の位置づけについて説明願います。

○（建設）都市計画課長

今、酒井隆行委員の言われた路線については、国道5号からの旧国道337号に向かう新宮横通のことと認識しておりますが、これについては昭和40年に初めて都市計画決定されたところでございます。

その位置づけでございますけれども、その当時でございますが、本市が道央新産業都市としての指定を受けて、商業都市にとどまらず、生産都市への脱却をしようというところの話でございますが、その当時、昭和39年に初めて銭函地区の用途地域が設定されております。そのためにこの新宮横通についても、昭和40年に都市計画決定されたところでございます。

○酒井（隆行）委員

それには理由があると思いますけれども、それについて説明願います。

○建設部松木次長

今、質問のございました当時の決定の調書を見ますと、要は近隣に手稲がございまして、そして大手企業やいろいろな工業団地、区画整理それから住宅建設が進んできたということで、そういったものを結ぶ都市計画街路を根幹的につくっていくということでございます。

○酒井（隆行）委員

当時決定された路線と、それから若干変更されていると思います。変更されているのが旧国道 337 号側の部分。旧国道 337 号側の部分に変更されていると思いますけれども、これについて説明願います。

○（建設）都市計画課長

新宮横通については、昭和 47 年に計画の線形の変更をしております、先ほどの国道 5 号から若干銭函運河線の交差点側に変更しているところございまして、さらに銭函のインターチェンジと結ぶ路線として、また延長されたところございまして。

○酒井（隆行）委員

この変更理由をお示してください。

○（建設）都市計画課長

変更理由については、今後将来的に交通量が增大するということで変更されたものでございます。

○酒井（隆行）委員

これは、都市計画道路に認定されたときから現在まで、状況は変わっていないですか。

○（建設）都市計画課長

新宮横通でございまして、この路線の線形については昭和 47 年決定時から現在までは変更されていないところございまして、周辺の用途地域等については、その後見直しされているところございまして。

○酒井（隆行）委員

決定当時から見て、周りの用途地域は変更されているという認識でよろしいですか。

○（建設）都市計画課長

酒井隆行委員が言われるとおり、用途地域については変更されているところございまして。

○酒井（隆行）委員

当初、当時から見ると用途の使われ方が変更されているという答弁をいただきました。なのになぜ当時の 40 年以上前の計画道路をそのまま残しているのか、本当に疑問です。新たな今の時代というか、現在もこの計画道路が必要で、整備に向けて、財政的な問題は別としても残しておかなければいけない道路だという認識ということで理解してよろしいですか。

○建設部松木次長

当該区域の用途地域については、当初昭和 40 年代が商業系、そしてまた近隣商業やいろいろな用途地域の変遷の中で用途地域は変わってございます。

それで、今、委員から御指摘がございましてその辺の土地利用は、一定程度住宅街、当然に張りつきも多くなってきているでしょうし、利用の仕方いろいろな利用の仕方になってきていると思います。それで私ども都市計画街路の見直しをやらないということではなくて、平成 19 年、それから国からの通知も何回かございまして、そういった中で十分に見直しの必要性は認識してございます。

ただ、そういった中で、当然都市計画の一つの路線のところを見直すことは都市計画の性格上なかなか難しい。といいますのは、都市計画街路を定めるに当たっては、小樽市内の交通事情、それから交通のネットワーク、それから札幌ですと手稲地区とのネットワーク、それから札幌都市計画区域、小樽の都市計画区域とそれから札幌の都市計画区域がございまして、それとのネットワーク、それからまた高速道路のネットワークとか、いろいろな交

通のネットワーク、そういったものを総合的に判断する中で、どうしていくかということの小樽市のまちづくりのバイブルである都市計画マスタープラン、そういったものの中で位置づけをしていかなければいけない。そういった中で次の段階で見直しをしていくという方針は変わりませんが、その中で位置づけをしてどうしていくのだということをやっていかなければいけない。

都市計画決定は非常に時間のかかる作業で、今すぐは、何かやって、会議やって、それで変更できるものではなくて、小樽市の都市計画審議会を2回通して、公聴会をやって、それから北海道の都市計画審議会にかけて、それで初めてなっていくという非常に手続的にも時間のかかる作業でございます。そういった中で、私どもとしては見直しをやらぬということではなくて、当然、それをやるための準備作業ももう入っておりますので、いわゆるそれは都市計画マスタープランの変更、改定がございますので、その作業の一環もその中に入っておりますので、作業として、そういった中で今後なるべく早い時期に、それなりに都市計画マスタープランができる改定の時期を見据えて、その辺の見直しもしていきたいと考えています。

また、委員のおっしゃるとおり、個人の財産ということは、私どもも十分にそれは認識しておりますので、そこに権利を制約しているわけです。そういった意味では早目にやっていきたいと思っております。

○酒井（隆行）委員

この見直しのガイドラインは平成 19 年に出ているのです。平成 19 年に出た時点で、もう要は都市計画マスタープランの改定期期ではないとできないという考えだったのですか。

○建設部松木次長

平成 19 年に確かに出てございます。それから、ことしですか、国からの通知もございました。そういった中で確かに年数で 10 年というスパンがたってございます。

ただ、先ほど答弁をされましたように、都市計画の街路を見直すこと自体が、小樽の市街地に非常に多いということもある。そういった中で非常に難しい部分は確かにあります。

ただ、委員がおっしゃるように時間的に 10 年もたっていて何もやっていないのではないかという御指摘だと思うのですが、私どもはそうではなくて、それなりに調査というか、段階的に調査をし、都市計画マスタープランの変更に合わせて現在作業も進めてございますので、そういった中で、まず第一に変更の見直しのガイドラインを小樽市も策定しなければいけませんので、そういったものも都市計画マスタープランの策定に合わせた中でやっていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

平成 19 年に発行されて、それからいろいろ調査をされているということなのですが、その時点で、例えば、これが出ました、見直しのガイドラインが出ました。その時点から、ではこの見直しは次のマスタープランのときに合わせるようにいろいろとスケジュールを組まれていたのですか。

○建設部松木次長

このガイドラインが、平成 19 年に出ました。そして今回、委員も御存じだと思いますけれども、ことしまた国からの通知が出てございます。確かにそういった意味で作業がおくれている、小樽市として進んでいないという部分、正直一部反省もしなければいけない部分もあるかと思っておりますけれども、ただ、私どもとしては、先ほども答弁をされましたように、見直しをするためには当然いろいろな調査もしなければいけませんし、単純に 1 年ぐらいでできるというような、そういうスパンの中の作業ではございません。当然、交通量調査を含めて基礎的な調査、それはやはり先ほどの用途地域のいろいろな張りつきぐあいの調査もしなければいけません。それは銭函だけとかどこの地域だけということではなくて、小樽市全体の中で、札幌市を含めて、手稲地区やそういったところの交通網、それから高速道路のいろいろなことも含めてやっていかなければいけないということで、その中でやっていくことになる、なかなかすぐにこうですという形の変更をやっていくという形ではできない。そういった中で今回の都

市計画マスタープランに合わせる形の中で、やはり見直しというのは出てくるのだろうと考えてございます。

○酒井（隆行）委員

全然答えていないです。この平成 19 年のときからそういう計画だったのですかということです。スケジュール感的にも、そういう平成 19 年に出たときから、都市計画マスタープランの改定時期に見直すべくスケジュールが組まれていたのかという質問なので、まずそれを答えてください。

○建設部松木次長

前の都市計画マスタープラン、それからその後についてもいろいろ答弁をしましたように、国からの指針も出てございますので、私どもとしては当然見直しの方向性は持ってございました。それを具体的に何年までこうやって、都市計画マスタープランのときに同時に合わせてという具体的な実行プランは今のところはなかったですけども、それに対する準備をきちんとやっている段階でございます。

○酒井（隆行）委員

何もなかったのですよ。何もできなかったのですよ、10 年間。だからそれは何でできなかったのですか。その理由をはっきりさせてください。

○建設部松木次長

できなかったとか、できるということではなくて、私どもとしてはやるという方向性の中で、いろいろなその例えば都市計画マスタープランの準備作業をやってございますので、その一環の中にも当然都市計画街路というか、小樽市内の都市計画街路の交通量の調査とか、そういったいろいろな調査を含めて考えながら認識してやってございますので、全くやってなかったということでは当然ないのです。

ただ、酒井隆行委員のおっしゃるように、具体的に都市計画マスタープランに特化して作業というのは、現在のところ余り進んでいないという状況です。

○酒井（隆行）委員

この件については引き続きやります。結局何もやっていないのですよ。やる方向性はあったと。やらなければいけないという考えはあったのですが、結局何もやれなかったというのが正しいのかどうかわからないですけども、やらなかったとは言いません。やれなかったという結果なのではないかと私は理解しています。ただ、10 年たっています。この中にも書いています。30 年以上未着工でなおかつ 10 年以上、今後 10 年間その未着工の都市計画道路が建設される予定がないのであれば、見直すべきであると、これは北海道が言っているのです。そのことをなぜできないのか、いまだによくわかりませんし、32 年でしたか、都市計画マスタープランという話、先ほどから言われていますが、私はもっともっと早くやるべきだと思っていますし、今後も勉強させていただきたいと思います。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

公明党に移します。

○高橋（克幸）委員

報告を聞いて何点か質問いたします。

◎特定空家について

まず、特定空家についてです。ようやく動き始めるなどと思いますけれども、先ほど説明があった判定調査です。これはいつからでしょうか。

○（建設）山岸主幹

特定空家の認定基準が決定したのは 10 月末でございます。それで 10 月末で決定しまして、そこから 11 月から現在まだ調査している段階でございます。

○高橋（克幸）委員

そうすると 11 月から年度内だと 5 カ月ということでもいいですか。

○（建設）山岸主幹

そのように考えております。

○高橋（克幸）委員

現状で、現在までに何件くらいの調査を終えていますか。

○（建設）山岸主幹

現在までおよそ 90 件弱やっております。

ただ、特定空家等の先ほどの認定基準の中にもありました落雪の部分というのがございまして、雪のない状態、それから落雪の部分に関しては落雪のところだけを見なければなりませんので、その部分はまだ残っております。

○高橋（克幸）委員

2 カ月弱で 90 件ということは、結構な件数を年度内に、200 件以上は想定しているということになりますか。

○（建設）山岸主幹

今年度の調査対象ですけれども、まず今まで、平成 27 年度から空き家対策担当ができて、その中で過去からずっと相談のあるものとか、あと 27 年度に空き家実態調査を行ってまして、その中で管理不全と判定されたものの中から、現在の状態が危険な状態であるというものをピックアップしたのが約 90 件弱でありましたので、今年度の調査については、これからさらに追加していくというイメージは持っておりません。

○高橋（克幸）委員

では、現状では、この 90 件で具体的に進めていくということですね。

私にも相談が何件かあって、お願いしている件もありますけれども、本当に一刻も早く措置ができるようお願いをしたいと思います。

もう 1 点、助成金の件がありました。大変いい制度だと思います。これについては、来年度の予算でしょうから、第 1 回定例会に予算を上げるということでもいいのでしょうか。

○（建設）山岸主幹

予算のことですので、はっきりとは言えませんが、現在予算要望はしているところですので、もし採択されれば来年度から実施したいと思っております。

○高橋（克幸）委員

建設部長にぜひお願いしますけれども、これは強く推していただきたいと思います。我々もしっかり応援しますので、よろしくお願いします。

◎水道局の委託業務について

次に水道局からも報告がありました。委託業務ですけれども、来年の 1 月に契約をするというお話でしたが、まずお聞きしたいのは、契約期間とそれから業務内容、簡単に結構です。示してください。

○（水道）業務課長

委託の期間ですが、平成 30 年 4 月 1 日から平成 35 年 3 月 31 日までの 5 年間です。

業務委託内容としては、水道局の窓口受付業務、検針業務、調定更正業務、収納業務、未納整理業務、給水停止業務、各種資料作成業務、その他、今の業務に付帯する業務ということで予定しております。

○高橋（克幸）委員

現在も業務委託契約をしていると思いますが、ここの業者はたしか単独だったという記憶だったのですけれども、どうでしたでしょうか。

○（水道）業務課長

前回の契約、平成 25 年度、現在の契約ですけれども、そのときから小樽市内に本社を有する業者を含む二、三社の共同企業体で行っております。

○高橋（克幸）委員

現在の委託業者は今の新しく契約するところと同じでしたか、それとも違っていましたか。業者名を示してください。

○（水道）業務課長

現在委託されている業者と次回平成 30 年からの業者は同一業者で、ヴェオリア・ジェネッツ株式会社と協和総合管理株式会社の共同企業体です。

○高橋（克幸）委員

後でまた伺いたいと思いますので、個別にお願いします。

それでは、質問に入りたいと思います。

◎地域公共交通について

まず地域公共交通ですけれども、どうしてもこれは先に聞かなければならないと思っていましたので、資料要求をしました。市長名で出された中央バス牧野社長への返書といますか、文書ですけれども、予算特別委員会でいろいろ議論になりました。聞いておりましたが、私もどうしても 2 点だけ納得できないというか、理解できない点がありますので、確認をさせていただきます。

1 点目は、中央バスから 6 月 22 日、市長に対して最後通告みたいな文書が出されました。この返書については 11 月 29 日、5 カ月以上たって出されている。1 点目は、何で 5 カ月も投げっ放しだったのかということです。その理由を示してください。

○（建設）小南主幹

6 月 22 日に文書をいただきまして、その後、法定協議会の設立の要請とか、ふれあいパスについていろいろと中央バスからの要請がありまして、そういうものについて、まず法定協議会の設立をある程度目安がついた時点で回答したいということと、ふれあいパスについてもある程度、第 3 回定例会の中でいろいろと議論をしていた中で、一定の目安がついた中で回答したいということで、最終的には 11 月 29 日になったという次第でございます。

○高橋（克幸）委員

通常、社会通念上、5 カ月、半年近くも放っておくのはあり得ないですよ。私が不思議なのは、この文章の中の最後のほうにありますけれども、言及問題で議会がストップしたことがありました。大変問題になりました。それで市長が訂正しましたよね。ここにも書いてありますけれども、それであればこの件についてもきちんと謝罪の文章を入れて出すべきではないですか。

○（建設）小南主幹

謝罪については、お会いしてお伝えしたいという意向がありましたので、文章中には入ってはいないですけども、お会いして謝罪したいと考えておりましたので、文章中には入れていないところでございます。

○高橋（克幸）委員

そんな相手に伝わりませんよ。それだったら最後にできるだけ早い時期にお会いして謝罪も含めとかと入れるべきでしょう。私の 2 点目の納得できないのはそこです。何で一言も謝罪の言葉がないのか。5 カ月以上もぶっ飛ばしておいて、投げっ放しにしておいて、それで訂正もしているのに、抗議も受けているのです。この原案をつかったのは建設部ですよ。建設部で謝罪の文案とかはつくらなかったのですか。

○（建設）小南主幹

文案については建設部で作成いたしましたので、いろいろと打ち合わせを進めた中で、最終的にはこういう文案にな

ったところでございますけれども、謝罪についてはお会いして謝罪したいということで、この文章には入れなかったところがございます。

○高橋（克幸）委員

まちづくり担当主幹は答えづらいからもう答えなくてもいいけれども、建設部長に聞きます。普通は、謝罪の文章をきちんと入れるべきでしょう。市長がどうしてもそこを削るというならわかりますよ。それは市長の考えですから。ただ、建設部として出しているのですから、社会通念上、まず謝罪があるべきと私は思います。それがなぜないのかというのが不思議ではないです。建設部長の見解を伺います。

○建設部長

謝罪の言葉なのでございますけれども、先ほど担当のまちづくり担当主幹も答弁をしたとおりに、繰り返しなのですが、我々もこの文書回答については、高橋克幸委員からもお話のとおり、早急に回答はしたいと考えておりました。

ただ、今回、これまでの中央バスとのやりとりの中で、問題が大きく三つありました。その一つというのが、法定協議会のこと、そしてもう一つがふれあいパス、そしてもう一つがトップ会談の内容のこと、要はこの三つというのが一つの大きい問題になっておりました。6月22日に文章をいただいた中で、すぐ回答と考えたのですが、結局何も解決しないままにまた回答するのかわかるかということもあったものですから、それもあったもので我々としては、まずそこをきちんとクリアをしないと、我々の取り組みといいますか、そういったものをきちんと示さないといけないということもありまして、ずれ込んで11月になってしまったと。それについては我々としても本当に早急に回答すべきだったと。そして、先ほど言った謝罪についても、入れるべきかといいましたら、確かに入れるべきだったのではないかと考えております。ただ、我々の思いとしては、早急にお会いをしたいということの中で、市長としてはお会いをしての謝罪という形で考えていたと思っていましたので、文章の中では、そのときには謝罪という言葉を使わなかったという形になっております。

○高橋（克幸）委員

よくわからない答弁です。

中央バスの牧野社長と市長の間では、もう信頼関係を失っているのですよ。それを再構築したらどうですかと第3回定例会でも議論しました。市長にも直接言った記憶があります。副市長がこの地ならしをしていると言っていましたけれども、中央バス側は、全く受け入れるつもりはないみたいですよ。もう市長に会う必要はないと私は聞いています。なので、そういう信頼関係を再構築しようと思ったら、きちんと謝罪をして丁寧にやるべきではないですか。それが普通のやり方だと思いますが、建設部長はどう思いますか。

○建設部長

今、法定協議会を立ち上げまして、これからの小樽の公共交通のあり方を議論していくのですが、この間、中央バスから、平成23年ぐらいから赤字になっていたお話がありました。逆に言えば平成23年まで黒字でできたのは、小樽市は、中央バスが民間でやってきていたからだと思っております。そして今後に向けて、これからも維持するためには、中央バスなしで維持できるのかと、それも現実的ではないと考えております。そういった意味の中でも、やはり小樽市と中央バスとの信頼関係というのは重要だと思っております。

ですから、今後の公共交通の維持のためにも、小樽市と中央バスとの連携というか、協調して取り組んでいく、この公共交通を維持していくというのは絶対重要なことだと思っておりますので、そういった意味合いの中でもやはり信頼関係の回復というのは第一だと考えておりますので、その信頼回復のために、まずそれを第一に取り組んでいかなければいけないと考えております。

○高橋（克幸）委員

原課で一生懸命頑張ってやっているのもわかっていますので、何としても前に進めていただきたいと思います。今お話に出ていた法定協議会、そして地域公共交通網形成計画についてです。

11 月の初旬に、当委員会で公共交通の視察に行っていました。函館市と花巻市に行っていました。八戸市はまちづくりだから、公共交通の視察は 2 市です。地域公共交通網形成計画もいただきました。両方からいただきましたが、花巻市のは立派なものです。150 ページぐらいありますが、今ずっと目を通してはいますが、視察でいろいろ質問をさせていただいて、本当に参考になりました。

まず、2 市について共通した強い印象がありました。それは、地域公共交通を担っている民間業者に対して、本当にその交通を守ろうと、すごい苦勞をされながら、そして信頼関係を構築してやってきたというのが、物すごく強い印象として残りました。本当に苦勞しているなど。逆に小樽市は、中央バスにおんぶにだっこで本当によくしてもらっていたというのがよくわかりました。ましてや中央バスが黒字だったということもあって、ふれあいバスの補助金まで出している。その話を後でしましたら、「えっ」と驚かれました。民間業者が市に出すのですかと。そういう状況でしたから、ですから私は、一民間業者ですが、小樽の公共交通を支えていただいているそういう事業者に対しての認識をやはり相当改めない、認識を変えない、これからの判断は間違えようと思っておりますので、まずはその認識を伺います。

○（建設）小南主幹

確かに今まで、中央バスに、おんぶにだっこというような形で、全ての市の補助もなく今までやられてきたことに対しては、公共交通にノータッチだったという認識ではあります。

今後、中央バスに路線については担っていただきたいという思いで、今後いろいろと信頼関係を構築しながら、法定協議会等で地域公共交通網形成計画を作成していきたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

それで、函館市のものには、こういうものがあります。函館バス部会というのがあるのです。その函館バスに対しての協議会が、法定協議会の中にあるのです。

これの第 7 条（1）に、函館バス株式会社における路線の廃止及び新設、大規模な減便、大規模な経路変更その他ダイヤ改正に関する事項が、協議事項の中に入っているのです。

もう一つ、函館バス部会が決議したときは、函館バス部会の決議を協議会の決議とすると、ここまでうたっています。

ですから、相当重きをおいて議論をしてきているということなのです。この点、ぜひ参考にさせていただきたいと思っておりますけれども、いかがですか。

○（建設）小南主幹

函館市においては、もともと市営交通で、平成 15 年だと思ったのですが、函館バスに市営でやっていた部分を移管したということで聞いておまして、その中で、いろいろと何年かは事業を継続してほしいということで、進めていた、移管したという経緯で聞いておまして、確かに自治体によっては、地域公共交通網形成計画を策定している策定期間、また計画の実施期間においては、路線を撤退しないとかの条件をつけて、公共交通の事業者に参加していただいている部分もあると思います。

小樽市についても、今のバス部会とは少し違う形にはなると思うのですが、分科会を設けて、その中でいろいろと議論をしていきたいと考えております。

また、今見たような条件については、まだ定めておりませんので、今後バス事業者といろいろと意見交換をした中で、そういうものを定めるかどうかを決めていきたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

なぜこの話をしているかという、予算特別委員会でも出ましたけれども、6 月 22 日の中央バスからの最後通告みたいな文書、要は、もうあと減便で勝手にやりますと、収支の合わないところは恐らくどんどん切っていきますというような意味でしょう。ですから、その小樽市内の、特に赤字路線となれば、ますます厳しいという話になる

でしょうから、協議もなしに、そうなると大変なわけでしょう。ですから、先ほど挙げたように、きちんと協議や相談ができるような体制をとっておかないと、先ほどみたいに信頼関係がもうなくなっているわけですから、トップ同士のね。そこを心配しているのも、再度その辺を検討したいというお話がありましたが、強くそれは要望したいと思いますが、いかがですか。

○（建設）小南主幹

今回の減便については、中央バスで、収支がかなり厳しいという部分で減便していったところでございますけれども、そういうような条件については、相手があることですので、そういうことができるかどうかという部分を含めて検討していきたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

これは、また聞きますので、ぜひお願いしたいと思います。

もう 1 点心配な点は、資料を出していただきましたスケジュールです。

法定協議会で出された資料だと伺っておりますので、この中で、まず伺いたいのは、補助金を申請するということでしたけれども、これについては、予定どおりこの 4 月にできるということで、よろしいのでしょうか。

○（建設）小南主幹

まず、地域公共交通網形成計画作成について、補助金を活用しながらつくっていききたいということで、今年度の 11 月に予算要望ということで、事前の聞き取りが北海道運輸局からありまして、それには要望したところがございます。

これについては、全国的にかなり予算が厳しいということで、こちらの要望どおりつく、例年どおりだと余りついていないと聞いておりまして、こちらでは強く必要だということで、北海道運輸局には要望しているところでございます。

○高橋（克幸）委員

要望金額は、どのくらいを予定していましたか。

○（建設）小南主幹

今、1,000 万円で要望しているところでございます。

○高橋（克幸）委員

地域公共交通網形成計画には、概算で結構です。どのぐらいの予算がかかると想定されていますか。

○（建設）小南主幹

今の要望金額については、内訳といたしましては、委託料、またはあと協議会の運営経費ということで含まれておりまして、その中でおおよそ 1,000 万円の範囲で計画をつくっていききたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

丸々出ると持ち出しはないということですか。違うか。

○（建設）小南主幹

事業費として 1,000 万円で、国からの補助は 2 分の 1 で、半分の 500 万円が、満額であれば補助金として小樽市に充当される予定です。

○高橋（克幸）委員

そうすると、それがはっきりわかるのが 5 月ということですか。

○（建設）小南主幹

恐らく国の予算が確定、平成 30 年の予算が決まった後に、国土交通省から各自治体に配分があると思いますので、その段階でわかると思いますので、それは国会の動向によって、時期によっては変わると思います。

○高橋（克幸）委員

では、早ければ3月末か4月にはわかるということですね。

それで、懸念している、心配している点が、このスケジュールなのですが、これだと4月から3月まで12カ月、1年間です。これで本当にできるのかと心配です。

こういう計画は、私も実際携わっていないので、どのぐらいの期間が正解なのかわかりませんが、今回視察した花巻市は、平成27年7月、公共交通会議が始まって、完成しているのが平成29年6月です。約2年間、スパンを設けています。

大体、大別できるのですが、花巻市はアンケートを入れて計画原案をつくるのに、アンケート調査、それから検証も含めて約半年かけています。

計画の原案の、要は庁内調整に半年かけているのです。分析をした後に、再度練り直しをし、練り直しということだと思います。これで1年かかっているのです。

なおかつ、パブリックコメントまでにまた半年かけて、具体的に会議を開いて報告をし、確認をし、では、これでパブリックコメントということで1年半かかっています。

同じような人口規模ですから、地域は向こうもかなり広いですけどね。

それで、このスケジュールでいくと、アンケート調査にしても、それから分析にしても、本当にこの2カ月少々でできるのだろうかというのが私の素朴な疑問です。これはいかがでしょうか。

○（建設）小南主幹

スケジュールについては、おおむね1年間で地域公共交通網形成計画を作成したいと今考えておりますが、花巻市については、1市3町がたしか合併したまちということで、地域によっては、町でしたので、人口規模がかなり少ないまちもあるのかと考えております。

小樽市については、ある程度、公共交通としてバス路線が網羅されていますので、その空白地帯という部分は、小樽市内には余りないのかと考えていまして、花巻市の地域公共交通網形成計画を見ますと、そういう地区間のアクセスの問題だとか、そういう部分についてもいろいろと議論をしております、合併した関係で、広域にわたった形でいろいろとやりとりしているのかと思っております。

ただ、今回、小樽市についても、1年間というのは、かなりハードなスケジュールを組んでいるところでございまして、アンケートについても、分析についても、かなり急がなければ間に合わないような形にはなっているのかと考えております。

できれば、ほかの道内の他都市の事例などを参考にして、1年でやっている都市もありますので、平成30年度中に作成できるような形で取り組んでいきたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

私は、1年にこだわる必要はないかと思うのです。いや、決めるのはいいのです。

ただ、先ほど紹介したような花巻市のものをずっと見させてもらいましたけれども、このアンケート調査分析の量が約3分の2です。相当詳しくやっています。ですから根拠が確かなのです。その上に立った計画ですから、ある程度というか、ほとんどの答えに窮しない内容になっていると思います。

なので、例えば、やり始めて、これはどうしてもやはりきちんともう少し分析したほうがいいとなった場合には、3月にこだわらなくてもいいのではないですか。その辺は、私は、1年の縛りというのは、あえて、早いほうがいいですが、それを縛ったことによって不完全なものをつくるよりも、きちんとデータや何なりを全部そろえながら、できるだけ穴のないようなものをつくったほうがいいのではないかと思うのですけれども、それはいかがですか。

○（建設）小南主幹

まず、目標として平成30年度になっておりますけれども、いろいろとやっている作業の中で、恐らくいろいろな

課題等が出てくると思います。その中で、この 30 年度のことは、あくまでも目標ということで進めていきますが、今回、銭函地区でもアンケート調査をやった中で、地区ごとにより利用の状況、目的によって利用の交通移動手段が違うということがわかりましたので、今回、全市的にも各地区を少し固めた、路線ごとにまとめた形で人口構成がどういうふうになっているのか、そういうようなことを調べながら、一本ずつ検証、花巻市も路線ごとに利用状況だとか、そういう部分を見て検証しておりますので、そういうような形でやっていきたいと考えておりますので、あくまでも目標として 30 年度とは考えておりますけれども、内容というか議論の中で、もう少し検討しなければならぬ点があれば、それについては引き続き検討しながら、完成の作成時期がおくれることも予想されるのかと考えております。

○高橋（克幸）委員

持続性のある計画ですから、後で変更もあるのかもしれませんが、やはり最初の計画はすごく大事ですから、慎重にかつ具体的に内容を詰めていってほしいと思っています。

もう 1 点、懸念しているのが、コンサルタントです。

お話を聞くと、やはりコンサルタントによって、相当、調査にしてもノウハウにしても差があるようです。では、コンサルタントをどこにするのかというのは、非常にこれから問題になってくると思うのですが、これはどのように考えていますか。

○（建設）小南主幹

道内の各都市で、委託業務を行って地域公共交通網形成計画を作成しておりますので、そういう自治体にいろいろ聞き取りをしたところ、見積もり合わせ等で行っているところ、または指名入札で行っているということで聞いておまして、まずは道内で今、確認したところ、主に 3 社が地域公共交通網の委託業務を請け負っております、そういう中での業者を含めた形で今後、入札方法を含めた形で考えていきたいと思っております。

○高橋（克幸）委員

その選択方法というか、入札でやるのでしょうか、これはどういう方法で考えているのですか。プロポーザルでやるのか、もしくは中身がわかるような方法でやるのかという方法がいいと思うのですが、いかがですか。

○（建設）小南主幹

各都市に聞き取りをしたところ、プロポーザルで行われているところもかなり多いものですから、そういう部分を研究しながら、恐らくそういう方向のほうが中身はわかりやすいのかと思っておりますので、そういう部分で検討していきたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

いずれにしても、これは、これからの議論になると思いますので、引き続きまた議論をさせていただきたいと思っております。

◎除雪について

次に、除雪について、何点か質問したいと思います。

きょう、資料を 3 点出させていただきました。

一つは、今回、平成 29 年度地域総合除雪の業務委託をした業者、JV 別の一覧表を出させていただきました。

もう 1 点は、道路除雪登録の業者一覧表です。

比較をしていますけれども、平成 27 年度・28 年度の業者の内容、それから今回の平成 29 年度・30 年度を比較して出ておりますが、最終的には前回よりは 1 社ふえているということですが、この内容について比較して、建設部としてどういう分析をしているのか、お答えください。

○（建設）雪対策第 1 課長

この道路除雪等業務でございますけれども、これについては、平成 27 年度・28 年度と、29 年度・30 年度、これ

の二つの比較という形で表を作成しております。

この 29・30 年度の登録でございますが、これについては、本年度 4 月 1 日から新たな登録ということでしております。

この時点では、平成 27 年度・28 年度 39 社あった中から七つの業者が申請しなかったという形で数を数えております。そのうちの 1 社は廃業したもので、残った 6 社については、後ほど 2 社が再登録と申しますか、新規の登録をしたというところで、あとの 4 社については、残念ながら、27・28 年度については登録していただいたのですが、29・30 年度については登録をしていないという状況でございます。この 4 社については、調べますと、過去 5 年になりますけれども、地域総合除雪業務の構成員とはなっていない業者でございましたので、地域総合除雪業務への参加の意思がなく、登録しなかったのかということも想定されますが、ここについては、聞き取り等の調査を行っておりません。

その後でございますけれども、9 月に新規で 4 社の登録があり、さらに 12 月 1 日なのですけれども、1 日付で、平成 27・28 年度には登録していた業者が、4 月 1 日には登録していなかった業者が 12 月 1 日に登録したというところでございます。

○高橋（克幸）委員

まず、数でいくと、ずっと指摘してはいますけれども、この入札制度、登録制度を変えて間口を広げたにもかかわらず、ほとんど変わっていないのです。だから私は問題があると言っているのですが、これはなぜだと思いますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

先ほど答弁をさせていただきました。今年度、昨年度までは登録していた業者で、今年度登録していない業者について、まだ聞き取り等を行っておりませんので、これについては聞き取り等を行い、その状況について、早急に分分析したいと考えております。

また、今年度におきましては、財政部と建設部で、制度が変わって、登録要件が変わりましたということ登録しそうな業者等や団体に郵送しております。それは財政部で行い、その後、建設部でも、今回の登録に、講習会の受講義務とかがございますので、その講習会の日程等を送付したりというような形で、なるべく登録していただくような周知は 5 月、6 月にしたところでありまして、残念ながら登録数がそれほどふえていないという事実でございます。

これについての分析は、先ほども答弁をしましたが、今年度登録をされなかった業者の聞き取りも含めて、これから本格的にやっていきたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

これについては、いろいろ検討していただきたいと思うのですが、この入札制度について私は懸念しているのは、前からずっと言っておりますけれども、建設業界をないがしろにすると、本当に他都市でもありますが、除雪制度が成り立たなくなる場合が考えられるのです。

私が確認したところによると、以前その建設業界で発注していたものが、市の体制が変わったのでしょうか、それともバブルがはじけて大変になったのか知りませんが、業界の、建設業界の数がどんどん減って行って、機械も減り、ダンプも減り、作業員もオペレーターも全部減ってしまいました。

結局は、自分たちが世話になっている市だからと思って一生懸命やってきたが、全然それにも配慮がない、気遣いもないというところで、ではそこまでやる必要ないだろうと撤退した業者が何社もあったそうです。

結局どうなったか。もうできなくなったから、あとはでは間口広げてやりましょうといったらもっと悪循環になったのです。それで空白地帯ができてしまった。要は除雪できない区域ができてしまった。実際にそういうところがあるのです。

ですから、私が心配しているのは、市長が、間口を広げれば、入札だからどんどん来るでしょうみたいな話をし

ていますけれども、そうではないのです。特に小樽の場合は。その辺をよく考えて、この入札制度の考え方をやらないと、もしそういう状況になってしまって、後からどうしようといっても遅いのです。非常にそこを危惧しているので、私はもっと検討してほしいと思っています。

以前も何年か前かに議論をしましたが、どうしても人口が減る、工事量が減る、国の政策によって公共事業がもし減った場合には、では屋台骨となっている建設業の、そういう除雪をしてくれる業者が減ってしまったら、冬になると困るわけです。では、その場合にどうしたらいいのかということも、建設部として考えてほしいのです。何か考えていますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

まず、除雪の業務でございますけれども、委員が今おっしゃられましたとおり、現在の登録数から見ても、これまでのことを考慮いたしましても、建設業が主体である、主力であるということ、これについては事実でございます。その上で、建設業以外の方でも登録できるような形で、今回話を進めてきたというところでございます。

また、建設業を含めた道路除雪等の業務の皆様におきましては、ことし 8 月に、建設常任委員会で、ことしの入札業務、J V 登録等の業務について、検討事項という形で報告したところでございますが、その報告内容、まだ検討事項なりでございますが、9 月 1 日にはそれらの業者の皆様には郵送を行い、9 月 12 日には説明会等を開いて意見をお聞きしたところでございまして、また今年度変更いたしました雪堆積場についても、9 月下旬の J V 登録の説明会のときに、また業者に説明したりという形で、今後におきましても、このような形で、なるべく我々の検討しているところや考え方については、業者の皆様にも広くお伝えしていきたいと考えております。

その上で、業者の皆様への支援ということでございますけれども、これについては、現在、調査を進めているところでございまして、これは予算特別委員会でも質問があったのですが、具体的に申しますと、本市で、石狩や空知管内の市町村に、いろいろと業者の育成プログラムもしくは業者の助成プログラムというものを確認したところ、やはり財政規模が違うのですけれども、札幌市がかなり充実しているというところでございますので、札幌市にその内容を確認してまいりたいと考え、まず調査をしてまいりたいと考えております。

具体的に言いますと、業者への除雪機械の講習会などがございますので、小樽市でもやっているのですが、かなり規模が大きく、実践的なことをやられると聞いていますので、そこに関しましては、本市の職員を出席させていただくということで内諾をいただいております。

そのほかに、入札制度ということでありまして、札幌市でございますけれども、夏の道路維持と冬の除雪、これを一体にして、年間での契約という形で、業者の下支えであったり 1 年間を通したスムーズな業務もやっているというところでございますので、そのあたりについても調査してまいりたいと考えております。

今のところは、そういうような段階でございます。

○高橋（克幸）委員

前にもお話ししましたがけれども、私も建設業界にいましたので、非常に私はいいいきにいましたから。人もいたし、機械もあったし、ダンプもあったし、それはもう全然、逆に言えば、体力があったので、多少赤字を出しても小樽市のためにという業者がたくさんいたのです。けれども、今はもう、ぎりぎりでやっていますから。そういう中であって、公共事業の発注の内容も全然違うし、規模も違うし、そういうことを考えると、やはりいろいろと検討しなければならない点はたくさんあるのです。

ですから、今、雪対策第 1 課長が答弁した内容も含めて、きちんと考えていかないと 5 年後、10 年後に大変なことになると私は危惧していますので、またこの問題は何回もやっていきますから、ぜひお願いしたいと思います。

それからもう 1 点、資料要求をしました第 1 種路線から第 3 種路線の延長数、それから内容についてです。

どうも納得できないので、一応、表にさせていただきました。簡単で結構です。説明してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

当委員会に提出させていただきました資料についてでございますけれども、2 段になっております。上段の 1 段目に関しましては、車道の除雪路線について記載しております。よくいう第 1 種路線、第 2 種路線、第 3 種路線、これごとの種別であったり路線延長、主な路線という形で書いておりますが、第 1 種路線におきましては、ではどいう路線なのかということを書いております。幹線道路であり、国道、道道に接続する市道において主要な道路またはバス路線です。第 2 種路線でありますと、補助幹線道路です。幹線道路と生活道路を接続する通過交通が多い道路です。そして第 3 種路線でありますと、生活道路で、主に地区居住者の日常において利用する道路としており、それぞれの延長を右側の表、主な道路をさらに右側の表に書いているところでございますが、この幹線道路、補助幹線道路、生活道路については、これまで第 1 種路線として定めてきたものをそのまま使ってきたり、または開発行為などがありますと、継ぎはぎという言葉は余りよくないとは思うのですけれども、加えたりしてきたところでありまして、交通量がこうだから、バスがどうだから、まあバス路線は当然第 1 種路線になっている部分が多いのですが、そういうような明確な数値的な基準はお示しすることができませんので、こういう概念論を書いております。

下段の第 2 種路線の車道排雪路線の延長について、これは平成 28 年度の実績でございますけれども、これを下段に書いております。これについては、第 1 種路線、第 2 種路線、第 3 種路線、全てで 769 カ所、全ての路線延長で 228 キロメートルでございます。このうち、昨年度排雪作業を行った延長を排雪実施延長（B）というところに書いております。第 1 種路線であれば 46 キロメートル、第 2 種路線であれば 56 キロメートル、第 3 種路線であれば 39 キロメートル、合計で 141 キロメートルです。

さらに一番右側のところには、排雪延長各種、種別ごとの排雪延長の中に占める排雪を、実際に平成 28 年度に実施した割合を、概略で書いております。第 1 種路線でありますと約 7 割、第 2 種路線でありますと約 8 割、第 3 種路線でありますと約 4 割、合計で約 6 割というところでございます。

○高橋（克幸）委員

それで、今説明をいただきましたけれども、この表を見て私は、びっくりしました。

この下の段です。排雪路線第 3 種。4 割しかやっていないのです。6 割やっていないのです。あり得ないですよ、こんな数字。

森井市長以前は、ここの数字、データを出してもらったことはありませんが、恐らくほとんどやっていたでしょう。第 3 種路線の苦情を私は、聞いたことないのです、雪割路線では。春になったら全部やってくれるというのがみんなの意識の中にありますから、市民の中に。だから、昨年これだけやらなかったということだから、市民説明会になっても、物すごい苦情が上がっているのは、こういう点ではないですか。これがまず一つです。

それからもう 1 点は、この第 1 種路線、第 2 種路線、第 3 種路線、今聞きましたが、よくわかりません。定義がはっきりしていないではないですか。幅員とか、ではどいう道路、主要な道路とはどいう道路なのだという定義もないではないですか。だから、こういう定義を見直すべきではないのかと私は思っているのです。

除雪パトロールで、町会の、連合町会の会長とかはよく苦情が出るではないですか。見直しをしてほしい。めり張りのきいた除雪をしてほしい。市長はよく言いますけれども、きめ細やかな除雪、誰だか言っていました、市長がやっているのは、きめ細やかなパトロールだと。除雪など何もしていないではないかという厳しい意見も市民の皆さんからありました。私は、すぐにはできないと思いますけれども、この第 1 種路線、第 2 種路線、第 3 種路線の、この前、見せていただいたデータはすばらしいと思いますから、それを使いながら、ある程度定義を絞って、なおかつ見直しをすべきだと思っていますので、具体的にこれは議論できませんが、次回またやりますけれども、ぜひこれはお願いしたいと思います。

まず、その 2 点、第 3 種路線の排雪の件と、この第 1 種路線、第 2 種路線、第 3 種路線の定義の見直し、この 2

点をお答えください。

○（建設）雪対策第 1 課長

今回、資料要求がございまして、それで平成 28 年度の排雪状況をお示しさせていただきました。

その後、急いで過去の資料がないか探しましたら、市長就任前の平成 26 年度でございまして、資料がございまして、その数字を述べさせていただきますと、第 1 種路線は約 10 割やっております。第 2 種路線は約 9 割、第 3 種路線は約 6 割という形で、全体の数量は出していませんが、いずれにいたしましても数量が落ちております。これについては、平成 26 年度はかなり雪が多かったことと、この 10 割という中は、数え方を今、詳しく見えていないものですから、速報値という形で説明させていただきますけれども、中には 2 回、3 回やったところがあって、必ずしも全ての路線はやったというような認識ではないのですが、いずれにしても、数値が高かったということ。雪の多さに比例して高かったということがございまして、それとは別に、雪山の高さ、除雪懇談会などで雪山の高さであったり、道路の狭さ、バス路線での排雪の遅さなどについては、市民の皆様から御指摘があったところでございまして、本年 2 月に開催いたしました除雪パトロールにおきましても、連合町会の皆様からいろいろな御指摘があり、さらにめり張りのついた除排雪をきちんと行ってほしいという要望もございましたので、この点については、昨年度の反省点は、学校周りやバス路線など、大きな幾つかの反省点がございまして、そのあたりのところは反省材料として、今年度、除排雪について、作業をしっかりやっていきたいと考えております。

また、除雪種別、それについての路線の見直し等を含めた除雪種別の全体の見直しでございまして、これについても、今、高橋克幸委員から御指摘がありましたように、第 1 種路線、第 2 種路線、第 3 種路線、具体的なこうだという定義がございません。これについては、今、この報告資料に出した程度しか、市民の皆様にもお伝えすることができないというのが現状で、長い間、この路線、こういうような形で前から使用していた路線をそのまま使用してというところがございますので、これについては、平成 27・28 年度で委託料を認めていただき、除排雪の委託を行った資料、データベースがございまして、それを活用しながら見直しをしなければいけないものだという認識はしております。

○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。

なお、再開時刻は 15 時 25 分といたします。

休憩 午後 3 時 00 分

再開 午後 3 時 25 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

共産党に移します。

○川畑委員

◎除雪問題について

それでは、除雪問題で質問したいと思います。

まず、貸出ダンプについてです。

貸出ダンプ制度の見直しが、この 2 年間、平成 28 年度、29 年度で大幅に見直しがされています。

それで、項目として 6 項目ぐらいあると思うのですが、どういう内容なのか、簡単に説明してくれますか。

○建設部白畑次長

貸出ダンプの見直しでございますが、平成 28 年度は、集合住宅の通路を対象外とする、雪堆積場を対象外とする、それから、平成 29 年度、今年度は利用の申し込みですけれども、これを利用団体のみを可とする、排雪幅を 8 メートルまでとする、排雪第 2 種路線を排雪対象外とするというような見直しを行っております。

○川畑委員

今、実施日数、5 日から 3 日になったと、これもありました。

私も、表にしてみました、この 2 年間で 6 項目もしているわけですけれども、この 2 年間でこの貸出ダンプの大幅に変更された中で、市民から要望があって変えたというのがありますか。

○建設部白畑次長

これらの見直しについて、市民側から要請、要望があって変更というよりも、むしろ事業主体といえますか、市側での検討した結果で見直しを行ってきたという経緯でございます。

○川畑委員

そうですね。市民から変えてくれ、変更してくれというのではなくて、小樽市の都合で変えてきたという経過があらわに出ているのではないかと思います。

それで、一つは、除雪懇談会で苦情がいろいろと出されておりました。私も全ての除雪懇談会に出ておりませんが、私の出た中でもいろいろなものが出ていました。

例えば、道路の除雪を空き地に置いているけれども、空き地は市道から離れているから貸出ダンプの対象外だと。それから、第 3 種路線で、除雪が入らないため、住民が好意で自分の機械で除雪を行って、その雪を空き地に積んでいたら、その貸出ダンプを利用しようとしたら断られたと。要するに、雪の置き場を平成 28 年度に変えられた雪堆積場の排雪の関係で、回転場 1 カ所を認めるという面がありましたよね。これはもう本当に機械的なのです。例えば、道路に置く場所がないから、公園のあたりに置いた。あるいはほかの少し離れた空き地に置いたというのが対象外にされていると。

これは、やはり我が党の一般質問でも出されていましたが、この対策を何とかできないものなのかと思っておりますが、その辺についての見解を聞かせてください。

○建設部白畑次長

確かに、川畑委員がおっしゃるように、除雪懇談会でも雪堆積場を平成 28 年度から対象外としたことについて、いわゆる道路の雪しか入れていないので、それは認めてほしいという声は確かにございました。

それと、昨年、雪堆積場を対象外としたのですけれども、回転場が 1 カ所、作業に必要な分として認められていることについて、昨年度なかなかそれが知れ渡っていなかったというか、周知されていなかった面もありました。これについてはことはかなり周知されたという経過がございます。

それで、今後なのですが、今、雪堆積場を対象外としたことについては、昨年度から始めまして、今年度も同様な形をお願いしております。それで、いろいろな声が出ていることも聞こえてきておりますので、完全にまたもとに戻す形ということではないのですけれども、昨年度、今年度とやってみて、またいろいろな声を聞いた中で、どういった方法がいいのかについては考えてまいりたいと思っております。

○川畑委員

それから、もう一つ、見直しの中で、申請書についてです。高齢で市役所に行くのが大変だと。業者ではだめなのだろうかという率直な疑問が出ている。それから、2 回の申請を 1 回に変更するというのを、これを例えば他市と比較して云々という話が出ているのかもしれないのですけれども、この小樽市の特殊な事情を十分加味していかなくてはいけないだろうと、うまくないのではないかと私は思うのですが、これらについても検討する余地はないのですか。

○建設部白畑次長

まず、申請書の提出について、今年度から利用団体の方に申請をしてくださいとお願いしました。結果、第 1 回目の申請が 12 月 15 日で終わった中で、ことしについてはこういった形でお願いをしたのですけれども、何とか利用団体の方が提出というか申請を直接していただいて、除雪懇談会等では意見もありましたが、それほど混乱なくという言い方は変ですけれども、何とか皆さん、申請書を持ってきていただいたということで、もし何か不都合あれば連絡をくださいということでも、柔軟に対応しますということでも、お話を前にしたかと思うのですが、特別、困ったから何とかしてくれというような話は、ことしは出てこなかったというところでございます。

それから、2 回を 1 回へということで、これは今年度ではなくて、来年度以降の検討事項で上げています。それについては、やはり 2 回を 1 回にすることについては反対といいますか、2 回認めてほしいという声も今聞こえてきていますので、これについては早急に今、結論を出すということではなくて、また次年度以降に向けて、またことしの、今回、ことしは 2 回まで申請を認めていますので、その辺の利用状況を見ながら考えてまいりたいと思っております。

○川畑委員

今、白畑次長から前進的な前向きな姿勢の答弁をいただいたのですけれども、私はやはり貸出ダンプ経費の削減が先行にあって、今まで平成 28 年度、29 年度とか、そういう方法で進めてこられたと思うのです。ですからここで、一旦立ちどまって振り返ってみて、どうするのが市民のためにいいのか、そして経費も無駄な経費はかけないで済むのかとか、それを含めて立ちどまって見直す必要があるのではないかと、そういうふうに思っております。

なぜなら、この貸出ダンプの事業目的です。この事業目的は、昭和 64 年度から、市民の皆さんが、その居住する地域の冬の期間における交通を確保するため、まずこれが一つです。そして、町会または団体が自主的に生活道路の排雪を行う際に、市が無償ダンプトラックを派遣すると。そして、運搬処理を行うことによって、ここが大事なところなのだけれども、「町会等の排雪費用の軽減を図る」となっているのです。ここを大事にしなくては、市民が満足するような排雪になっていかないだろうと。

そういうことで、その点では、市長の答弁もありましたけれども、改めてこの辺の感覚について、どういうふうに捉えているのか、聞かせてください。

○建設部白畑次長

長年、この貸出ダンプを運用する中で、前からいろいろ話をさせていただいてはいますけれども、ちょうど平成 24 年度ころから、貸出ダンプにおける排雪量が、降雪量と見合うといいますか、降雪量がそんなにふえていない、逆に下がっているのに、貸出ダンプの排雪量だけがどんどんふえて、7,000 万円を組んでいる予算が、ピークの平成 26 年度には 1 億 5,700 万円になったという経過もございまして、一定程度、これまで特例としてケースも認めてきた部分について一回原点に戻るといって見直しを行ってきたという経緯がございます。

それで、今、川畑委員がおっしゃるように、本来の目的、交通の確保、それから町会負担の軽減、これが本当の趣旨でございますので、先ほども答弁をしましたがけれども、本当にこういった形がいいのか、今あるものを見直しということでやっているのですが、本当に抜本的なことも含めて考えていかなければならないと思っております。

○川畑委員

これ以上言ってもあれでしょうから、この後、今の見直しをしてきた、2 年間見直しをしてきたところを改めて見直しすると、そういうことでぜひ検討していただきたいと思えます。

それから、私も代表質問で質問したのですけれども、雪対策本部の立ち上げについてなのですが、一つは、本部のメンバーについて、教育委員会を本部に入れることはどうなのかと。本部に入れることで何か困ることがあるのだろうかという疑問が我が党の中で出ているのですが、その辺についてはどういうふうに考えているのか、改めてお答えください。

○（建設）雪対策第 1 課長

教育委員会が除雪対策本部の中に入るということについては、詳しい年度は今、資料がないのですが、平成 10 年度ころまでは教育委員会が除雪対策本部の中に入っていたという事実がございます。

その後、どういう理由で除雪対策本部に入らなくなったのかについては、今まだ解明できておりませんので、事情等はわかりませんが、除雪対策本部の中に教育委員会がもし入ったとしたらということでございますけれども、教育関係の学校周辺の道路などについて連携を密にしなければならないということで、今年度はそういうようなことも、いろいろなところで述べさせていただいているところがございますので、特に困ることはないのかと、我々から見るとないのかということがございますが、任命権者等も異なりますことから、教育委員会の考え方についてはまだ聞いていないところでございます。

○川畑委員

私はここで教育委員会を批判するつもりはありませんけれども、今、学校適正配置の関係で統廃合をどんどん進めています。そうすると、歩いて通う生徒が相当数いるのです。だから、それに対する安全対策をきちんととっていくことが大事なことだと思うのです。

それらについて、やはり教育委員会も入れて、その辺をきちんと議論していくことが大事だと思うので、改めて検討していただきたいと思いますが、検討の余地はありませんか。

○（建設）雪対策第 1 課長

先ほどの答弁の繰り返しになるのですが、教育委員会の考え方もございますので、まず教育委員会と話し合っていきたいと考えております。

それとは別に、川畑委員から今、統廃合に伴う児童や生徒の皆様が通学する道路についての安全性については、これは当然、教育委員会が除雪対策本部に入る入らないは別にして、気を使っていかなければいけないと考えておりまして、そのことについては、教育委員会からいろいろな情報をいただいたり、また今年度におきましては、統合された中学校に我々で赴きまして、校長、教頭からお話をいただいた中で、重点的に除排雪、我々はパトロール前提で除排雪の業務を考えているものですから、パトロールの重点箇所などについてもお伺いして意見交換をしたところでございます。

○川畑委員

私は根本的によくわからないなと思って聞いているのに、教育委員会を本部に入れることに何か問題があるのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

除雪対策本部の中で、まずそういうような教育委員会を入れる入れないというような意思統一はされていませんが、除雪対策本部に教育委員会が入ってくることについては、特に問題があるというようなことは、我々からは出てくるものはございません。

ただ、教育委員会、一応、別組織でございますので、教育委員会の意見はまだ伺っていないものですから、ここで入れることができる、入りますということは述べることはできません。

○川畑委員

私はびっくりするのだけど、同じ小樽市の中で、雪対策本部と教育委員会とは別組織ですからという、こういう言い方は正直残念です。

やはりそうであれば、教育委員会から言ってこないのであれば、雪対策本部から、教育委員会はどのようなのでしょうかと、こういう意見が建設常任委員会から出ていますけれどもと率直に話してみたらどうですか。そうしてほしいのです。

○（建設）雪対策第 1 課長

なるべく早い段階で、教育委員会に、除雪対策本部に入ることについて、どのような問題点があるのか、もしくはないのかというようなことも含めまして、1 回入ってくださいということではなく、問題点を整理する上での問い合わせはしたいと考えております。

○川畑委員

すっきりしない答弁ですけれども、しょうがないかな。その辺でぜひやってみてください。

それから、代表質問で、私は、次年度以降の問題で、ことしは 12 月 1 日に雪対策本部を開設しているのですが、今回みたいに 11 月中にも雪が降ってきていると。そういう問題もありますから、11 月 1 日に立ち上げることにしたらどうですかという代表質問をしたのですけれども、ぴっとした答弁が来ないのです。

この 11 月 1 日に開設することによって何か問題があるのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

除雪対策本部は、小樽市だけの組織ではなく、当然委託する業者の契約等もございまして、例年、降雪期に入ります 12 月 1 日に、ここ何年間は除雪対策本部を発会しているところでございますけれども、川畑委員が今おっしゃられましたとおり、今年度であったり昨年度は、11 月の段階でもかなり雪が積もるといような状況がございましたことから、11 月 1 日に必ず開設するとは言えませんが、12 月 1 日よりも早目に、何日かでも早くに発会できないかということについては、来年度に向けて検討してまいりたいと考えております。

○川畑委員

来年度に向けて検討していただくのはありがたいのですけれども、例えば 11 月 1 日だったら、事業者の関係でうまくいかないということなのか、その辺はどうなのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

11 月 1 日にと限定した場合でございますけれども、そうしますと、建設部の入札手続が、11 月 1 日以前になります。ことしは 11 月 1 日に契約しているのですが、10 月とか、その前に J V 編成とかがございまして、それが 9 月、8 月という形で、かなり建設部の入札スケジュールがタイトなものになるということと、また、除雪については、今、作業をした分だけお金を払うというような契約、主にですけれどもなっております。それに対して、作業が余りない 11 月から除雪機械をずっと用意して維持しなければいけないというような業者の負担等もございまして、そのあたりのところを、ざっくばらんに業者とも話して、ただ、11 月から実際出動しておりますので、出動するよな状況がここ 2 年間起きておりますので、このことも含めて、まず業者との意見交換を行っていきたいと考えております。

その上で、市で、きちんとした判断をしたいということでございます。

○川畑委員

私は、今、11 月 1 日というのをあえてこだわって言ったわけではないのです。要するに 12 月 1 日ではなくて、ことしのように早い時期に雪が降るのであれば、せめて雪が降る前には立ち上げてもらいたいのだと、そういうことをお願いしているので、ぜひその点を含めて検討してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

今年度、12 月 1 日よりも早くに除雪対策本部を発会できないかということについては、これは来年度に向けまして、ことしは 11 月から雪が降り、除雪車が出動しなければいけないような状況もございましたので、このことについては次年度に向けてきちんと検討していきたいと考えております。

○川畑委員

ぜひ、よろしく申し上げます。

それで、除雪懇談会の中で、市民から苦情があった部分で、このような意見もありました。

住民が好意で自分の機械で除雪を行っているところは、パトロールにて、きれいだから除雪しないという悪循環になっているのではないかと、そういう意見があるのですが、これについてはどうですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

除雪、排雪、いずれにいたしましても、道路状況が悪くなった時点で除雪をしたり排雪をしたりということですので、結果として、きれいになっているところについて除雪作業を行わないとか、排雪作業を行わないというような事例があったことは事実でございます。

○川畑委員

そういうのは、ぜひ改善していただきたい。

それから、東小樽会館で行った除雪懇談会に、私どもも参加しました。あそこでは随分、いろいろな意見が出ていました。その中で気になったのが、国道 5 号から桜ロータリーに向かう道路はバス通りです。昨年、バスが交差できなかったという状況があったという苦情が出ていました。私はそのように聞いていたのですけれども。

もう一つそれに関連して、桜ロータリーから熊確神社側、あそこは結構広い道路なのですが、片側ずつ排雪していたと。なぜ、バス通りを優先してしないのかと。

それから、国道 5 号から桜ロータリーに向かつては歩道があるのですが、歩道に通学の子供らがいるのだけれども、雪の陰で見えていないよと。それこそ安全を守るという意味では大事なことではないのかという意見もあったと思うのですが、これらについてはどうなのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

桜の国道 5 号から桜ロータリーに至る市道でございますけれども、ここについては昨年度は排雪作業は行っておりません。

ただ、今、委員がおっしゃられましたように、バスの交差が厳しい状況になるということについては、市民の皆様及び路線バスの事業者から連絡をいただいたところでございます。その対応といたしまして、路線バスの事業者からいただいた中で、日を置かず狭くなっている部分の雪山処理、排雪と言えるかどうかは別といたしまして、雪山処理で道路幅員を広くすることによってバスの交差ができるようにしたというところでございます。

また、ロータリーから桜町中学校に向かう道路、この部分で危険な雪山の状態があって、生徒の通学に危険な状況があったというような今、御指摘もございましたので、この点については、今年度、注意してまいりたいと考えております。

○川畑委員

そうです。桜ロータリーから桜町中学校の通りですね、私は、土曜日にあそこを通ってきたのです。そうしたら、車が交差ができないのです。排雪したところに待機して、車で交差しなかったらできない。今でもそうです。

これはやはり、ここの車の道路が狭い、広い道路ではないのです、確かに。でも、それはやはり安全対策としてきちんとやってほしいと思うのです。ぜひ、今その辺でもやってほしいと思っているのですけれども、それらについてはどうですか。

○建設部白畑次長

桜ロータリーから桜町中学校への路線ということで、桜 5 号線になるかと思うのですけれども、これは除雪第 2 種路線ではあるのですが、今、委員もおっしゃるような、総幅員が狭いということがあります。

ただし、ここは通学路ということで、歩道除雪を行っております、手押しのロータリー除雪機で歩道の雪を車道との間に積むというような作業をしているのですけれども、そういった中でどうしても、反対側の歩道のない側の雪山もあるということで、その間の車道が狭くなっているという御指摘だと思います。

確かにそういう道路状況がありますので、道路の拡幅とかそういうことについては、今年度注意して進めてまいりたいと思っています。

○川畑委員

桜 13 号線は昨年もお願ひして、通学路でもあるし、除雪してほしいとお願ひしたら、やってくれたと。それで感謝をしていますという話でした。

ところが、ことし、置き雪がされているというのです。住所は、桜 1 丁目 12 です。その方は、私に電話を寄こして、もう病気で、足の膝から下がしびれて、今まで自分で車庫前の除雪をしていたのだけれども、できないと。だから、ケアマネージャーのケアサービスの車が来ても、車が置けないでいる。だから、置き雪を何とかしていただけないかという要求もありました。

それらについてもぜひ検討していただきたいと思います。これはぜひ検討してもらいたいということで、お願いです。

それから、桜 32 号線の除雪の問題です。

桜 32 号線という、どこのことを言うかという、よくわからない面があると思うのですが、要するに熊碓神社の坂道の問題です。桜ロータリーから幅広い道路を上がって熊碓神社に向かうのですけれども、神社に入る坂が急なのです。私は、はかつてはませんが、恐らく傾斜が 15% ぐらいの坂道ではないかと思うのです。手宮公園の坂よりもきついと思っていましたから。

この坂が、桜町本通線と桜 32 号線の交差点があるのですが、その熊碓神社に向かって右側の道路を除雪してもらいたいということなのです。熊碓神社に向かって上がっていくと、突き当たると左側には住宅が結構あって車も置いているのです。その反対側、右側が、今の時期になると、雪押し場になってしまっているのです。すると、その坂から車が上がっていくと、そこでまた、その坂からおりてこなければならぬ。それは非常に危険だから、市道であれば、その右側の道路も一緒に除雪してもらって、熊碓神社側に出ていくと、帰りがなだらかな、急な坂ではないので、そちらの除雪をしてもらって、通っていくようにできないものかという要望でした。それらについては、いかがでしょうか。

○建設部白畑次長

今、位置関係を確認しますと、熊碓神社に突き当たって、右に行く路線ということで、市道名でいきますと、桜 32 号線になります。

現在、この道路は除雪の対象路線外、第 3 種路線でもなく対象外という形の扱いになっています。

川畑委員からもお話がありますが、対象路線外を直ちに対象路線として除雪作業を行うことはなかなか難しいのですけれども、周辺を見ますと、先ほど川畑委員がおっしゃった急坂も含めてですが、その桜 32 号線から海側におりる道路、それから桜町本通線に出る道路、こういったものは第 2 種路線という形で除雪も年間、昨年度で言いますと 13 回ということで、この路線については除雪しております。ただ、今、川畑委員がおっしゃったものを直ちに除雪路線にするというのは難しいのですけれども、ある程度現場も見ながら、この辺の、逆に除雪路線となっているところを使ってもらえないのかということも、一つの方法としてあるのかとは思っております。

○川畑委員

突き当たる右からの道路、確かに狭いです。でも、その 1 台が通れるぐらいものをつくってやると、帰りはそこからおりてこられるので安全なのです。だから、その辺についてぜひ検討していただきたいと思いますのでお願いしたいと思います。

◎歩行空間について

次に、歩行空間について、質問したいと思います。

歩行空間は、第 3 回定例会の建設常任委員会でも議題になったところですが、私も雪が降って、現実にごういうふうになっているかを全て見たかったのですが、全部見てはいません。何カ所かそれでも見えています。

そこで、一番気になったのは、高島 3 丁目にある引越道線というのですか。ここが高島 3 丁目の 6 あるいは 8 と、

それから 11、12 に面する道路があるわけです。確かに広い道路ではありません。どのようなことで歩行空間にされたのか、私は理解できなかったのですが、実際、日曜日に見てきたときに、今でもやはり車は入れます。入っています。そして、その何軒かの家にホームタンクがあるのです。灯油を入れると、そこをロータリー車か、小さなロータリーかどうかわかりませんが、それで入れていかなければならない。そういうところを歩行空間にしているのかという私は疑問があるのです。これについて、まず考えていることを示してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

今年度から試行いたします第 3 種路線での歩行空間の確保でございますけれども、これについては、前提といたしまして冬期間の車両通行がないこと、それと、昨年度ベースでございますが、除雪作業を第 3 種路線でありましても行っていないこと、それと、道路幅員が狭いもしくは道路勾配がきついというところで選定しているところでございます。

この中で、今、質問のありました引越道線については、道路幅員が狭いというところに該当してきます。建設部の押さえているところだと、大体 2.7 メートルから 3.5 メートルぐらい。勾配はまだ 11% ぐらいで、そうでもないのですけれども、4 メートル未満の道路でございますと、除雪車が入ったときに、かき分け除雪等を行った場合に、家屋等に被害を及ぼす可能性もあるという形で、ここについては平成 28 年度において、除雪作業を行っておりません。

また、それらに該当するものですから、第 3 種路線の歩行空間の確保に試行したということでございます。

あと、全ての家庭を回って話を聞いたわけではございませんが、当然、冬期間の灯油の入れる作業は、必要になってきますので、そのことについて、ある 1 軒にお伺いしましたら、並行してあるもう一方の道路から車を、人の家のところを通してもらいながら、ホースを持ってきて給油をしているというような事実を、そのほかの家庭でもそのようなことをしていると確認しておりますし、また、どちらにいたしても、冬期間は車両の通行がないことを確認した上で選定しておりますので、そのあたりのところについては問題がないと考えております。

○川畑委員

確かに、もう一本通りがあるのです。それは喜楽道線というのですか。私も昔、高島に住んでいたことありましたから、この通りはよく知っています。

ただ、この通りから灯油タンクに灯油を入れるといたら、ほかの人の家の土地をまたいで行かなければならないのです。これは無理な話だと思うのです。

だから、実際に灯油タンクを持っている家庭とかに行って、いや、ここは冬期間は入れないから歩行空間でいいと言われたのかどうか、私はそこが疑問なのです。

その辺はどうなのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今回、歩行空間と選定した箇所は、市内に 11 カ所ございます。そこについては、基本的には 1 軒 1 軒のお宅にお伺いしたりして確認しているところでございますけれども、この引越道線でございますが、延長が 250 メートルで、長い路線なものですから、町会長と、まずお会いして、町会を通して、こういうようなことを検討しているという形で、資料等を配付していただいたところでございます。町会長も、この引越道線のことはよくわかっているのかもしれませんが、お話しさせていただいたときには、車の通行もないところなので、歩行空間を確保してもらうのはありがたいという言葉をお願いしておりますし、その上で町会の役員であったり、沿線の方にこの資料を配付していただいたところ、特にこれをやめていただきたいというような御要望等は受けておりません。

○川畑委員

しつこくて申しわけないのですけれども、私が通ったのは、ただの小さなショベルカーで雪をとってどこかの空き地へ持っていくということは可能ではないかと私は見てきたのです。

そして、もう一つ、私が思ったのは、第 3 回定例会の建設常任委員会の中で中村誠吾議員がおっしゃっていた経費の問題です。その経費の問題と、すみ分けの問題です。1 回はあそこでやったとすれば、ほかのところで出た場合に、ではまたそこも市が全部そういう形でやっていくということなのか。そういうことが心配されるわけです。

ですから、市民からこういうふうにしてほしいという要望が来たら、それに検討するのならわかるのです。こちらで検討したものを、押しつけている。私にはそう見えるのですが、そうではないのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

この除雪第 3 種路線での歩行空間の確保、これは試行ではございますけれども、これについては、今、一方で除雪第 3 種路線、これは冬期間、圧雪管理を基本といたしております。第 1 種路線、第 2 種路線と違って、第 1 種路線、第 2 種路線のように降雪によって除雪を行うということではなく、圧雪管理を行い、暖気などが来て悪くなった状況、路面状況が悪くなれば出動するというような形をしているところでございますが、それをもう一つの試行の施策でございます除雪第 3 種路線の強化という形で、15 センチメートルを目安としておりますが、ある程度の降雪量があった場合に出動するという、圧雪管理を基本としている除雪第 3 種路線でも、降雪があれば除雪をするという、一方ではそのような除雪作業の試行を進めている中で、今後においても道路勾配が急であったり、道路幅員が狭くて車道用の除雪作業が望めないという路線がございます。それについては、車両の通行を確保する除雪は望めないが、当然車両は通行しないということは確認しなければいけませんけれども、歩行者が通行する程度の除雪のサービスを行わなければいけないのではということを考えて試行しているものでございまして、これについては、本年度が初年度でございますので、それらの状況等や、行った後の沿線の皆様の感想等も含めまして、今後については検討していきたいと考えております。

○川畑委員

私は、富岡日銀通線も見に来ました。たしかそこは車も通れませんでした。通っていません。人間が歩いたけもの道みたいな道路になっていました。

それから桜 3 号線、桜 16 号線、これは続いている道路なのですけれども、確かにそこに行くと急な坂です。これを除雪機が上がれというのは無理なふうに私も思いました。ただ、その先はどのようになっているのか、私はそこまで見てこなかったの、その先の除雪は事前に話を聞いたのですが、どのようになっているのかわかりますか。

○建設部白畑次長

恐らく川畑委員がおっしゃっているのは、国道から桜 11 号線という急な坂を上って、それを右に曲がると桜 3 号線、それから左に折れて桜 16 号線。この桜 3 号線の入り口部分 50 メートルと、桜 16 号線に入りまして 80 メートルが、今回の歩行空間という形の提案の箇所でございます。

恐らく川畑委員のおっしゃったのは、その先の桜 16 号線だと思うのですけれども、これについては、除雪第 3 種路線ではあるのですが、基本的には除雪は入っていない、それで現地を見ますと、地域の方々がよく除雪をして、車は何とか通っていると確認しております。

○川畑委員

私がそこに見に行ったときに、たまたまもう少し下に、除雪をしていた年配の方がおりました。その人の話によると、今、市で歩行空間の除雪をやるのですと聞いたら、そうしたら私の家の前もやってくれればいいのという話になるのです。当然だと思います。

だから、この辺の問題については、まだ実際にはやっていないですよ。ですから、この後やられて、また問題が起きるのだろうと思うので、次回の建設常任委員会等でまた議論をさせていただきたいと思います。

無理やり市の持っている計画を押しつけるのではなくて、やはり市民からの要求をもとにして、それにどう答えていくかということの基本を考えていただきたい。私から見ると、唐突に、ある人が案を出したような施策ではないのかと。誰のための施策なのか、自分の宣伝のためなのかと私は捉えました。残念な話ですけれども。

◎公共交通活性化協議会について

質問を変えます。公共交通活性化協議会の問題で、きょう報告がありました。

それで、私も代表質問の中で簡単にしか触れられませんでしたので、この私の触れた中で、事前の協議の場として、分科会を設置して、協議会委員の中から選ぶという答弁をいただいております。

分科会の具体的なメンバーについて、どのように考えているのか、示してほしいのです。

○（建設）小南主幹

分科会のメンバーについては、具体的なメンバーについては、まだ決めてはおりません。今後、2回目の協議会に向けて具体的なメンバーを決めていきたいと考えております。

○川畑委員

もう一つ、分科会はどういうものを考えているのか。説明してもらえますか。

○（建設）小南主幹

分科会については、協議会の下につくるような形で、協議会の前に分科会でいろいろと議案等について図りながら、そこでいろいろと調整したものを協議会に上げていくというような形で考えております。

○川畑委員

分科会のメンバーは、そうしたら小樽市の庁舎内にいる人方で作るのですか。

○（建設）小南主幹

分科会については、協議会のメンバーから数名選出して、それで分科会をつくるというような形です。あくまでも、協議会の委員を対象にしております。

○川畑委員

そうしたら、誰が選ぶのですか。

○（建設）小南主幹

協議会の設置要綱の中で、会長が選ぶということにはなっているのですけれども、ある程度、今想定されるのは、バス公共交通の事業者、市の職員、あと学識経験者等が想定されております。

○川畑委員

私は、分科会は作業部隊みたいな感じに受けていたのですが、そうではないのですか。

○（建設）小南主幹

実際の作業は事務局も含めた形で作業を行いまして、事務局である程度、案をつくりながら、その分科会の中で、実際にそういうものができるのかどうかを、いろいろと議論した中で、協議会には諮っていくような形になると思いますので、協議会に上げる前段で分科会でいろいろと意見調整等をやるような場面だと考えております。

○川畑委員

それだったら、庁舎内のメンバー、まちづくり担当主幹を中心にしたメンバーというのですか、その後にまた分科会をやるという形になるのですか。その関係がどのようになっていくのですか。いきなり分科会で話を進めていくのですか。

○（建設）小南主幹

まず、庁内では、庁内で関係課長会議を設けて、庁内で議論をする場をつくりまして、あと関係部長会議という部分で、ある程度、市の方向性なりを示す部分では、庁内は庁内で別で、いろいろと議論をしていくような形になります。

そのほかに、協議会として、あくまでもいきなり協議会にものを諮るのではなく、ある程度、分科会の中で整理した案件について協議会でいろいろと議論をしていくような形になります。

○川畑委員

この後、皆さんの奮闘を見せていただきたいと思います。

それで、予算特別委員会の中で、中央バスから福祉部をメンバーにという希望があったという話を聞いたのですが、これは事実なのですか。

○（建設）小南主幹

中央バスから、福祉部長も入れてほしいという話がありまして、なぜ入れてほしいのかというと、中央バスの利用者が高齢者の割合が高いということで、ふれあいバス、高齢者の利用実態について、データ等を協議会の場で示したほうがいいのではないかとこの部分で話がありました。

バス事業者は、別にふれあいバスの具体的な議論をその場でやるのではなくて、あくまでも市の高齢者施策としてふれあいバスがありますので、そういう具体的な事業の制度設計については、関係部署と個別に対応していきたいと。あくまでも、高齢者の利用が多いというデータ等を示していきたいので、福祉部長も入ったほうがいいのではないかとこの話をいただいているところでございます。

それについては、あくまでも事務局で、福祉部からデータをいただいて示すことも可能ですし、また必要に応じて、福祉部長に協議会に参加してもらうことも可能ですし、委員も定員を決めているわけではございませんので、必要に応じて福祉部長を入れることも、施策の内容によって必要であれば、加えることは可能だと考えております。

○川畑委員

協議会のメンバーは、そう簡単に入れかえできるのですか。

○（建設）小南主幹

簡単にというか、必要に応じて、参加をして、要綱に規定をしていますし、あくまでも委員についても、任期は 2 年で決まっておりますし、施策によっては、いろいろと必要なメンバーというのは当然、これは継続する協議会なものですから、計画を実施するに当たって、もし必要な人がいれば、また追加することは可能ですし、また、減らすことはなかなかないと思うのですが、その施策によって必要であれば、追加することは別にだめとは書いておりませんので、可能ということで進めていきたいと考えております。

○川畑委員

もう一つ、その場合には、そうしたら協議会の会長を含めた協議会の中で決めていくという、メンバーを決めていくということになるのですね。

○（建設）小南主幹

必要に応じて、協議会の場で、委員の方からもしそういう意見があれば、その協議会の場で議論することも考えられると思います。

○川畑委員

私も、この協議会の第 1 回目の会議を傍聴させていただきました。そうそうたるメンバーがいらっしゃいました。私が一つ疑問があったのは、JR 小樽駅の駅長がメンバーになっているのです。このメンバーになっているのだけれども、協議会として JR にどのような期待を込めてメンバーになってもらったのか、その辺を示してくれませんか。

○（建設）小南主幹

まず、法律の中で、公共交通の事業者ということで、委員に入っていただくようとなっております。それで、公共交通にというのは、あくまでバス事業者だけでなく、当然、ハイヤー協会にも入っていただいています。そういう部分では、JR も主要な幹線の公共交通手段としてありますので、当然、JR にも、委員を出してほしいと推薦依頼を出したところ、小樽駅長ということで、就任していただいたところでございます。

今後、JR とバスの乗り継ぎの関係はかなり出てくると思いますので、そういう部分で、例えば利用者の動向等

を確認するという意味では、JRに、いろいろとデータをいただきながら、例えば、バスの時間と接続の問題とか、どういう方が利用しているかという部分で、情報があれば、そういう部分もデータを提供していただきながら、JRにお願いしていきたいと考えております。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

民進党に移します。

○中村（誠吾）委員

私からは、二つの件について、お聞きします。

◎屋外広告物の安全管理について

一つは、まず屋外広告物の安全管理について、お聞きします。

他の都市とはなりますが、近年の天候異常により、洪水や暴風雨による道路、橋、川の被害があり、さらには住宅の老朽化によるコンクリート片の落下や、建物そのものの安全性の不安があると聞いています。

市民が普通に安全に平和に暮らすことは当たり前ですが、小樽を訪ねていただく全ての人を守るという視点から、この屋外広告物の安全管理について、質問をさせていただくわけです。

議論になっていますが、大きな公共物については、近年、議会の報告や説明の中で、法定点検や長寿命化計画という言葉が出てきており、それぞれの管理者が老朽化対策に力を入れ始めています。

では、もっと身近なところに目を向けますと、これも報道の範囲を超えるものではありませんが、商店などの看板が台風で飛ばされたなどのニュースも耳にするわけです。

私は、建設常任委員会に昨年所属したものですから、過去に看板についての議論も行っていることは勉強させていただき承知していますが、改めて、市内にある看板の安全性について質問します。

とにもかくにも、市民が、そして先ほど言った小樽を訪れる全ての皆さんが歩いているときに看板が落下すると危険であることは紛れもない事実なので、質問いたします。

まず、市内の看板について担当する部署は建設部の幾つかが担当すると聞いておりまして、それぞれにお聞きしなければならぬとお聞きしました。

それで、一つ目なのですが、道路占用許可について、どのように申請されるのですか。

それと、申請すると、これは何年間有効なのでしょう。

また、それらについて、落下はもちろん、そのほかどのような安全を確認しているか、示してください。

○（建設）用地管理課長

今の中村誠吾委員の質問にお答えいたします。

道路法第 32 条にある道路の占用の許可に基づいて申請され、申請の期間は最大で 5 年間有効となっております。小樽市道路占用許可基準に基づき、看板の倒壊、剥離のおそれのないよう指導をしているところであります。

○中村（誠吾）委員

どうしても金目のことを聞くのですが、申請は普通 1 件、どのくらいの費用をいただいているのですか。

それで、平成 28 年度、昨年度の市の収入は幾らになりますか。

○（建設）用地管理課長

看板の占用料金については、突き出し看板の場合、道路区域上に 1 メートル以上突き出してはならない寸法で、面積 1 平方メートル当たり年間 4,400 円、電柱等に添架して設置する添架看板については、表示面積 1 平方メートル当たり年間 3,080 円となっております。

また、平成 28 年度の看板占用料収入は、約 451 万 8,000 円となっております。

○中村（誠吾）委員

道路にある看板は、今、聞いていたらその期間が長いものもあります。そして、最初の期間を終えて、続けて申請する場合、その継続する場合というのですか、継続という概念なのでしょうけれども、少し古くなったものの安全は、どのように確認していますか。

○（建設）用地管理課長

更新時については、文書による安全の確認は行っておりません。

今後、対応について、他都市の状況を見て判断していきたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

要するにしていないのですね。

それで、もう一つ、アーケード街があって、道路の上空や道路の敷地の上のところの看板があります。これらの通常の状態の安全を、市の職員がきつとやっているのだらうけれども、現場での確認のパトロールをしているものなのですか。

そして、それらの確認なりの報告などは、例えば、パトロールというのか日誌のような形で残されているものなのですか。というのは、パトロールを実施して、日誌などをつけていない場合、市のいろいろな議会でも議論になるのだけれども、行動の説明責任として、何かあった場合に、日誌をつけていないのなら、今後、つけたほうがよろしいのではないかと思うのですが、どうなのですか。

○（建設）用地管理課長

看板の老朽化などによる安全性に特化したパトロールは行っておりませんが、外勤時など、看板が市道に支障があると予想され、または判断した際には屋外広告物条例を所管するまちづくり推進課と連携しまして、所有者に対し指導を行うことになると考えられます。特化したパトロールは行っていないため、日誌により管理もしておりません。

○中村（誠吾）委員

今、用地管理課ではなくてまちづくり推進課の話が出てきたのですけれども、色や大きさについての判断はあると思うのですが、安全性についての指導や注意など行っているのですか。

○（建設）まちづくり推進課長

屋外広告物条例の取り組みについて説明いたしますけれども、小樽市では平成 24 年から条例を施行しておりますが、これは市内全域を対象に一定規模を超える屋外広告物を設置する場合は許可申請が必要となっております。

条例の中では、小樽運河周辺などの歴史的まち並みが残る地区等については、小樽歴史景観区域、それ以外の小樽市内全域を市域全域に定めておりまして、それぞれ許可申請を要する広告物の規模を定めているところでございます。

許可申請を要する広告物については、小樽歴史景観区域においては、表示面積の合計が 1 平方メートルを超えるもの、それ以外の市域全域においては、例えば店舗などの施設名称などを表示する自家用広告物については、表示面積の合計が 10 平方メートルを超えるものなどが許可申請の対象となっております。

条例においては、許可の有効期間を 3 年間としておりまして、表示を変更しないでそのまま設置期間を延長する場合には、3 年ごとに継続許可申請が必要となります。屋外広告物条例では、先ほどございました色彩や大きさの景観にかかわる部分の審査が中心なのですけれども、継続許可申請をしていただくときには、広告物の設置状況に異常がないかどうかをチェックしていただく点検結果報告書を提出していただいております。これは写真などを写して状況がわかるような形で出していただいております。こういったことで広告物の設置者に対して安全管理の徹底を求めているところでございます。

また、6 月と 9 月、屋外広告物クリーン強調月間を定めておりまして、この 6 月から 9 月の期間中に、ことしの

取り組みですが、一定の要件に該当する広告物の設置者に対して、広告物の状況について報告を求めまして、期限内に回答をいただけなかった物件については、市の職員で、目視ですけれども、現地確認を行うという取り組みを行ってございます。

○中村（誠吾）委員

こちらは、提出報告確認ということが一定あるのですね。それで、これも昨年度で、申請 1 件幾らくらいで、どれだけ収入がありますか。

○（建設）まちづくり推進課長

許可申請手数料でございますが、地上広告物の場合、自立型の看板、屋上広告物や壁面に掲げている広告物、総称して地上広告物というしておりますけれども、電気の照明のあるもの、ないもので分けておりますが、表示面積 5 平方メートルにつき照明装置のないもので基本的には 1,300 円、照明装置つきのもので 5 平方メートルにつき 1,900 円などとなっております。

また、平成 28 年度の許可申請手数料の収入額は、159 万 600 円となっております。

○中村（誠吾）委員

建築指導課では、民地の看板の申請を受けていると思うのですけれども、これについて、民地ですが、安全性、例えばきちんと固定されているということだけではなくて、この風の勢いにも耐えるというか、先ほどお話ししましたけれども、最近異常気象です。台風や強風に耐えられるかの判断をして指導する担当ということよろしいですか。

そうであれば、家の上とか、建物の上とか足場を組んだ大きな看板の申請はどのように行われているのですか。というのは、一度申請すると有効期間があるのですか、何年間有効ですか。また、報告する義務はあるのですか。先ほど来聞いていると、手続は、大きさが違うということもわかりましたが、わかりやすく説明をお願いします。

○（建設）建築指導課長

看板については、建築基準法では高さが 4 メートルを超えるものが確認申請の対象となっております。確認申請には、看板に関しての図面や構造計算書の提出が必要であり、審査の中で風や地震に対しての安全性を確認しております。

あと、建築基準関係規定に適合していれば、確認済証を交付し、看板の設置工事が終わったときには、完了検査申請書が提出されまして、現地検査を実施して建築基準関係規定に適合していれば検査済証を発行しております。この手続は、一度だけで有効期限や、その後の報告義務はございません。

○中村（誠吾）委員

そうですね。建築なのだから完了審査ですね。それで、これも同じくお金のことで悪いのだけれども、1 件どれくらいもらえるのですか。収入が入るのですか。

○（建設）建築指導課長

看板 1 件当たりの確認申請手数料及び完了検査手数料は、それぞれ 1 万 1,000 円で、昨年度は合わせて 7 件、7 万 7,000 円の収入でございました。

○中村（誠吾）委員

今回の質問のときに、事前に少し勉強させてもらったのですけれども、それも含めて先輩たちがやった経過はないのかと思ったらありまして、平成 27 年第 1 回定例会の建設常任委員会で、屋外広告物の安全管理業務についての報告がなされているのです。共産党の委員、公明党の委員からもこの質問があったのです。

そして、看板を設置した者は市に対し報告をしていない場合、その未報告者への督促をしなくてはいけないということだったのです、議論になったのは。ですが、そのときの建設常任委員会で、それが未実施だったことが明らかになったのです。改めて聞きますけれども、その後どうなりましたか。

○（建設）建築指導課長

平成 27 年の第 1 回定例会の建設常任委員会における、屋外広告物の報告後の対応についてということなのですが、平成 19 年に国土交通省から通知がございまして、対象となっている建築物の外壁に設置されている屋外広告物について、所有者に安全性を確認させて報告するよう求める調査を行いました。

その後、平成 20 年以降なのですが、未報告者に対する督促を行うよう通知が出されていたのですが、それを実施しておらず、建設常任委員会で報告時点での調査対象件数は 101 件、そして未報告が 53 件でございました。

そこで、平成 27 年 3 月から未報告者に対する督促を実施しまして、現在落下のおそれがないと回答があった建築物が 100 件、そして未報告が 1 件となっております。この 1 件については継続的に督促を行っております。また、職員が現地確認を行い、目視をしているのですけれども、落下の危険性がないことを確認しております。

○中村（誠吾）委員

まずは目視で確認していますね。

それではパトロールについてお聞きするのですけれども、建築指導課として申請を受けた看板について、申請どおり設置されて安全であるかを確認していますかと、完了検査もやっているということなのだけでも、そして先ほど言った日誌などをつけているのですか。いろいろな形の状況判断。日誌をつけている、つけないということ、もしつけていなかったら、何回も言うのだけでも、市としての行動の説明責任が出てくるわけですが、絶対に。ですから、パトロールを実施した場合、記録をつけることを絶対にしていただきたいのですが、御答弁をお願いします。

○（建設）建築指導課長

申請を受けた看板についてですが、先ほど答弁をしたように検査済証を交付しております。あと、それから建築基準法では、建築物の所有者がその建築物の敷地、あと構造、建築設備について適法な状態に維持するよう努めなければならない旨が定められておまして、一定の条件、規模や用途なのですが、満たす建築物の所有者は、有資格者、1 級建築士などに対象建築物を定期的、用途や規模によりまして毎年だったり 3 年ごとだったりするのですけれども、状況を調査させて、その結果を特定行政庁、小樽市に報告することを義務づけております。この報告では、看板は対象建築物に設置されている場合に、高さにかかわらず調査の対象になっております。このような所有者からの看板の状況の報告もありますが、通常完了検査や道路相談の際にあわせて行っているパトロールの際には、市内の看板の状況についても注視するようにしております。

あと、日誌はつけてはいないのですが、パトロール等で異常が発見された物件については、当然記録簿を作成して指導しております。

○中村（誠吾）委員

絶対に記録をつけておいてください。何かあったときにいろいろな議論というか、国家賠償の対象になっていったときに大変なことになりますから、お願いします。

おおむね市内の看板について概要はわかったのですが、小樽市として申請を受けて収入を得ているわけですから、申請を受ける許可を出しているわけですから、市として引き続き、大変でしょうけれども努力をしていただきたいと思えますし、先ほど言ったとおり、上から看板が落下してきて大けがをされた札幌の市民もいたということがありますので、そのようなことが小樽市で起きないように、地味な努力だけでも、よろしくお願いします。

◎ホームページの取り組みについて

次に、ホームページの取り組みについてお聞きします。

私は議員になってから、小樽市やほかの都市の情報を得ようとするとき、もちろん市の職員の皆さんから協力をいただいています。ただ、そのほかに、さすがに最近ホームページを見るようになってはいるのですけれども、私よりも若い人たちにとっては、物心がついたときからパソコンやインターネットが存在する皆さんなので利用するこ

とは当たり前なのでしょうが、私も何とかクリックして入っていけるようになってはいるのですが、それが大変な重要な情報源となっています。

それで、本当であればホームページのことなので小樽市政全体に及ぶ話かもしれないのですが、建設常任委員会ですので建設部と水道局に市民へアピールする場としてのホームページの取り組みを示していただきたいと考えていましたが、残念ながら水道局のシステムを勉強する時間が足りませんでしたので、余計な話かもしれませんが、次回、水道局のホームページについては質問させていただきます。

それでまず、ホームページなどを使って、建設部として、現在の活動状況や今後の計画について十分情報を発信しているのかを聞きたいのです。先ほど来の共産党の川畑委員や、除雪のことでも周知の話があつていろいろとかかわってきますので、何かといいますと、一つ目は、建設部には市民に直結している雪対策第 1 課及び第 2 課と子供が遊ぶ施設の、私がよく質問する公園緑地課があるわけですが、その 3 課について、ホームページなどについて、一応私も職員だったのでこれくらいのことはできるのですが、事務分掌規則を見ていたのです。事務分掌規則に担当業務があります。その中でその内容を踏まえて、少し腑に落ちないことがあつたので内容を踏まえてお聞きします。

まず雪対策課にお聞きしますが、今年度 4 月から 11 月末日までで結構です。工事やこの業務委託の発注の発表などを除いて、これらを除いて市民向けの情報を何度くらい発表しましたか。ホームページを更新することなのです。お聞きしたいと思います。

○建設部白畑次長

今年度の 4 月以降 11 月末までの市民向けの除雪関係の情報をホームページにどれだけアップしたかということなのですけれども、除雪懇談会の開催のお知らせとか、雪対策に関する御意見、御要望について、これをお寄せいただくということです。それから、貸出ダンプの申し込み関係、こういったものなどで 14 回ほど更新してアップしております。

○中村（誠吾）委員

この事務分掌規則を見ると、事務分掌規則では除排雪計画の策定及び実施のこととあるのです。固いと思うけれども、事務分掌だから仕方がない。除排雪計画をホームページに載せていますか。

○建設部白畑次長

除排雪計画については、平成 29 年度の除排雪計画ということで載せてはおります。

○中村（誠吾）委員

平成 29 年度の雪対策について、そして平成 29 年度の除排雪計画が総額 14 億 5,400 万円で、業務内容が 5 行程度で説明があつたのですけれども、住所から担当ステーションがわかる表もありました。でも、これだけ私たちは議論をしていますよね。随分失礼ながら内容が少ないように思えるのです。

例えば各地区で、除雪の懇談会をしました。説明をしています。私たち議員は、懇談会の資料をもらいます。その資料でさえ、ホームページに上がっていましたか。

○建設部白畑次長

確かに中村誠吾委員から今御指摘があつたように、ホームページに載せております平成 29 年度の除排雪計画という項目では、説明文が 5 行程度、それと各道路管理者の連絡先、それから市道の各除雪ステーションの情報というような構成になっております。詳細なものにはちよつとなっておりません。

それで、第 2 回除雪懇談会で説明した資料の内容もアップしたということでございますけれども、載せ方がよくなかったのですが、その中にある主要交差点の見通し、過去の取り組みとか、雪対策で守ってほしいルールとお願い、別々なところでアップしているという状況でした。その都度アップしているという状況であります。

今御指摘もありましたので、除排雪計画でいうと、そういうものをきちんと一本に整理した中で一発で見られる

ようにといたしますか、そういった工夫が必要であろうとは思っておりますので、今後その辺の構成をきちんとわかりやすくするように努めてまいりたいと思っております。

○中村（誠吾）委員

ぜひ、やっていないのではなくて、やはり見方がありますので、私のような素人でもやっとたどりついたのだけでも、議論していることが出ていないというのは、お互いによくないと思いますので、工夫をお願いします。

それで次ですが、これも同じく雪対策課にお聞きするのですが、先ほど川畑委員もおっしゃったことなのですが、確かに貸出ダンプもホームページにありました。でも、この議論には入らないけれども、ことしから業者ではなくて、市民や町会が申し込みをするようになりました。そのことでホームページに、せめて記入方法など、昨年と変えた部分も含めて掲載したらどうですか。

○建設部白畑次長

貸出ダンプ制度については、御利用の手引をホームページにアップさせていただいておりますので、その中で確かに今年度の変更として今おっしゃった、申込書の提出は利用団体と載せております。確かに委員がおっしゃるように、記入方法の例示は載せていなかったものですから、次年度以降その辺も工夫してやっていきたいと思っております。

○中村（誠吾）委員

次から次とやっていただけるということでありありがとうございます。やってください。それでまず現在の取り組み状況はわかりました。

関連して、次に、公園緑地課にお聞きしたいのですけれども、同じように、ことしに入って担当するホームページについて何回ほど更新をされていきましたか。

○（建設）公園緑地課長

ことしに入っての更新回数についてですが、4回更新しております、色内埠頭公園の利用禁止ほか3件でございます。

○中村（誠吾）委員

これもしつこくて悪いのですけれども、事務分掌規則を見ていたのですが、公園緑地等についての事業に係る調整及び計画と、事務分掌規則でありますけれども、この計画の部分はホームページに載せていますか。ある意味、大事な内容のところなのです。

○（建設）公園緑地課長

計画の部分といたしましては、公園施設長寿命化計画を載せてございます。

○中村（誠吾）委員

なぜ聞いたかといいますと、間違っていたら申しわけないのでけれども、公園の利用とか専用の手続があると思うのです。その申請書の様式について、見つけれなかったのです。それで、ホームページのどこか別のところにあるのですか。

○（建設）公園緑地課長

専用様式についてでございますけれども、現在小樽公園の利用、火気を使用する場合のみの提出する様式は載っております。公園利用や占用申請の様式については載せておりません。公園の使用や占用は個別の相談も多く、窓口対応を原則に行っていた経過があります。近年はデジタル環境の向上で遠方からの書類請求もあることから、各様式をホームページから取り込みできる形式にしたいと思っております。

○中村（誠吾）委員

私は、この間、建設常任委員会で、市民に優しい親しまれる公園づくりということでお願いしています。

それで質問なのですけれども、公園は、基本的に小さな子供たちが保護者と行く場所です。楽しい場所のイメージがありますし、そうであってほしいのですが、ホームページに私はそのような視点が欠けていると思うのです。

行政が携わっていて子供が利用するこんな豊かなところはないのですけれども、その視点が、私は若干見ていて欠けているように思うのですが、別に怒っているわけではないのです。どういう認識がありますか。

○（建設）公園緑地課長

確かに委員のおっしゃるとおり、現在のホームページ構成を申し上げますと、スタートページには新着情報、あとページ一覧、事務分掌の3項目のみであります。各項目へ入っても文字項目の事務的イメージがありまして、楽しいイメージの視点には欠けていると認識しております。

○中村（誠吾）委員

それで市役所のホームページなのではないかと、私もじくじたる思いがあるのだけれども、写真や図面が随分少ない気がします。それで、今後私たちの大事な誇るべき手宮公園や長橋なえぼ公園、そして朝里川公園など、写真や図面というか、先ほど子供のこと、絵を使った紹介などは考えられませんか。

○（建設）公園緑地課長

ただいま公園緑地課では、ホームページを一新するために段階的に作業を進めている最中であり、他都市の事例を調査して更新などを検討している次第です。

その中では、わかりやすいように、五つほどの大項目を設定しまして、シンプルな構成を心がけることと、また、公園に関しては他部署とのかかわり合いも多いことでもありますので、都市計画、まちづくり、子育て支援、観光振興の意見も参考にしていきたいと考えております。

そして、委員も御指摘されましたように、地区にある規模の大きな公園である手宮公園、長橋なえぼ公園、朝里川公園などは、図、写真、絵などを取り上げて構成し、魅力を伝えることといたします。

○中村（誠吾）委員

子供の居場所、市民の居場所として言っていてありがたいと思っています。

公園緑地課には、やはりしつこいようだけれども、子供たちが今の子供たちはたけていますから、ホームページを開けますから、子供たちが見たくなるようなものが私はいいと思います。そして、附随して、保護者にもわかりやすい視点で改良をお願いしていただきたいと思っておりますけれども、しつこいですが最後にお聞きします。

○（建設）公園緑地課長

先ほど魅力を伝える工夫と答弁しましたが、市には公園の方向性を実践していく施設として、長橋なえぼ公園の森の自然館や手宮公園の緑化植物園が施設としてございます。その施設の紹介やお知らせイベント等の中で子供たちが興味を持ち、見たくなるようなホームページの構成も検討中であります。

同時に保護者目線で使いやすさの視点も取り合わせて作業をしまいたいと思っております。

○中村（誠吾）委員

公園緑地課長、よろしくお願いたします。

それで最後に、建設部長にお聞きしたいのですけれども、ここまで、やってくれと、全ての課の取り組みが同様かどうかはわからないのですが、このホームページについては、市が行えば、新たな費用は余りかからないものだと考えるのです。それで、職員の皆さんには大変御努力をいただくことになるのですけれども、作業量がふえるし、日常業務に影響があるかもしれないのですが、ホームページのあり方に何か考えがあればお話をいただきたいのです。

なぜそのように言うかという、仕事をしていないというのではなくて、原課で現場を持っていたり、公園緑地課は対応をする時期が春、夏、秋と雪が降る前というのが多いのです。そうすると、今、余裕も含めて、冬場の中に入ってきて春までにやっていたくしかないのかと私は考えているので、建設部長から何かこのホームページについての基本的な考えを示してください。

○建設部長

ホームページについては、行政としまして、やはり必要な情報を必要なときにわかりやすく、そして見やすく伝えることが重要だと思っております。

また伝えることと、そして市民等が知りたいこととのミスマッチが起きないように、そういった視点を気にしながらホームページの活用を進めていきたいと思っております。

特に、公園については、中村誠吾委員のおっしゃるとおりに、公園を整備する目的は、整備するのが目的ではなくて、どうしたいのかということ建設部内でも議論をしています。いかに公園に来てもらうかということが重要なので、一生懸命整備しても結末来ていないと意味がないものなので、そういった意味で小樽市は時期的にいい公園がたくさんあるので、情報発信をしないと伝わらない。そこが今不足しているのかというのは、建設部内でも協議をしているところであります。

今の公園緑地課だとなかなかマンパワー的に厳しいところはあるのですが、建設部としてはまずそこを第一に、今よりもたくさんそういう子育て世代を含めて、子供も含めて、小樽の公園がいいと一人でも多くの方に言っていただけるような取り組みをしていかないとと思っておりますので、そういった意味でもこのホームページの活用は重要と考えておりますので、改善に取り組んでまいりたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

最大の資産を持っているわけです。水と緑と海と、このようなまちはないわけですから、どうか、今、建設部長のおっしゃるとおりなので、部内検討をしていただいて、市民と双方向でやっていただきたい。

○委員長

民進党の質疑を終結いたします。

石田博一委員に移します。

○石田委員

◎除雪全般について

除雪全般について、入札の件も含めて質問をさせていただきます。

まず、除雪業者の登録要件の緩和がことしから実施されました。そのような中で先日 12 月 6 日付の北海道新聞なのですが、「除雪、細る担い手」という大きな見出しで記事が出ておりました。

私の知る限り、どこの業界もそうだと聞いておりますけれども、いわゆる人材難です。1 社当たりの従業員が減っているから業者数をこれからふやしていかないと追いつかないのではないかと懸念があります。いまだに業者をふやす必要がないという議員の方も何人かいるのですが、全く現状をわかっていない発言だと私は考えます。

以前 J V の構成員が他の J V の下請にもなっていたという事例がありました。一昨年の第 1 ステーションと第 5 ステーションでの出来事です。本来はそれぞれの J V だけで完結すべき作業が、それすらままらなれないのが現状なのに、他の J V の下請に入るなんてことは本来あり得ない話です。

ここで質問ですけれども、だから業者をふやして将来に備えるということで、今回の緩和策を打ち出したということでもよろしいですね。お答えください。

○（建設）雪対策第 1 課長

今年度、道路除雪等業務について登録要件を変更しております。これの大きな目的の一つといたしましては、委員がおっしゃられましたように、将来を見据えて業者数を大きくすること、それと現在、地域総合除雪業務などの市の除雪業務に参加していただく業者数をふやす。以上の二つが大きいところと考えております。

○石田委員

今回この資料を見る限り、結果として 1 社しかふえなかったのですが、ただ新規の登録が六つありました

から、問題はその 5 社がなくなった部分が、これからなくならないように何とかなってくれればいいかと思うのです。

そこで、ただ、今回の緩和策、これで周知をしていくという点で私は若干問題があったのではないかと思うのです。単に市のホームページで喚起するだけでなく、建設業に限らず除雪業務に携わってくれる可能性のある企業に積極的に、かつ丁寧にアプローチしていただきたいと考えます。これは答えは要りません。

次に、除排雪業務の指名入札についてお尋ねいたします。

本定例会で質問が出ている産業港湾部の除排雪もそうですが、水道局や消防、ほかにもいっぱいあると思いますが、各部の予算で執行されている除排雪業務があります。

参考までにお尋ねしますが、この除排雪業務における随意契約とそれから入札契約、この境目の金額というのはお幾らなのでしょう。示してください。

○（建設）庶務課長

随意契約の金額と入札の金額の境目ですけれども、小樽市契約規則に随意契約ができる場合の予定価格ということで金額を示しておりますが、契約の種類ごとに決めておりまして、工事とか業務委託とか、そういう種類ごとに分かれています。この除排雪業務については予定価格 50 万円までは随意契約ができますので、それを超える部分については入札による方法になるとなっております。

○石田委員

そこで、入札契約の場合ですけれども、本来ならば、せつかくこの道路除雪業者は約 40 社あるのですが、本来ならば登録業者全てに入札案内を出さなければならないと考えますけれども、当然そのようにやっているのですよね。お答えください。

○（建設）庶務課長

指名競争入札のお話かと思っておりますけれども、指名競争入札の指名の方法でございますが、これについても小樽市契約規則に定めておりまして、この中におきましては、いわゆる指名競争入札参加資格者名簿に登録のある者の中から、いわゆる契約の種類や金額に応じて、その中から指名をするという形になってございますので、全部に指名をするという形にはなってございません。

○石田委員

そうしたら、先日廊下を歩いていましたら、12 月 5 日付の建築住宅課の発注です。小樽市塩谷オタモイ地区市営住宅除排雪業務の入札の結果が張り出してありました。

例えばこの案件は、参加業者が 5 社のうち 4 社が辞退で残りの 1 社が 311 万 6,150 円で落札しておりました。この案件は、何社に入札案内をし、またそれはどういう選定基準での業者選考だったのかお答えください。

○（建設）越智主幹

この契約でございますけれども、5 社に案内しております。

選定については、小樽市物品購入等指名競争入札資格、入札の参加資格者名簿の構内除排雪業務登録業者のうち、当該市営住宅の付近に除排雪作業の機械を保有しており、早朝・緊急時の除排雪に対応可能な業者を選定したところでございます。

○石田委員

何か近隣の業者ということみたいです。何でそのような業者の選び方をするのでしょうか。

冒頭の質問にも関連しますけれども、今、業者をふやすという政策をしているわけです。ところが、今年度は、せつかく 7 年にわたり登録してくれた業者が 5 社も抜けた。6 社ふえたのですが 5 社なくなったので、結局 1 社しかふえなかった、そんな状況なのです。それぞれやめた方にはいろいろな理由があると思っておりますけれども、前回の建設常任委員会での答弁では、なかなか J V に入れないとか、それから入札の案内も来ないとか、そういう不満が

あったようです。

登録業者は 40 社あるわけですから、毎年同じ業者が同じ競争相手と入札し、例年どおりの業者が落札する。こんなことがずっと続いてきているのです。このようなあらかじめ決まっているような指名入札なんてあり得ないと思いますが、入札ですから毎年落札できるとは限らない。当たり前です。登録業者全てに案内を出さなければならぬのではないですか。どうですか。

○（建設）越智主幹

先ほどの庶務課長からの答弁とも重なるところもあるのですけれども、業者の選定ですが、これについては、どういう形がいいかということも含めて、また次年度の入札の時期に合わせてこれは検討していきたいと考えております。

○石田委員

市役所としては、早く出動できるとかいろいろなことを考えて、現場に近い業者を選ぶ、それも一つありますけれども、業者はこれだけ数がありますから、私もそこをやってみたいという業者があるはずなのです。

業者は、どうしても落札したければ、いかなるハードルも乗り越えてその業務を請け負いますよ。塩谷の企業であっても銭函まで行っている J V の例もありますから。金額だって本当に頑張ってくれるはずですよ。ぜひこの指名入札のあり方をいま一度見直していただきたいと強く求めます。

そして続きまして、当然そういう入札の方法をすることになると、ことし必ず、例えば私が毎年落としている業者だとしたら、私がことしも落とせるという保証は何もないわけです。競争入札ですから。そうなるとうどんた問題が起きてくるかということ、やはり入札時期が遅いのです。先ほど川畑委員からも、除雪対策本部の立ち上げを 11 月 1 日とか前倒しにしていくと、それにもつながるのですけれども、やはり入札時期が遅い。ことしのように、降雪が早かったりということもありますが、業者の立場で考えれば、機械の手配等で難儀しているとの声も聞かれます。

それに、たとえ入札して落札した後も、その後いろいろあるのです。小樽警察署の届、それから陸運局の許可関係、ポールの設置、もちろん機械のリース契約など、落札後の手続や事前作業があり、最低でも二、三週間かかる作業だと聞いております。ことしのように降雪が早くなった場合、このタイミングの入札ではもう間に合わないということになるのです。先ほど言いましたが、今まで間に合ったというのは何か変ですけども、毎年どこの業者に落ちるといことがもう大前提のような、そのような入札だったから可能だっただけで、今度どこの業者が落札するかわからないとなると、当然これだけの準備期間が必要ですから、入札時期をもっと早めなければならないということになってきます。

そういう意味で、今までこのような遅い時期の入札でも何とかなってきたということは、大体変だということなのです。前年度の落札者が今年度も落札できると、そのように考えていたのです。この点はどうお考えになりますか。お答えください。

○（建設）庶務課長

今、入札の執行時期については、いろいろ御意見はいただいておりますけれども、地域総合除雪に関して言いますと、いわゆるこの業務を行うに当たりまして、共同企業体の申請とかそういったところから一応いわゆる除雪業務にかかわることが始まっていますので、一定程度のその業務を請け負いたいと希望している業者については、一定程度の前準備といえますか、そういったようなことは進めているのかとは考えてございます。

○石田委員

怪しいのですけれども、本当にきちんとした入札であれば、どこの業者に決まるかわからないわけですから、事前に機械の手配とか人員の確保とか、そのようなことできるわけがないのです。経営上非常に危険です。決まってもいないものを用意するなんてことはあり得ないです。

それで、かといって遅い時期の入札であれば機械の手配が間に合わない。だから、入札の時期をもっと早くする。できれば 10 月のうちには発注できるような体制に何とかとれないかというのがいいタイミングとは思いますが。昨年やことしの降雪の状況を考えれば、当然のことだと思うのですけれども、見解を伺います。

○（建設）雪対策第 1 課長

今年度や昨年度、雪の降る時期が早かったということは事実でございます。また、今年度におきましては、除雪の登録であったり本年度の除雪、地域総合除雪業務における代表者要件等、登録要件等の整理に、今年度の方針を決定するまでに時間を要したということがございましたので、来年度におきましては、そのあたりのところを今年度よりも早く進めてまいりたいと考えております。その結果として入札が早くなればと考えております。

○石田委員

これは本当に、ぜひ見直してもらいたい。ちょっと怪しい部分もありますからぜひやってもらいたいと思います。ロータリー除雪車の活用、これは私は、毎回やっているのですが、実はきょうの朝もパトロールをしてきました。ことしは、第 2 ステーションもかなり一生懸命やっています。だんだん広がってきました。

ただ、まだまだ徹底はされていないのですが、昨年から見たらかなりいいです。それでそれをばっちり浸透させてもらいたいのですけれども、もともと何か排雪に使うものみたいな間違っただけの業者も少なからずいたのではないかと思います。

ここに、これは技術講習を受けた方全員、オペレーターに配られているのですけれども、道路除雪オペレーターの手引というものがあります。これにもきちんと載っているのです。いわゆる今このロータリー車でやっている拡幅除雪があります。これは、いろいろな意味がありまして、道路の幅員を確保することが目的ですが、道路の両端のすり鉢状態解消にも効果があると述べております。また、歩行者・車両の通行の安全性を担保し、さらに次回の除雪にも対応しやすい状況をつくる。日ごろの除雪を今まで以上にきちんとやるには、やはりロータリー除雪車の活用が不可欠です。このようになっているのです。

これを今後もぜひ徹底をしていただきたいということで、各 J V に強く指導をしていただきたい。これが最後の質問になりますけれども、お答えください。

○（建設）雪対策第 1 課長

ロータリー除雪車の活用、主に拡幅作業への活用でございますけれども、この件については、昨年度の仕様書に記載し、ロータリー除雪車の活用を進めたところございまして、昨年度は一昨年度に比べて拡幅除雪に使用したロータリー除雪車の使用時間については、3 割増の 1.3 倍となっております。このことについては、今年度も仕様書に同じように記載しておりますので、引き続き業者にはロータリー除雪車を使った拡幅作業の徹底を話していきたいと考えております。

○委員長

石田博一委員の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため、暫時休憩いたします。

休憩 午後 5 時 05 分

再開 午後 5 時 22 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

○川畑委員

日本共産党は、継続審査中の陳情第 4 号、陳情第 10 号、陳情第 20 号、陳情第 21 号の採択を求め、討論します。
陳情第 4 号市道御膳水仲通線の側溝一部改修方についての陳情の趣旨は、側溝を改修して雪解け水や雨水が側溝に流れ込む状態にしてほしいとの申し出であり、雪解け時期の状況や経過を見て判断したことになり、採択を継続します。

陳情第 10 号赤岩 2 丁目道路の除・排雪対策方については、除排雪の課題が解決されておらず、引き続き陳情を採択します。

陳情第 20 号高速道札幌道「銭函料金所拡張工事」に係る要請方については、陳情項目の実現に当たっては、多々の困難もありますが、市民生活の安全・安心にかかわる課題であり採択とします。

陳情第 21 号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方については、陳情理由のとおり、塩谷及びオタモイ 3 丁目住民にとっては、市内の一律料金で運用されている小樽市民の中で、現在実施されている路線との差別感があり、三病院の通院者にとって、交通費の負担であり、地域住民の要望については願意妥当として、採択とします。

詳しくは本会議において報告しますが、各委員には陳情の趣旨を御理解いただき、採択をお願いいたしまして、討論といたします。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第 4 号について、採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、陳情第 10 号、陳情第 20 号及び陳情第 21 号について、一括採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

陳情第 13 号及び所管事務の調査は継続審査と、それぞれ決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。