

建設常任委員会会議録			
日 時	令和8年 3月16日（月）	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時33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		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。			
委員長			
署名員			
署名員			
書 記			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、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。

「令和8年度臨時市道整備事業について」

○（建設）建設課長

令和8年度の臨時市道整備事業について御説明させていただきます。

まず、資料には記載しておりませんが、全体予算額としては3億1,350万円を計上してございます。このうち事業費等を除いた1億円を債務負担分として3月中に発注いたしまして、残りの1億9,600万円を通常分として4月以降に発注いたしたいと考えております。

それでは、資料の事業一覧の表の一番左側の列に番号を振っておりますが、全体で14件、このうち工事が上からNo.12までの12件、その下の2件が業務委託となっております。

種別としましては、12件の工事のうち道路改良が7件、側溝改良が1件、舗装改良が4件となっております。

また、新規・継続の別としましては、全体14件のうち継続が8件、新規が6件で、債務負担分が上から5件、その下、通常分が9件となっております。

なお、財源につきましては、宿泊税を充当予定のNo.12のインターロッキング舗装改良以外は、緊急自然災害防止対策事業債を活用したいと考えてございます。

2ページ目以降には、1ページ目の事業一覧の表の番号順に事業概要の図を添付しております。時間の関係上、No.10以降の新規の事業に絞って御説明させていただきます。

No.10の図、舗装の損傷が著しい市道ボンナイ川沿線について、令和8年度は赤の実線で表示しております札幌市との市域界から市道星置線までの区間において、舗装の改良を行うものであります。

そして、左下の標準断面図の右側に説明を記載しておりますが、当該路線は銭函工業団地内にございまして、総重量20トンを超える特殊車両の通行が多いことから、重車両に対して耐久性のある路上路盤再生工法で舗装の改良を行う予定でございまして、次年度以降も継続して事業を進めていきたいと考えてございます。

No.11の図、舗装の損傷が著しい北洋銀行前の市道大通線と市道浅草線の交差点における舗装改良となります。

舗装を削ることなく、ひび割れの上から特殊なアスファルト合材を3センチメートル程度の薄さでかぶせるだけで舗装の延命化が図られる舗装工法でございまして、試験的に今回実施したいと考えてございます。耐久性などに問題がなければ、ほかの路線でも採用を検討しまして、道路の維持管理コストの縮減につなげていきたいと考えております。

No.12の図、赤の二重線で表示している本市の観光動線である市道中央通線などの歩道を対象として、資料の左下に赤字で①インターロッキング舗装改良と記載しているところになりますが、損傷が著しい箇所を選定しまして補修を実施したいと考えております。

また、その下の赤字の②舗装工のところになりますが、令和7年第3回定例会建設常任委員会において御質問のありました型紙工法について、耐久性などを確認するための試験施工を行いたいと考えております。

なお、施工箇所については雪解け後の路面状況を見て選定したいと考えてございます。

No.13の図、小樽市立病院前の市道住吉線と市道大通線の交差点部の測量設計業務になります。

南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づく横断歩道の勾配の解消などを目的とした交差点改良と、凍上被

害などで損傷した舗装等の改良に係る測量設計業務を実施したいと考えております。

No.14の図、上段の現状のところになりますが、これまでの道路改良工事では、既設路盤を全層50センチメートル掘削しまして、新たな路盤材を入れておりましたが、今後につきましては、次年度以降の実施予定路線について、既設路盤の路盤調査を事前に現場で行いまして、必要な支持力が得られた場合は、既設路盤を再利用し、コストの縮減につなげていきたいと考えております。

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

○委員長

「令和7年度除排雪状況について」

○（建設）維持課長

令和7年度の除排雪状況について御報告いたします。

まず、「1. 気象状況」についてです。3月1日時点での比較となりますが、③今年度の真冬日は41日となっており、②の前年度と比較すると、⑤のとおりの9日多くなっております。また、累積降雪量は451センチメートルとなっており、前年度と比較すると33センチメートル多くなっております。累積積雪深につきましては5,944センチメートル・日となっており、前年度と比較すると814センチメートル・日多くなっております。このことから、今年度は前年度と比較し、気温が低く、累積降雪量及び累積積雪深が多い状況となっております。

次に、「2. 市民の声」についてです。3月1日時点での比較となりますが、右側の太枠、②全体の総数では1,794件の市民の声をいただいております、前年度の同時期と比較すると9割程度となっております。このことにつきましては今年度も昨年度と同様に大雪の影響を受けましたが、排雪依頼の件数が少なかったことに起因しているものと考えております。

最後に「3. 除雪費の執行状況」についてです。除雪費の全体予算は、一番左側の欄①に記載しております約22億7,500万円となっております。これは2月13日に専決処分をさせていただきました3億5,000万円を加えた補正後の金額となっております。3月1日の時点での執行額は②の約18億700万円、執行率は③の約79%となっております。

○委員長

「歩行者利便増進道路「ほこみち」の指定について」

○（建設）用地管理課長

歩行者利便増進道路ほこみちの指定について、資料に基づき御報告いたします。

まず、経緯について、道路法の一部改正により、にぎわいのある道路空間を構築するため、令和5年2月頃、小樽サンモール一番街商店街振興組合から、歩行者利便増進道路の指定について要望を受け、指定に向け、公安委員会と協議を重ねた結果、令和8年3月2日から運用可能となりました。

歩行者利便増進道路として指定された箇所は、市道大通線の市道浅草線から市道於古発川通線までの小樽サンモール一番街のアーケード区間、延長171メートルであります。

次に、資料の断面図とイメージ写真ですが、このたび指定された区域については、店舗等のある両側3.5メートルを指定し、中央部分にある幅員3.91メートルにつきましては、公安委員会との協議により、緊急車両用の通行を確保いたしております。右側にあるイメージ写真は、山梨県甲府市で指定された状況写真でございます。

次に、道路占用許可の条件について、指定された区域の道路占用許可につきましては、地元の商店街振興組合及び背後にある店舗などへの承諾が条件となっており、その承諾書を本市に提出した上で、本市が占用許可を与えるか、判断することになります。

また、公安委員会からは既にも実施されている交通規制を遵守しなければならないため、朝7時から10時までの3

時間は、一般交通に影響が出ないように占用許可を得た利用者側で日々の後片づけや清掃等が条件となります。

○委員長

「小樽公園旧こどもの国再整備の工事概要について」

○（建設）建設事業室主幹

小樽公園旧こどもの国再整備の工事概要について、資料に基づき御報告いたします。

小樽公園旧こどもの国再整備ですが、令和6年度に詳細設計を行い、令和8年度からの本格的な整備に向けて準備を進めておりましたが、工事内容が固まりましたので、その概要について御報告いたします。

まず、「1. 工事内容」ですが、二つの工事があり、一つ目は市道公園東通線から駐車場までの幹線園路や新設する駐車場、また年齢ごとに四つのエリアを設けた遊具広場や芝生広場を整備する①本体工事、二つ目は本体工事の整備エリアにある旧公園管理事務所などの建築物を解体する②関連工事になります。

①本体工事の主な内容としましては、既存の管理園路を拡幅し、2車線と歩道を設けた幹線園路約200メートルの整備や、55台が駐車可能な駐車場の整備、遊具広場につきましては四つのエリアに複合遊具を4基、単体遊具を14基配置し、ほかには水遊びや芝滑り、休憩施設やトイレなどの各種施設の整備を予定しております。

②関連工事につきましては、先ほどの説明のとおり、旧公園管理事務所や旧売店などの既存建築物を解体する工事となります。

次に「2. 工事スケジュール（予定）」になりますが、令和8年度は、幹線園路や遊具広場などの造成と遊具製作を予定しており、令和9年度には製作した遊具や各種施設の設置、園路や遊具広場の外構として柵や舗装などの工事を行い、令和9年8月の供用開始を目指して整備を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、「3. 一般平面図」になりますが、名称は「おたる公園こどもの国」とし、仮称としておりますが、今後ネーミングライツを募集したいと考えております。

エリアにつきましては、遊びの対象年齢がおおむね1歳から3歳までの①すくすくエリア、遊びの対象年齢がおおむね3歳から6歳までの②のびのびエリア、遊びの対象年齢がおおむね6歳から9歳までの③展望エリア、遊びの対象年齢がおおむね6歳から12歳までの④斜面エリアとし、遊びの対象年齢に合った遊具をそれぞれのエリアに配置しており、四つのエリアの中心には水遊び場を設けております。

また、市内の子供たちが遠足で来園することも想定されますので、休憩スペースとしても利用できる芝生フロアを図面の下側に2か所設けております。

続きまして、「4. 完成イメージ図」になりますが、先ほどの一般平面図の鳥瞰図を添付しております。

○委員長

「小樽市歴史的風致維持向上計画に基づく歴史的風致形成建造物への助成について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

小樽市歴史的風致維持向上計画に基づく歴史的風致形成建造物への助成について、資料を基に御説明いたします。

「1 概要」ですが、歴史的風致維持向上計画、通称歴まち計画に基づく重点区域内の歴史的風致形成建造物候補について、所有者の同意を得た上で指定し、国の支援制度を活用して、同建造物の外観保全に係る経費の一部を助成いたします。

助成の内容ですが、重点区域内において、歴史的風致形成建造物の指定を受けた歴史的建造物については、図の左側に示していますとおり、国から3分の1の補助を受け、国と市で対象経費の3分の2を助成いたします。

限度額につきましては、市景観条例に基づく登録歴史的建造物では600万円、また文化財保護法に基づく市の指定有形文化財及び国の登録有形文化財、そして市の景観条例に基づく指定歴史的建造物である場合は、上限額を1,200万円といたします。

右の図には、これまでの市の景観条例の歴史的建造物の助成内容を参考として載せております。

次に、助成に係る令和8年度予算案ですけれども、2,100万円を計上させていただきました。2,100万円のうち1,400万円を重点区域内の歴史的風致形成建造物に、700万円を重点区域外の市景観条例に基づく登録・指定歴史的建造物としております。

財源内訳としましては、国費、宿泊税、小樽ファンが支えるふるさとまちづくり資金基金でそれぞれ700万円です。

○委員長

「「おたる新幹線まちづくりアクションプラン」の取組スケジュール変更案について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室楯主幹

おたる新幹線まちづくりアクションプランの取組スケジュール変更案につきまして、御報告いたします。

策定主体は、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会になります。今年度、同協議会の専門部会で検討を進めてまいりました。

表紙の次に、背景と進め方の全体像について記載しています。

ポイントとしましては、「2. 変更が必要な背景」に記載のとおり、新幹線の完成・開業の延期により、取組の多くを延期せざるを得ない状況となり、取組によっては、13年後である2038年度以降の社会情勢の変化を見据えた内容に見直す必要があることから、スケジュールと内容の両面で変更が必要となりました。

進め方としましては、「3. 変更手続き」に記載のとおり2段階で変更を行うこととし、今回、第1段階である取組スケジュールの変更について、本資料で取りまとめました。

「4. 取組スケジュールの変更方針」ですが、表のとおり、取組時期として延期するものと延期しないものに分類した上で、さらに①延期（当面休止）、②延期＋整理、③継続（行政主体）、④早期着手の4区分に整理しました。また、「5. 取組内容の変更方針（第2段階）」としましては、延期となる期間の中間と最終年次に、それぞれ中間見直しと全体見直しを行うことを想定しています。

以降は、各取組のスケジュール変更について整理した表になります。左から右に取組項目、次に主な取組内容では、現在のアクションプランの内容をそのまま転記したものになります。続いて、開業時期との関係等で、この取組内容と開業の関係を整理し、次にどう対応するか、そして最後に取組スケジュールの変更方針という構成としています。

具体的には、左から、現在のアクションプランの取組である利便性の高い2次交通網の構築について、（1）バス交通の充実などは、開業時の需要や自動運転技術を見極めた取組としていることから、開業時期に合わせた取組であるとともに、13年後の確度ある需要予測などが困難なため、対応としては当面取組を休止しつつ、第2段階で内容の見直しをすることとし、スケジュールの変更方針としましては、②延期＋整理としております。

ほかの2次交通対策とソフト対策の取組につきましては、それぞれ以下に記載のとおりとなっております。全体では2次交通対策として、14の取組項目のうち、延期する①②に該当するものが12、延期しない③④に該当するものが二つとなっております。また、ソフト対策については、10の取組項目のうち、延期する①②に該当するものが一つ、延期しない③④に該当するものが九つとなっておりますが、延期しないものの多くは、基本的に新幹線に特化するものではなく、市全体の施策の一環として継続して行政主体で取り組んでいくものとして整理しています。

なお、この案につきましては、今月19日に開催予定の北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会に諮りまして、成案を得たいと考えております。

○委員長

「小樽市駐車場整備事業経営戦略の見直しについて」

○（建設）庶務課長

小樽市駐車場整備事業経営戦略の見直しについて御報告いたします。

本経営戦略につきましては、令和7年第4回定例会建設常任委員会にて見直しの原案をお示しさせていただきました。

その後、令和8年1月5日から2月4日までの30日間パブリックコメントを実施し、2名の方から7件の御意見をいただきました。いずれの御意見も原案の変更に至る内容ではございませんでした。

本戦略の計画期間は、令和12年度までの5年間となっておりますが、今後も利用者が安心して安全に利用できるよう、道路交通の円滑化を図るとともに、安定した駐車場経営を目指し、経営の効率化を図ってまいりたいと考えております。

○委員長

「小樽市既存借上住宅制度に係る借上げ条件の見直しについて」

○（建設）千葉主幹

小樽市既存借上住宅制度に係る借上げ条件の見直しについて御報告いたします。

「1 小樽市既存借上住宅制度の見直し要旨」についてです。本制度は、住宅に困窮する子育て世帯が、低廉な家賃で利便性の高い町なかに住むことができるよう、既存の民間賃貸共同住宅の空き住戸を小樽市が借り上げ、市営住宅として転貸するものであります。

平成29年度から運用を開始しておりますが、現在の借上住宅戸数は6戸であり、令和3年度以降、事業者からの応募がない状況が続いております。このため、募集エリア及び借上単位を見直し、市が借り上げる賃貸共同住宅の空き住戸を確保することで、住宅に困窮する子育て世帯の入居促進を図るものであります。

（1）経緯についてですが、小樽市住宅マスタープランにおいて、まちなか居住推進施策の一つとして位置づけられ、平成29年度から運用を開始しております。また、第7次小樽市総合計画では、子育て世帯向け市営住宅について令和10年度までに30戸を供給する目標を掲げております。

（2）主な借上げ条件についてですが、借上げ期間は20年間、木造は15年間を前提としております。

住宅の建築年につきましては、記載のとおりです。

住宅の位置については、小樽市住宅マスタープランにおけるまちなか居住エリア並びに新光地区及び朝里地区内とし、通勤・通学、日用品の購買など、日常生活に必要な利便施設が周辺に整っている場所を要件としております。

また、住戸数は同一住棟内に2戸以上としております。

（3）借上げ状況については、子育て世帯向け市営住宅戸数は現在、既存借上住宅が6戸、直接建設による公営住宅が9戸の計15戸であり、第7次小樽市総合計画で掲げる目標の半数にとどまっている状況であります。

次に、「2 借上げ条件の見直しの内容」であります。

（1）募集エリアの変更についてです。これは、小樽市営住宅条例施行規則別表第1に規定する住宅の位置の改正を予定しているものです。

現状のまちなか居住エリア等以外でも同様に利便性が高い地域がないか検討しましたところ、令和7年3月策定の小樽市立地適正化計画に定める都市型居住推奨区域が、本制度のまちなか居住エリア等に求められる条件を満たしているものと考えられるため、この区域を借上住宅の募集エリアとするものであります。

現行の住宅の位置の規定を小樽市立地適正化計画に定める都市型居住推奨区域内にあることとし、と改正するので、施行期日は令和8年4月1日を予定しております。

資料の下段は、小樽市立地適正化計画の区域全体のイメージ図であり、ピンク色の着色部分が都市型居住推奨区域、赤枠が新たにまちなか居住エリアに追加される主な地区を示しております。

次に、(2)借上単位の変更についてであります。制度開始当初は、一部の事業者から制度利用者と一般入居者の家賃の違いが原因によるトラブル発生を懸念する声があり、同一フロア内での混在を認めておりませんでした。しかし、近年は、事業者から同一フロアでの混在は支障ないとの意見が多数確認されているため、フロア単位要件を廃止し、同一フロア内での混在を認めることとするものです。

資料中段の図は、片廊下型と階段室型の住宅の例を示したもので、これまで同一フロア内で、一般入居者との混在により借上げを認められなかったものが、見直し後は借上対象となることを示しております。

資料の下段は、「3 スケジュール(予定)」になります。本年2月12日に、小樽市住宅行政審議会へ本見直し案を諮問し、同審議会より支障なしとの答申を受けております。

今後の予定としましては、4月1日に小樽市営住宅条例施行規則、別表第1の改正を施行予定であり、4月から5月末に既存借上住宅の事業者募集を行い、6月以降、選定委員会を開催して事業者を選定、その選定事業者と賃貸借契約を締結した後に、市営住宅条例施行規則を一部改正し、新規の既存借上住宅を位置づけ、8月上旬に新規既存借上住宅の一般公募を行い、10月1日から子育て世帯の入居開始を予定しています。

○委員長

「小樽市空家等除却費補助事業について」

○(建設)松原主幹

小樽市空家等除却費補助事業について御報告いたします。

お手元の資料に基づき、説明させていただきます。

最初に、「事業の目的」ですが、市内に存する空き家等の除却を促進し、除却後の跡地を地域活性化のために計画的に利用すること及び雪害、地震、風水害、土砂災害等の各種災害による被害を予防することを目的としております。

次に、「事業の概要」ですが、空き家等の除却に要する費用の一部を補助します。負担割合としましては、国が10分の4、市が10分の4、事業者が10分の2となります。

補助金の額は、次に掲げる額のうちいずれか少ない額になります。(1)除却工事に要した費用の10分の8に相当する額、(2)国土交通大臣が定める除却工事費の10分の8に相当する額になります。

次に、「対象となる空き家」ですが、(1)または(2)に該当する空き家等を補助の対象とします。

(1)の要件としましては、公共的利用を行う予定のある小樽市所有の土地にあるものまたは空き家等の所有者が所有し除却工事後に市が公共的利用を行うとして同意している土地にあるもの、除却工事後の跡地について、3年以内に公共的利用に着手し、1年以上公共的利用に供されるもの、地階を除く階数が4以上のものまたは延べ面積が1,500平方メートルを超えるものになります。

また、(2)の要件としましては、雪害、地震、風水害、土砂災害等の各種災害による被害が生じたまたは見込まれるものであつて、市が対策工事を行う際に支障となるもの。

最後に、「今後のスケジュール」といたしましては、本事業については令和8年4月1日からの施行を予定しております。

○委員長

「令和7年度大規模盛土造成地における安全性把握調査の結果と今後について」

○(建設)松山主幹

令和7年度大規模盛土造成地における安全性把握調査の結果と今後について御報告いたします。

初めに、「1 これまでの経緯」の一つ目ですが、国は近年の大規模地震等による宅地被害対策に向け、全国的な調査を実施しており、その結果を令和元年度に大規模盛土造成地マップとして公表しております。本市では、この中で47か所の大規模盛土造成地が選定されております。

次に、二つ目ですが、この公表を受け、本市では、令和4年度に47か所全てについて安全性把握調査の優先順位を設定し、今年度、優先順位が最も高かった天神1丁目地区の調査を実施いたしたところです。

次に、「2 安全性把握調査の概要と結果」の(1)調査概要ですが、調査は天神公園及び向陽中学校の敷地内で行っており、現地では地形把握のための測量、地質調査のためのボーリング調査、横断的な地面の強度を把握する表面波探査を行っております。これらの結果に基づき、地滑り発生の可能性について解析を行っております。なお、委託期間は2月27日までとなっております。

次に、(2)調査結果ですが、結論といたしまして、今回の調査の結果、地震時においても地滑りに至らない安全な状態であることを確認しております。

最後に、「3 今後について」、今回、最も安全性把握調査の優先度が高かった天神1丁目の安全性が確認されたことから、ほかの46地区については、緊急性がないと判断し、今後につきましては、引き続き47か所全ての経過観察を行いつつ、地滑りにつながるような異変が発見された際には、改めて安全性把握調査の実施を検討してまいりたいと考えております。

○委員長

「色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化対策の進捗状況について」

○（水道）下水道事業課長

色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化対策の進捗状況につきまして、資料と別紙図面により御報告いたします。

本工事は、平成26年度に産業港湾部で実施した護岸の簡易調査において著しい損傷が見受けられたことから、補強等の長寿命化対策による延命化を図ることを目的とし、実施するものであり、平成30年度に港湾室と対策事業の協定を結び、工事負担割合を決め、令和元年度から工事に着手しております。

なお、負担額の割合は水道局が76%、港湾室が24%となっております。

まず「1 令和7年度 事業概要（見込み）」につきましては、水道局発注分として、北側護岸及び護岸Ⅱの鋼管矢板打込み、港湾室発注分として突堤護岸の被覆防食工及び中層混合処理による地盤改良工事を、それぞれが所管する護岸の補強工事を発注しており、事業費は水道局発注分が約3億7,000万円、港湾室発注分が約1億5,000万円、合計約5億2,000万円を見込み、負担割合の内訳としまして水道局が76%相当分の約3億9,000万円、港湾室が24%相当の約1億3,000万円となります。

なお、別紙図面では、黄色で表示している部分が対象となります。

次に、「2 令和8年度事業概要（予定）」としましては、水道局発注分として、北側護岸及び護岸Ⅱの上部コンクリート打設、護岸Ⅰの中層混合処理による地盤改良を、港湾室発注分として突堤護岸の中層混合処理及び高圧噴射処理による地盤改良をそれぞれ予定しており、事業費は、水道局発注分が約4億2,000万円、港湾室発注分が約1億9,000万円、合計約6億1,000万円を予定しており、負担割合の内訳としましては、水道局が76%相当分の約4億6,000万円、港湾室が24%相当の約1億5,000万円となります。

なお、別紙図面では、赤色で表示している部分が対象となります。

最後に、「3 事業経緯」といたしましては、平成30年度から令和8年度までの対象護岸及び事業費を記載しておりますので、後ほど御確認ください。

なお、累計事業費は約52億7,000万円となる予定であります。

○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26号について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

議案第26号小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例の一部を改正する条例案について、資料を基に御説明いたします。

「1 改正要旨」ですが、国の登録有形文化財を本条例に基づく登録歴史的建造物として登録できるようにするとともに、所要の改正を行うものです。

改正の背景ですが、現在の景観条例では、登録有形文化財は登録歴史的建造物として登録できず、同建造物が登録有形文化財となった場合は、条例に基づく登録を抹消する取扱いとしています。

登録有形文化財には、建物の保全に要する工事費の支援はなく、所有者の維持保全の負担が大きい状況にございます。

このことから、登録有形文化財についても、登録歴史的建造物として登録可能とすることで、本条例に基づく経済的支援等と国の登録制度による税制優遇等を併用できるようにし、所有者の負担軽減及び歴史的町並みの保全を図ります。

なお、昨年7月に国の認定を受けた小樽市歴史的風致維持向上計画において、本条例の改正について位置づけているところです。

次に、「2 改正内容」ですが、登録有形文化財を登録歴史的建造物として登録可能とするため、登録歴史的建造物として登録できない建造物から、登録有形文化財を削除いたします。

そのほか所要の改正として、文言の整理を行うものです。

次に、「3 施行期日」ですが、令和8年4月1日からの施行を予定しています。

○委員長

「議案第27号について」

○（建設）都市計画課長

議案第27号小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例の一部を改正する条例案について、資料に基づき御説明させていただきます。

「1 改正要旨」につきましては、駐車場法施行令の一部改正に伴い、共同住宅の駐車施設附置義務について現行制度を維持するとともに、駐車区画の幅員の基準を見直し及び敷地外への駐車施設の附置を認める基準を緩和するほか、所要の改正を行うものです。

改正の背景としましては、駐車場法施行令では、自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途を特定用途として定めていますが、近年の都心高層マンション等における宅配需要増加に伴い、令和8年4月から共同住宅が新たに特定用途に追加されます。

現行条例では、特定用途を駐車場法第20条第1項に規定する特定用途と定義し、特定用途以外と比較し駐車施設の附置義務について強化しており、法令改正に対応した見直しを行わない場合、共同住宅の新築等において、過大な駐車施設の附置義務を課すおそれがあり、地域の実情にそぐわない状況が生じる可能性があるため、現行の附置義務制度を維持するよう、条例の一部を改正するものです。

また、道路構造令の運用を参考に、駐車区画の幅員を見直すほか、土地の有効活用を促すため、敷地外への駐車施設の附置を認める基準を緩和するものです。

「2 改正内容」の（1）共同住宅の駐車施設附置義務について現行制度を維持につきましては、法令の特定用途に共同住宅が追加されますが、小樽市は、現行の駐車施設附置義務の内容を維持するため、共同住宅を条例上の特定用途から除外します。

（2）駐車区画の幅員の基準の見直しにつきましては、駐車区画の幅員について、現行の2.25メートル以上から2.3メートル以上に拡大し、道路構造令の運用と整合させます。

(3) 敷地外への駐車施設の附置を認める基準の緩和は、現行制度では、建築物の構造または敷地の状態によりやむを得ないと認められる場合に限り、敷地外への駐車施設の附置を認めていますが、新たに交通の安全及び円滑化、良好な景観の形成または土地の有効な利用に資すると認められる場合についても、敷地外への駐車施設の附置を認めることとします。

(4) 所要の改正につきましては、実運用に合わせた表記の修正、その他の文言整理を行います。

「3 施行期日」につきましては、令和8年4月1日の施行であります。駐車区画の幅員の基準の見直しについては、周知を図るため、令和8年10月1日としております。

○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

これより、質疑に入ります。

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

みらい。

○白濱委員

◎歩行者利便増進道路ほこみちの指定について

まず、歩行者利便増進道路ほこみちの指定について伺います。

指定を受けてにぎわいのある道路空間が構築されたことはとても意義のあることと思いますし、ほこみちというものは略したネームだと思いますけれども、市民に広く浸透していくことを願っております。

そこで、お聞きしてまいります。

まず、令和2年11月に道路法が一部改正されたことにより、にぎわいのある道路空間の構築に向けてアーケード商店街との協議等、令和5年2月頃に小樽サンモール一番街商店街振興組合から要望されるまでの経緯につきまして、昨年11月に説明を受けましたが、改めましてここで簡単にお伝え願います。

また、小樽サンモール一番街商店街振興組合からの要望に至るまでの聞き取り内容と、期待されていることや心配事などがあったのではないかと考えておりますので、伺います。

○（建設）用地管理課長

経過につきましては、当該指定区間において、令和3年6月から令和5年3月末まで、コロナ占用特例としてテーブルや椅子を設置しまして、路上利用が認められておりました。

コロナ占用特例期間の終了後につきましては、本市から小樽サンモール一番街商店街振興組合に、歩行者利便増進道路ほこみちへの制度が移行されることを伝え、令和5年2月に指定を希望する旨の意向を確認いたしました。

小樽サンモール一番街商店街振興組合から要望に至るまでの内容につきましては、指定に至るまで時間を要していることを心配されていたものと推察されますが、指定された場合につきましては、民間の創意工夫を生かした空間づくりが可能となることから、地域の活性化に期待していることと考えております。心配事につきましては、ごみの清掃や後片づけなどのルールが守られるのかなどが考えられますが、商店街振興組合から直接は聞いておりません。

○白濱委員

心配事などがあったということで分かりました。

続きまして、歩行者利便増進道路に指定され占用者が利用することにより、どのような波及効果が見込まれるものなのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

波及効果につきましては、沿道店舗での買物や飲食、歩行中の休憩や地域行事への参加などのために歩行者が快適に滞在、回遊できる空間を創出することができることになり、より多くの市民、観光客が集い、憩いの場となるとともに、地域の活性化につながるが見込まれるものと考えております。

○白濱委員

ほこみちというとおり、ほっこりする空間という感じの創出につながっていくとも思われます。

次に、小樽サンモール一番街が歩行者利便増進道路の指定を受けるまでに要した期間の経過を、改めて確認したいと思います。

○（建設）用地管理課長

指定を受けるまでに要した期間につきましては、国土交通省への相談と北海道警察本部や小樽警察署との協議に約2年3か月を要しました。

○白濱委員

大変御苦労されたことと思われます。やはりこの2年3か月という期間を今後、無駄にしないためにも取組が大切になっていくと思われます。

続きまして、利用開始日の確認と、利用希望者への周知は誰がどのようにしていくのか伺います。

○（建設）用地管理課長

利用開始日の確認につきましては、小樽サンモール一番街商店街振興組合と調整しているところであります。

また、利用希望者への周知につきましても小樽サンモール一番街商店街振興組合に事前に説明し、市民や市外の利用者に対してはホームページで周知することを考えております。

○白濱委員

これから御周知のほどよろしくお願ひしたいと思います。

次に、利用希望者が占用許可されるまでの手続と、その流れについてお知らせを願います。

○（建設）用地管理課長

利用希望者が占用許可されるまでの流れにつきましては、小樽サンモール一番街商店街振興組合への場所で営業したいのか、事前に協議し、次に背後地の承諾手続に入りまして、この2者への承諾を得た上で、本市へ正式に道路占用申請を行うこととなります。また、別途小樽警察署への道路使用許可も必要となります。

○白濱委員

次に、利便増進誘導区域、にぎわいを目的とした空間の利用希望者が占用許可された場合、小樽サンモール一番街の受入体制は整っているのでしょうか、お聞きいたします。

○（建設）用地管理課長

指定を受けた後、小樽サンモール一番街商店街振興組合へ事前に窓口になっていただくことの下承を得ておりますので、問題ありません。

○白濱委員

次に、背後地の同意と背後にある店舗等への承諾とはどのような事項であるのか、また、背後地所有者と背後にある店舗等の営業者が同一の場合と、背後地所有者と背後にある店舗と業者が別の場合なども想定されますので、伺いたいと思います。また、更地や空き店舗前の場合の承諾、駐車場の小樽掖済会病院側面の同意・承諾についてもお聞きしたいと思います。

○（建設）用地管理課長

背後にある店舗等への承諾につきましては、現在営業している店舗の場合については、店舗からの承諾で構いません。

また、空き店舗や更地の場合につきましては、土地所有者のみの承諾をもって小樽サンモール一番街商店街振興組合へ協議することとなります。

駐車場の小樽掖済会病院側面の同意・承諾についても、土地所有者である小樽掖済会病院の同意を求めることが条件となります。

○白濱委員

続きまして、小樽サンモール一番街では例年各種イベントが開催されているわけでありますけれども、その際の占有者とイベント主催者との優先順位や配慮すべき事項などについて伺います。

○（建設）用地管理課長

配慮すべき事項につきましては、小樽サンモール一番街で例年開催しているイベントが優先されることと考え、この歩行者利便増進道路で利用する事業者は、小樽サンモール一番街商店街振興組合と事前に協議しなければならないものと考えております。

○白濱委員

各種イベント等と調整しながら進めていくということで分かりました。

続きまして、占有者の利用条件について伺いたいのですけれども、市内外居住を問わないのか、その他の条件はあるのかなどをお聞きしたいと思います。

○（建設）用地管理課長

占有者の利用につきましては、市内外居住は問いません。

また、本市へ道路占用申請を上げる前に、小樽サンモール一番街商店街振興組合及び店舗等への事前協議を行うことが条件であります。

○白濱委員

この制度ですけれども、利便増進誘導区域ではこれまでにキッチンカーの出店があるのですが、取扱いについては今後どのようなのか、伺います。

○（建設）用地管理課長

キッチンカーの出店の取扱いにつきましては、ほこみちが指定されたことで可能となります。

○白濱委員

ということは、ほこみちの制度に準じるということでよろしいのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

委員のおっしゃるとおりです。

○白濱委員

次に、利用できる期間について確認いたします。

○（建設）用地管理課長

1年間利用したいのであれば可能となりますが、先ほど申し上げたとおり、小樽サンモール一番街商店街振興組合で特別なイベント期間などがあれば、占用したい事業者が、占用期間について事前に協議して、本市に占用申請することとなります。

○白濱委員

取りあえず通年で利用できるということで分かりました。

続きまして、占用料金についてなのですけれども、具体的にお知らせ願えますでしょうか。

○（建設）用地管理課長

占用料金につきましては、小樽市道路占用条例に基づきまして、占用許可範囲の清掃等への協力が条件でございます。年間10分の1に減額措置されるため、1平方メートル当たり1,000円から100円になります。

○白濱委員

大変お手頃な値段だということでした。

例えば年間というか、4月から3月かは分からないのですが、1年間を1単位と考えた場合、契約を1年単位以外に半年や途中でやめられたら何か発生するものはありますでしょうか。半年だったらその半分といったものがあるのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

6か月の場合であれば12分の6ということで半額になります。

○白濱委員

次に、全般的な占有者への日常管理につきましてですけれども、取締りは本市か、小樽サンモール一番街商店街振興組合か、それとも小樽警察署なのかについて確認したいと思います。

また、指定後の小樽サンモール一番街商店街振興組合と本市、小樽警察署との連携についてはどのように構築されているのかをお伺いいたします。

○（建設）用地管理課長

日常管理につきましては、本市と小樽サンモール一番街商店街振興組合で連携しまして、占用許可のあるエリアを事業者が正常に営業しているのか、確認していくものでございます。

指定後の連携につきましても、日常管理と同様に行いまして、緊急車両走行部を逸脱して営業を行うような行為が見られ、本市が事業者へ直接指導しても改善されないような場合につきましては、小樽警察署からも指導してもらうように考えております。

○白濱委員

これからの連携などが構築されている様子がよく分かりました。

これからスタートするほこみちですので、にぎわいのある道路空間となっていきますことを期待しております。今後ともよろしくお願いしたいと思います。

◎小樽市歴史的風致維持向上計画に基づく歴史的風致形成建造物への助成について

次に、小樽市歴史的風致維持向上計画に基づく歴史的風致形成建造物への助成について伺ってまいりたいと思います。

今定例会の代表質問でも質問させていただきました重点区域内の指定を受けた歴史的風致形成建造物の外観保全に係る経費の一部助成について、ただいまさらに詳しく報告をお聞きいたしました。

今後、該当指定所有者にあっては大変ありがたいことと思っております。

また、さきの代表質問において、歴史的風致形成建造物の指定はどのような流れで進められているのか伺いましたところ、市長の御答弁では、歴史的風致形成建造物の指定の流れにつきましては、市指定有形文化財建造物、国登録有形文化財建造物及び市登録・指定歴史的建造物として既に価値づけされている建造物につきましては、所有者の意見を聞き、同意を得た上で指定の通知を行い、建造物に標識を設置いたします。

また、現在、価値づけされていない未指定の建造物につきましては、景観審議会等の専門家による調査及び評価を行い、市登録・指定歴史的建造物などに価値づけをした上で、同様の手続を進めてまいりますとの御答弁をいただきました。

助成の件と関連しまして、小樽市歴史的風致維持向上計画に基づく歴史的風致形成建造物についてお聞きしてまいりたいと思います。

まず、現在、本市の重点区域における市指定有形文化財建造物、国登録有形文化財建造物、市登録・指定歴史的建造物はそれぞれ幾つあるのか、お示し願います。

また、対象建造物の合計のうち、所有者について、民間と小樽市の数をそれぞれお知らせ願いたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

重点区域内におきます各建造物の件数ですが、市の指定有形文化財建造物が1件、国の登録有形文化財建造物が1件、景観条例に基づく市の登録・指定歴史的建造物が61件、これら合わせて63件でございます。

また、歴史的風致形成建造物の候補としています対象建造物につきましては、今の63件のほか、未指定のものが5件ございまして、小樽市歴史的風致維持向上計画では、68件の候補を挙げてございます。この68件の所有区分につきましては、民間所有が61件、小樽市所有が7件となっております。

○白濱委員

それぞれが幾つ存在しているのか、よく把握できました。

次に、建造物については全て小樽市歴史的風致維持向上計画における指定基準を満たしており、歴史的風致形成建造物の指定になるものと認識してよいのでしょうか、確認いたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

市の指定有形文化財建造物、国の登録有形文化財建造物、そして市の景観条例の登録・指定歴史的建造物につきましては、もう既に専門的な調査等によりまして歴史的価値が確認されている建造物でございますので、小樽市歴史的風致維持向上計画における指定基準を満たすものとして歴史的風致形成建造物になり得るものと考えてございます。

○白濱委員

次に、歴史的風致形成建造物に指定された場合のメリットを挙げていただきたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

歴史的風致形成建造物に指定された場合の主なメリットとしては、まず、外観保全を目的としました修理や修繕などに要する経費につきまして、国の補助制度を活用した助成を受けることができ、これによって所有者の保全意識の向上が期待されると考えてございます。

また、建造物の歴史的価値が公的に位置づけられることにより、地域資源としての認知度が高まり市民や観光客などの来訪も期待されるところでございます。

こうした取組によりまして、建造物単体の保全ではなくて、周辺の歴史的景観と一体となった歴史的風致の維持向上につながるものと考えてございます。

○白濱委員

次に、デメリットもお聞きしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

デメリットでございますが、歴史的風致形成建造物に指定された場合には、歴史的風致形成建造物の保全に支障を来さないように、適切に管理しなければならないことが所有者に課せられます。

また、増築や改築などを行う際には、市への事前の届出や協議が必要になる場合があるなど、一定の手続が必要になることが考えられると思っております。

しかしながら、こうした手続につきましては、建造物の歴史的価値を損なうことのないよう適切な保全を図るものであり、市と所有者が協議を行いながら、保全と活用の両立を図っていくものと考えてございます。

また、本市の場合ですが、既に景観条例など歴史的建造物として登録や指定がされている建物であるため、現状においても外観保全が求められておりまして、また、外観の修理等を行う際には、必要な手続等も求めているので、所有者の負担は現状とは変わらないと考えてございます。

○白濱委員

デメリットとしてはそんなに感じなくてもいいのではないかと、むしろ地域の活性化や観光振興の促進のためには、かなりメリットが大きいことが確認されました。

次に、所有者の意見を聞き、同意を求めることについて、どのようにしていつ頃から取りかかる予定であるのか、また、指定されるまでの流れをお示しいただきたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

指定に当たりましては、新年度の4月から、まず、所有者の方々に対しまして、制度の趣旨や助成制度の内容などについて文書を送付させてもらいまして、必要に応じて対面での説明を行い、同意の有無について聴取してまいります。

指定の流れにつきましては、今お話ししましたように、まず所有者への制度案内をいたします。そして、指定に対しての同意書をいただくことになります。そして、同意いただきましたら、市による指定手続、庁内的な決裁を取りまして、所有者に指定通知書を交付させていただきます。その上で、標識の設置といった流れで進めていく予定となっております。

○白濱委員

要する期間はどのぐらいを見込んでいるのか、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

大体4月には文書を送付いたしまして、所有者の同意を得るのですが、所有者の同意がいつぐらいにもらえるのか、その辺は幅があるかと思っております。

ただ、標識の設置に関しましては、なるべく冬になる前、または冬早々とも考えてございまして、年内または1月ぐらいでの指定を目指していきたいと考えてございます。

○白濱委員

次に、今出ましたけれども、標識の表示内容と設置場所について確認いたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

標識の表示内容につきましては、まず、歴史的風致形成建造物である旨の表示をすることで考えてございます。

設置場所につきましては、市民や来訪者が道路などから見えやすい場所や、建物の入り口付近など、所有者と調整を図りながら設置していきたいと考えてございます。

○白濱委員

次に、標識の役割についてお示しいただけますでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

標識については、当該建造物が歴史的風致形成建造物であることを広く周知する役割を担うものであると考えております。また、市民や来訪者に対しては、建造物の歴史的価値を伝えるとともに、歴史的景観への理解の促進や歴史まちづくりへの意識向上につながるものと考えてございます。

○白濱委員

標識の形状やデザインについて、オリジナル標識を作成し、授与されている自治体もあるようですけれども、本市はどのような標識を予定しているのでしょうか、お聞きいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

本市におきましては、既に歴史的建造物として銘板がついており、また歴史的建造物は小樽市都市景観賞を受賞している物件も多くございます。そういった標識は、鋳物という重厚なもので設置されている状況もございまして、今回設置する標識については、ステンレス製でシンプルな表示のものとする予定で考えてございます。

○白濱委員

シンプルの中にも、いろいろな要素が含まれていると思われますので、よろしくお願ひしたいと思います。

指定されたことにより、貴重な歴史文化資源の保全や地域の活性化、観光振興の促進、市民の郷土への愛着心などが深まりまして、まちの価値観向上へつながっていくことを期待しておりますので、今後とも取組をよろしくお

願いたいと思います。

◎都市公園安全・安心事業費について

続きまして、都市公園安全・安心事業費について伺いたいと思います。

こちらの中で、入船公園の駐車場整備と自由広場の更新についてです。市民、特に遊具広場、自由広場や野球グラウンド、テニスコート、それぞれの施設利用者にとっては、大変喜ばしいことであると思われます。

駐車場整備につきましては、現在は30台の駐車スペースと聞いております。これまでは土曜日や日曜日、またテニスや野球の大会開催日には、現在の駐車場だけでは不足しているということでありましたので、このスペースの拡張は、市民にとっても、利用者にとっても重ね重ね大変喜ばしいことであると思われます。

予算特別委員会で既に審議が済んでいるものでありますけれども、進め方について、一、二点確認したいと思います。

まず、現在、把握されている自由広場の利用状況をお知らせ願います。

○（建設）公園緑地課長

自由広場の利用状況につきましては、子供たちがキャッチボールやサッカーボールで遊ぶなどで利用している状況を把握してございます。

○白濱委員

主に子供たちがいろいろなスポーツを楽しんでいるということで分かりました。

もう1点、入船公園施設の利用は例年雪解け後と思われます。施設利用者の駐車にできる限り御対応していただきながら、工事を進めてほしいと願っております。

この施設を利用され、例年少年野球やテニスの各種大会などの開催が予定されており、市外や道外から参加される方もいらっしゃる大会もあるように聞いております。

この関係団体は、年間行事として準備を予定されていることから、着工することに当たりまして支障があるような場合は、関係団体とのヒアリングが必要ではないかと思われます。この辺の見解をお聞かせいただきたいと思えます。

○（建設）公園緑地課長

工事の施工に当たりましては、公園利用者の方々に御不便をおかけすることもあるかと思えますので、事前に関係団体との調整も行いながら、進め方や着手予定日なども含めまして検討してまいりたいと考えてございます。

○白濱委員

市民にとって、施設を利用することに当たり、よりよい環境となる取組を今後ともよろしく願いたいと思えます。

続きまして、この事業費について、老朽化した遊具の更新について伺いたいと思います。

遊具を更新された場合、諸条件により事務は異なると思うのですが、遊具の耐用年数は何年ぐらいなのでしょう。また、本市の都市公園の直近の遊具総数をお知らせ願いたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

遊具の耐用年数につきましては、木製や鋼材など主要な部材によりまして異なりますが、木製は約16年、鋼材は約30年となっております。また、都市公園の直近の遊具総数につきましては、518基となっております。

○白濱委員

続きまして、本市の遊具に対する長寿命化のための基本方針をお示し願えますでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

遊具の長寿命化のための基本方針についてであります。日常点検及び年1回実施する定期点検によりまして施設の劣化及び損傷を把握し、点検で損傷などが確認された場合は消耗材の交換などを行うほか、必要に応じて利用

禁止の措置を行います。

また、定期点検の結果を健全度調査として活用し、施設の修繕もしくは更新を計画に位置づけた上で、措置を行うこととしております。

○白濱委員

本市の都市公園の遊具更新の公園一覧表によりますと、平成25年度から令和6年度までの12年間で、93か所の都市公園のうち58か所で140から150の遊具が更新されており、令和7年度の2か所の更新を含めると、13年間で60か所の遊具更新が行われているようであります。

ここで、もう1点、確認しておきます。

遊具更新に要する直近五、六年の予算を見ると、3,000万円前後から4,000万円前後の予算計上となっておりますけれども、今後、想定予算の範囲以上に遊具更新が発生する年度は、まず、予算拡大もあると思うのです。この辺の考え方を確認したいと思います。

○（建設）公園緑地課長

遊具の更新の予算についてであります。遊具の更新に当たりましては、更新計画に基づきまして予算を計上し、事業を進めてきたところでございます。

今後につきましても、更新する遊具などによりまして事業費が増減いたしますが、更新に必要な予算の確保に努めてまいりたいと考えてございます。

○白濱委員

先ほど御答弁いただきました遊具の耐用年数に照らし合わせますと、1遊具に対しまして木製と鉄製は10年から15年ごとに更新時期が到来するようでありますので、遊具の老朽化による事故を防ぎ、子供たちが安全に遊べて、安心して利用できる環境の確保、子育て世帯が暮らしたくなるまちづくりのためにも、これからもよろしくお願いしたいと思います。

◎春先の路面管理について

続きまして、春先の路面管理について伺ってまいりたいと思います。

例年ではありますけれども、雪解け後の路面管理について伺ってまいります。

まず、雪解けと寒暖差の繰り返しにより発生するポットホールが、この春は例年よりも深くて大きいように見受けられます。このポットホールによるタイヤのパンク修理や衝撃による車の損傷も結構多いと、タイヤ関係業者や損保代理店からの情報もあります。

雪解けと寒暖の差がある日数が多く、また舗装に染み込む水の量も多かったのでしょうか。あるいは、アスファルトの深層の経年劣化も影響しているものなのか、まず、その辺り、ポットホールが例年より深く大きい理由と、道路パトロールで上がっている報告内容を確認いたします。また、多いことについての認識はどうでしょうか、伺います。

○（建設）維持課長

ポットホールについての御質問でございます。この春は例年よりも深くて大きいという理由についてでございますが、穴の寸法などにつきましては、数値的なデータなどの整理は行っていないことから、分からないところがあるのですが、委員がおっしゃるとおり、深く大きな舗装の穴も見受けられる状況となっておりますことは、我々のパトロールでも認識しているところでございます。

また、ポットホールが多くなっているかの認識についてでございますが、春先の融雪時期は、その年によって融雪の状況なども違いがありますことから、現時点では一概には言えませんが、ポットホールなど舗装の補修が必要な箇所は年々増加傾向にあるのかと考えております。

○白濱委員

要は、雪解けの道路舗装の取りかかりについて、私は、今年は昨年よりもよくなってきているのではないかとはいっております。

このよい傾向を継続させていただきたいと思うのと同時に、雪解け後の、散布された砂の清掃の取組の進捗状況と予定などについて伺いたします。

○（建設）維持課長

この春の道路清掃の予定についてでございますが、例年ですと、3月の最終週の頃から道路の清掃を開始しているところであります。現在は雪解けも進んで、道路の中央部は雪がない状況でございますが、道路の路肩にはまだ雪があるのも見受けられているところです。

今後、道路脇の雪山の融雪も進むことから、現在、道路清掃を行う準備をしているところでございますが、道路清掃を行うに当たり、清掃で回収した砂を一時的に堆積しておく場所も必要になりますことから、一時的な堆積場所の準備、除雪などが整い次第、幹線道路から順次道路の清掃を進めていきたいと考えております。

あと、今の舗装の補修についての進捗状況についてですが、今年度は例年より雪解けが早いことから、常温合材による応急的な穴埋めにつきましては、2月下旬から開始しております。

また、加熱合材による穴埋めにつきましては、3月上旬より主に幹線道路で緊急性が高いところから補修を行っている状況であり、今後も引き続き実施してまいりたいと考えております。

○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

◎除排雪について

私は、除排雪に関連して質問させていただきたいと思います。

現在、小樽市では、今後の除雪体制を維持していく中で、近年の少子高齢化の進行や除排雪作業を担う建設業の人材不足など課題は多いですが、冬の市民生活や経済活動を支えるために、市が行う除排雪作業の取組や市民の皆さんとの協働による取組を将来にわたって持続可能なものにすることが必要と考えているとのことで、令和2年12月に策定され、令和7年3月に見直された小樽市雪対策基本計画に基づき、除排雪作業を行っていると考えます。

この点を踏まえまして質問したいと思います。最近では、以前に比較して短時間で降雪量が増えるような雪の降り方が増えているような感じがしますし、JPCZ、日本海寒帯気団収束帯という難しい言葉を聞く機会も増えたと思っております。

そこで、降雪の特徴について冒頭に説明員の方からお話がありましたけれども、改めて今冬の気象状況や雪の状況をどのように捉えているのか、感想を伺いたいと思います。

○（建設）維持課長

今冬の気象状況や降雪の特徴についての感想ということでございますが、今冬は12月末までは比較的穏やかに推移していたのかと感じておりますが、1月の年始から断続的に降雪が続いておりました。そういった中、今冬におきましても、1月22日には、24時間降雪量が37センチメートルを記録するなど記録的な大雪に見舞われたと感じております。

また、委員のおっしゃるとおり、近年は短時間に集中的に降雪がある傾向がありますが、今冬もそのようにどこか雪といますか、そういった影響を受けたと感じているところでございます。

○秋元委員

小樽市雪対策基本計画では、市の除排雪を持続可能なものにしていくとのことで、市としてそれを実現していくために、まずは何が重要だと、もしくは欠かせないと考えているのか、伺いたいと思います。私は、今後、少子高齢化や人口減少が進む中で、制度の見直しですとか技術の継承、人材確保等を今以上にスピード感を持って取り組むことが必要になってくると思っております。

特に企業や市民との協働が最も重要な一つだとも考えておりまして、今定例会では他の会派の議員も質問していましたが、私はもちろんですが、私たちの会派にも除排雪に関して多くの相談がありましたので、伺いたいと思います。

私自身は、市民や企業などのマナーに関する相談が非常に多かった年だと感じております。このことから、除排雪関連事業への市民、企業への理解はもとより、個人や地域、企業の協力をなくして持続可能な除排雪の維持は今後、難しいと思うのです。マナー問題や企業との協働という視点で、市として現在どのような感想をお持ちですか。

○（建設）維持課長

初めに、マナーのお話もありましたが、市でも指導や看板掲示などを行っており、あと警察と連携しながら進めておりますが、確かに雪出しというのがなかなか改善しないという印象がございます。

また、市民との協働における雪対策についてですが、近年の人口減少や高齢化などの社会環境の変化に加えまして、除排雪作業を担う建設業の人手不足や市の財政状況なども勘案しますと、将来的に除排雪体制の維持が困難となる可能性があります。

雪対策は行政だけの取組では限界がありますので、今後の雪対策を考える上で、市民の皆さんとの協働の取組がより重要になってきていると考えております。

○秋元委員

今後、人口減少や物価高騰などが様々な形で市の財政へ影響を与えることも間違いないことだと思いますし、除雪費については気象状況で左右される部分も多いと思います。一般会計に占める割合も、予算規模によっても増減があると思います。

ただ、この割合が増えることで、少なからず経常収支比率への影響も考えられることから、今まで以上に一般会計と除雪費の関係性が重要と考えますけれども、どのように考えますか。

○（建設）維持課長

除雪費が市の一般会計に占める割合につきましては、近年、過去を遡って見ましても、年間で約3%を占めている状況で推移しております。

また、経常収支比率につきましても、近年の数値を見ますと、約90%を超えるような状況が続いておりまして、今後は人口減少に伴う税収の減少が見込まれる中で、一方、除雪につきましては人件費の高騰や燃料単価が増えていくという部分もございます。除雪費が財政に与える影響は小さくないと認識しているところでございます。

○秋元委員

次に、人口1人当たりの除雪費についてです。

令和6年度の見直しが反映された改訂版の小樽市雪対策基本計画で、過去の状況の分析も記載されております。その中で、人口1人当たりの除雪費があるのですがけれども、平成25年度は1人当たりの降雪量が654センチメートル、1人当たりの除雪費が1万2,366円で、基準年とされております平成30年度は1人当たりの降雪量393センチメートル、1人当たりの除雪費が1万2,693円でありました。平成25年度と平成30年度を比較すると、降雪量では261

センチメートル、除雪費ではほぼ同額になっているのです。

ほかの数値で比較してみますと、累積積雪深では5,761センチメートル、最深積雪深では3月末で93センチメートルと、紹介したいずれの数値のデータも平成25年度のほうが高い状況でした。市の基準では、累積積雪深が1,000センチメートルを超えると、雪が多い年、除雪費が増える年とされていて、いわゆる雪の多い年が平成25年度だったと思います。

要するに、平成30年度に比べて平成25年度のほうが全ての数値で悪いのですけれども、1人当たりの除雪費はほぼ差がないというこの理由については、どのような条件や状況があったのか、説明していただけますか。

○（建設）維持課長

考えられる要因でございますが、先ほどの平成25年度と比較しまして、確かに平成30年度は雪が少ない状況でしたが、一方で、人件費や除雪に要する単価の高騰の要因から、1人当たり除雪費に大きな違いが生じなかったものと考えております。

○秋元委員

私もまた細かい分析はさせていただきたいと思うのですけれども、今後1人当たりの除雪費がどう推移していくかということなのです。

気象状況により大きく変化するのとは十分理解した上でお聞きするのですが、令和3年度と令和6年度の最深積雪深、累計降雪量、累積積雪深と1人当たりの除雪費、また一般会計に占める割合について説明していただいて、特徴的な違いがあればお答えいただけますか。

○（建設）維持課長

ただいま、令和3年度と令和6年度の最深積雪深、累計降雪量、累積積雪深、人口1人当たり除雪費、あと一般会計に占める除雪費の割合でございますが、まず、令和3年度の最深積雪深は132センチメートル、累計降雪量は519センチメートル、累積積雪深は9,326センチメートル、人口1人当たり除雪費は1万9,132円、一般会計に占める除雪費の割合は3.2%でございます。

次に、令和6年度でございますが、最深積雪深は119センチメートル、累計降雪量は489センチメートル、累積積雪深は7,327センチメートル、人口1人当たり除雪費は1万8,950円、一般会計に占める除雪費の割合は3%となっております。

○秋元委員

先ほど御説明いただきました一般会計に占める除雪費の割合は、令和3年度以降が大体3%で推移しておりまして、令和3年度以前は大体2%前後だったので、令和3年度から増えていっていると思います。

そして、一般会計の決算で見ますと、今お答えいただかなかったのですけれども、基準年の平成30年度から比べると、令和6年度は一般会計の決算が約100億円増えているのです。驚いていたのですが、すごいと感じていました。

人件費や物価の高騰などが特に要因ではあるのですけれども、あとは降雪量は様々な気象状況によって変わるとは思うのですが、小樽市の人口1人当たりの除雪費が令和3年度で1万9,132円、令和6年度で1万8,950円、令和8年度予算はこれから執行されますけれども、令和7年度は20億円を既に超えている予算です。

そう考えると、1人当たりの除雪費が1万9,000円や2万円台にまでもしかしたら手が届いてしまう状況にもなっていくのかと。また、ここ最近の原油の状況を見ますと、ガソリンも高くなっていますし、灯油も高くなっていますし、人件費も高くなっている。

そういうことを考えると、こういう状況はしっかり私たち議員も押さえながら議論していかなければならないと思うのです。こういう数字も踏まえまして、私は市民、企業との協働というのは、先ほど課長からもありましたけれども、やはり市だけではできない状況になってきていますから、いかに協力を得ながら実施していくのかは今

後、非常に重要だということを改めて感じました。

その上で、先ほど述べましたが、持続可能な除排雪を実現していくために、これまで事業者や市民との協働についても様々な提案などもさせていただきました。特に先ほどから言っている今冬は道路への雪出し、市民の方はもちろんなのですが、市役所の周りにもあるかと思いますが、敷地内の雪を明らかに業者が道路に出していて、非常に見通しが悪く、交通や通行の妨げになっている状況で、苦情もいただいております。

そういう意味では、これまでも市民などへの周知、また企業などへの周知もしてきましたと思いますが、これまでの周知の取組を踏まえてその効果は、小樽市としてどういうふうに捉えられていますか。

○（建設）用地管理課長

道路への雪出しの周知の取組の効果につきましては、数か所の雪出し箇所については抑制されたところではありますが、その他の大部分につきましては、改善につながっていないと認識しております。

また、今年度は注意看板を53か所設置したうち、地域別の説明となりますが、52か所は桜地域から北地域といひまして、蘭島方面までのエリアでやっています。

最も多かった地域につきましては、手宮地域及び松ヶ枝地域の2地域に18か所ずつ看板を設置しております。一方、少なかった地域につきましては、桜地域から銭函地域の1か所のみでございました。

○秋元委員

私が住んでいる地域も含まれておりまして、大変に御迷惑をおかけしたのですね。

私も住んでいて、非常に予防保全的な除排雪を小樽市では取り組んでいただいていると思いますけれども、夜中の作業をやっていただいて、非常にきれいになったと思う次の朝に、既にもう雪が捨てられていて、実はバスが交差できないような、そういう苦情もいただいております。困ったものだというのは思っていたのです。

通常であれば、これまでは、市と除排雪事業者が担当者間で会議を開いて、業務実施協議簿を作成していたかと思うのですが、現在の協議簿を作るまでの流れといいますか、どのようなことをしているのか、また、会議から実施までの期間はどのぐらいかかっているものなのか伺います。

○（建設）維持課長

協議簿の流れでございますが、排雪を行う作業のみが協議事項になっている状況でございます。排雪の協議の流れといたしましては、まず、受託者から排雪が必要な路線と、その作業の内容や、作業を予定する日などについての協議簿が市の担当者に提出されます。それを受けまして、市の業務担当者は、現地の状況や作業の必要性も含めて確認しまして、その後に受託者との協議により、排雪を実施する時期や、その作業の範囲、また方法について決定しております。

それから、協議から排雪実施までの期間でございますが、協議の取り交わしについては、早いところでは1日程度で取り交わしは終わるのですが、そこから実施までに至る日数としましては、早いところでは、やはり翌日等には排雪が実施されるような、急ぎで協議を交わすところもございます。また、業者から、ある程度期間と路線とで余裕を持って提出いただく協議簿もございますので、協議簿が提出された1週間後等に排雪が開始されるという現場、路線などもある状況でございます。

○秋元委員

この流れというのは、以前とそんなに大きく変わっていないということでもいいのですよね。

何が言いたいかと言いますと、前市長のときに除排雪で非常に問題などもありまして、私も細かく質問させていただいたことがありますが、やはり計画が途中で変わると、作業員の確保や、機械の手配は非常に大変なのだというお話も伺いました。

今の人口減少や物価高騰の中で、以前にもお話ししたとおり、事業者も実は10年後、今の除排雪の事業に携われないかもしれない、人材を用意できないかもしれないということがありまして、私もいろいろと調べたり、会話を

する中で、どういったことでこの事業者も守り、市民生活を守っていくのかという視点でいろいろと考えてはきたのです。ただ、雪出しされることによって、小樽市除排雪計画が変更になることで、交通の障害にもなりますし、あとは除排雪業者の計画変更に伴う負担ということも考えると、やはりそういうことはなくしていかなければならないと思います。

いろいろな状況はあると思うのですが、今年度、計画が変更になったケースはありますか。私も、先ほど言ったとおりバス路線で、結構雪を捨てている方がいて、やはりバスと乗用車が交差できないような場面も見てきましたから、そういうことを見た上で、ああいう路線は本当にそこに張りついているおうちの方々のことをいろいろと考えていただかないと、すぐに交通の障害になってしまうので、非常にゆゆしき状態だと思うのですが、どうでしょうか。

○（建設）維持課長

排雪の工程が変更になるような事例で、雪出しなど、天候によってバス路線が通れないという部分などで変更する場合もあるのですが、まず、雪出しについて、排雪工程を急遽変更した部分については、複数路線を早めに協議していく中で、順番の変更が一つの原因であることがもしかしてあるのかもしれないのですが、急遽取りやめとか順番を変えたという事例はなかったという認識でございます。

一方で、大雪の影響などで、バス路線などの道路幅員が急に狭くなったりという状況から、当初予定していた順番を組み替えて、違う路線を先行してやった部分については、そういった気象に伴う急遽の変更はあったかと思えます。

○秋元委員

雪出しについては、もう10年以上前ですが、望洋台に排雪が入るということで住民の方がたくさん雪を出して、計画どおりに除排雪できなくて通行止めになるということがありましたから、やはり市民の協力もしっかり得ていかなければいけないのだらうと思います。

それで、小樽市雪対策基本計画に戻るのですが、令和7年3月の見直しで、恒久的な雪堆積場の確保という点で、融雪施設、流雪溝の調査・研究を行ってきたということです。当初、令和5年度を目途にしていたと思いますが、調査・研究の結果について説明していただけますでしょうか。

○（建設）維持課長

小樽市雪対策基本計画に掲載している融雪施設や流雪溝の件でございます。見直しの中で、今後、令和10年度までにそういった事例などの情報収集をしていくことを目標とさせていただいているのですが、今の状況としては、引き続き他都市の導入状況について情報収集を行っているところでございます。

主に道内の他都市の事例を調べているのですが、例えば近いところで札幌市では、もう融雪施設も流雪溝も整備されていて、施設規模や、それに要した事業費などについても調べながら情報収集を行っているところでございます。

○秋元委員

今後また検討していくということかと思えますけれども、後で提案させていただきます。

見直しの中でもう1点、地域の実情に応じた除排雪作業の工夫という項目があります。この内容、考え方、具体的な取組はどういうものですか。

○（建設）維持課長

小樽市雪対策基本計画の中にある地域の実情に応じた除排雪の工夫でございます。こちらは地域の実情に応じた雪対策をということで、例えば地域ごとに昼や夜といった除雪や排雪のタイミングは、これまでの流れの中で、いろいろと行っているところですよ。

地域の方々のお話を伺う中で、やり方、時間帯などを含めていろいろと御意見をいただくことがあるのですが、

例えば地域の実情で、これまではこういう作業だったのだけれども、こういった意見もあるということについて御相談を受ける場面などもありまして、主に除雪懇談会の後等にはなるのですが、作業の方法や時間帯などについて地域の皆さんと御相談しながら、我々も進めているところでございます。

○秋元委員

地域の実情に応じた除排雪作業の工夫という点で言いますと、今冬いただいた相談で、貸出ダンプ制度を利用している地域の方が言うには、自分たちは近隣の住民とお金を出し合って貸出ダンプ制度を利用しているということで、制度自体には大変感謝しておりました。

しかし、一方では、敷地内の雪を道路に出す人がいて、この人たちはお金を出さずに一定程度、道路に雪がたまると、市が雪を持っていってくれているという、要するに不公平感を感じると、そういう指摘がありました。

確かに一理あるとは思いますが、ほかの自治体のことをいろいろと調べますと、他の自治体では敷地内処理や地域内処理などの取組を行っているところがあるのです。この考え方について、市として現状で何か考えはありますか。

○（建設）維持課長

他都市でも行われているという敷地内処理や地域内処理の本市の考え方でございますが、まず、敷地内でいきますと、自分の土地の中の雪は自分で処理するというのが本市としても原則と考えているところでありますので、そういった部分については、これまでどおり、自分の土地は自分の費用で処理していただきたいと考えているところでございます。

また、地域内処理でございますが、地域の宅地の雪を集めることについては、市では考えてはいないのですが、例えば、市の除雪で道路脇に寄せられた置き雪などについて、道路幅員が狭いところにお住まいの方々などが置き雪の処理をするのに困っているという声もお聞きます。

そういった置き雪の処理を地域の方に手伝っていただける際に必要な大きな空き地を確保することについて、考えられるのは、例えば公園などは各地域にございますので、現在、原則、公園に入れることは認められてはいないのですが、使い方のルールなどを定めながら、道路の雪を地域の皆さんと一緒にどうしていくかについては、考えていく必要があるのかと考えています。

○秋元委員

先ほども伺ったのですが、1人当たりの除雪費についても、敷地内処理や地域内処理が可能になることによりまして、少なからず圧縮できるのではないかと。もしくは、市の除排雪作業も効率よく持続可能なものになっていく可能性があるのではないかと考えるのです。市では、現在、小型除雪機の貸出しなども行っています。

他都市の例も参考に、例えば融雪槽、流雪溝などの設置に対する補助などを検討していただきたいと思いますし、先ほど、除排雪の日程や作業効率のことで話し合うとおっしゃっていましたが、地域内処理、敷地内処理も可能なのかということも話し合えるような場面というか、仕組みづくりも市で取り組むべきなのではないかと思えますけれども、どうですか。

○（建設）維持課長

今お話がありました地域内処理や敷地内処理について、きちんと地域の方々と話し合っていく場面を設けていくべきではないかというお話だったかと思うのですが、確かにそういった地域の実情のお話をお伺いすることは重要なことだと考えております。

ただ、現在やっている部分としましては、例えば先ほど話した除雪懇談会終了後に個別のお話ということで、皆さん、残られて、地域の困り事など御相談を受けることが多いのですが、そういった機会も使いながら、地域の問合せの対応をしているところではございます。

今後につきましても、そういった除雪懇談会の場、全体ではなかなか話しにくい話も個別でということであれ

ば、お話を伺いすることもできると思いますので、まずは懇談会に限らず、電話などでもそういった御相談があった際には、引き続きお話を伺っていきたいと考えております。

○秋元委員

私がイメージしているのは違うのですが、町内会や除雪懇談会の場で個別のお話を伺うということではなくて、近隣の方々、数件なのか分からないですが、例えば地域内でそういう雪処理ができないのかや、例えば融雪槽の補助制度ができたなら、もしかしたら自分の敷地内で購入したいという方や、地域でこの場所に流雪溝を設置して、みんなで負担して管理してやっていきたいというところもあるかもしれないです。

ほかの自治体でも既に先行してやっているところがありますので、そういうことが可能な地域があれば、ぜひ市として何か取組を手助けできるような、後押しできるような政策が必要なのではないかということで提案させていただきましたので、この点についてはぜひまた検討していただきたいと思います。

今言った例えば1人当たりの除雪費や、除雪費に占めるロードヒーティングの割合という表など、広報の除排雪のいろいろな資料を出していただく際に、どれだけ知らないところで、目に見えないところでどういうふうに分担が負担しているのか、見える化もぜひお願いしたいと思いますので、この点について可能なものなのか、検討いただけるのか、お答えいただけますか。

○（建設）維持課長

ただいまお話がありました1人当たりの除雪費について、自分が住んでいる小樽市で1人当たりどのぐらい除雪費を負担するのかということを知っていただくことは、皆さんの除雪に関する関心が高まることにもつながると思いますし、また、このぐらいの費用がかかっているという理解を一層深めることもできると考えております。そういった広報誌で除雪費の予算等を示す中で、一つの情報として1人当たりの除雪費も載せていくことについては検討してまいりたいと考えております。

○秋元委員

◎小樽公園旧こどもの国再整備の工事概要について

報告いただいたことで確認させていただきたいことが何点かあるのですが、まず、小樽公園旧こどもの国再整備工事の概要についてです。

これは管理棟の設置や管理される方は常駐しないのかについてはどうですか。

○（建設）建設事業室主幹

こどもの国の再整備におきましては、管理人は常駐しないということで考えております。

○秋元委員

駐車場なのですが、ここも当然管理する人がいないということで誰もいないと思うのです。今だと、例えば大会などをやるときに花園グラウンドや総合体育館を使用する際に、いろいろな方がたくさん周辺の駐車場に車を止めているかと思います。なかなかこちらの下まで止めることはあまりないのかもしれないですが、そういう方々が止めることももちろん可能なのです。

そういう方々の車が止まると、ここを利用される方が止められないような状況が大きな大会の日等に重ならないかと心配があるのですが、この辺についてはどうですか。

○（建設）建設事業室主幹

駐車場の利用につきまして、まずは、小樽公園には総合体育館や、いろいろな駐車場があるのですが、その中でこの駐車場については子供の遊び場の駐車場とアナウンスはするつもりですが、どこまでそれが規制、周知できるかは今後の課題かと思えます。

○秋元委員

◎小樽市歴史的風致維持向上計画に基づく歴史的風致形成建造物への助成について

歴史的風致形成建造物への助成の話です。

今まで市が行っていた制度だと、大体、来年度は何件改修予定の方がいるからということで予算を組んでいたかと思うのです。今回説明していただいた、例えば国、市、所有者で負担して行う事業については、改めてそういう方の調査をして、何件予定があるから予算を組んだということなのか伺います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

今回の助成の件数ですが、同じようにアンケートを取りまして、その中で歴史的風致建造物の指定候補になっているものというところで、今回、歴史的風致形成建造物の助成と、そして景観条例の助成と分けて計上しているところでございます。やり方は今までと同じで変わってございません。

○秋元委員

◎小樽市空家等除却費補助事業について

小樽市空家等除却費補助事業についてです。

新しい制度の御説明をいただきましたが、現在、対象となる空き家はあるのか、もしあれば、何件程度あるのか、伺いたいと思います。

○（建設）松原主幹

今回創設されました空家等除却費補助事業についての対象物件なのですが、今後の協議によって変わる可能性がございますが、現在は2件となっています。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後3時04分

再開 午後3時30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。

自民党に移します。

○中鉢委員

◎令和8年度臨時市道整備事業について

まず、令和8年度臨時市道整備事業についてであります。

事前に整備する路線が決まっている中で、何をもって臨時市道整備事業なのかというのが毎年不思議だったので、この臨時の部分について御説明いただきたいと思います。

○（建設）建設課長

臨時である理由についてでございますが、過去に遡って調べましたが、40年以上前からこの事業名でございまして、現時点では、なぜ臨時なのかは分かりませんでした。今後も継続して調べまして、分かり次第、お知らせしたいと考えてございます。

○中鉢委員

道路に陥没が起きたりすると、それこそ本当に臨時なのかと思いますので、この事業から臨時を取ってもいいのかと感じた次第であります。

それで、過去の同事業の整備延長を確認しました。来年度が延長で986メートル、今年度が747メートル、令和6

年度が1,452メートル、令和5年度が1,641メートルとなっていました。

ここ最近、委員会内でも、道路の損傷が激しいという質問は多いわけですが、それは国道も道道も市道も分け隔てなく損傷というのが多いのかと思っているわけです。ここ2年の整備延長がそれまでと比べてなぜ短いのか、また路線の本数が少ない理由も併せて説明願います。

○（建設）建設課長

ここ2年間の整備延長がそれまでと比べてなぜ短いのか、また、路線本数が少ない理由についてでございますが、御質問の令和5年度から令和8年度の事業費で申しますと、約3億1,000万円から約3億3,000万円で推移してございまして、事業的には大きくは変わっておりませんが、近年の急激な建設資材の高騰や、人件費が普通作業員ベースで令和5年度からの4年間で約14%上昇していることなどに加えて、整備延長が747メートルと特に短く、路線数が令和5年度の20路線と比較して14路線と少ない令和7年度につきましては、市道本通線や市道機関庫前通線などの治水対策事業が事業費の約半分を占めたことなどが主な要因となっております。

いずれにしても、今後につきましては、限られた予算の中で、先ほど報告申し上げた舗装の薄層のオーバーレイ、路盤調査などにより、コストの削減を図りながら、効率的かつ効果的に整備を進めまして、安全・安心な道路環境の維持、市内建設事業者の受注機会の確保などに努めてまいりたいと考えてございます。

○中鉢委員

そうはいつても、ここ数年度、ゼロ市債での工事を6件程度出していただいていることは、工事の平準化を意識してのものだと思いますし、昨年度を見ますと7メートルや12メートルなどの工事もありましたけれども、今回は最短のものでも27メートルですので、その辺りも事業者側に配慮していただいたものなのかと思います。先日、予算特別委員会でもお話をさせていただきました地域の建設事業者への下支え、仕事の機会を広く与えるという方向性で考えていただきたいと思います。

この事業の中のインターロッキング舗装改良についてですが、早速、本年度に型紙工法を試験施工という形もあって、実施いただいたと思います。大変うれしく思うわけですが、我々建設常任委員会の委員も、この点については視察の対象とさせていただきました。

まず、今回、試験施工となっておりますが、とても虫のよい話だとは思いますが、それを前提にですけれども、北海道ではまだ事例の少ない工法ですので、試験的にやってくださいということで、来年度、一部を無償でやっていただいて、それを見てから、再来年度で本格的に行うというのもよいのかと私は思ったのですが、そのようなことにならないでしょうか。

○（建設）建設課長

一部を無償でやってもらうことについては、特に想定はしていなかったため、今後、見積りを取った業者に一部でも試験的に無償でやってもらえるかどうか、確認させていただきたいと考えてございます。

○中鉢委員

きっとなかなかそうはならないのかとも思いますが、この路線だけは延長が書かれておりません。劣化が著しい箇所を想定して実施するとありますが、図で示された赤線部分を全てやってくれることにはならないと思うので、すけれども、予算も限りがある中で、今回この路線の改良工事をどの程度考えるのか、お尋ねいたします。

○（建設）建設課長

試験施工はどの程度考えているのかという御質問でございますが、先ほど報告しましたインターロッキング舗装改良につきましては、5か年かけて宿泊税を財源として補修を行っていくものでございます。令和8年度の事業費は500万円で、この予算内で既設のインターロッキング舗装の修繕と型紙工法による試験施工を行うこととしてございます。

それぞれの施工箇所や規模については、雪解け後の歩道の状況などを見まして決定していきたいと考えておりま

して、施工箇所などが決まりましたら、お知らせいたしたいと考えてございます。

○中鉢委員

今回、型紙工法と書かれておりますが、以前の質問でもさせていただきましたが、型押し工法、再加熱工法などありますが、型紙工法に決定したという解釈でよいのかお尋ねしまして、その工法の選択理由をお示しください。

○（建設）建設課長

型紙工法に決定したのか、その選定理由についての御質問でございますが、今回、型紙工法により施工を行います、あくまでも積雪寒冷地である本市の主要な観光動線の歩道での適性を判断するための試験施工でございます、この工法に決定したわけではございません。

なお、選定理由については、現在、自然石のインターロッキング舗装の場合、本市の歴史的景観にマッチしたより高級感のある景観演出が可能である一方、施工費が高価で、歩行面に凸凹がございまして、スーツケースを持った観光客やベビーカーを押す方、または高齢者の方々が歩行しづらいという状況も見受けられますので、まずは、ほかの工法に比べて、施工費も安価で、歩行面の仕上がりが平滑な型紙工法の試験施工を行うこととしたところでございます。

今後につきましては、型紙工法の施工後の状況を見ながら、必要に応じてほかの工法についても試験施工を行っていきたいと考えているところでございます。

○中鉢委員

この型紙工法ですが、ほぼ道外で、各社でいろいろと名前を変えて行っているわけですが、型紙工法を行ったことがある事業者は市内にはないと思うのですけれども、入札方法や事業者の選定はどのように行う考えなのか、お示しください。

○（建設）建設課長

入札方式と事業者の選定についての御質問でございますが、まだ型紙工法の試験施工のみで発注するか、ほかの舗装工事と一緒に発注するかなどの発注形態などは決まっておりませんが、基本は舗装工事ですので、舗装業者による一般競争入札になるものと考えておりまして、下請に型紙工法の施工業者が入る形になるのではないかと考えているところでございます。

○中鉢委員

道内の屋外でもほぼ行われていない工法を実施するというのを私も大変楽しみにしておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

◎歩行者利便増進道路ほこみちの指定について

次に、歩行者利便増進道路ほこみちの指定についてであります。

とても魅力のある事業であると個人的にも期待しております。商店街と言いながら、商店的側面を持つ店舗も少なくなりつつある中で、商店街の活性化の一助となり得る施策だと思っております。

この中で、緊急車両走行部と利便増進誘導区域が資料では分かりやすく色分けをされておりました。ただ、現地ではどのようにしてボーダーラインをつくるのか、お尋ねいたします。

○（建設）用地管理課長

現地での区分けにつきましては、市では目印などで対応することを考えております。

○中鉢委員

もしも長期的にできそうな事業であれば、ボラードを設置していただくと、より歩車分離も図れて、ボーダーもはっきりしていいのかと個人的には思っておりますので、御検討いただければと思います。

次に、ほこみちの指定について、利便増進誘導区域内で行われる事業内容の審査などはどの部署が担当するのか、お尋ねします。あわせて、占用料の設定や、どこにそれが収められるものなのか、時間の設定などはどの部署

が行うのかもお尋ねいたします。

○（建設）用地管理課長

利便増進誘導区域内において出店する事業者への審査につきましては、建設部で担当いたします。

占用料の設定につきましても、小樽市道路占用条例に基づき、占用許可範囲の清掃等への協力が条件となりまして、年間10分の1に減額措置されるため、1平方メートル当たり1,000円から100円で建設部に納められます。

また、時間の設定につきましても、建設部が窓口となっており、地元商店街振興組合と協議の上、運用基準で定めるものと考えております。

○中鉢委員

◎小樽公園旧こどもの国再整備の工事概要について

次に、小樽公園旧こどもの国再整備の工事概要についてであります。

ウイングベイ小樽内のおやこの集いの場も、利用者が想定よりも多く、市の子供の遊び場の施策第2弾とも言える小樽公園の再整備でございますが、北海道らしい広い土地に、小樽市らしい坂を生かした遊び場になるものだと思います。

そのような中で、私が心配に思うのは、広いがゆえに親の目が届かない部分での大小様々な事故、多くの人が集う場でのトラブルが考えられる点であります。最近では、自治体が管理をする公園に防犯カメラを設置しているところが増えております。

そこで、防犯カメラについて市として検討はされたのか、検討されたのであれば、その中身と結果をお示しく下さい。

○（建設）建設事業室主幹

防犯カメラの設置につきましては検討しておりまして、子供に対する犯罪や新たに設置する遊具へのいたずらや器物損壊といった犯罪を予防する目的で、360度撮影できるカメラを2か所に設置しまして、四つのエリアをおおむね包括できる範囲の撮影及び録画をする予定としております。

○中鉢委員

少し安心いたしました。

あと、開放時間についてであります。完成イメージ図を見ておりますと、遊び場を囲うようなものは見当たりません。開放時間を設定するのか、設定するのであれば、その時間の設定をお示しく下さい。

○（建設）建設事業室主幹

エリア全体を柵やゲートで囲って遊具広場に入れる時間を制限するようなことは考えておりませんので、開放時間を設定することは今のところ考えておりません。

○中鉢委員

先ほど、資料の中に照明という文字もあったのですが、このイメージ図の中に外灯も見当たらないのですが、外灯の設置はするのか、お聞かせください。

○（建設）建設事業室主幹

外灯の設置についてですが、鳥瞰図には外灯を記載しておりませんでしたが、今回の再整備に関連する園路を日没後でも安全に通行できることを目的に、園路沿いに15か所、外灯を設置する予定としております。

○中鉢委員

対象年齢は、たしか坂の部分が12歳までという御説明があったかと思いますが、それ以上の子供たちが夜間にたむろしたり、想定しないような遊びや落書きや遊具の破壊などをする可能性はあり得ると考えるのですけれども、管理体制についてお示しく下さい。

○（建設）建設事業室主幹

夜間の管理体制についてですが、現時点で、そういうことに対応するための夜間巡視は考えておりませんが、先ほど申したとおり、防犯カメラも設置しますので、何かあった場合には、録画したデータを確認の上、夜間巡視するなど適切に対応していきたいと考えております。

○中鉢委員

真の意味での安全な公園であってほしいと思います。この場合の安全とは、事故が起きないという安全、そして犯罪行為が起きないという安全、犯罪未満の迷惑行為が起きないという意味での安全などですが、防犯カメラの存在はいろいろな抑止にもなりますし、仮にトラブルが起きても解決しやすいというメリットもあると思います。この点につきましては、十分配慮いただきたいことをお願い申し上げます。

小樽公園の再整備、そしてほこみち、型紙工法は私個人的かもしれませんが、来年はすごく新しい事業に取り組んでいただいていると思います。大変期待しておりますので、よろしくお願いをいたします。

◎おたる新幹線まちづくりアクションプランの取組スケジュール変更案について

次に、おたる新幹線まちづくりアクションプランの取組スケジュールについて質問を移します。

先日の予算特別委員会でこの点について質問させていただいた際にも、開業時期から逆算して設定していく旨の答弁をいただいたわけですが、その中身に私は疑問を持っております。

新幹線の開業準備が進みませんでした、今回、令和20年度目途という、開業時期が令和13年から延びたわけですが、この延期というのは準備の時間を与えられたと捉えるべきかと思っています。

まず、利便性の高い2次交通網の構築について、ここでは延期＋整理とした理由をお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室榎主幹

この項目のアクションプランですが、バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクルのそれぞれの充実に関する4項目の取組で構成しております。これらは、新幹線開業時の利用者の想定を前提に、交通を取り巻く環境変化や自動運転技術の進展も見据えて取り組むものであります。

しかしながら、新幹線の開業が早くとも13年後となる現時点では、開業時の需要想定などを確度高く見通すことが困難であることから、一定の見通しが立つまで取組期間を延期することとしたものでございます。

○中鉢委員

確かにある程度の確度が必要なのかというのは理解いたしました。

それでは、2次交通の部分、現時点ではバスとタクシーが主になろうかと思います。現在の2次交通路線のイメージをお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室榎主幹

現在、アクションプランで想定している2次交通路線としましては、まず、新駅とJR小樽駅を結ぶ既存バス路線の活用のほか、新駅と小樽運河周辺や堺町、築港、JR南小樽駅といった市内中心部を結ぶシャトルバスの検討、新駅と朝里川温泉やスキー場を結ぶ送迎バスの検討、新駅と市内各地や北後志地域を結ぶ乗り合いタクシーの検討をイメージしており、実際の運行に当たっては、持続的に運行できるように採算性や優先度を検討し、路線の絞り込みを行うこととしております。

○中鉢委員

JR函館本線、通称山線も話が進んでいませんけれども、あそこもバスにするとしたまま、その後、北海道が何も動いてくれない状態で、そこにも新幹線の駅の2次交通のバスがどこまで対応できるのかというのは、早い段階で見極めていかなければならないと思いますので、しっかりと御検討いただければと思います。

先日もお話しさせていただいたのですが、停車本数イコール本市の経済効果であると思います。これは直結です。そうすると、倶知安町も、長万部町もライバルになります。札幌市と小樽市は近いから、札幌市を出た次

の停車駅は倶知安町でよいのではないかと思われたらまずいわけであります。そう思われないためには、魅力的な計画と、それこそ先んじてのアクションだと思います。

倶知安町も長万部町も、規模こそ違いますけれども、現在の駅にはほぼ隣接して、新駅が造られるわけですから、既に一定程度のにぎわいはそこにあるわけです。本市は、にぎわいの創出に加えて2次交通も求められているので、先ほどのほかの自治体よりも取り組まなければならないことが多いと考えます。駅を持つほかの自治体が開業延期でスケジュールを延期するのであれば、本市はその間に動かせばなりません。

そして、今冬、新幹線の新たな需要が見えた気がしています。何日間かは調べていませんけれども、何度となくJRが止まり、高速道路も通行止めになり、小樽市から、または小樽市に通勤・通学など移動ができない状態になりました。しかし、北海道新幹線は9割弱がトンネルですので、急を要する移動も可能であると思われます。そのような新幹線の可能性を感じることができたかと思っております。

訴え方次第で、停車本数を多くすることはできると思います。停車本数が本市への経済効果、停車本数と直結しますので、ほかの自治体に先んじての取組をお願いします。

◎小樽市駐車場整備事業経営戦略の見直しについて

続きまして、小樽市駐車場整備事業経営戦略の見直しについてであります。

パブリックコメントの提出者が2名とあり、建設的な意見を述べている方と厳しい意見を述べておられる方がいるのだと思い、見させていただきました。

それを受けて、小樽市駅前広場駐車場と小樽市駅横駐車場は、それぞれどのような利用が多いと捉えているのか、また、小樽市駅前広場駐車場はいつから最初の30分までを無料としているのか、お尋ねいたします。

○（建設）庶務課長

両駐車場の利用状況についてですが、小樽市駅前広場駐車場はJR小樽駅の正面に位置していることから、鉄道利用者の送迎や短時間での乗降を目的とした利用が多い傾向にあるものと認識しております。

一方、小樽市駅横駐車場につきましては、観光や買物、周辺施設の利用など、比較的長時間の駐車を伴う利用が多いものと認識しております。

また、小樽市駅前広場駐車場の料金形態が、最初の30分まで無料とした時期ですが、本駐車場の利用料金につきましては、小樽市駐車場条例において定められており、最初の30分まで無料とされたのは昭和51年4月1日からであります。

○中鉢委員

小樽市駅前広場駐車場については、十分送り迎えの車が停車できる場所を確保できていない状態にありますので、最初の30分もしくは20分でもよいとは思いますが、その部分だけはぜひとも残していただいて、場所柄、あまり適さないとされる長時間止める車の利用料を見直していただいて、小樽市駅横と小樽市駅前広場の二つの駐車場の差別化を図ってほしいと思います。

このパブリックコメントを受けて、どのような運営方法、料金体系が望ましいと感じたのか、所感をお伺いしたいと思います。

○（建設）庶務課長

このたび実施したパブリックコメントでは2名、7件の御意見をいただきました。この結果から見ますと、本戦略に掲げる両駐車場の事業形態や料金体系、運営の基本方針などについては一定の御理解を得られたものと考えております。パブリックコメントの御意見にもありましたが、利用者が安心して安全に利用できるよう、道路交通の円滑化を図るとともに、安定した駐車場経営を目指し、経営の効率化を図ってまいりたいと考えております。

○中鉢委員

◎小樽市空家等除却費補助事業について

次に、小樽市空家等除却費補助事業についてです。

補助の負担割合の部分の事業者とは、私有地に建物を有する事業者という解釈でよいのか、お尋ねいたします。

○（建設）松原主幹

委員のおっしゃるとおり、補助制度にある事業者とは、建物の所有者になります。

○中鉢委員

この事業は対象要件が挙げられておりますけれども、とても限定的な内容であると思うのですが、特定の案件に対してつくった補助制度なのかお尋ねいたします。

○（建設）松原主幹

この補助制度の要件については2点あります。これらは今後、地域の安全性や生活環境に影響を及ぼすおそれのある大規模な空き家や、各種災害により被害が発生し、市が対策工事を実施する際に支障となる空き家に対して解体を促すことを想定したものであり、除却後の跡地を地域活性化のため、計画的に利用することや、各種災害による被害を予防することを目的とした補助制度であり、特定の案件を想定して設けたものではございません。

○中鉢委員

◎令和7年度大規模盛土造成地における安全性把握調査の結果と今後について

令和7年度大規模盛土造成地における安全性把握調査の結果と今後についてであります。

この調査面積とボーリングの箇所数をお示してください。

○（建設）松山主幹

調査面積につきましては、天神公園と向陽中学校を含む8,241立方メートルとなっており、ボーリングにつきましては1か所となっております。

○中鉢委員

この質問をさせていただいたのは、もう七、八年前になると思うのですがけれども、お隣の余市町で墓地がある町営の斎場の建て替え工事を進めていたところ、地滑りが発生して、墓石が倒れるなど被害が出たケースを思い出しました。その地滑りが起きた後にいろいろな検証が行われたのですがけれども、余市町も認めているところですが、ボーリングの調査が不十分であった。

つまり、町でもボーリング調査とボーリングの箇所が少なく不十分であったところを認めているのですがけれども、今回の現地調査で安定解析ができたと考えているのか、お尋ねしたいと思います。

○（建設）松山主幹

今回の調査は、国のガイドラインに基づきボーリングや表面波探査を行い、安定解析をしており、この結果につきましては、我々だけでなく学識経験者にも御確認いただき、問題ないと見解を受けており、問題なくできたと考えてございます。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

共産党に移します。

○高野委員

◎小樽市駅前広場駐車場について

まず、小樽市駅前広場の駐車場について伺いたいと思います。

先日、小樽市駅前広場の駐車場を利用した市民の方から、駐車場を利用しようと思ったら2台分コーンが立っていて利用できなかったと。2台分を除く18台分が駐車されていても、満車のマークがすぐに出ないこともあって、空いていると思って、どんどん車が駐車場内に入って危ない状況だったというお話を聞きました。

コーンが置かれていた2台分というのは、なぜ利用できない状況だったのでしょうか。

○（建設）庶務課長

小樽市駅前広場駐車場は20台の車を収容することができ、全ての車室において所定の位置に駐車した際、フラップ板と呼ばれるものが上昇するシステムとなっております。

現在、1番と18番の二つの車室がフラップ板の故障により利用できない状況となっており、まず、1番車室につきましては、2月7日にフラップ板が上がっている状況にもかかわらず、利用者が車を発進させ、フラップ板を壊してしまい、それ以降、1番車室の利用ができないような措置を講じているところであります。

また、18番車室につきましては、1月2日にフラップ板機器の老朽化により固定具が外れ、同時に配線も断線したこともあり、それ以降、18番車室の利用ができないような措置を講じているところでございます。

○高野委員

どちらも故障されているのかと思うのですけれども、これはいつ頃修理される予定なのでしょうか。

○（建設）庶務課長

まず、1番車室につきましては、先ほども申し上げましたとおり、現在フラップ板を壊してしまった方と、設備の保守を委託している業者と補修について交渉しているところであり、現時点で利用できる時期につきましては未定となっていると聞いております。

また、18番車室につきましては、フラップ板の固定具を地面に留め直すこととなりますが、本駐車場の舗装の下には、ロードヒーティングの配線が引かれており、それを傷つけてしまうと、ロードヒーティングによる融雪に影響が出てしまうことから、雪解け後、業者の立会いの下、補修方法の検討やフラップ板の発注をしていくといったことで進めていくと聞いており、こちらにつきましても、現時点におきましては利用できる時期がいつなのかは未定となっていると聞いております。

○高野委員

2台ともすぐには修理できないことが分かりました。

私も小樽市駅前駐車場を利用することがありますし、通ったりすることもあるのですけれども、やはり満車になっていても、駐車場前で空きが出るのを待っている車を数台見かける状況があります。

報告の中でも、小樽市駅前駐車場利用台数などのグラフも出ています。駅前駐車場は利用がかなり多いのかと思うのですが、一番利用が多い時間帯を平日、祝日でそれぞれお答えください。

○（建設）庶務課長

指定管理者において、実際に利用されている時間帯についての把握はしておりませんが、小樽市駅前広場駐車場と小樽市駅横駐車場を兼務している職員によりますと、平日、土日祝日にかかわらず10時から17時までの時間帯に多くの方が利用されていると聞いております。

○高野委員

それでは、1年の中では何月ぐらいが一番多く利用されているのでしょうか。

○（建設）庶務課長

令和6年度の実績で申し上げますと、8月に最も多く利用されておりまして、その台数は7,727台であります。

○高野委員

グラフを見ますと、小樽市駅横駐車場よりも小樽市駅前広場駐車場の利用が約3万台も多いことが分かります。今二つ故障されているということだったので、なかなか利用できないところもあるのかと思います。

利用が多い小樽市駅前広場駐車場ですけれども、駐車場の空き状況を示す満空灯が低いため、空き状況が遠くから見えなかったり、駐車場の目の前に来て初めて、満車だったことを知るという状況があります。

これまでに駐車場を利用された方などから、駐車場や満空灯についての意見であったり、要望というのはあったのか、もしあれば内容についてもお知らせください。

○（建設）庶務課長

指定管理者において、利用者からの要望等を伺うアンケートボックスを設置しております。そこに寄せられた御要望の中で満空表示灯に対する御意見や、電話などによる満空灯表示に対する御意見につきましては、令和7年度においてはいただいていないと聞いております。

○高野委員

いただいていないということでしたけれども、以前から、ＪＲ小樽駅前広場は歩行者と車両の区分けができていない状況で、安全上の課題もあります。日本共産党としても、これまでも早期に安全体制を行うように求めてきました。早めに満車だと分かれば、小樽市駅前広場駐車場に入ることなく、小樽市駅横駐車場などを利用することもできるのかと思います。

歩行者と車両の動線を分けるＪＲ小樽駅前広場の整備にもまだ時間がかかると言われているので、安全に駐車場を利用してもらうためにも、車両事故などが起きないように、満空灯の位置を変えたり、より安全な駐車場にしていくことが必要ではないのかと考えるのですけれども、見解をお聞かせください。

○（建設）庶務課長

今後とも利用者の方が本駐車場を安心して安全に利用できるよう、こちらとしても心がけて経営していきたいと考えております。

○高野委員

経営はもろんなのですが、満空灯の位置についても考えていただきたいと思うのですけれども、どうでしょうか。

○（建設）庶務課長

満空灯の位置を変えるにしても、やはりどこがいいのかという部分や、物の構造計算など、いろいろと必要になってきますので、その辺につきましては指定管理者と相談しながら検討していきたいと思っております。

○高野委員

小樽市駅前広場駐車場に入る前に気づくことができれば、多くの車が入ることもなくなると思いますし、事故の予防の一つにもなるのかと思いますので、ぜひよろしくお願いします。

◎公園の照明について

次に、公園の外灯について伺いたいと思います。

3月11日、大体夜の7時頃だったのですけれども、控室で質問の準備をしていたら、外からきゃあという悲鳴が聞こえました。緊迫した声だったので、慌てて窓を開けて、その方に大丈夫ですかと、何かありましたかということで声をかけますと、その方は、市役所別館の入り口付近の横断歩道を渡っているときに、車にひかれそうになったと話してくれました。外灯も少ないため、周辺は暗く、運転手側も見えづらかったのではないかと想像します。

そこで伺いますが、図書館から市民会館までの外灯は幾つあるのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

図書館から市民会館向かいの弓道場までの外灯の数につきましては、合わせて4灯ございます。

○高野委員

4灯ということだったのですけれども、大体何メートル間隔で外灯があるのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

外灯の間隔についてであります。一番図書館側に設置している外灯からの間隔を申し上げますと、約40メートル、次の外灯までは約20メートル、次の弓道場前の外灯までが約60メートルの間隔となっております。

○高野委員

外灯を増やすことはできないのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

外灯を増やすことについてであります。現状の外灯の設置間隔や夜間の状況を踏まえますと、現時点におきましては、外灯を増やす考えはございません。

○高野委員

現実では、増やすことは難しいのかと思います。

市民会館側の外灯を見ますと、照明の位置が低くなって、明るくて足元が見やすいと思いました。図書館側の外灯は、電柱の高い位置にあって、地面を照らすという明るさはありませんでした。

先ほど聞いた4灯の外灯はLED対応になっているのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

現在設置している外灯がLED対応になっているかにつきましては、4灯のうち弓道場前に設置している外灯はLED化しております。ほかの3灯につきましてはLED化してございません。

○高野委員

車との接触は、一歩間違えれば大きな事故になります。この横断歩道は白線も薄くなっているもので、そこも引き直す必要があるのではないかとと思うのですけれども、横断歩道付近にある外灯をLED化することで、横断歩道も照らされて安全対策につながるのではないかとと思いますが、見解をお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

横断歩道付近に設置している外灯のLED化につきましては、委員のおっしゃるとおり、外灯をLED化することで、現在よりも明るさが増しまして、横断歩道部の安全対策につながるものと認識しておりますので、この外灯につきましては、LED化に向けて検討してまいりたいと考えております。

○高野委員

LED化されるということで安心しました。

公園の外灯付近の照明を明るくすることによって、近くにある横断歩道を渡る際も、安心して渡れることになりますし、運転手側も歩行者に気づいて事故防止になるのかと思います。防犯の意味でも、照明は明るいほうがいいと思いますので、ぜひよろしくお願いします。

◎議案第27号小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例の一部を改正する条例案について

次に、議案第27号小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例の一部を改正する条例案についてです。

駐車場法施行令では、自動車の駐車需要を生じる程度の大きい用途を特定用途として定めています。

この特定用途に含まれる建物はこういった建物を指すのか、説明願います。

○（建設）都市計画課長

特定用途につきましては、駐車場法施行令に示されておりまして、ここでは抜粋して御答弁させていただきますが、劇場、映画館、演芸場、公会堂、集会所、展示場、ホテル、飲食店、百貨店、病院、事務所などでありまして、令和8年4月1日施行となる改正において共同住宅が追加されたところでございます。

○高野委員

聞きますと、駐車場がないと、なかなか厳しいのかというところかと思いました。

駐車場整備地区と周辺地区の範囲についてお知らせください。

○（建設）都市計画課長

小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例につきましては、駐車場整備地区と周辺地区の適用地区が定められておりまして、その範囲につきましては、全体としましては、余市町側につきましては、稲穂地区の道道小樽港線、通称臨港線周辺、札幌市側につきましては、ＪＲ南小樽駅の周辺、それと海側に関して言いますと、臨港線の周辺、あと山側につきましては、国道５号の周辺までの市内中心部の範囲に駐車場整備地区と周辺地区が位置づけられているところでございます。

○高野委員

範囲が大体中心部だということが分かりました。

先ほど、令和８年４月から、共同住宅が新たに特定用途に追加になるけれども、本市では特定用途に入れず、今までどおりの対応にすることでした。特定用途に追加となった理由は、共同住宅における荷さばき、駐車施設の不足を解消し、道路交通の円滑を図る目的があるとされています。

マンションなどの共同住宅の入居者の駐車スペースだけではなく、コロナ禍以降はネット通販や食品、日用品の配送など、宅配需要も高まっているので、配送車両の駐車などを考えると、共同住宅においても一定の駐車施設は必要な気もするのですが、本市で特定用途に共同住宅を入れなかった理由について改めてお聞かせください。

○（建設）都市計画課長

条例改正におきまして特定用途に共同住宅を入れなかった理由としましては、まず、駐車場法施行令の改正の背景としまして、都心部における超高層共同住宅の増加による土地の高度利用やネットショッピングの増加等による宅配需要の増加等の社会経済状況によりまして、共同住宅の新築等に起因する外部からの駐車場が大きくなったことから、共同住宅を特定用途に追加されたところでございます。

しかしながら、本市におきましては、都心部のような超高層共同住宅はなく、宅配事業者の車両が路肩等に長時間駐車し、それに起因とするような交通障害が発生しているという認識がありませんので、過度の規制とならないように、共同住宅に求める駐車施設の規模については現行のままとすることとしたところでございます。

○高野委員

改正内容には、敷地外への駐車施設の附置を認める基準の緩和がありますけれども、現行の小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例で位置づけられている概略についてお知らせください。

○（建設）都市計画課長

建築物の建築の際には、敷地内に駐車施設を設けることが原則となっておりますけれども、現行の条例第９条におきまして、建築物の構造または敷地の状態によりまして、市長がやむを得ないと認める場合、当該建築物の敷地からおおむね200メートル以内の場所に駐車施設を設置することによって、当該建築物の駐車施設の附置に代えることができるとされているところでございます。

○高野委員

現行では、やむを得ないと認められる場合のみ、建物から200メートル以内の場所であれば駐車が認められるということになっていましたが、改正後もやむを得ないと認められる場合のみという条件は変わらないということでしょうか。

○（建設）都市計画課長

条例改正後におきましても、一定の条件を満たすことで200メートル以内の場所に隔地駐車施設を設けることは可能ですが、原則は建築物の敷地内に駐車施設を設けていただくものであります。

○高野委員

やむを得ない場合ということで安心しました。

緩和することで、今まで利用できなかった土地が利用できるようになるというメリットもあるのかと思うのですが、今回の敷地外への駐車施設の附置を認める基準の緩和については、基準緩和を求める要望などがあって改正となったのか、それとも、市として土地の有効活用を図るために改正となったのか、その点はいかがでしょうか。

○（建設）都市計画課長

今回の隔地駐車施設に係る条件につきましては、基準緩和を求める要望があつての改正ではありませんが、他都市と比較しましても、条件が厳しくて隔地駐車施設の利用が少ない状況がありまして、隔地駐車施設の利用がもっとできれば、土地の有効活用が図られ、民間投資につながるのではないかと期待しているところでございます。

○高野委員

◎小樽市既存借上住宅制度に係る借上げ条件の見直しについて

次に、小樽市既存借上住宅制度に係る借上条件の見直しについてです。

現在の借上住宅戸数は6戸で、令和3年度以降、事業者から応募がない状況が続いているということでした。

令和3年度以降、事業者から応募がない状況というのは、条件が厳しくて応募がなかったのでしょうか。事業者側から条件に関して要望や意見というのは出ていたのでしょうか。

○（建設）千葉主幹

事業者から応募がない要因の一つとして、借上げ条件があつたものと推察しております。令和3年10月から11月に借上げ条件に関する事業者向けの調査を実施しておりますが、募集エリアの拡大を求める意見は少なく、一般入居者の存在を認めても構わないという意見は半数以上ありましたが、借上げ条件に対する強い否定的意見は確認されませんでした。

しかしながら、応募がない現状を踏まえると、借上げ条件が影響している可能性は否定できないことから、今回その見直しを行うものであります。

○高野委員

令和3年の決算特別委員会で川畑委員が、事業者拡大のネックになっている原因について伺ったところ、対象地域や混住など制限があるとの答弁がありました。これまでも、令和2年度に募集エリアを新光・朝里地区を追加されたり、令和5年度には入居者が中学校卒業までと一部見直しがされています。

しかし、令和10年度までの目標には遠い状況なのかと思うのです。目標の30戸にするためにも、もう少し早い段階で募集エリアの拡大や、借上単位を見直すことはできなかったのかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○（建設）千葉主幹

先ほど申し上げた借上げ条件につきましては、過去に見直し、実施し、段階的に緩和していたところでございます。平成31年度には借上戸数の緩和、令和2年度には借上戸数及び床面積の緩和を実施するとともに、募集エリアについても、JR小樽駅を中心としたまちなか居住エリアに加えて、新光・朝里地区を追加しております。

もう少し早い段階での見直しとのことではありますが、先ほど答弁しましたとおり、令和3年度の事業者アンケート調査により、借上げ条件に対する強い否定的意見を確認できなかったことや、募集エリアの拡大につきましては、小樽市立地適正化計画との整合性を図る必要との観点から、見直し時期が今回になったものであります。

○高野委員

見直しされたということはよかったとは思いますが、市側が子育て世帯の方が利用しやすいように条件の見直しをしても、事業者側が知らないと、借上状況が変わらず、戸数が増えない状況があるのかと思うのです。事業者側にはどのようにお知らせをする予定なのでしょうか。

○（建設）千葉主幹

お知らせの関係なのですが、今月下旬に、市内の賃貸借物件のオーナー約70件、北海道宅地建物取引業協会小樽

支部及び同支部会員建築関係団体に対し、周知文書を郵送で送付する予定であります。送付する文書につきましては、緩和内容をできるだけ分かりやすく表現し、周知に努めてまいりたいと考えております。

○高野委員

事業者側から応募がない状況が続いていたということもあるので、私は、やはり事業者側は貸し出す条件に対して何らかのハードルを感じていたのではないかと思います。

これから、事業者側に当然見直した内容のお知らせをするとは思いますが、事業者側に対しても見直しの内容の意見や要望なども含めて今まで以上に聞き取りなどを行って、ぜひ事業者側の協力が得られるようにしていただきたいと思います。そこについての見解をお聞かせください。

○（建設）千葉主幹

今後、事業者からの意見や要望の聴取に努めていくとともに、住宅や空き家対策の会議などを通じて意見を聴取するなど、既存借上住宅制度の活用促進に取り組んでいきたいと考えております。

○高野委員

◎おたる新幹線まちづくりアクションプランの取組スケジュール変更案について

次に、おたる新幹線まちづくりアクションプランの取組スケジュール変更案についてに移ります。

北海道新幹線札幌延伸開業の遅れに伴うアクションプラン等の取組スケジュールについて報告がありました。

スケジュールと内容についてはおたる新幹線まちづくりアクションプランの取組内容を遅らせることや、取組内容の一部の変更ではなく、中身そのものを今後は見直していくということなのか、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室榎主幹

おたる新幹線まちづくりアクションプランの取組によりましては、開業時期にかかわらず、取組内容が変わらないものも含まれておりますので、今後、内容そのものを見直すことは考えておりません。

○高野委員

北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会において、今後、変更に向けてなどを協議されるのかと思うのですが、今月行われる協議会ではどのようなことを協議される予定なのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室榎主幹

北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会につきましては、3月19日に開催を予定しておりますが、内容としましては、本日報告いたしましたおたる新幹線まちづくりアクションプランの取組スケジュールの変更案に関する内容と、令和8年度の協議会のスケジュールについて御議論いただく方向として考えているところでございます。

○高野委員

今日、報告があった内容を協議するのかと思います。

当初予定のアクションプランの「基本方針1. 利便性の高い2次交通網の構築」では、新駅と主な目的地を結ぶ主要な交通手段として、シャトルバスの新設や既存路線の活用など、持続可能で利便性の高いバス交通網を構築することが掲載されていました。

現在、乗務員不足などでバス路線の減便が増えたり、市内のタクシー台数が減っている状況があります。

2次交通対策としても、利便性の高い2次交通網の構築がそもそも厳しい状況になっているのではないかと思います。ですので、見解をお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室榎主幹

委員の御指摘のとおり、運転手不足など、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中では、従来型の対応のみで2次交通の利便性の向上を図ることが難しくなる場面も想定されているところでございます。このため、2次交通対策につきましては、開業延期に伴い取組を延期し、需要の見極めやサービスの在り方、技術の進展を踏まえた持続可能な取組として、今後の状況を見極めながら進めていくという考えでございます。

○高野委員

なかなか難しいというお話がありました。

新幹線の延伸に伴って、資材費や人件費も含めて建設費の高騰が大きくなっていますし、今後も大きくなるのかと思います。

物価高騰の影響もあって、公共交通の運賃も軒並み上がっているのを考えると、開業後の新幹線の運賃などが大幅に値上げされるのではないかと想像します。新幹線の運賃の動向についてはどのように考えていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室楯主幹

新幹線の運賃につきましては、運行主体でありますＪＲ北海道が決定するものでございます。したがって、市としましては、こちらについての考えを示す立場にはないと考えているところでございます。

○高野委員

確かにＪＲ北海道で決めていることかもしれませんが、私は幾ら新駅周辺の魅力を高めたとしても、やはりこれからどんどん上がっていく、新幹線の高い乗車料金を払ってまで、新幹線を利用される方がどれくらいいるのかとも疑問を持ちます。また、鉄道を走る列車と違ってトンネルが多いわけですから、そのトンネル内で、地震などの災害が起きれば、本当に大変な状況になるのではないかと思います。

先日、小樽市内を中心にロケが行われた「さよならのつづき」のドラマを見たのですが、新幹線が開業すれば、ドラマで映っていたＪＲ函館本線から見える山や海の景色が見られなくなるのではないかとすると、非常に残念な気持ちになりました。市長から、新幹線開業後は鉄道を廃止して、公共ライドシェアの活用も検討するという答弁もありましたけれども、改めて鉄道の維持を検討すること、そして幾らかかるか分からないこうしたいろいろな問題が起こっている新幹線工事はやめるべきだということを申し上げます。

○委員長

共産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

立憲・市民連合に移します。

○面野委員

◎議案第27号小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例の一部を改正する条例案について

それでは、議案第27号小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例の一部を改正する条例案についてお伺いいたします。

私は、本市で共同住宅を除く判断をしたことについて、先ほどの答弁で、市内の共同住宅の付近で渋滞や路上駐車などで交通障害が起きていないということをお話しされていたのですが、それ自体は一つの判断材料として、受け止めるべき点かと思います。

しかし、現時点でその認識は理解できるのですが、全国的に宅配需要というものは増加傾向にありますので、小樽市が将来にわたって今回の交通障害の影響を受けないとは言いきれません。

今回の条例改正案では、共同住宅の駐車施設附置義務について現行制度を維持すると示されておりますが、荷さばき施設の附置義務の規定を設けないのは、現時点では不要という判断なのか、それとも今後、別途対応を検討するという判断なのか、御見解をお示してください。

○（建設）都市計画課長

荷さばき施設の附置につきましては、先ほどの答弁でもあったように、都心部のような渋滞、路上駐車を起因す

るような交通障害が発生しているという認識はないのですけれども、現時点においては不要と考えているところでございます。

ただ、本市においても、ネットショッピングといったように宅配需要の増加については考えられますので、今後の状況の変化等を注視しながら、必要性を含めて考えていきたいと考えているところでございます。

○面野委員

次に、小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例第3条ただし書に、「市長が特に必要がないと認めるものについてはこの限りではない。」という免除規定が定められています。

こちらの市長が特に必要がないと認めるという判断について、改正前後で判断の基準や運用方針に変化はありますか。

○（建設）都市計画課長

ただし書に係る改正前と改正後の判断の基準や運用方針については、変化はございません。

○面野委員

それでは、現在、判断基準は明文化されているものなのか、もし明文化されていないとすれば、今回、国の方針に沿わないような選択をしたわけなので、市としての基準を整備する責任が生じると考えますが、見解をお示しください。

○（建設）都市計画課長

判断基準の明文化につきましては、小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例第3条ただし書につきましては、駐車施設の附置を要しない建築物についてうたわれております。条例施行規則におきまして、学校教育法第1条に規定する学校及び児童福祉法第7条に規定する児童福祉施設という形で明文化されているところでございます。

○面野委員

引き続いて、市長の権限というか、市長が認める、認めないというものの改正なのですけれども、小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例第9条第1項の改正によって、敷地外への駐車施設設置、いわゆる隔地附置が認められる要件に交通の安全及び円滑化、良好な景観の形成または土地の有効な利用に資するものとして市長が認める場合という文言が新たに加わります。

現行規定は、建築物の構造または敷地の状態によりやむを得ない場合という消極的な例外規定でしたが、改正後は市長の政策的な判断によって、こちらの隔地附置を認める余地が生まれます。

この改正により、市長の裁量範囲が実質的に拡大するとも読み取れますけれども、どのような場合に認めて、また、こちらも改正前後で具体的な判断基準に差が生じるのか、現在の御見解をお示しください。また、具体的に想定されるケースがあれば、例示についても御説明いただきたいのですが、いかがでしょうか。

○（建設）都市計画課長

駐車施設の附置につきましては、建築物の敷地に設けることを原則としておりますが、一定条件を満たすことで半径200メートルの範囲で、隔地駐車施設を建築物に必要な駐車施設に代えることができるということとしております。その一定の条件が、小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例第9条第1項の改正による判断となりまして、隔地駐車施設の設置基準を追加しているところでございます。先ほどの御質問にもあったとおり、これまでは建築物の構造や敷地の状態のみを条件としておりましたが、今回の改正で、交通の安全及び円滑化、良好な景観、土地の有効活用などの条件を満たすことで、隔地駐車施設を設けることを認めるものでございます。

具体の一例を申し上げますと、例えば商店街などの店舗が駐車施設をそれぞれが設けるということではなくて、複数の店舗が1か所にまとめて設けることで、土地の有効活用が図られるという判断になりますので、その場合については、隔地駐車施設を認めることができるようになるものでございます。

○面野委員

市内の中心部でもやはり時間帯とか曜日によっては、駐車場が結構見つからないという状況も見受けられますので、こういった規制の緩和によって、土地の有効活用が進んでいけばいいのかとも思いました。

次に、小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例第7条第1項の改正規定のみ、ほかの改正規定と施行日を分け、令和8年10月1日施行としています。国の施行令は、全て令和8年4月1日施行であることと比較すると、こちらの第7条第1項の改定のみ6か月の差が生じています。

この施行日を分割した具体的な理由についてお示しいただいて、また、現時点で4月1日から10月1日の間に着工が見込まれる案件への影響について把握している点がありましたら、お聞かせください。

○（建設）都市計画課長

小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例第7条第1項につきましては、駐車施設の規模の改正でございますが、幅を2.25から2.3メートル以上ということで改正を行うところです。周知期間も考慮しまして、施行は建築物の新築等の工事に一定期間着手したものについては新基準を適用しないことが適当と考えているところで、所要の経過措置を講じる必要があるものと考えているところでございます。

他の改正規定におきましては、旧条例との規制内容に変更はないところで、周知期間は不要と判断しているため、施行日の分割をしているところでございます。

また、4月1日から10月1日の間に着工が見込まれる案件への影響につきましては、ないものと考えているところでございます。

○面野委員

今回の小樽市建築物における駐車施設の附置に関する条例改正は、基本的には大半の人へ直接的な影響があるものではないのかと感じます。

ただし、やはりこれから開発を考えていらっしゃる事業者や、それに携わる設計会社の方や、不動産関係の方といった方はプロなので、全国的なこういう条例改正はきっともう把握はされていると思うのですが、これから周知を進めていただいて、市内の土地活用に努めていただきたいと思います。

◎小樽市空家等除却費補助事業について

次に、小樽市空家等除却費補助事業について伺います。

こちらの事業について、今回、国費が充てられるということなのですのでけれども、まずは国の制度が創設、また開始された時期についてお聞かせください。

○（建設）松原主幹

今回使用する国の制度、空き家対策総合支援事業は、平成28年度に創設、開始されております。

○面野委員

今回こういった形で、私も初めてこういう報告を受けたのかと思うのですが、これまで本市で同様の補助事業を実施した経緯はございましたか。

○（建設）松原主幹

これまで特定空家等に準ずる危険な空き家の除却に対する補助事業は行ってきましたが、今回のような除却後の跡地利用を条件とした補助事業は、令和8年度から新たに開始する事業のため、実績はありません。

○面野委員

ちなみに、これまででは該当施設がなかったのか、それともいわゆる事業者からの依頼がなかったのか、その辺について過去の経緯は分かりますか。

○（建設）松原主幹

今回新たに創設した事業になりますが、こういった民間の建物に対する除却事業が使えるというのが最近分かり

まして、創設するようになったものですから、今後、今回使ったそういう補助制度というのは活用していきたいと思っております。

○面野委員

これは令和8年度予算に計上されているものなので、極力予算には触れずに配慮していきたいと思うのですが、今後の議論に必要な最低の情報だけは確認していただきたいと思います。先ほどこの制度を利用して除却するのは2件程度予定されているということだったのですけれども、差し障りなければその予定されている施設をお示しいただいて、また、除却完了の時期について、もし今把握されていればお聞かせください。

○（建設）松原主幹

除却を予定している施設としましては、旧小樽市医師会館ほか1件の建物になります。

現時点では、除却完了の時期というのは確定しておりませんが、当該補助制度を利用するためには、令和8年度中に除却完了することとなります。

○面野委員

次に、旧医師会館ということで、旧保健所の隣ということなのですが、今回の補助事業、国費が充当される要件として、公共的利用を行う予定のある小樽市所有の土地にあるもの、または公共的利用に供されるものという条件が付せられています。当該施設の土地、建物の所有者についてお示してください。

○（建設）松原主幹

旧医師会館の土地につきましては、土地所有者は小樽市になります。また、建物の所有者は小樽市医師会になります。

また、ほか1件の予定している施設につきましては、土地、建物とも民間のものになります。

○面野委員

今回補助メニューを活用することになった経過についてお示しいただきたいのです。例えば事業者側からこういう制度を使って除却したいのだという依頼的なベースがあったのか、それとも小樽市から提案型だったのか、いかがですか。

○（建設）松原主幹

大規模な空き家などについては、財政的な理由などにより、解体が難しいという状況が全国的に見られます。

本市においては、旧保健所、旧小樽市総合福祉センターを解体する必要性が生じ、国の補助制度を活用して解体することといたしましたが、民間の建物についても、同補助制度を活用できることが判明し、今後、大規模な空き家などに対しても支援が必要と考えたことから、当該補助事業を実施することとしたものであります。

○面野委員

市内でもそんなに目立ってはいないですけれども、大きな施設で除却するというと、民間だと結構大きな費用がかかるので、なかなか除却が進まないというケースも中にはあると思うのです。特に小樽市内の中心市街地と呼ばれるような場所で、こういった国の補助制度を使ってどんどん土地の活用を進めていくということは今後も大切なことだと思うのですが、補助を受けるに当たっての条件がもう一つあります。

その中で、除却工事後の跡地について、3年以内に公共的利用に着手し、1年以上公共的利用に供されるものという条件がありますが、隣接する旧保健所の除却後の跡地利用については、まだ決まっていないと過去の議会の質問でも確認をさせていただきました。旧保健所の除却完了は令和9年8月頃だと、今回伺った旧医師会館の除却時期は令和8年度中とのことでした。

この3年以内に公共的利用に着手という条件を充足できる見通しはあるのか、御見解を伺います。また、いわゆる公共的利用の定義について、どのようなものが公共的利用に当たるのか、御説明ください。

○（建設）松原主幹

3年以内に公共的利用に着手できるように、解体完了までに庁内協議により跡地利用について決定していくこととなります。

また、公共的利用の定義につきましては、今回活用する国の補助事業である空き家対策総合支援事業の条件の中で地域活性化のための計画的利用に供されるものとなっております。

○面野委員

要件として、地域活性化に供されるものということなのですが、それ以上の具体的な用途については示されていないものなのですか。

○（建設）松原主幹

条件につきましては、今申し上げました地域活性化のための計画的利用に供されるものという表現しか、国の条件にはないのですが、国の制度活用の概要の中で例示しているものではポケットパークや雪押し場などの例示がございます。

○面野委員

それでは、仮に条件の中にある3年以内に公共的利用に着手できなかった場合、国庫補助金の返還が求められる可能性はあるのでしょうか。その場合の市の財政的リスクは、どのように認識されていらっしゃるか、御説明をお願いします。

○（建設）松原主幹

3年以内に着手できなかった場合は返還を求められる可能性というのはありますので、問題が起きないように、庁内協議により跡地利用について決定していく必要があるものと認識しております。

○面野委員

今回の補助制度の活用に当たっては、跡地利用が未定のまま事業に踏み切る形と見えておりまして、どうしても見切り発車感が否めないのかと思います。

ただ、3年間という猶予というか、時間がありますので、今後の庁内議論において、跡地利用の方向性を検討していくとのことですが、1度、公共的利用という条件の下で補助を受けた以上、将来的な利活用の選択肢が狭められることも懸念されます。例えばですけれども、民間活力の導入だったり売却など、より柔軟な幅広い土地利用の可能性というのが、補助条件によって制約されることがないように、十分な庁内議論と慎重な判断をしていただければと思います。

◎小樽市歴史的風致維持向上計画に基づく歴史的風致形成建造物への助成について

次に、歴史的建造物保全及び景観地区内建造物修景等事業費助成金について御説明をいただきました。

これは、令和8年度中に歴史的風致形成建造物として指定される建造物が存在することを前提とした予算計上だと理解いたしますが、現時点で、歴史的風致形成建造物として指定が見込まれる建造物は、具体的に何件程度と想定しているのか、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

小樽市歴史的風致維持向上計画に書いてあります歴史的風致形成建造物の候補としては68件ございまして、今は、おおよそ半分程度の36件ほどということの指定を想定しているところでございます。

○面野委員

では、おおむね2年から3年で全部完了させていく感じなのかと思いますが、重点区域内の歴史的風致形成建造物の助成額、限度額がそれぞれ既存の市の補助制度よりも手厚くなっています。

また、財源についても国費が充当されるということで、報告の資料の記載にある社会資本整備総合交付金はよく聞くものですが、これの街なみ環境整備事業というジャンルになると思うのです。こちらの交付金は、今回

の小樽市歴史的風致維持向上計画が条件となる交付金なのか、そこ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

社会資本整備総合交付金の街なみ環境整備事業につきましては、必ずしも小樽市歴史的風致維持向上計画の策定のみを要件としたものではございません。例えば、土地所有者などがまちづくり協定を締結した場合に、そのエリア内で市町村が出資事業主体となって道路整備などを行う場合に、そういった支援の対象となる補助支援がございます。

今回につきましては、補助メニューの一つであります歴史的風致形成建造物整備費としての支援制度を活用するために、小樽市歴史的風致維持向上計画の策定が前提となるものでございます。

○面野委員

以前、個別にレクチャーをしていただいたときに、小樽市歴史的風致維持向上計画だけをもって特別な補助制度があるかという、そうでもない。ただ、いろいろな補助金の底上げだったり、連携でつながっていけるような計画だとも伺ったので、せっかくなので、国に対しては小樽市歴史的風致維持向上計画特有の補助制度、交付制度がこれから誕生してくれば、今100か所ぐらい認定地域があるということなので、全国的な醸成、盛り上がりにもつながるのかと思っていますところ。

次に、先ほども指定候補の建造物が68件あるとお答えをいただいたわけなのですが、具体的な名称、写真とともに計画の第7章に掲載されております。

これらが計画に指定候補として掲載されている背景としては、既に所有者との間で指定に向けた合意または内諾の確認がなされているのかと認識しているのですけれども、その認識でいいでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

計画に載っています建造物につきましては、まずは、所有者に計画に登載していいかということの承認はいただいているところでありまして、同意とはまた別の話で、あくまでも計画に掲載するということでの承認をいただいたところ。

今後、歴史的風致形成建造物の指定の手続を踏みますが、その中で所有者の同意を得る手続を行ってまいりまして、可能な限り、この計画書にある68件の同意が得られるように努めてまいりたいと思っております。

○面野委員

次に、テーマを変えますが、小樽市歴史的風致維持向上計画の中に一つの事業として未指定・未登録建造物の調査事業というものに着手すると書かれております。こちら、計画の第7章の68件の指定候補一覧に、5件が未指定と記載されています。計画書に示された歴史的風致形成建造物の指定対象の要件は、主に6区分に限定されており、この未指定の5件の建造物は、この6区分のどれにも該当しないと。一方、本調査事業の概要には、歴史的風致形成建造物、文化財及び市指定歴史的建造物の候補となる建造物の調査等を行うと記載されています。

これら未指定の建造物を将来的に歴史的風致形成建造物として指定するに当たり、具体的にはどのようなスキームで進めるのか、今のところの現状のお考えをお聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室真鍋主幹

未指定のものにつきまして、現在、考えていることとしましては、今後、小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観審議会がございまして、その中で、歴史的建造物専門部会という特化した部会がございまして、そこでまず、建物の現地調査を行います。

その後、歴史的建造物としての評価というところを議論いただきまして、最終的には親会というか、景観審議会からの評価、意見を聞いて、景観条例に基づく市登録・指定歴史的建造物ということで考えてございます。そうした位置づけをした後に、歴史的風致形成建造物への指定ということで考えてございます。

○面野委員

一旦、市指定の歴史的風致形成建造物に登録、指定すると。そこから、段階的に今回の歴史的風致形成建造物の指定を進めていくということなのです。

これらの流れについては、どのぐらいの期間を見込んでいるのか、現状での想定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

未指定の建造物ですが、まず、今の想定としては、未指定の建造物となっている小樽運河沿いの4件につきまして、歴史的風致形成建造物の指定は、令和9年度内で何とかというところで考えてございます。建物は現状、活用されているということもありますし、景観審議会や歴史的建造物専門部会の委員の方々の日程調整もございますので、場合によっては、多少の前後というのがございますが、現段階では、歴史的風致形成建造物の指定については令和9年度内と考えてございます。

○面野委員

いろいろと関係者の日程調整、それから営業されている中での調査ということで、結構苦勞をおかけすると思うのですが、小樽運河の4件についても令和9年度に指定を目指して取り組んでいかれるということでした。

小樽市歴史的風致維持向上計画には、重点区域内については、歴史的建造物の調査を継続して実施し、歴史的価値が認められたものについては、歴史的風致形成建造物に追加指定を行うと記載されています。

本調査事業によって新たな価値が確認された建造物を指定候補に追加される可能性はあるのか、また、指定候補が追加される場合、現計画の変更手続が必要になってくるのか、その辺について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

今後は、歴史的建造物の調査が継続して行われた場合に新たな価値が確認された建造物につきましては、指定候補として追加する可能性はございます。その際には、小樽市歴史的風致維持向上計画に記載する必要があるため、計画の変更手続が必要になります。

○面野委員

景観計画改定事業については令和9年度から事業開始ということなので、次回以降に質問させていただきたいと思います。

今、日本遺産、それから小樽市歴史的風致維持向上計画と小樽市の歴史文化、景観行政は著しく発展しているという印象を受けます。ただ、やはり計画や予算もついてくることですから、しっかりと景観まちづくり、あとはそれぞれの所有者の方の意向等も酌み取って、これからもすてきな小樽市の歴史的な町並みというのを活用、保全していただきたいというお願いを申し上げます。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

以上をもって、質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後5時01分

再開 午後5時30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、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、採択を求め討論を行います。

陳情第4号は、これまで述べてきたとおり、歩行者等の事故防止を何とかしてほしいと住民から要望が上がっています。安全対策について考える必要があります。

陳情第10号についても、貸出ダンプ制度の改善をされたとしても、これまで述べてきたとおり、豪雪により交通障害が心配されています。今、雪押し場ができる場所がないなど課題はありますが、今後の状況を見ながら、何らかの対応について考える必要があると考えます。

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号第2項目について、一括採決いたします。

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。

（賛成者起立）

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

議案はいずれも可決と、所管事務の調査は継続審査と、それぞれ決定することに、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

散会に先立ちまして、このたび、3月末日をもって退職または、役職定年を迎えられる理事者の方々に対しまして、私から一言申し上げます。

皆様には、長年にわたり、議会对応をはじめ、市政の円滑な運営に多大なる御尽力を賜り、心から感謝申し上げます。

時に難しい調整や対応を求められる中、誠実に職務を全うされ、市政発展のため、大きな役割を果たしてこられました。その御努力に対し敬意を表するとともに、議長に代わって改めて感謝を申し上げます。

これからの人生が健康で実り多いものとなりますよう、心より祈念申し上げます。長い間、本当にお疲れさまでした。

本日は、これをもって散会いたします。