

建設常任委員会会議録			
日 時	令和6年 3月18日（月）	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時22分
場 所	第 1 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	前田委員長、中村（誠吾）副委員長、高野・白濱・秋元・ 中鉢各委員		
説明員	水道局長、建設部長 ほか関係理事者		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。			
委員長			
署名員			
署名員			
書 記			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、高野委員、白濱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、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「令和6年度臨時市道整備事業について」

○（建設）建設課長

令和6年度の臨時市道整備事業について御説明いたします。

まず、予算額ですが2億7,000万円を計上しております。そのうち1億円を債務負担分として3月中に発注いたしまして、残りの1億7,000万円を通常分として4月以降の発注を予定しております。

なお、債務負担分につきましては、令和6年度から建設業にも時間外労働規制が適用されるなど働き方改革が求められていることから、適正な工期を確保しつつ、早期発注により冬期間工事を抑制するため、昨年比3,000万円増額しております。

次に、お手元の資料の1ページを御覧ください。

こちらは、令和6年度に実施予定の臨時市道整備事業の一覧で、全部で15路線の計画となっております。これらは、側溝や舗装の老朽化が著しい路線や道路のり面の安全対策が必要な路線等について、整備の緊急性、路線の重要度、事業の効果などを総合的に判断して選定したものであります。

「路線名」の右隣にある「種別」の内訳といたしましては、道路改良が12路線、舗装改良が2路線、法面改良が1路線となっております。

また、二つ隣の「新規・継続」の別は、いずれも継続となっております。右端の「摘要」にありますように、このうち債務負担が上から7路線、通常が残り8路線となっております。

2ページを御覧ください。

2ページ以降には、番号順に路線ごとの事業概要図を添付しております。個別の図面の説明は省略させていただきますが、図面の見方につきまして、2ページの「1. 龍照寺前通線」を例に説明いたします。右上の凡例にありますように、太い実線の区間が施工を予定している箇所、長方形の点線の区間が現在までに施工済みの箇所になります。施工箇所は、図面の中央にある太い実線で「R 5（債務負担 L=77m）」と表示されている区間になります。工事内容につきましては、左上に標準断面図を掲載しておりますので、御参照ください。

なお、これらの事業計画につきましては、今後、詳細な調査等を行いますので、整備延長や内容等が変更となる場合があります。

○委員長

「令和5年度除排雪状況について」

○（建設）建設事業室長

令和5年度の除排雪状況について御報告させていただきます。お手元の資料を御覧ください。

まず、「1. 気象状況」についてです。

3月3日時点の比較となりますが、③今年度の真冬日は40日となっており、②の前年度と比較すると、⑤のとおりの8日少なくなっております。また、累積降雪量は459センチメートルとなっており、前年度と比較すると55センチメートルほど少なくなっております。累積積雪深につきましては5,677センチメートル・日となっており、前年度と比較すると414センチメートル・日少なくなっております。このことから今年度は前年度と比較し、気温は高く、累積降雪量及び累積積雪深が少ない状況となっております。

次に、「２．市民の声」についてです。

3月3日時点の比較となりますが、右側の太枠②全体の総数では2,479件の市民の声をいただいております。前年度同時期の総数2,207件に対しまして、およそ12%増となっております。これは記録的な大雪や暖気の影響によるものと考えております。

最後に「３．除雪費の執行状況」についてです。

除雪費全体予算は、一番左側の欄①に記載しております約22億円となっております。これは3月5日に先議で可決いただきました3億5,000万円を加えた補正後の金額となっております。3月3日の時点での執行額は②の16億6,900万円、執行率は③の約76%となっております。

○委員長

「小樽公園再整備（案）について」

○（建設）公園緑地課長

小樽公園再整備（案）について御報告いたします。

まず、小樽公園再整備（案）についてを御覧ください。

「１．アンケート結果」につきましては、小学校3年生以下の児童及びその保護者約5,900名を対象に、令和5年11月1日から30日までの期間にアンケート調査を実施いたしました。回答状況といたしましては、1,397件の回答があり、回答率は約24%でした。回答結果につきましては、小樽公園に整備が望まれている施設として多い順に、雨の日でも遊べる遊び場、遊具、水遊び場、トイレ、休憩場所や斜面を使った遊び場などが挙げられております。

次に、「２．再整備にあたっての方針」を御覧ください。

再整備のコンセプトにつきましては、親子で集える遊び場環境の充実などが求められていることから、「親子連れで遊べる小樽の特性を生かした公園」とし、年齢別のゾーニング及びエリア設定を行っております。別紙のレイアウトイメージ図に移っていただき、図面の位置関係といたしましては、上が桜ヶ丘球場、下が海側になります。図面の左側を小学校低学年ゾーン、右側を6歳以下ゾーンとしており、水遊び場はどの年代の子供たちにも遊べるよう中央部に配置しております。

エリアにつきましては、小学校低学年ゾーンには、①雨の日でも遊べるエリア、②斜面で遊べるエリア。6歳以下ゾーンには、③水遊びできるエリア、④親子で遊べるエリアを設定しました。

なお、このイメージ図に配置された遊具などにつきましては、アンケート結果を参考に配置したものであり、今後、変更となる場合がございます。

「３．再整備費用について」は、事業費として約8.5億円から10.3億円と見込んでおります。

次に、「４．今後のスケジュール（案）」につきましては、2月26日から28日に小学校5校の小学校1年生の児童を対象に、授業時間を活用したワークショップを開催、3月4日から17日には、各エリアの遊具の持つ機能に関してアンケート調査を実施し、意見などを伺ったところです。それらを踏まえまして、3月下旬には遊具を決定したいと考えております。

令和6年度からは詳細設計を行い、令和7年3月下旬に工事着手、令和8年8月に供用開始を目指してまいりますと考えております。

○委員長

「空き家等流通プラットフォーム事業について」

○（建設）木村主幹

空き家等流通プラットフォーム事業について御報告いたします。

当該事業は、さきの令和5年第4回定例会で御報告をさせていただいた、北海道空き家情報バンクへの移行と並行する形で新たな事業として検討を進めてきたものであります。

資料の左上の「目的」の部分になりますけれども、不動産業者による流通が困難な空き家について、様々な分野の専門的な知見・ノウハウを生かし、新たな需要の掘り起こし、マッチングにつなげるなど処分や活用に向けた支援を行うことを目的としており、次に、「現状と課題」の部分ですが、所有者が売買等を希望しても、不動産業者に一定の価値がないものは流通できず、結果、そのまま放置される要因になっておりました。

「効果」の部分ですが、不動産業者による流通が難しい物件でも、専門家により多方面から解決策を所有者へ提案し選択を増やすことで、管理不全空き家等の解消につなげるものであり、「構成員」につきましては、本市と空き家等の協定を締結している、記載の6団体に属する会員のうち、本取組に対する協力が得られた事業者としています。

次に、右の模式図を御覧いただきたいと思いますが、今後の空き家等の利活用の流れを大まかに示したものです。図中、黒く網かけした空き家所有者になりますけれども、売買等を希望した場合、不動産業者へ仲介を依頼するのが一般的な流れですが、価値が低く流通できない場合は、所有者へ差し戻されます。

本市では、これまで空き家の利活用政策として空き家バンク制度を運用してきましたが、実績が乏しく、不動産価値が低く、ニーズがない空き家は、ここで行き場を失っておりました。ここまでの流れでありました。

今後は、空き家等流通プラットフォームに御相談をいただき、各団体に属する専門家が流通に向けて様々な対策を検討し、所有者へ解決策を提案し、処分等の手続を進めていくものであります。

しかしながら、プラットフォームでどうしても解決できない物件もありますことから、その場合は、所有者等に対し、北海道空き家情報バンクへの登録を打診することで、これまで以上に市場で流通できるものと考えております。

最後になりますが、左下の「今後のスケジュール」ですが、現在、関係団体等は協議を終え、協力事業者等と個別の協議を進めている段階であり、年度当初からの実施を目指し進めております。

○委員長

「小樽市立地適正化計画の策定期間の延長（変更）について」

○（建設）三浦主幹

小樽市立地適正化計画の策定期間の延長（変更）について御報告させていただきます。

資料を御覧ください。

上から、「1 策定期間の延長」ですが、策定期間については、青字の①現在、令和3年度から令和5年度までの3か年で報告させていただいておりますが、それを赤字の②令和6年度までの4か年に延長させていただきたいと考えてございます。

次に、「2 変更理由」ですが、その理由といたしましては、本計画は学識経験者や市民の代表などからなる「小樽市立地適正化計画策定委員会」で慎重に議論を進めておりますが、その中で事務局案に対して様々な角度からの貴重な御意見や追加検討要請などがあり、その検討や説明資料の作成・案の修正などに時間を要し、5年度中の策定が困難となったものでございます。

そして、その主な御意見等といたしましては、概ね20年後ではなく、更にその先の将来（概ね40年後）を見据えるべき。

本市の地形的特性や社会の成熟化などを踏まえ、市民や移住者が、自らの意思で多様なライフスタイルを選択できるよう、「将来にわたって利便性を確保する区域」や、「小樽ならではの自然とともにゆとりある住環境を維持する区域」など、複数の区域を設定し、長期的な時間軸の中で、住宅等の既存ストックを有効に活用しつつ、緩やかに無理のない形で、誘導を図りたい区域の魅力を高めながら、段階的に誘導・集約を図るべき。

観光は本市の主要産業であり、市民生活に必要な生活サービス施設は観光客等の交流人口にも支えられている。

「観光」も考慮すべきなどの御意見をいただいております。

次に、「3 進捗状況及び今後の予定」ですが、下の表、左側の列、国土交通省の立地適正化計画作成の手引きにおける10の検討項目のうち、現在の進捗状況といたしましては、左から3列目、進捗・予定の列になりますが、6の誘導施設・誘導区域等の検討まで策定委員会において議論をいただいております。

今後は、ピンク色の部分、7から10までの4項目について御議論をいただき、計画の取りまとめを行い、詳細のスケジュールについては、現在調整中でございますが、表の下、策定までの手続といたしましては、その都度、審議会への報告を挟みながら、左から都市計画審議会で事前協議した上で、住民説明会・パブリックコメントを経て、都市計画審議会に諮問し答申を得た上で、令和7年3月には計画を策定したいと考えてございます。

○委員長

「新小樽（仮称）駅のデザイン案について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

新小樽（仮称）駅のデザイン案について、資料に基づき御報告いたします。

まず、「1 経緯」ですが、表の3行目、令和4年5月に市から鉄道・運輸機構に提出したデザインコンセプトに基づき、令和5年10月、鉄道・運輸機構から市にデザイン素案が3案提示されました。説明は割愛しますが、別紙1のとおりとなっております。その3案から1案を選定するため、12月に駅デザインアンケートを実施しました。

別紙2、新小樽（仮称）駅デザインアンケート集計結果を御覧ください。

①市民等アンケート（概要）は、A案を選んだ方が55%と最多。次のページ、②市内小・中学生アンケートと③街頭調査も、A案が最多という結果となりました。

資料に戻りまして、アンケート結果を参考に、駅舎デザイン検討部会で、デザイン推薦案（1案）を検討しまして、今月15日に当部会から提言を受けたところであります。

次に、「2 駅舎デザイン検討部会の検討結果」ですが、推薦案はA案。今後検討を求める事項として、照明による演出など、季節や時間帯による見え方の違いへの配慮などの意見がありました。

次に、「3 今後の予定」ですが、この検討結果を踏まえ、市でデザイン推薦案及び附帯意見を決定し、今月下旬に鉄道・運輸機構に提出、その後、鉄道・運輸機構で駅舎の実施設計を行う予定です。

○委員長

「北海道新幹線新小樽変電所（朝里川温泉地区）について」

「「小樽市天神地区交通戦略」の策定期間について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

それでは、北海道新幹線新小樽変電所（朝里川温泉地区）について御報告をさせていただきます。

「1 候補地」についてであります。北海道新幹線札幌トンネル入り口付近の朝里川温泉地区の約1万2,000平方メートルとなっており、図面記載の位置となります。

「2 候補地選定理由」についてであります。①主な選定条件といたしまして、設置位置につきましては、札幌車両基地変電所と、き電区分所間の中間位置付近、標準的な変電所の総敷地面積につきましては、約1万5,000平方メートルとなっております。その他といたしまして、地盤強度と環境影響評価で問題がないこととなっております。

次に②候補地の評価についてであります。設置位置、候補地面積につきましては、資料記載のとおりであり、候補地の面積が標準的な総敷地面積より小さくなっており、変電所機器の縮小化で対応が可能となっております。その他といたしまして、地盤強度は問題なく、環境影響評価については現在調査中であります。

「3 今後のスケジュール（案）」についてであります。鉄道・運輸機構が地元説明を行い一定の御理解を得た後、環境影響評価で問題がなければ準備工に着手し、その後、令和7年4月の工事着手に向けて必要な手続を鉄道・運輸機構で行う予定でございます。

続きまして、「小樽市天神地区交通戦略」の策定期間について御報告をさせていただきます。

小樽市天神地区交通戦略は、新駅周辺のまちづくりと連携した新小樽（仮称）駅の駅前広場や2次交通に関する交通計画の策定を行うものであり、令和4年度と令和5年度の2か年での策定を進めておりましたが、関係機関との調整に時間を要したこと、また、現在策定中であります立地適正化計画と策定期間を同時にすることが望ましいことから、策定期間を令和6年度までの3か年とすることとしたいと考えております。

なお、小樽市天神地区交通戦略案ができましたら改めて御報告をさせていただきたいと考えております。

○委員長

「ＪＲ小樽築港駅前交通環境の変更について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

ＪＲ小樽築港駅前交通環境の変更につきまして、地元町内会や関係機関の了承を受け決定いたしましたので報告いたします。

資料を御覧ください。

まず、変更内容ですが、1点目、築港駅前横断歩道橋を撤去し、撤去跡付近、市営若竹住宅3号棟前になりますけれども、信号機付き横断歩道、小樽駅方面行きのみバス停を新しく設置いたします。

2点目、新バス停の名称が「小樽築港駅」となり、小樽駅方面行きの現バス停は名称を変更する予定です。

3点目、現在の小樽築港駅バス停の位置は、小樽駅方面行き、札幌方面行きともそのまま存置し、築港交番前の信号機付き横断歩道もそのまま存置となります。

なお、4点目ですが、工事などは令和6年度を予定しております。

次に、市民周知についてですが、まず、交通環境の変更が行われる地元の東小樽町会は2月に、若竹町会では3月に回覧板で変更案に係る周知用チラシを配布していただいております。

そして、歩道橋撤去等の工事が目の前で行われます市営若竹住宅には、2月に掲示板等で変更案について周知を依頼しております。

また、広報おたる3月号及び市ホームページで変更案に関する記事を掲載し、広く市民周知を行っております。

○委員長

「木造住宅耐震診断の補助制度の廃止について」

○（建設）建築指導課長

木造住宅耐震診断の補助制度の廃止について説明いたします。

資料を御覧ください。

廃止理由ですが、平成22年に本制度を創設以来、これまで14年間、利用実績がございませんでした。また、本制度とは別に無料耐震診断があり、これまで12件の利用実績がございました。旧耐震の住宅をリフォームする場合、多くの所有者にとって、耐震改修の優先度は低い状況であることから、今後も本制度の利用は見込めない状況です。このことから、本制度については廃止といたします。

当該事業の概要について説明しますが、（１）補助概要等につきましては、事業目的は、小樽市内の木造住宅について、耐震化を促進し、地震による被害の軽減を図るためです。補助対象は、昭和56年5月末以前に着工された木造住宅。補助額は、診断費用の3分の2以内、上限額は5万円です。事業費は、令和5年度予算においては15万円でありました。

無料耐震診断との違いについて申しますと、筋かいの位置や本数を確認する図面がなく、専門家による現地調査の調査費が必要となる有料の耐震診断であります。

（２）補助事業についてですが、利用実績は平成22年度から令和5年度まで、なしという状況です。周知方法は、市ホームページ、広報おたる、町内回覧で周知を図ってまいりました。

最後に、今後についてですが、耐震化の周知、啓発のため、無料耐震診断は引き続き実施していきます。

○委員長

「小樽市簡易水道事業経営戦略」の見直しについて」

○（水道）総務課長

「小樽市簡易水道事業経営戦略」の見直しについて御報告いたします。

本経営戦略につきましては、令和5年第4回定例会建設常任委員会にて見直しの素案をお示しいたしました。その後、令和5年12月27日から令和6年1月25日までの30日間、パブリックコメントを実施し、3人の方から6件の御意見をいただきましたけれども、いずれの御意見も原案の変更に至る内容ではありませんでした。

なお、別紙、新旧対照表にお示ししておりますが、経営比較分析表を最新版へ差し替えるなど、一部修正がございますので御報告させていただきます。

本経営戦略は令和10年度までとなっておりますが、今後も安全で安定的な水の供給と安定した事業経営に努めてまいります。

なお、本件につきましては、経済常任委員会でも報告しております。

○委員長

「色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化対策について」

○（水道）下水道事業課長

色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化対策について、お手元の資料及び別紙図面により報告いたします。

資料の「1 令和5年度の進捗状況」を御覧ください。

今年度の水道局発注分の工事概要としまして、1件目の中央下水終末処理場護岸工事は、南側護岸のNo. 11、No. 12、約35メートルの地盤改良やNo. 10、No. 11の鋼管矢板45本の打ち込みを行う工事であり、別紙図面、右上の凡例では、鋼管矢板を丸印で、地盤改良を斜線で表記しており、図面右下の黄色で着色した部分が対象範囲となります。

2件目の中央下水終末処理場護岸その2工事は、北川護岸・護岸Ⅱにおける開口補修及び被覆・電気防食処理197メートルを、3件目の中央下水終末処理場護岸その3工事は、護岸Ⅰにおける開口補修及び被覆・電気防食処理140メートルを行う工事であり、別紙図面、右上の凡例では二重線で表記しており、図面上部の黄色で着色した部分が対象範囲となります。

これら3件の工事は、全て令和6年度へ繰り越す予定としております。繰越の理由及びその範囲につきましては、1件目の中央下水終末処理場護岸工事は、地盤改良において、港湾室発注工事と施工箇所の一部が工期的に重複するため、工程調整を行い地盤改良を2回に分けて実施する工程を組んだものの、北海道に数台しかない重機を使用するため、再度の手配に7か月の時間を要したことが理由であり、南川護岸におけるNo. 11の地盤改良や一部の鋼管矢板の打ち込みについて繰り越すものであります。

2件目の中央下水終末処理場護岸その2工事は、被覆・電気防食処理の施工期間を6か月と想定していましたが、天候不良や海中作業に必要な潜水士の確保が難航したため、予定より1か月程度の日数を要したことが理由であり、護岸ⅡにおけるNo. 2の電気防食処理を繰り越すものであります。

3件目の中央下水終末処理場護岸その3工事は、令和6年度での実施を予定していましたが、今年度の国費予算に余剰分が発生し北海道から繰越しを視野に予算の執行を指示されたことを受け、各事業の事業の促進の観点から、護岸Ⅰにおける被覆・電気防食処理140メートルの工事を発注するものであります。

また、令和5年11月の発注を予定していましたが南側護岸No. 3における地盤改良については、作業重機の手配が難航し年度内の完工が難しいため、令和6年度に改めて予算を計上し、実施することとしております。

このほかに、港湾室発注分としまして、突堤護岸における開口補修及び被覆・電気防食処理を実施しており、令和5年度の事業費は、水道局発注分としまして約5億2,000万円、港湾室発注分としまして約1億3,000万円の合計

約6億5,000万円を見込んでおり、それぞれの負担額につきましては、水道局が合計額の76%に相当する約5億円を、港湾室が24%に相当する1億5,000万円を見込んでおります。

続きまして、「2 令和6年度の事業予定」を御覧ください。

水道局発注分の工事概要としまして、南側護岸に関しては、令和5年から先送りしたNo. 3、約6メートルの地盤改良やNo. 3、No. 12の鋼管矢板19本の打ち込みのほか、船底用品庫等の復旧工事を予定しており、北側に関しては、No. 2、No. 3の鋼管矢板35本の打ち込みを、護岸Ⅱに関しては、No. 1の中層混合処理による地盤改良35メートルや開口補修及び被覆・電気防食処理30メートルを予定しております。

また、港湾室発注分としまして、突堤護岸における開口補修及び被覆・電気防食処理88メートルを予定しており、令和6年度の事業費については、水道局発注分としまして、海上保安からの負担金約2,000万円を含め約7億5,000万円、港湾室発注分としまして約1億5,000万円の合計約9億円を予定しており、それぞれの負担額につきましては、水道局がアロケーション合計額の76%に相当する約6億7,000万円を、港湾室が24%に相当する約2億1,000万円を見込んでおり、別紙図面では、赤色で着色している部分が対象範囲となります。

なお、色内ふ頭護岸老朽化対策に関する年次計画の目標最終年度は、今後の交付金の配分額並びに財政状況にもよりますが、令和9年度としております。

○委員長

次に、今定例会において付託された案件について説明願います。

「議案第25号について」

「議案第37号について」

「議案第39号について」

○（建設）建築指導課長

まず、議案第25号小樽市手数料条例の一部を改正する条例案について御説明します。

資料を御覧ください。

「1 改正要旨」ですが、建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部改正に伴い、引用する法令の名称を変更するものです。

改正の背景ですが、2030年度温室効果ガス46%削減及び2050年カーボンニュートラルの実現に向け、再生可能エネルギーの利用拡大の取組の強化を図るため、「建築物への再生可能エネルギー利用設備の設置の促進を図ること」が法の目的に追加され、これに合わせて法及び法施行規則の名称が改正されました。

「2 改正内容」ですが、建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律及び建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律施行規則の法令面について、向上の後に「等」を追加します。

「3 施行期日」は令和6年4月1日です。

続きまして、議案第37号小樽市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

資料を御覧ください。

「1 改正要旨」ですが、小樽都市計画新光町地区地区計画の変更に伴い、新光町地区地区整備計画区域内における建築物の用途の制限について見直しを行うとともに、所要の改正を行うものです。

改正の背景ですが、新光町地区地区計画においては、現在、同地区を三つの地区（低層専用住宅地区、集合住宅地区、利便施設地区）に分けています。その三つの地区については、資料2枚目の図面を参照ください。

このうち、現行の利便施設地区計画図では、上部に位置する三つの地区のうち、一番狭いエリアの地区についてですが、①物品販売業を営む店舗又は飲食店、②日用品販売店や理髪店などの用途を兼ねる住宅、そのいずれかを建築することが可能となっていますが、20年以上、土地の利用がなされていない状況となっています。

一方で、新光町地区全体としては、近年、住宅地区の大幅な増加が見られ、本市の定住人口対策に寄与する地区となっていることから、未利用となっている利便施設地区においても、土地の有効利用の促進が求められています。

「2 改正内容」ですが、一つ目は、土地の利用がなされていない利便施設地区について、表に記載のとおり見直しを行うものです。地区名について、利便施設地区から低層一般住宅・利便地区とします。

建築可能な建築物について、現行で建築可能な用途に低層専用住宅地区に建築可能なものを加えるものです。具体的には、戸建て住宅及び2戸以下の長屋、共同住宅を建築可能な用途として加えます。次に、兼用住宅について現行で建築可能な理髪店に加え、パン屋、学習塾などの用途を兼ねる兼用住宅も建築可能な用途として加えます。物品販売店、飲食店については、現行で建築可能な単独用途のほか、これらとの兼用住宅を建築可能な用途として加えます。また、2戸の長屋で、専用住宅と今まで説明しました兼用住宅からなるものも建築可能とします。

容積率の最高限度及び建ぺい率の最高限度については、地区計画において現行は規定しておりませんでした、低層専用住宅地区と同じく、それぞれ10分の8、10分の5の程度の限度とします。

敷地面積の最低限度について、現行は300平方メートルとしておりましたが、低層専用住宅地区と同様200平方メートルを限度とします。その他の項目については、現行も低層専用住宅地区も同じ値で基準として定めておりますが、現行のままとします。

二つ目は、集合住宅地区についてですが、託児所の建物用途の定義を明確化し、保育所又は幼保連携型認定こども園を建築可能な建築物とします。

また、所要の改正としまして、保育所には「保育所型認定こども園」及び「地方裁量型認定こども園」が、幼稚園には「幼稚園型認定こども園」が含まれることなどを明記します。

「3 施行期日」は、令和6年4月1日からの施行と考えています。

続きまして、議案第39号小樽市建築基準法施行条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

資料を御覧ください。

「1 改正要旨」ですが、建築基準法の一部改正に伴い、耐火構造を求める建築物の部分に特定主要構造部に限定するとともに、建築確認申請書の記載事項変更届の提出先等として建築副主事を追加するほか、所要の改正を行うものです。

改正の背景ですが、まずは、建築基準法の一部改正①関係について、これまで、耐火建築物については、その主要構造部の全てを耐火構造とする必要がありましたが、脱炭素社会の実現を目指し、CO₂の吸収源対策として建築分野での木材利用促進する観点から、火災時の損傷によって防火上及び避難上支障がない部分については、耐火構造とすることを不要とし、また、火災時の損傷によって防火上及び避難上支障がある部分、すなわちこれまでどおり耐火構造とすることを要する部分を特定使用構造部としたことによるものです。

次に、建築基準法の一部改正②関係についてですが、建築物を建築する際に提出される確認申請書の審査を行う建築主事の数が不足しており、その継続的かつ安定的な確保を図る観点から、建築主事を置く市町村又は都道府県に、建築主事が行う事務のうち、大規模建築物に係るもの以外のものを担う建築副主事を置くことが可能となりました。

「2 改正の内容」ですが、一つ目は、耐火構造が求められる建築物の部分の名称変更ということで、法の一部改正により、条例第33条及び第59条の3の主要構造部を特定主要構造部に変更するものです。

二つ目は、事務の担い手として建築副主事を追加ということで、法の一部改正により、条例第60条の6から第60条の8までの記載事項変更届等の提出先及び許可等の取消しを行う者として、建築副主事を追加するものです。

三つ目は、建築基準法施行令の条項追加に伴い、引用条項を変更することと第3条の文言整理を行うものです。

「3 施行期日」は、法令の施行日に合わせて令和6年4月1日からの施行と考えています。

○委員長

「議案第40号について」

○（水道）総務課長

議案第40号小樽市水道布設工事監督者を配置する工事及び当該監督者の資格基準並びに水道技術管理者の資格基準に関する条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

資料の概要を御覧ください。

「1 改正要旨」ですが、水道法の一部改正により、水道整備・管理行政の所管が厚生労働省から国土交通省及び環境省へ移管されることに伴い、主務大臣を変更するものです。

移管される事務の内容ですが、これらは厚生労働省の組織強化などに伴い、環境省と国土交通省に移管されるもので、水道整備・管理行政のうち、水質又は衛生に関する事務については、厚生労働省から環境省へ、それ以外は厚生労働省から国土交通省に移管されることになりました。

「2 改正内容」ですが、水道技術管理者に必要な資格のうち、「厚生労働大臣の登録を受けた者」から「国土交通大臣及び環境大臣の登録を受けた者」に、主務大臣の変更により改正となります。

「3 施行期日」についてですが、令和6年4月1日としております。

○委員長

「議案第50号について」

○（建設）用地管理課長

議案第50号市道路線の変更について御説明いたします。

資料の1ページを御覧ください。

今回議案として提出したのは、一覧表に記載している3路線であり、それぞれ起終点の所在、実延長、幅員、位置図面番号を記載しております。これら3路線は、銭函4丁目、5丁目の石狩湾新港地域に位置し、土地区画整理事業による道路として小樽市に帰属されたものです。

このたび、市道路線の変更に必要な資料が整ったことから、樽川風防添線、樽川西循環連絡線、樽川西循環分線の路線の終点を変更するものでございます。それぞれ図名を、2ページから4ページの図面番号①、②、③に記載しておりますが、路線変更区間は、赤で塗り潰しているところとなります。

○委員長

これより、質疑に入ります。

なお、順序は、みらい、公明党、立憲・市民連合、自民党、共産党の順といたします。

みらい。

○白濱委員

◎小型除雪機の購入と支援制度について

私から、小型除雪機の購入等支援制度についてお伺いをさせていただきます。

小型除雪機の購入等支援制度に向けては検討中とのことであり、非常によい支援制度であると常々思っております。本年度は、建設部が所有する小型除雪機を令和4年度の町内会アンケート結果に基づき、貸出しを希望する10団体のうちから1団体に絞り込み、無償で貸出しをするとのことでありました。

そこでお伺いいたします。本年度は何日から何日の期間で無償で貸出しを施行したのでしょうか。

○（建設）建設事業室長

今年度の試行につきましては、1月29日から2月9日までの期間で行ったところでございます。

○白濱委員

12日間ということだったと思います。

それでは、この間の天候というか、降雪量だとか積雪深のデータが今ございましたらお知らせ願いたいです。

○（建設）建設事業室長

この間だけ抜き取って資料を用意しておりませんので、後ほど御説明したいと思います。

○白濱委員

私の記憶では、結構、寒暖差があった時期かと記憶はしております。何を言いたいかというと、試行期間におけるデータを取るに当たっては、天候はかなり左右されるのではないかということでもあります。

次に、貸出し期間についてです。

既に貸出し制度を実施している札幌市などでは、貸出し期間は12月上旬から3月中旬までの約3か月の期間、帯広市では2週間以内の期間となっております。

そこでお伺いいたします。本市が町内会への小型除雪機の貸出し期間を2週間程度の期間に定めた理由についてお知らせください。

○（建設）建設事業室長

今回、貸出しに使用しました小型除雪機は、建設部庁舎敷地内の除雪に使用するための除雪機でございまして、これらの作業に支障が出ない期間として2週間と定めたものでございます。

○白濱委員

建設部が所有する小型除雪機の在庫は1台ということです。であれば、希望10団体のうち、異なる期間で少なくとも複数団体へ試行依頼をお願いし、それぞれの2週間、異なる気象状況下で除雪機の使用頻度等の複数のアンケート結果を得られますし、また、そうすることで早期の制度化実現につながると思っております。

そこでお聞きいたします。次年度、複数団体に試行を御依頼することについての見解をお示し願えますでしょうか。

○（建設）建設事業室長

先ほど申し上げましたとおり、建設部で所有する小型除雪機は、庁舎敷地の除雪に使用することから、貸出し期間は2週間程度として、試行したところでございます。

複数団体に試行を依頼する場合につきましては、もう1台、小型除雪機を購入する必要があることから、まずはこの1台で試行を継続いたしまして、貸出し制度がよいのか、他の制度がよいのかを検証してまいりたいと考えているところでございます。

○白濱委員

物理的な問題も影響してくるということで、よく分かりました。例えば、期間をずらして試行してみるだとか、今度は、いろいろと検討をしていただきたいと希望しております。

札幌市では、無償貸出しを希望する団体の使用する小型除雪機は、札幌市内の民間事業者と希望する団体との間で、貸出し期間やメンテナンス等を相談して制度を実施しているということだそうです。

そこでお伺いいたします。本市においては、無償貸出し支援制度を仮に実施するに当たり、小樽市内で除雪機等取扱う民間事業者の小型除雪機を利用することについて、どのように捉えているかをお示しいただけますか。

○（建設）建設事業室長

小型除雪機の貸出しを制度化する場合、現状では、市が小型除雪機を購入いたしまして町内会等へ貸出しすることを検討しておりますが、民間事業者が所有する小型除雪機の利用につきましては、今後、情報収集を行ってまいりたいと考えているところでございます。

○白濱委員

既に、本年度の貸出しは終了しております。試行後には、作業場所や作業時間などについて、また、燃料代などについても除雪作業に係る経費等について試行町内会へのアンケート調査を実施するとのことでしたのでお聞きいたします。

アンケートについての回答は既に届いているのでしょうか。届いているのであれば、その結果をお知らせください。届いてなければ、次の機会にお知らせください。

しかしながら、いろいろと試行期間前後では試行団体から聞いていることがあると思いますので、お伝えできる範囲でお知らせ願えますでしょうか。また、アンケートが届いた後、結果から見たことについてもお知らせをお願いいたします。

○（建設）建設事業室長

アンケート調査につきましては、シーズン後を予定しているため、現時点では回答は得ておりませんが、町内会とのやり取りの中で何点か御意見を伺っております。御意見といたしましては、軽トラックも貸していただけると小型除雪機を運ぶことができるので作業範囲が拡大することができる。ほかには、個人で所有する除雪機を使用する代わりにガソリン代の補助をしてほしいなどの意見を聞いているところでございます。

○白濱委員

確かに、小型除雪機の移動だとか保管場所などについては、いろいろと考慮しなければならないことだと思っております。

今後につきましては、3年程度は試行を継続し、小型除雪機の購入等支援制度の方向性を定めると前回の当委員会で御報告を聞いております。札幌市、帯広市では、小型除雪機を貸出し制度と購入補助支援制度の両制度とも支援を実施しております。昨今の気象状況は、先ほど来、出ておりますけれども、80センチメートルを超える記録的な大雪に見舞われたかと思えば、気温が急上昇し雪解けが急加速して、数日後にはまた、どか雪に見舞われるというように、生活道路の状況にとっては決してよろしくありません。生活除雪の必要性にも変化をもたらしております。二、三の町内会からは、来シーズンは町内会単位で小型除雪機の購入を検討しているというお話を耳にしております。

そこで伺いいたします。これまで町内会との除雪等の懇談会におきまして、町内会単位での小型除雪機の購入についてのお話は出ておりますか。

○（建設）建設事業室長

除雪懇談会等で個別に購入についてのお話はお聞きしておりますけれども、令和4年度に行いましたアンケート調査では、購入補助を利用して購入を希望している団体は、5団体あったところでございます。

○白濱委員

5団体あったということで、希望する団体があるということでもあります。

続きまして、今お聞きしたとおり、令和4年度にアンケートを取っておりますが、既に先行して小型除雪機の購入等支援制度を実施しているほかの自治体の支援内容等を参考にさせていただくことにより、より具体的な購入支援制度案、例えば、購入補助金額を明示するとか、燃料費の支援、無償貸出し期間を定めたものなど、一步踏み込んだ具体的なものを作成し、提示したもので、来年度に改めてアンケートを取ってみてはいかがでしょうか、見解をお示しください。

○（建設）建設事業室長

アンケートにつきましては、昨年度は167団体に対しまして実施しているところでございますが、アンケートの説明の中に、購入補助制度の場合は購入費の2分の1程度の補助ですとか、無償貸出しの場合は燃料費や保険料は町内会負担などを明記した上でアンケートを実施しているところでございます。

このアンケート結果を踏まえ、今年度から3年間の試行を行うとしたところでありますので、現時点では、改めてのアンケート調査は予定をしておりません。

○白濱委員

内容についてお聞きしたところ、2分の1程度の助成金額、燃料費についても今後いろいろと検討していくということが分かりました。

小型除雪機の購入支援制度につきましては、これまでにほかの議員からも幾度も質問されているように、喫緊の課題の一つであると捉えております。これから先の気象状況を考慮した場合、あと2年程度の試行を待った後の支援制度では少し遅いような気がしております。

小樽市雪対策基本計画にもあるように、これからは今まで以上に除排雪に関しまして、市と市民は協働していかなければなりません。保管場所や作業する人については、本市が小型除雪機の購入と支援をしていただければ、市民は協働していくことと思います。宮城県仙台市や福島県福島市などでも既に小型除雪機購入補助が実施されております。予算の関係もあろうかと思いますが、除雪費の問題は市民生活にとって大きな関心事の一つであります。一日も早い小型除雪機の購入支援制度の実施をお願いいたします。

◎市道の維持管理、補修について

次に、市道の維持管理、補修について伺ってまいります。

この件につきましても、これまでに幾度も質問されてきた事項であり、永遠のテーマと思っております。冬の路面管理と夏の路面管理、一貫した道路の維持、管理は大切な作業であり、大変な業務でもあります。市民生活の安全のために取り組まれていることに感謝いたします。

まず、道路施設の補修について伺ってまいります。

令和5年12月の第4回定例会の当委員会の折に、昨今の気象状況から鑑みますと、来春、つまり雪解け時ですが、補修箇所が多く発生することも考えられますとお伝えさせていただきました。今年は特に異常な天気でした。今冬は1月7日から8日にかけて記録的な大雪に見舞われたり、気温が13度に急上昇したり、異常とも呼べる気候変動の影響により凍結融解日数が増加しました。冬の間、雪の下に隠れている道路の雪解けが進むと現れるのが、例の穴の空いた凸凹路面、目立つのは無数の穴であります。毎年、春先に現れる凸凹路面、ひび割れ路面、その数が例年に比べて多いように思われます。しかも、昨年より穴が少し深いようであります。車が穴にはまるとタイヤがパンクしたり、事故を起こしたりする危険性もあります。スピードが出ているときは特に危険であります。気をつけなければならないのは、車だけではなく、歩行者も横断歩道を渡るときなどは穴に足を取られないように十分注意して歩行しなければなりません。特に交通量の多い道路の横断歩道の穴では、思わぬ事故が発生しないことを願っております。

本市では、道路施設の異常箇所を道路パトロールによる発見、市民からの危険箇所の発見による連絡により補修作業に努めているとのことであります。

そこでお伺いいたします。融雪後の建設部の道路パトロールにおいて、重点ポイントなどは定めておりますでしょうか、お知らせください。

○（建設）建設事業室長

まずは幹線道路から始めまして、最終的には生活道路までのパトロールを実施することになります。

パトロールのポイントといたしましては、舗装の損傷、清掃の必要性、除雪作業に伴う損傷がないかどうかを重点ポイントとしてパトロールを行っていくことになろうかと思います。

○白濱委員

損傷、清掃を重点ポイントに挙げておられているということが分かりました。

次に、お伺いいたします。車や歩行に対する注意や大きな穴を見つけたら連絡をしていただくなど、市民に対す

る注意喚起の周知についてお示しください。

○（建設）建設事業室長

これまで市民に対しまして注意喚起を行ったことはございませんが、小樽市公式LINEから道路・除雪通報サービスを利用して小樽市に対し連絡が容易にできる仕組みを作成いたしまして、運用を開始したところでございます。

○白濱委員

次に、お伺いします。なぜこのように今年はポットホールが多いように感じるのか、把握している要因をお示しください。

○（建設）建設事業室長

今シーズンの気象状況は、令和5年度の除排雪状況についての資料の真冬日の欄にあるように、平均気温が高く、真冬日が少ない状況でありました。記録的な暖気もございまして、例年より凍結、融解を繰り返す気象状況であったものと考えているところでございます。

○白濱委員

寒暖差が大きかったということでもあります。令和4年度の道路施設の異常に関する市民の声の総数は2,795件で、そのうち、舗装道路の補修に関する件数は607件。607件のうち、補修作業を行った件数は509件と伺っております。状況から判断すると昨年度以上に舗装道路の補修に関する市民の声は増えることと思われま

す。そこでお伺いいたします。補修に関する市民の声が増えるということは補修作業も増えるということになるのかと思われま

○（建設）建設事業室長

冬期間におきましても、融雪に伴い舗装面が現れ、緊急度の高いポットホールが見つければ、常温合材で応急復旧として穴埋めを実施しているところでございます。

加熱合材は、プラントの稼働が例年3月上旬からということになりますので、本年度は4月4日からの稼働ということを確認しましたので、現在は加熱合材での本復旧の作業を行っているところでございます。新年度におきましても4月から早期に対応できるよう、発注の準備を進めているところでございます。

○白濱委員

ところで、現在、東京都の数区や、千葉県千葉市、岩手県花巻市、石川県加賀市などでは、道路の損傷や不具合を発見した際に、スマートフォンのカメラとGPSを利用して市民が通報することができる機能と、道路パトロール時に車両へ専用のドライブレコーダー型測定器を設置し、路面を計測しながら走行することで自動で路面の損傷を検出し、損傷箇所の位置情報と当該画像を把握し、日常の補修計画に利用できる機能が搭載されたアプリケーションMy City Report、略してMCRシステムを導入し、道路の維持、管理に対して市民との協働を図っているとのこと

であります。総務省のホームページにも民間協働サービス、次世代型市民協働プラットフォームとして掲載されております。また、このMCR導入自治体も徐々に増えているとのこと

であります。そこでお聞きいたします。本市におかれましても自治体DXを推進していることから鑑みまして、市道の維持、管理、補修について、これらアプリケーションを試行、導入することについての見解をお示しください。

○（建設）建設事業室長

様々なシステムでございますけれども、私どもにもいろいろなメーカーから御紹介をいただいておりますが、現時点では小樽市に合うシステムなのかどうか、この辺は検証してまいりたいとは思っております。

私どもは、先ほど申し上げました道路・除雪通報サービスで今のところ、補修依頼、側溝の蓋、交通安全施設等、いろいろな補修依頼を受けているところで、年々件数も増えてきているというような状況もござい

ものも活用しながら、ほかのシステムについても調査してまいりたいと考えているところでございます。

○白濱委員

除排雪が一段落したかと思えば、雪解け後の道路の補修と夏冬一貫した路面管理は大変であります。重要でもあります。道路が通常、有すべき安全性を欠いている状況では、大きな事故につながりかねませんので、道路パトロールの強化を含めて、早めの市道の維持、管理、しっかりとした補修への御対応を今後もよろしくお願いしたいと思います。

◎令和5年度除排雪状況について

次に、令和5年度除排雪状況について尋ねてまいります。

気象状況の中で、令和5年度の市民の声の中で、令和4年度と比較し、令和5年度の累積降雪量は前年より55センチメートル少ない、累積積雪深においては414センチメートル少ないとのこと、真冬日が標準より4日間少ない、前年よりは8日間少なくなっております。平均気温も標準値より0.9度高く、前年に比べると0.7度高いということは、令和5年度の気温は高かったと捉えております。ただし、雪の降り方は記録的な日はありましたが、少ないというデータになっております。

地球温暖化の影響かどうかは分かりませんが、市民の声の中では、令和4年度と比較し、令和5年度の除雪依頼件数は156件増えております。しかも3月3日の時点ですから、依頼件数はまだ増えるものと思っております。昨年度に比べ暖かく雪が少なかったのに除雪依頼件数が増加している原因は、これから分析されることと思いますが、現時点で考えられる要因について、先ほどは記録的な暖気が影響したとおっしゃいましたけれども、それ以外に考えられることについてお示し願えますでしょうか。

○（建設）建設事業室長

今シーズンにつきましては記録的な大雪、また、暖気の影響によりまして急激に路面状況が変化したことが主な要因でありまして、除雪依頼が増加したと考えているところでございます。

○白濱委員

除雪依頼件数は昨年よりも増えました。しかしながら、除雪後の苦情件数は昨年度より189件減っております。一般的に考えると、依頼件数が増え、苦情件数が減っているのので、除雪作業が昨年よりよかったのかと思うわけですが、この要因について、考えられることをお知らせ願えますでしょうか。

○（建設）建設事業室長

暖気の影響によりまして路面状況の悪化があり、通常であれば、除雪作業は、かき分け除雪ということで除雪を行って相当量の置き雪が発生するということになるかと思いますけれども、この暖気のときの雪が、ざくざくであるということから、なかなか単純にかき分け除雪ということにはならないのかと。除雪要望ということで受けましたけれども、実際の作業としては、除雪では少し難しく排雪作業を行った路線もございまして、その辺で最終的に除雪後の苦情というのが少なかったということも一つ考えられるのかと思っておりますが、これから詳細な分析を行ってまいりたいと考えているところでございます。

○白濱委員

部分的な除雪ということと、それに対する排雪ということがつながって苦情件数が少なかったということで、若干、分かってまいりました。またさらに詳しい分析が出ましたらお知らせ願いたいと思いますし、今後の除排雪に役立たせていただきたいと願っております。

それと、市民の声のうち、もう一つ、除雪依頼は156件、排雪依頼が124件、この2項目で昨年より280件増加しており、市民の声の総数の増加分の272件にほぼ匹敵しております。気になる点とすれば、やはり、除雪後苦情件数189件減少した分、その他の声が181件増えております。

そこで、その他の声の中身で増えている事項や新たな声などがありましたらお知らせください。また、そのほか

の声の相対的な中身、傾向も併せてお知らせください。

○（建設）建設事業室長

その他の声につきましては、昨年度と比較しまして、砂散布依頼と砂箱への補充依頼が増えております。昨年12月ですけれども、降雪が少なかったのですが日中に溶け、夜に凍るということを繰り返しておりましたので、12月は、砂関係の要望がかなり多かったということでもあります。

ロードヒーティングの要望もやや多い状況ではございますが、溶けづらかった部分もあったのかと思いますが、そういう要望も多かったと認識しているところでございます。

○白濱委員

次に、除雪費の執行状況の中で、今も少し出ましたが、ロードヒーティング経費についてお伺いしたいと思えます。

予算に対しまして3月3日時点の執行額が59%と大幅に下回っております。経費的には大変に喜ばしいことと捉えております。この要因として挙げられることをお知らせください。

経費節減対策として、ロードヒーティング部分については、令和3年度までは設備面積の20%、令和4年度には191平方メートル、令和5年度には新たに4か所、126平方メートル延長されていきました。本年度は車のスリップや段差による通行障害やその他の理由によるロードヒーティングの再稼働について、市民からの要望や御意見はありましたでしょうか。また、気象状況や路面状況による部分停止施行箇所の再稼働についてお尋ねいたします。

○（建設）建設事業室長

まず、ロードヒーティング経費の執行率59%についてでございますけれども、この執行額につきましてはロードヒーティングの光熱費の4月、5月分の支払いが含まれていないということから、数値上、少なく見えるものでございますが、電気料金の平均単価につきましても昨年度より減少していること、この二つのことが大きな要因と考えているところでございます。

あと、ロードヒーティングの部分停止に関しての御質問でございますけれども、令和5年度に新たに部分停止の施行を行った箇所について、新たに再稼働ということの御意見等はございませんでしたので、こちらも当初お示した内容のまま、部分停止を行っているという状況でございます。

○委員長

みらいの質疑を終結いたします。

公明党に移します。

○秋元委員

◎除排雪について

私からは除排雪について確認しながら質問させていただきたいと思えます。

まず、先ほど来ありますけれども、今冬は年明けまでは比較的、雪も少なく、市民の皆さんも一安心といった声が多く聞かれましたけれども、年が明けて1月7日から8日にかけて記録的な降雪で一気に積雪も増えました。以前のようにバス路線の多くが止まるようなこともなくて、市民生活、また経済活動への影響も最低限で済んだのかと思えますし、私が話を聞いた多くの市民の皆さんも大変に感謝していたということをまずはお伝えして質問させていただきたいと思えます。

初めに確認なのですが、今冬の除排雪に関連して、1月7日の大雪やその後の急激な気温の上昇などで、当初の計画を変更して対応せざるを得なかった状況について説明してもらえますか。何月何日で、その原因と対応について伺いたいと思えます。

○（建設）建設事業室長

まず、1月7日の大雪による作業の変更があるかということに対しまして、6日までは積雪が20センチメートル程度しかなかったものですから、排雪作業ということはまだ指示をしていなかった状況でございます。7日は69センチメートル降ったことによりまして、排雪作業を行うよう各ステーションに指示をしたというところでございます。

除雪作業につきましては市内一円、まず幹線道路、やはり、バスが運行停止ということになっておりましたので、まずバス路線を最優先に開けるということを指示いたしまして、対応に当たったところでございます。

その後の暖気に伴う作業の変更でございますけれども、1月後半と2月に2回、暖気がございまして、まず1回目の暖気でございますが、正式な日にちが不明なのですけれども、このときは市内中心部は1月7日の大雪の影響で板厚がまだ残っていたという状況がございまして、さくさくになった路面を除雪もしくは排雪作業を実施しないと走行に支障が出るということで、そういう部分を早急に除雪または排雪作業を行うよう指示をしているところでございます。

また、2回目のときには、この1回目のときの体制を反省いたしまして、事前に各ステーションに、準備をして対応を行うように打合せを行って作業に当たったところでございます。

○秋元委員

今冬の除排雪について、今の点を踏まえて質問していきたいと思います。

まず、先ほど資料説明をしていただきました令和5年度除排雪状況についての「3. 除雪費の執行状況」についてなのですが、市内全体の執行状況が書いてありますけれども、ステーションごとに説明してもらえますか。

○（建設）建設事業室長

執行率でございますけれども、まず3月3日時点の当初予算に対しての執行率ということでお答えさせていただきます。第1ステーションが111%、第2ステーションが108%、第3ステーションは101%、第4ステーションは108%、第5ステーションは116%、第6ステーションは104%、第7ステーションは88%になっているところでございます。

○秋元委員

次に、資料の「2. 市民の声」で令和4年度、5年度について記載されています。市内全体で見ればこのような状況だと分かりますが、これについても各ステーションごとで数字が分かれば、苦情の特徴について説明してもらえますか。

○（建設）建設事業室長

3月3日時点の市民の声のステーション別でございます。第1ステーションは、総数303件、除雪依頼105件、除雪後苦情90件、排雪依頼46件、その他62件。第2ステーションにつきましては、総数507件、除雪依頼131件、除雪後苦情68件、排雪依頼110件、その他198件。第3ステーションにつきましては、総数282件、除雪依頼58件、除雪後苦情30件、排雪依頼132件、その他62件。第4ステーションにつきましては、総数164件、除雪依頼67件、除雪後苦情16件、排雪依頼17件、その他64件。第5ステーションにつきましては、総数358件、除雪依頼134件、除雪後苦情44件、排雪依頼67件、その他113件。第6ステーションにつきましては、総数530件、除雪依頼226件、除雪後苦情38件、排雪依頼122件、その他144件。第7ステーションにつきましては、総数335件、除雪依頼89件、除雪後苦情33件、排雪依頼74件、その他139件となっているところでございます。

○秋元委員

それで、前市長の時代ですが、平成27年度に除雪ステーションをそれまでの6ステーションから7ステーションの体制に見直されましたが、このときもいろいろと議論をされました。まず、いろいろと議論がありましたが、どのような考えを基にステーションを分割したのかについて説明していただけますか。

○（建設）建設事業室長

平成27年度に6ステーションから7ステーションに見直した際の考え方でございますが、除雪拠点体制の課題の見直しといたしまして、前体制では除排雪作業の遅れによる苦情が多かったということで、作業の機動力の向上を図るため除雪の拠点を増設したものでございます。

第2ステーションと第3ステーションの路線が非常に多いというような状況がございましたので、その中間に一つステーションを設けたという形になっております。

○秋元委員

以前、この議論をしたときに出していただいた資料でも、やはり、第3ステーションが一番苦情が多かったのです。第2ステーションが次いで苦情が多いという状況がありました。ただ、そのときにはJ Vの構成員の数とかが問題になりまして、いろいろと批判もあったわけであります。

今、現状の各ステーションの苦情の数を聞きましたが、現在は6ステーションと2ステーションが、苦情の総数が結構多いという状況になっていますけれども、改めて分析みたいなことはされているのですか。

○（建設）建設事業室長

第2ステーション、第6ステーションの苦情件数が多いということでございますけれども、今年度につきましては、このシーズン後に改めて検証は行ってまいりたいと考えているところでございますが、具体的には、市内中心部ということもございまして、様々な御要望をいただいているのかと思っているところでございます。

○秋元委員

平成27年度のステーションの見直しの際に、これは先ほど来、議論してきたのですが、そのときも確認させていただいていただいたのですけれども、改めて、7ステーション体制になって各ステーションが管轄する路線の特徴についてお聞かせください。

○（建設）建設事業室長

路線の特徴でございますが、7ステーションに増やしたときに、まず、均一ではないですが、路線をある程度、均等にできるような形でやりたいということも考えておりました。

先ほど申し上げました第2ステーション、第3ステーションがどうしても路線の数が多かったということもございまして、除雪が行き届かなかったのではないかと御指摘がありましたので、そういう部分で検討したということでございます。

○秋元委員

生活道路が多いとか、各ステーションごとの管轄する路線の特徴は。

○建設部長

各ステーション、路線といいますか地域差での特徴ということでお話があったかと思いますが、特に第1ステーションにつきましては、オタモイですとか蘭島もあちらで管轄してまして、比較的、路線的には長い。ただ、山間部も多いという特徴があるのかと思っています。

第2ステーションと第6ステーションにつきましては、町場ということもございまして、非常に狭隘な路線が多いということが主な特徴かと思っております。

第5ステーションについては、高島地区でございますが、かなり狭隘な生活路線が多いということと比較的、山坂、急坂な路線が非常に多いのかと思っています。

第3ステーションにつきましては、ある程度、範囲は広いのですが新興住宅が多く、比較的、路線としては広いのです。幸いなことに雪を堆積する場所が非常に多くて、どちらかというと投入排雪が多い場所ということで思っています。

第7ステーションにつきましては、桜地区ということで、非常に急坂の路線も多いといった部分が挙げられるの

かと思っています。

あと第4ステーションですが、これは銭函ということで、比較的、投入する場所も多くて意外とやりやすい場所ではあるのかと思っております。

全体的に見ますと、やはり、急坂な路線と狭いところが多いといったところが主な小樽市内における特徴かと思っております。

○秋元委員

冒頭にも話したのですが、今冬は非常に気象状況が激しく変化したということで、維持、管理にも大変だったと思うのです。それで計画変更なども行ったということで冒頭に説明いただきました。先ほど聞いた各ステーションが管轄する路線の違いなど、当然あると思います。

ステーション図をざっと見ても、今、部長に紹介していただいたように、狭隘路線また生活道路が多かったり、市街地が多かったり、路線ごとに様々な特徴があるかと思うのですが、一つ気になるのは、その路線の違いによって、作業の遅れというものが生じている状況がないのかについてはどうですか。

○（建設）建設事業室長

作業の遅れということですが、地域の特徴ということで申し上げますと、第3ステーション、第4ステーション、桜から銭函にかけてでございますけれども、こちらは投入排雪ということで、公園とか空き地に雪を捨てるということで、ダンプによらない排雪が可能な地域ということでございます。

その他の地区につきましては、なかなか空き地がないということでダンプによる排雪がメインという部分で、作業の遅れというようなイメージにつながっているのかと考えているところでございます。

○秋元委員

投入排雪できるステーションとダンプに頼らざるを得ないステーションで作業の進捗にも違いがあるということだと伺いました。先ほどお話ししましたが、市内一円がこの七つのステーションに分かれていまして、地域によって雪の降り方も違って来るのかと。大雪のときも、地域によっては雪が比較的多い最上ですとか松ヶ枝町という地域と町場などの雪の降り方、量についても、若干であっても違いがあるのではないかと思います。

例えば、大雪の時点でもいいのですが、今回の1月7日から8日にかけての大雪のときに、全体的なステーションで見たときに、その地域の特徴によって何か遅れ、逆に、今言った投入排雪ができたので作業が比較的ほかのステーションよりは早く終わったようなステーションはありますか。

○（建設）建設事業室長

大雪時の地域による違いということでございますが、先ほど申し上げました投入排雪ができるかできないかによってかなり違ったと感じているところでございます。

7日に降雪がございまして、ダンプによる排雪をすぐ指示をしておりますけれども、実際にダンプによる排雪が可能となった最初のステーションは、第1ステーション第2ステーションでございますが1月10日からという形になっております。それに比べて、投入排雪ができた第3ステーション、第4ステーション、第7ステーションは、7日の夜に投入排雪が可能だったということを考えますと、地域差みたいなものは出ていたのかと感じているところでございます。

○秋元委員

現状を考えますと、逆に第2ステーション、第6ステーションは投入排雪がなかなかしづらいので、ダンプに頼らざるを得ないということで、極端な話、どこか雪が降った場合に作業は遅れぎみになりかねないという状況もあると思うのです。

これは予算特別委員会でも話があったと思いますが、1月7日の大雪で幹線道路の除雪を優先して通学路の除雪が間に合わなかったということが報道されておりまして、16路線の除雪が間に合わなかったという記事がありまし

たが、具体的に児童・生徒の皆さんに通学の影響というのはあったのですか。

○（建設）建設事業室長

先日、予算特別委員会で御答弁させていただきましたが、16路線の排雪が間に合わなかったということでございます。こちらの対応といたしましては、車道部につきましては、各幅員等の除雪を行って車道を円滑に確保できるよう幅員確保等に努めたところでございます。

歩道につきましても、通行の幅に支障がないように、除雪ができる場所は除雪作業を行い、除雪ができないところは、例えば、踏みしめたりとか、段差の部分は階段を作ったりと通行の幅を確保した作業を実施したところでございます。

○秋元委員

大きな影響はなかったということでよろしいですか。

○建設部長

我々の年が明けてからの最初の作業といたしましては、やはり、小・中学校の始業日に合わせるために車道の排雪をしたり、歩道の排雪をしたりということだったのですが、申しましたように1月7日と8日にかなりの雪が降りまして、始業式開始まであと1週間ぐらいしかなかった状況で、最終的には、16路線の通学路の確保ができなかったということです。少なからず、この部分については支障があったと言わざるを得ないのかと思っていますし、今後の課題でもあると考えております。

○秋元委員

具体的に16路線というのは市内の学校に関わる通学道だと思いますが、16路線を担当しているステーションというのはどこのステーションになるのでしょうか。

○（建設）建設事業室長

16路線のステーション別の内訳でございますが、第1ステーションが1路線、第2ステーションが3路線、第3ステーションが4路線、第4ステーションが1路線、第5ステーションが5路線、第6のステーションはゼロです。第7ステーションは2路線の合計16路線になっております。

○秋元委員

第5ステーションが一番多かったということで、手宮地域ですね。

実は、前市長時代にJ Vの構成員になっている企業の下請を禁止し、非常に混乱したということがあったのです。当時、下請に入っていた企業に余力があったためという認識でいるという話を聞いておりました。Aという企業が1班、2班と自分の会社の中で除雪班をつくって、1班は、自分が頭になる構成員となるステーションの除排雪に携わる。2班というのは、ほかのステーションの下請に入ってやっていたのですけれども、それが駄目だということでできなくなったのですが、現在は下請に入ることは可能なのですか。

○（建設）建設事業室長

再委託につきましてですが、歩道除雪並びに路面対策工の作業を除きまして、他の工種についても、除雪機械運転手及び機械における登録番号の他の地域と重複しなければ再委託を緩和している状況でございます。

○秋元委員

再委託は可能だということです。

実は、地域総合除雪に携わるJ Vの方から話を伺いまして、現在の除排雪体制を5年後、10年後に維持できるか不安だという話でした。一番の原因が人手不足、また、働き方改革の問題なのですが、建設業だけではなく、この問題はあらゆる分野で課題になっております。

また、先日の除雪懇談会の際にも、市民が契約して、例えば、自宅周辺の除雪または自分の会社の駐車場などを除雪していただいている建設業の方から、もう除雪できないのだということで断られたという話を伺いました。私

もある町内会の方から、実はそういうことで断られて、どこか建設事業者、または除雪してくれるところを紹介してほしいというそういう相談もあったのです。

市内の建設業登録数がどういうふうに推移しているのか、また、地域総合除雪業務に携わる前提となる道路除排雪等業務登録件数の推移についてどんな状況なのか、市ではどのように認識しているのかについて説明してもらえますか。

○（建設）建設事業室長

まず、道路除雪の登録件数の推移でございますが、令和元年度が38業者、令和2年度も38業者、令和3年度も38業者、令和4年度が39業者、令和5年度が38業者ということで、あまりこの部分につきましては増減はないということ認識をしております。

民間の除雪業者が減っているということでございますが、私どもにも貸出ダンプ制度を町内会で毎年やっていたのですが、今年から受けていただけないという報告をいただいているところでございます。やはり、オペレーターの高齢化などによりまして、業者が対応できないということで、私どもとしては、貸出ダンプ制度の登録業者をホームページに公表しておりますので、こちらを御案内して対応していただいているという状況でございます。

○秋元委員

今のお話からも貸出ダンプを担っていた事業者が減っている状況もあるというお話でした。

私の肌感で、やはり、建設業者の廃業なりが進んでいるという実感もしているところですが、実は、その以前から建設業者が減少していくことによって、この除排雪の体制についても不安で、心配されているというお話も議会の中で前市長のときからしておりまして、市としても人材の育成ですとか、また、確保などの取組について協力してきたと思っておりますし、そのようなお話もされていたと思いますが、具体的に市としてどのように関わってきたのか、また、今後、除排雪体制の維持に向けてどのような考えを持っていますか。

○（建設）建設事業室長

これまでどのような対応をとということに関しましては、なかなか難しいお話だと認識しておりまして、業界団体と意見交換を行ったりということを進めているところでございます。

なかなか具体的などいうところは、今、進めているものはございませんけれども、今回、本会議等でいろいろと御質問をいただいている中で、人手不足というお話でございますが、例えば、建設業の人材バンクをつくってはどうかというお話とか、資格を取るための他都市の事例でありますとか、外国人の人材というものを活用してはどうかという御意見もいただいているところでございますので、今後、こういう部分につきまして調査等を行っていきたいと考えているところでございます。

○秋元委員

今、答弁いただきましたけれども、将来的にはそういう考え方も多分、人材を確保するためには必要なのかと思います。

冒頭から質問させていただいて、現在の異常気象といいますか、毎年、雪の降る量ですとか気温の上昇、この急激な変化が発生している状況を考えると、やはり直近、本来であれば、もう来年ぐらいからでも対応できるような体制の整備というのは必要になってくるのだろうと考えるのです。

その上で、多分、先ほど来、説明していただいていた各ステーションの担当する路線の距離や範囲を見直すべきタイミングに来ているのか、また、各ステーション間のバックアップ体制の話も今回、市民の方から多く言われたのです。先ほど来、投入排雪で比較的ほかのステーションから見ると作業が順調に進んでいくというステーションがあるのであれば、逆に言い方は少し語弊ありますけれども、その余力といいますかを実際に作業が遅れている、または苦情が多いステーションをバックアップすることで、少しでも苦情が減るような、市民生活に影響が出ないような対策もできるのではないかと思います。このステーションの再編ですとかバックアップ体制について、も

し何か市で考えがありましたら伺いたいと思います。

○（建設）建設事業室長

ステーションの再編ということになるかと思いますが、今年度の除雪作業対応のみで判断するのは難しいと考えているところでございます。近年においては大雪傾向にある中、どのように効率的な除排雪を行っていくかということは、いろいろと考えていかなければならないとは思っているところでございます。

他のステーションへの応援体制につきましては、通常時に除排雪作業を行っていないステーションにて作業を行うということは、路線の状況をふだんから把握していないということもある中で作業を行わなければならないということはなかなか難しい、物損等の事故も起きるという可能性もございますので一筋縄ではいかないかと思っております。ただ、交通確保ということでいくと、ある程度はそういうことも見据えて、いろいろ検討していかなければならないのかとは思っているところでございます。

○秋元委員

速やかに検討していただきたいという要望をしておきたいと思います。

先日、先ほども言った除雪懇談会で市民の方から様々な意見がありましたけれども、市から市民の方に様々な除雪に関してお願いする際に、小樽市では除雪だよりを発行して、各町内会ですとか市民の皆さんに配っていると思います。

まず、市民に対してどのように協力と呼びかけているのか、要するに除雪だよりのみなのか、ほかの機会ではどういうふうな協力体制について呼びかけていますか。

○（建設）建設事業室長

まず、除雪だよりということで配布をさせていただいております。守っていただきたいルールということで、宅地内の雪出し禁止ですとか路上駐車禁止。お願いしたい事項といたしましては、玄関前に残った雪の処理は各家庭でお願いしますということ、砂まきに御協力をお願いします、あとは、雪置場の情報提供についてもお願いしますということ、あと、屋根からの落雪しないような管理体制の徹底、それから、子供を危険な場所で遊ばせないということ、冬は常に慎重な運転をということ、もう一つは、悪天候時の不要不急の外出を控えてということをお願いをしているところでございます。

これは配布のものでございますけれども、あとは町内会に出向きまして意見交換する場が様々ございますので、こういう場も含めて、いろいろとお願いをしているという状況でございます。

○秋元委員

失礼なのですが、実感できる効果というのは何かありますか。

○（建設）建設事業室長

目に見えて、これが改善されたというものは、なかなかないところございますが、以前に比べて路上駐車に伴った除雪ができないという件数は減っているという認識を持っているところでございます。

○秋元委員

私はある町内会の方から、やはり、以前より路上駐車が非常に減って除排雪の妨げになるようなことが減っているということなのです。その方が言っていた理由は、除雪だよりもそうなのですが、一つは、路上駐車されることで自分たちの生活に影響があるということで、住んでいる方々が注意するようになってきている状況があるということなのです。私は、それは、一つは除雪だよりの効果でしょうし、先ほど言った町内会に出向いたときにお話しすることが効果だと私も思っているのです。

先ほどお話しした除雪懇談会の内容とか、今後、除雪だよりの中で市民に周知する上で、私は一つ重要な部分が、これから市民の皆さんに考えていただきたいと思うのが、例えば、幹線道路の雪出し、あとはロードヒーティングへの雪投げなども、実は私も今冬も相談いただきました。せっかく排雪されているのに、次の日にはもう雪が捨て

られていて、町内会の方から非常に怒ってお電話をいただいたこともありました。それもある意味、要するにそういうことをすることによって、どうなっていくのかと。例えば、除排雪が遅れていくとか、ある意味、ほかの市ではコストを考えるという資料を出してしまして、除排雪に関わるコスト、総事業費、人件費、そして市民が1人当たり負担していくその除排雪費みたいなものを書いている自治体がありまして、私はこれからの除排雪というのは、市だけでは、もうどうしようもできない状況だと思うのです。そのために市民の皆さんからいろいろなところで協力をいただいて、しっかり小樽市全体として、住みやすい環境をつくっていかないといけないのではないかなと思うのです。

そういう部分で、やはり市民の皆さんに一步進んで、ある意味の見える化といいますか、コストの部分はこういうことになっている。ましてや幹線道路に雪投げをしたら、こういうふうになるのだと。要するに、計画が遅れていつて後々、市民の生活に影響が出るですとか、例えば、補正予算を組まなければならなくなるということもしつかり説明する場所が欲しい、例えば、除雪だよりだったり、先ほどお話しいただいた町内会に出向いてお話をする機会にこういうコストを考える、また、自分たちの生活を市民の皆さんも一緒に考えていただくという機会をぜひ、つくっていただきたいと思うのですが、これについて何かあれば伺いたいと思います。

○（建設）建設事業室長

まず、幹線道路やロードヒーティングに対する雪出しの件でございますけれども、私の感覚でも今年は非常に多かったという認識を持っております。現行犯でないとなかなか注意ができないということもありまして、対応といましては、付近の電柱などに雪出し禁止の看板をつける、ポスターを貼るということで対応はしておりますが、なかなか減らない状況で、いたちごっこなのかということで考えております。

こういうことが起きると、一つの例でございますが、私どもが道路をロータリーで拡幅して道幅を広げた後に雪出しをされることに伴いまして、バス事業者から道幅が狭い、これが解決できないとバスを止めますというお話も多々いただいております、急遽、そこの除雪作業、排雪作業をまた行うということにつながっております。そういう面では、逆にそういうことを周知することによって抑止効果につながるということであれば、検討していかねばならないのかと思います。

コストの面での見える化ということでございますが、確かに、除雪に比べまして排雪の費用が50倍、60倍かかるというお話もあると思います。こういうことを市民の皆さんに知っていただくということも大事なのかと思いますけれども、どういう形で周知すればいいか、検討は行っていきたいと考えております。

○秋元委員

市民の皆さんも一緒に考えていただく機会を市でつくっていくということが重要だと思いますので、ぜひ今後も、今冬も本当に建設部の皆さんには除排雪についていろいろと御協力いただいて、冒頭にも申し上げたとおり、本当に多くの市民の皆さんも感謝しているということを改めて申し上げて、質問を終わりたいと思います。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時58分

再開 午後3時20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。

立憲・市民連合に移します。

○中村（誠吾）委員

◎除排雪について

今シーズンの気象状況は、皆さんがおっしゃるとおり、例年と違い非常に予測が難しい状況で、市民の皆さんも、事業者の皆さんも、そして、こちらにいらっしゃる担当者の皆さんも大変に苦勞されていると思います。12月は、降雪も少なく、たしか18センチメートルぐらいだと聞いていたのですが、1月7日に記録的な大雪となり状況は一変しました。あの日は、市民会館で成人式があったものですから、本庁に来たら、ほかの車も埋まっていました。そこに何とか車を置いて雪を越えて市民会館まで行った記憶があります。そこまですごい雪でした。

そして、その後は、記録的な暖気が2回あり、さらに路面状況が悪化しました。花園十字街から水天宮の通りがありますが、あそこはざくざくだったのです。そのためにタイヤが浮いてしまったり、タイヤが食い込んでしまったり、亀の子状態になって、大変な交通渋滞になったのも見ていました。

そこで最初に質問なのですが、これは今定例会において、我が会派の高橋龍議員も代表質問でお聞きしているのですけれども、もう一度おさらいさせていただきたいということでお聞きしますが、令和6年当初予算時に想定している、基本となるのは平成30年度と教えてもらいました。平成30年度の気象状況の累積降雪量も400センチメートル、そして、累積積雪深は500センチメートルということでお聞きしております。

この予算はなぜ平成30年度を基準にして予算を計上していたのか、お聞かせいただけますか。

○（建設）建設事業室長

平成30年度は穏やかな気象状況でございましたが、事後処理型から予防保全型に除排雪方法を切り替えまして、市民の皆さんに一定の評価をいただいたことから、平成30年度の作業を基本としているところでございます。

○中村（誠吾）委員

事後処理型から、予防保全型に変えたということです。

二つ目の質問なのですが、近年は穏やかな気象状況ではないシーズンが多くあると思います。寒気団が来て、毎日5センチメートル、10センチメートルだったら予測もしていけるし、本当にだらしない冬だなという気がしています。

でも、建設部の皆さんもデータを取って、今年の降り方は、2月後半はこの年と似ているというような傾向は一生懸命に調べていただいているのですが、自然相手ですから、まして、皆さんは気象庁の職員でいらっしゃいませんから、分からないことに対して基準を設けるのは難しいとは感じております。

そして、小樽市の財政状況を考えると、当初予算から多くの予算を計上することというのは確かに難しいことだと思うのです。簡単に言うと、何でこんなに予算を積んだのに使わなかったのだということも含めて、判断は非常に難しいと思っています。しかし、多くの予算が計上されていて、例えば、昨年の実態を見て、非常に考えさせられることがあって、このように予算を計上しましたということが市民に伝わっていけば、その安心感も違ってくると思います。

そして、この当初予算に想定している基準というのは、予防保全型とのことですが、基準を見直しするということは、当面、考えられますか。

○（建設）建設事業室長

当面は平成30年度を基準とすることとしておりますが、近年は降雪量は500センチメートルを超える降雪でございまして、少雪傾向ではないシーズンとなっております。

今後の気象状況によっては基準の見直しを検討することと考えておりますけれども、委員から御指摘のとおり、小樽市の財政状況を考えると、当初予算から多くの予算を計上することということは、なかなか難しいものと考えているところでございます。

○中村（誠吾）委員

次に、随分、議論してきましたがロードヒーティングについてお聞きしたいのです。

昨年度は、電気料が大幅に高騰して、大丈夫なのかと。そして、電気料に対する補正予算を行ったと認識しているのですが、令和4年度と令和5年度の平均単価をまずお聞かせ願えませんか。

○（建設）建設事業室長

電気料金の平均単価についてでございますが、令和4年度は1キロワット当たり26.4円でございます。令和5年度は2月末の請求での比較になりますけれども、1キロワット当たり20.6円となっているところでございます。

○中村（誠吾）委員

今、室長がおっしゃったとおり、令和5年度は2月末までの請求しかまだ来ていないから、シーズン途中なので単純比較はできないということで、今の時点では分かりました。

そうは言いながら、電気使用量と電気料金を令和4年度と令和5年度で比較して、お示してください。

○（建設）建設事業室長

令和4年度の電気使用量は1,594万6,846キロワットで、電気料金は4億2,048万1,401円となっております。令和5年度につきましては、電気使用量は2月末までの請求でございますけれども1,095万6,595キロワットで、電気料金は2億2,639万8,070円となっているところでございます。

○中村（誠吾）委員

これもシーズン途中なので、まだ分からないということで、単純比較はできないのです。

先ほどの質問でもあったのですが、ロードヒーティングの部分停止の施行について伺いたいのです。

令和3年度から継続的に安全が保たれる範囲内において、令和5年度も部分停止箇所の追加をしたものと認識しておりますけれども、砂散布等による路面管理の状況など、先ほど答えていましたパトロールを実施して確認していると思うのですが、令和5年度シーズン中は、どのような状況であるのかをお知らせください。

○（建設）建設事業室長

部分停止を原因といたしました事故等の報告はございません。パトロールにおいても、交通障害の発生は、確認できなかったところでございます。

砂散布等による適切な管理が実施できていたものと考えているところでございます。

○中村（誠吾）委員

令和5年度に新たに部分停止を追加した箇所について、最もおそれるのはシーズン中に事故があつて警察、または市民から危険であるからロードヒーティングの部分停止箇所の再稼働を要望された箇所というのはありますか。

○（建設）建設事業室長

令和5年度に新たに部分停止を追加した箇所につきまして、シーズン中に危険であることで、ロードヒーティング部分停止箇所の再稼働を要望された箇所はございませんでした。

○中村（誠吾）委員

確認ですが、本年1月6日から8日にかけての気象状況で、降雪量と積雪深について、再度、数値等をお聞かせいただきたいのです。

○（建設）建設事業室長

まず、降雪量でございますが、1月6日は2センチメートル、7日は69センチメートル、8日は12センチメートルでございました。

積雪深は、6日が20センチメートル、7日が87センチメートル、8日は90センチメートルとなっております。

○中村（誠吾）委員

6日までは積雪深20センチメートルしかなかったのです。そして、翌日には87センチメートルと一気に降ったと

いうことを再度認識するのです。

そこで、報道を見たときに、7日の降雪量69センチメートルが小樽市の過去最大との報道があったのです。その後、「小樽の大雪 1月7日は最多？」と疑問符がついた解説の報道があったのです。

分かりづらかったので質問なのだけれども、自分も平成8年の大雪ですごく苦労した認識があります。

平成8年の大雪のときの認識との違いについてお聞かせください。

○（建設）建設事業室長

報道で使用されているものは、24時間降雪量の日最大値で、降り始めから降り終わりまでの時間の中で最大となる24時間の降雪の合計を示したものでございます。これは統計開始が1999年、平成11年でございますので、1996年の平成8年は対象となっていないデータとなっております。

○中村（誠吾）委員

それでは、平成8年は対象となっていないと分かったけれども、それでは、これまでの24時間降雪量の日最大値の年月日というのはいつでしたか。

○（建設）建設事業室長

令和3年12月18日で53センチメートルとなっております。

○中村（誠吾）委員

令和3年12月18日に53センチメートルの降雪があつて、今回、それを更新したという認識でいいのですか。

○（建設）建設事業室長

令和3年12月18日の降雪の深さによる日合計、これは24時間／センチメートルに観測されたデータを調べますと、9センチメートルの降雪しかございませんでした。そこで前日の12月17日の降雪の深さ日合計を調べたところ、午前2時から24時までで52センチメートルの降雪がございまして、これに12月18日の0時から2時までの降雪量1センチメートルを加えますと、53センチメートルということになりますので、この53センチメートルが24時間降雪量の日最大値となっておりますので、正確には12月17日の2時から翌日18日の2時までの24時間のデータを更新したものという認識でございます。

○中村（誠吾）委員

そうすると1月7日の69センチメートルの降雪量も、これは2日間にわたる合計値というものでいいのですか。

○（建設）建設事業室長

7日の降雪量は、0時から24時までの合計が最大値となっておりますので、このため、7日のみの値であることから、降雪の深さ日合計と同じ値となっています。

○中村（誠吾）委員

これから多くの除排雪の対応でこういうことがあったということを理解しておかなければならないので、どれぐらい、何年のときということをもう一回聞きます。

それでは、この降雪の深さ日合計では、先ほど言った令和3年12月17日の52センチメートルは、段階で何位くらいだったのですか。そして、今年1月7日の69センチメートルは、これを抜いて何位の値になったのかを示してください。

○（建設）建設事業室長

降雪の深さ日合計は、統計開始が昭和28年となっておりますので、令和3年12月17日の52センチメートルは4位の値でございまして、令和6年1月7日の69センチメートルは3位となったものでございます。

○中村（誠吾）委員

これだけ統計を取っておいて、それでは、この降雪の深さ日合計では、平成8年が最大との認識でいいのですか。

○（建設）建設事業室長

昭和28年の統計開始から降雪の深さ日合計の1位は、平成8年1月8日の84センチメートルであります。

○中村（誠吾）委員

統計開始年度の違いも分かりましたし、さらに、この降雪の深さ日合計、またはこの24時間の範囲も分かった、24時間降雪量の日最大値と観測の違いも理解できました。

次に、これは他の方も質問をされていたのですが、この2月15日に実施されました除雪に関する意見交換会に私たち建設常任委員会のメンバーも参加をしていたのです。そこで町内会からいろいろな御意見がありました。それで何点か確認したいことがあります。

1点目は、これも先ほど御質問された方いるのですけれども、各町内会から、排雪業者がいなくて断られるとの意見があったのです。市へも同様の内容の問合せは来ているのですか。

○（建設）建設事業室長

貸出ダンプなどにおいて昨年まで受けていただいた業者から、今年度は受けられないと言われて困っているということで、他の業者を紹介してほしいとの内容の電話は何件か入っているところでございます。

○中村（誠吾）委員

できない理由を聞いていますか。

○（建設）建設事業室長

重機やダンプのオペレーター不足を理由に挙げている業者が多いようでございます。

○中村（誠吾）委員

心配ですね。ボディーブローのように効いてくるかもしれません。

そして、市としては他の業者を紹介しているとか、紹介できるデータのようなものは持っていますか。

○（建設）建設事業室長

市としては立場上、1業者を紹介するというのは難しいので、貸出ダンプ制度に登録している一覧表をホームページに掲載しておりますので、そちらで紹介しているところでございます。

○中村（誠吾）委員

このような作業においても非常に人材不足の影響が出ているのだということを改めて痛感します。

2点目は、築港地区の小樽港縦貫線の道路除雪についての意見がありました。私も、あそこをよく通るのです。確かに2車線あるところが1車線半ぐらいになっています。端の雪も海のほうに吹き飛ばせばいいのではないかとこの印象があったのです。

この片側2車線の道路を1車線にして雪を堆積しているというものであったのですが、小樽市の考え方を改めてお聞かせください。

○（建設）建設事業室長

片側2車線のうち路肩も狭く堆雪スペースもない幅員構成でございますので、1車線を雪堆積スペースとして利用しているものでございます。

○中村（誠吾）委員

どうしても思うのは、交差点部分なのです。そうすると、この交差点部分だけでも片側2車線を確保し、渋滞緩和につなげることはできないのですか。

○（建設）建設事業室長

交差点部分だけでも交通の流れをよくするために2車線確保できないかとの御意見でございましたが、左折車線または右折車線として管理することができないため、2台並んだときに、2台とも直進をし、その先で車線がなくなるによりまして雪山に突っ込んだり、横の車と接触したりという事故が多く発生すると警察から御指摘をい

ただいているところでございます。

また、事故処理に伴いまして、業者または市の担当者が24時間、休日も関係なく立会いを求められる場合が多くございますので、交差点部分においても1車線とする管理を行っているという状況でございます。

○中村（誠吾）委員

そういう経緯があつての作業方法だということが分かりました。ただ、市民の皆さんがこの全部を理解しているとは限りません。

多くの意見が出されていましたが、まず、検証を行って、将来の除排雪体制の維持などに役立ててほしいし、除排雪の見える化も含めて、ここはそういう管理していますからと、やはり、情報を発信したほうがいいと思います。

◎道路維持について

次に、道路維持についてです。

今シーズンの大雪の後に2度の暖気もあり、先ほど言った道路がざくざくとなりました。そのため、除排雪の緊急対応になり、道路の確保に努めたと聞いております。この暖気による舗装が出たことにより、2月中旬にもかかわらず非常に多くの穴も見かけます。

まず、前も聞いたのですが改めて確認します。どうして穴が多く発生するのかを説明してほしいです。

○（建設）建設事業室長

冬期間に発生いたします舗装の穴は、暖気に伴う融雪水が舗装のクラックに入りまして、気温が下がるとその融雪水が凍結することにより、膨張でさらにクラックが大きくなりまして、舗装が剥がれ、その後、中の碎石も飛び散り、穴となる。これが通常、ポットホールと言われているような状況になるということでございます。

○中村（誠吾）委員

対応については、ある期間から始めるのだということを聞かせてもらったのですが、このポットホールについては、どのような対応をしているのか、直営だけなのか、委託業者も含めてなのか。前に回答があつたのですがけれども、失念したのもう一度お聞かせください。

○（建設）建設事業室長

通常は職員で、常温合剤と呼ばれる簡易舗装材で応急的に穴埋めを実施しているところでございます。舗装の加熱プラントの稼働が例年3月上旬ということでございますので、それ以降は、業者対応を含めて、加熱合剤による舗装対応を行っている状況でございます。

○中村（誠吾）委員

要するに、十分な予算が確保されているのかというか、簡単に言うと、足りるか。それも含めて、今、非常に難しい質問をしたのだけれども、よろしくお願いします。

○（建設）建設事業室長

今シーズンのように1月、2月に舗装面が出ている状況が続くと、経験値でございますけれども、道路の損傷が多くなる傾向がございます。予算については十分あるとは言えませんが、工夫しながら事故につながぬよう対応していきたいと考えているところでございますし、先ほども御答弁申し上げましたが、新年度予算も早期に対応できるように準備を進めている状況でございます。

○中村（誠吾）委員

右の車輪が落ちて、バンパーが跳ね上がってしまった。修理して直ることだからいいけれども、そういうことも含めて市民の安全に非常に直結することなので、よろしくお願いします。

◎陳情第4号住みよい朝里地域にするための陳情方について

この件については、私も当委員会の中で、冬期間の状況を一度見て判断させていただきたいということを基本的にお話ししました。

それで、まず一つ目です。陳情の中にあった路肩を設けるということについて陳情者は言われているのですが、路肩を設ける目的について、もう一度お聞かせください。

○（建設）建設事業室長

道路構造令では、路肩を設ける目的でございますけれども、車両の走行に必要な側方余裕を確保する。事故車等の非常駐車用の用に供する。また、歩道を有しない道路にあつては歩行者の通行の用にも供するものとされているところでございます。

○中村（誠吾）委員

私も現地の状況を確認させてもらいました、理事者の皆さんも来ていただいて確認していると思うのです。柵のことも出たのですが、専門家、技術者の立場からして、柵を設置することはできないのですか。

○（建設）建設事業室長

私どもも冬期間の状況を確認しているところでございますが、地域の方か分かりませんが、まず、ロードヒーティングの横、50センチメートル程の幅を除雪されている状況でございまして、その分の空間が確保されている形になっております。この部分は路肩部分でございまして、さらには舗装の中にはリードケーブルが敷設されている場所でございますので、この部分に柵を設置するということは、できないということで考えております。その横には、道路側溝が敷設されておりますので、その部分の上ということも設置ができない部分であると考えております。

その道路側溝から外側は民有地でございますので、さらに現地を確認すると、もう雪の壁になっている状況で、そこに設置しても雪の中に埋もれてしまうという状況でございますので、設置は困難な場所であると判断しているところでございます。

○中村（誠吾）委員

雪の降っていないときからそこを見に行つて、そして、冬期間の状況を確認していただいているということで、確かに、あそこは雪が積もってしまっています。私は、市民の方に、それは何でも我慢してくださいと言っているわけではないのだけれども、ただ、今、言ったとおり、道路交通法もあつて、法律があつて交通の安全ということが大前提になっているので、まずそこところは理解しました。

ですから、今後もうこういう問題は出てくると思いますが、やはり、みんなで確認して、みんなで理解しないと、一方的な話をお互いにしたくありませんので、よろしくお願いいたします。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

自民党に移します。

○中鉢委員

◎屋外広告について

私からは、屋外広告についての質問をさせていただきたいと思います。

市内の屋外広告について、市に寄せられている意見などがあるのかどうなのか。また、そのような意見があれば、その件数であるとか、おおよその内容が分かればお聞かせいただきたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

市に寄せられた意見ですが、電話、メール、窓口で受け付けた意見となりますが、近年、毎年一、二件程

度いただいております、その内容につきましては、既存の屋外広告物が許可基準に適合しているのかといった問合せや、直近では、堺町地区に景観になじまない屋外広告物があるとの御意見をいただいております。また、堺町地区につきましては、以前から、まちづくり団体の方などからも同様の御意見や御指摘をいただいております。

○中鉢委員

堺町地区でいろいろとそういう意見があることを理解いたしました。

小樽市屋外広告物条例を見ておりますと、屋外広告の禁止地域を第一種低層住居専用地域、一般的な住宅地のことを指すと思いますが、禁止地域を水天宮地区に設定していて、さらに臨港線沿線地域や小樽駅から運河にかけての小樽歴史景観区域、15地区のそれぞれに、地上広告物の高さや大きさ、壁面広告物や屋上広告物の大きさ、色彩、照明に至るまで細分化して細かな規定を設けておるようです。実に条例制定時に、繊細かつ緻密な仕事をなされたのだと感心するわけでございますが、そこで質問です。

本市の屋外広告物条例は、他都市と比べて、他都市といいますと近くの都市であるとか、ほかの観光都市であるとかと比べて厳しく規制されていると思いますが、市の見解をお伺いしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

他都市の規制と比べてとのことですけれども、全国的に見まして、近隣の札幌市なども含みますけれども、屋外広告物の規模に関する規制に加え、さらに色彩などを規制している自治体と規制していない自治体がありますけれども、色彩を具体的な数値で規制している自治体が少ないと思われます。

本市のように彩度などの基準を設けている条例につきましては、他都市の条例と比べて厳しい規制になっていると考えております。

○中鉢委員

今回、この屋外広告の質問をさせていただいたのは、札幌市内で最近、不可解という言葉が適当かは分かりませんが、屋外広告を見るケースが増えてきたからであります。その広告というのが、静岡県で開業している歯科医院の屋外広告で、札幌市内に複数の大きな屋外広告を見ております。その広告というのも、派手な色彩、ピンクとか黄色のバックに、何々歯科という歯科医院の名前と、その医院長と思しき方の顔写真がついていて、とても景観を損ねることこの上ない広告なのです。

小樽市屋外広告物条例の禁止広告物の部分を見ますと、主に安全性に配慮したと思われる、破損、老朽化、倒壊、落下度について触れられております。確かに思い出しますと、札幌市のカニを提供するお店の看板が落下したというのが平成27年ですから10年弱前なのですけれども、そのようなこともあってなのかと思います。安全性のところについて触れられておりますが、そこで質問をいたします。

周辺に実体のない事業者であっても、広告物として掲示は認められるのでしょうか、お伺いしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

事業の実態がない事業者が掲示する屋外広告物ということになりますけれども、小樽歴史景観区域内においては、原則、表示、掲出することは認めておりません。

また、小樽歴史景観区域以外につきましては、許可基準に適合するものは表示、掲出することを認めておりますが、事業の実施がある場合と比べて、設置可能な屋外広告の規模を厳しくしております。

○中鉢委員

先ほど他都市の比較で出てきましたが、色調についてお伺いをしたいと思います。

先ほど広告は派手であるという部分はお話しさせていただいたのですが、その色彩の規定の中で、彩度10以下などという許可基準を見かけたわけですが、色の3要素というのは、色相、明度、彩度であるのですが、その彩度だけで基準として足り得るものなのかどうなのかがまず1点と、彩度10以下などの基準で景観を損ねるような色彩にならないのか。この色の問題を言葉で表現というのは、なかなか難しいかもしれませんが、その辺りの見解をお

伺いしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

彩度の基準だけで足りるのか、彩度10以下の基準にすることで景観を損ねるような色彩にならないのかということでございますけれども、色相や明度につきましても周辺景観への影響がないというわけではございませんが、彩度を低く設定することにより、派手さやけばけばしさが軽減されていきますので、景観への悪影響を抑え、景観を損ねることのない色彩になっていくものと考えております。

なお、景観を損ねないようにするためには、関係する複数の要素において、それぞれ景観に配慮していくことが大切だと考えております。

○中鉢委員

少し細かい点についてお聞きをしましたが、その歯科医院の広告の本来の目的というのは商業広告で、患者に来てほしいという部分が一番だと思うのですが、先ほどから話題にしている広告というのはそういう意味合いではなくて、ただ目立ちたいとか注目を浴びたいという目的であるようにしか捉えられない広告でして、そのような広告を本市で認めてほしくないということもあり質問したのですが、小樽市屋外広告物条例を見ておりますと、禁止広告物の事項が少ないように感じました。

本市において、業種による広告の規制は行っていないのでしょうか、お尋ねをいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

業種による広告の規制でございますが、屋外広告物につきましては、表示内容や規模を規制することにより周辺景観との調和を図るものと考えておりますので、業種による広告の規制は行っていないところでございます。

○中鉢委員

これから必要になってくるのではないかと思います、現状を理解いたしました。

基準を満たしていれば全て許可をするものなのかどうなのかというのと、一定の審査期間などを設けてから許可を出しているのかをお聞かせいただきたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

基準を満たしていれば全て許可するものなのかという御質問ですけれども、許可基準を設けている以上、その許可基準に適合している場合には許可することが前提となります。しかしながら、屋外広告物の許可申請に先立ちまして、明確な審査期間を定めておりませんが、申請者には事前協議を行っていただくこととしておりまして、その協議の中で、許可基準に適合していることを確認するとともに、必要に応じてさらに彩度を低い数値にさせていただきたいですとか、最小限の大きさを計画していただきたいですといったことの景観への配慮を促しまして、景観誘導を行った上で許可を行っているという状況でございます。

○中鉢委員

風紀を乱す広告を掲示してしまいますと、例えば、許可基準があつたとしても、同じような広告を何枚も出すというのは、これは許可基準の中で多分、触れられていないのかと思います。先ほど来、話をしているその歯科医院の広告も、目的は目立ちたいことだというふうに私は勝手に思っているのですが、そういう抜け穴を探して、広告を出してくる可能性というのはあるのかと思いますし、許可基準であるとか条例を見ておりますと、細分化されて基準が決められているのですけれども、その抜け穴というのは比較的大きいのかと私は感じました。

その広告なのですけれども、札幌市内の数か所にあつて、なぜか手稲区にも入ってきています。目立ちたいのであれば、札幌市中央区とか、国道沿いとかに掲示するのがいいと思うのですけれども、どういう理由か分からないのですが、手稲区の道路沿い、手稲前田に1か所大きい広告が出ております。小樽市に入ってきてほしくないと思っていますし、極めて小樽市の景観を邪魔するものだと思っています。

そのような規制をする際に、公序良俗に反するという便利な言葉がよく使われるのですけれども、そのような文

言を禁止広告物の中に入れてはどうかと思うのです。それによって、いろいろなケースのときに広く対応できるのかと思うのですが、それについての見解をお伺いしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

小樽市屋外広告物条例第6条でございますけれども、「形状、面積、色彩、意匠その他表示の方法が、良好な景観又は風致を害するおそれのある広告物又は掲出物件は、表示し、又は設置してはならない。」と規定しております。この規定の中の良好な景観又は風致を害するという部分が、同様の意味合いを持つと考えております。

○中鉢委員

同様の部分があったということで、私も見落としておりました。

◎ＪＲ北海道の運行について

次に、ＪＲ北海道の運行について質問をさせていただきたいと思います。

ＪＲ北海道の運行ですが、まず、おととい16日にダイヤ改正が行われました。快速エアポートの運行形態が複雑化をしまして、果たして小樽市内の状況はどうなるかと思っていたのですが、快速が停車する小樽、南小樽、小樽築港の各駅の札幌方面のダイヤは改正前の75本が68本、小樽方面が78本から73本になりました。それで快速エアポートが停車しない、朝里、銭函の各駅が旧ダイヤですと札幌方面に53本だったものが52本になって、小樽方面が55分から57本とこちらは増えました。ＪＲの利便性は一定程度、保つことができたのかなとは思っております。

しかしながら、この冬のＪＲの運行はかなり貧弱なものでした。数こそ数えておりませんが、手稲から小樽、もしくは、ほしみから小樽までの運休というのがありまして、小樽から余市間の運休も頻繁にあったことが記憶されます。通勤に苦慮された職員の方も多くいらっしゃると思います。もちろん小樽市内から小樽市内への通勤・通学にも支障がありますが、札幌圏の通勤・通学エリアとして本市を考えたときに、とても大きな不利益になったというふうに思います。近年、冬期間札幌市の北部、北区とか東区、学園都市線の沿線であるとか、江別市や岩見沢市で結構、大雪が降って不通になるというようなケースがあったわけですが、そのときに、私の知人で人事をしている担当者は、冬期間のリスクで学園都市線沿線や岩見沢方面の職員や、バイトの採用は積極的になりにくくなったということを以前に話しておりました。

他方の不利益は小樽にとって利益というか、心の中で少し喜んだ部分があったのですが、この冬の状況を見ると小樽市も除外されてしまう可能性が高まったと思います。先週も東京都に赴任していた友人が4月にこちらに戻ってくると聞きまして、小樽市内に住むように勧めたのですが、その知人も、最近のＪＲで小樽方面がよく止まっているということをよく知っていて、なかなか小樽市内に住んでいただけないという状況で、なかなかそれが進まない状況でありました。

前段が長くなりましたけれども、最近のＪＲの状況は、市長が以前にお話されていた、選ばれるまち小樽から、交通の利便性の悪さから除外されてしまうようなまちになることもなりかねないと思います。通勤できないところに人は住めませんので、本市の人口問題にも関わる大きな問題になっていくと思います。

そこで質問いたしますが、冬に限らず、定時運行に対するお願いをＪＲ北海道に対してすべきと思うのですが、見解をお伺いしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

定時運行に対するＪＲ北海道へ申入れをしたほうがいいのではないかと御質問かと思うのですが、まず、事業者といたしましては、ダイヤを基に定時運行に努めていただいているものと考えております。

ただ、一方で異常気象等によりまして運休や遅れが生じているといったことはあるのですが、これは、やはり安全を最優先にするためにはやむを得ないものと考えておりますので、現在のところ、ＪＲ北海道に申入れをするということは考えてございません。

○中鉢委員

もちろん運行はＪＲ北海道のものでありますので本市ができることはしないにしても、極めて限られるのかと思うのですが、２月だったでしょうか、大雪が降って、ラッセル車の故障で、夕方から６時間程度ＪＲが不通になったときに、観光振興室と災害対策室の方がＪＲ小樽駅に毛布等を持ち込んだというような関係があつて、少なくともＪＲの小樽駅と小樽市役所というのは、ある程度、連絡が密に取れる関係であるのかと思います。

そのようなＪＲの定時運行に際して、それは定時運行とは関係ありませんけれども、そのようなことであっても、逆にきちんと運行してくださいと求めるだけではなくて、小樽市としても、観光都市小樽としても協力できることがあつたら、ぜひとも手を差し伸べていただきたいと思いますと考えますが、見解をお伺いいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室柳谷主幹

定時運行に対する抜本的な対策について市ができることというのは、非常に難しいかとは思ふのですけれども、例えば、ＪＲからお聞きした中では、冬期間の除雪作業員の方を募集してもなかなか集まらない。そして、今、だんだん高齢化していつて、将来的にはそういった方の人数が本当に足りなくなってしまう可能性があるといったようなお話を伺っておりますので、そういった部分で、募集があつた場合に、市として周知に協力したり、できることは協力してまいりたいと考えております。

○中鉢委員

◎陳情第４号住みよい朝里地域にするための陳情方について

次に、陳情第４号住みよい朝里地域にするための陳情方について、私からも質問させていただきたいと思います。

この冬の現場の状況を私も何度か確認をいたしました。確かに、手すりを設置してほしいという部分については、除雪がされておりました。実際に設置すれば活用できる状況ではなかろうかというふうに見えたのですが、ちょうど私の住む町内会だったのですけれども、銭函１丁目２０でして、道道２２５号小樽石狩線という国道５号から北海道保証牛乳株式会社のところを降りてきて銭函駅に向かう道路から、少し勾配のある坂があつて住宅街に入る道路があるのですが、そこが側溝の横に手すりがついておりまして、前例は多くはないと見ておりました。

そこで質問なのですが、その手すりが設置された経緯をお聞かせいただきたいと思います。今後の審議をする上で参考させていただきたいと思いますので、よろしくお伺いいたします。

○（建設）建設事業室長

御指摘の線は市道銭函１丁目新通線となります。まず、勾配は、陳情の朝里東３０号線は約１３％に対しまして、銭函１丁目新通線は約１７％となっております。

この銭函１丁目新通線の手すりの設置の経緯でございますけれども、この路線は急勾配のため冬期間の除雪作業が難しいこと及び除雪が行われたとしても車両が道道、以前は国道３３７号だつたと思いますけれども、この交差点の停止線で止まれず、通行の安全が確保できないということから、冬季車両通行止めの措置を取っていた路線になります。

ただし、歩行者に対しては規制をしていなかったことから、勾配があり、除雪もされていないことから、手すりの設置要望がございまして設置したものが現在も残っているというような状況でございます。現在は除雪機械の性能も向上いたしまして、砂散布車による砂まきも実施可能となつたことから、除雪及び砂まきによる路面管理を行っている路線となっております。

なお、除雪を行うことで、柵の前に置き雪が発生いたします。このことから、実際には、冬期間にこの柵を使用することはできない状況となつておりますのでございます。

○中鉢委員

今後、陳情を審議する上で、参考に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。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

○委員長

共産党に移します。

○高野委員

◎令和6年度臨時市道整備事業について

最初に、令和6年度臨時市道整備事業について伺いたいと思います。

先ほど御報告をお聞きしました。全部で15路線ということでしたが、令和3年度から令和4年度まで全部で20路線が毎年が上がっていたのですけれども、今回はなぜ整備する路線が少ないのかについて伺いたいと思います。

○（建設）建設課長

路線が少ない理由につきましては、第2回定例会に提案予定の本通線、雨水排水対策事業の実施を見据えた予算となっているため路線数が減少しているものであります。

○高野委員

整備路線が少ないということなのですが、先ほどの報告の中では、令和6年度の予算は2億7,000万円ということでした。令和3年度、令和4年度ということでは3億円以上予算がついていたので減っているという状況なのですが、その減っている理由についてもお聞かせください。

○（建設）建設課長

先ほども御答弁いたしましたように、令和6年度に実施予定の事業を見据えながらの予算であるため減額となっているところであります。

○高野委員

見据えながらということでしたけれども、そもそもこうした臨時市道整備の対象というのは、何か基準があって対象に上がっていくというのかについて伺いたいと思います。

○（建設）建設課長

どういう路線が整備対象になるのかという御質問かと思いますが、側溝や舗装の老朽化が著しい路線や道路のり面の安全対策が必要な路線等について、整備の緊急性、路線の重要度、事業の効果などを総合的に判断して選定しているものでございます。

○高野委員

側溝だったり、路線の安全性の確保、対策が必要だということで選定しているというお話でした。

それでは、「新規・継続」という部分を聞きたいのですが、今回の路線は全て継続となっているのですが、この継続と新規の違いというのは何でしょうか。

○（建設）建設課長

新規と継続の違いでございますが、臨時市道整備は地区単位で実施しているため、昨年度に実施した地区で実施するものについては、継続路線としております。一方、新規路線は、継続路線のない地区で整備をする場合には、新規路線としているものであります。

○高野委員

先ほど、側溝ですとか安全性対策が必要なところを対象に挙げて行っているということもありました。しかし、まだ道路の整備、ひび割れといったものはしていかなければいけないのかと思います。

先ほど予算も聞いたのですけれども、本通線の整備があるからということでしたけれども、それにしても令和3年度、令和4年度というときには3億円以上の予算があつて、その後は減っている状況があつたり、または整備対象の路線がそもそも減っているという状況もありました。

やはり、予算を削ったりすることはなく、予算を増やして道路の整備というのは行っていく必要があるのではないかなと思うのですけれども、その点について伺いたいと思います。

○（建設）建設課長

予算を増やすべきではないかという御質問でございます。市道は市内各所で老朽化が進行しており、我々も予算を増額して実施していきたいところではありますが、限られた予算や建設業にも時間外労働規制が適用されるなど、事業進捗を加速させるのはなかなか難しい面もございますけれども、経済的かつ効率的に事業進捗を図れるよう努めてまいりたいと考えております。

○高野委員

なかなか難しいということでしたけれども、ぜひ前向きにやっていただきたいと思います。

◎令和5年度除排雪状況について

次に、令和5年度除排雪状況について伺いたいと思います。

この市民の声という、その他の部分なのですけれども、砂関係の要望が多かったというお話とロードヒーティング部分がかったというお話だったのですが、ロードヒーティングの部分はこういった御意見があつたのか、お聞かせください。

○（建設）建設事業室長

市民の声のロードヒーティングの部分でございますけれども、1度の降雪量が多い日がありまして、融雪が間に合わない、溶けていないという状況の要望がございました。

○高野委員

今年は1度の降雪量が多くて、本当に大変な状況もあったのだらうと思います。

気になったのが、やはり1月下旬です。市内を回ると、石狩湾新港ですとか銭函地域は生活道路も含めて除雪されている状況だったのですけれども、やはり、北西部地区、赤岩ですとか長橋の地域になるとバス停よりも高い雪山が長きにわたって続いている状況があつて、かなり地域によって除雪の状況に差があると感じました。なぜこのような状況になっているのか、説明をお願いします。

○（建設）建設事業室長

まず、先ほど来、申し上げておりますけれども、新港・銭函地区ですけれども、こちらは投入排雪が可能という要望が多いことから、ある程度この雪板が少なく管理できているという状況でございます。

それとは違ひまして中央地区につきましては、やはり、運搬排雪がメインになるということで、管理の仕方、あとは排雪までの時間が多くかかるということで少し遅れているような状況が見られるのかと思っております。

また、今年は大雪のため車道の除雪を優先的に行ったということがございまして、歩道空間の確保ということがなかなか難しい状況でございましたので、そういう面で歩道の部分の雪山が残っているという状況も見られたかと思ひます。

○高野委員

地域によって差があるのは雪押場のスペースがある地域もあるということで、地域性もあるのかと思うのですけれども、除雪機械ですとかオペレーター不足というのが今、本当に言われているのですが、ダンプの確保というのはどうなっているのかをお知らせください。

○（建設）建設事業室長

今年度につきましてもダンプトラックの確保に苦慮した時期もあったということで業者からは聞いているところ

でございます。

○高野委員

なかなか確保できていない状況があるのかと思うのです。

道内の他地域で積雪が多い地域があったら、ダンプの確保も難しくなっている。今シーズンも例年よりダンプが確保されなかったというようなお話も聞いているのですが、例年はどれぐらい確保されて、現在はどのような傾向になっているのかについてはいかがでしょうか。

○（建設）建設事業室長

昨年度との比較はまだできておりませんが、一概にダンプの台数というのをお示しできるものがなくて、例えば、捨場まで近いような路線であれば、ダンプは当然、少なくても済みますし、遠ければ台数は多くというようなこともございます。

例えば、業者から聞いているところでは、8台必要なところが6台しか確保できなかったということを現場からは聞いているところでございます。

○高野委員

なかなか台数については言えないということもあるのですが、やはり、雪置場がなかなか確保できないところにとっては、そもそもダンプで雪を持ってかないと、見通しの部分ですとか、安全性の部分は難しいのかと思います。

来年度のダンプの確保の見込みはどういった状況なのか、分かる範囲でお知らせください。

○（建設）建設事業室長

来年度につきましても、ダンプトラックの確保は厳しいものと考えているところでございます。ダンプトラックが確保できなければ運搬・排雪ができないということから、ダンプトラックの確保に向けまして、シーズン後に受託業者との協議を踏まえて検討をしてみたいと考えているところでございます。

○高野委員

今年のどこか雪を受けて公共交通の確保を優先して、歩道の除雪などが遅れたというお話もありました。実際に市民の方からも、交差点の雪山ですとか、歩道が確保されていないと、それで子供たちが車道を歩いて危ないといった声も寄せられていました。

そういった交差点に雪山、歩道の除雪の確保については、例年どのように行われて、今シーズンはどのように対応されたのかをお聞かせください。

○（建設）建設事業室長

今シーズンにつきましては、記録的な大雪や暖気の影響によりまして、車両交通の確保を優先的に行ったことから、歩行空間の確保に苦慮したということでございます。交差点の雪山につきましても、高さを軽減する作業にまで手が回らなかったという路線もございました。

そういう路線につきましては、職員もしくは人力班によって、スロープ状のところをなだらかにするとか、階段をつけて登りやすいようにするという対応を行ってきたところでございます。

○高野委員

人力でやったところもあったということでした。

歩道の除雪についても伺いたいのですが、歩道除雪に関してはA、B、Cということで除雪は分かれていると思うのですが、どこを優先的に行っているのでしょうか。

○（建設）建設事業室長

まず、歩道の除雪計画A、B、Cに区分して計画しております。まず、歩道除雪Aは、降雪が10センチメートル以上見込まれ作業が必要となきに出動している状況でございます。歩道除雪Bは、排雪時に歩行空間の確保、排雪

のときに一緒に歩道の部分の雪も処理するという形になります。歩道除雪Cは、排雪時に雪山の高さを低減するという形の区分になっております。

○高野委員

今、区分についての御説明あったのですけれども、A、B、Cの部分でも、かなり今シーズンは遅れたという状況なのでしょうか。

○（建設）建設事業室長

まずAの部分でございますが、降雪によって作業を行うという路線になりますけれども、大雪によりまして作業ができない、機械が入っていけないような状況もありましたので、こういう部分は先ほど申し上げたとおり、人力などによって対応していた状況でございます。

BとCにつきましては、通常、除雪を行っておりませんので、排雪時にそういう歩行空間を確保する、雪山の低減をするという形の路線となっているところです。

○高野委員

ロードヒーティングの部分についても聞きたいのですけれども、同じ道路でもロードヒーティングが入っている部分とそうでない部分というのは段差は生じるのだろうと思うのです。

今シーズンは、特にその段差がひどかったという声が私のところにも寄せられていたのですが、今シーズンはひどくなったのはどういった理由があるのかについてはどうでしょうか。

○（建設）建設事業室長

ロードヒーティングの段差につきましては、昨年度と対応につきましては違いはございません。除雪時に段差を削るような作業を行っておりますけれども、ただ、どうしても大雪によりまして、道路全体の雪板が厚くなっていた状況でございますので、なかなか削るということ、もしくはすりつけるというようなことが難しいような気象状況だったと考えているところでございます。

○高野委員

特別、対応は違いはないけれども、昨年度と気温の差もあったので、今年はそういった状況があったのかと思います。自然相手ですので、本当に対応はなかなか難しいとはすごく思うのですけれども、やはり、今後、災害級の大雪が来ることも想定して、市民の冬の安全は守っていかなければいけないと思います。

分析というのはこれからになると思うのですけれども、今シーズンの状況を受けて、今後の対応や改善点など、今の段階でもし考えているのであれば、お聞かせください。

○（建設）建設事業室長

大雪時の対応でございますけれども、まず車両交通の確保を優先して行う必要があると考えているところでございます。限られた機械と人員で対応することから、現状では全ての歩行空間を確保することは困難な状況でございます。このことから、大雪時の歩行空間の確保につきましてどのような対応ができるか、今後、検討してまいりたいと考えているところでございます。

○高野委員

◎小樽公園再整備（案）について

次に、小樽公園再整備（案）について伺いたいと思います。

1回目のアンケートでは、小学校3年生以下の児童及び保護者を対象にしていたと思いますが、その対象になった学校というのは小樽公園周辺の地域の学校になったのかをお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

1回目のアンケート調査を行った小学校ということでございますけれども、小学校につきましては、市内全部の小学校17校を対象にアンケート調査を実施したところでございます。

○高野委員

2回目のアンケート調査は子育て世代に限定せず広くアンケートを行ったとしていますけれども、よく小樽公園を利用されている方からは、やはり、広報ですとかインターネットのアンケートでは不十分ではないかといった声もあります。広く市民の声を聞くためにも、1回目と2回目の期間がすごく短いような感じもします。

なので、もう少し長い期間でアンケートなどを取る必要があったのではないかと思いますのですが、その点はどうでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

まず、アンケートの周知方法についてお答えいたします。

広報おたるでのお知らせ掲載やテレビなどで情報提供を行うとともに、先ほどお伝えしました市内全部の小学校1年生から3年生までの児童に対しまして、併せて保護者も対象としておりますが、アンケート調査の協力依頼を直接配布してございます。また、幼稚園や保育所などに対しても同様にアンケートの調査依頼を配布いたしましたところでございます。

次に、アンケートの実施期間なのですが、2回目のアンケート調査は3月4日から17日までの約2週間と比較いたしまして短めの期間でございましたが、回答数といたしましては約1,800件と、1回目のアンケート調査の回答数1,397件を上回る回答があったところでございます。

○高野委員

2回目のほうがアンケートは回答が多かったというお話でした。2回目のアンケートが終わったばかりなので、まだ集計などはこれからなのかもしれないのですが、今の時点で分かることでいいので、自由欄についてどういった意見があったのか、もし分かればお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

委員のおっしゃるとおり2回目のアンケート結果につきましては集計中でありますので速報という形にはなりませんが、主な自由意見といたしましては、安全性を重視してほしいや、順番待ちになってしまうのでブランコの数は多いほうがいい、そのほか、日よけや雨宿りができる設備が欲しいなどの意見が寄せられているところでございます。

○高野委員

ワークショップで花園小学校、銭函小学校、高島小学校と掲載されているのですが、この小学校の選定方法というのは何かあったのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

ワークショップの学校の選定方法でございますけれども、教育部が毎月行っております校長会事務局の打合せというものがあり、これを通じまして、公園緑地課より小学校でのワークショップ開催について協力を依頼したところでございます。そうしたところ、校長会事務局側で参加可能な小学校の選定やスケジュール調整などを行っていたところでございます。

○高野委員

いろいろ相談した結果、そういうふうになったということでした。

雨の日でも遊べるエリアということなのですが、そもそも雨の日で遊べるという要望は、雨だけではなくて真冬でも遊べる場所を想定していたり、雨が降っていたとしても、例えば、運河公園だったり、砂川市にある北海道子どもの国のピラミッドの中にあるような室内施設を想定して回答している方が多いのではないかと思います。どうなのでしょう。

○（建設）公園緑地課長

今回の小樽公園再整備につきましては、屋外の施設整備をメインと考えておりまして、雨の日でも遊べる遊び場

を望むとの要望に対する対応案の一つといたしまして、屋根付き遊具というものを提示したところであります。要望の中には、委員のおっしゃられるとおり、屋内または室内の遊び場に関する要望もございまして、それらにつきましては、今後の課題として認識しております。

○高野委員

屋外施設の要望であったというお話でしたけれども、やはり、私自身も子供と公園に行ったりするときに雨を降った中でというのは、遊具で遊ばせるのも滑って転んだりという危険性も感じたりもするのです。いろいろな候補を見てみると、屋外施設でも多少、雨もしのげるのかとは思いますが、アンケートに回答した方は、室内に近いようなイメージされて回答されているのではないかと気になったのでお伺いしました。

公園の整備事業費についてもお伺いしたいと思うのですが、約10億円ということでしたが、国ですとか道の補助メニューを活用して財源を考えているのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

小樽公園再整備に当たっての財源につきましては、これはまだ検討中ではございますけれども、一部、施設の整備費用につきましては、社会資本整備総合交付金の活用を見込んでいるところでございます。

○高野委員

一部見込んでいるということでした。

市内には、総合公園、近隣公園など93か所がありますが、その中でも除草が年1回程度しか入っていない状況もあります。この小樽公園を整備することで、例えば、こうした市内の除草回数が減ってしまうのですとか、遊具の修繕費が削られるといった影響はないのかはどうでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

このたびの小樽公園再整備事業によって、他の公園の除草回数が少なくなるなどの影響につきましては、ございません。

○高野委員

市内の公園についても伺いたいと思うのです。街区公園を見ますと、朝里や新光地域には街区公園も多く存在していますけれども、地域によって街区公園がある公園とない地域ということで配置の偏りがありますけれども、なぜこのようになっているのか説明をお願いします。

○（建設）公園緑地課長

街区公園の配置につきましては、開発行為などにより公園用地が確保されることが多いため、これらの事業が行われた朝里地区や新光地区などに街区公園が多く配置されている状況となっております。

○高野委員

開発の中で増えたということだと思うのですが、今後、なかなかない地域に街区公園を増やしていくというおつもりはあるのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

街区公園を新規に整備ということでございますが、これらの公園を新規に整備する予定はございません。

○高野委員

ないということでしたけれども、やはり、公園というのは子供もちろんそうですけれども、運動ですとか、人々のレクリエーション空間を創出する場所にもなりますので、地域によって偏りがないようにする必要も私はあるのではないかと思います。どうでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

委員のおっしゃるとおり、そういった広場としての必要性というのは認識しているところではございますけれども、街区公園を新たに整備するといったようなことにつきましては、やはり、まとまった用地の確保などの問題が

あり非常に困難でございますので、これらの対応につきましては今後の課題と認識しております。

○高野委員

まとまった土地がないということもあるのかと思うのですが、市外に移住している子育て世代の方は、手稲地区の移住も多い状況があります。手稲地区では、やはり、街区公園を、例えば、滑り台がない公園があったとしても、子供が歩いて行ける範囲の別の公園には、必ず子供が人気の遊具があるという状況もあります。やはり、住宅の近くに公園があるという点でも、こうした手稲地区が子育て世代に選ばれている理由の一つになっているのではないかと私は感じています。

今まとまった土地がないというお話でしたけれども、私は今すぐではなくても、例えばGISデータを活用して、空き地・空き家対策とも組み合わせながら、将来的には街区公園を造っていくように研究していくことは必要ではないのかと思うのですけれども、考え方についてお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

今後のことではございますが、空き地を活用しての街区公園の整備ということではございますが、これらも含めて公園の対応につきましては、空き地の活用も含めまして、今後の課題と認識しております。

○高野委員

課題があるので、何とか前向きにというお話だったのですけれども、私は小樽公園再整備については、いろいろな意見も取り入れながらやられているということで期待する部分ではあるのですが、やはりもっと広く市民の声を取り入れるべきではないかと思います。

◎木造住宅耐震診断の補助制度の廃止について

次に、木造住宅耐震診断の補助制度の廃止について伺いたいと思います。

報告をお聞きしました。14年経過しても実績がなかったということだったのですけれども、市民の方が知らなかったということで利用されていなかったのではないかという部分も、周知不足といった部分も私はあるのではないかと思いますので、お考えはどうでしょうか。

○（建設）建築指導課長

市民の周知につきましては、先ほどの報告でも申しましたように、市のホームページ、広報おたるへの掲載、そして、毎年、町内会回覧を行っておりまして、一定程度の周知を図ってきたと考えております。

○高野委員

無料耐震診断は引き続き実施をしていくということなのですが、この無料耐震診断の対象住宅、診断方法や申込み手続というのはどうなっていますか。

○（建設）建築指導課長

まず、対象についてですが、階数2階建てであること、延べ面積が500平方メートル以下であること、昭和56年5月31日以前に着工されたものであること、申込者がその住宅を所有していること全てに該当する住宅です。

診断方法についてですが、住宅の図面等からその情報をソフトに入力します。入力しましたらパソコンから耐震診断書が出力され、診断結果が出てきます。このソフトへの入力作業は建築指導課で行います。

申込み手続についてですが、診断を希望する方に耐震診断申込書へ記入していただくことになります。

○高野委員

家の図面を持っていないければ、無料診断は受けられないということではよろしいでしょうか。

○（建設）建築指導課長

委員のおっしゃるとおりでございます。

○高野委員

家の図面を持っていない方にとっては、専門家が家を見に来てしっかり診断してくれるという点では、私は実績

がないということでしたけれども、必要な制度なのではないかと思ひますし、この間、石川県の大きな地震も受けていたりと、いつ起こるか分からない地震対策として、これから制度を活用したいという方も現れる可能性もあるのではないかと思ひますので、補助制度は残したほうが良いとは思ひうのですが、どうでしょうか。

○（建設）建築指導課長

先ほど石川県など大きな地震があつて市民の関心があるということでしたけれども、この制度は平成22年度から開始しておりますが、それから東日本大震災でありますとか北海道胆振東部地震など大きな地震がありましたけれども、それでも利用がなかったということを考えますと、現段階においては市民ニーズは耐震診断にあるのではないかと考えております。

ただし、市内の住宅における耐震促進が必要なことと考えておりますので、どのような施策が耐震促進にとって有効か、ほかの補助制度も含めまして、今後、調査・研究してまいります。

○高野委員

◎議案第37号小樽市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例の一部を改正する条例案について

次に、議案第37号について伺いたいと思ひます。

先ほど御説明を伺いましたが、改めて、なぜ改正するのかについて説明をお願いします。

○（建設）建築指導課長

なぜ改正するかということですが、まず、小樽都市計画の整備計画と本条例の関係について説明いたしますけれども、この地域にこのような制限のある地区計画をかけるということを都市計画で決定し、その制限を実際に実現させるために本条例、つまり建築基準法に基づく地区計画条例を制定したり、改正したりします。

今回、新光バイビュータウン内で長年利用されていない利便施設地区において、土地の有効活用の促進として、現時点で建築できる店舗系の用途に加え、住宅系の用途についても多くの種類の建物を建築可能とする都市計画決定に向けて進んでおりますので、それに合わせて本条例も改正するという事です。

○高野委員

改正するのは、新光町地区の人口が増えているということですか、20年以上、土地が利用されていないということも挙げられていましたけれども、やはり、人口が増えているというのであれば、今後、店舗利用される可能性はあるのではないかと思ひうのですがどうでしょうか。

○（建設）建築指導課長

委員のおっしゃるとおり、今後もあの場所に店舗が利用されるという可能性、その需要が高まるという、そのことはあります。ただ、新光町地区全体の住宅数が増えているということと、この利便施設地区内で20年以上未利用であるということを考慮しまして、店舗が建てられるという規制は残しつつ、専用住宅も建てられるようにするという改正です。

○高野委員

改正予定としている近隣付近の住民からは、理解というのは得られているのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

都市計画法の地区計画の変更時に、住民説明会を行ひまして住民の理解は得ております。

○高野委員

現行の場所では、一般住宅は建設できないけれども改正後は建設できるということです。改正後に、新光町地区のそういう物品販売ができるところを別に、利用施設地区というのをほかにつくったりとか、土地を設けるといふ話ではないということによろしいでしょうか。

○（建設）建築指導課長

そのとおりでございます。

○高野委員

やはり人口が増えている中で日用品が購入できる場所がなければ、住民が困るというふうになるのではないかと私は考えます。

◎議案第39号小樽市建築基準法施行条例の一部を改正する条例案について

次に、議案第39号なのですが、改正によって今まで規制されていたものが緩和されるということなど市民の安全が脅かされるといった心配はないのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

今回の改正で、主要構造部のうち耐火構造でなくてよいとしたものは、火災時でも防火上、避難上で支障のない箇所でありますので、市民の安全が脅かされることはないと考えております。

○高野委員

今回、建築基準法の一部改正の関係では、建築主事の成り手不足という部分も掲載されていますが、本市で建築士1級、そして2級をお持ちの職員は何人いらっしゃるのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

まず、本市の1級建築士の職員の人数でございますが18人おります。続きまして、2級建築士だけを持っている職員の数でございますが5名おります。

○高野委員

20名近くいるということで、優秀な方が多いということが分かりました。

今回の条例改正をして、1級建築士が不足して条例改正し、建築副主事を置くということが可能ということになるのですけれども、本市では建築副主事を置く予定というのはあるのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

本市におきまして、建築主事の成り手がいなく困っているという状況ではございませんので、今のところ建築副主事を置く予定はございませんけれども、将来の状況変化によりまして、その検討が必要となってくる可能性もあるということでございます。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後4時59分

再開 午後5時20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。

○高野委員

日本共産党を代表して、議案第37号小樽市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例の一部を改正する条例案は否決、陳情第1号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方について、陳情第4号住みよい朝里地域にするための陳情方については、採択を主張して討論を行います。

議案第37号についてです。新光町のバイビュータウンは、買物に行くにも高低差がある土地なので、買物は距離的に大変だと考えます。条例改正を行い、店舗が入るエリアをなくす方向は、人口が増えている状況を考えれば、より慎重に考える必要があると考えます。詳しくは本会議で述べたいと思います。

以上、各会派の賛同をお願いし、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、議案第37号並びに陳情第1号及び陳情第4号について、一括採決いたします。

議案は可決と、陳情はいずれも継続審査と、それぞれ決定することに、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。

議案はいずれも可決と、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。