

建設常任委員会会議録			
日 時	令和7年 6月25日 (水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時07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	水道局長、建設部長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: right;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ちまして、本日は人事異動後初の委員会でありますので、異動した説明員の紹介をお願いいたします。

(説明員紹介)

○委員長

説明員の退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員退室)

○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、白濱委員、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。

「朝里川の遊歩道整備と「かわまちづくり計画」の変更について」

○(建設)新幹線・まちづくり推進室安田主幹

朝里川の遊歩道整備とかわまちづくり計画の変更について説明させていただきます。

資料を御覧ください。

「1. 「かわまちづくり計画」とは」、河川空間とまち空間が融合した賑わいのある良好な空間形成を目指す計画であり、ハード施策とソフト施策で構成され、ハード施策、つまり整備の伴う工事は、国庫補助が導入可能となります。また、作成については、都道府県と市町村が共同で行い、国に計画の登録申請を行うものであります。

「2. 小樽市の「かわまちづくり計画」について」、本市には、平成21年度に作成した天神地区外かわまちづくりが存在します。その中には、勝納川と朝里川が位置づけられ、勝納川については、新幹線新駅周辺の環境整備を含むハード・ソフトの事業を記載しております。それに対して、朝里川は、一定程度整備された遊歩道が既にあることから、将来的な整備を考え、河川名のみ記載としておりました。

「3. 「かわまちづくり計画」の変更理由について」です。朝里川の未整備区間に対し、北海道では、遊歩道整備に向けた検討を開始し、北海道から市へかわまちづくり計画の変更に関する協力依頼があったものであります。

「4. 計画変更に係る役割分担」になりますけれども、北海道の役割としては、ハード事業、つまり河川の遊歩道等の整備の立案ほか整備になります。市の役割は、ソフト事業の整理であり、地域住民との意見交換は共同で実施する予定となっております。

「5. 計画変更の必要項目」ですが、今回は既定計画に朝里川に関するハード・ソフト面の事業の記載を行う予定となっております。

「6. 検討スキーム・スケジュール」です。表にあるように、令和7年度は計画変更の作業を行い、朝里川周辺町内会やまちづくり団体との意見交換を経て策定する予定としております。令和8年度は国への計画変更申請と計画変更承認となり、北海道が実施する遊歩道整備は令和10年度から予定しております。

資料2ページ目を御覧ください。

朝里川の遊歩道整備予定箇所はありますが、赤い点線箇所の未整備となっている部分で遊歩道整備の検討を行う予定となっております。

○委員長

「第2次小樽市緑の基本計画の見直しについて」

○(建設)建設事業室主幹

それでは、第2次小樽市緑の基本計画の見直しについて資料に基づき御報告させていただきます。

お手元の資料、1ページ目を御覧ください。

まず、「1 見直しの目的」ですが、現在、小樽公園再整備として、建設部で旧こどもの国の遊具広場、教育部で新総合体育館の運動施設などの整備に向けた取組を進めておりますが、こうした整備を進める上で、都市公園の位置づけを国の制度に合わせる必要があることから、小樽公園を地域づくり拠点公園として、第2次小樽市緑の基本計画に位置づけする見直しを行うものです。

なお、地域づくり拠点公園とは、地方のシンボルや観光振興拠点となる歴史的・文化的・自然的資源を活用した都市公園の整備に関する方針等が小樽市緑の基本計画に位置づけられている都市公園のことをいいます。

次に、「2 見直しの内容」ですが、見直しが必要な部分としましては、都市公園の整備に関する事項となりますので、「第4章 計画の体系と施策」にある「主要施策④ 公園・緑地の整備」に地域づくり拠点公園を追記するものです。

見直し案につきましては、お手元の資料、2ページ目と3ページ目に新旧対照表を記載しておりますが、主には地域づくり拠点公園について3ページ目に内容を追記する見直しとなります。

次に、1ページ目に戻りまして、「3 今後のスケジュールについて」ですが、今定例会後になりますが、令和7年7月に第2次小樽市緑の基本計画の一部改訂を行い、令和8年4月から本格的に小樽公園再整備に着手する予定としております。

○委員長

「令和6年度の除排雪状況について」

○（建設）維持課長

令和6年度の除排雪状況について御報告いたします。

お手元の資料、1ページを御覧ください。

まず、「1 気象状況」についてです。11月1日から3月31日までの値となりますが、令和6年度は平均気温が0.5度、真冬日が34日、累積降雪量が489センチメートル、累積積雪深が7,327センチメートル・日という状況でありました。

昨年度の気象は、1月下旬までは比較的穏やかに推移していた中で、1月29日から2月2日にかけて降雪量92センチメートルを記録する大雪となりましたが、12月下旬から主要な幹線道路やバス路線等の排雪作業を予防保全的に行っていたことにより、大きな交通障害等が発生することはありませんでした。

この大雪により、主要な幹線道路やバス路線等の2回目の排雪を行っている中で、2月22日に積雪深が今シーズン最大の119センチメートルとなりましたが、その後の暖気の影響を受け生活道路の雪の板が一気に解けるなど、昨年度も異常気象の影響を受けたシーズンとなりました。

次に、「2 除雪費の決算見込み」についてですが、令和6年度の除雪費につきましては比較的穏やかな気象であった、平成30年度を想定した当初予算の約18億5,400万円に補正額の2億円を加えた補正後予算約20億5,400万円に対しまして、決算見込額は約19億6,500万円となっております。

なお、残額が発生した要因といたしましては、補正時に累積積雪深から想定した排雪量と比較して実績の排雪量が減少したことや、雪堆積場の受入れ量が減少したことが主な要因と考えております。

次に、「3 市民の声」についてですが、令和6年度は総数で2,170件であり、令和5年度の2,625件に対して約8割の件数となっております。減少した要因といたしましては、1月の気象状況が比較的穏やかだったことにより、1月に寄せられた件数が令和5年度と比べて約1,000件少なかったことが主な要因と考えております。

2ページ目を御覧ください。

「4 雪対策に係る新たな取り組み状況」についてですが、（1）除雪ステーションの夜間受付方法の変更につきましては、課題としまして、これまで冬期間における市民の皆さんからの要望や苦情等は、除雪ステーションに

て24時間体制で受付してきましたが、働き方改革によって法律上及び体制上困難となりました。

取組といたしましては、夜間（18時～8時）は、留守番電話または道路・除雪通報サービスによるメール受付に変更いたしました。また、道路の異常に関する緊急通報は、国土交通省の通報システムである道路緊急ダイヤルを活用することに変更いたしました。

効果ですが、夜間の連続勤務や長時間労働の回避が可能となりました。

（2）除雪ステーションの担当区域の変更につきましては、課題として、第6ステーションでは、これまで緑地区など山間部の狭隘なバス路線から排雪を行っていたため、中心市街地の排雪着手に遅れが生じていました。

取組としましては、山間部の一部地域を隣接する第2ステーション区域に編入し、除排雪作業の平準化を図りました。

効果ですが、中心市街地と山間部の排雪が同時期に着手することが可能になりました。

（3）観光地周辺歩道の段差解消等（人力除雪班）につきましては、課題として、市民の皆さんから、中央通線の歩道や横断歩道部が滑るなどの声や、堺町本通線の沿線事業者から、空き店舗前の歩道に段差が生じることや、ツルツル路面により、冬道に不慣れな観光者が転倒するなどの声が寄せられていました。また、日々の降雪による踏み固めなどで拡大する路面の段差や凍結など、気象状況により刻々と変化するなか、段差が大きくなる前に作業を行うことは、これまでの体制では困難でありました。

取組といたしましては、人力除雪班を新設し、中央通線、浅草線、堺町本通線の段差解消及び砂散布作業を実施いたしました。

効果ですが、小樽堺町通り商店街振興組合への聞き取りでは、一定程度の効果があったとの回答をいただいております。

○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

それでは、小樽市簡易水道事業経営戦略の見直しについて、資料に基づきまして御説明いたします。

まず、「1 本戦略について」ですが、銭函4丁目、5丁目に立地する企業等に給水を行うことを目的とした簡易水道事業について、将来にわたり安定的に事業継続することを目的とした中長期的な基本計画で、平成29年3月に策定し、令和6年3月に見直しをしております。

次に、「2 計画期間」は記載のとおりで、令和10年度までとなっております。

次に、「3 本戦略の見直し」ですが、石狩西部広域水道企業団からの受水について、令和7年3月28日に年間基本水量に関する覚書を締結したことにより、受水費において本戦略と大幅な乖離が生じたため、時点修正を行ったものです。

次に、「4 見直しまでの流れ」は記載のとおりで、今定例会での報告後に公表する予定となっております。

次に、「5 主な見直しの内容」については、各項目の数値を実績値や決算値、予算値など、時点修正しているもののほか、覚書を今回締結したことにより、支出では受水費を、収入では一般会計繰入金金の修正を行っております。

なお、本件については、経済常任委員会でも報告しております。

○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14号について」

「議案第15号について」

○（建設）維持課長

議案第14号動産の取得について御説明いたします。

今回提出いたしました議案は、冬季の除排雪作業に使用する小型のロータリー除雪車（1.5メートル／900トン級）の取得に係る物品契約を締結するものであります。

現在、老朽化が進んでいる本市所有の除排雪機械について計画的に更新を行うことにより、安定的な除雪体制の確保に寄与するものであります。

なお、本件につきましては、本年5月21日に入札を行い、落札業者であるナラサキ産業株式会社北海道支社と仮契約を締結しており、仮契約金額は、消費税等相当額込みで3,462万8,000円となっております。

続きまして、議案第15号動産の取得について、引き続き御説明いたします。

今回、提出いたしました議案は、冬季の除排雪作業に使用する大型のロータリー除雪車（2.2メートル／2,300トン級）の取得に係る物品契約を締結するものであります。

同じく、現在、老朽化が進んでいる本市所有の除排雪機械について計画的に更新を行うことにより、安定的な除雪体制の確保に寄与するものであります。

本件につきましては、本年5月21日に入札を行い、落札業者である株式会社N I C H I J Oとの仮契約を締結しており、仮契約金額は、消費税等相当額込みで6,017万円となっております。

○委員長

「議案第18号について」

○（建設）公園緑地課長

議案第18号損害賠償額の決定について、望洋台東緑道の照明柱倒壊に伴う住宅損傷事故の損害賠償について御説明いたします。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「1 概要」についてですが、当該事故は、令和5年11月17日18時30分頃、望洋台2丁目にあります望洋台東緑道内に設置している照明柱が腐食により根元から折れ、近接する住宅の外壁に接触し損害を与えたものであります。

次に、「2 賠償額」につきましては、103万480円であり、賠償額の支払いは小樽市が締結している損害保険会社から全額支払うものであります。

次に、「3 今後のスケジュール」についてであります。6月下旬に議会承認をいただいた後に、7月中旬に損害保険会社から賠償額を支払いする予定となっております。

最後に、「4 今後の対応」につきましては、毎年1回を基本として、全照明柱（318基）の点検作業を実施してまいりたいと考えております。なお、今年度の点検作業は5月に終わっております。

○委員長

「議案第20号について」

○（建設）用地管理課長

議案第20号市道路線の認定について御説明いたします。

資料1ページ目を御覧ください。

議案として提出したのは、市道路線の認定一覧表に記載している1路線であり、路線名は新幹線駅前通線。諸元として、起終点及び重要な経過地の所在、実延長、幅員は御覧のとおりとなっております。

続きまして、資料2ページ目を御覧ください。

当該路線は、道道天神南小樽停車場線から小樽市市民消防防災研修センター付近にかけて位置するものであります。

このたび、北海道新幹線建設事業に伴い、北海道が施行する都市計画事業による市道奥沢第5小路線の補償道路築造に係る用地取得、道路整備のため、市道認定を行うものであります。また、新駅及び駅周辺駐車場と関連性の高い既存の市管理道路や私道を含めた清川橋から終点までの区間においても、小樽市施行による用地取得や道路整備が伴うことから、併せて市道認定を行うものであり、認定区間は赤色で塗り潰している範囲となります。

○委員長

これより、質疑に入ります。

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

公明党。

○秋元委員

◎街路灯・園路灯の更新について

まず、街路灯と園路灯につきましては、平成19年第3回定例会から継続的に何回か質問させていただきました。質問の趣旨としては、市が所管する街路灯と公園の園路灯を省エネルギー型に更新することによりまして、CO₂の削減と歳出の削減につながり、大変大きな効果があるという趣旨でありました。

平成19年時点では、街路灯が約620基、園路灯が約250基設置されているということでありまして、街路灯につきましては、8対2で当時は水銀灯とナトリウム灯でありました。園路灯については、夜間の見栄えがいいということで、ほぼ水銀灯でありました。

まず、現在の設置状況について、当時はワット数なども詳しく説明していただきましたが、今回はそれぞれの灯数と灯具の種類だけで構いませんので、説明してください。

○（建設）維持課長

まず、街路灯の全体の基数からお答えさせていただきますが、全体基数につきましては約990基でございます。

また、灯具の種類でございますが、それぞれナトリウム灯は約890基、水銀灯は約20基、LEDが約60基、ガス灯が約20基となっております。

○（建設）公園緑地課長

園路灯の全体の基数につきましては、318基あります。

また、灯具の種類につきましては、水銀灯が257基、LED灯が61基となっております。

○秋元委員

全て省エネタイプへの更新を進めていく考えがあるかを聞きたいと思うのですが、現在、当時より設置基数が結構増えておりまして、当時は、街路灯は水銀灯がかなり多かったのですが、やはり電力の問題、またCO₂排出の問題で、今、水銀灯は大幅に減少しまして約20基、ナトリウム灯が約890基でした。LEDも約60基、ガス灯が約20基でした。

園路灯の水銀灯につきましては、まだ結構残っているということで、水銀灯が257基、LEDが61基であります。そもそも市の考えとして更新するに当たって、それぞれ更新計画みたいなものはあるのでしょうか。

○（建設）維持課長

ただいま御質問のありました省エネタイプに更新していく考え、更新計画などがございますかということですが、街路灯につきましては、現在、更新の計画はないのですが、日々の維持管理の中で電球や灯具の交換に合わせてLED化を図るなど、省エネに努めていきたいと考えているところでございます。

○（建設）公園緑地課長

園路灯についてであります。現在、更新計画は策定しているものはございません。今後、園路灯を更新していく際に、LED化を図って省エネ化を進めてまいりたいと考えております。

○秋元委員

それぞれの年間の更新事業費はどのぐらいになっていますか。

○（建設）維持課長

まず、街路灯に関する年間の更新、修繕などに要する事業費で、過去3年間でお答えさせていただきますと、令和4年度は約600万円、令和5年度は約400万円、令和6年度は約500万円であります。

○（建設）公園緑地課長

園路灯の年間の更新事業費につきましては、過去3年間で、令和4年度は約90万円、令和5年度は約170万円、令和6年度は約20万円となっております。

○秋元委員

今後、更新するとした場合の財政的な負担について積算しているかどうか。

それと、先ほど今後の更新計画があるかという質問もしましたけれども、街路灯についても園路灯についても計画はないのだと。ただ、今後は両方、省エネ化に努めていくということでした。

更新計画をつくる考えがあるかというのと、今後の財政的な負担について試算されているかどうか、二つ一緒にお答えいただけますか。

○（建設）維持課長

まず、街路灯についての事業費の積算を行っているかにつきましては、現時点で、例えば年間に要する事業費などの積算は行っていない状況であります。

あと、現在、更新計画はない状況です。更新計画については今後、策定に向けた検討はやはり必要なのかとは考えているところなのですが、今後、事業費を年間で、長いスパンで平準化するためにも、計画は検討していく必要があるものと考えてございます。

○（建設）公園緑地課長

園路灯の更新における財政負担の積算についてであります。現在、行っておりません。

あと、更新計画の今後の策定ですが、現在、策定していないのですが、策定に向けた検討は必要なものと考えてございます。

○秋元委員

先ほどの現在の灯数を見ますと、更新する期間と灯数のことを考えると、やはり事業費も将来的にまだ非常に増えるだろうという感じはします。そういう上では将来的にLED化を進めていく考えがあるのであれば、やはり一定程度、計画なりを策定して進めていくほうがいいのではないかという思いがありましたので、この計画の策定について質問させていただきました。

街路灯、園路灯についても今後、必要かどうか検討していくということでしたので、ぜひよろしく願いいたします。

更新するに当たって、当然の話ですけれども、市の単費で行っていくより国の補助などがあったら活用したほうが負担が少なくなることは言うまでもないです。

更新に当たって、現在利用できる国のメニューがあるのか、これまで過去に更新、整備するに当たっては、ずっと市の単費で行ってきたのか、その辺はどうですか。

○（建設）建設課長

街路灯更新に係る財源についての御質問でございますが、支柱や灯具を含めた街路灯本体、全体の更新を行う場合については、社会資本整備総合交付金のメニューがございます。しかしながら、電球の交換については、一般財源となっております。

なお、灯具、電球とケースの部分に関しては、緊急自然災害防止対策事業債の活用が可能との情報もございます

ので、今後、北海道と協議してまいりたいと考えてございます。

○（建設）公園緑地課長

園路灯の照明等、器具等の更新につきましては、市の単独費での更新となりますが、照明灯そのものの更新につきましては、該当する公園の面積等いろいろ条件があるのですが、社会資本整備総合交付金での更新が可能となっております。

○秋元委員

条件はあるにせよ、一応、国のメニューもあるということでした。

ただ、全体の更新は、あまりないケースなのかと思います。そういうことを考えると国のメニューもなかなか使にくい部分もあると思いますが、後ほどいろいろと提案させていただきます。

以前の質問では、先ほどもお話しさせていただきましたCO₂の削減量や電気料金の削減効果について細かく質問して、ぜひ省エネルギータイプのものに更新すべきだという提案をさせていただきました。

今回は聞きませんが、市は現在、ゼロカーボンシティを標榜しております。その辺の整合性といいますか、当然、先ほどのお話で将来的に街路灯、園路灯を省エネルギー化していくことは分かったのですが、市としては期日を切ってゼロカーボンシティを標榜しておりますので、それに向け現在どのように考えていますか。

○（建設）維持課長

ただいま御質問がありましたが、街路灯の更新や、電球の交換をする際等につきましても随時LED化を図るなどを行っておりまして、本市が掲げるゼロカーボンシティの推進を進めていきたいと考えております。

○（建設）公園緑地課長

園路灯につきましても、電球の交換等を順次行うのですが、水銀灯からLED灯にどんどん変えていっておりますので、今後もゼロカーボンシティの推進に努めてまいりたいと考えております。

○秋元委員

実は先ほど議案の説明をしていただいた部分にも関わるのですが、令和5年11月17日、望洋台で照明柱が倒壊して民家に損傷を与えたということがありました。ただ、けが人が出なかったことは不幸中の幸いだと思います。

そこで、維持管理等について確認させていただきたいのです。これまで市が所管する街路灯と園路灯の維持管理方法について、先ほども若干説明いただきましたけれども、点検は、誰がどのように、どのくらいの頻度で行ってきたのか、また、その調査方法についてそれぞれ説明いただけますか。

○（建設）維持課長

街路灯に関する維持管理、点検の頻度や調査方法についてでございます。街路灯につきましては、平成26年度に街路灯の点検を一斉に行っております。誰が行ったかにつきましては、業務委託ということで外部委託して点検調査を行っております。

それ以降については、日々の維持管理の中で街路灯の状況などを必要に応じて目視による点検を行っている状況でございます。

通常、街路灯の点検といいますと、地面から街路灯の柱が立っているわけなのですが、付け根の部分や、電線が入っている部分の点検口といった部分の状況などを目視などで確認するのが主な点検。あと、灯具のつき具合といった部分を確認することが点検の項目となっております。

○（建設）公園緑地課長

園路灯の維持管理についてであります。直近では令和2年度に点検を行ったところでございます。

その後につきましては、定期的な点検は行っておりません。今年5月に全箇所点検を行ったところであります。

調査方法につきましては、市の職員が目視確認と支柱の根元の土を一部取りまして腐食の確認を行いました。あとは、人力で照明灯を揺らすなどといった形で劣化の状況を点検しております。頻度につきましては、今後になるのですが、年1回の点検を行ってまいりたいと考えてございます。

○秋元委員

今回、質問するに当たりまして、いろいろと他の自治体の点検、維持管理方法なども見ますと、本当に大変だと感じました。

当然ですけれども、どうしても、点検は、やはり直営だと職員が現場に赴いて、先ほど説明があった目視、また灯具のつきの状況、あと、腐食の状況なども確認されているということで、日常業務がある中で、この設置数から考えても業務量、負担は大きく大変な作業だと改めて感じておりました。

それで、先ほど事業費も伺いましたけれども、更新するに当たって、私たちも、市民からお話しいただいて担当課長などにもお話しさせていただいた経験もあるのですが、全体の年間の更新の中で、電球が切れているという市民からの通報などがあって更新していく状況はどのぐらいの割合なのか。

あと、市のパトロールですか、先ほど目視などもあるというお話でしたけれども、これにより発見に至る状況は、ざっくりでいいのですが、割合としてはどのような感じですか。

○（建設）維持課長

電球が切れているかなどを、どのように把握するのかだと思います。細かな数字は現在持っていないので、数字が出せず、割合は何対何と具体的にはお示しできないのですが、やはり感覚的には、我々のパトロールで発見するよりも、市民の皆さんから、ここが切れている、点滅しているといった通報をいただいて確認するケースのほうが多いという印象がございます。

○（建設）公園緑地課長

園路灯の球が切れていることの情報なのですが、夜間はパトロール自体を行ってございませんので、基本的に市民からの、球が切れていることの通報をいただきまして現地を確認するという流れになってございます。園路灯につきましては、全て市民の皆さんからの通報になってございます。

○秋元委員

先に答えをいただいたのですが、やはり照明器具ですので、実際にほかの自治体でも夜間のパトロールが自治体の点検作業の主になるということでしたが、小樽市では夜間のパトロールはなかなか行われていないということが分かりました。例えば、夜間のパトロールをするとすると、当然職員の負担や、人件費の課題もあることが他の自治体で問題になっておりました。

そこで、この質問に至った上での提案ですけれども、何とか市の職員の皆さんの負担と財政的な負担を減らせないかということで勉強させていただきますと、非常に面白い取組が10年ぐらい前から行われているようで、結構な自治体が街路灯、園路灯の維持管理に苦慮してしまっていて、対策の一例として、現在リース方式に変えていく自治体が増えているということでありました。

リース方式を若干お話しさせていただきますと、リース事業者の資金でリース対象のLED器具を全て交換して、これを自治体がリースするのです。リース期間中の維持管理はリース事業者が包括的に行いまして、リース終了時は自治体に無償譲渡されるものであります。大量発注のスケールメリットと民間企業のノウハウによりまして、コスト縮減と平準化を図ることができるということなのです。

また、事業効果としては、コスト縮減の平準化。ある自治体では10年間で事業費約3割の削減につながったと、数字で言いますと、10年間で約8,000万円や、約1億7,000万円のコストの縮減が実現できたところがありました。

また、市民サービスの向上は、不点灯の街路灯が減少した、電話対応の窓口時間も延長できたということがありました。そのことによって、業務量の削減、新規事業に着手ができたという自治体がありました。

そこで、このリース方式の認識について、それぞれ伺いたいと思います。

○（建設）維持課長

ただいま、委員から他の自治体で行われているリース方式が近年多くなっているという話をお伺いいたしました。我々はこのリース方式を認識していなくて、事業費や職員の負担の削減効果があるということで、今いろいろ詳しくお聞きさせていただきました。

今後は、このようなリース方式の自治体の取組状況をもう少し確認してみたいと考えております。

○（建設）公園緑地課長

私も認識として、今回、初めてリース方式というものがあるということをお聞きしまして、委員のおっしゃったとおり、非常に効果があるということのお話でしたものですから、今後いろいろ勉強してまいりたいと思います。

○秋元委員

私は、実は昔、一律LED化に非常に反対しておりました。なぜかという、海外でもそうなのですから、やはり夜景が重要な観光地がたくさんあるのですが、LED化が進むと、無機質な白い色が町中にあることで、その観光地の魅力が失われるということで、世界的には光害についてのサミットみたいなものを行っているところもあります。当然CO₂排出削減、電気料金が安くなることも、もちろんそうなのですが、実はほかにいろいろな影響があるということで、以前はいろいろと、私は一律にLED化というのは非常に懸念していたのです。

それからもう10年以上たちまして、今は技術が進んで、例えば長崎県佐世保市も観光地ですが、まちの魅力を維持するために、市でLED灯も、少しオレンジがかった暖かい色の電球を指定してLED化を進めています。実は、この佐世保市が、10年間で約1億7,000万円の事業費の削減に成功したところでありまして、非常に私も参考にさせていただいたのです。

そういうことを考えると、灯具も電球もいろいろと指定できて事業が進められる。また、何より職員の負担が大幅に減ると、財政負担も減ることを考えたら、こういう導入自治体の事例が増えてきていますから、ぜひこれは前向きに、導入に向けて進めていただきたいと思います。

改めて、調べていただいて、導入に向けた取組を進めていただきたいと思いますけれども、この件、もう一回答弁いただけますか。

○（建設）維持課長

小樽市も夜景がきれいなまちなので、委員からもお話がありました一律LED化といったところも配慮しながら、あと、職員の負担軽減にもつながり財政負担の削減にもつながるリース方式というものも今日、初めてお聞きしましたので、今後いろいろ情報収集してまいりたいと考えております。

○（建設）公園緑地課長

園路灯につきましても、今日いただいたお話を踏まえまして、他都市の事例、長崎県佐世保市とお伺いしましたので、事例の収集に努めてまいりまして、今後、調査・研究してまいりたいと考えております。

○秋元委員

この件については、またいずれ委員会で質問させていただきたいと思います。

◎朝里川の遊歩道整備とかわまちづくり計画の変更について

報告をいただいて、一、二点、質問させていただきたいのですけれども、朝里川の遊歩道の整備について、先ほど計画の変更理由について説明いただきました。

北海道から市にかわまちづくり計画の変更に関する協力依頼があったということなのですから、時期はいつぐらいの話なのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

北海道から来た月日なのですが、未整備区間の整備について検討をするということで、日付は、昨年5月、6月

ぐらいと認識しております。

○秋元委員

計画変更に係る役割分担ということで、北海道はハード面で、河川の遊歩道等整備の立案及び整備、また地域住民との意見交換。市の役割としては、ソフト事業として河川敷地を利用したまちの活性化に資するイベント等の整理や、地域住民との意見交換ということです。

完成後の維持管理は、北海道が行うのか、小樽市で行うのかについてはどうですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

遊歩道につきましては、既存の遊歩道も北海道で維持管理しておりますので、北海道で整理を行いまして、今回のかわまちづくり計画後に整備される遊歩道も北海道が管理する予定となっております。

○秋元委員

違う場所ですけれども、北海道の所管する遊歩道にいろいろと整備不良といいますか、相談いただいたことがあって、北海道に対応をお願いしたことがあるのですが、そういうふうにならないように、この事業を進めて景観がよくなって、地域の皆さんもいろいろとすぐに当たって、いろいろなイベント等もあって、にぎわいづくりとしては非常にいい取組だと思いますので、完成後の維持管理についても北海道としっかり話し合っていたいただきたいと思います。

令和7年度から計画変更作業と意見交換ということですが、意見交換についてはいつぐらいに始めるという説明は先ほどいただきましたか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

地域住民、町内会と関係団体との意見交換会につきましては、今年度におきましては、まず8月ぐらいに予定しております。その後、計画もいろいろ煮詰まって、最終的な結論に至るときに、年度で2回ぐらいは予定しているところであります。

○秋元委員

朝里地域というのは、地域づくり、まちづくりで本当に一生懸命取り組まれている方々もたくさんいらっしゃいますので、またいろいろな意見を聞きながらぜひ進めて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

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

自民党に移します。

○中鉢委員

◎朝里川の遊歩道整備とかわまちづくり計画の変更について

まず、朝里川遊歩道の整備とかわまちづくりの計画の変更について質問させていただきたいと思います。

遊歩道整備は大変よいことですし、遊歩道が温泉街の近くまで整備されることは、過去、コロナ禍のときだったかと思うのですが、朝里川温泉も観光庁の補助金などを使ってウェルネスツーリズム、ドイツ語でクアオルトと言われているのですが、そういう計画を進めて、私の記憶が確かであれば、自転車なども朝里川の温泉街に配置されております。遊歩道ですので、自転車の通行がどうなのかは分かりませんが、回遊性を生むようなすばらしいものなのかと思います。

今回、朝里川温泉と河口部分の遊歩道の整備でしたが、一番上流の朝里ダムなのですから、湖畔園地があり

ます。天気もいいと大変すばらしいロケーションで、今年はまだ行っていませんけれども、私も好きな場所ではあるのです。

湖畔園地の設備については北海道で、湖畔園地の管理については小樽市であったと記憶しておりますが、まず、その認識が正しいかどうか、お聞かせいただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

設備が北海道、管理は小樽市になっているという認識で正しいものであります。

○中鉢委員

今回、整備される遊歩道、朝里川温泉の地区内と河口部分で、本日の資料の地図に点線等で示していただいているのですけれども、それぞれ朝里川温泉の地区内と河口部分、右岸なのか、左岸なのかが分からなくて、その辺りが明確になっているのか、お尋ねしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

遊歩道の未整備部分の赤点線の部分なのですが、北海道では、現在、検討を行っているところでありますので、右岸なのか左岸なのか、どちらか明確に決まってはおりません。

○中鉢委員

先ほど秋元委員も御指摘になりましたけれども、私も同僚の議員から、この春は勝納川の河川の遊歩道になかなか降りられなかったということで、北海道の建設管理部に問合せをしたケースがあったようであります。実は、湖畔園地も大変すてきなところなのですけれども、北海道の設備が壊れたままになっている箇所が結構多くて、湖岸の柵などが倒れていたり、そこまで降りるまでの擬木の柵が倒れていたりなど、本当にきちんと整備していただければもっといいところになると思っています。もちろん遊歩道を整備していただくのもいいのですけれども、先ほど御説明でもいただきましたが、意見交換の場があるということですので、北海道にその辺りも含めて、整備する以上は、しっかり管理も進めていただくようお願いをしていただければと思います。

河口部分の話なのですけれども、右岸か左岸か分からないという部分がありましたが、河口部分はJRが走っていて、そこから海になります。

河口部分を確認すると、ほぼ線路のきわの柵が見えない場所がありまして、朝里でJRで観光客と言いますと、この冬に撮影されてJRにはねられてしまったという観光客のケースもある中で、柵につきましてもJR北海道が設置するのか、範疇はまだ分かりませんが、その辺りも北海道側に御指摘をしていただきたいと思います。

◎議案第20号市道路線の認定について

次に、議案第20号市道路線の認定についてであります。

私が議員になる前だったと思うのですけれども、以前、この辺りの地権者から相談を受けまして御相談に行ったことがあるのですが、何か地権者がすごく複雑であると聞きました。

今回、市道認定に当たり、議会可決後、北海道で補償道路築造に関わる用地取得を進め道路整備をしていくという説明がありました。5.92メートルという幅員は十分であると思いますが、幅員が21.60メートルという記載がありました。

果たして、21.60メートルの幅員が必要なのかなのか。幅員を21.60メートルまで広げなくても、もう少し狭くして隣地の方に土地を活用していただく、売却していただくという考えも発想としてないのかと思うのですが、その辺りの経緯についてお聞かせいただけますでしょうか。

○（建設）用地管理課長

当該部分の幅員についてですが、最大幅員が21.60メートルとなる箇所については、勝納川にかかる橋梁部の踏切とのり面を含んでいることから、道路整備に当たり必要と考えているため、隣接する土地所有者への売却はできないものであります。

○中鉢委員

私は、最初、この市道認定に当たって、現存の橋を使うものかと思ったのですが、新しい橋を造って新しく市道認定をするという部分があって、一部河川用地にかかるということでお聞きいたしまして、理解いたしました。

確かに、この上には社会福祉法人北海道宏栄社、大きいトラックが出入りするところもありますし、また、その上には消防の訓練施設もありますので、比較的大きい車の出入りがあると思いますので、そのカーブ等において、21.60メートルというのが必要だというのは理解いたしました。

◎景観に配慮した道路附属施設について

次に、景観に配慮した道路附属施設についてというテーマで質問させていただきます。

この場合の道路附属施設というのは、安全施設、標識施設、植樹帯施設と分けられています。安全施設とは、防護柵やカーブミラーや道路照明などで、標識施設というのは、文字どおり案内標識であります。また、植樹帯というのは、こちらも文字どおり歩道の街路樹や植栽が植えられているエリア、中央分離帯もこれに含まれると思いますが、その中から、今回は主に、安全施設を中心に質問してまいりたいと思います。

先月、春香町にできました山郷という高級なヴィラや、レストラン、セレクトショップ、美容室、書道家のアトリエがあったりする、今まであまり見たことのないような開発行為がされていったのですが、林の中から海を見下ろす、すばらしいロケーションに建てられておりました。

そのとき、ふと他方に目をやりますと、森とか美しい風景の中に、市道沿いに真っ白なガードレールが二、三十メートルありまして、それが何かすごく浮いた存在に思えたのです。

それで質問したいと思うのですが、本市では景観に配慮して、市道などに設置している安全施設はどのようなものがありますか。

○（建設）建設課長

委員のおっしゃる安全施設としましては、防護柵や道路照明について色彩など景観に配慮した施設を設置しております。

○中鉢委員

景観に配慮した安全施設は、地域的に限定しているものなのか。しているとすれば、どの地域なのか、お尋ねいたします。

○（建設）建設課長

地域的に限定しているのかにつきましては、平成21年の小樽市景観計画の策定以前については、景観条例に基づく特別景観形成地区、そして景観計画が策定されて以降に関しましては、同計画における歴史、文化などから見て、小樽市らしい良好な景観を形成している重要な区域でございます小樽歴史景観区域、この15地区について景観に配慮した施設を設置するよう努めてございます。

○中鉢委員

15地区の辺りもじっくり調べてみたいと思いますが、景観に配慮した安全施設の設置基準はどのようになっているのか、お聞かせください。

○（建設）建設課長

設置の基準についてでございますが、特に明確な基準は定めておりませんが、国土交通省の道路デザインに関する検討委員会が策定しました、景観に配慮した道路附属物等ガイドラインも踏まえながら、小樽歴史景観区域の区域ごとの景観形成の考え方を踏まえた施設配置に努めております。

○中鉢委員

安全施設の防護柵や道路照明などは、いろいろなデザインがあろうかと思います。その選択についてはどのよう

にして行われているのか、お尋ねいたします。

○（建設）建設課長

デザインの選択につきましては、例えば、道路照明でありますと、小樽運河沿いに設置されておりますガス灯をイメージしたデザインを採用するなど、町並みと調和が図られるよう、統一感を持たせる形で景観に配慮した施設の設置に努めているところでございます。

○中鉢委員

では、その色彩についてはいろいろとあろうかと思うのですが、小樽市内で統一などを行っているのでしょうか。それとも、随時検討して決めているのか、お尋ねいたします。

○（建設）建設課長

色彩につきましても、同様に、主に小樽運河周辺にガス灯に採用されておりますグリーン系の色を基本としまして、周辺の町並みと調和が図られるよう路線ごと、エリアごとに統一感を持たせる形で、景観に配慮した施設の設置に努めているところでございます。

○中鉢委員

次に、防護柵の安全性について質問したいと思います。

ガードレールとガードパイプというのがあって、レールとパイプで何となくどういうものかはお分かりいただけたと思うのですが、それぞれ強度の違いというのがあるのか。支柱の間隔であるとか、ビームのサイズなどによっても違うのかと思いますが、安全性についてお尋ねいたします。

○（建設）建設課長

ガードレールとガードパイプの安全性、そして強度の違いでございますが、高速道路や一般的な市道など設置する道路の種別などによって必要な強度が異なっておりますが、実際にそれぞれ同じ強度に対応した製品が道路にあるような状況になってございます。

○中鉢委員

次に、設置場所についてお聞きしたいと思います。

どのような場所でガードレールを設置しているのか、また、どのような場所でガードパイプを設置することになっているのか、お尋ねしたいと思います。また、ガードレールとガードパイプが一体化したのを見かけたことがあるのですが、同じくどのような場所に設置しているのか、お尋ねしたいと思います。

○（建設）建設課長

ガードレールとガードパイプの設置の場所の違いについてでございますが、ガードレールは一般的に車両の衝突時に衝撃を吸収して二次的な被害を防ぐことを目的としておりますので、車両の転落のおそれのある擁壁などの上の道路などに設置するのが一般的となっております。

一方で、ガードパイプについては、歩道と車道を区切ることなどを主な目的としまして、歩車道の境界や格子境界などにおいて歩行者の転落を防止する必要がある場合に設置するのが一般的となっております。

また、ガードレールとガードパイプが一緒になったものの設置場所でございますが、レールとパイプが一緒になったものをビームパイプ付きガードレールと申しまして、近年では、平成29年度に実施しました銭函の市道谷地分線の道路改良工事で、旧星置川を横断しますボックスカルバートの上に設置しております。河川の車両の転落防止に対応するとともに、人の転落防止に必要な設置高1.1メートルを確保するものを設置してございます。なお、これ以降については、この条件で設置している場所はないものとなっております。

○中鉢委員

私が見たのはまさしく銭函の地区のもので、下に1本ガードパイプがあって、ガードレールのビームがあって、さらに上に2本ガードパイプがあって、変わったものだと思ったのですが、1か所のみということで、レアなケー

スをたまたま見たということで理解いたしました。

今度は、価格面について質問させていただきたいと思います。

景観に配慮したガードレール、ガードパイプとの価格差。要は、真っ白なガードレール、ガードパイプと、景観に配慮したガードレール、ガードパイプの価格差はあるのか、お尋ねいたします。

○（建設）建設課長

まず、ガードレールとガードパイプの価格差についてでございますが、例えば、強度が同程度で、市道に設置する標準的な製品の1メートル当たりの単価で申しますと、ガードレールは約9,000円、ガードパイプが約2万1,000円で、約1万2,000円の価格差がございます。

また、景観に配慮したガードレール、ガードパイプとの価格差につきましては、色の違いでお答えさせていただきますと、茶色などの景観配慮型と一般的な白いものとの価格差としましては、それぞれ2,000円程度の価格差がございます。

○中鉢委員

ガードレールとガードパイプの価格差も結構あると思いながら、もちろん白と茶色の価格差は白のほうが安いということで理解してよろしいですか。

○（建設）建設課長

そのとおりでございます。

○中鉢委員

いろいろとガードレール、ガードパイプを詳しくお聞きしまして、答弁いただきましてありがとうございます。

先ほどの春香町で見たケース、実は、実際に事業者からもガードレールはどうにかならないですかという相談を受けたのです。

ちなみに、例として、今回ガードレールを撤去して、新たに景観に配慮したガードパイプを設置したとすると、どの程度の費用がかかるのでしょうかという質問なのですけれども、設置の費用だけでもいいですし、単位が分かりませんが、メートル単価のようなものがあるのか、分かればお聞かせいただきたいと思います。

○（建設）建設課長

撤去設置に係る費用でございますが、小樽市が工事として発注する場合の材工、経費込みの撤去設置に係る1メートル当たりの標準的な工事費といたしましては、約5万5,000円となっております。

○中鉢委員

また、景観配慮型の安全施設の設置に対して、設置しようとする方について補助制度があるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○（建設）建設課長

安全施設の設置に対しての補助制度につきましては、近年、小樽市で設置実績がないことから確認できておりません。

そのため、景観配慮型の安全施設の設置に特化した補助制度があるかどうかについて、今後、北海道などに確認してまいりたいと考えてございます。

○中鉢委員

それでは、市内において安全施設の撤去依頼や新設依頼などは市に寄せられるもののでしょうか、お尋ねいたします。

○（建設）建設課長

安全施設の撤去や新設に関する要望につきましては、市民の皆さんから市に寄せられておまして、中でもカーブミラーの新設に関する御要望が多く寄せられている状況でございます。

○中鉢委員

ガードレールで変わっているものと言われるのが、山口県の夏みかんの色のガードレールがよく話題になったりしますが、そういう奇抜なものではなくて、神奈川県では、既存のガードレールに、その地域の間伐材をビームの部分に当てて固定した独自のガードレールが神奈川県箱根町周辺にあるそうです。

景観に配慮した防護柵の整備ガイドラインというのがありまして、沿道の景観の重要な要素に対し、車両の運転士や同乗者の視線を遮らない高さに防護柵のビームを設置するように工夫することが望ましいとあります。

もちろんガードレール、ガードパイプでは、視認性、あとは安全性、耐久性という問題が求められると思うのです。ただ、降雪期と積雪期が長い北海道において、果たして白のガードレールは視認性が高いのかという議論もあるようなのです。

今回、いろいろ質問させていただいた中で、視認性、耐久性の問題がなければ、既存のガードレールやガードパイプに、例えば色を変えるであるとか、先ほどの何か木材を設置して使うような加工が許されるのでしょうか。

○（建設）建設課長

ガードレールなどの加工が許されるかにつきましては、この場でお答えするのは難しいものと考えておりますが、例えば、市民から、委員のおっしゃるような市道に設置されているガードレールの色を塗り替えたり、木材を貼り付けたりといった加工をする場合については、市に御相談いただければ検討させていただく形になるものと考えてございます。

○中鉢委員

◎公園の管理について

続いて、公園の管理について質問させていただきます。

これは質問というより確認に近いのですが、先日、我が会派ではないのですが、公園についての質問の中で、その公園は6月になっても雪が残っているとの質問の語りがあったのです。

まずこれについて、通告後のレクの中で確認をしたのか、お尋ねいたします。

○（建設）公園緑地課長

通告後のレクの中で、6月になっても雪が残っているとの内容につきましては確認しております。

○中鉢委員

6月でも雪が残っている公園があるということでしたが、その公園の巡回は通年でやっているのか、どのような形で行っているのか、雪解け後からなのか、どの程度の間隔で行っているのかをお尋ねしたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

公園の巡回についてであります。例年4月の公園開設時、6月の公園草刈り時、7月の遊具点検結果確認時、11月の公園閉鎖時、冬期間につきましては1月から3月まで毎月巡回しております。

また、日々のパトロールにおきましても順次確認しているところでございます。

○中鉢委員

今、御説明いただいた巡回の中で、市として6月になっても雪が残っていることを現認したのか、お尋ねしたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

公園緑地課の巡回のタイミングでは、6月に雪が残っている公園は確認してございません。

○（建設）維持課長

維持課で行っております公園の清掃を行うために現地へ行った際、今年は5月19日に確認に行ったのですが、その際に雪が残っている公園は確認しておりまして、日当たりや天候といったことから6月初旬まで雪が残っていた可能性につきましてはあるのかと考えてございます。

○中鉢委員

5月19日にまだ雪が残っている公園があることは現認したということですが、その対応はどのようにされたのか、お尋ねいたします。

○（建設）維持課長

市の除雪で、投雪している公園のうち、重機による作業が可能で雪割作業が必要な公園につきましては、融雪の促進に努めているところでございますが、重機が入れない公園につきましては、自然融雪によることを基本としております。

○中鉢委員

5月19日に雪があつて、対応はしていないので6月にも雪があつたかもしれないということでしたが、ちなみに小樽市の今年の春の積雪ゼロは4月7日です。

隣の札幌市の手稲山は1,000メートルを超えています。5月下旬には下から見て雪は見えなくなりますし、塩谷丸山は692メートルだと思いますけれども、山登りした方の記録などを見ると、5月末には雪がなくなっています。

6月に公園緑地課では現認していないとなれば、私は、小樽市内の公園に幾ら投雪があつても、雪が残っているのはあり得ないのかと思いますし、少しきつい言葉になりますけれども、逆に子供が遊ぶ公園に6月になつても雪が残っているというのは、市の怠慢というか、管理不足と言われても仕方がないのかと思います。

私の町内会でも、最近、参加していないので引けもあります。ゴールデンウィーク前後に公園清掃がありました。本来、子供が遊んでいなければならない公園に雪を残していたとすれば、公園というよりも雪の堆積場という状況なのかと思います。

翻って、6月に雪があつたという実態がなければ、ユーチューブで見ている方は、小樽市には6月になつても公園に雪を残しているという大変恥ずかしい事象を認めたということになりますし、レクの際にその部分について削除依頼をすべきではなかったのかと思いますが、見解をお伺いしたいと思います。

○（建設）維持課長

先ほど答弁させていただきましたとおり、5月19日時点では雪が残っていると状況の公園を確認はしてございまして、公園によりましては、例えば木々があつて日当たりが悪い場所があつたりですとか、その年々の天候、雪の降り具合によっては6月初旬まで雪が残っていたという可能性もあつたものと考えてございます。

また、6月上旬に我々は全ての公園を確認しているわけではございませんので、明確に6月に雪がなかったとは言い切れない状況でありますことから、削除につきましては求めていない状況でございます。

○中鉢委員

その方の質問も公園の整備の部分でありまして、必要性は大変理解いたします。聞き手からすると、質問も大げさな表現かと思うこともありますし、私も質問していて紛らわしい表現になってしまうこともあります。言い間違いというものもあるのかもしれませんが、発言の修正や訂正は行われておりません。

_____ので、確認をさせていただきます。

それで、積雪状況にもよりますけれども、公園であれば、私はゴールデンウィークがその雪をなくすリミットだと思いますし、雪堆積場は、中規模雪堆積場の固定資産税の減免措置を次の冬から始める話になっておりますが、これは12月から5月までの6か月間、雪堆積場として使うということで、12分の6なので、2分の1、半分の減免になっています。

2点質問いたしますが、公園については、ゴールデンウィークまでには雪を残さないようにするべきと思いますが、市の見解をお伺いしたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

公園緑地課といたしましては、まず、公園の開設準備は5月連休前までを目指してやっているところでありますので、委員のおっしゃっているとおり、連休前までに雪がなくなっていることが望ましいものとは考えておりますが、今後につきましては、公園の投雪量の関係とか雪割作業等につきましては、維持課と協議を進めてまいりたいと考えてございます。

○中鉢委員

中規模雪堆積場はその制度上、半分の減免措置ですけれども、雪が残っていた場合においては、例えば6月まで雪が残っていれば12分の7などというのはとても中途半端な数字です。それについて考慮するのか、また、5月までに雪をなくそうとするのか、どちらの対応をされるのか、見解を伺いたいと思います。

○（建設）維持課長

中規模雪堆積場の関係でございますが、12月から5月までの6か月間を、雪を入れる場所としてお借りするという代わりに減免いたしますという制度です。5月までに雪を解かす考えなのかにつきましては、中規模雪堆積場はダンプトラックなどが中に搬入して雪を入れたりなどができるといふ条件もありますことから、重機による雪割作業で融雪を促進させる作業というものは可能と考えてございます。

そういった中で、5月までというお約束の中でお借りする関係もございまして、5月中には雪がない状態にできるように雪割作業等で融雪を促進していく考えでございます。

○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26分

再開 午後2時49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

◎水質と水の安全について

まず、水質と水の安全についていろいろと伺ってまいりたいと思います。

令和7年度の水質検査の結果から、全ての項目において水質基準を満たしておりまして、現在、小樽市の水は本当に安心して飲める状態にあるとのことで、日頃の関係者の皆様の御努力に大変感謝申し上げます。

そこで伺ってまいります。

まず、水質検査の義務についての法的位置づけと法定検査回数、本市の水質検査回数についてお聞かせいただけますか。

○（水道）水質管理課長

水質検査については、水道法第20条により、水道事業者は、環境省令の定めるところにより、定期及び臨時の水質検査を行わなければならないと規定されており、水道法施行規則第15条により、定期の水質検査の項目や頻度について規定されております。

その法定検査回数につきましては、1日に1回行う項目、おおむね1か月に1回以上行う項目、3か月に1回以

上行う項目と項目ごとに分類されております。

小樽市では、法定検査回数以上の検査を行い、水質管理の強化に努めております。

○白濱委員

法定回数以上の検査を重ねられているということで分かりました。

次に、検査結果の見方についてお聞かせいただきたいと思います。

少し見ましたら、項目がかなりたくさんありまして、項目ごとの解釈については、多分、基準値より低いほうがいいのだと思いますけれども、まず、そもそも浄水場の原水の成分は何かをお知らせ願います。

○（水道）水質管理課長

小樽市の浄水場の原水には、ナトリウムなどのミネラル類やアルミニウムやマンガンなどの金属類、また色や濁りの成分などが含まれております。

○白濱委員

次に、検査項目は全部で何項目ありまして、水利用市民にとって、その中で特に重要な項目を数点選ぶとしたら、どの項目か、お知らせいただけますでしょうか。

○（水道）水質管理課長

現在、水質基準項目は51項目ありますが、全ての項目で基準値をクリアする必要があるため、全ての項目が重要な項目と考えています。

○白濱委員

次に、この水質基準とは別に水質管理目標設定項目について環境省より項目別に設定されておりますけれども、この目標についての意味合いをお聞かせいただけますか。

○（水道）水質管理課長

水質管理目標設定項目は、水質基準項目を補完するため水質管理上、留意する項目となっておりまして、検査の義務はありませんが、水質基準項目に準じて実施することが求められております。

○白濱委員

ちなみに、本市の水質基準については、各項目設定の目標範囲になっているのでしょうか、お知らせ願います。

○（水道）水質管理課長

本市の水質基準以内に全部入っております。

○白濱委員

次に、水質検査実施者とは別に水質を分析するには環境計量士という国家資格が必要と聞いておりますけれども、本市の職員の中に有資格者は在職しているのでしょうか。

○（水道）水質管理課長

水道事業者が自ら水質検査の施設を設置し水質検査を行う場合、分析する上で環境計量士等の資格は特に必要がないため、現水質管理課職員の中には有資格者は在職しておりません。

○白濱委員

それでは、現在は自己検査体制を確保しているということでよろしいでしょうか。

○（水道）水質管理課長

そのとおりでございます。

○白濱委員

自己検査体制を確保するというのは困難になってきている中で、大変苦慮されながらも続けられているというのがよく分かりました。

次に、検査方法についてですけれども、これは定められたものがあるのでしょうか。また、各浄水場におきまし

て、1回の水質検査にかかる時間はどれくらいを要するものなのでしょうか。

○（水道）水質管理課長

水質基準項目及び水質管理目標設定項目ともに環境省が定めた検査方法があります。

また、1回の水質検査にかかる時間ですが、そのときの項目数にもよりますが、例えば水質基準項目51項目を1検体検査する場合、職員4名で、結果が出るまでには採水してからおよそ72時間、3日間となっております。

○白濱委員

昨今は、危機管理の重要性が訴えられております。次に、万が一、水質に異常が発生した場合の対応についてお聞きしてまいりたいと思います。

本市の水安全計画に示されている水質の危害レベルとその管理対応措置をお知らせ願いますか。

○（水道）水質管理課長

危害レベルにつきましては、発生頻度と被害の程度から5段階に分類しておりますが、危害レベル1では、通常の管理を継続する。危害レベル2では、通常の管理の継続と効果的な管理方法を検討する。危害レベル3では、管理を強化するとともに施設整備などの恒久的対策を検討する。危害レベル4では、管理を強化するとともに施設整備などの恒久的対策を実施する。危害レベル5では、原則として取水停止または給水停止となっております。

○白濱委員

次に、水安全計画はいつ策定されたもので、どのような計画なのか、お示しいただけますか。

○（水道）水質管理課長

小樽市水安全計画は、平成24年度に策定され、平成25年度から運用を開始しております。

また、小樽市水安全計画は、小樽市において、これまで以上に良質で安全な水をお客様に供給し続けるため、水源から蛇口に至るまで、水質などに影響を及ぼす全ての危害を分析し、事前にそれらの管理対応方法を定めて管理することで、水質への影響を未然に防止し被害を最小限に抑え、水道水の安全性をより一層確実にしようとするものであります。

○白濱委員

策定されて約12年たっているということで、水道水を安定的に供給していくためにも重要な計画だということがよく分かりました。

危害レベル3以上の危害に対しましては、その管理対応措置についてのマニュアルが作成されているとのことであります。

そこで、このマニュアルの目的等についてお示しいただけますか。

○（水道）水質管理課長

水源浄水場、送水・排水及び給水の各工程において、危害発生時に迅速かつ的確に対応して水質への影響を未然に防ぐため、管理強化が必要となる危害レベル3以上の危害に対して管理対応措置をあらかじめマニュアル化しております。

○白濱委員

次に、確認したいのですが、マニュアルの内容については公表されておきませんが、なぜなのでしょう、お伺いいたします。

○（水道）水質管理課長

水安全計画の標準対応マニュアルにつきましては、水道局職員に対するマニュアルであることと、施設などの安全管理上の観点から一般公開はしておりません。

○白濱委員

安全上ということで、それでもこの計画が重要だということも分かりました。

公表はされていないですけれども、いざというときの体制はしっかりとマニュアル化されているということと、市民の皆さんには御安心くださいということによろしいですね。

次に、市長は常々、防災危機管理等につきましては、備えあれば憂いなしと言われております。

水安全計画とは異なりますけれども、小樽市地域防災計画の中には、応急給水対策が記されております。ここでは、給水非常時の対応として危害レベル5の対応につきまして、これは可能性が低いとの判定ですけれども、決していないとは限りませんので、その危機管理対応についてお聞きいたします。

このレベルに対し、万が一給水停止となった場合、水道局の上下水道BCPにおける応急給水対策はどのようになっていますでしょうか。

○（水道）久保主幹

市内に3か所ある浄水場は、互いにバックアップ機能を有しており、全ての浄水場で取水停止とならない限りは、市内全域が給水停止にはなりません。

ただ、必要とする給水量を確保できない可能性があるため、水道局の上下水道BCPでの対応としましては、節水等の広報活動を行うとともに、応急給水拠点を市内複数か所に設営します。

また、災害時相互応援に関する協定に基づき、公益社団法人日本水道協会へ応援要請を行います。

他都市が所管する給水タンク車等の派遣協力の下、近隣の水道施設から水を補給し、医療機関や応急給水拠点へピストン輸送することで、給水する水の確保に努めます。

○白濱委員

水の確保は、いざというときもしっかりとされているということによろしいですね。

それでもう1点、この場合の市民への広報ですけれども、周知や対応についてはどのようになっているのでしょうか、お知らせ願います。

○（水道）総務課長

広報車による伝達のほか、市のホームページや、XなどのSNSに情報発信することで広く周知を図ります。

○白濱委員

なかなか経験値のないことでありますので、いざとなれば、市民がパニックになるかとは思いますが、御対応をよろしくお願ひしたいと思います。

最後に、水源における危害の予防につきましては、水質検査のほかにもどのような体制を構築されているのでしょうか、お聞きいたします。

○（水道）浄水センター所長

水源における危害の予防につきましては、監視カメラによる24時間の遠隔監視、水源、取水口への立入禁止ゲート、立入禁止柵の設置及び職員または委託業者によるパトロールを行っております。

○白濱委員

きちんと安全に構築されているということが分かりました。

何といたっても、水は生命の源でもありますし、水質と水の安全につきましては、今後も市民の安心・安全な、精神的なもの、これまでのように変わらぬ水の供給をお願い申し上げまして、水質と水の安全についての質問は終了させていただきます。

◎道路の補修について

続きまして、道路の補修についてお尋ねしてまいりたいと思います。

これまでも都度質問を重ねてまいりましたが、今年の、特に雪解け後の道路舗装のくぼみ、穴の補修状況についてお聞きしてまいりたいと思います。

一般質問の中で、市長は、今後はさらなる情報を収集するため、市職員から通報を受ける仕組みについて検討し

ているところでありますと言われました。これはとてもよいことであると思いましたので、本市職員からの情報報告につきましては、現在どのような状況になっているのかと伺いましたところ、検討中であり、現在はまだ取り組んでいないとの御答弁でありました。

冬季につきましては、L o G oフォームを活用した簡便な方法で冬季の路面情報の収集を建設部の職員間で実施されたとのことでありましたので、伺ってまいります。

このL o G oフォームを職員が活用され、路面情報の収集をすることについての長所についてと、また、短所があれば、お知らせ願います。

○（建設）維持課長

L o G oフォームによる路面情報の収集の長所につきましては、職員が現地で撮影した画像に加えて損傷状況などを選択形式で即時に入力、送信できるため、情報の正確性及び即時性が大きく向上する点があります。特に、損傷の程度や緊急性を把握する際に画像つきの情報は非常に有効であり、現場の対応判断や優先順位づけにも役立つ点が長所であると考えております。また、集約された情報を地区ごとに集約することで、現地確認を効率的に行うことができるものと考えております。

なお、短所につきましては、冬期間の試行の段階では確認できませんでした。

○白濱委員

今の御答弁から、性能的にもかなりいいものということと使っていけるということがよく分かりました。これからも検証を続けていただきたいと思えます。

今後は、春から秋にかけての道路パトロールにおいても、このL o G oフォームを活用し、道路情報を補完していくとのことでありましたが、そこで伺います。

本市職員の通勤時における情報を収集するための仕組みについても、このL o G oフォームを活用していくことでしょうか。

○（建設）維持課長

市職員の通勤時における情報を収集するための仕組みにつきましては、まずは建設部の管理職で試行を行いまして、その中で様々な意見をいただきながら、L o G oフォームの活用について検討を進めていきたいと考えております。

○白濱委員

次に、このL o G oフォームの活用や現状の道路・除雪通報サービスによると、通報を受けた場合、その後の対応状況などについてホームページなどで閲覧できる仕組み、例えば、少し時間を要しますが、通報を受けたものを対応状況の画像とかを送って担当者からのコメントをつけるといったことをすることによって、長所としては、通報者には親切で好感度が高いということと現状が分かるということなのです。

こういうことについて検討されてはいかがかと思えますけれども、どうでしょうか。

○（建設）維持課長

L o G oフォームや道路・除雪通報サービスを通じまして、市民や職員から画像つきで情報提供を受けた場合の現状の対応つきまして言えば、L o G oフォームは、職員からの通報であることから対応状況の報告等は行っておりませんが、道路・除雪通報サービスにつきましては、回答を希望された方に対しまして電話またはメールにて個別で対応状況をお知らせしているところでございます。

ただいまの委員から御提案のありました対応状況をホームページ等で閲覧できる仕組みにつきましては、夏維持に関する市民の皆様から寄せられる通報等は、年間3,000件以上が寄せられておりまして、その対応状況を日々ホームページ上で公開することは、現在の体制では難しいと考えております。

○白濱委員

3,000件以上もあるのを対応していたら大変と思います。参考意見として留めておいていただきたいと思います。

冬場の除排雪についての本市職員からの情報提供は、建設部の職員からは既に、夏場の道路維持につきましての情報提供の御協力はこれからということで、よろしく願いいたします。

次に、補修につきまして、現在5月末時点では執行額が約2,980万円、執行率が予算6,500万円に対して約46%のことでありますので、お聞きいたします。

業者のパトロールによる報告で上がった補修面積のうち、協議により補修を実施しないと判断した面積は、どのくらいあるのか、お知らせください。

また、補修が済んでいない場合、その必要がないと判断されてのことであるのか、時間的に間に合っていないのかなど、できればその理由もお知らせ願います。

○（建設）維持課長

業者パトロールから報告のありました5月末時点の調査結果の面積は約1万1,000平方メートルでありました。そのうち、協議により補修を見合わせた面積は約4,500平方メートルでございます。

また、舗装補修が行われていない理由についてでございます。道路の舗装は経年劣化により生じたひび割れやポットホールと呼ばれる舗装表面の一部に穴が発生する現象が、現在、市内の各所で見られるような状況であります。

そのような状況の中で、舗装の補修につきましては、舗装の損傷程度やその位置、交通量の多さなどを総合的に判断しておりまして、応急対応も含めまして、補修の必要性について判断し、順次補修を行っている状況でございます。全ての舗装の損傷に対して補修を行ってはいない状況でございます。

そのため、補修がまだ行われていない箇所につきましては、現在、市内を3地区に分けた舗装補修業務にて、今後、順次補修される箇所もありますが、それ以外につきましては、例えば舗装の穴が浅い場合や舗装のひび割れが浅い場合などはすぐに補修を行うのではなく経過観察をする場合などがございます。

○白濱委員

これは次の質問にもつながっていくのですけれども、現在、市道における補修が必要と判断された未補修の箇所につきましては、いつ頃までに補修が完了する予定であるのか、現状をお伝えください。

○（建設）維持課長

道路舗装の補修が必要な箇所につきましては、経年劣化などもございまして日々変化するため、完了する予定をお示しすることは難しいのですが、5月末時点で舗装補修業務の受託者との協議により、補修が必要と判断した箇所につきましては、気象状況にもよりますが、おおむね7月中までを目指して、現在、補修作業を行っているところでございます。

○白濱委員

大体1か月半から2か月後ということで分かりました。

5月末時点での予算に対しての執行率が約46%と、先行されて補修に取り組んでいただいていると思われまます。これはありがたいことと思います。

また、雪解け後の道路補修については、昨年同時期と比較しての穴埋めの進捗状況につきましては、加熱合材での穴埋めが約230トンと、昨年同時期比よりも約110トンプラス。パッチ当てが約1,250平方メートルと昨年同時期よりマイナス約970平方メートル。大きく補修するオーバーレイ工法が約1,710平方メートル、昨年同時期よりも約250平方メートルプラスと先立ってお聞きいたしました。昨年同時期より穴埋めは、トータルで約1.9倍道路補修を行っているものと思われまます。

そこで気になる点が一、二点ありますので、お聞きいたします。

パッチ当て補修だけが昨年より少し少ないのですけれども、その辺の理由についてはどうなのでしょう。

○（建設）維持課長

現時点でパッチ当てが昨年度より少ない理由についてでございますが、この春は昨年度と比べまして穴埋めが必要な穴が多かったことから、パッチ当てよりも緊急的に穴埋め作業に人手を割く必要があったことが考えられます。

○白濱委員

これは予算との関連もあり、大変だと思いますけれども、加熱合材による穴埋め補修した箇所のうち、その後パッチ当て補修あるいはオーバーレイ補修をできるだけ実施していただけますよう、よろしくお願ひしたいと思います。

道路整備事業費の予算額も6,500万円と昨年度よりも2,000万円が増加されておりますし、私としては、道路補修に関しましては、よい傾向にあるものと思います。

本年度は、これからあと10か月あります。何度も申し上げますが、予算に対しての執行率が既に約46%のことで伺います。

万が一、穴、くぼみの補修に対する予算が尽きた場合の予定につきまして、現時点でどのように考えられているのか、お知らせください。

○（建設）維持課長

今年度予算につきましては、補修面積を見直すとともに労務単価等の情報を考慮して事業費を増額したものでございまして、予算は確保されているものと考えております。仮に予算に不足が生じた場合、例えば事業費を補正予算で確保したといたしましても、補修作業が冬期間に及び加熱合材の確保ができないなど、現実的に対応は難しいことから、冬期間は常温合剤による応急対応で補修を行っていくという考えでございます。

○白濱委員

次に、本年度について道路舗装の穴、くぼみのほかに、道路の維持管理に関する市民からの通報にはどのようなものが寄せられているのでしょうか、お知らせ願ひます。

○（建設）維持課長

道路舗装の補修のほかに、市民の皆さんから寄せられる御要望やお問合せにつきましては、道路の清掃に関するものや市民の皆さんが回収して下さった砂を入れた土のう袋の回収依頼に関するものなどが多く寄せられている状況です。

○白濱委員

通報には、道路の補修に次いで、今、お話にありました雪解け後の道路清掃が多く寄せられているようであります。

また、道路清掃には市民の皆さんの御協力をいただいているとのことでありますので、お伺ひいたします。

市民の皆さんが回収して下さる際の土のう袋については、どのように入手するのでしょうか、確認のためにお聞かせいただけますか。

○（建設）維持課長

砂の回収に使用していただく土のう袋の入手方法につきましては、維持課の窓口にお越しいただくほか、御要望がございましたら、御自宅までお届けすることも行っております。

○白濱委員

連絡をすると届けていただけるということで、これは良好な関係が構築できるということと、さらなるボランティアの輪につなげていけるような気がいたしますので、期待しているところであります。

さて、雪解け後の道路補修については、これからパトロールや道路・除雪通報サービス、または市民からの情報提供もありまして、少しではありますけれども、よくなってきているように思われます。このよい傾向を継続させていただきたいと願ひます。

一方では、昨今の気象状況が雪解け後の路面に与える影響も増加しております。除排雪が一段落したかと思えば、雪解け後の道路補修と。夏冬一貫した路面管理は大変であり、また重要でありますので、道路が通常あるべき姿に安全性を欠いている状況では大きな事故につながるとも限りませんので、諸課題を抱えながらも、今後、本市職員からの情報提供や道路パトロールの強化を含めまして、早めの維持管理、しっかりとした補修への御対応を今後もよろしくお願ひしたいと思います。

◎第2次小樽市緑の基本計画の見直しについて

それでは、報告をお聞きした中から何点かお伺ひしていきたいと思ひます。

まず、第2次小樽市緑の基本計画の見直しについてです。

今後のスケジュールについての確認なのですが、たしかこれまでの整備スケジュールでは令和7年9月に駐車場整備に着手され、令和9年8月に供用開始と示されておりました。

そこで、ここを見ますと、駐車場の整備の着手と供用開始時期につきましては変わりがないのか、確認したいと思ひます。

○（建設）建設事業室主幹

スケジュール感の話なのですが、小樽公園の遊具広場の整備につきましては令和9年8月の供用開始は、今のところ変更はございません。

○白濱委員

順調に推移することを願っております。

◎朝里川の遊歩道整備とかわまちづくり計画の変更について

朝里川の遊歩道整備とかわまちづくり計画の変更の中で1点だけ確認です。

遊歩道の朝里川公園側に関しまして、接続される箇所が公園の近くまでであると思うのです。その辺はまだはっきりとはしていないと思ひますが、これに対しまして、その公園に関しては整備するとか、何か加えなければならないといったことは発生するのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

ただいまの委員の御質問についてなのですが、朝里川公園自体に何か施策があるかという御質問だと思うのですが、現在のところ北海道が管理している川の遊歩道だけの整備でしか検討していないところで、公園までは踏み込んでの整備は考えておりません。

○白濱委員

これから諸事項がたくさんありまして、それぞれの部署におきまして、いろいろ大変かと思ひますけれども、今後の市民の安全・安心な生活のために御対応をよろしくお願ひしたいと思います。

○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

立憲・市民連合に移します。

○面野委員

それでは、5月31日に議会で主催しました市民と議員の懇談会で、年に2回の開催を目標としているのですが、今年度の1回目の開催で、今回、小樽市退職校長会、校長のOB会に所属の皆様と懇談させていただきました。

元校長、教育者としての立場から様々な分野での貴重な御意見をお預かりいたしましたので、今回は建設常任委

員会に関わる御意見を基に質疑させていただこうと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

◎JR小樽駅前広場再整備基本計画について

初めに、JR小樽駅前広場再整備基本計画についてお伺いいたします。

本計画は、令和4年5月に策定されました。

策定後から3年が経過しましたが、これまでの取組について概要を御説明ください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

基本計画では、建物一体型の案が2案と平面型が1案ありました。その後、導入可能性を判断するために建物一体型の収益分析を行い、関係機関で協議してまいりました。

○面野委員

それでは、この計画の中に北海道新幹線の札幌延伸について触れられているページがあります。このたび、札幌延伸の開業時期の延期が公表されましたけれども、小樽駅前広場の再整備に対する影響はあるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

新幹線の開業延期が小樽駅前広場再整備に影響があるかについては、交通ネットワークの形成に関してJR小樽駅等の交通結節点とのアクセス強化が個別方針としてうたわれておりましたが、現状の小樽駅前広場の課題にあります、安全に配慮した快適な歩行空間の確保または交通施設の適正配置と利便性の向上等のため、新幹線の延期に関係なく、再整備は必要なものと考えております。

また、小樽駅前広場の再整備に関わる乗降場についても、新幹線新駅とのアクセス路線や並行在来線のバス転換に伴う乗降場は、通常の路線バスの1乗降場と共有することとしておりますので、使われない乗降場が発生するなどの影響もございません。

○面野委員

考え方でずとか整備の内容については変わりがないことを確認させていただきました。

次に、令和4年第2回定例会において、この再整備案について質問をさせていただきました。

冒頭に御説明もあったように、3案のプランが示されておりまして、最終案を選択する考え方と決定主体について伺いましたところ、当時の御答弁としては、関係団体にて配置計画案の3案について実現可能性を協議した上で、4月の協議結果と安全性や利便性、またにぎわいの創出などを総合的に勘案し、配置計画を決定してまいりたいとのことでした。

簡潔に聞きますけれども、現在、その配置計画が決定されたということも冒頭の御答弁でいただきましたけれども、まず、こちらの配置計画がどの案に決まったのかをお示しいただき、また、その再整備に関わる土地、それから建築物の範囲についてお示しください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

基本計画の案の決定につきましては、3案のうち一つ、平面型のプランになったところです。

その平面型のプランになった経緯としましては、関係機関協議を行った上で建物一体型の収益分析を行い、健全な運営は難しいとなったために、残りの平面型のプランを採用したことになりました。

この平面型のプランは、建物内に交通事業者の乗降施設を入れる建物一体型とは異なって、屋外に乗降施設を配置するものであり、小樽駅前広場の土地の大きさとしては現状より広くなりまして、現在の小樽駅前第1ビルに若干かかる計画となっております。

○面野委員

少し聞き方を変えるのですが、今、小樽駅前第1ビルのところまで計画の範囲が広がるということだったのですが、例えば、テナントなどを含めて地権者は何名ほどいらっしゃるのか、もし分かればお示ししたいのですけれども、いかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

小樽駅前第1ビルの地権者ですが、手元に資料がないために正確なものは述べられないのですが、26名か27名程度だったと記憶しております。

○面野委員

多分これまでも二十何社の方が丁寧な協議をされていらして、また、合意形成がいろいろな場面で必要になってくるのだと思うのです。令和4年第4回定例会で示された資料には概算事業費が当時の時点で約9億円だったということで、現時点では着手時期は未定と示されていたのです。

時期的なものは未定なのかもしれないのですが、今、手続的なものや合意形成みたいなもの、それともはたまた予算的なものなのか、要は、どのような手続とか準備が整ったら着手できる時期が判明するのか、その辺については今後、課題を解決していかなければいけないポイントがあると思うのですけれども、いかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

着手といいますか、確かに、このスタート時期につきまして、現在、決まったものはございません。

ただ、建物を再開発で建築しますという方向で、今、小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合で進めているところです。検討を進めている中で、一つ目としては核施設の確保。核施設というのは、そこには例えば新たにホテルを建てます、その収益で建築費を賄いますといった核施設の事業者の確保、あるいは現有建物の権利者の合意、皆さん再開発で建築することに合意しますかと、先ほどの二十数名の権利者が全員合意してくれるかもポイントの一つと考えております。

また、三つ目としましては、施設建築物の姿図を作るといふか、最終的にこういった建物を造りますということとなされて、着工時期、予算等を検討できる題材がそろうのかと考えております。そういったものがそろって、初めてスタートになると考えています。

○面野委員

冒頭に述べました小樽市退職校長会の方からお預かりした御意見から、1問質問させていただきたいのですけれども、生涯学習講座を学ぶ場が少なくなっているのが、小樽駅前にそういったスペースを整備してほしいとの御意見をお預かりしています。

今回この再整備計画については、交通結節点としての利便性、それから安全性の向上が主軸になっていると思うのです。この計画の中にも様々な市の計画と関連しておりまして、例えば本市の人口の問題、観光の玄関口としての役割、防災の観点なども含まれていると確認しました。

趣旨としては本計画と直接的な関連にならないかもしれないのですけれども、JR小樽駅前広場再整備基本計画は様々な部署の方針や専門的知識が必要になってくると考えられます。

現時点で、交通系の施設以外で公共施設と言える建築物を整備するお考えは、この計画の中に掲載されているのかをお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

現在、登載に関わるものとして決まっているものはございません。先ほどの質問でも答えたように、小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合で検討している三つほどありました、そういった核施設の確保だとか権利者合意、あるいは施設規模の検討等がなされた段階で、公共施設の入所が必要かどうかというのがそろわないと、検討には入れないと考えているところです。

○面野委員

小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合でも、これから具体的な施設といったものが協議なされて、もしもそのような施設の整備が検討される場合には、頭の片隅に入れておいていただいて、建設部からこういう意見もあったということで、関係部局等との協力の上、御検討いただきたいと思っております。

◎歩道の整備について

次に、歩道の整備について、市民と議員の懇談会からの御意見を基に質問をさせていただきます。

こちらの具体的な要望といたしましては、桜の阿波タウンは途中までしか歩道がなく、冬の期間は児童・生徒は車道を歩くこととなり、大変危険な環境であるという御意見です。

その中で、学校始業時には除排雪をしていただけると、児童・生徒の通学、下校時の安全確保となるため、徹底してほしいという趣旨の要望でございます。

こちらの路線名を確認させていただいたところ、桜8号線となっているようですが、過去の議会議論を確認したところ、今回、私たちがお預かりしている要望と、東小樽町会から同様の要望が市に届いているという議事録を拝見しました。

まず、当時の状況と東小樽町会への回答について御説明をお願いいたします。

○（建設）建設課長

当時の状況と東小樽町会への回答につきましては、平成30年第4回定例会の一般質問で市長が答弁しておりますけれども、市道桜1号線から望洋線に至る市道桜8号線の歩道が約100メートル未設置の状況となっております、東小樽町会への回答といたしましては、要望区間の道路用地幅は約6メートルから9メートルと狭いため、仮にこの用地幅の中で歩道を設置した場合、車両が安全に通行するための幅員が確保できなくなることから、歩道を設置することは困難である旨、回答をさせていただいております。

○面野委員

ただいま当時の御答弁で御説明いただいたように、道路環境の都合でなかなか歩道の設置はできないという御回答のようでしたが、過去にこの別の地点で安全対策やその他の問題を解決するために、市が用地買収を行い、市道の拡幅整備を実施した事例はあるものなのでしょうか。

○（建設）建設課長

市が用地買収を行い市道の拡幅整備を実施した事例についての御質問でございますが、過去に実施した事例はございません。

○面野委員

仮に実施した事例があったとのことなのですが、そういった場合は、私有地の測量や、用地買収に係る市民側の負担を軽減する方策はあるのでしょうか。

○（建設）建設課長

用地買収に係る市民側の負担についての御質問でございますが、私有地の測量などに係る費用については全て小樽市が負担することになりますので、金銭的な負担も含めて私有地所有者の負担は少ないものと考えてございます。

○面野委員

それでは、トータルとして考えると、この桜8号線という周辺的环境や金銭的なものも含めて、そういった市が用地買収して整備していくのはなかなか難しいという結論に至っているということだと思うのです。

この後段で、冬期間の通学路の御心配をされているということで、少しこれから聞いていきたいと思えます。

桜8号線に関しては、歩行者の安全対策、事故防止のための有効な対策について関係機関と調整していきたいという旨が、当時の要望書を送られてきたときの市長答弁でございました。

また、改善に向けて地域住民の方々とも話し合いを行っていくと説明があったようですが、その後の動きとしてはどのような動きがあったのか、お聞かせください。

○（建設）建設課長

その後の動きに関しましては、同様に一般質問で市長が答弁しておりますが、限られた予算を有効に活用し、少しでも多くの市道の整備をするため、現況の道路用地の中での整備を優先しているところであり、また現地の道路

幅員は約6メートルと狭小となっております、歩行者と車両を分離することを目的とした外測線の設置も難しい状況にあることから、具体的な整備に向けた検討については行えていない状況でございます。

○面野委員

それでは、冬の対策なのですけれども、桜8号線は通勤・通学時間などを含めて歩行者、自動車ともに交通量がとても多い路線だと聞きます。

市民と議員の懇談会の意見では、やはり冬季の児童・生徒の安全な通学対策として始業時には除排雪に入っていたらとありがたいとのことでしたが、この路線は除排雪計画上、どのような路線と位置づけられているのか、お聞かせください。

○（建設）維持課長

桜8号線の除排雪計画上の位置づけでございますが、車道除雪につきましては、第2種路線に位置づけられておりまして、降雪量15センチメートル以上が見込まれ、作業が必要なときに除雪を行う路線となっております。

歩道除雪につきましては、歩道除雪Aに位置づけられており、降雪量10センチメートル以上が見込まれ、作業が必要なときに除雪を行う路線となっております。

なお、排雪につきましては、排雪路線Aに位置づけられており、気象状況に応じて運搬排雪を行う路線となっております。

○面野委員

計画上は除排雪に入る路線だと思うのですけれども、いただいた御意見では、やはり3学期の終業式には学校周辺の除排雪を徹底するという取組も一昨年ほどから重点的にやられていたようで、一昨年は大雪のためになかなかできなかったこともお伺いしましたが、その結果としても今回に関してはなかなかできたのかと思います。

ただ、ここは日常的にそういった通学路対策をしてほしいということでしたので、こういった歩道が整備されていない上に、この児童・生徒の通学、交通量の多い地点はここだけではなく、市内に多分幾つかあるのだろうと思います。

こういった地点に関しては、除排雪で特段の配慮がなされているケースがあるのか、お聞かせください。

○（建設）建設課長

歩道が整備されていない上に児童・生徒の通学、交通量の多い地点への配慮につきましては、例えば潮見台中学校に向かう市道水産学校裏通線がございますが、その路線に関しては、歩行部分にカラー舗装を施し、着脱式のラバーボールを設置しまして、夏の期間については歩車分離をしている状況となっております。

また、小学校周辺については、外側線を引くなどの対応をできるだけやっているような状況となっております。

なお、除排雪に関しましては、指導基準に基づき除雪作業を行うことのほか、1回目の排雪作業時には、歩道と車道の雪を全て排雪することで、歩行空間の確保に努めている状況となっております。

○面野委員

多分、市内各所でそういった地点形状がいろいろあると思いますので、引き続きの地点に限らず、通学時、下校時の安全な環境づくりに努めていただきたいと思います。

◎歴史的風致維持向上計画について

次に、歴史的風致維持向上計画について伺います。

いよいよ最終段階を迎えられている計画の策定ですけれども、まずは、これまで進められていることに対して心より敬意を表したいと思います。

早速、質問に入らせていただきたいと思いますのですけれども、まず、計画の新規事業の創出、それから計画の実効性についてというテーマで何点かお伺いいたします。

まず、計画案に盛り込まれた事業のうち、具体的に新規事業と位置づけられるものはどれであり、それらが既存

事業と比べてどのような点で革新性や独自性を持っているのか、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

新規事業につきましては、計画書の第6章に記載してございます。

その中で新規事業は、歴史的風致形成建造物保存支援事業、そして未指定・未登録建造物調査事業、小樽市景観計画改定事業の三つが新規としてございます。

まず、歴史的風致形成建造物保存支援事業につきましては、重点区域内に所在する歴史的建造物を対象としまして、景観条例に基づいていた助成制度ですが、これまでの支援事業と比べて国の交付金を活用することによりまして、所有者の経済的支援を拡充するといった事業でございます。

次に、未指定・未登録建造物調査事業につきましては、現時点で歴史的建造物としての指定、登録されていない建造物につきまして、その歴史的価値を調査することで、新たに価値のある歴史的建造物が掘り起こされる可能性がありまして、本市にとって重要な歴史的建造物を適切に公正に継承するための事業となります。

次に、小樽市景観計画改定事業につきましては、現行の景観計画については社会情勢の変化ですとか地域の実情を踏まえまして、必要な見直しを検討するものでございます。小樽市らしい歴史的景観の保全を図りつつ、今後も良好な景観形成を進めるための基盤を整える事業となります。

○面野委員

新たな事業は三つということで、単純に事業が三十数個ある中で、この新規事業の数だけで比較するのどのようなかとは思いますが、新規事業が若干少ないのかという気はしております。

市としては、その点についてどのように認識されているのか、計画期間は10年あるということなので、また今後、新たな視点での事業展開をどのように図っていくお考えなのか、御説明をお願いいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

委員の御指摘がありますとおり、現時点で新規事業は少ないものと我々も認識しております。

このことにつきましては、計画を策定する上で確実に実施可能な事業を掲載する必要があるためということでございまして、計画期間中は、進捗管理や評価を踏まえ、必要に応じて見直しを行う予定でありまして、市の財政状況もありますが、新たな事業の追加も検討してまいりたいと考えております。

○面野委員

ぜひ幅広い展開で進めていただきたいと思いますと思っております。

次に、計画策定後の歴史文化行政の推進体制と、それらの評価についてお伺いしていきます。

本計画は、おおむね10年間という長期にわたるものです。この期間中、計画に掲げられた事業を着実に推進し、小樽市の歴史的風致を確実に維持向上させていくのには、推進体制とその効果を適切に評価する仕組みが不可欠なのだろうと思います。

本計画の策定後、掲げられた事業を着実に推進していくための具体的な推進体制と各事業の進捗状況をどのように管理して、効果を評価していくのか、具体的な指標や方法についてお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

本計画の推進に当たりましては、計画の事務局であります建設部、産業港湾部及び教育部を中心としまして関係各課と連携を図るとともに、小樽市歴史的風致維持向上協議会をはじめ、小樽市文化財審議会、そして小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観審議会との連携や北海道などの関係機関との調整を図り計画を推進してまいります。

計画の進捗状況の管理や評価についてですが、毎年度、第6章に掲載しました事業の進捗状況を国から求められまして、自己評価した書類を提出する必要がございます。

指標につきましては、各事業によって異なりますけれども、例えば先ほどお話いたしました歴史的風致形成建

造物保存支援事業でありますと、歴史的風致形成建造物の指定や助成件数が指標として考えられるかと思っております。

また、進捗評価では、小樽市歴史的風致維持向上協議会のコメントを付すことになってございます。

さらに、計画期間は10年間ございますが、もし小樽市が令和7年度に認定されましたら、中間年度で令和11年度、最終年度では令和16年度になるのですが、中間年度と最終年度では、毎年度実施します進捗評価を踏まえまして、計画の達成状況に加え、事業の質の評価も行うこととなります。

○面野委員

仮に、各事業においてこの計画が想定どおりの効果を上げられなかった場合、あるいは新たな歴史的風致に関する課題が浮上した場合に、計画内容を柔軟に見直し、必要な修正を行うためのメカニズム、スキームのようなものはどのように確保されているのか、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

本計画は10年間の計画でありますから、社会情勢や地域課題の変化などに応じて見直しの検討が必要と考えております。変更の内容にもよりますが、計画変更自体は可能であることから、新たな課題や有効な提案、また効果的な事業がありましたら、見直しの必要性が生じた場合に小樽市歴史的風致維持向上協議会との協議や、庁内での議論などを踏まえまして、国と協議しながら計画変更の手続を進めることとなります。

○面野委員

総括的な話にもなるので、これまでの御説明の中でも多分一部御紹介いただいたと思うのですが、歴史的風致維持向上計画が国の認定を受けることで、小樽市の歴史文化行政はこれまでと比べて具体的にどのような点で進化して、どのような新しい展開が期待できるとお考えなのか、市民や観光客にとって本計画の策定がどのようなメリットをもたらすのか、その展望についてお示しください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

この計画が国の認定を受けますと、歴史的建造物の修復や景観整備に対する交付金等の活用の幅が広がることとなりまして、歴史的建造物の所有者の経済的負担がこれまでより軽減され、建造物の保全の意識向上につながって、歴史的な町並みの保全が図られることがまず一つ期待されると考えております。

市民にとりましては、歴史や文化に触れる機会が拡大しまして、子供たちや若者を含め、郷土愛の醸成につながるような展開も期待されます。また、文化遺産としての価値向上が地域の活性化にもつながるものと考えてございます。

観光客にとりましては、歴史的建造物の保全が図られることで歴史的な町並みの魅力をより感じられるなどの効果が期待されると考えております。

○面野委員

それでは、もちろん事業の確実な実施も大切なことなのですが、もう一つやはりキーポイントになるのは、市民にどのように参画していただけるかということです。市民と議員の懇談会の中でも、文化、歴史を大切にしたいまちづくりを推進してほしいといった御意見でしたり、シビックプライドを醸成させるような、本市の文化、歴史に関する教育を推進してほしいといった御意見もございました。もちろんそこは私も共感するところでして、歴史的風致の維持向上には、行政だけではなく市民一人一人の理解、それから協力が不可欠だと認識しているところで

す。

計画案には、市民参画に関する記述も見られますが、より具体的な市民の巻き込み方や地域の多様な資源、ここという資源というのは人材だったり、ノウハウだったり、様々なイベントを行っている既存の組織、こういった資源をどのように活用していくのかという点について最後のテーマで聞いていきたいと思っております。

まず、市民がこの計画に積極的に参画し、歴史的風致の維持向上に貢献できるような具体的なプログラムや機会

をどのように提供していくお考えなのか、御説明ください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

具体的なプログラムや機会をどのように提供していくかにつきましては、本計画を策定しましたら、まず、本計画について市民の皆さんに知ってもらうことが重要と考えてございます。

計画書は330ページにも及ぶ膨大なページ数ですので、まずは重要な計画書のエキスを取りまとめたような概要版を作成したり、ホームページや、もちろんSNS、町内会への回覧など様々な媒体を活用して幅広く計画の周知を図っていきたいと考えてございます。

その上で、計画に記載しております各種事業などを通じまして、市民の皆さんに御参加いただくことですか、御意見をいただくことが本計画の参画につながるものと考えておりますので、これら事業の実施を推進してまいりたいと考えてございます。

○面野委員

それでは、小樽市内に存在する歴史的建造物の所有者、それから地域で歴史文化活動に取り組む団体、あとは教育機関など、様々な地域資源を本計画の推進にどのように活用されていくお考えなのか、具体的な連携の仕組みですとか、支援策などがあればお伺いしたいのですが、いかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

文化資源の保存、活用につきましては、様々な主体に関わっていただく必要があるものと考えてございます。まず、広く情報発信を行いまして、連携できることがないか模索してまいりたいと考えております。また、支援策につきましては、国をはじめとする支援制度の活用を念頭に置きまして、調査・研究を進めながら、必要とする方や団体への情報提供ということで考えたいと考えております。

○面野委員

これから、どうやってそういった教育機関、それから歴史文化に取り組む団体、市民の皆さんに知ってもらう機会を創出していくのかというお話がありました。全編は300ページ以上あって、興味のある人以外がこれを読むというのはなかなかのハードルなのかなと思うので、この中に構成されている文化財、有形無形を含めて地域ごとにそういった概要版をまとめて、例えば、町内会なのか学区単位なのか、地域にはこういうものがあるという示し方ももちろん大事だと思います。

あと、他都市の事例で私もお話を伺うのは、歴まちカードのような構成文化財などをカードにして、コレクターの方も中にはいらっしゃると思うのですけれども、市民ですとか観光客に配って、少しずつPRをしていく取組をされることも多いと聞いております。ぜひ、日本遺産でも、市長が、認定がゴールではなく、ここからがスタートということもお話しされていましたので、この歴史的風致維持向上計画につきましても、同様の姿勢で皆さんと力を合わせて計画を進めていっていただきたいことをお願いいたします。

○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

共産党に移します。

○高野委員

◎かわまちづくり計画について

報告について幾つか触れたいと思います。

最初に、かわまちづくり計画についてです。

これまでの計画では勝納川と朝里川も含まれていたが、朝里川は具体的な計画内容も掲載されておらず、今回、北海道から遊歩道整備の話が出されたので、改めて整備する内容を計画に盛り込むということでよいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

委員のおっしゃるとおり、朝里川に関しては、ハード面、ソフト面の記載がなかったために今回それをこの計画に盛り込むということで間違いございません。

○高野委員

朝里川の遊歩道整備を検討しているということなのですが、整備予定の場所は、全く人が歩けない状況なのか、それとも歩けるが、なかなか困難ながたがた道といった状況なのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

整備予定の箇所に関しては、藪などがあって、無理に歩こうと思えば歩ける部分もあるし、あと物理的に崖で急斜面があって歩けないところも一部あるかと我々は見ております。

○高野委員

では、しっかりやらなければなかなか歩くのは困難なところだということが分かりました。

今後のスケジュールで、町内会ですとか団体とかと意見交換した上で進めていくお話がありましたけれども、意見はどのような形で聞くことを考えているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

まずは、北海道で計画というか、こういったスタイルで遊歩道が整理できるのではないかとこの姿図みたいなたたき台の図面を基にして、地域住民の方、町内会あるいはまちづくり団体の方としっかり接触して、その意見をもろうことを考えております。

その中で、ソフト事業に関してもどういったものを考えていくかを協議していければと考えております。

○高野委員

整備主体は北海道となっているので、工事費用については市が関わっていないということでよいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室安田主幹

工事費用に関しましては、北海道での負担となっておりまして市の負担は発生いたしません。

○高野委員

◎雪対策に関わる取組について

次に、雪対策に関わる取組について伺いたいと思います。

除雪ステーションの夜間受付方法の変更について聞いていましたけれども、道路緊急ダイヤルを利用されるケースがあったのか、あった場合はどういった内容だったのかについてもお知らせください。

○（建設）維持課長

道路緊急ダイヤルでの受付があったかにつきましては、今回の雪のシーズンで1件受け付けてございます。

内容といたしましては、除雪に関する依頼のものでございまして、路面の段差がありますので解消してほしいという内容でございました。

○高野委員

段差解消ということで、交通障害など緊急性のものでなくて安心しました。

次に、除雪ステーションの担当区域の変更についてです。

今までは中心市街地の除排雪着手に遅れが生じていたこともあって、最上と緑の一部が第6ステーションから第2ステーションに変更となりました。

報告では、中心市街地と山間部の排雪が同時期に行われたということだったのですけれども、初めてやったわけ

ですから、実際に始めてみて困難は特になかったということでもよろしいでしょうか。

○（建設）維持課長

今回、第6ステーションの一部地域を第2ステーションに編入して初めて取り組んだ年ではあったのですが、先ほど報告にもあったとおり、例年、山間部を先にやった後に中心市街地の排雪に入ることによって中心市街地の遅れというのが生じていたところでした。今回の編入によりまして、中心市街地は早めに着手できたことがやはりよかった部分としてありますし、またそのほか、例えば編入で受けた第2ステーションについても遅れなどを生じることがなく、例年と同時期に変わらずに排雪に着手できたことがよかった部分かと感じてございます。

○高野委員

◎議案第14号動産の取得について及び議案第15号動産の取得について

次に、議案第14号、議案第15号のロータリー除雪車の動産取得についてです。

今回、除雪機械を購入することなのですが、市が所有する除雪機械の台数はどうなるのか、台数が増えるということなのか、それとも報告にあったように更新することなので台数は変わらないのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）維持課長

今回のロータリー除雪車2台購入するに当たって、市で所有する機械の全体の台数がどうなるのかでございます。現在35台を所有しているのですが、2台を更新して、2台はそのまま使わなくなるということから、台数については変更ございません。

○高野委員

では、その35台の除雪機械の種類と台数の内訳についてもお聞かせ願います。

○（建設）維持課長

35台の内訳でございますが、除雪グレーダーが1台、タイヤドーザが2台、凍結防止剤散布車が3台、ロータリー除雪車が29台の合計35台でございます。

○高野委員

4種類ということでしたけれども、以前は市が除雪機械を何台かリースされていたのかと思うのですが、今もリースはされているのでしょうか。

○（建設）維持課長

市がリース会社から除雪車をリースしているかという御質問かと思うのですが、確かに過去に市がリース会社からロータリー除雪車を不足する分をリースしていたこともございましたが、現時点では市がリース会社から借りることはなく、市が所有するものの中で除雪作業を行っている状況でございます。

○高野委員

もちろんロータリー除雪車などは金額的にも安いものではないので、なかなか民間企業では、購入金額、また場所の確保ということで管理等も含めて除雪機械の確保が難しくなっているということも聞きました。

今後も、機械が壊れてしまったりというよほどのことがない限りは、基本的に市がしっかり除雪機械を購入してやっていくという考えでよいのでしょうか。

○（建設）維持課長

近年、民間企業も機械を所有しづらくなってきている、維持管理も含めて難しい状況もございますので、基本的にはそういった所有しにくい機械については市が所有し、業者に貸与していくことで考えてございます。

あと、先ほど、私はリースはないとお答えさせていただいたのですが、過去にロータリー除雪車は市がリース会社から借りていた時代はあったのですが、昨年度でいきますと、雪堆積場などで使用している雪を押すためのタイヤドーザなのですが、市で所有する2台のうち1台が故障しまして、1台はリースで確保し、業者に対応し

た状況でございます。

○高野委員

1台故障のためということでしたけれども、タイヤドーザもしっかり市が購入するという方向で今後、考えているということでしょうか。

○（建設）維持課長

今後、新たに故障したタイヤドーザを購入して市で所有していくという考えでございます。

○高野委員

◎議案第18号損害賠償額の決定について

次に、議案第18号についてです。

過去にもこういう照明柱の倒壊などはあったのか、その辺についてはいかがでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

過去に照明柱の倒壊があったかについてであります。過去5年間では倒壊した事実はございません。なお、5年間以前につきましては、記録がございませんので、倒壊の事実については把握できておりません。

○高野委員

今回倒壊したと言われている照明柱は、どれぐらいの大きさのものなのか、その辺について伺いたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

今回倒壊がありました照明柱はどのようなタイプのポールかについてであります。支柱の長さは4.8メートルでありまして、太さは地上に近い下部側で直径約11センチメートル、上で約8センチメートルの鋼鉄製の支柱となっております。

また、地表から高さ4メートルの位置に直径約50センチメートルの照明器具がついている照明柱となっております。

○高野委員

今回問題になったポールは、設置後、何年ぐらい経過されていたのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

倒壊した照明柱の設置からの経過年数についてであります。設置年は1987年でありまして、倒壊したのが2023年であるため、36年経過した照明柱でありました。

○高野委員

こうした照明柱はやはり耐用年数があります。設置場所や気象状況など、使用環境によっても変わってきます。犬のマーキングによっても腐食しやすくなるとも言われていますので、やはり強度だとかコンクリート基礎強度など定期的に点検や補修が必要ではないかと思うのです。

先ほど答弁でもお聞きしていますけれども、これまで点検は定期的にされていなかったということでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

これまでの点検状況についてであります。令和2年度に点検を行ったところであります。その後につきましては定期的な点検を行っておりませんので、今年5月に全箇所点検を実施したところであります。

○高野委員

されていなかったということでしたけれども、すぐに、今年度の点検作業は実施済みだということでした。

今回点検した中で、ほかにも腐食が進んで危険な照明柱は発見されたのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

令和7年度の点検作業におきまして腐食が進んで危険な照明柱があったかについてであります。点検時にかな

り腐食が進んでいる照明柱が2本ございました。

○高野委員

今後の対応についてなのですけれども、年1回を基本として定期的にしっかりやっていくというお話もありましたが、やはり倒壊して人身事故などの大きな事故になる可能性もありますので、今後もぜひ安全対策に取り組んでいただきたいと思います。

今回、発生時も午後6時30分ということで、特にやはり夜間ですとか視界が悪いときになると、かなり危ないと感じていますので、安全対策に取り組んでいただきたいと思うのですけれども、その辺についての見解をお聞きしたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

今後の安全対策につきましては、まず年に1回必ず定期点検を行いまして事故を未然に防ぐような対応を行ってまいりたいと考えてございます。

○高野委員

◎道路について

次に、道路維持補修について伺いたいと思います。

一般質問の中で、道路維持補修について伺いました。小樽市の市道延長は約589キロメートルとなっています。そのうち、何かあればすぐに対応しているとは思いますが、どれぐらい整備されているのかがなかなか見えない部分であるのではないかと思います。

なので、私は、市道全体がどうなっているのかの把握や、道路維持をしていくためにも、計画的に整備や補修状況が分かるものを作成したほうがいいのではないかと思います。その辺についての考えをお聞かせください。

○（建設）建設課長

計画的に整備や補修状況などが分かるものを作成したほうがよいのではないかと御質問でございますが、近年では、GIS、要はデジタル技術の活用などもございますが、委員の御意見も踏まえ、どういった方法がよいのか、検討してまいりたいと考えてございます。

○高野委員

臨時市道整備についても伺いたいと思います。臨時市道整備事業も増額してはどうかと求めたところ、再質問の答弁の中で事業の増額では現在、使っている記載メニューに加えて、新たに緊急自然災害防止対策事業債というメニューが使えるというお話がありました。

今年の第1回定例会の代表質問の中で、酒井議員が緊急自然災害防止対策事業債の拡充について取り上げ、活用について求めたときには、今後、関係機関と協議していきたいような答弁だったと思います。

今回の一般質問の答弁と前回の答弁では少しニュアンスが違うように感じたのですが、今回、国のメニューが活用になるかもしれないといった経過についてお聞かせ願います。

○（建設）建設課長

臨時市道整備事業の緊急自然災害防止対策事業債の活用につきましての御質問でございますが、令和7年第1回定例会以降、北海道と協議などを行った結果、我々としては活用ができる可能性があるかと判断した状況になっています。今後、本格的に協議を進めてまいりたいと考えてございます。

○高野委員

今、北海道と協議して活用について話しているということでしたけれども、もし活用となれば、どれぐらい予算が見込まれるのか、もし分かればお知らせください。

○（建設）建設課長

活用可能な予算につきましては、協議調整中であるため、現在のところ、お答えはできないという状況になってございます。

○高野委員

次に、今、道路について活用を聞いたのですけれども、しゅんせつを行わなければならないところについてはどうなのかを聞きたいのです。以前、酒井議員が質問で、しゅんせつを行わなければいけない事業に緊急浚渫推進事業債の活用についても伺っていました。

しゅんせつについても事業債の活用が可能なのか、関係機関と協議を行っていききたい旨の答弁がありましたけれども、活用に向けて何か動いているのか、その辺はどうでしょうか。

○（建設）建設課長

緊急浚渫推進事業債の活用に向けた動きについてでございますが、緊急自然災害防止対策事業債と同様に現在、協議中となっております。

○高野委員

今、動いているということですのでよろしく申し上げます。

◎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。

公園内の桜の木ですとか栗の木などが倒れた状態になっていて、伐採後、そのままになっているということで、市民の方々から、度々、何でそうなっているのかということで要望が寄せられたりしていました。

伐採後未処理のものは徐々に処理をしていきたいという答弁がありましたけれども、その後、処理状況はどうなっているのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

伐採後、そのままとなっている木の処理状況についてであります。今年7月上旬に、まず倒れた木や伐採した木を回収するための運搬路の整備をする工事を行う予定であります。その後、伐採後の木の処理などを行う予定でございます。

○高野委員

少しずつ処理が進められてきて安心しました。

それでは、公園内の枯損木は令和4年時点で113本もあるということでしたけれども、現在はもっと増えている状況なのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

令和4年以降に枯損木が増えている状況にあるのかにつきましては、令和4年度以降におきまして公園内の樹木の点検作業は行っておりませんので、現時点で枯損木が増えているかにつきましては把握できていない状況でございます。

○高野委員

把握できていないということでしたけれども、木の植え替えについて考えていくお話もありましたが、それは進んでいる状況はあるのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

木の植え替えにつきましては、現時点では進んでいない状況でございます。

○高野委員

進んでいないということだったのですけれども、進んでいない理由についてもお聞かせ願います。

○（建設）公園緑地課長

木の植え替えが進んでいない理由につきましては、枯損木が巨木であることや伐採後の木の搬出がなかなか容易ではないことから、まず、伐木作業が進んでいない状況がございます。その結果、まだ植え替えまでできていないのが現状でございます。

○高野委員

今は難しいということでしたけれども、進んでいないが、やっていきたいということではよいのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

繰り返しになるのですが、令和4年時点で枯損木が113本ございまして、まず、その処理を優先的にやっていきたいと。その後につきましては、植え替えについても検討はしてまいりたいと考えてございます。

○高野委員

ぜひ前向きに考えていただきたいと思うのですが、以前、栗や桜の木の全体の本数が分からないということで調査していくというお話もありました。これについての調査状況はどうなのでしょう。

○（建設）公園緑地課長

栗の木と桜の木の全体本数の調査状況についてであります、桜の木につきましては今年5月に調査を行いました。なお、栗の木につきましては今年度中に調査を行う予定でございます。

○高野委員

まず、調査しているということで安心しました。

次に、緑の休憩所についても伺いたいと思います。

以前に出入口の床のタイルが剥がれて、つまずくと危ないから補修してほしい旨の要望をお伝えしました。

今月、見に行きますと、タイルではなくてコンクリートになってきれいに補修されていたのですけれども、いつ頃に補修されたのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

緑の休憩所の出入口の床の補修時期につきましては、4月22日に着手しまして4月30日に完了してございます。

○高野委員

やはりゴールデンウィークや桜が見られる時期にかなり多くの方が来られますので、その前に補修されたということで、よかったですと思います。開閉ドアのところにも滑り止めもついていましたし、より利用されやすくなったのではないかと思いますので、対応していただいて本当にありがたいと思います。

やはり手宮公園は、海も見えて散歩に来る方ですとか、陸上競技場も近くにあるので利用されることが多い公園だと思います。だからこそ、住民からは何とか公園をきれいにできないかという、より利用されやすい公園にしてほしいという要望が上がっているのだと考えます。

今後もぜひ利用されやすい公園管理に努めていただきたいと思います、その辺についてのお考えを聞かせてください。

○（建設）公園緑地課長

今後の手宮公園の管理についてであります、手宮公園は眺望もよくて数多くの植物もありまして、お花見シーズンもかなり多くの方が訪れるなど、利用される方が多い公園であると認識してございます。

委員のおっしゃるとおり、公園をきれいに利用していただけるように、市としましては草刈りや園路の清掃、樹木の剪定、伐木作業など、今後も適切な公園管理に努めてまいりたいと考えてございます。

○高野委員

◎公園トイレの洋式化について

続きまして、公園のトイレの洋式化について伺いたいと思います。

つい先日、まだ公園のトイレが和式だったりしたら大変だから使えないということで洋式を進めてほしいというところがありましたので、改めて現在の状況はどうなっているのかについて伺いたいと思います。

小樽市が設置している都市公園は合計で93か所ということで、街区公園、近隣公園や地区公園などということで、幾つかの種類に分かれています。各種類のそれぞれの中で、トイレがある箇所とトイレの洋式化が何か所くらいあるのか、お聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

都市公園に設置されておりますトイレの箇所数と洋式トイレのある箇所数についてですが、まず、街区公園71公園のうち45公園にトイレがありまして、そのうち洋式トイレは35公園にあります。

近隣公園につきましては、11公園のうち9公園にトイレがあり、そのうち洋式トイレは8公園にあります。

地区公園の6公園と総合公園の3公園には全てトイレがありまして、また全て洋式トイレが設置されております。

合計しますと、都市公園の93公園のうち64公園にトイレがありまして、そのうち53公園に洋式トイレが設置されている状況でございます。

○高野委員

街区公園のトイレの設置が増えてきていると思うのですが、残りの都市公園でトイレが設置されている11公園は、まだされていないのですが、進められていくということでよいのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

まず、トイレの洋式化の今後のことなのですが、残り11公園が未整備で洋式化がされていないのですが、この公園につきましては小規模な公園であることなどを踏まえまして、現時点では洋式化の計画はございませんが、今後トイレを更新する際には洋式トイレでの更新を行ってまいりたいと考えてございます。

○高野委員

洋式にするための場所もありますから、確保しなければいけないこともあると思うのですが、ぜひ進めていただきたいと思います。

あと、ベビーシート、ベビーチェアについてもお伺いしたいと思います。トイレが設置されている公園でベビーシート、ベビーチェアについても何か所設置されているのかお知らせください。

○（建設）公園緑地課長

ベビーシートとベビーチェアの設置箇所数についてであります。まず、ベビーシートは10公園に設置されております。あと、ベビーチェアは14公園に設置しているところでございます。

○高野委員

以前お聞きしたときよりも少し増えているのかと思います。

以前も、やはりベビーチェアなどが設置されていない公園では、子育て世代とか特に乳幼児を連れた方にとっては利用しづらいということで、公園に対して魅力を感じていただけないものと認識していると言っていました。

設置についても充実していくお話もありましたけれども、ぜひ可能な限り設置していくという考えなのか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）公園緑地課長

ベビーチェアなどの設置につきまして今後どのように考えているのかについてであります。設置を進めていくことは必要であると認識しているところでありますが、既存のトイレの広さなどから全ての公園に設置することは難しいものと考えてございます。

今後につきましては、トイレを更新する際に、既存のトイレの広さなど公園ごとの条件にもよりますが、設置可能な公園につきましては多目的トイレを設置するなど、ベビーチェアやベビーシートの設置に向けて検討は進めてまいりたいと考えてございます。

○高野委員

今すぐということは難しくても、やはり今はどの家庭も洋式化が当たり前になっていることもありまして、和式だとどうしても、そもそも使い方が分からなくて利用できないという方もいますし、以前、公園を利用された御高齢の方は、トイレに入ると洋式がなくて、仕方なく和式に入ったけれども、その後、思ったように立つことができなくて大変苦労されたというお話も聞いています。

やはり公園というのはいろいろな世代の方が利用される場所ですから、計画的に洋式化ですとかベビーシート、ベビーチェアの設置もぜひ進めていただきたいと思います。

◎建築基準法・建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律の改正について

次に、建築基準法と建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律の改正について伺いたいと思います。

今年4月から、住宅建築物の省エネ対策の強化に進めるとして建築物に関する法律が変わりました。

建築基準法と建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律の改正で今までとどう変わったのか、説明願います。

○（建設）建築指導課長

建築基準法と建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律の改正内容についてです。

まず、建築基準法の改正内容についてですが、大きなところが二つございまして、一つ目として、一般に4号特例と言われておりましたけれども、その規模が大幅に縮小され、3号特例に改正されております。

内容については、確認申請において一部審査を省略することができる対象建築物の範囲が縮小されるなど審査が厳格化されたものでございます。

二つ目として、小規模木造建築物に関わる基準が見直されております。

例えば、筋交い耐力壁の量につきましては、これまで屋根や壁などの使用と針の間隔による係数により算定してきたところですが、改正後は、建築物の荷重の実態に応じて算定することと改正されております。

次に、建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律の改正についてですが、新築等を行う原則全ての建築物について省エネ基準への適合が義務化されております。

○高野委員

いろいろ変わったのですけれども、建築確認申請が必要な場合はどのような建物なのでしょう。

○（建設）建築指導課長

確認申請が必要な場合なのですが、工事内容により変わってきておりまして、工事内容が新築、増築、改築、移転につきましては、都市計画区域外の平家で延べ面積が200平方メートル以下の建築物を除き、原則全て確認申請が必要とされております。

例外として、準防火地域がございまして、準防火地域以外の10平方メートル以内の増築、改築、移転については、確認申請は不要とされております。

工事内容が大規模の修繕、大規模の模様替えに該当するものにつきましては、平家で200平方メートル以下の建築物を除き、確認申請が必要とされております。

工事内容が用途変更のものにつきましては、特殊建築物の用途に変更する床面積の合計が200平方メートルを超える場合に確認申請が必要とされております。

○高野委員

今御説明があったのですけれども、建築確認や省エネ基準適合が要らない場合はあるのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

建築確認申請が必要な場合につきましては、先ほど答弁させていただいたとおりでございますが、省エネ基準への適合が不要な場合についてお答えさせていただきますと、建築物の新築、増築、改築が対象ですので、これ以外

の工事、例えばリフォーム工事ですとか用途変更、大規模の修繕といったものについては、省エネ基準への適合は不要とされております。

ただ、建築物の新築、増築、改築に該当する場合であっても、建築物の床面積が10平方メートル以下のものですか、車庫、駐輪場のようにそもそも設備的なもの、断熱材がないようなもの、仮設建築物ですとか、すぐ撤去されるようなものや、外形の開放性の高いスポーツ練習場、寺社仏閣、あと重要文化財である場合も建築省エネ基準への適合が不要とされております。

○高野委員

今いろいろ説明があったのですけれども、一部ではなくて、大規模なリフォームなどは確認申請が必要となるということでしょうか。

○（建設）建築指導課長

大規模なリフォームの中で、いわゆる屋根ですとか柱、張り、壁といった主要構造部と呼ばれる部材なのですが、こちらを過半取り替えるような場合には、大規模の修繕、大規模の模様替えといったものに該当しますので、こちらの場合は平家で200平方メートル以下の建築物を除き、確認申請が必要になります。

○高野委員

少し心配だと思うのは、今回、やはり改正によって、手続内容、方法、審査に要する時間も増えることとなりました。

4月以降、確認済証の交付を受けずに工事を行った施工者は罰則措置もありますので、知らなかったとなれば本当に大変なことです。

工務店ですとか、建設関係に関わっている方々に対しての改正に関する案内ですとか相談窓口といったものは、市としてお知らせは行ってきたりしたのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

改正に係る周知につきましては、小樽市ホームページへの掲載、窓口での資料配布、庁舎内のポスター掲示などを行っているほか、地元業界団体が主催する講習会に共催として関わったり、職員を講師として派遣するなどして周知を図ってまいりました。

○高野委員

市のホームページとかいろいろなところで周知を図ってきたということでしたけれども、改正によって建築確認が必要な建築工事は確認済証を交付された後でしか着手できないなど、手続が変わったので、いろいろ大変な部分があったのではないかと思います。

実際に4月以降に困ったといった話などは市に入ってきているのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

法改正についての相談につきましては、これまで30件程度寄せられております。

内容としましては、申請に係る添付図書の確認や、確認申請の対象となるリフォーム工事に該当するかどうかといった法改正に伴っての相談が多いと認識しております。

○高野委員

いろいろ相談があったということでしたけれども、心配なのは影響だったのですが、建築確認が必要ななかった新築工事やリフォーム工事が新たに対象に含まれたということで、建築事業者は新たな事務負担を負うことや、受注が減ってしまうといった影響や施主も建築士への依頼などによる費用の増加などといった負担も心配があったのです。

市内でそういった影響については何か出ているのか、もし押さえたいればお知らせください。

○（建設）建築指導課長

人的負担については直接、声を聞く機会があったわけではないので承知しておりませんが、建築基準法の厳格化、省エネ基準への適合義務が拡大されておりますので、設計者の人的負担については確実に大きくなってきているものと考えております。

○高野委員

地球温暖化や地震など災害の頻発を考慮すれば、住宅の性能向上は避けて通れないのではないかと思うのですが、一方で、空き家の問題解決などにつながる住宅リノベーションやリフォームを考えたときに、施主が工事を控えることなどによって、中小企業の受注機会の減少につながりかねない面があったのではないかと思いますので、そういったことのないように、今後も丁寧に対応していただきたいと思っておりますので、見解を伺いたいと思いません。

○（建設）建築指導課長

委員のおっしゃられているとおり、法改正に関わる周知、啓発は非常に大事だと思っておりますので、講習会への参加や、そういった業者、業界団体の方との接点を機会にいろいろとお話ししていきたいと考えております。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

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47分

再開 午後5時05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、議案を全て賛成し可決、陳情第4号住みよい朝里地域するための陳情方について、陳情第10号市道における除排雪（貸出ダンプ制度運用方法の見直し等）の陳情方についてもこれまで述べてきたとおり、採択を求めて討論を行います。

まず、議案第20号市道路線の認定についてです。今回、新幹線に関わる事業が含まれているということで、市道認定となりました。日本共産党は、新幹線については反対の立場ですが、今回の議案については住民の暮らしが向上につながるものとして反対はしませんが、新幹線に関わると住民要望で上がっている道路よりも優先されて事業を進められていくことはあってはなりません。

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です。これまで述べてきたとおり、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。

陳情第10号市道における除排雪（貸出ダンプ制度運用方法の見直し等）の陳情方についても、これまで述べてきたとおり、より貸出ダンプ制度の利用されやすい工夫などが必要です。

以上、各会派の賛同をお願いして、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号及び陳情第10号について、一括採決いたします。

陳情はいずれも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、御異議はございませんか。

(「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。