

建設常任委員会会議録			
日 時	令和6年 9月19日 (木)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時18分
場 所	第1委員会室		
議 題	付託案件		
出席委員	前田委員長、面野副委員長、高野・白濱・秋元・中鉢各委員		
説明員	副市長、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

開議に先立ちまして、所属委員に変更がございますので、お知らせいたします。中村誠吾委員に替わりまして、新たに面野委員が当委員会の所属となっておりますことを御報告いたします。

なお、過日開催されました当委員会におきまして、副委員長に面野委員が選出されておりますことを御報告いたします。

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、中鉢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。

「小樽市天神地区交通戦略（案）について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

小樽市天神地区交通戦略（案）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。

計画の構成といたしましては、①序章、②天神地区の将来像から記載のとおり7章で構成しております。

次のページ、1ページ目を御覧ください。

「1. 序章」の白抜きの「小樽市天神地区交通戦略とは」についてですが、下から2行目、交通事業とまちづくりが連携した天神地区の交通政策を定めるものであります。

次に、戦略の計画期間は令和6年度から北海道新幹線開業の3年後。戦略の位置づけは、図中の真ん中、おたる新幹線まちづくりアクションプランに即したものとなります。なお、おたる新幹線まちづくりアクションプランは官民連携組織で策定したものでございます。右上、対象エリアにつきましては、新小樽（仮称）駅周辺と小樽駅、南小樽駅、小樽築港駅を結ぶエリアといたしました。

資料の2ページ目を御覧ください。

「2. 天神地区の将来像」ということで、上位計画の方針に合わせ、今ほど申し上げた図の丸の部分の4駅の結びつきを、既存の公共交通網を補完する形で充実させた交通システムが構築されたまちを将来像とし、その中で求められる交通施策の役割を三つ決めました。

右側中段に記載のとおり、役割①として交通とまちづくりの連携、役割②として公共交通ネットワークの充実、役割③として自動車アクセス性の充実といたしました。

資料の3ページ目を御覧ください。

「3. 現状と課題、必要な対策」ということで、白抜きの文字の部分の左から「役割と現状」、「役割から見た課題」、「必要な対策」を整理しております。

そこで、次の4ページ目を御覧ください。

「4. 基本理念・基本方針」ということで、基本理念を小樽市の広域的な支援系統への形成として基本方針として三つ、「交通戦略1 利便性の高い2次交通網の構築」、「交通戦略2 交通結節点機能の確保と充実」、「交通戦略3 交通関連サービスの構築の充実」といたしました。

次の5ページ目を御覧ください。

「5. 具体的な施策パッケージ」ということで、「交通戦略1 利便性の高い2次交通網の構築」の施策といたしまして、①バス交通の充実と②タクシーサービスの充実、「交通戦略2 交通結節点機能・基盤の確保と充実」の施策といたしまして、①駅前広場の整備と②駅周辺駐車場の整備と③関連施設の整備、「交通戦略3 交通関連サービスの構築と充実」の施策といたしまして、①公共交通の利用促進、②移動円滑化の推進といたしました。具

体の取組につきましては、記載のとおり23項目としております。

次の6ページ目の「6. 実施プログラム」といたしまして、それぞれの施策の取組時期をフェーズごとに分けております。

次の7ページ目の「7. 計画指標の設定」といたしまして、それぞれ七つの施策に対しまして計画指標を設定しております。

また、右上の推進体制は、本戦略を策定するに当たり、検討・議論し、案を策定いただいた北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会の専門部会であり、街並み・交通アクセス部会を推進体制として、必要に応じ、PDCAサイクルにより戦略の見直しを行うものとしております。

○委員長

「北海道新幹線札幌延伸推進会議の設置について」

「並行在来線の検討状況について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室榎主幹

それでは、北海道新幹線札幌延伸推進会議の設置について、資料に基づき御報告いたします。

まず、設置目的ですが、北海道新幹線（新函館北斗－札幌間）における新幹線建設工事の進捗及び今後の見通しなどについての情報を関係者間において共有するとともに、広く道民に周知することを目的としています。

次に、所掌事項ですが、（1）新幹線建設工事の進捗状況の把握、（2）有識者会議における検討内容の把握、（3）その他目的を達成するために必要な事項となっております。

次に、設置内容ですが、親会として北海道新幹線札幌延伸推進会議と、下部組織として幹事会が設けられております。

次に、構成機関ですが、新幹線駅設置自治体や経済・観光団体など16機関で構成されています。7月26日に第1回幹事会、7月30日に第1回推進会議が開催されました。

概要ですが、北海道新幹線（新函館北斗－札幌間）工事の状況等についての説明が、鉄道・運輸機構と国土交通省からあり、意見交換では地元関係者から、開業時期に関する今後の見通しを早期に示してほしい、一日も早い完成・開業を願う、分かりやすい情報共有の強化を求めるなどの意見がありました。

なお、各会議の資料等は北海道のホームページで公開し、情報発信を行っております。

続きまして、並行在来線の検討状況について御説明いたします。

こちらにつきましても、資料に基づき御報告いたします。

まず、北海道新幹線並行在来線対策協議会の会議開催状況は、表に記載のとおりとなっております。

次に、第17回北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議の概要としましては、代替バスの運行ルートやダイヤの基本的な考え方と、直近夏冬における倶知安駅乗降人数調査の結果等の報告が行われ、今後、運転手確保の取組、交通事業者との協議継続など、将来を見据えた地域の交通ネットワークの検討について協議会として取り組んでいくことを確認しました。

代替バス運行計画のたたき台として、区間別の運行本数を表に記載しております。太宰の余市－小樽間は、既存のJRが33本、既存のバスが112本、合わせて既存145本で新体系のバスは125本となっております。

バス事業者からの主な意見としましては、運行計画の実現のためには一定程度人や車両が新たに必要となるが、それが確保できれば事業者として運行に向けて様々な検討をすることは可能、現在の生活路線の維持のための人と車両の確保すら難しいというのが現状、バスの運転手不足が深刻化しているといった意見が述べられました。

なお、直近夏冬の倶知安駅乗降人数調査結果の概要につきましては、記載のとおりとなっております。ポイントとしましては、右側に記載のとおり、インバウンド等の観光客がコロナ禍から回復し、特に冬季の倶知安駅の利用が増加しており、観光利用の季節差が大きいことから、今後、生活利用、観光利用の実態に係る調査を継続するこ

ととしています。

○委員長

「小樽公園旧こどもの国再整備（案）について」

○（建設）建設事業室主幹

それでは、小樽公園旧こどもの国再整備（案）について、資料に基づき御報告いたします。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「1 第2回アンケート結果」ですが、令和6年3月に小学校低学年の児童及び小学校3年生以下の子供のいる保護者を中心とした市民を対象に、設置する遊具を選定するためのアンケート調査を実施いたしました。回答状況につきましては1,794件の回答があり、①雨の日でも遊べるエリアについては、全体でB案を選んだ方が45%と最多となりました。

資料の2ページ目を御覧ください。

②斜面で遊べるエリアについては、全体でC案を選んだ方が38%と最多。③水遊びできるエリアについては、全体でC案を選んだ方が53%と最多となりました。

資料の3ページ目を御覧ください。

④親子で遊べるエリアについては、全体でA案を選んだ方が36%と最多という結果となりました。

また、自由意見としましては、ブランコを増やしてほしい、長い滑り台が欲しいなどの意見がございました。

資料の4ページ目を御覧ください。

次に、「2 遊具の選定について」ですが、エリアごとに詳細設計の検討及び第2回アンケート調査結果を踏まえて、①雨の日でも遊べるエリアはB案を選定、②斜面で遊べるエリアについてはアンケートでお示していた複合遊具を設置する案ではなく、斜面での設置に多くの実績があり、自由意見にもありましたロング滑り台を設置する案に変更、③雨の日でも遊べるエリアはC案を選定、④親子で遊べるエリアは、保護者の意見を基にB案を選定いたしました。

なお、ゾーニングについて、②斜面で遊べるエリアに設置する滑り台は、小学校高学年も遊べる仕様を選定したことから、①と②のエリアにつきましては、小学校低学年ゾーンを、6歳から12歳までの小学生を対象とした小学生ゾーンに変更いたしました。

次に、「3 総事業費及び財源について」ですが、総事業費として約11.5億円を見込んでおり、財源としては国庫補助金、起債、一般財源、企業版ふるさと納税、ガバメントクラウドファンディングを見込んでおります。

次に、「4 整備スケジュール」ですが、ただいま詳細設計を実施しておりますが、令和7年度から駐車場整備に着手し、令和8年度に園路整備、遊具製作を行い、令和9年度に遊具設置等を行い、令和9年8月の供用開始を目指してまいりたいと考えております。

資料の5ページ目を御覧ください。

完成後の公園がイメージできるよう、鳥瞰図を添付しております。左側の上が雨の日でも遊べるエリア、その下が斜面でも遊べるエリア、右上に水遊びできるエリア、このエリアの左側に水遊び場を設け、その下が親子で遊べるエリアとなります。

資料の6ページ目を御覧ください。

ここからは整備後の公園がイメージできるよう、四つのエリアごとに注目ポイントを挙げております。

○委員長

「令和6年度除排雪計画（案）について」

○（建設）維持課長

令和6年度除排雪計画（案）について御報告いたします。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「1. 除排雪路線の延長等」についてです。(1) 車道除雪計画路線は合計518キロメートル、(2) 歩道除雪計画路線は合計114キロメートル、(3) 排雪計画路線は合計270キロメートルとなっており、昨年度と比較して増減はありません。

次に、「2. 雪処理場等の開設」についてです。(1) 道路管理者及び市民が利用する雪処理場等につきましては、昨年度と同様に資料に記載する6か所の開設を予定しております。

なお、⑥の銭函4丁目につきましては、⑤の銭函浄水場の受入れが困難になった段階で開設していくこととしております。

(2) 道路管理者のみが利用する雪堆積場につきましては、昨年の第3回定例会の当委員会で御報告いたしました①寅吉沢から⑨緑小学校跡地までの9か所に、⑩有幌物揚場と⑪松ヶ枝1丁目を加えた計11か所の開設を予定しております。

資料の2ページを御覧ください。

「3. 今冬の除排雪作業に係る主な取組」についてです。(1) バス路線や主要通学路等を優先した除排雪作業の継続、1) 主要交差点の見通し確保につきましては、今年度、中央通線と本通線の交差点1か所を追加し、109か所の見通し確保に努めたいと考えております。2) 主要通学路の安全確保につきましては、小学校3学期の始業式に間に合うよう排雪作業を開始し、歩行空間の確保に努めたいと考えております。3) 観光に配慮した除排雪につきましては、昨年度と同様に10路線、延長6,390メートルを位置づけし、除排雪作業を実施したいと考えております。また、今年度、堺町本通線の歩行空間を確保するため、歩道の人力除雪班を新設し対応したいと考えております。

次に、(2) 適正な除雪費執行への取組、1) 除排雪作業の適切な執行管理の継続につきましては、昨年度と同様に継続して取り組んでいきたいと考えております。2) ロードヒーティングの部分停止に伴う砂散布等の代替対応につきましては、今年度、新たに部分停止する具体的な場所については現在検討中ではありますが、昨年度と同様に、交通の安全が保たれる範囲で砂散布による路面管理を行い、稼働面積を縮減することで電気代等のコスト縮減を図りたいと考えております。

次に、(3) 地域総合除雪業務の見直し、1) 除雪ステーション区域の見直しにつきましては、昨年度まで第6ステーションの区域であった緑地区、最上地区それぞれの一部について、隣接する第2ステーションの区域に編入することで効率的かつ効果的に除排雪作業を行いたいと考えております。2) 除雪ステーション所在地の見直しにつきましては、昨年度まで桜丘の上公園内に設置していた第7ステーションの所在地について、今年度から平磯公園横の公園緑地課が所管する土地に変更したいと考えております。

次に、(4) 貸出ダンプ制度の運用につきましては、昨年度と同様の制度内容で資料に記載の期間で実施する予定であります。

次に、(5) 今後の除排雪業務に係る主なスケジュール(予定)につきましては、資料に記載のとおりであります。

最後に、「4. 「小樽市雪対策基本計画」にかかる具体の取組について」です。(1) 中規模の雪堆積場を確保するための制度の確立につきましては、雪堆積場として使用した面積分の固定資産税等を減免する制度について、令和6年度中の確立に向け検討中であります。

次に、(2) 小型除雪機の購入等支援制度設計のため、町内会へ除雪機械貸出しの試行を継続につきましては、今年度も新たな町内会で除雪機械貸出しの試行を継続して実施したいと考えております。

最後に、(3) 雪対策基本計画の中間見直しを実施につきましては、現在、具体の取組の進行状況を整理中であり、必要に応じて進行スケジュール等の見直しについて第4回定例会での報告に向けて作業中であります。

○委員長

「小樽市簡易水道事業における年間基本水量について」

○（水道）佐治主幹

小樽市簡易水道事業における年間基本水量について御報告します。

資料を御覧ください。

「1 概要」ですが、小樽市簡易水道事業における年間基本水量について、現在、平成25年度から令和6年度までの覚書を締結しておりますが、令和7年度に札幌市が給水を開始することから新たな覚書が必要になり、今回、下記に参考として記載している条例に規定する年間基本水量について、「2 石狩西部広域水道企業団と構成団体」である北海道、札幌市、石狩市、当別町、そして小樽市との間で合意したことを報告するものです。

「3 合意内容」については、令和7年度から10年度までの年間基本水量を記載しており、「4 その他」になりますが、覚書の締結は令和7年3月を予定しております。

○委員長

「低区配水池の建設について」

○（水道）水道事業課長

低区配水池の建設について報告いたします。

資料を御覧ください。

まず、経過でございますが、低区配水池は市内で稼働している35か所の配水池のうち最大の容量を持つ配水池であり、小樽駅前や築港地区を中心とした市街地に給水している重要な水道施設であります。当市の水道創設時に建設された配水池であり、供用から100年以上が経過し、老朽化が著しいことから、平成30年3月に閉校した旧入船小学校跡地を利用し、耐震性を有する新たな配水池の建設工事を令和3年度より着手しております。

配水池の配置につきましては、資料1に記載のとおりであり、校舎・体育館がありました用地の北側に配水池を建設し、南側のスペースは、工事期間中は資材や残土置場として利用し、工事完了後は災害時の応急資材の配備等に活用する予定としております。

続きまして、現在の工事の進捗状況でございますが、資料2-1①の写真が工事着手前の状況であります。令和3年度に発注した低区配水池造成工事にて建物を解体し、敷地の造成及び地盤の改良工事を完了しております。こちらは、資料2-1②の写真及び資料2-2③の写真となります。その後、令和4年10月に低区配水池築造工事を発注し、配水池本体の建設に移行し、令和6年8月現在、資料2-2④の写真のとおりナンバー2配水池の躯体が完成し、配管工事に着手している状況となっております。

今後は、今月下旬に低区配水池築造その2工事を発注し、残りのナンバー1配水池の建設や配管工事等を施工する予定となっております。順調に工事が進捗すれば令和8年度中に供用を開始する予定としております。

○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19号について」

○（建設）松原主幹

議案第19号小樽市空家等対策会議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。

まず、「1 改正要旨」ですが、空家等対策の推進に関する特別措置法の一部改正に伴い、小樽市空家等対策会議条例について引用条項の修正を行うものです。

改正の背景についてですが、近年、全国的に使用目的のない空き家が増加しており、今後さらに増加する見込みであることを踏まえ、空き家の利用拡大、管理の確保、特定空家の除去等の三本柱で対応を強化するため、法が改

正されました。この法改正により、空家等対策計画に係る規定が繰り下げられ、当該規定を引用している本条例に改正の必要が生じたところであり、本来であれば、改正法の施行期日を定める政令が公布された令和5年11月22日直後の定例会で条例案を提出すべきところでありましたが、漏れておりました。

なお、実務上の支障は生じておりません。

続きまして、「2 改正の内容」についてですが、法改正に伴う引用条項の修正ということで、引用条項を第6条第1項から第7条第1項に修正するものです。

「3 施行期日」は、公布の日からの施行と考えております。

○委員長

「議案第23号について」

○（建設）建築指導課長

議案第23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を御説明します。

資料を御覧ください。

「1 改正要旨」ですが、小樽築港駅周辺地区地区整備計画区域のうち、商業・業務地区における建築物の用途制限について所要の改正を行うものです。

改正の背景ですが、令和4年9月29日に公布し、同年10月1日から施行した本条例の一部を改正する条例に誤りがあり、本条例を改正する必要が生じたものです。

誤りの内容ですが、小樽築港駅周辺地区地区整備計画区域の商業レクリエーション地区においてのみ、共同住宅のうちサービスつき高齢者向け住宅、いわゆる「サ高住」と呼ばれる共同住宅の建築が可能となるよう改正すべきであったところ、誤って同区域の商業業務地区においても「サ高住」の建築が可能となるような改正をしてしまったものです。なお、条例施行から現在までの間において、誤っていた部分について建築基準法による確認申請の提出や事業者からの具体の事前相談等はございません。

資料にはありませんが、このことが判明した経緯につきましては、今年の7月中旬に小樽市都市計画に定める当該地区の地区整備計画と本条例の内容に食い違いがあるのではないかの質疑が他課からあり、確認の結果、誤りが判明したものです。

「2 改正の内容」ですが、小樽築港駅周辺地区地区整備計画区域のうち、商業・業務地区に建築してはならない建築物にサ高住が含まれるように改正するもので、改正の内容につきましては資料の2枚目、本条例別表第2新旧対照表のとおりとなります。

「3 施行期日」は、公布の日からの施行と考えております。

○委員長

これより、質疑に入ります。

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

立憲・市民連合。

○面野委員

冒頭、委員長からも御報告がありましたとおり、このたび副委員長を務めさせていただくことになりました。公正かつ円滑に議事運営、委員会運営を務めてまいりたいと思いますので、説明員の皆様にも御協力をよろしく願います。

◎小樽市簡易水道事業における年間基本水量について

初めに、小樽市簡易水道事業における年間基本水量について御報告いただきましたが、これまで平成25年度から

令和6年度までの10年間の覚書を締結しておりまして、来年度から札幌市が給水開始となることから、令和7年度から新たな覚書が必要になるとの御報告をいただきました。

まず、基本的なことからお伺いいたします。当該簡易水道施設の年間給水可能水量はいかほどになっているのか、お聞かせください。

○（水道）佐治主幹

現在、当市の施設能力では1日1,580立方メートル、1年間365日にしますと57万6,700立方メートルになります。

○面野委員

今の御答弁から質問したいのですが、資料には令和6年度72万4,525立方メートルが年間基本水量ということで割り当てられているのですが、今ほど伺った処理能力でいくと57万6,700立方メートルなので、この水量を大きく上回っていると思うのですが、この辺についてはどのような感じなのでしょうか。

○（水道）佐治主幹

令和6年度の年間基本水量が72万4,525立方メートルだったということで、これは事実であります。この間、平成29年度になるのですが、2期工事で石狩西部広域水道企業団でつくっているいろいろな施設の整備をするに当たって、それぞれの構成団体が、令和6年度でしたら72万4,525立方メートルに見合う水量でいいのかどうかを検討しなさいということがそれぞれの構成団体にあって、小樽市では縮小したという経過がございます。

ですので、この覚書というのは平成24年度に結んだ前の段階の多く水を使うと予想していた水量ですので、その間、平成29年度に見直して、その水量が今回の合意内容にも反映された関係で水量が下がったということでございます。

○面野委員

石狩西部広域水道企業団の構成員については、先ほど報告の資料にもあるとおり、北海道、札幌市、石狩市、当別町、そして小樽市ということでした。

開設当初から現在の構成員で構成されていたものなのか、それとも平成25年度に水道用水の供給が開始されて、そこから徐々にほかの地域も構成員として増えていったのか、この辺についてはいかがでしょうか。

○（水道）佐治主幹

構成団体にしましては、平成3年度の設立当初から現在の構成員と変わりはありません。

○面野委員

今後、構成員が増える可能性というのはあるのでしょうか。

○（水道）佐治主幹

現在の石狩西部広域水道企業団の施設ですが、構成団体のうち水供給を受ける予定のない北海道を除く札幌市、石狩市、当別町、小樽市に水を供給することを念頭に施設規模を定めているため、当面はないと考えております。

○面野委員

平成25年度から令和6年度の10年間の年間基本水量の割当ての方法については、どのような形で協議されたものなのか、お聞かせください。

○（水道）佐治主幹

現在の年間基本水量につきましては、平成24年度に現在の水供給を受けている石狩市、当別町、小樽市が令和6年度までの水需要予測を行い、それに基づいて覚書を交わしているということでございます。

○面野委員

つまり、水需要予測は、あくまで小樽市からこれだけの水を使えますという申告というか、割当ての量が決まったという理解でよろしいですか。

○（水道）佐治主幹

水需要予測は小樽市がして、その旨を石狩西部広域水道企業団に伝えて覚書に至ったということでございます。

○面野委員

小樽市がこれだけ需要が増えるのだろうということで割当てが決まったということです。

この平成25年度から令和6年度までの企業団の全体の決算状況の傾向というのは、どのようなものなのか、お聞かせください。

○（水道）総務課長

経常収支の部分になりますが、各年度によっては利益が生じたり、損失が生じている状況であると確認しております。

○面野委員

赤字だったり黒字だったりしているということです。

来年度から札幌市が給水を開始するということですが、こちらの理由について御説明をお願いします。

○（水道）佐治主幹

主に札幌市に給水するための石狩西部広域水道企業団の創設2期工事が今年度で完了するため、札幌市への水の供給が開始されるということでございます。

○面野委員

平成3年度から企業団が構成されたということなのですが、今まで札幌市の水は供給する事業というか、整備が整っていなかったということです。

これまで小樽市は覚書の中で必要水量以上の年間基本水量が割り当てられていたようなのですが、今回の令和7年度以降の4年間は必要水量程度の割当てになるとの見通しだと聞いております。次回、覚書の締結後の令和11年度以降もこのような必要水量に見合った年間基本水量で覚書を締結できる見通しは立っているのか、お聞かせください。

○（水道）佐治主幹

令和11年度以降の協議はこれからになりますが、必要水量に見合った年間基本水量を主張していく考えでございます。

○面野委員

令和7年度から札幌市にも給水するというので、企業団全体の収支がどのように推移していくかというところもあろうかと思うのですが、できることであれば、やはり必要水量以上の割当てにならないように検討していたきたいと思いますと思っているところです。

次に、簡易水道の流通について伺っていきます。

供給の経路としては、まず本体の石狩西部広域水道企業団が水をつくっていて、そこから小樽市の簡易水道に供給されると。その後、小樽市域の事業者へ給水といった流通経路の理解でよろしいでしょうか。

○（水道）佐治主幹

そのとおりでございます。

○面野委員

次に、基本料金なのですが、条例を参考に示されておりますけれども、基本料金、年間基本水量1立方メートルにつき111円を乗じて得た金額ということで定められています。

小樽市が事業者へ供給するときも同額で供給しているのか、その辺についてお聞かせください。

○（水道）業務課長

同額での供給はしておりません。基本料金プラス使用量により料金を徴収しており、口径ごとに料金が異なって

おります。

○面野委員

基本料金に使用料等が上乘せされて事業者から収益を得ているということです。

令和5年度の収支について小樽市が供給した事業者件数と、あと給水量、そして給水収益についてお聞かせください。

また、小樽市が企業団へ支出した給水量分の金額についてもお聞かせください。

○（水道）総務課長

昨年度の給水者数は68社で、給水量は31万9,645立方メートルで、給水収益は税抜きで約7,000万円を見込んでおります。

また、石狩西部広域水道企業団への支出した給水量分となる受水費は、税抜きで約7,500万円となっております。

○面野委員

給水だけの収益で見ると500万円ぐらいの赤字ということです。

それらのほかに小樽市が企業団へ支出している科目等がありますか。例えば、負担金といった類いのものがあればお聞かせください。

○（水道）総務課長

支出している科目は出資金と負担金になります。出資金は、水道施設建設事業費に対する経費で、負担金は主に企業団経営に係る経費として支出しております。

○面野委員

それでは、今後のことについて伺いたいのですが、来年度からは余計な支出が減り、必要水量と年間基本水量の需要と供給のバランスが図られるとのことなのですが、本市のスタンスとしては、今後、令和5年度では68社へ供給されていたということなのですが、この簡易水道使用事業者を増やしていくべきとお考えなのか、それとも現状維持というお考えなのか、供給先の現状を踏まえて、今後の展望についてお示しください。

○（水道）佐治主幹

簡易水道地区ですが、工場等の企業立地を念頭とした地区で定住人口をあまり考慮していない地区でありますので、産業港湾部からは、今後、企業誘致を進めていきたいと聞いております。

○面野委員

石狩湾新港では企業誘致を進められるということで、産業港湾部からも伺っております。ただ、地下水を結構、使われる事業者も多いということなので、やはりその辺の地下水のメリット、それから簡易水道のメリット、その辺のすみ分けをしっかりといただいて、これからも簡易水道を使っていただけるような業者が増えるように私からもお願いを申し上げるところです。

◎小樽市天神地区交通戦略（案）について

次に、天神地区の交通戦略について御報告をいただいたところで、何点か質問させていただきます。

まず、現在本市の交流人口、例えば通勤・通学の方、それから観光客、日本人の方もいらっしゃる海外からのいわゆるインバウンドの方もいらっしゃると思うのですが、その方たちの移動手段はどのように捉えているのか。

そして、交通手段のどの点で新幹線の利用に移行すると考えているのか。または、そうではなくて、全く新たな交流人口が生まれるという意味で新幹線の利用を考えているのか、その辺について、まずはお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

小樽への交通手段についてでございますけれども、まず、道外や海外からにつきましては飛行機で新千歳空港に到着してから、その後、JRやバス、レンタカーでの利用。道内からにつきましては、札幌市まで特急等で移動してJRやバスでの利用。また、後志方面からは山線や都市間バスでの利用が主なものと考えているところでござい

ます。

新幹線の開通によりまして、山線沿線の方々はバスか新幹線を、ほかの地域の方からは新幹線の利用で移動時間が短縮される、あるいは料金が安くなる場合には、新幹線に利用転換する可能性があると考えているところでございます。

○面野委員

交流人口のいろいろなカテゴリーの中でそういった推測をされているということだったのですが、新小樽（仮称）駅開業後に新幹線が止まる回数、停車回数、それから、乗降客数はどのように見込んでいるのか。また、その算出根拠等もあればお示しください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

乗降客数の推計につきましては、国の旅客地域流動調査に基づきまして約1,600人と推計したところでございます。また、新小樽（仮称）駅への新幹線の停車回数につきましては、東北新幹線や北海道新幹線の現行ダイヤを参考に1日当たり13本と試算しているところでございます。

○面野委員

13回ぐらい停車するのではないかと。その中で、1日当たり1,600人ぐらいの乗降客数を見込んでいるということで、まず見込みということをお伺いしました。

これは開業してみないと、もちろん全く分からないことなのですが、北海道で既に開業している新函館北斗駅の開業前と現状についてお伺いします。

こちらの開業前の乗降客数の見込みがもし分かればお聞かせいただきたいのと、現在は新函館北斗駅でどのぐらいの乗降客数があるのか。もし、停車回数も開業前の試算というか、見込みとの違いがあればお聞かせいただきたいのですけれども、いかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

新函館北斗駅の乗降客数の見込みと実数についてでございますが、北斗市によりますと、乗降客数の見込みにつきましては約6,000人と推定したと聞いているところでございます。

実数につきましては、国土数値情報のデータでございますけれども、コロナ禍前の2019年での1日平均乗降客数は約1,300人、コロナ禍後の2022年では約1,000人と承知しているところでございます。

なお、停車本数につきましては、函館市によりますと開業前の見込みにつきましては片道1時間に1本以上の運行というのを想定していたというところでございます。仮に、朝6時から23時までの運行と想定すると約18本となりますけれども、現在は上下線各13本になっているところでございます。

○面野委員

やはり、今はまだ、函館駅までの道南地域までしか新幹線が通っていないということで、この6,000人というのも、もし札幌まで行けるといことになれば、いろいろな条件が変わって推移が変わってくると思うので、一概に6,000人と推定していて、やはり全然、使われていないという判断もなかなか難しいというところはあるのですが、かといって、やはり全部、札幌までつながったからといって、なかなか安易な考えでもいけないというのが、今数値を伺ったところの私の感想でございます。

次に、今回お示しいただいている戦略の中については、まだこれから協議されていくことなので、細かいところはもちろんまだ判定、判別できないところもあろうかと思うのですが、少し質問させていただきます。

まず、「戦略目標1 利便性の高い2次交通網の構築」の中から、①バス交通の充実、既存の路線バスの活用というところ です。

現在、小樽駅から天神方面の路線バスは奥沢線という線名がつけられて運行されているのですが、現在は何便運行されていて、新小樽（仮称）駅開通後、既存のバス路線はどの程度増便が必要であると試算されているのか、お

聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

小樽駅から天神方面へは現在平日1日当たり35便運行されており、朝6時から夜22時までの運行をしているところでございます。

今御指摘の増便の考え方についてでございますけれども、この戦略決定後に、新幹線の開業時期を見計らって適切な時期にバス事業者の意見を聞きながら御意見を聞いていきたいと考えており、現時点ではお示しできる段階ではないと考えているところでございます。

○面野委員

次に、新駅と市内中心部を結ぶ専用シャトルバスの運行について伺っていきます。

こちらに示されている市内中心部とは、具体的にはどの辺の地域を指しているのか、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

ただいま御質問がございましたバス交通の充実における市内の中心部につきましては、小樽駅または南小樽駅など多くの利用が予想されるという区間を設定してございまして、資料1ページ目の黄色の対象エリアを想定しているところでございます。

○面野委員

シャトルバスというと、いろいろなシャトルバスがあると思うのです。ほかの新幹線の駅のことで構わないのですが、他地域の新幹線の駅から運行しているシャトルバスの運営主体は、どんな感じになっているのかは御承知でしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

他地域の新幹線駅から運行するシャトルバスの運営主体という御質問でございますが、先ほどもお話がありました新函館北斗駅につきましては、新函館北斗駅から主要な観光地などへのシャトルバスを民間事業者が運営していると承知しているところでございます。

○面野委員

ちなみにその民間事業者というのは、一般的な観光事業者だったりではなく交通事業者なのかということと、そのシャトルバスの運賃は無料なのか有料なのか、その辺のことは分かりますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

シャトルバスにつきましては、様々な運行形態があらうかと思いますが、今御説明申し上げたものにつきましては、交通事業者が運営して有料と聞いているところでございます。

○面野委員

次に、新駅と朝里川温泉・天狗山方面を結ぶ新規バス路線の検討とございます。まず、朝里川温泉については、日帰り温泉等もありますし、冬はスキー客も訪れることが想定されるのですが、ホテルのチェックインやチェックアウトの時間帯前後の時間の利用が二次交通としては多いのかと私は予想しています。

まず、現在、朝里川温泉の利用客でバス路線を利用する方は何割程度いるのかは押さえていますか。

また、この朝里川温泉組合等から、こちらに示されている新規バス路線の要望等はあったのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

現状での朝里川温泉の利用客でバス路線を利用される方の割合とか、朝里川温泉組合からの新規バス路線の要望につきましては、建設部では把握しておりませんので、関係部局にも問合せはいたしました、割合は押さえてはならず、要望は受けていないということでございました。

○面野委員

それでは、天狗山方面の新規バス路線の検討についてなのですが、新駅天神地区からずっと海に向かっていて、

天狗山に行くとするれば、天神十字街を左折して、1山越えて松ヶ枝町に向かって抜けていくというルートだと結構早く着くのかと思うのです。失礼ながら、その途中で立ち寄るような観光スポットは特になのかとお見受けされます。

そのような場合は、路線バスというよりは、先ほどの質問でもさせていただいたとおり、シャトルバスみたいなものを運行すべきなのかと個人的には考えておりまして、今のお話にもあったとおり、朝里川温泉のルートも、望洋台経由で峠を越えていけば早いのかとも思います。

路線バスとするならば、バス会社の都合も、もちろん考えていかなければいけません。運転手の確保、それからバス会社の収益、その辺に関しても協議・調整しなければなりません。民間企業同士がシャトルバスを運行するというのであれば、多分、利害が一致すれば、その辺の調整は図りやすいのかと思いますけれども、そういった検討の余地というのはあるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

現在、様々な民間企業が運営するシャトルバスなどがございますが、新駅の利便性確保のためにも、今後、御協力いただけるかも含めて、シャトルバスの運行主体については検討していく一つの手法であると考えているところでございます。

○面野委員

次に、交通関連サービスの「戦略目標3 交通関連サービスの構築と充実」ということで、①公共交通の利用促進に、M a a S等の導入検討と書かれています。

私は以前に代表質問でM a a Sについて質問をいたしました。その中で、私が視察に行った室蘭市の先進事例を御紹介しました。内容については今回、割愛しますが、企画から実証実験までで1年半かかったと、かなり時間を要したと伺って来ました。しかも、やはり、企画の段階から交通のニーズを捉えたりとか、課題をどのように解決していくのか。また、そのために必要な交通媒体は何なのかとか、アプリケーションをどう構築していくのかなど、やはり、企画の段階で相当、考えなければいけません。そういったスペシャリストの方の協力が必要だと聞いてきました。そこで行政の推進力や企画力、交通事業者、アプリ等を開発する方の協力やノウハウが必要な取組になってくるのだらうと思います。

当時、代表質問で質問した際は、将来の北海道新幹線開通に向けた二次交通対策として、おたる新幹線まちづくりアクションプランにM a a S等の推進を位置づけたところであると答弁をいただいております。

確かに、今回御報告いただいた戦略にも位置づけられていますけれども、ここで使われている言葉としては、推進ではなく、導入検討と位置づけされています。

文言としては、勢いが少し後退したのかとも取れるのですが、その辺の御所見について、まずお伺いいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室主幹

おたる新幹線アクションプランでは、観光型M a a S等を検討しますと位置づけておりまして、こちらによって後退したとは捉えておりません。また、他意はございません。今後も導入に向けて検討を推進してまいりたいと考えております。

○面野委員

そのときにもう一つ答弁がありまして、M a a Sの自発的な推進につきましては、M a a Sの移動の利便性向上や地域の課題解決に重要な手段と考えておりますので、現在、本市として産学官で構成される北海道M a a S推進研究会に入会し、先行事例の研究や情報交換に取り組んでいるところであると答弁をいただきました。

北海道M a a S推進研究会では、どのような先行事例や研究のような情報が得られたのか、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室主幹

北海道M a a S推進研究会のセミナー等を通じまして、上士幌町や江差町における自動運転バスやA I オンデマ

ンド交通等の取組や、札幌市における、札N a v i等の事例紹介がございました。

その中で、自動運転の実用化には課題があること、M a a Sの基盤であるアプリについては汎用性や使いやすさをいかに確保するかが課題であるとの情報を得てございます。

○面野委員

2021年の答弁から3年間がたちましたが、いまだ検討を続けているということです。

導入するかしないかというものの検討の結論については、いつ判断されますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室楯主幹

M a a Sにつきましては、官民連携の北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会の街並み・交通アクセス部会にて協議を進めているところでございまして、今後、既存の観光型M a a Sシステムの活用による導入を中心に検討していくことを確認してございます。

実際に導入するかどうかにつきましては、今後、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会での検討を踏まえ、しかるべき時期に判断してまいりたいと考えてございます。

○面野委員

先ほど私が申し上げたとおり、先進事例を伺っても、M a a Sというのは多分スタートしようというところから、すぐに実際の事業に結びつくということはきっとないのだろうと思っております。北海道M a a S推進研究会の中でも、きっとそういうお話は何ってきたのだと思うのです。

なので、導入の検討に時間をかけるよりは、まずは実証実験なり、こういうものをつくらなければいけないのだろうという開発を視野に入れた検討というものがきっとこれから必要になってくるのだろうと思います。新幹線の延伸が延期されたとはいえ、時間的な制限というのは多分もう決まってきたものだと思います。こういった運転手不足等の事情もあるので、M a a Sとか自動運転は協議での検討というのも、もちろん必要だと思うのですが、やはり、先に進むための検討というものも視野に入れて、これから取り組んでいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○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

◎小樽市天神地区交通戦略（案）について

まず、小樽市天神地区交通戦略（案）について質問させていただきます。

天神地区の将来像、新小樽（仮称）駅からのアクセス強化の動線として、小樽築港、南小樽、小樽の各駅にバスの文字があります。この戦略案自体いろいろな可能性を含めての案だと思いますが、一言で申し上げますと、そんなにバスはないでしょうという部分があるかと思うのです。

新小樽（仮称）駅からのアクセスをこの3駅にしていくと、市内路線のバス路線の維持であるとか、山線もバス転換となれば、なおさらバスは足りなくなると思いますので、小樽駅はマストとしても、ほかの二つの駅を結ぶのは現実的なのかどうなのかと思うのですけれども、見解をお伺いしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

委員の御指摘のとおり、最近の乗務員不足の問題も含めて、その対応として資料5ページ目の取組に記載させて

いただいているとおり、シャトルバスやタクシーなど様々な交通網を検討しつつ、3駅の二次交通の確保に努めてまいることとしているところでございます。

○中鉢委員

おっしゃるとおり、いろいろな選択肢を、今後、増やしていかなければいけないと思うのですが、数が少ないので選択と集中というか、もちろんそれぞれの駅の札幌市から近いであるとか、最短距離にあるのは南小樽駅ですし、利用者が多く望まれるのは小樽駅ということで、いろいろな可能性を含めながら進めていただきたいと思うのです。

先ほど面野委員の質問の中で、新小樽（仮称）駅の想定する乗降客数と本数があつたと思うので、もう一度お聞かせいただけませんか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

先ほども御答弁申し上げ繰り返しますが、まず、乗降客数の推計につきましては、国の旅客地域流動調査に基づきまして約1,600人と推計しております。

また、新小樽（仮称）駅の停車回数につきましては東北新幹線、北海道新幹線の現行ダイヤを参考に1日当たり約13本と現段階では試算しているところでございます。

○中鉢委員

私が見ていたのが、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会の戦略・実行による目標というものを見ておりましたけれども、恐らく4年以上、開業が延びるのだと思うのです。先のことでありながら、鉄道を好きな方がいろいろなシミュレーションをされていて、私は、てっきり新小樽（仮称）駅また札幌駅から東京に向かうときに少しでも料金が安くなるのかと思ったのですけれども、専門知識を持った鉄道マニアともいうのでしょうか、そういう方がシミュレーションすると、小樽駅から乗っても、札幌駅から乗っても運賃も特急料金も変わらないと。なので、料金によるアドバンテージというのがないので、これは本当に札幌駅ではできない取組をしていかないと、停車本数や利用乗降客数というのなかなか増えていかないのかと思います。

また、恐らく停車駅とかが決まるのは開業の1年ぐらい前だと思いますし、ダイヤとなると多分、半年前かと思うのですが、それまでに地元の自治体がどこまで交通戦略をしっかりと考えるというのを表に出していかないと、札幌と東京を結ぶ新幹線ですので、速達性という部分が意識される中で通過する駅というのは、かなり増えるのかと思います。小樽市がそのようにならないように、延びたであろう4年以上の時間を使ってしっかりと取り組んでいただきたいと思います。

◎並行在来線の検討状況について

次に、並行在来線の検討状況について質問いたします。

第16回北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議からの進捗状況から、見られた点について御説明いただきたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室橋主幹

令和5年5月に開催されました第16回北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議からの進捗といたしましては、今回、北海道から代替バス運行計画のたたき台が示された点になります。

また、今後につきましては、オブザーバーとして出席したバス事業者から運転手不足などの課題が多いが、引き続き協議に参画していく旨が示されましたので、バス事業者を含め協議してまいります。

○中鉢委員

確かに、北海道が示してきた代替バスの運行計画というのは、本当に絵に描いた餅だと私も見ております。やはり、地元のバスの運転手、事業者が参加されたというのが今回、一番進んだ点かと私は思っております。

◎令和6年度除排雪計画（案）について

次に、令和6年度除排雪計画（案）について質問いたします。

住民が減少している中で、除雪の延長も減らないのかとも思ったのですが、どのような理由からなのか。建築指導課や戸籍住民課などと情報共有を連動すれば、除雪が不要な市道も多少は出てくるのかと思うのですが、その辺りの見解をお尋ねいたします。

○（建設）維持課長

住民が減少している中で除雪の延長が減らない理由につきましては、除雪路線の沿線の住民が減少しましても、他に住民がお住まいになっていて道路を利用されていれば、除雪を行う必要があることが理由として挙げられます。

一方で、委員の御指摘のとおり、住宅戸数が少ない除雪路線に関しましては、居住状況により除雪が不要になる可能性もありますことから、情報の活用について検討してまいりたいと考えております。

○中鉢委員

次に、小型除雪機の町内会への試行貸出しは町内会とありますけれども、昨年度はどの程度の町内会が希望されて何台貸し出したのか。今年度に試行する町内会の選定をするのかなどをお聞かせいただきたいと思います。

○（建設）維持課長

小型除雪機の貸出しを希望された町内会の数につきましては、令和4年度に実施しました町内会へのアンケート調査結果の数値となりますが、10町内会が貸出しを希望され、昨年度はこの10町内会の中から1町内会に試行を依頼したところであります。

また、貸出しの台数につきましては、建設部で所有する小型除雪機が1台しかないため、その1台を貸し出したところであります。

今年度に試行する町内会の選定方法につきましては、昨年度と同様に10町内会の中から昨年度に試行させていただいた1町内会を除きます9町内会の中から、市の試行条件に合致する1町内会に試行を依頼したいと考えております。

○中鉢委員

1台しかないというの、ない袖は振れないというか、厳しい状況が理解できるところであります。1台ということですので、その中の議論にはなかなか入ってこないと思うのですが、私が住む銭函地区は比較的、小さい町内会というのが数多くありまして、確認しましたら、加入世帯が100に満たない町内会というのが9町内会ありました。中には十数軒しか加入していないという町内会もありました。

そういう町内会を考えますと、今年度とか来年度というのは、なかなか難しい話かとは思いますが、貸出しというのは基本的に一つの町内会のみなのか、例えば、小さい町内会とかが複数で借りるというのは想定しておられるのか、その辺りをお聞かせいただけますでしょうか。

○（建設）維持課長

今年度の小型除雪機の貸出しの試行につきましても、昨年度と同様に1町内会での試行を予定しております。

複数の町内会での試行の可能性につきましては、先ほども申し上げましたとおり、建設部で所有する小型除雪機は1台しかございませんので、複数町内会での試行は難しいものと考えております。

○中鉢委員

◎低区配水池の建設について

続きまして、低区配水池の建設についてお聞きしたいと思います。

100年以上使用しているということに私もいささか驚いたのですが、本市の管路を除く水道施設で低区配水池以上の古い歴史ある施設・設備はないと思うのですが、もしもあればその施設・設備、また、そこまで古くなくてもそれに近い、老朽化が著しい、今後、更新を考えていかなければならない設備があればお示してください。

○（水道）水道事業課長

低区配水池は、小樽市の水道創設期に建設された施設ですので、現在、共用している施設のうち低区配水池より

古い施設はございません。

また、低区配水池に近い建設から年数が経過している施設でございますが、昭和2年に建設された高区配水池が建設から97年経過しており、現在も供用中でございます。

更新工事の実施につきましては、他の配水池の老朽度等を勘案し、計画的に実施してまいりたいと考えております。

○中鉢委員

差し迫った大きな設備の更新は、今のところ考えていないということで理解いたしました。

◎事業者裁量型の除雪について

次に、除雪事業者の裁量型除雪について質問させていただきたいと思っております。

これから雪の季節に向かいます。先ほども説明いただきましたが、先日も本市の除雪ステーションで一部エリアの見直しが行われたことの説明を受けました。市内においても、民間の事業者が駐車場とか除排雪を依頼しても、昨年に比べて3割以上高い金額を提示されたりであるとか、料金云々ではなく、そもそも今年はできないと断られるケースというのも耳にしております。これは民間の話ですけれども、一部ステーションでは事業者が抜けたり入ったりなど、今年もぎりぎりの体制での切迫した除雪になるのかということを想像いたします。

そこで質問しますが、先ほどもございましたが、本年の除排雪の対応でステーションのエリアの見直し、人力作業班以外に昨年との違い、見直しが行われた点をお示しいただけますでしょうか。

○（建設）維持課長

今年度、ステーションのエリア見直しや観光に配慮した除排雪の人力作業班のほかに見直しを行った取組はございません。

○中鉢委員

除雪の出動基準について見直しもないのだと思っておりますけれども、出動基準に満たない場合に出動した場合、市側に起こり得る問題点があればお示しいただけますでしょうか。

○（建設）維持課長

除雪の出動基準に満たない状況で出動した場合の問題点ということでございますが、考えられる一つとして、各地域のそれぞれの判断で出動することになりますことから、道路状況に地域差が生じることが考えられます。また、このほか出動の頻度が増加することに伴いまして、シーズンの出動回数も増加することから、除雪の委託料が増加することが考えられます。

○中鉢委員

降雪は条件に満たなくても、例えば、風が吹けば吹きだまりができることもあるでしょうし、雪が降らなくても暖気になれば雪盤が緩むこともあると思っております。先々の天気予報を見て、雪が降るのであれば、そろそろあの交差点の雪をよけたほうがいいのかとか、どうやれば効率的なのかとか、どう対応すれば市民からの苦情がない除雪ができるのかとか、道路の特徴に至るまで最も除雪のことを理解しているのはステーションの方たちなのかと思っております。

そこで、このような事業者裁量型というステーションの運営ができないのかと思うのですが、先ほどの答弁と重なる部分が多いかと思うのですが、想定され得る問題点があれば、お示しいただきたいと思っております。

○（建設）維持課長

現在、除雪の出動判断につきましては、見込まれる降雪量に応じまして出動基準を設定しており、受託者が降雪の経過などを十分に見極めてパトロールや気象情報を活用して、受託者の判断で出動を決定していることから、一定程度、受託者の裁量で除雪作業を実施している状況であります。

次に、事業者裁量型で運営した場合に想定される問題点でございますが、排雪作業につきましては、事前に市の業務担当者と受託者が協議しまして作業の実施を決定している状況でございますが、排雪作業を受託者の裁量で実施

した場合、排雪の時期や取り除く雪の範囲などが各ステーション地域の受託者の判断になることによりまして、地域間で道路状況に地域差が生じることが想定されます。

また、排雪作業はダンプトラックや交通誘導員など作業に必要な機械や人員が多く必要でありまして、除雪作業に比べて約60倍の費用を要することから、限られた予算の中で除雪費全体の執行状況を把握しながら作業を行う必要があります。

そういった関係から、排雪時期や作業範囲などについて市と受託者との協議により決定していくことが重要でありますことから、排雪に関する裁量型導入について現時点では難しいものと考えております。

○中鉢委員

昨年の第4回定例会建設常任委員会でも説明させていただきましたが、オペレーターに限らず管理者、この場合は業務主任というのだと思いますけれども、その方もかなり大変な御苦労をされているという話を事業者の方からお聞きすることがあります。昨年の第4回定例会でも質問いたしました、エリアの市民の方から、ステーションに対して電話が来ることというのがよくあるようなのですけれども、電話は24時間、来るようであります。そのときに、1日の少しの間でも住民の方からの対応から離れる時間をつくっていただけないかと思うのです。この点についてどのようにお考えか、お示しいただきたいと思います。

○（建設）維持課長

地域総合除雪の受託者の方々には除雪ステーションを設置していただきまして、地域内の除雪作業に関する総合的な管理のほかに市民の皆さんからの問合せ、要望、苦情等に対応していただいている状況ではございますが、昨年度の受託者の方々からも労働時間に制限がある中で、市民の皆さんからの問合せ等の受付について軽減や改善を図ることができないかとの相談を受けているところであります。

一方で、市職員も労働時間に制限がありますことから、今後も引き続き、昨年度の受託者の方々の御意見もお聞きしながら、24時間体制で電話を受け付けている状況について、何か改善を図ることができないか検討していきたいと考えております。

○中鉢委員

検討していただいているということで、雪のシーズンにその検討の結果が間に合えばいいと思うところであります。確かに、どこかにしわ寄せがいくわけであって、建設部の皆さんのところに24時間、夜も電話が来てしまうと、またそれは大変なことになると思いますので、落としどころというか、少しでも軽減していただければと思うところであります。

例えば、昨年12月の広報おたるでは、除雪特集が組まれていたと思うのですが、そのときにステーションの問合せの時間帯を明記するであるとか、大変かもしれませんが、時間を決めて、一定の時間は建設部に転送するであるとか、電話対応しなくてもいい時間を決めるであるとか、真面目に取り組まれている方は本当に寝不足になって作業、業務管理、業務主任をしていただいております。何か事故があっても困りますので、ぜひともその辺の配慮をお願いいたします。

◎市道認定について

次に、市道認定について質問させていただきます。

先般、市道の名称を確認するのに本市の市道認定マップというのを見させていただきました。すると、全市的に見ますと、沿線に明らかに人が住んでいないであろうところであるとか、車はおろか人の通行も想定できないような市道が認定されておりました。

そこで質問いたします。本市における市道の定義をお聞かせください。あわせて、本市の市道の延長とその舗装率の数字があればお聞かせください。

○（建設）用地管理課長

市道の定義につきましては、道路交通法第8条によりますが、本市の区域内に存在する道路であり、市長がその路線を認定したものをいいます。

また、市道の延長と舗装率の数字でございますけれども、令和6年4月1日現在でお答えしますと、市道の延長は58万8,631メートル、市道の舗装率は78.25%となっております。

○中鉢委員

想定した以上に長い市道距離があるというのと、舗装率8割以上はあるのかと思ったのですが、78%ということで理解いたしました。

私が先ほど申し上げた市道というのは、銭函から朝里にかけての文字どおり海岸線を走るところに市道認定がされておりました。あとは、軍用線は張碓町から新光へ、石倉山の山中を通る道。ほかにも張碓町内の佛ノ沢線、新光町の神威線などが散見されました。

これらの市道認定をしている理由、経緯などが分かればお聞かせください。

○（建設）用地管理課長

まず、市道認定している理由につきましては、4路線全てが大正9年4月1日付で市道認定となっており、実際のところ認定に至った理由等は分かりませんが、過去の経緯の中で、当時の小樽郡朝里村から引き継がれた道路となっていることは事実としてあります。

○中鉢委員

大正9年ですから、車等もほぼない時期のことであることを理解いたしました。

軍用線を、実は以前に私も張碓町側からアクセスを試みたことがありまして、また、先日は新光町側からどんなものかと思って見に来たのですが、道路がもう途中でなかったのか、もしくは私が見誤ったのか分かりませんが、そのような状況でございました。

これらの市道は維持管理しているのか。行っているのであれば、どのような維持作業がなされているのか、お聞かせください。

○（建設）維持課長

ただいまお話のありましたこれらの市道に関しましては、道路の状況などについて通報等を受けた場合につきましては、状況を確認した後に、必要に応じて補修等を行うものとしていただいております。

○中鉢委員

先ほど話したような道路も、舗装はおろか車でも少し通るのがきついというところであっても、一応、維持管理はされているということで理解いたしました。

個人的に、なぜそのようなところを市道認定しているのかと思って、雪寒道路にも当てはまらないし何かと思っているのです。そもそも人がほぼ使わないと言ってもいいと思うのですが、使わない市道を残しておく理由、残しておくメリット、そのようなものがあれば御説明いただきたいと思います。

○（建設）用地管理課長

本市としましては、市道に隣接する土地及び家屋の所有者に対し、建築基準法上における非接道などの不利益を与えぬよう合意形成が必要であり、廃道についての判断は慎重に行うべきと考えております。

また、海岸、農村、山間地域などの市街化調整区域内では、原則、建築物の建築はできませんが、農林漁業に従事するための住宅や倉庫などの建築行為は現在においても可能であり、接道先が条件となっていることから残しておくべきものと考えております。

○中鉢委員

むしろ市道としておくと、道路の管理者として事故が起きたときに一定の責任を求められるケースもあつたりと

か、実際に私が例を挙げたところの多くはオフロードと呼ばれるところであり、ガードレールやミラー、注意喚起の看板もなかったように記憶しております。実態にそぐわない市道は認定を解除すべきかと思うのですけれども、今、御説明があったような理由で残しているのかというのは理解いたしました。

先ほどの御説明ですと、逆に山の中とか民有地があるところは、全てそこまで市道がつながっているという解釈になるのかと思うのですが、林道というのもよく聞いたりするのですけれども、山中に民有地があればそれに接続する市道というのは全てあるのかもし分かればお答えいただきたいと思います。

○（建設）用地管理課長

林道の山奥に宅地があるかどうかは、実際問題、こちらで調べていないのではっきりしたことは言えません。ただ、現在、そこまでたどり着けないような現状であるけれども、過去にそういった通過していた人がいて、通過できていた時代もあったのかとは推測できるものです。

こういったところに関して、先ほど申し上げました接道している民地側の意見といったものを大切に廃道等は考えていかなければならないかと考えております。合意形成が必要だということでもあります。

○中鉢委員

比較的、小樽の山中にも結構そのような道路が走っていて、これは少し質問から反れますが、張碓町にお住まいの方からここから朝里に抜ける道があると聞きました。お話を聞かせてくれた方は朝里峠に抜ける道があって、ここを定山和尚が定山溪の温泉を見つけて張碓町に戻ってきたのだという話もされていて、定山和尚の話は江戸の末期、明治の前ですが、いろいろな道路が昔からあると思っております。

また、最近はトレッキングというのが大変はやっておりまして、そのようなところを歩いておられる方もいるかと思えます。その辺りは、今後、私は一般質問などで質問させていただこうかと思えます。引き続き、私も市道のことを一定数理解できましたので、林道とか、その辺りも含めて勉強していきたいと思えます。

○委員長

自民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31分

再開 午後3時00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。

みらいに移します。

○白濱委員

◎小樽公園旧こどもの国再整備（案）について

最初に、小樽公園旧こどもの国再整備（案）について御質問させていただきたいと思えます。

小樽公園旧こどもの国再整備（案）につきましては、多くの市民が期待を寄せておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

今回の案では多くの遊具が示されており、その遊具の選定には大変苦慮されたものと思っております。そこで、何点かの遊具について、その遊具の特性や選定のポイントなどについてお聞きしてまいりたいと思えます。

まずは、トランポリンですが、ふわふわドームの2か所について、特性と選定のポイントなどについてお示しくください。

○（建設）建設事業室主幹

トランポリンにつきましては、空気で膨らましたドームの上で跳ねる、登る、滑る、転がるなどの多様な遊びができる特性があり、選定のポイントとしましては、アンケート調査の投票数が多く、また子供に人気のある遊具というところで選定いたしました。

○白濱委員

続いて、親子で遊べるエリアのインクルーシブ遊具の特性と選定ポイントについてお示いただけますか。

○（建設）建設事業室主幹

インクルーシブ遊具につきましては、障害のある子供もいない子供も一緒になって遊べる特性があり、選定のポイントとしましてはアンケート調査の投票数を参考にした点、また、誰もが遊ぶことができる公園としてインクルーシブの要素がある遊具が必要との観点から選定いたしましたところであります。

○白濱委員

斜面で遊べるエリアの約40メートルのロング滑り台の特性と選定ポイントについてもお示ください。

○（建設）建設事業室主幹

斜面で遊べるエリアのロング滑り台につきましては、小樽市のまちを見下ろす眺望を楽しみながら約40メートルというロングスパンを滑り降りることができる特性があります。

選定のポイントとしましては、斜面に設置する遊具として積雪寒冷地でも実績が十分にあり、また、アンケート調査の自由意見等を踏まえまして選定いたしましたところであります。

○白濱委員

なぜ遊具の質問をするかと申し上げますと、遊具の特性を知ることによりまして安全な利用につながっていきますし、より楽しい遊びにつながるものと思っております。

遊具の特性、遊び方や利用方法について、それぞれの遊具を設置した段階でその利用方法などについて立札などといったものを周知する予定でいますか。

○（建設）建設事業室主幹

これから設置する遊具につきましては、対象年齢だとか使用方法だとか遊び上の注意といった看板を設置していきたいと考えております。

○白濱委員

それでは、水遊びのできるエリアにつきまして、エリア全体についての遊具の特性についてお示ください。

○（建設）建設事業室主幹

水遊びのできるエリアにつきましては、設置する遊具は小学校入学前のおおむね3歳から6歳までの乳児向けの遊具を主に設置しているということが特性となります。

○白濱委員

私は、白濱という濱が名前にあります、私は、子供の頃に水遊びが大変好きでした。私がもし当事者であれば、この水遊びのエリアに長時間いるような気がしております。季節によりまして、水温の調整も必要になってくるだろうと思いますので、どうぞよろしくお願いたします。

この案では、雨の日でも遊べるエリアが注目ポイントとして示されております。完成イメージ図からは、数点の遊具設置の様子が見てとれます。もちろん雨の日ではなくても遊べるわけでありますので、お聞きいたします。

雨の日に遊べるエリアの遊具名と、このエリアでの遊具の選定ポイントをお知らせください。

○（建設）建設事業室主幹

まず、昨年度の委託の中で、遊具名としましては、空と海の展望台という名前をつけておりました。展望を楽しめる背の高い遊具やアスレチックの要素に加え、友達と協力して遊べる遊具となります。

次に選定ポイントですけれども、アンケート調査において遊びの要素が一つにまとまった複合型の遊具というのが圧倒的に意見が多かったというところ、雨の日でも遊べるというテーマを基に雨を一時的にしのぐことができる屋根がついたタイプの複合遊具であるということ、また、屋根があることで晴れた日の日よけにもなるということが選定のポイントとなっております。

○白濱委員

数点の遊具につきましてお聞きいたしましたところ、アンケートを十分に反映されて遊具を選定しているのだと受けて取れましたので、これからはいろいろと選定があるのかなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

公園に設けられた遊具は、子供に楽しい遊びを提供するだけではなく冒険や挑戦することで達成感が満たされ、運動能力が発達するなど、遊ぶ子供の身体能力を高めることもできると思われまふ。

また、一方では、子供自身の能力を超えた冒険や挑戦によるものや、突き飛ばしたり、動く遊具に近づいての衝突、遊びに不向きな服装や靴の着用など、利用する側の不適切な行動や使用によって生じる事故、遊具の設計段階での構造上の不備、使用経過後の劣化や摩耗、ねじの緩みの放置など維持管理に起因して発生する事故もあるものと思ひます。

そこで、小樽公園旧こどもの国再整備における公園の遊具と安全確保のための公園管理者としての考え方についてお尋ねしてまいります。

まずは、遊具の計画設計、製造施工の各段階における安全確保の考え方についてお示しください。

○（建設）建設事業室主幹

安全確保の考え方につきましては、計画設計と製造施工の2段階に分かれております。

まず、計画設計段階についてですが、一般社団法人日本公園施設業協会が発行している遊具の安全に関する基準に基づき、遊具の計画・設計を進めているところであります。

次に、製造施工段階についてですが、この段階は工事発注後となりますが、遊具製造の各段階における品質管理を徹底するよう工事請負業者に対し、指示・承諾・協議を行ってまいりたいと考えております。また、遊具の維持管理における留意事項を把握するために、製造業者に対して遊具の特性、使用など遊具の安全に関わる資料の提出を求めていきたいとも考えております。

○白濱委員

安全についての考え方がよく分かりました。

次に、供用開始後の事故発生に備えた体制、安全確保に対する考え方についてお示しください。

○（建設）公園緑地課長

事故発生に備えた体制につきましては、ほかの公園と同様に市役所の開庁日におきましては公園緑地課に事故発生の連絡が入り次第、職員が現地を確認いたします。閉庁日につきましては、公園緑地課の係長職以上の職員2名が、当番制で当直からの連絡を受け、現地を確認することとしております。

また、安全確保に対する考え方につきましても、ほかの公園と同様に事故が起こらないように1年に1回の定期点検と日常点検により、安全の確保に努めてまいりたいと考えております。

○白濱委員

次に、公園の遊具の維持管理と点検についての基本的な考え方をお示しいただけますでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

都市公園法施行規則第3条の2におきまして、遊具施設等の点検は1年に1回の頻度で行うことを基本として定められておきまして、本市でも毎年、公園施設製品安全管理士及び公園施設製品整備技士の資格者を有している業者に委託し、遊具の定期点検を行っております。そのほかに雪解け時期、6月、9月の計3回、職員にて遊具の日常点検で安全確認を行っております。

遊具点検の結果、使用禁止となった遊具を最優先に、次に、利用し続けるには補修もしくは更新が必要なものを補修しまして、維持管理を行っているところでございます。

○白濱委員

しっかりとした維持管理の基本的な考えをお聞きいたしました。

公園の遊具と安全確保は大切なことであります。今お聞きしましたけれども、公園の維持管理は、原則として公園管理者が行うものでありますが、近年、地域社会におきまして住民間の交流が希薄になりまして、これまで保護者や地域住民が行ってきた子供の遊び場を見守るといった習慣が失われつつあります。しかし、公園の安全確保に当たっては、公園管理者のみで行うことも難しいものと思います。

そこで、お伺いいたします。小樽公園の供用開始後の公園管理者の滞在時間をお知らせください。

○（建設）建設事業室主幹

トランポリンや水遊び場の開始時刻と終了時に現地で行う作業がありますので、1日2回、現地に行くことになります。こうした作業時間を考慮すると、公園管理者の滞在時間というのは1日30分程度になると考えております。

○白濱委員

次に、小樽公園におきまして、リスク、ハザードというか状況措置におきまして、保護者、地域住民と公園管理者が相互に連携し、公園と遊具の安全確保について情報を共有、交換して、協働関係を築いていくことについての見解をお示しいただけますか。

○（建設）建設事業室主幹

現時点では、保護者、地域住民等との協働関係を築いていくというところまでは考えていないところではありますが、供用開始後の利用実態を把握するためにアンケート調査を実施したりしながら、リスクやハザードについて検証してまいりたいと考えております。

○白濱委員

公園施設の機能保全と安全性の日常的な維持管理に関する基本方針につきましては、第2次小樽市公園施設長寿化計画に記されております。しかし、小樽公園旧こどもの国の再整備後には、これまでにない遊具などの規模になることからお伺いいたします。

小樽公園の施設の機能保全と安全性など、全般的な利用について別枠で定めることの必要性についての見解をお示しください。

○（建設）建設事業室主幹

遊具の日常的な維持管理につきましては、ほかの公園と同様の維持管理になりますので、別枠で小樽公園を定めることは今のところ考えてございません。今回、設置する遊具は小樽市に今までにない規模の遊具になりますので、製造会社などから機能保全方法や日常点検の方法等の確認をするとともに、利用上の注意等の看板を設置して、安全性の確保について周知を図ってまいりたいと考えております。

○白濱委員

遊びは子供の成長に不可欠なものであり、遊びを通じて社会性、創造性、感受性や主体性などを育み、身体能力を向上させていくものであります。そのためにも、楽しく安全な遊び場の確保と魅力ある公園の充実に、公園管理者といたしまして、最優先して努めなければならないものと思っております。小樽公園旧こどもの国の再整備にはたくさんの市民が期待を寄せておりますので、今後とも取組をよろしくお願ひしたいと思っております。

◎道路パトロールについて

次に、道路のパトロールについて質問してまいります。

冬の路面管理と夏の路面管理の一貫した道路の維持管理は大変な作業であり、大切な業務であります。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。

それでは、道路の維持管理におけるパトロールに関することを質問してまいります。

まず、現在、本市と民間業務委託での道路維持管理のパトロール体制はどのようになっているのでしょうか。夏期、冬期のそれぞれでお知らせください。

○（建設）維持課長

初めに、夏期の道路パトロール体制についてですが、市が行うパトロールにつきましては維持課の職員各自が担当する市内3地区につきまして、それぞれの地区でパトロールを行っております。受託者が行うパトロールにつきましては、道路舗装補修業務を市内3地区に分けて業務委託しており、それぞれの地区の受託者によるパトロールを行っております。

次に、冬期の道路パトロール体制についてですが、市が行うパトロールにつきましては、維持課の職員各自が担当する七つのステーション地域につきまして、それぞれの地域でパトロールを行っております。受託者が行うパトロールにつきましては、地域総合除雪業務を市内7地域に分けて業務委託しております。それぞれの地域の受託者によるパトロールを行っております。

○白濱委員

次に、パトロールの巡回方法についてお伺いいたします。

舗装、補修業務の業者パトロールについては、バス路線や幹線道路など交通量の多い路線を中心に車両でパトロールを行っているとお聞きいたします。

交通量の多い路線については、本市と民間の受託者ではどのようにパトロールをしているのでしょうか。例えば、巡回コースや時間を決めて行っているのでしょうか。また、同じ路線をどのくらいの周期で巡回しているのかなどをお知らせ願います。

○（建設）維持課長

初めに、市が行うパトロールについては、夏期も冬期も同様なのですが、交通量の多い路線から巡回した後、生活道路などを面的に巡回するとともに、市民の皆さんから通報があった道路とその周辺を巡回しまして、道路状況の把握に努めております。なお、巡回コース、時間や周期を決めて行っておりません。

次に、受託者が行うパトロールについてですが、夏期の道路舗装補修業務では、それぞれの地区の交通量の多い路線から巡回した後、生活道路などを面的に巡回しております。巡回頻度につきましては、融雪時期は月2回、その他の月は1回のパトロールを基本としておりますが、市から指示があった場合や緊急時などは適宜パトロールを実施することで道路状況の把握に努めております。また、市民の皆さんから通報があった道路とその周辺を巡回しまして、道路状況の把握に努めているところでございます。

冬期の地域総合除雪業務では、除雪業務などの出勤を判断するため、気象状況などで常に変化する地域内の道路状況をパトロールにより常に把握するよう努めております。また、市民の皆さんから通報があった道路とその周辺を巡回しまして、道路状況の把握に努めているところでございます。なお、巡回コース、時間や周期を決めて行っておりません。

○白濱委員

次に、交通量の少ない路線のパトロールについてお聞きいたします。交通量の少ない路線のパトロールはどのように巡回しているのかをお知らせください。

○（建設）維持課長

先ほども少し申し上げさせていただいたところではございますが、市や受託者は、交通量の多い路線から巡回した後、その後、生活道路などに向かって面的に巡回するとともに、市民の皆さんから通報があった道路とその周辺を巡回しまして道路状況の把握に努めております。また、こちらにつきましても巡回コース、時間や周期などを決めて行っておりません。

○白濱委員

次に、民間委託のパトロール担当者から道路状況についての報告の流れはどのようになっているのか、お聞きいたします。

○（建設）維持課長

受託者が行いますパトロール後の道路状況の報告の流れについてでございますが、初めに、夏期の道路舗装補修業務では、パトロールで道路状況を確認し、補修場所や補修範囲を市と受託者との協議により決定することから、受託者が作成する協議簿により報告を受ける流れが基本となります。

ただし、舗装の穴などで事故につながる可能性が高く、応急措置が必要と判断される場合は補修後に報告いただく流れになります。

次に、冬期の地域総合除雪業務でございますが、受託者が作成する除雪業務日誌でパトロール状況を確認する流れとなっております。

○白濱委員

民間の受託業者との情報交換は重要なことであると思います。同時に、今お聞きしましたが、例えば、地図落としをして定期的に計画的に行っているのかといったことなども必要になってきてもいいのかとも思っております。いずれにしても、どのような巡回やパトロールをしているのか、チェックや精査は、パトロールの質を上げるためには大切なことだと思いますので、取組をよろしくお願ひしたいと思います。

砂の回収、穴ぼこ等について、市民から回収や補修はいつ来てくれるのだろうと心配する声をよく聞きます。そこで、先ほども少し出てきましたけれども、民間受託者のパトロールから道路状況についての異常報告を受けた場合の対応についてお伺ひしたいと思います。

この中には、即時対応できない場合もあるものと思います。スムーズにいかない場合の理由として、異常箇所の対応までのプロセスの問題としてはどのようなことが挙げられますか、お知らせ願ひます。

○（建設）維持課長

受託者から道路状況について報告を受けましたが、即時に対応できない場合ということでございますが、初めに、夏期の道路舗装補修業務では、緊急性がある場合を除きまして市と受託者との協議簿の取り交わしにより、補修場所や補修範囲を決定するため、即時に対応できないことが理由の一つと考えております。

次に、冬期の地域総合除雪業務でございますが、除雪につきましては出動基準に基づき受託者が出動の判断を行っておりますが、排雪作業や雪山処理につきましては、市と受託者との協議簿の取り交わしにより作業時期や作業範囲を決定しているため、即時に対応できない理由の一つとしてそれが考えられます。

○白濱委員

ある程度の期間を要することが分かりました。この期間については、市民の皆さんはなかなか目で見えない部分でありますので、直していただけるまで心配も重なるわけでありまして、今後この辺につきましてはよりよい方法があれば、取組をお願ひしたいと思います。

◎道路への雪出しについて

次に、道路の雪出しについて御質問してまいります。

市民による市道への雪出しの把握箇所につきましては、昨年度は全市で62か所あったとのことで、除雪にも影響をもたらすことなのでお聞きしてまいります。

まず、これらの箇所について、雪出しを抑制する看板等は何か所設置されたのかをお知らせ願ひます。

○（建設）用地管理課長

62か所全てに設置しております。

○白濱委員

それでは、看板等を設置した箇所の効果や成果についてお知らせ願います。

○（建設）用地管理課長

効果としましては、市民の認識が少なからず変わった部分もあると考えます。また、成果につきましては、場所によって成果があった箇所もあると認識しております。

○白濱委員

バス路線への雪出しについては、片側1車線になり、バスの運行に支障を来すこともあるとのこと。そうすると、公共交通の利用者、運営するバス会社双方に、影響をもたらします。

そこでお伺いいたします。道路交通法の観点から、警察と連携して注意喚起することについての見解をお示しください。

○（建設）用地管理課長

著しく交通を妨げるような雪出しが見受けられた場合は110番通報し、警察からも注意、指導を行っていただいている対応事例がございます。今後においても、警察との連携は継続してまいりたいと考えております。

○白濱委員

次に、悪質な雪出し箇所にはカメラ等を設置し、改善を図ることについての見解をお示しくください。

○（建設）用地管理課長

カメラ設置につきましては、雪出しの原因者を特定するための有効手段の一つと考えております。しかしながら、設置箇所、導入費、維持費用など問題点も多くあることから、検討が必要であるものとも考えております。

○白濱委員

費用が結構するなどの問題があるということが分かりました。しかし、効果もあるというのも分かりました。

雪出しの主なものは、家や駐車場の周りの雪ですが、屋根から下ろした雪の場合も散見されます。雪出しは事故にもつながることが考えられます。

そこで、除雪の道路パトロール時に雪出しを現認した場合は、どのような対応をされているのか、お知らせください。

○（建設）用地管理課長

パトロール時において雪出し行為が現認された場合は、口頭による注意、指導を行っているところでございます。

○白濱委員

次に、直近の除雪作業日や排雪作業日についての情報公開はどのようになっていますか、お知らせ願います。

○（建設）維持課長

除雪作業や排雪作業の予定日の公開につきましては、これまで行っておりません。除雪作業や排雪作業の予定日の公開につきましては、雪出しの問題や機械の故障による急な予定変更などがあった場合、トラブルとなる可能性もありますことから、現時点で公開することは考えてございません。

○白濱委員

市民による市道への雪出しについては、減少していくためのより効果、成果のある方法を駆使していただきまして、今後も継続して取り組んでいかれることをお願いしたいと思っております。

今日は、道路のパトロールと雪出しの件につきまして、小樽市除雪対策本部長である副市長にお願いして出席していただいております。

ここで、副市長より道路のパトロールについての強化や雪出しについての対策の強化などについて、全般的にわたって御意見をいただきたいと思っておりますので、よろしく願います。

○副市長

まず、道路の維持管理の関係でございます。先ほど担当からも御説明がありましたが、現在は通年で委託しているという点と、職員が外勤等に合わせまして日常的な確認を行って、市民からの問合せにつきましても対応しているという状況にはなっていると考えているところでございます。

そういう状況の中で、現在、新たな取組は、今は考えておりません。ただ、先ほど白濱委員がおっしゃっているとおりに、やはり、質の高いパトロールというのが求められるというのを考えているところでございます。まず、今の取組の中で、何が問題なのかをしっかりと検証する必要があると考えておりまして、パトロールの強化、その中で問題があるところをしっかりと把握して、事故がないように、応急対策につきまちはスピーディーに確実に実施するということが大事かと考えているところでございます。

ただ、パッチなどの本格的な対応につきましては、予算の関係と業者のマンパワー的なものも少し課題があるのかと考えてございますので、そこにつきましては、また引き続きどういった対応ができるのかを検討していきたいと考えているところでございます。

あと、雪出しの件でございますが、私は建設部長を2年間やりまして、自分でも現場を分からなければいけないということもありまして、自分で夜中に現場を結構、見に行ったりしたところでございます。そういった中でも、先ほど御質問がございましたとおり、小樽市の人口減少、そして高齢化の中で、やはり、この雪の問題は市民の一番の関心事であって、一番重要なものなのかというのは、我々も常日頃、考えているところでございます。

どうしても行政だけでは、この雪対策というのはなかなか対応できないと。その中で、市民の皆様にも御協力していただかなければいけないと考えているところでございます。ただ一方で、雪出しのマナーは重要と考えてございますので、これまでも懇談会、そして公式LINEや広報おたるなども通して周知しているところでございますし、これについても引き続き、取り組みながら徹底する必要があるのかと考えているところでございます。

雪対策の中で一番大事なのは、雪で事故を発生させないということと考えてございます。例えば、雪出しによって、交通事故などが発生するということがあってはならないと考えてございますので、しっかりこういったマナーにつきましては、市民の皆さんにも理解していただかなければいけないですし、先ほど担当からも話がありましたとおり、パトロールの徹底をしていきたいと考えているところでございます。

ただ、昨年の除排雪の検証の中で、今年1月と2月に暖気が入ってきて、生活道路の部分の管理は今までの扱いができなくなってきていると。それは、本当に我々としては、これまでにない重要な問題ではないのかと。生活道路をどうやって安全に確保していくのかというのは、これまでにない課題だとは認識してございますので、それにつきましても、今後についてしっかりと検討していきたいと考えているところでございます。

○白濱委員

あと二、三か月後、目の前に迫っている冬、白い季節がやってまいります。今いろいろとありがたいお話を頂戴いたしましたので、いろいろ課題も多いかと思いますが、また今年度も除雪対策本部長という立場でも、市民のために、ひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

◎下水道（雨水・汚水）のマンホールの蓋について

次に、下水道（雨水・汚水）のマンホールの蓋について質問してまいります。

このことに関しましては、昨年の第3回定例会本会議においても質問させていただきました。今年8月21日に東京都新宿駅前において、マンホールの蓋が数か所、五、六メートル吹き飛んだ事故がありました。一般的なマンホールの蓋の重さはおよそ40キログラムとのことですが、想定外の猛烈な雨の影響によるエアハンマー現象が原因の可能性が高いとのことでありました。

そこでお伺ひいたしますが、エアハンマー現象とはどのような現象なのかをお知らせください。

○（建設）建設課長

エアハンマー現象につきましては、短時間に大量の雨水が雨水渠に流れ込みますと、マンホール内の水位が急上昇し、行き場をなくした空気が圧縮され、マンホールの蓋を押し上げ、その圧の高まりに耐えられなくなり、飛散する現象であります。

○白濱委員

昨今は想定していなかった事態が起こっております。東京都水道局によりますと、東京23区の8割が汚水と雨水を同じ下水管で集めていることでもあります。

そこでお伺いいたしますが、本市においては、雨水と汚水を同じ下水管で集めているのでしょうか、お知らせください。

○（水道）下水道事業課長

雨水と汚水は同じ下水道で集められているのかという御質問ですが、本市の下水道は分流式であり、降雨時に発生する雨水と、家庭や工場から排出される汚水を別々の管に流し、処理する方式を採用しております。

○白濱委員

東京都や約60%が合流式の札幌市のように、雨水と汚水が同じ下水管の場合は、大雨のときには家庭での排水に気をつけなければなりません。本市の場合は、今お聞きいたしましたとおり、別の下水管ということで、大雨のときに排水管から水が逆流する心配は少ないのかと思いましたが、安心いたしました。

マンホールの蓋には、鉄製のものやコンクリート製のものなど種類があると思いますけれども、改めてお聞きいたします。マンホールの蓋に求められる安全性についてお示しください。

○（水道）下水道事業課長

マンホール蓋に求められる安全性能についてですが、マンホール蓋は車両等による荷重を繰り返し受けることから、蓋本体に関しましては必要な強度、耐摩耗性、耐腐食性、耐久性、がたつき防止等の安全性能が求められており、また、機能面ではマンホール内の水圧や空気圧が上昇した場合において、マンホール蓋が浮上、飛散しないことが求められております。

なお、雨水も汚水も蓋自体の構造は同じであり、基本的に公道に設置されていることから、求められる安全性能は同じとなります。

○白濱委員

次に、マンホールの蓋の耐用年数についてお伺いいたします。こちらについては、車道、歩道別にお知らせ願います。

○（水道）下水道事業課長

マンホール蓋の耐用年数につきましては、雨水の蓋も汚水の蓋も同じ年数となり、標準耐用年数としまして車道用の鉄蓋で15年、歩道用の鉄蓋で30年となります。

○白濱委員

車道で15年、歩道で30年。交通量の多い車道や重量のある大型車が頻繁に往来する箇所では、さらに蓋の摩耗率が上がっていくものと思っております。

老朽化したマンホールの蓋の更新につきましては、平成21年度から予算を確保し、計画的に更新を行っているとお聞きしております。そこで、破損等による維持業務による更新は別といたしまして、本市におけるマンホール蓋の更新はどのような基準で更新されているのでしょうか、お示しください。

○（水道）下水道事業課長

蓋の更新基準につきましては、雨水の蓋も汚水の蓋も同様であり、標準耐用年数の15年を経過していることが前提となります。その上で、個々の蓋の点検調査を実施し、蓋表面の摩耗やがたつき、ひび割れ、腐食などの状況を

確認し、総合的な判断から更新の可否を決定しております。

○白濱委員

それでは、全体数に対して昨年度の老朽化したマンホール蓋の更新数と、平成21年度からの累積更新数を雨水、汚水別にお知らせください。

○（水道）下水道事業課長

まず、汚水のマンホール蓋につきましては、令和5年度末時点で1万4,556か所ありまして、このうち令和5年度に更新した蓋の箇所数は73か所。平成21年度から累計更新数としましては1,980か所となります。

○（建設）建設課長

雨水のマンホール蓋につきましては、令和5年度末時点で1,406か所ございまして、このうち令和5年度に更新いたしましたマンホール蓋の数は30か所。雨水のマンホール蓋につきましては令和4年度から実施しておりまして、これまで更新したマンホール蓋の数は65か所となっております。

○白濱委員

雨水蓋は令和4年度からということで、これからまたいろいろと調査や更新などをよろしくお願ひしたいと思ひます。

マンホールの蓋は、管内の点検や調査、清掃、修繕時に作業員が施設に入るための唯一の出入口でもありますし、管内と地上の荷物の受渡しや異常時の退避、管内事故等の救出に不可欠なものでありますので、今後とも更新等を含めた維持管理をよろしくお願ひしたいと思ひます。

なお、余計な話ですけれども、急な大雨になったときには道路などが冠水してマンホールの蓋が開いていることに気づかないで、マンホールに足を入れて事故などを起こさないように、自分自身も気をつけていきたいと思ひます。

○委員長

みらいの質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

公明党に移します。

○秋元委員

◎小樽市天神地区交通戦略（案）について

それでは、小樽市天神地区交通戦略（案）について、確認の意味も含めて質問させていただきたいと思ひます。

先ほど来、ほかの委員の方も質問されておりましたが、戦略の期間が北海道新幹線開業の3年後までという説明だったかと思ひます。

それで、現在、一日も早い札幌延伸を願うものですが、2030年末までには間に合わないのではないかとというような報道もあります。そういうことを考えると、まだ10年以上あるのです。そういう時間的なことも考えたときに、10年後といいますが、今の試算では、小樽市の人口は約2万人は減少すると。そこまで減ってほしくないという思ひはありますが、試算ではそのようになっています。

そういう中で、皆さんも先ほど質問されておりましたが、今回、示していただいた施策パッケージの5ページ目に、利便性の高い2次交通網の構築で、①バス交通の充実、②タクシーサービスの充実とあり、もちろん公共交通というのは何としても維持していかなければならないのだろうと思ひますが、バス交通の充実、タクシーサービスの充実というのは、取組も書いてありますが、端的にどういうことを考えているのかについて説明してもらえます

か。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

小樽市天神地区交通戦略（案）についての御質問でございますけれども、今、委員から御指摘ございました戦略目標の中の利便性の高い2次交通網の構築ということで、①バス交通の充実と②タクシーサービスの充実を挙げさせていただきました。その取組につきましては、既存バス路線の活用や乗り合いタクシー・観光タクシーの運行の検討など様々な施策を今後、検討していきたいと考えているところでございます。

今、委員の御指摘のとおり、北海道新幹線の開業時期が当初2030年度というお話だったのが、今、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から2030年度開業が困難だということが国土交通大臣に報告され、新たな開業時期が示される中で、この施策の取組につきましては、今、交通戦略案を御議論いただいている、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会の街並み・交通アクセス部会の中にもバス事業者やタクシー事業者がいらっしゃいますので、施策の展開の仕方につきましては、その中でも議論を進めて、交通戦略案の7ページに記載してあります施策展開マネジメントの中でP D C Aをうたってございますので、その中で検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

○秋元委員

先ほどもお話しさせていただきましたが、バスやタクシーサービスが充実できるものであれば、それにこしたことはないと思うのです。ただ、現実問題、並行在来線の小樽－余市間のバス運行もなかなか難しいと言われている中で、車両もそうですけれども、やはりドライバーの確保は、タクシーもバスも本当に深刻な状況になっていると日頃、感じているところなのです。

そういうことを考えますと、先ほど、どなたかがM a a Sの話もしていましたが、自動運転というのは多分10年後にはレベル5ぐらいまでいくのではないかというお話もあります。レベル5になると、高速道路などでは完全自動運転になるそうです。そういうことを踏まえると、過度に公共交通事業者に負担を今から強いるのではなくて、今、道内自治体や他自治体でも実証実験を非常に積極的にやられているところがあるので、ぜひ、小樽市で自動運転を実証実験も踏まえてできないものかと思うのですが、実証実験についての小樽市の見解みたいなものは何かあるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

この戦略で、委員の御指摘のバスとタクシーの運転手が不足している中で、自動運転の検証といったものにつきましては、持続可能な運行体制の構築という部分も含めて、今、小樽市として明確に、これをやるというプランはないのですが、調査・研究については、持続可能な運行体制の構築と、天神地区交通戦略の中でお話しさせていただきましたと、新駅周辺の利便性の高い二次交通網の構築のために、自動運転のみならず、様々な施策を他都市の事例も含めて検討してまいりたいと考えているところでございます。

○秋元委員

では、現状では自動運転の実証実験に向けての小樽市としての積極的な取組というのは、まだ議論されていないということでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長

現在は他都市の事例を調査しているだけで、まだ小樽市がやろうということは決めてございません。新幹線の事例でも、例えば10年後に開業するとしたら、今のレベルでの実験というのは、また時代遅れの実験にもなってしまうというのがございますので、開業時期と他都市の状況も見据えて、その段階で見極めたいと思っていまして、現時点では自動運転の実証というのは考えてございません。

○秋元委員

先ほども言ったとおり、他自治体では非常に積極的に実証実験をされているようです。道内でも、先日、苫小牧

市で、イベントに合わせて2日間にわたって自動運転の実証実験をやられて、大体400人のお客様が乗られたという記事も拝見しました。

今、室長が言われたとおり、まだ時間はあるのですけれども、この10年間で小樽市として何ができるのか。例えば、今回のこの計画の中では、新小樽（仮称）駅と小樽駅、南小樽駅、小樽築港駅という、要するにその間の交通のことで。そういうことを考えると、今のレベルでは、トンネルの中というのは電波の到達のこともあって、非常にいろいろと問題点はあるそうなのです。

考えてみると、小樽駅とか、新小樽（仮称）駅の間も、南小樽駅の間も、小樽築港駅の間もトンネルもないですが、ただ、そこで、今いきなり実証実験ができるかということ、そうではないかと思いますが、一定地域を設定して、そこでどういう効果が見込めるのかという取組をしていかないと、5年後に、では、実証実験してみますかというのでは、少し遅いのではないかと。

そういう自動運転も含めて、これは十分に小樽市で実施できるという見解までいかなければならないのではないかと思うのですが、その部分も含めてもう一回、答弁をいただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長

小樽市の場合は、今回、天神地区から小樽駅までというのは、御指摘のとおり交通量がたくさんあって、トンネルとは違って、まだ実証実験には早いという感じがあります。

例えば、当別町とかでもいろいろとやられていますが、どちらかという、あそこは交通量がないところで実証実験をされたりしているといった状態が今の状況という形はあります。

ですので、まだ少し踏み込むには早いという感じはしますが、御指摘のとおり、運転手の確保のためのツールとしては非常に有効なツールだと思いますので、その辺は引き続きアンテナを張って情報収集はしてまいりたいと思っております。

○秋元委員

ぜひ前向きに、先進的な事例をもちろん勉強するのはそうなのですが、小樽市が先進事例になれるように取り組んでいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

◎住宅エコリフォーム助成制度について

次に、住宅エコリフォーム助成制度についてです。

これは、前期、令和4年度に住宅エコリフォーム助成制度の利用数がなかなか増えないということも踏まえて質問させていただいて、改善してほしいという質問、提案をさせていただきました。今年度から一部制度が新たになりまして、今年4月から更新された小樽市住宅エコリフォーム助成制度の概要版から何点が質問させていただきます。

初めに、対象となる住宅についてです。耐震性能があるものとしております。耐震といいますと、昭和56年6月1日以降に建てられた建物については、現在の耐震基準を満たしているというと思いますが、それ以前に建てられた住宅であって、現在、耐震補強工事等が完了している住宅については、今回この制度を利用することはできるのでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

今回の助成対象となりますのは耐震性があるものということで、耐震改修を実施済みのものにつきましても助成対象となります。

○秋元委員

次に、施工業者についてです。小樽市住宅エコリフォーム助成事業資格登録者として登録した者としておりますけれども、資格は3か年度有効とのことでした。

これは今年度からの登録者なのか、それとも過去、また昨年度、一昨年度の登録者も資格があるということにな

るのかについてはどうでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

制度は、今年度、新たに内容を見直しましたが、それ以前に登録していた事業者も資格対象でございます。

○秋元委員

現在の施工業者の登録者数と近年の推移について説明してください。

○（建設）建築住宅課長

事業者の登録数ですが、今年8月1日時点でございますが、48事業者の登録がございます。

推移ですが、過去3年間で調べたところ、登録期間というのは年度末で一旦終了しまして、4月1日地点では若干、下がるような形なのですけれども、その後、年度途中で再度登録がございまして、大体四十七、八の事業者の登録がありまして、過去のものとは比べるとあまり大きな変動がなかったということでございます。

○秋元委員

現在、いろいろなどころでお話を伺うのですが、各分野で人手不足というのは非常に進んでおります。今後、この事業における影響などはどのように考えられますでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

人手不足によるエコリフォーム助成制度への影響ということでございますが、実際にはそういったような影響というところがまだ我々が把握していないところでございます。というのは、申請者と事業者の間で契約を当然結んでいますので、その契約を終えた段階でその申請があるということで、きちんと事業が完了までなされるということで、私どもでは今のところ状況としては把握していないということでございます。

○秋元委員

ここの部分で何を言いたいかといいますと、私もいろいろと相談を受けていて、実はリフォーム業者を紹介してほしいという方がいらっやしまして、お話を聞くと、リフォームしたいのだけれども、なかなか業者がすぐに受けてくれないというお話がありました。見積り等をしてもらうのですが、見積りをして、その事業者、業者にお願いしようとしたら、半年先になる、年内はもう無理ですというように断られて、ほかの事業者を紹介してほしいという相談があったのです。少しそれとは違いますが、エコリフォームについても、もしかしたらそういうことが現在、起きているのかということもあったので伺ってみたのですけれども、現在のところ、そういうようなことはないということでした。

今、説明いただきましたけれども、申請者と施工業者が話し合って申請してくる部分ではいいのですけれども、そうではない場合というのは、市で仲介というのはどのようにされているのですか。

○（建設）建築住宅課長

小樽市住宅エコリフォーム助成を受けるには、まず、登録された事業者が実施することが前提となつてございます。それで、申請者の方が、相談窓口とか電話等で相談を受けて、業者というところの相談がございました場合には、窓口でしたら一覧表をお渡ししますし、また、ホームページを見られる環境であればホームページということでお知らせしています。また、電話であってもインターネット、もしくはインターネットが見られない環境ということであればファクスなどで送信してお知らせしているという状況でございます。

○秋元委員

今年度のこの事業の予算額が855万円だったと思いますが、現在までの執行された金額、また、執行率、完了した工事件数はどのようになっていますか。

○（建設）建築住宅課長

予算額が855万円ということで、現時点での助成の交付予定額でお答えさせていただきます。交付予定額としましては220万6,000円で、予算に対しての執行率は約26%。現時点で、工事が完了したというものの完了届というもの

はまだ上がってきておりません。

○秋元委員

これというのは、先ほど言ったこととは直接、関係ないのですか。例えば、先ほど業者の方がすぐ仕事にかかれ
ない、そこで契約が完了してもすぐに工事に取りかかれないようなことというのはないのですか。

○（建設）建築住宅課長

申請として受け付けたものは4件ございまして、そのうち工事予定期間、完了期間というのがございますが、委
員がおっしゃいますような、業者がいなくて工事が遅れているというような状況はないとは考えています。

○秋元委員

4月に施工されて、今は9月ですから、結構、工事の完了まで時間がかかっているというのを率直に感じました。

それで、相談状況といいますか、市民の皆さんですとか施工業者の方々から、何か相談みたいなことというの
ありましたでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

今年度から制度内容を大きく充実、拡充させたということで、広報おたるでお知らせしています。掲載に1ペー
ジ分を割いていただきまして、周知いたしました。その結果、件数的には把握はしていないのですが、結構な相談
がありまして、まず、市民からは制度の内容についてどういった工事を行えば助成金がもらえるのかというところ
がほとんどで、制度の入り口みたいなのところの相談が多い状況でございました。

あと、業者からですと、相談内容は、工事内容が助成対象となるのかというようなことと、この工事をやると幾
らぐらいの助成額になるのだということの相談が多い状況でした。

○秋元委員

今、伺った市民の方、また、施工業者の方からいろいろな相談があったということで、その相談後に申請に至っ
た件数、もしくは申請に至らなかった件数も押さえていたらお聞かせいただきたいのと、その理由についても説明
していただけますか。

○（建設）建築住宅課長

相談件数及び相談があって申請に至らなかった件数というのは、数値としては押さえていないです。ただ、相談
があって申請に至ったというのは、現在4件が申請されたところです。

また、申請に至らなかった理由でございますが、市民の方からは、制度内容についての具体的な工事までの話と
いうところにほぼ及ばなかった状況がありました。また、冒頭、委員からも御質問があった耐震性というところの
話で、よく話を聞いてみると少し古い建物で対象外だったというのもやはり数件ございました。

また、事業者からは、外壁や屋根の塗り替えが、そもそも工事内容の助成対象外ということの理由がありました。
また、今回、制度内容を見直したときに窓の改修を行うことがあるのですが、窓改修を伴わない省エネ設備の工事
だけであったりとか、国が直接、行っている補助制度とを利用するということから申請に至らなかったことが
ございました。

○秋元委員

今回、制度を改正していただいて、大幅に対象となる工事も増えたと思いますし、私も他市ですとか国の状況も
踏まえて質問して、そういう部分も取り入れていただいたと思っています。

実際、今回4件ということですが、主な工事内容というのはどういうものなのでしょうか。当然エコに関連する
ものだと思いますけれども、どういう工事が多くなっていますか。

○（建設）建築住宅課長

申請のあった4件の工事内容ですが、窓の断熱改修で内窓の設置が3件ございました。もう1件は、窓の断熱改
修及び寒冷地仕様のエアコンの設置が1件ございました。

○秋元委員

先ほど、交付予定額が約220万円ということだったのですが、それも踏まえて全体的な工事費はどういうふうになっていますか。

○（建設）建築住宅課長

今回の申請で小樽市住宅エコリフォーム助成に要した相対的な工事費の合計ですが、約337万円でございます。

○秋元委員

約220万円の予定交付金額と約337万円が工事費ということですよ。

以前も、実はこの小樽市住宅エコリフォーム助成制度になる前に住宅リフォーム制度がありました。これは一時期、非常に利用されていて、市民の方からも非常に反響があったのです。

例えば、以前の住宅リフォーム制度で一番利用された年度の予算額、申請件数、助成額、工事費について説明いただけますか。

○（建設）建築住宅課長

以前のリフォーム助成制度ですが、平成24年度から26年度の3か年で実施してございます。その中で、助成額が一番多かった平成25年度の数値を申し上げますと、予算額が2,120万円、助成件数が103件、総合的なリフォーム工事費の合計が約3億315万円で、そのうち助成額で1,841万円となっております。

○秋元委員

以前から事業費の予算額の増額については、いろいろと議会の中で議論があったと思います。

今、住宅リフォーム制度を説明していただきましたが、当時から非常に経済波及効果もあるということが分かったのです。現在、小樽市では、ゼロカーボンシティ小樽市を標榜しておりますけれども、そういう意味では、今回の小樽市住宅エコリフォーム助成制度が、非常にゼロカーボンシティ小樽市の目標達成に寄与する政策だと考えております。

今、説明していただいたように、助成事業が呼び水となって市内経済の好循環が進んでいくのはもちろんなのですが、環境への影響なども考慮しながら、今後、予算額についてもまた議論させていただきたいと思っております。

◎道路交通法改正に伴う道路整備について

次に、生活道路の法定速度30キロメートルの新設についてです。

調べますと、交通規制のされていない生活道路というのは60キロメートルだそうなのです。ただ、交通規制されて30キロメートルと書いてあるところは当然30キロメートル規制なのですが、それ以外は60キロメートル規制だということで、私は知りませんでした。

今回、報道によりますと、警察庁では道路交通法施行令などを改正して、生活道路での最高速度を30キロメートルと定め、2026年9月の実施を目指すというような報道がありました。

そこで、市内における交通事故については、所管が生活環境部生活安全課になると思っておりますので、なかなか少し建設部で答えられない部分もあると思うのですが、答えられる部分だけ答えていただければと思います。今日の質問は、建設部に関連すると思われる課題などについて質問していきたいと思っております。

警察庁の資料では、全国の交通事故件数は減少傾向にあるものの、生活道路における事故発生件数の減少率は鈍化していて、全交通事故発生件数に占める割合は横ばいで推移しているということなのです。

そこで、生活道路の定義について説明してもらえますか。

○（建設）建設課長

生活道路の定義につきましては、法律上の定義はありませんが、国土交通省の統計資料では、幅員5.5メートル未満の道路を生活道路としております。

○秋元委員

市内の生活道路の総延長というのは押さえていますか。

○（建設）建設課長

市道における生活道路の延長につきましては、5.5メートル未満の道路延長は市道認定588キロメートルのうち、舗装済みの市道延長で約200キロメートルとなっております。

○秋元委員

今、説明していただいたとおり、生活道路は車道幅員が5.5メートル未満の道路ということでした。

先ほどの警察庁の資料では、令和2年度中における状態別の交通事故死で、状態別というのは、車と車の事故なのか、歩行者の事故なのか、自転車に乗っての事故なのかという状態別に分けた統計があるのです。この状態別の交通事故死者数を見ると、車道幅員5.5メートル未満の道路における歩行者・自転車乗車中の死傷者が占める割合は、車道幅員5.5メートル以上の道路の約1.8倍だったとのことでした。

本市における令和5年の交通事故件数は142件ということでしたけれども、このうち生活道路での事故件数は何件か分かれば、事故の状態別にお聞かせください。

○（建設）建設課長

本市の生活道路における交通事故の件数や状態別の件数につきましては把握しておりません。

○秋元委員

先ほども話しましたが、交通事故の所管は生活安全課ですが、通常、交通事故に関して、どういう連携を生活安全課と建設部で行っているのか。今のお話を伺うと、あまり交通事故に関連した連携というのはできていないのかと思いますけれども、その点についてはどうですか。

○（建設）建設課長

生活安全課との連携につきましては、死亡事故が発生した際に警察や道路管理者、生活安全課等が合同で事故現場の道路構造について確認する現場立会いを実施しておりまして、その際に出てまいりました課題について交通安全対策の実施について検討しているところでございます。

○秋元委員

今年は非常に市内において悲惨な交通事故が発生しておりまして、例年にない状況だと感じております。

警察庁が言うように2026年9月実施に向け、この対応について、現在、庁内でどのような議論をされているのかについてはどうですか。

○（建設）建設課長

道路交通法の改正を受けた対応につきましては、国から道路管理者としての具体的な対応についてまだ示されておりませんので、庁内での議論は、まだ始めていないところであります。

○秋元委員

まだ約2年あるのです。2年ありますから、ぜひ今後そういう議論をする場も設置されて議論していくと思うのです。

現在、ゾーン30というような言い方もあるそうですが、ゾーン30の対策について具体的な議論が進んでいくと思うのです。全国の整備事例などを見ますと、例えば、中央線の抹消、車道幅員の減少、2車線を1車線にしてしまうようなところもありました。また、ゾーンの入り口の明確化、ハンプを造ったりするようなのです。

この点について、小樽市ではゾーン30の対策も含めてどのように考えていますか。

○（建設）建設課長

ゾーン30を設定したエリアにハンプの設置などの物理的な対策を行うのは、ゾーン30プラスと呼ばれている対策でございますが、本市においてはその事例はございません。

物理的な対策に対する本市の考え方につきましては、確かに、ほかの自治体では物理的な対策として、ハンプの設置で自動車の速度を落とすことや、ライジングボラードと申しまして、機械的に車止めが立ち上がる装置を設置いたしまして通過を抑制するという手法を検討しているところもございます。

ですが、本市におきましては、降雪ということがございまして、そういう装置を設置いたしますと除雪の課題もあるかと思っております。また、ハンプにつきましては、地先の出入りがないような場所に限定されるというような課題もあると考えてございます。

ただ一方で、先ほど委員がおっしゃいましたように市内では悲惨な交通事故が発生しておりまして、道路の特性に応じた安全対策の検討が必要であると考えております。

○秋元委員

先ほど言ったとおり、悲惨な死亡事故も発生しておりますので、もちろん課題が何なのか、問題が何なのか、対応をどうしていくべきかというのは、これから議論していくと思いますが、警察庁の取組を踏まえて、ぜひ、しっかり対応していただきたいと、議論をしていただきたいと思っておりますので、そこも含めてよろしくお願いたします。

○委員長

公明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

◎小樽公園旧こどもの国再整備（案）について

まず、小樽公園の完成イメージ図を見たのですが、新規に設ける駐車場ですが、この駐車場は、現在、テニスコートになっているところが駐車場ということになるのでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

今の新規駐車場の場所でございますが、テニスコートがあるところからずっと上っていったところにある、現在、多目的広場と言われているところが駐車場になるということになります。

○高野委員

そうすると、降りてきたときに、市道公園通りにぶつかるということでいいのでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

この通路を降りて接道する部分につきましては、公園通りではなく、1本入った市道で、現状、テニスコートの駐車場に入る登り口があるのですが、そちらに取り付くような道路になるということになります。

○高野委員

テニスコートの部分では、利用される方の数台しか止まっていないのですが、車の台数が新しく50台が設置されるということになれば、ここに降りてきて市道に当たるところを考えたら、車の出入りが多くなるということで、完成図を見たときに安全面が少し心配だと思ったのですが、その辺は大丈夫なのでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

今、委員から指摘のございました市道との取付けにつきましては、沿路につきましては2車線と歩道を造るような、安全な道路を上っていく沿路を拡幅しようとしていますので、そこと市道に結びつくところの安全性の確保というのは今、実施設計の中で検討してやっていきたいと考えております。

○高野委員

あと、自由意見のところ、ベンチを望む声もあったという話がありました。現在、小樽公園を私も見渡したりしても、ベンチが少ない状況がありますけれども、新しくするところはベンチも多くつくということでよろしいでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

ベンチにつきましては自由意見でもかなりございまして、やはり、一緒にいる保護者が座って見守る場所というのは非常に重要と思いますので、ベンチは比較的、多めに配置しているようなレイアウトになってございます。

○高野委員

◎並行在来線の検討状況について

次に、並行在来線の検討状況について、第17回北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議の概要を聞きました。バス運行計画の余市－小樽区間では、新しい体制になると全体で20本減るということでよろしいでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室主幹

今、委員の御指摘ございました代替バス運行計画のたたき台でございます。余市－小樽間なのですが、こちらですと既存のJRが33本、既存のバスが112本、合わせて145本で運行されておりますが、新体系のバスとしましては125本となりますので、純粋に今のJRの本数と既存のバスを足したものと新体系のバスを比較しますと、20本少なくなるという形になってございます。

○高野委員

今回、北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議の中でバス事業者が3社入って、その発言の中でも今回の出された資料の中でも出されていますけれども、やはり、バス事業者からは、生活路線のバスを維持するだけでも本当に大変なのだということと、乗務員の不足や車両の確保も難しいといった状況で、かなり大変な状況なのかと今回の資料でも明らかになっています。

そういうふうなことになるれば、今回、示された125本は、純粋に比較しても20本減っているということなのですが、さらに示された125本よりも減る可能性があるのではないかと心配があるのですが、その辺はどうでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室主幹

今の125本につきましては、まだ現時点での代替バス運行計画のたたき台ということで北海道から示されたものになります。実際の運行に向けましては、バス事業者も入った中で持続性のある運行体系ということの検討が今後もなされますので、その上で本数という形は最終的には決まっていくものだと考えております。

○高野委員

あくまで案なのだというようなお話でした。

この間、市長の議会議論、答弁を聞いていても、鉄道並みにバスを確保するとして、バス転換を決めたという経過もありますし、議会でも鉄道並みのダイヤ編成を前提で北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議でも意見を述べたいという話もしていました。しかし、今回、示されたのは、鉄道並みに確保されている数ではないという状況があって、今後、変わるかもしれないという話でした。

バス事業者からの主な意見を聞いても、増やすというのは本当に難しいのかと思うのですが、鉄道並みに確保されている数ではないと思うので、その点についての考えと、あとは、減っても仕方ないのではないかと立場なのか、その辺について聞きたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室主幹

実際の代替バスの運行に当たりましては、まず、周辺にお住まいの皆様の利便性を確保するというところを大前

提で進めていく形になると考えております。

また、今回、純粋に本数の部分だけで比較しますと減っているという形ではあるのですが、実際には、既存のバスの運行している時間とJRの運行している時間が近いものもあり、こういった部分でも代替性というのは既存のバスの中で図ることができるという考え方をしております。そういった部分も含めながら、今後、住民の利便性の確保という部分を第一に考えながら検討してまいりたいと考えております。

○高野委員

利便性の確保ということでしたけれども、今の案では、鉄道並みに確保できるという状況ではないのではないかと思いますし、改めて、鉄路を残していくという議論に戻ってやるということが必要ではないかと思います。

◎除雪雪押し場について

次に、雪押し場について伺いたいと思います。

最初に、小樽市雪対策基本計画の中で雪押し場の確保というのは、どのような位置づけで行われていたのかを説明願います。

○（建設）維持課長

小樽市雪対策基本計画の中で雪押し場の位置づけということでございますが、重点施策の中の三つ目の雪堆積場の確保という部分についての位置づけをしているところでございます。

○高野委員

雪押し場の確保のメリットとして、これまでどのようなことを挙げられていましたか。

○（建設）維持課長

雪押し場のメリットにつきましては、除雪した雪を雪押し場に入れることによりまして、排雪量の軽減や除雪作業で道路脇に寄せられる置き雪の量を軽減できることなどが挙げられます。

○高野委員

これまでも市民からの相談の中で、置き雪を何とかしてほしいということも言われたりしていたので、そういった部分や除雪費に係る費用の抑制などがありまして、確保していくということで、この間、増やすように努力されていたと思っています。

民間や公有地を含め、全体で約500か所を確保していたという報告もありましたけれども、令和5年第2回定例会建設常任委員会で、雪押し場の確保についてはどのように報告されていたのか、お聞きしたいと思います。

○（建設）維持課長

令和5年第2回定例会建設常任委員会におきましての報告内容につきましては、雪押し場の確保につきましては、地域内雪押し場確保にかかる制度設計の確立に向けて課題を整理し、年度内に運用したいと考えておりますと報告したところでございます。

○高野委員

では、令和3年度、令和4年度ではどうでしょうか。

○（建設）維持課長

雪押し場の検討につきましては、令和5年度に検討している施策でございますので、令和3年度、令和4年度の雪押し場の検討につきましては行ってございません。

○高野委員

では、令和5年第4回定例会ではどうでしょうか。

○（建設）維持課長

令和5年第4回定例会建設常任委員会におきまして、雪押し場の確保についてはどのような報告だったかということでございますが、報告の内容につきましては、今年度中の確立を目指し検討してきたところでありますが、様々

な問題点等が判明したため、雪押し場の減免制度も含め、他の方策を検討することといたしました。現在使用している一部の中規模の雪堆積場が今後、使用できなくなることなど、優先的に雪堆積場の確保が必要になりました。そのため、道路管理者が使用中規模雪堆積場を確保するための制度を優先的に検討することといたしました。そのため、中規模雪堆積場を確保するために令和6年度中の制度設計を目標とし、令和7年度からの減免を目指したいと考えておりますと報告したところでございます。

○高野委員

今お話があったように、建設常任委員会で雪押し場について度々、報告があったのですが、令和5年第2回定例会では、年度内に固定資産税等の減免について適用したいというお話でしたが、なぜその課題や問題点が出るまで時間を要することになったのか、その点を伺いたいと思います。

○（建設）維持課長

検討に時間がかかった理由につきましては、まず、雪押し場として使用している土地、先ほどの私有地の約300か所の現地調査を実施しまして、土地の境界ぐいがあるかなどの確認作業を行いました。この作業に約2か月要したところであります。

また、制度設計に当たりましては、検討案の比較や根拠法令の整理、対象となる土地の要件の検討や、土地所有者調査など様々な作業を行ってきたことから時間を要したものであります。

○高野委員

いろいろ詳しく調べたら問題も見つかったというようなお話だったのかと思っています。

雪押し場の減免というのは、今後、検討しないということなのでしょうか。

○（建設）維持課長

雪押し場の減免の検討についてでございますが、現時点で道路管理者が使用中規模雪堆積場を確保するための制度設計を優先的に取り組んでいる状況でございます。雪押し場の減免制度につきましては、様々な課題や問題点が判明しておりますので、制度化は難しいものと考えておりますが、まずは中規模雪堆積場の確保に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

○高野委員

まずは優先的に中規模をやっていくというお話でしたけれども、雪押し場の減免は難しいとしても、今後も雪押し場の確保はしていくという方向でいいのでしょうか。

○（建設）維持課長

雪押し場の確保につきましては、これまでと同様に確保していきたいと考えております。

○高野委員

市民の方から、雪押し場を確保するのはいいのだけれども、雪押し場を使用した場合、雪解け水が流れて、近隣の住民等に影響が出ることはないのだろうかという心配の声を聞きました。

これまで雪押し場で、そういった近隣住民に影響があるという事例はあったのでしょうか。

○（建設）維持課長

これまで雪押し場からの雪解け水による被害等は聞いておりませんが、今後、新たに雪押し場を確保していく際には、このような点も注意してまいりたいと考えております。

○高野委員

先ほど聞いた新たな検討で、中規模の雪堆積場を確保するための制度を確立に向けて検討しているという報告もあったのですが、中規模の雪堆積場を確保できるという見込みはあるのでしょうか。

○（建設）維持課長

中規模雪堆積場を確保する制度の取組の見込みということでございますが、令和6年度中の確立に向けて検討を

進めている状況でございます。

○高野委員

令和6年度中に検討して、令和7年から減免ができるという見込みで進めているということなのか、その辺りはどうなのでしょう。

○（建設）維持課長

減免の見込みについてでございますが、現時点では、まず、今年度中に制度を確立いたしまして、令和7年度のシーズンから土地所有者の承諾を得た場合、令和8年度の固定資産税等を減免する予定でございます。

○高野委員

◎手宮公園について

次に、手宮公園について伺いたいと思います。

手宮公園はどのような公園なのか、紹介をお願いします。

○（建設）公園緑地課長

手宮公園は小樽港の北部に位置しまして、眺望はよく、面積19.7ヘクタールの園内には栗林があり、自然林としては北限と言われております。春には桜やツツジの花見、秋には栗拾いなど散策やハイキングの場になっております。また、園内にあります緑化植物園には15区の見本園がありまして、季節ごとに楽しむことができ、そのほかに陸上競技場がございます。

○高野委員

先日、行ってみたのですけれども、家族連れで栗を拾ったりという方もいらっしゃったので、秋には栗拾いをしている状況もあるのかと思います。春は桜を見に来られる方、公園内には今お話があった陸上競技場もあったり緑化植物園もあったりするので、比較的、利用が多い公園なのかと思っています。

私は、令和4年の一般質問で手宮公園の桜の木や栗の木について伺いました。今年に入ってから、市民からも要望があったので改めて伺いたいと思うのですが、桜や栗の木の倒木といったものが目立つ状況がありました。

先日も見に行っただのですけれども、草が生い茂っている状況でよく分からない状況だったのですが、現在は、倒木や木の伐採後、切ったままで未処理になった状況というのは解消されたのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

手宮公園内の枯損木につきましては、令和4年度時点で113本ありまして、そのうち現在15本の伐木作業を行っております。残りにつきましては、今後も引き続き早期の伐木に努めてまいりたいと考えてございます。

伐木後、残置している木につきましては、現状、車両が進入できないことから人力で持てるところまで玉切りにしていかなければならず、ほぼ進められていないのが現状でございますが、来年度、碎石等で運搬用の仮通路を敷設しまして、残置した木の処理を進めてまいりたいと考えております。

○高野委員

運んだりするのがなかなか大変だということでしたけれども、徐々にやっていくということで安心しました。

それでは、桜の木や栗の木の維持管理については、現在どのように行われていますか。

○（建設）公園緑地課長

手宮公園内の樹木の維持管理につきましては、病気となった枝の剪定や倒木のおそれがある樹木の伐木を行っております。加えて、先ほどお伝えしました枯損木の処理を行っているところでございます。

○高野委員

植え替えも今後していきたいようなお話も以前あったのですが、計画的に植え替えも含めてされているという方法なのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

植え替えにつきましては、現時点ではなかなか進んでいない状況でございます。

○高野委員

あと、栗の本数については、正確な本数を把握されていないということで改めて調査したいという話でしたけれども、現在は把握されているのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

栗の木の本来の本数の調査につきましては、令和4年9月に実施しておりますが、幼木が多くあり、調査が困難だったことから、枯損木の本数についてのみ調査を行っているところでございます。

成木の本数につきましては調査が可能だと考えてございますので、来年度には調査を行っていきたいと考えてございます。

○高野委員

それでは、桜の本数はどうでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

桜の本数の調査につきましては行っておりませんが、先ほどの栗の木と同様に枯損木の本数については調査を行っております。桜の全体の本数の調査につきましては、先ほどの栗の木と同様に来年度に調査を行っていきたいと考えてございます。

○高野委員

やはり本数を把握したりすることで、維持管理にもつながっていくと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

あと、手宮公園内の手宮緑化植物園についてもお聞きします。

緑化植物園内に休憩所というのがあるのですが、緑の相談所から休憩所へ変わった理由はなぜでしょうか。また、いつから変わったのかをお知らせください。

○（建設）公園緑地課長

緑の相談所から緑の休憩所へ変わった理由といたしましては、施設入館者数が減少しまして遊休化が進んでいたことから施設の効率的な運用を図る必要があり、特定の目的を持つ利用者を対象とする施設から公園利用者の休憩施設へ転換を図りました。

いつ変わったかにつきましては、令和3年度から緑の相談所が緑の休憩所へ変わっております。

○高野委員

令和3年度からということだったのですけれども、緑の相談所から休憩所へ変わったことで何か大きな変化というものはあるのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

緑の相談所から緑の休憩所へ変えたことによる変化でございますが、利用者が気軽に立ち寄れる施設となりましたので、人数のカウントの方法は異なっているため正確な比較ではないのですが、利用者が増えたことが変化だと考えてございます。

○高野委員

利用しやすくなったということなのかと思うのですけれども、緑の相談所だったときに、休憩スペースは広いスペースではないので難しいかもしれないけれども、キッズスペースとかはできないのでしょうかということをお聞きして、そのときは検討するというお話でした。その後、検討した結果どうなったのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

令和4年度に緑の休憩所の一部にタイルカーペットを張りまして、子供が遊べるスペースを確保しているところでございます。

○高野委員

タイルカーペットを敷いたということでした。

やはり、緑化植物園は、平日も常に1台、2台と車が止まっている状況があるので、トイレを利用する方も当然いるのではないかと思います。気になったのが出入口の床のタイルがひどく剥がれている状況がありました。室内にも剥がれたタイルを隅に置いているのですけれども、隅に置いているタイルもクモの巣が張っていて、状況がすごく気になりました。

初めて来る方は、管理されていないということで、トイレに入ろうと思って少しちゅうちょしたりということだったり、また、当然タイルが剥がれていることで、けがをするのではないかと心配もありましたが、修繕される予定はあるのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

補修方法は未定なのですが、来年度に補修を行っていきたいと考えてございます。

○高野委員

◎市営住宅について

松ヶ枝市営住宅について伺いたいと思います。

まず、松ヶ枝市営住宅の概要についてお知らせください。

○（建設）千葉主幹

松ヶ枝市営住宅の概要になりますが、昭和62年度から昭和63年度の建設で、3階建ての建物が4棟あり、戸数については4棟の合計で59戸になります。

○高野委員

59戸ということだったのですけれども、全体で入居している戸数はどうなっていますか。

○（建設）千葉主幹

現在の入居戸数につきましては、36戸でございます。

○高野委員

1号棟から4号棟までであると思うのですが、それぞれの入居戸数をお知らせください。

○（建設）千葉主幹

1号棟から4号棟までの入居戸数につきましては、1号棟が8戸、2号棟が16戸、3号棟が8戸、4号棟が4戸でございます。

○高野委員

それでは、駐車場は何台が置けるような状況でしょうか。

○（建設）千葉主幹

駐車場の区画台数につきましては、全部で26台になります。

○高野委員

26台が置けるということで、そのうち何台が届出をされて利用されていますか。

○（建設）千葉主幹

許可台数につきましては、15台になっております。

○高野委員

先日、松ヶ枝市営住宅の4棟の駐車場を見てきましたけれども、4号棟のみ駐車場の駐車升の白線が縦に引かれ

て、残りの棟は横に白線が引かれている状況など、棟によって駐車場の駐車升が違ったのですが、違う理由は何かあるのでしょうか。

○（建設）千葉主幹

4号棟のみ白線が縦になっている理由につきましては、4号棟は、駐車場の切り返しを行うスペースの車路を確保しても駐車升を縦置きとすることが可能でしたが、1号棟から3号棟につきましては、車路のスペースを確保すると、縦置きの長さが取れなかったことから横置きの縦列駐車となったものでございます。

○高野委員

先ほど聞いたところ、2号棟の入居者が、ほかの棟よりも多いということが分かりました。松ヶ枝の市営住宅に入居されている方から、2号棟は入居者も多いということもあって車を持っている方が多くなっているそうなのですけれども、介護の車が止められない状況だったり、車を止められない方は1号棟の空いている駐車スペースに止めているということなのです。

入居されている棟以外の棟に車を駐車するということが可能なか確認したいと思います。

○（建設）千葉主幹

他の棟の駐車場に止めることについてなのですが、それについては可能でございます。

○高野委員

あと、2号棟に入居されている方は、白線を横ではなくて縦に引いて駐車場を増やしてほしいという要望があります。現在の小樽市営住宅条例の駐車区画数を変えて駐車場を増やしたりということはできないのか、その辺についてどうでしょうか。

○（建設）千葉主幹

現在の26区画の条例を変えて駐車場を確保することは可能かという質問でございますが、現在26区画の駐車場のうち、現在は15台しか許可していない状況でありますので、現状では困難と考えております。

○高野委員

利用されている方が26台中15台なので、区画数では空いているので難しいということもあるのかと思います。

ただ、私が見たところ、4号棟には駐車している車がなくて、1号棟から3号棟は白線どおりに止めている方がなくて、車を駐車している方は、白線は横なのだけれども、縦に駐車をしているという状況だったのです。ということは、やはり、横の白線では車が止めづらいから縦に車を止めている状況があるのかと思うのです。

今、聞いたら、区画数を変えるのは難しいというお話だったのですが、区画数を変えなくても、例えば、駐車升5メートル、車路幅員5.5メートルを、2号棟は比較的、駐車場が広いので、そういうふうに変えていけば、横ではなくて、斜めに駐車スペースを確保することができるのではないのかと思うのですが、その辺はどうでしょうか。

○（建設）千葉主幹

駐車場の白線の関係なのですが、先ほど申し上げましたとおり、現段階においては駐車可能台数26台に対し、許可台数15台であることから、白線の変更は考えていないところであります。

今後、駐車台数の需要が駐車場設置台数で賄われなくなった場合については、車両のスペースを確保しつつ、駐車台数の増加が可能な方法について検討する必要があると考えているところであります。

○高野委員

白線は変えることを考えていないということだったのですけれども、1号棟から4号棟を私は見てきましたけれども、皆さん、白線どおりに止めていないという状況なのです。私は、そういう今の状態は好ましいとは思わないのです。なので、やはり、入居者の話もしっかり聞きながら、どういった状況がいいのか。先ほど最初に言いましたけれども、1号棟から4号棟で、縦だったり横だったり微妙に白線も違うのです。

もちろん安全は第一ですけれども、区画数を変えなくても、白線の位置というのを斜めにしたりすれば十分に可

能なのではないかと思うのですが、もう一度、答弁をお願いします。

○（建設）千葉主幹

利用者の意見を聞きながら、どういう駐車方法があるかどうか、今後、検討していきたいと思います。

○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56分

再開 午後5時14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、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、採択を求め、討論を行います。

これまで述べてきたとおり、住民から安全対策として手すりの設置要望が出されています。歩行者等の事故防止のためにも安全対策を考える必要があります。

以上、各会派の賛同をお願いしまして、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。

陳情第4号は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。

（賛成委員起立）

○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。