

予算特別委員会会議録（6）（令和8年1定）			
日 時	令和8年 3月11日（水）	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時42分
場 所	第2委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	前田委員長、佐藤副委員長、新井田・酒井・高野・平戸・橋本・ 中鉢・面野各委員		
説明員	総務・財政・建設各部長 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 <			

～会議の概要～

○委員長

開会に先立ち、一言申し上げます。

本日3月11日は、東日本大震災が発生した日でありますことから、午後2時46分に、委員会審議が継続中であれば、質疑を中断して、亡くなられた方々の御冥福を祈り、黙禱することといたします。

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、新井田委員、平戸委員を御指名いたします。

委員の交代がありますので、お知らせいたします。白川委員が橋本委員に、松岩委員が中鉢委員に、高橋委員が面野委員に、小池委員が平戸委員に、それぞれ交代いたしております。

付託案件を一括議題といたします。

これより、建設常任委員会所管事項に関する質疑に入ります。

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

立憲・市民連合。

○面野委員

◎用途地域等見直し推進事業費について

それでは、令和8年度当初予算の都市計画調査費に計上されております用途地域等見直し推進事業費1,320万円についてお伺いさせていただきます。

こちらの事業は主要事業にも位置づけられており、令和7年度の事業費は808万5,000円でした。本事業は、小樽市都市計画マスタープランにおける目指すべき将来都市像の実現を図ることを目的に、小樽市立地適正化計画の策定を受けて、用途地域等の見直しに取り組み、土地利用の新たな規制と誘導等を推し進めるとの説明がございました。

まず、令和7年度から本事業に着手されておりますけれども、本市の用途地域について全市的な見直しがこれまでどの程度の期間行われていなかったのか、御説明をお願いいたします。

○（建設）都市計画課長

本市におけます用途地域の見直しにつきましては、まず、昭和43年の都市計画法の制定を受け、本市では昭和48年に全市的な見直しを行いまして、用途地域につきましては8用途の指定を行っております。また、平成4年の都市計画法の改正によりまして、用途地域が8用途から12用途に変更されまして、本市では平成6年に全市的な用途地域の見直しを行い、必要な用途地域を指定してきたところでございます。

しかし、平成6年の全市的な見直しにつきましては、基本的には昭和48年の用途地域をベースに考えて変更を行っているところでありますので、これまで50年以上、大きな見直しを行っていないところでございます。

○面野委員

50年以上ということで、長期間にわたって全市的な見直しが行われていなかったということであれば、やはりその間に、本市の人口は約20万人から今は約10万人へと大幅に減少をしています。

こうなると、やはりまちの姿が大きく変わっているとも感じますので、令和7年度の分析の中で、現在の用途地域と実際の土地利用との間に乖離が見られた地域、あるいは不整合が確認された箇所はどの程度あったのか、概要をお示してください。

○（建設）都市計画課長

現在の用途地域等の見直しに当たりまして、不整合箇所についても確認作業を進めているところでありまして、現時点におきましては不整合箇所数などをお示しできる状況にはございませんが、都市計画基礎調査の一番小さい

区域である小ゾーンで見たときに、不整合と見られる箇所が600か所以上確認されております。その箇所が600か所以上あるのですが、その区域の周囲との整合状況についても確認しながら、さらに不整合箇所の絞り込みについて進めているところでございます。その後、整理して、庁内合意を図りながら作業を進めていくことで考えてございます。

ただ、不整合箇所が、例えば用途地域が準工業地域におきまして、住居系、商業系、工業系の用途が一定程度の割合で設定されているのですが、極端に住居系が多くなった場合に不整合箇所としております。

○面野委員

現在、まだ精査中ということで、今後の進捗についても引き続き注視していきたいと感じました。

本市では、令和7年3月に小樽市立地適正化計画が策定され、居住誘導区域と都市機能誘導区域が設定されました。

今回、進めている用途地域等の見直しと小樽市立地適正化計画との関係性についてお考えをお示してください。

○（建設）都市計画課長

用途地域と小樽市立地適正化計画の関係性につきましては、まず、令和7年3月に策定されました小樽市立地適正化計画において、居住や都市機能をどこに集約するかというまちの将来像が示されたところでございます。

ただ、現在、庁内で整理を進めているところでありまして、どのような見直しになるかは今後の検討の中で整理してまいりたいと考えております。

○面野委員

次に、令和8年度の事業内容についてお伺いしていきたいと思います。

主要事業の資料によりますと、令和8年度は市街地の耐火性能評価、それから市民アンケート調査を実施すると。それらの結果を踏まえて、用途地域等の見直し素案を作成するとされております。

予算案の1,320万円の使途について御説明ください。また、細かいのですけども、事業名の用途地域等の「等」とは一体何を指すのかについてもお答えをお願いいたします。

○（建設）都市計画課長

令和8年度の用途地域等に係る事業につきましては、業務委託としまして、都市防災性能評価、そのほか用途地域等の見直し素案作成、用途地域等の見直しに係るアンケート調査の実施を考えてございます。その費用が1,320万円でございます。

また、用途地域等の「等」につきましては、用途地域のほか防火、準防火地域や、建蔽率、容積率の見直しなどについても併せて検討していくことで考えてございます。

○面野委員

委託において調査、アンケートを行っていくということで、まず、市街地の耐火性能評価について伺います。

今御答弁でもいただきましたけれども、現在、本市では防火地域及び準防火地域が指定されております。現在の指定区域の範囲と、その指定がいつ行われたものであるか、お示してください。

○（建設）都市計画課長

防火地域、準防火地域につきましては、主に用途地域の商業地域や、近隣商業地域の商業系の用途地域のほか、準工業地域や第一種住居地域などの一部においても指定されている状況でございます。

また、防火地域、準防火地域の指定につきましては、古くは昭和24年に指定されたところでございまして、直近の変更につきましては、平成18年に行われたところでございます。

○面野委員

昭和24年というと、先ほどの用途地域の見直しの以前から指定されていたということで、平成18年頃に1度変更が行われたということなのですが、概率的にはどのような変更になったのか、今、御存じであればお聞かせいただ

きたいのですが、いかがでしょう。

○（建設）都市計画課長

平成18年の防火、準防火地域の見直しにつきましては、ＪＲ小樽築港駅周辺地区の地区計画変更に伴いまして、高度利用の見込みが立たない区域について指定解除をしたところでございます。

○面野委員

これはきっと開発に伴う部分的な、ポイント的な見直しだったのかと思うので、今回の一連の事業とはまた異なる性質のものだということで確認させていただきました。

それで、防火地域、準防火地域の指定についても、全市的な見直しが長期間、行われていないということであれば、その間に建物の建て替えや空き地化が進み、現地の状況は、指定当時と大きく変わっている可能性が考えられます。

そこでお聞きいたしますが、今回実施する耐火性能評価の結果を受けて、防火地域、準防火地域の指定区域そのものの見直しにつながることは想定されるのでしょうか。

○（建設）都市計画課長

令和8年度の業務委託の中で耐火性能評価を実施して、その結果を見てみないことには分かりませんが、調査結果を踏まえまして、指定もしくは解除に係る必要性や影響を踏まえ検討していくことで考えてございます。

○面野委員

可能性はあるということで受け止めました。

今回の具体的な調査については、市街地の耐火性能評価のみとなっておりますが、用途地域の見直しに関する視点は幾つかあるのかと考えられます。

今回実施する耐火性能評価では、小樽市都市計画マスタープランのお話になりますが、将来都市像の四つのテーマが掲げられておりますが、その中の「安全・安心で快適に暮らせるまちづくり」に寄与する内容ではないかと考えます。

ほかの三つのテーマの視点で、「活力と魅力あふれるまちづくり」、「自然を大切にし、歴史・文化を育むまちづくり」、「持続可能で効率的なまちづくり」が基本的な考え方に構成されていますが、それぞれの基本的な考えを踏まえた調査、分析は検討されないのでしょうか。

○（建設）都市計画課長

用途地域の見直しにつきましては、小樽市都市計画マスタープラン全てと直接ひもづいているわけではございませんが、小樽市都市計画マスタープランとの関係による見直しにつきましては、小樽市都市計画マスタープランには土地利用方針を位置づけてございまして、土地利用方針ゾーンが示されております。その土地利用方針ゾーンに推奨される用途地域がございまして、そことの整合を図ることを踏まえて見直しを進めることで考えてございます。

○面野委員

次に、市民アンケートも実施するという事だったので、内容についても少し質問させていただきます。

用途地域の変更は、市民の財産権にも関わる重要な事業であります。

アンケートの対象はどのような範囲を想定されているのか、また全市的に行うのか、あるいは見直しの対象となる地域に限定して行うのかについて現状のお考えをお示してください。

○（建設）都市計画課長

今回の市民アンケートにつきましては、土地利用分析を進める中で、建築規制が最も厳しい第一種低層住居専用地域等におきまして、建蔽率や容積率の限度いっぱい建てられているケースが多くあることが確認されてございます。現行の規制と住民ニーズに乖離がある可能性があるのではないかということで考えてございます。

そこで、小樽市立地適正化計画の居住誘導区域の区域内にあります第一種低層住居専用地域のほか、同等の建築制限を受ける地区計画の住民を対象としましてアンケート調査を実施することで考えてございます。

○面野委員

ちなみに、第一種低層住居専用地域という地域は、町の名前で言うと何町など、大体どの辺りが中心地なのか、外れているのか、その辺の地域を想定されているのか、お聞かせください。

○（建設）都市計画課長

第一種低層住居専用地域になりますと、例えば望洋台、最上、幸、塩谷、赤岩等が指定されている状況でございます。

その中で、居住誘導区域等に指定されている区域につきましては、幸地区、望洋台、桜地区、桂岡等に第一種低層住居専用地域が指定されている状況でございます。

○面野委員

イメージ的には住宅街なのかと思いました。

都市計画の分野では、専門用語で構成されている場面が非常に多く感じます。アンケートの設問の作り方次第では、専門的な問いになってしまって、質問の意味が読み取れなかったり回答率の低下を招いてしまったりというおそれがあるのかと考えられます。

アンケート調査はどのような調査を想定しているのか、内容と媒体について、今のお考えをお聞かせください。

○（建設）都市計画課長

市民アンケート調査の内容につきましては、建築ニーズやライフスタイルの変化を踏まえた建築規制の緩和に関する意向調査と考えてございまして、例えば建蔽率や容積率の緩和や用途規制の緩和につながる内容にしたいと考えております。

また、調査媒体につきましては、郵送による紙媒体のほか、ＬｏＧｏフォームのような媒体も活用して実施していきたいと考えてございます。

○面野委員

できるだけアンケートの作り方は工夫していただいて、幅広い意見が寄せられるようにお願いしたいと思えます。

続きまして、令和8年度の事業では、先ほどお伺いした耐火性能評価、それから市民アンケートの結果を踏まえて、用途地域等見直し素案を作成するとのことですが、素案とはどのような内容で構成されるものなのか、お示してください。

○（建設）都市計画課長

用途地域の見直し方針の素案の構成につきましては、現時点ではまだ決まっておりませんが、見直し対象区域のほか、その区域における変更内容を示した内容になるものと考えてございます。

○面野委員

それでは、内容はただいま考え中ということなのですけれども、素案が策定された後の手続についても少しお伺いいたします。

この素案は、市民に対して公表されるのか、また、素案に対して市民が意見を述べる機会、例えばパブリックコメントといった機会は設けられる予定なのか、お聞かせください。

○（建設）都市計画課長

用途地域等見直しの方針につきましては、住民説明会の開催のほか、パブリックコメントの実施も考えているところでございます。

○面野委員

その住民説明会は、素案ができてからということになるのでしょうか、先ほどの市民アンケートの件もそうですが、きっと誰が来てはいけないということはないのでしょうかけれども、どういう場所でどういう方、ターゲットイングというか、説明会の趣旨がもし分かればお聞かせください。

○（建設）都市計画課長

住民説明会に関しまして、ターゲットというものは特に決まっておらず、市民の方を対象に開催する予定でございます。

開催場所につきましては、まだはっきりしたところまでは決まっていない状況でございます。

○面野委員

それでは、令和8年度で見直し素案が策定される見込みということですが、最終的な都市計画変更の手続完了までの全体スケジュールをお示しください。

○（建設）都市計画課長

現時点におきまして、令和7年度につきましては見直しの基本的な考え方を今整理しているところでございますが、令和8年度におきましては素案の作成、住民説明会など、令和9年度に入りまして、パブリックコメントなどを行いまして、最終的には、令和9年度中に都市計画変更を行う予定でございます。

○面野委員

見直しの効果について確認させていただきたいと思います。

この用途地域等の見直しを行って、先ほどの答弁でいうと、最終的に令和9年度に都市計画変更手続が完了した後、具体的に市民の暮らしや土地利用がどのように変わることを想定しているのか、お聞かせください。

○（建設）都市計画課長

都市計画は、すぐに効果が出るようなものではございませんが、用途地域等の見直しを進めることによりまして、小樽市都市計画マスタープランに掲げる将来都市像の実現や、小樽市立地適正化計画に掲げています持続可能なまちづくりなどが進みまして、まちの姿が緩やかに変化していくものと考えてございます。

○面野委員

50年以上手つかずだった用途地域の全市的な見直しが、いよいよ本格的に着手するのだという印象でした。

本市の都市計画にとって極めて大きな転換点と考えます。小樽市立地適正化計画、それから小樽市都市計画マスタープランが描く将来の都市像を実現する上で、この事業は根幹をなすものであります。人口減少が進む中で限られた行政資源を集中させて、持続可能な都市構造へと移行していくために、市民への丁寧な説明と合意形成を図りながら着実に進めていくことをお願いいたします。

◎ロードヒーティング更新事業費について

それでは、ロードヒーティング更新事業費についてお伺いいたします。

令和8年度の当初予算の道路新設改良費に計上されている本事業ですが、1億8,129万2,000円が計上されております。

まず、本市のロードヒーティング設備の現状について確認いたしますが、令和3年度に策定された小樽市ロードヒーティング長寿命化計画によりますと、本市が管理する設備は232か所、稼働面積は約5万6,700平方メートル、そのうち電気方式が全体の9割を占めております。また、耐用年数の目安である15年を超える設備が全体の約93%に当たる215か所に達して、更新が必要な健全度Ⅲ、Ⅳの設備は96か所で、更新費用の概算は約14億3,000万円と示されています。

こちらの計画策定から3年以上が経過いたしましたけれども、更新の進捗状況はどうなっているのか、御説明をお願いいたします。

○(建設)建設課長

更新の進捗状況についての御質問でございますが、小樽市ロードヒーティング長寿命化計画は令和3年10月に策定いたしまして、令和4年度から令和13年度までの10年間で96か所の更新を予定してございます。

そして、事業については令和4年度から着手しておりますので、令和7年度までの4か年の更新箇所数でお答えさせていただきます。計画では4年間で50か所のところ、実績では15か所と、計画より遅れている状況となっております。

○面野委員

計画と比較して3分の1程度の進捗であると。

次に、ランニングコストについて伺います。

令和8年度当初予算の除雪費に計上されているロードヒーティング関係経費は4億5,740万円、そのうち電気料等光熱水費は4億3,270万円となっております。

令和7年度の当初予算における光熱水費と比較した場合の増減と、その主な要因をお聞かせください。

○(建設)維持課長

令和7年度の当初予算におけます光熱水費は3億8,420万円であります。このことから、令和8年度当初予算は、令和7年度当初予算と比較しますと4,850万円の増額となっております。

また、増額となりました主な要因といたしましては、降雪センサーなどの検知機能を備えました電気方式ロードヒーティングの料金割引終了に伴う増額を反映したことによるものであります。

○面野委員

私も少し調べたのですが、北海道電力株式会社の融雪用電力A・B・C・Dに適用されている検知制御装置付融雪用機器の料金割引、すなわち、先ほど御答弁いただいた基本料金と電力料金の合計の10%割引が令和8年4月分の料金をもって終了するとホームページに書かれておりました。

まさに令和8年度から影響が生じることになりますが、この割引終了による本市のロードヒーティング光熱水費への影響額はどの程度を見込んでいるのか、お示してください。

○(建設)維持課長

料金割引終了によります光熱水費への影響額につきましては、約4,000万円の増額が見込まれております。

○面野委員

先ほどの増額分のほとんどが割引終了による増額になるという想定でした。

小樽市ロードヒーティング長寿命化計画に掲載されているロードヒーティング使用料金の推移を見ますと、電気方式の面積当たり使用料金は、平成22年度から令和元年度までの間に約1.6倍に上昇しています。さらに、その後も電力料金は上昇を続け、加えて今回の割引終了という状況です。

ロードヒーティングの光熱水費は今後もさらに増加していく見通しなのか、認識をお聞かせください。

○(建設)維持課長

ロードヒーティングの光熱水費につきましては、エネルギー価格の動向に大きく影響を受けるものでございまして、将来的な増減を見通すことは、難しい状況ではございますが、近年は燃料価格の変動が大きいため、光熱水費が増加する可能性もあるものと認識しております。

○面野委員

もちろん先のことを見通せないのは確かなのですが、ただ、15年ぐらい前からの推移を見ていると、値下がりすることはあまり考えにくいのかという印象を私も個人的には持っているところです。

次に、令和8年度の更新事業の内容について伺います。

今回は、中央通線ほか5路線を対象としていますが、各路線の更新内容と更新前後の方式についてお示しください。

い。

○（建設）建設課長

令和8年度の更新事業、6路線の更新内容と更新方式についての御質問でございますが、市道中央通線の現在の熱源方式はガス方式で、今回は制御盤のみの部分更新により設備の長寿命化を図る予定でございまして、熱源方式に関しては変更はなしとなっております。

また、市道桜3号線、桜8号線、松泉学院通線、富岡北通線、天神向陽線の5路線の熱源方式については電気方式で、融雪ユニットのみの部分更新の予定でございますので、熱源方式には変更はない状況となっております。

○面野委員

基本的には部分更新なので、熱源の方針については変わりがないということでした。

今回の6路線の更新は、小樽市ロードヒーティング長寿命化計画に示された更新対象96か所のうち、健全度としてはどの位置づけにあるのか、また計画上の更新時期と整合しているのかをお示してください。

○（建設）建設課長

今回更新を行う6路線の健全度と計画上の更新時期との整合についての御質問でございますが、まず、小樽市ロードヒーティング長寿命化計画における健全度評価の区分について御説明いたしますと、健全度はⅠからⅣまでの4段階で評価しておりまして、数字が大きくなればなるほど設備等の損傷が大きく、早期の措置が必要な状態であることを示しております。計画における更新の方針として、おおむね10年以内の更新を目指す健全度Ⅲと、おおむね3年以内の更新を目指す健全度Ⅳに該当する96か所について規定の計画における更新の対象としてございます。

計画策定時の各路線の健全度の位置づけといたしましては、市道中央通線と桜3号線の2路線に関しては健全度Ⅲ、そして桜8号線、松泉学院通線、富岡北通線、天神向陽線の4路線は健全度Ⅳです。

計画上の更新時期としては、中央通線については令和6年度と7年度の2か年、それ以外の5路線に関しては令和5年度での更新を計画しておりましたが、実際は遅れている状況で計画とは整合していない状況となっております。

○面野委員

ちなみに、私も一覧表を見ているのですがけれども、更新時期が古いものでいうと、令和5年度のものも令和8年度に着手するということで、今、計画した更新と整合が取れていないという状況なのです。この計画の推進、更新事業、作業が遅れている主な要因はどのように分析されていますか。

○（建設）建設課長

事業の主な財源として国の防災・安全交付金を今回使っているのですが、それが十分に措置されていない状況になっています。そうした中で、我々としても、必要な交付額を確保するように北海道市長会を通じて要望しているところでありまして、今後も粘り強く要望していきたいと考えております。

また、ほかに有利な財源があれば、そういったものも今後、探していきたいと思っているところでございます。

○面野委員

それでは、更新に当たっての熱源方式の選定について伺います。

小樽市ロードヒーティング長寿命化計画では、更新における熱源方式について、機械的な部品が少なく、保守・メンテナンス作業が容易であること、それから障害発生時には影響範囲が限定的で比較的短時間で復旧可能であることなどが理由として、この電気方式による更新を基本とすると定めております。

この方針は令和3年度時点のものですが、策定当時と現在では電力料金水準が大きく変わり、さらに来年度から割引も終了します。

方針策定時にランニングコストの観点からの比較、検討は行われたのでしょうか。

○（建設）建設課長

ランニングコストの観点からの比較、検討についての御質問でございますが、設備の標準耐用年数を15年といたしまして、計画を策定した令和3年度時点での工事費用等、維持管理費によるライフサイクルコスト、一般的にはLCCと申しますが、それで比較を行ってございます。

例えば既設が電気方式の場合、ガス方式に全更新を行う場合と電気方式のまま部分更新を行う場合とで比較しまして、電気方式による部分更新のほうが有利となるため、電気方式による部分更新をしている状況になっていきます。

また、同様に既設がガス方式の場合も、部分更新のほうが電気方式による全更新により有利となりますので、ガス方式による部分更新としている状況と。これにつきましては、電気方式とガス方式の設備に互換性がないため、部分更新のほうが工事費用は有利となるという形になってございます。

○面野委員

イニシャルコストとランニングコストを比較して、さらに既存の設備をどう生かしていくかと検討されたと思うのですが、小樽市でも一部採用されているヒートポンプ方式というものは、消費電力の3倍から4倍の熱エネルギーを生み出すことができるため、電熱線を直接発熱させる方式と比較して、ランニングコストを大幅に抑えられるとされています。青森県では、地中熱ヒートパイプ方式により、電気もガスも使用せず、地中と路面の温度差のみで融雪を行う技術が実用化されているという事例もあるようです。

電気方式以外の方式について、今後の更新において検討する余地というのはないのか、伺いたいします。

○（建設）建設課長

電気方式以外の方式について、今後、検討する余地はないのかとの御質問でございますが、先ほど申しましたが、既定の小樽市ロードヒーティング長寿命化計画の計画期間は令和4年度から令和13年度まで10年間としておりまして、令和8年度はちょうどその中間年となることから、令和7年に設備の状況を確認するための中間点検を直営で実施しているところでありまして、今後、中間見直しを行いたいと考えております。

そして、現状、計画に基づく部分更新による設備の長寿命化を主体として事業を進めている状況にはございますが、中間見直しに当たっては、委員のおっしゃる電気方式以外の例えば下水熱や地中熱などの自然エネルギーや、近年では発熱するコンクリートなどの新技術もございますので、これらの活用の方向性について、今回の中間見直しに盛り込めるかも今後、検討していきたいと考えてございます。

○面野委員

次に、運転制御の効率化について聞いていきたいと思います。

ロードヒーティングの運転においては、降雪センサーが雨やみぞれにも反応して、不要な運転を行う誤認運転、それから、融雪完了後も遅延タイマーにより数時間にわたって運転が続く過剰運転というものが光熱水費を押し上げる要因として、一般的に指摘をされています。

本市のロードヒーティングにおいて、こうした無駄な運転を抑制するための取組というのは行われているのでしょうか。

○（建設）維持課長

ロードヒーティングにおける無駄な運転を制御するための取組につきましては、現在の運転制限の設定上、より経済的な運転につながるきめ細やかな制御はできませんが、初冬期や春先におきまして、主に日中の時間帯にはなりますが、プラス気温でかつ路面が乾いている場合など路面が凍結するおそれが高いと判断した場合につきましては、遠隔操作により手動で運転を停止するような対応を行っているところでございます。

○面野委員

現在、遠隔操作は一部でできるけれども、そんなにきめ細やかな制御はされていないということです。

私もいろいろ調べてみたのですが、道内ではデジタル技術、IoT技術を活用したロードヒーティングの遠隔監視、省エネ運転サービスが複数の企業から提供されていることを知りました。既存設備への後づけにより導入が可能で、私が見たサイトでは1シーズンの燃料コストを42%大幅に削減したという実績が載せられていました。

本市において、さらにきめ細やかなこうしたスマート制御の技術導入を、検討してはどうかと思うのですが、いかがでしょうか。

○(建設)維持課長

ロードヒーティングの制御技術の導入につきましては、近年、IoT技術を活用した省エネ運転により、省エネルギー化や燃料コストの削減を図る取組が民間企業により進められていることは承知しているところでございます。近年は、電気料金高騰や今回の割引終了もありまして、さらなるロードヒーティングの効率的な運転が必要と考えております。

今後につきましては、他の自治体の導入事例や技術の動向のほか、費用対効果などについて情報収集を行いながら、ロードヒーティングのさらなる効率的な運転について調査・研究してまいりたいと考えております。

○面野委員

ただ、これを導入して、管理費、システムメンテナンスが割高になってしまったとなれば元も子もありませんので、ぜひ研究という形でどのようなものがあるのか、また、どのくらいコストの削減につながるのかは、一つ検討、研究していただきたいと思います。

ゼロカーボンシティについて聞いていきたいのですが、本市は令和3年5月、2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指すゼロカーボンシティを表明しています。

令和8年度当初予算の主要事業にもゼロカーボン推進事業費が計上されており、事業者向けの省エネルギー診断補助、ゼロカーボン推進モデル事業者支援が行われます。

ロードヒーティングの光熱水費は年間約4億円になっておりまして、本市の行政活動におけるエネルギー消費量の中でも大きな割合を占めているのではないかと想定されるのですが、ゼロカーボンの観点から、ロードヒーティングから排出されるCO₂の量を本市として把握しているのか、お聞かせください。

○(建設)建設課長

ロードヒーティングから排出されるCO₂の量を把握しているのかとの御質問でございますが、排出量については把握してございまして、第4次小樽市温暖化対策推進実行計画【事務事業編】の令和6年度の推進状況でお答えさせていただきます。

ロードヒーティングからのCO₂排出量としては8,569トンCO₂で、市の部局別の排出量としては4万512トンCO₂となりますので、約21%を占めているという形となっております。

○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

みらいに移します。

○平戸委員

◎空き家について

本市の空き家対策に関して伺ってきたいと思います。

初めに、特定空家等除却事業費についてです。

令和8年度予算に特定空家等除却事業費として370万円が計上されております。この事業の概要について簡単に御説明いただきたいと思います。

○（建設）松原主幹

来年度の事業としましては、天神にある特定空家等について、所有者が亡くなられ、相続人も不存在であるため、市が略式代執行で建物を解体するものです。

○平戸委員

これまで本市で特定空家等の略式代執行が行われた件数についてお聞かせください。

○（建設）松原主幹

本市で今まで略式代執行を行った件数としましては1件になりまして、来年度が2件目の略式代執行になります。

○平戸委員

今回で2件目ということで、徐々に少しずつではありますが、進んできているという印象を持っております。

来年度に略式代執行を行うこの住宅について、本市の第2次小樽市空家等対策計画内の特定空家等対応フローに照らすと、特定空家に認定された以降、こういった経過で略式代執行に至ったのか、その点の御説明をお願いします。

○（建設）松原主幹

略式代執行までの判断につきましては、まず、略式代執行を実施する前には、危険な空き家として特定空家等に認定する必要があります。

特定空家等の認定基準としましては、四つの項目により評価を行います。一つ目は倒壊等保安上の危険について、二つ目は衛生上有害となるかについて、三つ目は周辺の環境への影響について、四つ目は著しく景観を損ねているかについて、以上四つの項目により評価を行い、周辺への影響が大きい空き家を特定空家等認定審査委員会に諮り、認定します。

略式代執行を行う空き家は、相続人が不存在であり、この先、誰も措置ができないことから、切迫性や緊急性などを考慮し、略式代執行を実施するか判断しますが、特定空家等の認定後は小樽市空家等対策会議から御意見をいただき、市として周辺への影響を考慮した上で略式代執行の実施を決定しております。

○平戸委員

本当に、最終的に行政以外にこれをどうにかする人がいない、できる場所がないので、行政として最後の責任としてやるということかと思えます。

この略式代執行に係る経費については、国からの補助金の対象であるとの説明を受けておりましたが、実質的に本市については幾ら負担することになるのか、お示してください。

○（建設）松原主幹

略式代執行を行った費用のうち2分の1が国から補助されますが、残る部分が特別交付税措置を受けることができる予定であるため、本市の実質的な負担としては、全体経費の4分の1に当たる約90万円になります。

○平戸委員

次に、本市の特定空家等の各年度末の総数の推移を過去5年間で聞かせたいと思います。

○（建設）松原主幹

各年度末の特定空家等の件数としましては、令和2年度が40件、令和3年度が41件、令和4年度が39件、令和5年度が41件、令和6年度が38件となっております。

○平戸委員

各年度末と聞いてしまったのですが、2月末でもいいので、現在の特定空家の総数をお聞かせいただきたいです。

○（建設）松原主幹

現在の特定空家等の件数としましては38件になっております。

○平戸委員

過去の5年間の推移を見ても、40件に行くか行かないかぐらいで常に推移しているということでした。

本市の特定空家等に指定されている建物の中で、現在、先ほど言われた略式代執行をするかの判断に照らした場合に該当する空き家はあるのか、あれば何件あるのか、お示してください。

○（建設）松原主幹

現在、特定空家等の中で略式代執行を実施するべきであると判断しているものは、来年度に略式代執行を実施する1件だけであります。

○平戸委員

略式代執行をするというか、特定空家等対策対応フローの所有者がいないところではなくて、所有者がいる場合の特定空家についても今は該当するところはないということでしょうか。

○（建設）松原主幹

所有者が判明している部分についても、行政代執行として実施するべきと判断しているものはございません。

○平戸委員

それでは、先ほど言われた現在か2月末なのか分かりませんが、本市にある38件の特定空家等の中で、所有者や相続人が不存在となっている特定空家については何件あるのか、お示してください。

○（建設）松原主幹

現在、特定空家等に認定されている38件のうち相続人不存在となっているのは5件ございます。

○平戸委員

本市の特定空家は38件ありまして、再確認なのですが、現状、その中で周囲に著しい悪影響を及ぼす状態の空き家はないという認識でいいのか、お聞きします。

○（建設）松原主幹

今、相続人不存在は5件あると申し上げましたが、そのうち1件が切迫性や緊急性がありまして、来年度、略式代執行したいと思っております。

○平戸委員

今のお答えを聞きまして、市内には正直、来年度予算で略式代執行が行われる建物と同じような損壊具合というか、壁が崩れていたり、建物が道路側に傾いていたり、屋根が落ちかかっていたりする建物が複数あるという認識を持っているので、その件については後ほど個別に確認したいと思います。

略式代執行を行うには、これまでは行政以外に解体、除却をできる方がいない、いわゆる所有者不存在という場合に限っておりましたが、その対応だけでは今後、周囲に著しい悪影響を及ぼす空き家が生起する状況にあるのも事実です。

今後は本市だけではなく、日本全体の問題として人口減少が続きますので、放置される空き家が増えることは避けられず、その中では、今はそういう状況にないということでしたが、たとえ所有者が分かっている状況や連絡がついている状況でも、行政の判断として解体しなければならない状況、いわゆる行政代執行が必要な場面も今後、起こってくるのではと感じました。

続いて、今年度は、本市が5年に1度行っている小樽市空家等実態調査の実施年度です。前回の空家等実態調査

は令和2年度に行われており、この5年間で空き家の数や状態がどのような推移をしているのかが明らかになります。

5年前の人口は11万2,000人ほどなので、5年間で人口が約1万人減少し、現在では10万2,000人ほどとなっております。世帯数では、5年前が6万2,396世帯だったのが、2月末時点で5万9,484世帯となりまして、2,900世帯ほどの減少となります。

空き家の解体の状況や民泊としての利用などを考慮せずに単純に考えれば、空き家等の数が相当増えていることが予想されます。また、空き家というのは住んでいない期間が長くなればなるほど状態は加速度的に悪くなっているの、管理不全な空き家の数も相当数増えているのだらうと私は予想しております。

5年に1度の全市的な空き家等の調査ということで、報告書というか、調査結果については上がってきているのか、また、それについてはいつ頃に公開されるのか、お答えください。

○（建設）松原主幹

今年度、業者へ委託して、実態調査を実施しているところであり、現在、市において調査結果の精査を進めているところではありますが、空き家の状態などを確認した上、空き家になるかを判断することになるため、結果が判明するのは新年度に入ってからとなります。

なお、公表の時期については、現段階では申し上げられませんが、結果が判明次第、速やかに公表することと考えております。

○平戸委員

次に、令和6年第1回定例会において、本市の特定空家等の数とそれらが特定空家等対策フローのうちどこまで進んでいるのかについてお聞きしたところ、特定空家等38件のうち、28件に助言・指導、残りの10件は所有者がいない等の助言・指導ができない建物であり、勧告以降に進んでいる物件はないという旨の御答弁をいただきました。

第2次小樽市空家等対策計画の中に定められている特定空家等対応フローに照らすと、まず、特定空家等の判定のための調査があり、特定空家等に認定されます。その後、相続人不存在など所有者が判明できなかった際には、先ほど言われておりましたが、最終的に略式代執行が行われるとされており、このフローに沿って、これまでも特定空家等の除却が少しずつ進められてきております。

もう一方の所有者が判明している場合については、順番に助言・指導、勧告、命令、そして行政代執行に至ると示されております。

本市の特定空家等38件が現在どの段階に進んでいるのか、状況をお示してください。

○（建設）松原主幹

今の段階としましては、助言・指導が28件、勧告がゼロ件、命令がゼロ件、行政代執行がゼロ件、略式代執行が1件となっております。

○平戸委員

今のお答えを聞くと、令和6年第1回定例会のときと略式代執行の数は変わったものの、そのほか助言・指導等、全て数は一緒なのですが、以前聞いた2年前の助言・指導の対象となっているものと、今、助言・指導となっている建物でかぶるものは何件あるか、分かればお聞かせください。

○（建設）松原主幹

令和6年第1回定例会で報告させていただきました特定空家38件なのですが、それ以降に認定された数としましては3件ございまして、その後、認定解除も3件あったことから、件数は一緒となっております。

○平戸委員

つまり、何件が令和6年の状態と同じ、助言・指導の状態継続しているのか、お聞かせください。

○（建設）松原主幹

28件が助言・指導を行った結果、3件が解体されて認定解除されていますので、残り25件となります。

○平戸委員

25件が2年前と助言・指導の段階で同じ状態ということが分かりました。

周囲に悪影響を及ぼしている空き家等に対して助言・指導から行政代執行までを自治体ができるように、空家等対策の推進に関する特別措置法が設けられました。その法律にのっとり、助言・指導をしても改善が見られない場合には、催告以降の段階へと順次進めていかないと、なかなか状況については好転しないのではないかと思います。

特に催告に進んだ以降については、固定資産税の住宅用地特例の解除など所有者に対する実害というか、金銭的な不利益が生じるため、所有者に対しても、管理の行き届いていない空き家をどうにかしなくてはと思わせる動機にもなるものと思います。

空家特措法に定められた催告以降を行っていない今の状態では、所有者の善意というか、意思に任せているような状況とも捉えられると思います。

今後、助言・指導をしても改善がなされない特定空家等については催告の段階へ移行していくべきだと思いますが、助言・指導から催告に移行するタイミングについて、基準があればお示しください。

○（建設）松原主幹

特定空家等に対して催告を行う際の基準としましては、特定空家等及び管理不全空家等の措置に関する要領を定めております。催告に進み、措置する期間が過ぎると、命令、代執行へと進まざるを得ないため、あくまでも所有者等の責任で措置してもらう必要がありますので、粘り強く指導・助言をして、対応を促しているところでありますが、切迫性や緊急性などを考慮し、催告するか、判断しております。

また、小樽市空家等対策会議からの御意見をいただくなど、市として周辺への影響を考慮した上で判断しております。

○平戸委員

催告してからだと、そのまま命令、行政代執行に進んでいかなければならないので、所有者の意思に任せているということかと思いますが、その状況で、今まで本市の25件は特に状況が好転していないわけであれば、例えば助言・指導を何回行ったら催告に移行する、助言・指導をしてから1年が経過したら自動的に催告に移行するという基準を設けないと、なかなか状況については変わっていかないのではないかと思います。

次に、催告になった以降、どのタイミングで固定資産税の住宅用地特例適用が除外となるのか、お示しください。

○（建設）松原主幹

催告した際には、土地の固定資産税の住宅用地特例が適用されなくなりますので、速やかに資産税課へ連絡します。翌年1月1日時点で催告に対する措置がなされていない場合は、次年度から税金が増額されることとなります。

○平戸委員

他都市の例として、京都府京都市に関しては空き家等に対して厳格な対応をしている自治体として、令和12年度から、居住者のいない住宅、空き家や別荘なども含まれますが、これらに対して、非居住住宅利活用促進税を課税すると決めていたり、空家特措法に基づいた催告命令等も積極的に行っているようです。それに伴って、特定空家等の改善に結びつく件数も多く結果がしっかり出ているとのことで、先行事例として私も勉強させていただいております。

一方、積極的に行っているがゆえかもしれませんが、特定空家等に催告を行い、固定資産税の住宅用地特例を解

除したところ、所有者から手続の正当性について市に対する審査請求が行われたという報道もありました。結果は、市の手続の正当性が認められたとのことでしたが、本市でも今後、勧告以降に進むとなった場合には、そういった点にも御留意いただきつつ、法にのっとった対処を進めていただくようお願いしたいと思います。

次に、令和7年に本市では小樽市立地適正化計画が策定されました。その中で、将来的な空き家施策を考える上で重要なのが、ゆとり居住エリアと居住推奨エリアという分け方だと感じています。私の捉えでは、将来的には違うエリアへの住み替えを考えていただくゆとり居住エリアと、将来的にずっと住み続けていただける環境をつくっていく居住推奨エリアだと認識しています。

これまで空き家に対する政策では、どちらのエリアにも同様の施策が取られてきており、空き家を利活用するための小樽市空家流通プラットフォーム事業、特定空家等の除却費助成というのが主な事業かと思っています。どちらも全市画一的な施策になっており、まだゆとり居住エリアと居住推奨エリアという分け方に基づいた事業設計にはなっていないのかという印象を持っております。

ゆとり居住エリアの向かうべき先は、端的に言えば、空き家を利活用することではなく、空き家となってしまうたら放置せず解体、更地化して住宅の密度を下げ、例えば周辺の方の雪投げ場にしたり、駐車場として活用して、より空間的な余裕のある居住環境をつくっていくことを目指すべきだと思います。

対して、居住推奨エリアについては、住宅の密度を維持することで、人口の維持にもつなげ、インフラ等の利便性の維持・向上を目指すべきエリアであると認識しております。

空き家対策についても、今私が述べたような方向性で施策を推進していただくことが必要かと思いますが、どのようにお考えなのか伺います。

○（建設）松原主幹

令和8年度に第3次小樽市空家等対策計画の策定を予定しておりますので、小樽市立地適正化計画のエリアの考えに基づいた取組についても検討してまいりたいと考えております。

○平戸委員

また、特にゆとり居住エリアに位置する建物は、更地にして売却したとしても、解体費用を賄えないということもありますし、更地にしたことによって、住宅用地特例が外れ、固定資産税が6倍ほどになってしまうという大きな課題もあります。

この課題についてはどのようにお考えなのか、お答えください。

○（建設）松原主幹

空き家は市内全域にあるため、市で行っている空き家に関する取組としましては、エリアによって変えることはしていませんが、先ほどの繰り返しになりますが、令和8年度に第3次小樽市空家等対策計画の策定を予定しておりますので、小樽市空家等対策会議からの御意見などを踏まえながら、小樽市立地適正化計画のエリアの考えに基づいた取組についても検討してまいりたいと考えております。

○平戸委員

今年、計画策定に向けてやるということで、今、答弁の中に、具体的にどんな政策をするということはまだお答えいただけなかったのですが、私として考えているのが、本市が取るべき対策として、言われておりましたが、まずエリアに応じた政策とすること、そして特にこれまで特定空家等に限って除却費助成を行ってきたものをゆとり居住エリア内の空き家には特定空家等以外に対しても除却費用の助成を拡充すること、そして空き家を解体した後の固定資産税の減免に対する特例についてもつくっていただきたい。ぜひその辺について計画に盛り込んでいただきたいと思います。

◎屋根からの落雪について

続いて、屋根からの落雪についてということで伺いたいと思います。

先日、市内を車で走っていた際に私が実際に遭遇したことなのですが、そこはもともと2車線だった道路が雪でほぼ1車線になっていまして、擦れ違いにも日々苦労するような道路になっておりました。毎年そのような状況です。

その状況については仕方のないことに思いますが、その道路沿いの住宅の屋根から雪が一気に落ちてしまい、道路を塞いでしまっている状況でした。私が見たときには、作業員の方なのか、地域の方なのかは分かりませんが、何人かで通路を確保するためにスコップで除雪していました。後日、近くに住んでいる方に聞いたところ、その道は計1時間から2時間程度の間、通行ができなかったということでした。

こうした屋根からの落雪が道を塞いでしまっているという苦情というか、御相談については本市に寄せられているのか、件数についても分かればお答えください。

○（建設）建築指導課長

屋根からの落雪により道を塞いでしまっているという相談につきましては、今年度は2月末までに50件の相談が寄せられております。

○平戸委員

50件ということで、想像よりはだいぶ多いという印象を持ちました。

この屋根からの落雪の責任については、一般的に所有者、管理者もしくは居住者にあるものと思いますが、その認識で合っているのか、お答えください。

○（建設）建築指導課長

委員のおっしゃっているとおりでございます。

○平戸委員

では、市として屋根からの落雪を未然に防ぐためにしていることがあれば、お答えください。

○（建設）建築指導課長

まず、小・中学校の3学期始業式前に、学校周辺の落氷雪事故防止パトロールを教育委員会と共に実施しております。今年は1月末に大雪がありましたので、その直後にも実施し、計2回のパトロールを行い、危険性があると判断した建物の所有者等への指導を実施しております。

このほか、周知、啓発の取組として、建築指導課窓口でのパンフレットの配布、ポスターの掲出、広報おたる、小樽市ホームページに注意喚起の記事を掲載しているほか、FMおたるへの放送依頼及び報道機関への、先ほど述べました落氷雪パトロールの報道依頼を行っております。

○平戸委員

パトロールであったり、いろいろ啓発していただいている中でも、50件程度の苦情や御相談が寄せられているということについても理解しました。管理者責任、責任がある方にとっても屋根からの落雪を未然に全て予防するというのは、なかなか難しいことも理解はしております。

では、市道において、そういった屋根からの落雪で通行ができないという相談があった場合には、市の除雪対策本部としてはどのような対応を取るのか、お聞かせください。

○（建設）建築指導課長

通行ができないという相談があった場合には、まず、現地を確認させていただきます。その上で、居住者が分かる場合には落雪した雪の除排雪を居住者等に依頼いたします。

空き家で所有者等がすぐには分からず、道路の通行に支障があるなど緊急性がある場合は、やむを得ず職員が人力でできる範囲内で除雪を行います。

人力による対応が難しい場合には、維持課を通じて除雪ステーションに依頼し、除雪を行うケースもございます。

○平戸委員

今のお答是的には、もし空き家だったら、市の職員が人力でスコップでやることもあるのだけれども、所有者がいた場合には依頼をするということで、所有者がいた場合は、人力でスコップでやることはないという認識でいいのか、お答えください。

○（建設）建築指導課長

落雪した雪の量によりまして、正直、居住者の方だけですぐに対応することが難しそうだと考えられるような場合は、職員によって除雪の作業をお手伝いということでやらせていただきます。

○平戸委員

柔軟な対応をいただいているということで理解しました。

それで、結果として市の職員が通行を確保するために空き家であるにしろ、ないにしろ動いているということで、実際に通行確保するためにスコップで雪をどけるなどということも、除雪事業者に頼んだ場合には、費用が発生することを市としてやっている状況と思います。

それを行うに当たって市としてかかってくるのは、主に人件費と思いますが、もし除雪車両の出動が必要になった場合については、市としても相応の費用が発生していることと思います。

そういった際には、所有者等の落雪に対する責任を負っている方に対して、通行止めを解除するために要した経費を請求するのが筋のようにも思いますが、これまで請求した事例はあるのか、お答えください。

○（建設）建築指導課長

職員が人力で除雪した場合につきましては、費用が発生しないと考えておりますので、これにつきましては、市から費用を請求したことはございません。

また、大量の落雪により除雪ステーションに依頼した場合は費用が発生することになりますが、その場合は市ではなく、除雪ステーションの構成員の業者が所有者等へ費用を直接請求することになりますので、こちらも市から費用を請求したことはございません。

なお、空き家などで所有者等に連絡がつかない場合は、やむを得ず市費により除雪するケースはございます。

○平戸委員

では、法律的には所有者の責任において管理すべき屋根の落雪ということになっていると思いますが、場合によっては、市の職員の方が人力で除雪をすることがある。それについて、費用を請求していないということで、きちんと責任がある中で、その影響を排除するために市が動いている。

その状況に対して、市民からの税金を使って解決するという捉え方もできると思うのですが、その点はどのようにお考えでしょうか。

○（建設）建築指導課長

所有者等の責任で適正な管理をしていただくのが基本であります。道路の通行上支障となっている状況を目の当たりにした中では、緊急性などを考慮して市が除雪を行うということもやむを得ないと考えております。

市としては、そういった状況にならないように、毎年建物所有者等へ注意喚起して、適正な建物管理について促しているところでございます。

○平戸委員

まとめると、職員が人力で除雪した場合にはかかった費用を請求しないという考えということですか。

通行止めになった市道を通行できるように市として柔軟に対処したということになろうかと思いますが、通行止めになってしまった原因が明確であり、責任の所在も明確です。そうであれば、その責任に基づいた請求をすべきではないかということで、今回質問をさせていただきました。

今後、空き家も増えてきて屋根の雪下ろしがされない建物も徐々に増えていきます。そして、そういう屋根から

の落雪といった事案も増えてくることが懸念されております。

一番は、未然に防ぐ対策が必要であると思いますし、屋根の雪を所有者等に適切に処理してもらうためにも、もし屋根の雪によって道路の通行を妨げてしまった場合にはお金がかかってしまうので、そうならないように事前に対処してくださいという姿勢で臨めば、少しでもそういった事例が減るのではないかと考えております。

また、費用の請求等についても今後の検討に期待して、私からの質問を終わりたいと思います。

○委員長

みらい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17分

再開 午後2時50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。

公明党に移します。

○新井田委員

◎運河散策路維持管理経費について

運河散策路維持管理経費について伺います。

冬期の浅草橋街園における路面の凍結等による転倒を防ぐための安全対策経費ということで質問します。

これまで行っている事業で、来年度予算では、基金繰入金として合わせて51万8,000円が充当されておりますが、この事業はいつからのもので、どの場所で、どんなことを行っている事業でしょうか。

○（建設）用地管理課長

これまで行ってきた事業につきましては、平成3年度から除雪を浅草橋街園と中央橋街園で行っておりまして、具体的には、降雪があった場合に、除雪作業を人力で行うものであります。

新たに行う宿泊税を活用する段差解消につきましては、令和8年度から浅草橋街園で多くの観光客に踏み固められた雪板を人力で削る作業を行う予定であります。

○新井田委員

今までよりも対策を少し強化されたということで分かりました。

それだけ観光客の方も多くなってきている中で、やはりそういう部分でも対策を取らなければならないところが出てきているということで分かりました。

それでは、実際の作業に当たって、雪が降った後とか路面が凍ったり圧雪になった場合など、何か作業の指標のようなものがあればお聞かせください。

○（建設）用地管理課長

指標についてですが、これまで行ってきた除雪の作業基準につきましては、降雪量でいきますとおおむね10センチメートル以上を目途として作業を行っております。

新たに行う段差解消につきましては、路盤に近くなるまで雪板を削る作業を12月に1回、1月に4回、2月に4回、3月に1回の合計10回を予定しております。

○新井田委員

しっかり基準があつて、これに基づいて対策を取られるということで分かりました。

それでは、この事業は結構古くからといいますか、前から行っているところなのですけども、何かきっかけがあったのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

最初に、除雪につきましては、多くの観光客が御利用になる場所ということで始めております。

あと、宿泊税を活用する段差解消につきましては、多数の来訪者により踏み固められ、路面が凍結し、運河の柵の高さが確保できず、観光客の方が危険となることや、路面の凍結により観光客が転倒する事案も多く見受けられたことから、市として安全管理上、必要と判断したところでございます。

○新井田委員

それでは、この事業自体はもちろん観光客向けの冬期の安全対策といったことでよかったのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

委員のおっしゃるとおりでございます。

○新井田委員

先ほど、いろいろとお伺いしましたが、大事な安全対策でありまして、やはり来てくださっている観光客が多くなって、また対策を取らなければならないという部分も増えてきていることも分かりました。やはり旅行なので、旅先でけがをしないようにですとか、転倒防止ということで、雪国である以上、やはり講じなければならない対策なのだというところが分かりました。

なかなか全域でできるわけでもなく、こういった特に人の多かったり危ない場所を恐らく選定されたりとかしていると思います。少しでも安全に観光してもらえるために、楽しんでもらえるために大事な取組だと感じました。

それでは、市内のほかの場所でこういった冬期対策の事業をされている場所があれば、事業名とともにお示しください。

○（建設）用地管理課長

事業名につきましては、観光地周辺歩道段差解消業務を委託しております。

場所につきましては、本通線、本通第2線、中央通線、浅草線の4路線となっております。

○新井田委員

やはり冬の観光地ということで、観光の部分に関してそういった事業を多めにされているというところで理解しました。

この項については以上となりますが、毎年度、転倒事故などもあったり、防止策として安全対策をしっかり取り組まれて、少しでも事故防止、観光客の安全性を高めて、観光を楽しんでもらう取組かと思えます。

これから宿泊税を基金繰入金として組んで、今回、体制を強化し、パワーアップして、除雪作業、また、路盤の雪が固まったものを削って、しっかりと観光を楽しんでもらう取組が大事かと思いました。

今後の冬期の天候や降雪の状況にもよりますけれども、しっかり安全対策としてお願いしたいところであります。

◎道路照明LED化事業費について

続きまして、令和8年度当初予算の主要事業にも挙げられております道路照明LED化事業費について伺います。

こちらは、むつみトンネル内の歩道の照明をLED化する事業ですけども、どのような内容でしょうか、お聞かせください。

○（建設）維持課長

道路照明LED化事業の内容についてということでございますが、まず、長橋小学校横の市道長橋小学校通線にむつみトンネルがございまして、その中の歩道部の蛍光灯の照明をLED化する事業でございます。

○新井田委員

既存の歩道の照明を順次LED化ということで、むつみトンネルを私が車で通るときもやはり暗いと感じたり、また、日中の明るい時間帯に歩道を端から端まで歩いたこともあります。蛍光灯の明かりが少しあった記憶はありますが、日中にもかかわらず、暗い印象もありました。明るさの確保という部分でも大事かと思います。基本的にはトンネルの中なので、やはり暗めにはなるのですが、今回、蛍光灯からLED化ということで、歩行者にとっても明るくなってよくなるのではないかと思います。

また、海岸線、海岸第1分線もありましたけれども、どういう内容でしょうか。場所も併せてお聞かせください。

○(建設)維持課長

まず、海岸線、海岸第1分線の事業の場所につきましては、船浜町の平磯岬の付近になりますが、東小樽付近の海沿いを走る小樽港縦貫線の下をくぐる市道海岸線、また、海岸第1分線のボックスカルバート内の蛍光灯の照明をLED化するものでございます。

○新井田委員

こちらでも蛍光灯をLED化するというので分かりました。

ここで、むつみトンネルと、海岸線、海岸第1分線、それぞれの蛍光灯数は何本ずつになりますでしょうか。

○(建設)維持課長

蛍光灯の基数でございますが、今、細かなそれぞれのトンネル、ボックスカルバートごとの灯数は、資料がないのですが、むつみトンネルと海岸線、海岸第1分線の三つを合わせまして131基ございまして、そのLED化を行うものでございます。

○新井田委員

それでは、むつみトンネル、海岸線、海岸第1分線は、もともとこの工事をする予定があったものでしょうか、何か計画に基づいているものか、お示してください。

○(建設)維持課長

事業を行うに当たり、基づいている計画というのはないのですが、令和9年の蛍光灯製造中止に伴いまして、早期に更新しておく必要があることから、事業を行うものでございます。

○新井田委員

計画という部分ではなく、たしか蛍光灯の製造、輸入が禁止になるという措置があったかと思いますが、そちらの措置ということで分かりました。

それでは、例えば市内でほかに同じような対象となり得る場所が分かればお聞かせください。

○(建設)維持課長

今後の事業の予定というか、今後やっていくことにつきましてですが、まず、蛍光灯に関するLED化を行っていくのは来年も予定しておりまして、場所としましては、例えば銭函山手線という市道もカルバートの照明が必要な場所がございまして、そういったところの蛍光灯もLED化を考えております。

また、今後のLED化の見通しとしましては、蛍光灯の更新もあるのでありますが、今後は水銀灯といったものも順次LED化していきたいということを考えてございます。

○新井田委員

水銀灯の更新の見通しもあるということ、まだ蛍光灯もあることが分かりました。

それでは、蛍光灯からLEDになるので、省エネ効果もあるかと思いますが、効果としてはどのぐらいでしょうか、分かりましたらお聞かせください。

○(建設)維持課長

ＬＥＤ化による省エネの効果でございますが、過去に蛍光灯をＬＥＤ化した実績から申し上げますと、約40%の消費電力量削減が期待できると考えております。

○新井田委員

電力としては約40%の削減効果というところで、実績に基づいてのお話でした。こういう部分も、やはり消費電力の軽減、温室効果ガスの削減ということで、本市のゼロカーボンにも寄与するのではないかと分かってきました。

それでは、蛍光灯もだんだんと経年で明るさも落ちてきて、そこからＬＥＤになるというところで、明るさの改善も結構されるかと思うのですけれども、どのぐらい改善されるか、分かればお聞かせください。

○(建設)維持課長

蛍光灯をＬＥＤ化することで、まず、基本的には同程度のワット数になるのではございますが、灯部を蛍光灯からＬＥＤに変えるということで、光が直線的で明るさも効率的というＬＥＤの特性もございますから、そういったことから明るさの改善が図られると考えております。

○新井田委員

冒頭にも申し上げましたけれども、歩道が明るくなれば、やはり歩行者への安全性も高くなるのではないかと思います。

ちなみに、1日の点灯時間はそれぞれの場所で何時間ぐらいでしょうか。

○(建設)維持課長

それぞれの場所での点灯時間というのは、細かなデータは手元にはないのですが、基本的には、照明につきましてはタイマーによる設定で点灯しております。場所によっては、タイマーではなく周りの明るさを検知して電源が入り切りするという箇所もあります。

一つの例として、むつみトンネルにつきましては、常時点灯している箇所とタイマーによる設定をしている箇所がございます。タイマーで設定している箇所は、例えば日照時間が長い夏などと言いますと、夕方6時ぐらいから朝4時ぐらいまでに点灯する設定としているところでございます。

○新井田委員

点灯時間などをいろいろ聞かせてもらった部分では、一般的な蛍光灯の大まかな寿命というのは長くて1万2,000時間前後と言われております。一方では、ＬＥＤに関しては5万時間前後と言われております。

長寿命化と省エネ効果というのはありますけれども、やはりＬＥＤに関しては、交換時のコストも結構高額になりやすい部分も、今まで様々なところで言われてきていると思います。初期導入時から、今回の更新や、廃棄のことも視野に入れて、ライフサイクルコストの考え方も議会の中でも、今まで様々な分野で議員の方々がされてきていると思います。

本市でも、その考え方を持たれていると思いますけれども、今後、蛍光灯の入手ができなくなるということもあって、今回の導入かと思いますので、今後は、導入検討時の段階からライフサイクルコストの考えを一つとっても、やはりさらなる細かい検討、研究によつての導入が必要になってくる時代なのかと感じます。その点もしっかり検討していただくようお願いを申し上げて、私の質問は以上となります。

○橋本委員

◎道路・除雪通報サービスについて

道路・除雪通報サービスについてお伺いいたします。

これまででも、道路・除雪通報サービスについては幾度も質問されてきています。令和3年度から、公式LINE

からホームページに行って、道路の状況を通報するサービスが開始していて、現在の電話対応は、建設部維持課などでおおむね8時から18時で、夜間は留守番電話か通報サービスのみで対応しているということです。

まず、今年度の通報サービスを使った情報提供は何件あったのか、除雪と道路の穴などの情報の内訳をお示ください。

○（建設）維持課長

道路・除雪通報サービスの今年度における受付件数でございますが、3月1日時点では、除雪以外、道路などの夏維持に関する件数は53件、また、冬の除雪に関する件数は93件、合計146件となっております。

○橋本委員

議事録などを見ていると、昨年は170何件とかと数字があったかと思うので、おおむねこういったぐらいの件数が来ているということです。

それまでは24時間対応としていた電話での対応が、令和5年度からは、働き方改革などの理由で8時から18時となりました。こちらに関して、市民から何か御意見などはありませんでしたでしょうか。

○（建設）維持課長

市民の皆様から、電話対応の受付時間だとかが変わったことに関しての御意見というのは寄せられてはおりません。そういったことから、夜間の受付方法の変更に伴う運用上の大きな支障はないものと考えております。

○橋本委員

先ほど申し上げましたけれども、LINEからの通報もホームページへ移動する形になっています。本来はLINEでの直接の問合せなどができることがすごく望まれて、今回も質問されて市長も御答弁されていまして、その辺りは聞かないつもりでもいるのですが、以前、公明党の秋元議員より、ホームページの入力、結構数があるって面倒だという声があるということの質問を建設常任委員会で質問しておりました。

名前、電話番号、メールアドレス、通報者の住所、通報する場所の住所というところまでは任意ではあるのですが、その後、問合せの内容と回答の有無、あと画像認証までが必須事項になって、写真も4枚まで添付できるという状態であります。

秋元議員の質問の後、何か変更点はありませんでしたでしょうか。また、この方法に関しても市民からの声などがあればお示ください。

○（建設）維持課長

以前にも、建設常任委員会などでそのようなLINEで完結しない、メールでは結構手間がかかるという御意見をいただいておりますが、そういったLINEのみで通報、回答までを完結する仕組み、簡素化を図ることにつきましては、現在、運用の変更などは行っていない状況でございます。

また、市民の皆様方から、その内容に関する新たな御意見等につきましても、特に寄せられてはいない状況でございます。

○橋本委員

ホームページを見ますと、緊急時には電話で連絡をとります。この緊急時とは、どのような状態を指しますでしょうか。

○（建設）維持課長

緊急時の例といたしましては、例えば夏であれば道路の陥没や、倒木などにより通行に支障が生じている場合が考えられます。

また、冬では、突然の大雪による交通障害が発生している場合など速やかな対応が必要となる状況を想定しております。

○橋本委員

これが緊急時であるということなのですから、現在、夜間は直接お電話で対応できない場合もあるので、日を改めて対応みたいな形になる場合もあるということですね。

今年度、ホームページからの通報の件数と主な内容をお示してください。

○（建設）維持課長

通報の件数と対応の内容でございますが、まず、通報の件数といたしましては、LINEを入り口としてホームページに入ってきますので、その件数で申し上げますと、先ほどと同様、3月1日時点で合計146件になります。

また、実際に対応した内容についてでございますが、夏の道路維持関係では、道路の舗装に穴が空いているため、補修してほしいということなどが寄せられておりまして、そういった通報に対しましては、メールを確認した後、現地を確認した上で応急的な補修などを行っております。

また、冬の除排雪では、大雪により車が通れないなどの通報をいただいておりますが、そちらに対しましては、こちらでもメールの確認後、現地を確認した上で、作業を行い、道路状況の改善を図っているところでございます。

○橋本委員

この道路・除雪通報サービスなのですから、そもそもこのサービスを始めた理由、また、どのようなことを期待しているのかを御説明ください。

○（建設）維持課長

道路・除雪通報サービスを始めた理由ということと、どのようなことを期待されているのかでございます。

まず、サービスを始めた理由といたしましては、これまで市職員により道路状況の把握に努めていたところではあるのですが、日々刻々と変化する市内全域の道路状況を把握することは難しいため、市職員によるパトロールを補完するために、市民の皆さんから道路・除雪通報サービスにより情報をいただいております。

また、期待することといたしましては、道路状況に関する情報を市民の皆様から多くいただくことで、事故防止につながることから、多くの声を今後も引き続き寄せていただきたいと考えているところでございます。

○橋本委員

続いて、除雪には道路を1種、2種、3種と分けていますが、道路の補修のパトロールの範囲で何か基準はありますでしょうか。

○（建設）維持課長

道路補修のパトロールの範囲に関する基準につきましては設けてはございません。

○橋本委員

では、道路に穴が空いたままになっていると、どのような影響が出ますでしょうか。

○（建設）維持課長

道路の舗装などに穴が空いていて、それを例えば放置した場合、その穴がどんどん大きくなることや、また、その穴によって事故につながるなどの影響があるものと考えております。また、その穴の上を車両が通行する際に、周囲への振動などの影響もあるものと考えております。

○橋本委員

自分が運転していて、穴によっては、車に乗っていると、ダンッとすごく大きな音が鳴って驚いたり、また、ひどい場合だとパンクしたりみたいなことも起こるのかと思うのです。今いろいろとお話を伺うと、このサービスに関して市民からの御意見というのはあまりなく、おおむねうまく利用されているというのも分かりましたし、件数が増えたと伸びたらいいいのかと思うのですが、ある程度、毎年コンスタントに通報のサービスを利用されているというのも分かりました。

やはり職員の方だけでは当然全てをパトロールできないのは当たり前のことなので、しっかり市民が参加して、

その補完をできるようにしていくのは、すごく大事なことだと思います。

この補完の意味で、今、L o G o フォームを使用して、部署内の一部の方でしている実証実験が2年目に入っているかと思うのですが、現在、L o G o フォームを使用することでの今後の目標とか展望などがあればお示しください。

○（建設）維持課長

現在、L o G o フォームによって、建設部の管理職の方々から情報をいただくような運用を行っておりますが、今後の活用方法というか、展望ということにつきましては、さらに建設部職員の方々などにも拡充を図っていきまして、さらなる活用について検討を進めていきたいと考えております。

○橋本委員

これがうまくいくと、部署内だけではなくて、庁舎内全体で協力し合っていくことが可能であれば、いい取組だと思うので、ぜひ進めていただきたいと思います。

今いろいろなところに問合せをしますと、特に大手みたいのところでは、必ず音声案内だったり、A I チャットボットで、大体人につながることはまずないです。私も調べたいことになかなかとり着けなくてみたいなのもあって、結局、最終的には人との関わりというのもすごく大事なのですが、まず、ここで解消できることがあれば、大いにこういったものを利用していただいて、人口も減少していく中で、こういうことがもっと機能していくといいのかとは思っています。

先ほどもお話ししましたが、今のL I N Eのやり取りは面倒くさいという声があるという前段に、ちばレポというL I N Eを使ったシステムを導入してはどうかという秋元議員の質問がありました。

ちばレポというのは、千葉県が独自に開発した通報サービスなのですが、このちばレポに似た仕組みが今、全国に広がっていて、それがマイシティレポートというM C Rと呼ばれているものがある、ちばレポを標準化したもの、多くの自治体でも対応できるようになっていて、北海道では札幌市で実証実験を行っていると聞いています。

仮に、このM C Rを導入しますと、例えば道路ですと、穴、ひび割れ、街灯の不灯、公園だと、遊具の破損、ベンチの老朽化、河川や水路ですと、柵の破損とかごみの堆積、あと廃棄物不法投棄などが大まかに見つけることができるシステムになっています。その中で面白いと思ったのが、市民協働の清掃や補修、清掃活動やボランティアでされている方が、自分たちの活動報告をここに上げることも可能だそうです。こういった広範囲の投稿を受け付けている自治体も多く利用しているところでありました。

また、繰り返しになりますが、市民自ら解決したごみ拾いなどが投稿できることが、またすごくみそかと思っていて、これだと、例えば維持課だけではなくて、建設部全体としても利用が可能だと思うのです。そうすると、費用がかかっても、費用対効果は上がっていくのかと思っています。

札幌市の実証実験の結果なども踏まえた統計なるものが整理されていて、その中で一番すごいと思ったのは、市民の投稿で、簡単に説明すると、市民の方は無料で携帯に入れたアプリからどんどん市に対して写真等の投稿ができるようになっているのですが、その投稿の7割以上が夜間と休日だと言うのです。ということは、やはり今、市が取り組んでいるやり方にも即していますし、市民ニーズには合っている、小樽市にも向いているのかということが確認できました。

今後、公式L I N Eの在り方というのも検討されていて、先ほども申し上げましたが、市長も考えるという御答弁が本会議の中でもありました。

ここは本当に解決していかないといけないと思うのです。その中で、システム自体を導入しろという乱暴な言い方はしませんが、こういったことをしっかり研究して、建設部として何が必要かというのを精査して、そういった公式L I N Eの変更時点にしっかり土俵に上がっていくというか、そういったものも材料としていただけた

らと御案内しました。

これはまだ詳しく調べていないのですが、例えばオーバーツーリズムに利用できたりなどという可能性もすごくあるものなのかなと思うので、全庁的に何かうまく使えたらいいのかなと思います。

地域の課題解決として、こういった通報サービスが苦情の窓口で終わるのではなくて、市民と協働して課題解決をしていく。市民がしっかり参加できるように促すような形になっていくということが、ますます本当に必要になっていくと思います。市として期待するところだとも思いますので、建設部としての御見解があればお示しいただきたいと思います。

○（建設）維持課長

ただいま、委員から、そういったほかの自治体での取組などをいろいろお聞かせいただいたのですが、確かに市民との協働を行うという意味では、とてもいい取組だという印象を受けております。

小樽市では道路・除雪通報サービスや、また、面倒な手間を省く形でLINEで完結するような仕組みというのも引き続き全庁的に取り組んでいきながら、新たな市民の皆さんと協働で取り組む通報などの仕組みなどにつきましても、今後、調べてまいりたいと考えております。

○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

◎運河散策路公衆トイレ改修と市の管理について

運河散策路の公衆トイレの改修と市の管理についてです。

来年度予算で運河散策路の公衆トイレの改修費用が計上されておりますが、小樽運河では、中央橋の拡幅の計画もありますけれども、運河散策路に関わる施設の管理はどこが北海道で、どこが市なのか。

また、市の中でも所管が分かっているのかと思ひまして、その点についてお聞きしたかったのですが、資料要求をさせていただきまして、私が知りたいことを全て図にまとめていただきまして、素晴らしい資料を出していただきました。

判然としない部分があったのですが、今回頂いた資料で私の目的を全て果たせましたので、どこのトイレの改修か、最初は分からない部分があったのですが、これで釈然としましたので、質問ではなくて資料を頂きまして、これでこの項目については終わらせていただこうと思っております。素晴らしい資料をありがとうございます。

多分、皆さん分かっておられるのかなのか、私は永久保存版の資料かと思っておりますので、今後、春になりましたら、散策もしっかりさせていただいて、市と道のすみ分けについてもしっかり見てみたいと思っております。

◎新小樽（仮称）駅周辺駐車場等整備について

次に、新小樽（仮称）駅周辺駐車場等整備についてでございます。

まず、新小樽（仮称）駅の周辺駐車場等整備関係事業費であります、北海道新幹線、札幌までの延伸開業が令和20年度が前提となりまして、開業時期が後ろに倒れる形となりました。最初は令和12年度末を開業目標としておりましたが、これに伴いまして、駅周辺の整備のスケジュールも大きく見直しを迫られることになるかと思ひます。

開業時期までの整備費用を平準化していく必要があるものだと理解いたしますが、今回の予算の内訳について御説明をお願いいたします。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室長内主幹

令和8年度の新小樽(仮称)駅周辺駐車場等整備関係事業費の予算の内容についてでございますが、まず、新小樽(仮称)駅立体駐車場敷地用地補償に7,244万2,000円、次に、付替市道整備建設費負担金に2,750万円、新小樽(仮称)駅附帯施設アンカー施工JRTT負担金に641万円の合計1億635万2,000円となっております。

○中鉢委員

現時点で、市として開業までどのようなスケジュールでこの事業を進めていくのか、概略的で結構ですので、お示しください。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室長内主幹

北海道新幹線開業延期に伴います駅周辺整備のスケジュールについてでございますけれども、まず、関係者との調整を要する用地買収や生活者の利便性向上に資する市道整備につきましては、従前どおりの計画で進めていきたいと考えております。開業時に供用開始が必要な駐車場や駅附帯施設工事などにつきましては、延期後の開業時期から逆算して進めてまいりたいと考えております。また、市以外の工事につきましては、詳細な工程が示されていないことから、引き続き調整してまいりたいと考えているところでございます。

○中鉢委員

開業時期が先に延びたことによりまして、新幹線への期待感のようなものが少し薄らいでしまってくるのかと思うのですが、新幹線の駅ができる自治体として、新幹線に大きな期待を寄せていることはあると思うのですが、これは対外的に、対市民的にも機運を高めていく必要があるのかと思います。

そのような熱量が周辺地域の開発、私は、停車本数の増加、確保にも一番につながるものではないかと考えます。

ネットなどでは、新幹線建設促進小樽期成会など、もしくは小樽市のホームページなどで、駅周辺の絵というものが見られるわけですが、新駅周辺の現地にパース図のようなものを設置してはいかがかと思いますが、見解をお伺いしたいと思います。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室榎主幹

ただいまの委員の御指摘の点につきましては、市民の機運醸成に資するものと考えられますので、今後、検討してまいりたいと考えております。

○中鉢委員

開業時期こそ伸びていますが、新小樽駅の両サイドのトンネルの工区はほぼ順調に工事が進んでいるようでありまして、函館市側の後志トンネルの天神工区は、2月1日現在で掘削率95%、札幌市側の札幌トンネル、朝里工区につきましては98%ということですので、恐らく年内に貫通式が行われると思いますし、明かり部分、駅の部分の工事も進んでおります。

そこで、本市の中で大きく残る工区は、石倉工区と銭函工区になるのかと思います。

ここからは、駅の話ではなくて残土処分についての話になります。

張碓地区の残土堆積場の様子を、私も国道を通りながら、毎日のように見ておりますが、下から見るとかなり積まれていると思っています。

当初想定した堆積可能な量と、現在想定量の何割程度が搬入されているのか、お尋ねいたします。

○(建設)新幹線・まちづくり推進室長内主幹

今、御質問にございました張碓地区受入地の堆積の可能量についてでございますが、協定上約120万立方メートルの受入れが可能でございます。2月現在ですが、5割程度搬入を受け入れたと聞いているところでございます。

○中鉢委員

張碓地区に残土が搬入することが決定してから、石倉工区は坑口がある工区ですので普通であれば坑口からなので、最初は坑口から掘っていたのですが、変電所が建設されることになりまして、迂回して斜坑を掘って、本坑を掘ることになりました。

私は、坑口から掘っていたものをわざわざ斜坑で掘り進めるというのはいささか疑問ではあり、そこまで費用をかけてあの場所なのかとも思ったりもしていますが、新たに掘った斜坑は本坑まで何メートルなのか。斜坑を掘ったことによって、搬出される残土の量が増えたと思いますけれども、どれぐらいの量なのか、お示してください

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

石倉工区の斜坑の延長についてでございますが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からは553メートル、搬出土量につきましては約4万立方メートルと聞いているところでございます。

○中鉢委員

たしか石倉工区は多分4.5キロメートルぐらいのトンネルの工区だったかと思ったのですが、プラス553メートルと。何か思うところではありますが、これは鉄道・運輸機構の話ですので、次に進みます。

これに伴いまして、当初の想定量よりも搬入は4万立方メートル増えたことになりましたけれども、その量が入った場合であっても、張碓地区に搬入可能なのか、お尋ねいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室長内主幹

斜坑の土量も含めて、鉄道・運輸機構からは受入れ可能だと聞いているところでございます。

○中鉢委員

残土を積んだダンプも新駅周辺で走るのはあと僅かでしょうし、新駅周辺の様相も大きく変わっていく年になるうかと思っております。

先ほどパース図の話もいただきましたが、時代がかなり古くなりますが、夢の新幹線などという言葉もあったりして、希望のある乗り物であるのは間違いないと思いますし、小樽市の経済効果も呼ぶものであると思います。市民の理解の観点、先ほどから私が言っております停車本数の確保、あと民間に対しての当市への呼び込みのような施策も、停車本数によって経済効果というのは小さくもなれば大きくもなると思います。

開業が先になりますけれども、間延びすることなく、先般の予算特別委員会でも停車本数などの質問があったかと思いますが、今のところ、七戸十和田駅をベースとして考えているということですが、多分そこをベースにして考えると、そこよりも増えないのかなと。奥津軽いまべつ駅になってしまうと、とんでもないことになってしまいますので、もちろんロケーションからいけば七戸十和田駅になるのでしょうけれども、新青森駅や八戸駅を目指すぐらいの機運でやっていかないと、なかなか確保できないのかと思いますので、熱量を持って取り組んでいただきたいと思います。

◎雪寒道路と除雪費について

次に、雪寒道路と除雪費についてというテーマで質問いたします。

来年度の除雪費の予算額が出されておまして、20億4,150万円、本年度の当初予算が19億2,520万円でありましたので、当初予算で大台の20億円に乗ってしまったという感想を持ちました。

しかしながら、毎年補正を組んでおりますので、ある程度当初予算に積んでおくというのは円滑な予算執行の観点からも必要であるのかとは理解しております。

前年に比ばまして当初予算で約6%の増なのですが、燃料費や人件費、ロードヒーティングの電気料金などで吸収されてしまうような額ではないのかと思うのですが、今回の除雪費の算出基準や算出根拠のようなものがあれば、お示してください。

○(建設)維持課長

新年度の除雪費予算の算出につきましては、除排雪方法を事後処理型から予防保全型に切り替え、市民の皆さんに一定の評価をいただいた平成30年度の作業量を基本とし、最新の労務単価などを乗じて算定しております。

また、増額になっておりますのは、労務単価や機械損料のほか、ロードヒーティングに係る光熱水費などの上昇を見込んだことによるものでございます。

○中鉢委員

やはり労務単価、光熱費などの増ということで、もちろん雪が降ればやはり補正が必要というのは理解いたしました。

よく除雪の関係で、平成30年度は降雪が少なかった年ということで、その除雪費をベースとしてという話をよく建設常任委員会などでも説明で提示を受けることがあります。

平成30年以降で、除雪費の補正がどの程度行われたのか、年ごとに補正額をお示してください。

○(建設)維持課長

平成30年度以降における年度ごとの除雪費補正額についてでございますが、平成30年度は9億664万4,000円、令和元年度は7,100万円、令和2年度は補正はございません。令和3年度は5億4,800万円、令和4年度は4億5,940万円、令和5年度は3億5,000万円、令和6年度は2億円、令和7年度は3億5,000万円となっております。

○中鉢委員

それで、平成30年度、令和元年度などは雪が少なかったという話でございました。

ただ、今お話を聞きますと、補正額はかなり大きい金額になっています。それはどのような理由での補正なのでしょう、御説明をお願いいたします。

○(建設)維持課長

平成30年度と令和元年度の補正につきましては、委託料や貸出ダンプ経費などにつきまして検討や見直しが必要であったため、当初予算への計上を見送っていた費用を第3回定例会で補正を計上したものでありまして、令和3年度以降の補正のように電気料金の値上げや気象状況等によって、作業量が想定を上回ったことによる補正ではございません。

○中鉢委員

小樽市の中で、この除雪費というのは予算の中でも大きい予算額でございますが、その中の一定程度は国からの補助が入っているものと理解しております。その根拠となりますのが、正式名称、積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法に基づいて指定された積雪寒冷地指定道路、以降、これを雪寒道路と呼びますが、これらに指定された雪寒道路は、車道除雪、歩道除雪であれば3分の2、なだれや地吹雪、吹雪対策などの防雪対策、路盤改良、流雪溝などの凍雪害防止対策については10分の6などの補助が受けられるわけでございますが、平成25年に21年ぶりの雪寒道路の大きな見直しが行われました。

この21年ぶりの見直しは、我が自民党の衆議院議員の中村裕之代議士によって進められたものでございますが、当時の全国規模では、市町村道では、それまでと比較しまして1.66倍になったということなのです。平成25年以前の本市の雪寒道路の市道延長と平成25年の見直し後の雪寒道路の市道延長をお示してください。

○(建設)維持課長

本市の雪寒道路の市道延長についてでございますが、平成25年度の見直し前の延長は107.2キロメートル、平成25年度の見直し後の延長は154.1キロメートルとなっております。

○中鉢委員

全国規模の市町村では1.66倍でしたが、1.4倍から1.5倍の中にあるのかということで理解いたしました。

そして、本市の除雪に対して雪寒道路の補助が交付されているのか、直近5年でどの程度の補助がなされている

のかをお示してください。

○(建設)維持課長

本市への雪寒道路に関する補助、交付金などが対象となっているかにつきましては、本市も雪寒道路に指定された道路に関する、除雪に関する費用など交付金を頂いている状況でございます。

また、雪寒道路に係る交付額、国費でございますが、年度によっては追加配分などはあるのですが、追加配分を加えた最終的な金額、国費で申し上げますと、令和6年度から5年ぐらい遡ってお答えさせていただきますと、令和6年度は1億2,418万9,000円、令和5年度は1億6,511万8,000円、令和4年度は1億826万6,000円、令和3年度は2億3,560万3000円、令和2年度は8,610万円となっております。

○中鉢委員

もう少し説明いただきたいところではございますが、国のことですので話を進めさせていただきます。

雪寒道路に指定されるには基準が幾つかありますが、それには降雪量、気温もあります。これについては、小樽市は問題なくクリアいたしますけれども、交通量の基準があります。

積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法の第1条の道路の指定についてであります。国土交通大臣が定める道路の交通量について触れられております。これについて説明をお願いいたします。

○(建設)維持課長

雪寒道路の指定を行う道路の交通量についてでございますが、国土交通省より指定する道路の基準が示されているのですが、日交通量がおおむね300台以上の道路で、道路交通の確保が特に必要であるもの、また、日交通量がおおむね150台以上の道路で、雪寒道路に指定されている一般国道または都道府県道の代替路線または連絡道路であることが基準として示されております。

このほか、病院、学校等の公共施設に通じる路線であることのほか、バス路線であることなどが基準となっております。

○中鉢委員

今いろいろな基準についてお示しいただきました。

交通量と人口が一概に比例関係にあるかは、また道路によっても違ってくるのかと思いますが、バスの話が出てまいりました。

バスの本数も雪寒道路の基準にありますけれども、ここ最近、本市においてはバスの廃止や減便がなされている中で、雪寒道路から外れる、もしくは外れるおそれのある路線はあるのか、お尋ねしたいと思います。

○(建設)維持課長

雪寒道路に指定するための基準につきましては、先ほど答弁させていただきましたが、この基準から外れる場合、例えば日交通量が基準に満たなくなった場合やバス路線ではなくなった場合などは、雪寒道路の指定から外れることについても考えられるのかと考えております。

○中鉢委員

もしかすると、バスの減便や廃止は、こういうところにも影響を与えてくるかもしれないということでもあります。

そして、雪寒道路の基準となる交通量についてはどのように測定しているのか、お分かりであればお聞かせいただきたいと思います。

○(建設)維持課長

交通量につきましては、交通量調査によるものを基本としているところでございます。

○中鉢委員

なかなか一路線の交通量を測るのは難しいのかと思いますけれども、測定しているということでございました。

それで、私は当初、雪寒道路につきましては5年ごとの見直しが行われると聞いておりましたが、平成25年度以降の雪寒道路の延長についてお示してください。また、それは本市の小樽市除排雪計画の車道除雪計画、第1種路線とイコールであるのか、お尋ねしたいと思います。

○（建設）維持課長

平成25年度以降の雪寒道路延長につきましては、先ほども申し上げましたが、平成25年度の見直し後の延長は154.1キロメートル、令和4年度の見直し後の延長につきましては157.6キロメートルとなっております。

また、本市の車道除雪路線の第1種路線と同じであるかにつきましては、その延長が第1種路線と同じであるわけではございません。

○中鉢委員

今、第1種路線と重なっている部分が多いのかと思いましたが、そうではないという答弁をいただきました。

小樽市除排雪計画では第1種から第3種まで設定されておりますけれども、その見直しは毎年行われているのか、また、どのようなケースで見直されているのか、お尋ねいたします。直近5年で、第1種から第3種までの計画路線の延長をお示してください。

○（建設）維持課長

本市の除雪第1種路線から第3種路線までにつきましては、毎年とは限りませんが、必要に応じて見直しを行っております。見直しを行うケースといたしましては、区画整理事業や開発行為の継続によって、市が除雪する道路が増えた場合や廃道になった場合などに除雪延長の見直しを行っております。

次に、除雪第1種路線、第2種路線、第3種路線の計画延長につきましては、直近5年で申し上げますと、令和3年度は第1種が129キロメートル、第2種が285キロメートル、第3種が102キロメートル、令和4年度は第1種が130キロメートル、第2種が285キロメートル、第3種が102キロメートル、令和5年度は第1種が131キロメートル、第2種が285キロメートル、第3種が102キロメートル、令和6年度は第1種が131キロメートル、第2種が285キロメートル、第3種が102キロメートル、令和7年度は第1種が131キロメートル、第2種が285キロメートル、第3種が102キロメートルとなっております。

○中鉢委員

ほとんど変わっていないということが分かりました。

我々市議会議員も、ここを除雪してほしいなどというケースがよくあるのですけれども、ただ、こういうのはやはりニュートラルな、公平な視点で見なければいけないと思いますので、例えば市が連携協定を結んでいる郵便局、配達される方であるとか、JAF、私も1度、小樽市の生活に慣れないときに、ナビどおりに行ったら、第3種路線だったのか、雪があって埋まってしまったということもあって、1日に2回埋まったことがあったのですが、それはさておきまして、そういう視点も交えながら路線については見直していただきたいと思います。

市として、今後、雪寒道路の延長はどのようになっていくと見ているのか、見解をお伺いしたいと思います。

○（建設）維持課長

これまででは、新たに整備された道路などを雪寒道路に追加してきたことで、雪寒道路の延長は見直しのたびに増加してきたのですが、今後は人口の減少などにより、除排雪が不要となる道路や廃道などが発生してくることも予測されますことから、雪寒道路が今後も増加し続けることは難しいものと考えております。

○中鉢委員

それでは、今冬の除排雪なのですが、1月22日から26日にかけての大雪では、ちょうど私も小樽市と札幌市の行き来をしていましたが、いろいろなところでお聞きすることがあるかもしれませんが、小樽市のほうが除雪がよかったという声を聞くわけです。

調べると、場所によって札幌市のほうが降雪量が多かったというデータもありますけれども、札幌市との比較と

いうのは難しいと感じますが、そのような声があることに對して所感と、それで何が功を奏して、このような声が上がってきたのか、その要因についてお尋ねしたいと思います。

○（建設）維持課長

他都市との比較につきましては、気象状況のほか、道路の総延長や人口、道路除雪に使用される機械の台数などの違いもありますことから、比較は難しいものと考えております。

しかし、委員のおっしゃるとおり、確かに小樽市内は走りやすかったとのお声もお聞きすることがあります。どのような取組がそのような声につながったのかにつきましては、今後、検証が必要にはなりますが、現時点で考えられますことは、12月下旬から予防保全的に排雪を開始し、1月中旬からは幹線道路と並行して生活道路の排雪を行っていたことにより、1月上旬から複数回のまとまった降雪や大雪に見舞われましても、除雪作業により翌日には走行に支障がない状況となり、大きな交通障害が発生しなかったことが要因の一つと考えております。

○中鉢委員

予防保全的な部分は大きいのかと思います。私は、1月25日などは除雪ステーションの方が即応されたといいますが、スピード感を持って対応していただいたのかと思っています。同じ25日の未明、札幌市といっても手稲区と西区ですけれども、そちらは、私が知る限りでは除排雪が行われていませんでした。

その点からも、除雪の即応性、あとはステーションを細かく分けて対応しているというのがありますけれども、札幌市などと比べて、市道延長、除雪計画道路と、私は小樽市のほうが除雪の重機の数が多いのではないかと思います。見解をお伺いしたいと思います。

○（建設）維持課長

道路延長や除雪延長、また道路除雪で使用する機械台数につきましては、本市よりも今、例のありました札幌市のほうが延長も長く、また機械台数も多い状況であると認識しております。

また、他都市との除雪の即応性などにつきましては、気象状況のほか、道路の総延長や人口、除雪に使用される機械台数などの違いもありますことから、対応の比較は難しいものと考えております。

○中鉢委員

市道延長などと比べて、重機の数も多いわけでもないけれども、しっかりと除雪ができているということは、どちらかというと、除雪の事業者はいろいろとクレームを受けることが多いのかと思いますが、今回の件につきましては、小樽市はよくやったという部分もしっかり目を向けていただきたいと思う次第でございます。

それで、答えにくい質問になろうかと思いますが、防災の面でもそうなのですが、地域に建設事業者がいてくれることというのは大変大きなことかと思っています。地域の建設事業者が減れば、地域除雪も対応し切れなと思いますし、建設業界を取り巻く環境は、建設資材の高騰で民間需要も今落ち込んでいる状況にあるかと思っています。

今後の除雪体制の維持において、市として建設業者の下支えというものが一定程度必要ではないかと考えますが、見解をお伺いしたいと思います。

○（建設）建設課長

市として、建設事業者の下支えが一定程度必要ではないかとの御質問でございますが、今後の除雪体制の維持も当然のことながら、近年ではインフラの老朽化が深刻な状況かつ喫緊の課題となっている中、地域の建設事業者は必要不可欠な存在であるとともに、防災減災、老朽化対策など、地域の守り手としても極めて重要な役割を担っているものと認識しているところでございます。

こうした中、行政の立場としてできることも限られてはおりますが、今後も引き続き地域除雪や老朽化対策などに必要な財源の確保に努めるとともに、ゼロ市債による早期発注や発注時期の平準化、地域建設事業者の安定的な受注機会の確保など、地域の建設産業の持続性確保に向けた必要な取組を推進してまいりたいと考えているところ

でございます。

○中鉢委員

次に、銭函3丁目の中規模雪堆積場についてであります。

当初の想定堆積予定量と今冬の搬入量をお示ください。

○（建設）維持課長

今年度新たに確保しました銭函3丁目の雪堆積場の受入量についてでございますが、当初に想定していた受入量は約1万4,000立方メートルであります。また、今冬の受入量につきましては約2万5,000立方メートルでございます。

○中鉢委員

私も近くを通って、すごい高さまで積まれたと思っておりましたが、予定より多く積み込まれたことを理解いたしました。

地勢上、張碓より西から搬入するのは考えにくいのですけれども、張碓から銭函地区にかけて、新たな中規模雪堆積場の必要性があるかについて、今冬の除排雪を受けてお尋ねいたします。

○（建設）維持課長

銭函地区での新たな中規模雪堆積場の必要性についてでございますが、銭函地区だけではなく、他の地域も含め、雪堆積場が増えることで、排雪の運搬距離が短縮され、少ないダンプトラックで効率的な排雪作業につながるものと考えていることから、今後も新たな中規模雪堆積場は必要と考えております。

また、今冬におきましては、1月上旬から複数回のまとまった降雪や大雪の影響で、中央ふ頭基部雪処理場の受入量が増加したことや、気温の低下により融雪が追いつかない状況になったことから、大雪時に排雪の受入先を分散することができる体制が必要と考えており、そういったリスクを分散することからも必要と考えております。

○中鉢委員

それで、今後の除雪についてですが、先ほど、雪寒道路の部分で、なだれや地吹雪、吹雪対策などの防雪対策、路盤改良流雪溝などの凍雪害防止対策については、10分の6などの補助が受けられる制度を説明させていただきました。

本市として、これから取り組もうとしている新たな凍雪害防止対策などがあればお示ください。

○（建設）維持課長

雪寒道路に係る新たな事業につきましては、現時点で具体的な予定はありませんが、小樽市雪対策基本計画の中の今後の具体の取組といたしまして、海水や下水処理水を利用した融雪施設などについて調査・研究を行っていくこととしておりますので、これらを整備していく際には、雪寒事業の補助メニューを活用していきたいと考えております。

○中鉢委員

先月、市内の団体の方と一部の市議会議員が意見交換をする機会がありました。その中で、市道、道道、国道の交点に雪がたまっているという御指摘を受けました。

確かにそれらの交点には雪がたまっている事象も見たのですけれども、こういう場合は、お互いが押しつけ合う、もしくは遠慮し合う、様々な事象が考えられるのかと思うのですが、市道、道道、国道のような交点について除排雪のルールはあるのかお尋ねします。

○（建設）維持課長

市道と道道、国道の交点の除排雪作業につきましては、昨年に各道路管理者間で打合せを行っておりますが、管理者が違う道路の交差点部の除排雪作業につきましては、後に作業を行う道路管理者が責任を持って対応することを基本とすると打合せでお話しているところでございます。

○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

◎用途地域等見直し推進事業費について

用途地域等見直し推進事業費について、新年度予算で1,320万円が計上されています。

まず、この事業内容についてお知らせください。

○(建設)都市計画課長

令和8年度の当該事業の事業内容につきましては、防火地域や準防火地域の見直しの根拠となります市街地の耐火性能評価を実施するほか、用途地域の見直し素案の作成や市民アンケートの実施等を考えております。

○高野委員

それでは、見直しをすることになった経過についてお知らせください。

○(建設)都市計画課長

本市におけます用途地域の全市的な見直しにつきましては、昭和48年の見直し、平成6年の見直しを行っております。

平成6年の見直しにつきましては、基本的には昭和48年の用途地域をベースに考えて変更を行っているところでありまして、これまで50年以上と長期にわたって大きな見直しを行っていないところでありますので、その間、人口減少や少子高齢化といった社会情勢の変化もあることや、令和2年度の小樽市都市計画マスタープランの改定、令和6年度の小樽市立地適正化計画の策定もあり、それらとの整合についても考慮する必要がありますので、今回の全市的な見直しに至ったものでございます。

○高野委員

この数十年、かなり見直されていなかったということで、今回、全市的に見直しをするというお話でした。

用途地域といっても、住宅にかかる用途地域なのか、商業地域にかかるものなのかによっても、また変わるのかと思うのですけれども、どこまで含んだ見直しなのでしょう。

○(建設)都市計画課長

今回の用途地域の見直しにつきましては全市的に行いますので、住居系のみではなく、商業系、工業系の用途地域につきましても、現状を把握の上、必要な検討を進めていくことで考えております。

○高野委員

広くということでしたけれども、今回の見直しの中で、建蔽率や容積率の要件も緩和していくということなのでしょう。

○(建設)都市計画課長

建蔽率や容積率の緩和に関する検討につきましては、一部の区域になりますが、当該事業の中で検討することで考えております。

○高野委員

見直しを進める上での基本的な考え方をお知らせください。

○（建設）都市計画課長

用途地域等の見直しの基本的な考え方につきましては、現在、庁内で整理を進めている状況でありまして、現時点ではお示しすることはできませんが、小樽市都市計画マスタープランや小樽市立地適正化計画の上位計画に沿った見直しのほか、現況の土地利用や地域特性の変化等を踏まえまして、検討を進めていくことで考えております。

○高野委員

まだ庁内でいろいろ考えている中なので、具体的には分からない部分があるのかと思うのですが、土地利用の新たな規制と誘導などは、今、決まっているところでは具体的にどのようなことを行う予定なのでしょうか。

○（建設）都市計画課長

現時点におきましては、どこがどのように見直されるかはまだお示しできませんが、用途地域等の見直し作業を進めることによりまして、新たな規制がかかる箇所もしくは緩和される箇所が出ることによりまして、そこへの小樽市立地適正化計画にある居住や都市機能の誘導、もしくは新たな投資を呼び込むことにもつながるのではないかと考えております。

○高野委員

まだ分からない状況なのかと思うのですが、やはり新たに建物を建てようと思っている方ですとか、見直しによっては、いろいろな影響があるのかと思います。

今後、市民アンケートなどを取ったり、住民説明会もするというお話もありましたけれども、この住民説明会はどうにして市民にお知らせする予定なのでしょうか。

○（建設）都市計画課長

住民説明会の周知方法につきましてはまだ決まっているものではございませんが、広報おたる、ホームページなど、いろいろな媒体を使って周知していきたいと考えております。

○高野委員

先ほどまだ住民説明会の場所なども決まっていないので、これからだというお話でした。

まだどのように見直しするのかというのが分からない部分もありますし、素案が出ていないのであれなのですが、今後、改めて確認等をしていきたいと思います。

◎道路維持補修について

次に、道路維持補修について伺いたいと思います。

住民から、雪が融け、市内のあちこちで道路の穴やひび割れをしているところが多く、本当にきちんと舗装されるのだろうか心配の声を伺っています。

新年度予算も含めてなのですが、道路整備事業費の直近5年間の予算についてお知らせください。

○（建設）維持課長

道路整備事業費の予算額につきましては、直近5か年で申し上げますと、令和8年度はまだ議決されておませんが、8年度を含む5年間で申し上げますと、令和4年度は4,500万円、令和5年度は4,500万円、令和6年度は4,500万円、令和7年度は6,500万円、令和8年度は7,500万円となっております。

○高野委員

今聞きましたら、今回の予算では、令和7年度よりも1,000万円ほど多いのかと思っていますけれども、令和7年第2回定例会でも道路舗装について聞きました。

そのときは、市長は近年、道路の損傷が目立って必要な道路補修について庁内議論もして、補正予算の検討を進めていくという答弁があったのですが、資材や労務単価が上がっている中で今回の予算は道路補修に十分な予算となっているのか、その辺はどうでしょうか。

○(建設)維持課長

新年度予算につきましては、資材や労務単価の上昇を見込むとともに、令和7年度に舗装の補修を先送りした箇所の作業量を加えて、今回予算計上をしていることから、その作業量を超えない路面の状況でありましたら、当初予算の中で執行できるものと考えております。

○高野委員

私は、事故防止のため、道路に穴が空いてしまった場合はすぐに補修が必要だと考えます。しかし、補修する路面が増えれば増えるほど、継ぎはぎ路面で道路ががたがたして歩行者がつまずいてしまうという心配も出てくるのではないかと考えるのですけれども、その辺はどのように考えているのでしょうか。

○(建設)維持課長

道路の舗装補修につきましては、市内には補修を必要とする箇所が多くありますことから、限られた予算の中で市内全体の補修を行うため、基本的には必要最低限の範囲で補修を行い、できるだけ多くの箇所に対応できるよう努めているところでございます。

一方で、補修箇所が近接している場合などにつきましては、状況に応じて一定の範囲をまとめて大きく補修するなど、路面の継ぎはぎや段差の発生をできるだけ抑えるように配慮しながら施工しているところでございます。

今後におきましても、安全性と路面状況改善の両立が図られるような補修に努めてまいりたいと考えております。

○高野委員

段差が起きないようにいろいろ工夫しながら行っていくということでしたけれども、令和7年第2回定例会において、路面のがたつきや道路の穴が空く前の予防として、臨時市道整備事業を増額して、計画的に道路の整備を行っていく必要性についても伺ってきました。

臨時市道整備事業については、緊急自然災害防止対策事業債の活用について北海道と協議した結果、活用できる可能性があるということでしたけれども、その後、どうなったのでしょうか。

○(建設)建設課長

臨時市道整備事業における緊急自然災害防止対策事業債の活用についての御質問でございますが、令和7年度の臨時市道整備事業費につきましては、全額国へ申請を行いまして、同事業債を活用してございます。

また、措置期間が令和12年度まで延長されたことから、令和8年度予算においても同様に国へ申請し、活用してまいりたいと考えているところでございます。

○高野委員

全額ということで本当に大きいと思っています。

道路の維持補修をしっかり行って、歩行者、自転車の転倒の危険や、車のハンドルが取られるといったことのないように、今後もぜひ対策を行っていただきたいと思いますので、その点についてお聞きしたいと思います。

○(建設)維持課長

道路の維持補修につきましては、道路利用者の安全を確保する上で重要な作業であると認識しております。

今後につきましても、歩行者や自転車の転倒事故などが発生しないよう、道路状況の把握に努めるとともに適切な維持補修に努めてまいりたいと考えております。

○酒井委員

◎議案第31号工事請負契約及び空家等除却費助成事業費について

まず、議案第31号工事請負契約及び空家等除却費助成事業費について伺います。

今回は、旧保健所・旧小樽市総合福祉センター解体工事に伴うものでありますけれども、土木費補助金としての

住宅市街地総合整備促進事業費統合補助金と、総務費補助金としての道補助金があります。一方は空き家対策総合支援事業と記されています。

住宅市街地総合整備事業は7事業から構成されておりますが、こういった事業で住宅市街地総合整備促進事業費統合補助金を見込んでいらっしゃるのでしょうか。

○（建設）松原主幹

市の予算の中では土木費補助金と総務費補助金の二つに分かれて、住宅市街地総合整備促進事業費統合補助金がありますが、両補助金とも国の空き家対策総合支援事業による補助金になります。

二つに分かれているのは、旧保健所・旧小樽市総合福祉センター解体工事については、当該建物を所管している原課で予算を確保しており、空き家等除却費助成事業費は、建築指導課空き家対策担当が窓口となり、補助金の交付を行うためです。

○酒井委員

それでは、旧医師会館単体、旧小樽市総合福祉センター単体で、住宅市街地総合整備促進事業費統合補助金は見込めるのでしょうか。

○（建設）松原主幹

補助金の条件に合うものは、それぞれ単体で国からの補助金を見込むことができます。

○酒井委員

ところで、議案第31号はどういった契約になったのでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

契約につきましては、旧保健所、旧小樽市総合福祉センター解体工事を阿部・西條・小杉共同企業体が契約金額2億6,510万円で請負契約するという内容のものですけれども、契約の相手につきましては、市内の複数の建設業者が結成する共同企業体による指名競争入札により決定しております。

○酒井委員

なぜ、一般競争入札ではなくて指名競争入札となったのでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

工事の発注方法は、工事ごとにその内容や性質、規模等を鑑みて、庁内で協議の上で決定しております。

本工事につきましては、設計金額が高額であり、本市で定めている小樽市共同企業体取扱要綱の共同企業体により施工することができる工事に該当することから、その要綱を踏まえつつ、庁内協議により、安定的施工の確保や優良な中小建設企業の振興を図るため、共同企業体による共同請負方式を採用しております。

この共同企業体による共同請負方式とした場合、自主結成された共同企業体を市が指名して入札に参加していただくことになるため、指名競争入札の形を取ることにしたものです。

○酒井委員

中小企業の振興ということが出されておりました。

それから、工事が高額であるということも示されていましたが、小樽市共同企業体取扱要綱の当該箇所を読み上げていただけますでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

小樽市共同企業体取扱要綱の第3条第1項に、共同企業体により施工することができる工事は、次の各号に掲げる工事種別について当該各号に定める設計金額以上のものとする。とあり、第1号で土木一式工事7,000万円、第2号で建築一式工事1億円、第3号でその他の工事5,000万円となっております。

本工事については、解体工事のため、第3号のその他の工事に該当しております。

○酒井委員

それでは、地方自治法施行令第167条でどのように記されているでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

地方自治法の第167条を読み上げますが、「地方自治法第234条第2項の規定により指名競争入札によることができる場合は、次の各号に掲げる場合とする。」となっておりまして、第1号は「工事又は製造の請負、物件の売買その他契約でその性質又は目的が一般競争入札に適しないものとするとき。」となっておりまして、第2号は「その性質又は目的により競争に加わるべき者の数が一般競争入札に付する必要があると認められる程度に少数である契約をするとき。」そして第3号は「一般競争入札に付することが不利と認められるとき。」となっております。

○酒井委員

読み上げていただいたうち、どの号に当たるのでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

本契約につきましては、第1号の「工事又は製造の請負、物件の売買その他の契約でその性質又は目的が一般競争入札に適しないものをするとき。」に該当するものと考えております。

○酒井委員

厳しいかと思うのです。

先ほど言われていた要綱の中ではできるという規定なのです。これらは適しないという話なのですが、どうやって本当に適していないのかというのが、なかなか不明瞭だという気はします。地元企業の応援というのが、私はすごく大事なことだと思います。

ただ、契約の透明性というのも同時に必要なことであります。5,000万円を超えたから、単純に共同企業体、JVということではないと思いますけれども、本市の所感を伺います。

○（建設）建築住宅課長

単に要綱に定めた金額以上というだけの理由で発注方法を決めているものではなく、先ほど答弁いたしました、工事ごとにその内容や性質、規模などを鑑みながら発注方法を協議して決定しております。

本工事につきましては、解体する建物の規模が大きく、また、市内中心部であり、近隣に学校があるなど工事の難易度も高いことから複数の中堅企業が共同企業体を結成し、協業関係を確保することにより、施工力、経営力を強化する必要があるものと考えております。

○酒井委員

それでは、土木費補助金としての住宅市街地総合整備促進事業費統合補助金と総務費補助金としての補助金はどう違うのでしょうか。

○（建設）松原主幹

どちらも国の補助金である空き家対策総合支援事業であり、同じものになります。

市の予算としては、土木費補助金は、建築指導課空き家対策担当が所管の事業で、間接補助をしている空き家等除却費助成事業になります。

また、総務費補助金は、保健所の所管の事業で、直接補助をしている旧保健所・旧小樽市総合福祉センター解体工事の事業になります。

○酒井委員

それでは、空き家対策総合支援事業の対象地域はどのように示されているのでしょうか。

○（建設）松原主幹

空き家対策総合支援事業を行うためには、小樽市空き家対策総合実施計画が必要であり、その計画の中で対象地域は小樽市全域としております。

○酒井委員

同様に対象施設ではどうでしょうか。

○(建設) 松原主幹

対象工事としましては、公共利用を行う予定のある土地であり、公共施設や民間建物の空き家などを対象としております。

○酒井委員

同様に助成対象費用、負担割合をお示してください。

○(建設) 松原主幹

公共、民間の建物のいずれも国から4割が補助されます。民間の建物の場合は間接補助になりますので、さらに市からも4割を補助することになりますので、事業者の負担としては全体事業の経費の10分の2となります。

○酒井委員

これらのような比較的有利な財源というのは、ほかに建物の除却で存在しているのでしょうか。

○(建設) 松原主幹

同じような補助を受けられるものとして、空き家再生等推進事業の補助金があります。

○酒井委員

こうした比較的有利な財源を用いないという場合には、単費で行わなければならないということでしょうか。

○(建設) 松原主幹

今申し上げました空き家再生等推進事業と、現在、本市で活用している空き家対策総合支援事業のほかにも、解体する理由によっては、ほかの国の補助金もありますので、そちらの補助金が活用できるのかを検討することになります。

○酒井委員

今後とも比較的有利な財源を活用して除却などに努めていただきたいと思います。本市の所感をお聞かせください。

○(建設) 松原主幹

今後とも空き家の解体については国の補助金を活用するようにして財源を確保し、市の財政負担の軽減になるように事業を行っていきたいと考えております。

○酒井委員

◎市営住宅について

次に、市営住宅について伺いたいと思います。

私も所属しております新光東町会の副会長で、民生・児童委員を務められている方から連絡がありました。市営住宅で入居していない部屋がたくさんあるけれども、いつ募集するのかというものであります。

どうして空き家が発生しているのでしょうか。

○(建設) 千葉主幹

新光地区の市営住宅に限らないのですが、退去修繕が終了した後には入居者の募集を行っております。また、退去修繕を実施するタイミングなど、何らかの事情により、空室が発生する状況があります。

○酒井委員

退去修繕が終わった後に何らかの理由でということなのです。

この後に質問するのに全然つがなくなってしまったのですけれども、退去修繕の後、何らかの理由で入居できないということがなぜ起こるのでしょうか、何らかの理由でというのがどうしても引っかかってしまうのですけれども。

○(建設)千葉主幹

例えばなのですが、普通は退去するときに届け出なのですが、中には、届け出ないで勝手に出ていく場合もあります。その場合については、部屋が確認できないので、残っている状況が考えられます。

○酒井委員

私はてっきり政策空き家をしているから入れないのかと思っていたのですけれども、そういったわけではないということでしょうか。

○(建設)千葉主幹

そういう形はないです。

○酒井委員

ところで、政策空き家というものは増えているのでしょうか、それとも減っているのでしょうか。この10年くらい推移を示していただきたいと思います。

○(建設)千葉主幹

この10年間になりますが、塩谷住宅の建て替えや稲穂改良住宅の用途廃止などがあり、一応増加傾向にある状況であります。

○酒井委員

ところで、市営住宅の4階、5階に住む世帯が、高齢化などに伴って階段の上り下りが困難になっている方たちがいらっしゃると思います。

こういった入居者についてどのような感想をお持ちになったのでしょうか。

○(建設)千葉主幹

高齢等により階段の上り下りが困難と思われる方々については、できるだけ御要望を伺いながら、住み替えについて助言している状況であります。そのような方々は、できるだけ低層階での居住が望ましいと考えております。

○酒井委員

それでは、国の公営住宅のエレベーター設置の義務に係る基準はどのようになっているのでしょうか。

○(建設)建築住宅課長

国の公営住宅についての整備基準は、国の省令である公営住宅等整備基準及び国土交通省告示に定めがありまして、3階以上の公営住宅を新築する場合はエレベーターを設置することとされております。

○酒井委員

それでは、本市の市営住宅のエレベーターの設置の義務に係る基準ではいかがでしょうか。

○(建設)建築住宅課長

市営住宅につきましては、小樽市営住宅条例において、共用部分は高齢者等の移動の利便性及び安全性確保を図るための措置を講ずるものと定めておりまして、国の整備基準と同様に、3階以上の公営住宅を新築する場合はエレベーターを設置することとしております。

○酒井委員

ところで、既存の市営住宅にエレベーターを設置するというお考えはあるのでしょうか。

○(建設)建築住宅課長

市営住宅のエレベーターの設置につきましては、入居者の高齢化が進んでいることから、設置されることは望ましいものと考えております。しかしながら、既存の階段室型の住宅を改修することは、階段室ごとにエレベーターを設置する必要があることや残りの耐用年数が短いなどの問題もあるため、今後、計画的な建て替えによりエレベーターを設置した住宅の整備を進めてまいりたいと考えております。

○酒井委員

望ましいのだけれども、課題がたくさんあるという形でありました。

ということは、新設にならなければ、エレベーターはつかない、つくことは難しいということなのでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

先ほど申し上げましたとおり、新設でなければエレベーターを設置することは難しいと考えております。

○酒井委員

もう高層階に住めないという方が小樽市内で転居していただければいいのですけれども、札幌市などにいる子供と居住したりとかという形で小樽市を去るという話を一つや二つではなく、もう2桁以上聞いているのです。

今、私がお話したことについて建設部としての所感はいかがでしょうか。

○（建設）千葉主幹

高層階に住んでいる方々については、できるだけ低層階の住宅に住み暮らしていただくことが望ましいものと考えております。

○酒井委員

ついの住みかとして小樽市に住み続けるためにも、低層階である1、2階は最速で修繕することを求めたいと思います。

また、比較的高層である4、5階の修繕は後回しにするといった制度設計を行えないでしょうか。本市として調査・研究するお考えはありませんか。

○（建設）千葉主幹

現在エレベーターの設置がない階段室型の住宅につきましては、1、2階、低層階への空き住戸を優先的に修繕し、入居者の募集を行っているところでございます。

○酒井委員

現在も優先されているということでありました。

それから、また同じ棟の5階に居住している人で、高齢や病気など理由がある世帯を優先して1階の空室に入れるようにできないかということであります。

これも同様に、本市として調査・研究するお考えについてお願いいたします。

○（建設）千葉主幹

現在、高齢や病気等により高層階での生活が困難な入居者につきましては、一定の条件を満たすことが必要なのですが、低層階への住み替えを行っているところであります。空き住戸の状況によりますが、同じ棟限定での1階への住み替えにつきましては配慮してまいりたいと考えております。

○酒井委員

配慮していただけるということだけで本当にありがたいと思います。

この一定の条件というのは、例えば医師の診断書があるとか障害などがあると見てよろしいのでしょうか。

○（建設）千葉主幹

今、委員のおっしゃっていたとおりでございます。

○酒井委員

本当にありがたいと思います。

以前も、高層階から低層階に移るという方は、地域自体から離れてしまうのです。同じ朝里地域のところで、できれば同じ団地で、C団地ならC団地、B団地ならB団地という形でやりたかったのだけれども、そうではなくて、全く遠いところに案内されて、こちらなら1階が空いていますよと言われるケースがあって、それはきついと思ったのですけれども、今回同じ棟でも配慮されるということで私はとても安心いたしました。

◎除雪・排雪路線について

除雪・排雪路線について伺います。

先日、ある市民から、除雪路線について、第2種なのか、第3種なのか、排雪路線Bなのか、Cなのか分からないという相談ありました。当然、調べてお答えはしたのですが、その方は、自分で調べられないのですかと聞いてきたのです。そこで、私はPDFファイルのリンクが貼られていますから、それを案内したのですが、私自身が見ても、細かくて見づらく、幾らスマートフォンで拡大しても本当に分かりづらいものでありました。

それでは、PDFファイルを確認する以外で、除雪・排雪路線を確認するにはどうすればいいでしょうか。

○（建設）維持課長

PDFファイル以外で確認する方法でございますが、現在、小樽市のホームページでPDFファイルが閲覧できるようになっておりますが、ホームページ以外での確認といたしましては、建設部維持課にて紙の路線図を用意しておりますので、御来庁いただければ閲覧することが可能となっております。

また、各地域の除雪ステーションにも同じく紙の路線図を用意しておりまして、こちらでも閲覧することが可能となっております。

また、電話でお問合せいただき、お知りになりたい場所の住所や目標物からお答えすることも可能となっております。

○酒井委員

市民の中には、なかなか市役所に電話することをちゅうちょする方もいらっしゃると思います。

ましてや、維持課に来庁するですとか、ステーションに行くとなると、ハードルがもっと高くなってしまうのかと思うのですが、本市ではこういった考えについてどのようにお考えでしょうか。

○（建設）維持課長

小樽市役所では、先ほどお話ししました電話以外にも、メールによるお問合せをいただくこともできますし、例えば道路・除雪通報サービスの中での受付も実施しておりますので、こういった方法も御活用いただければと考えております。

また、例年7月と11月に除雪懇談会を開催しており、各地域に御説明に上がるのですが、懇談会終了後には個別のお問合せなどを受付させていただく時間なども設けておりますので、こういった機会も活用していただけたらと考えております。

○酒井委員

実際に、建設部として、今PDFで公開されている除雪路線図や排雪路線図は見やすいとお考えでしょうか。

○（建設）維持課長

現在の除雪路線図や排雪路線図につきましては、市が業務を行うために作成している資料を基に市民の皆さんにも公開しているものでございます。そのため、必ずしも全ての方にとって見やすいものとは言えない部分もあると認識しております。

○酒井委員

ところで、除雪・排雪路線について話が出たきっかけというのは、除雪にさっぱり来ないという話からだったのです。近所の方が除雪機を持っていて、空き地などに雪を飛ばしてくれていたけれども、その方も高齢でできなくなって、改めて除雪路線なのか、確かめたいからというものでありました。

市内の除雪・排雪路線というのはどのように決められているのでしょうか。

○（建設）維持課長

除雪路線につきましては、交通量や道路幅員などの道路条件を踏まえて決めており、幹線道路を第1種路線、幹

線道路と幹線道路を結ぶ補助幹線道路を第2種路線、一定程度の道路幅員を有する生活道路を第3種路線として位置づけしているところでございます。

また、排雪路線につきましては、幹線道路及び補助幹線道路におきまして、運搬排雪を行うものを排雪路線A、補助幹線道路、生活道路において投入排雪作業を行うものを排雪路線B、生活道路において運搬排雪を行うものを排雪路線Cとして位置づけておりまして、それぞれの道路状況に応じて排雪作業を行うこととしているところでございます。

○酒井委員

先ほどの市民とは別の方であります、桂岡地区は、バス路線である桂岡本通線、十万坪線は物すごい頻度で除排雪するのだけでも、一本、中通りに入ると、自動車でも通行することも戸惑う路線もあります。私も実際に行ってみましたところ、車の天井に頭をぶつけながら走行したのですけれども、私が住んでいる朝里地区では、そこまでひどい路線というのは少ないという印象があるのです。

地域によって除排雪で差があるように感じられるのは、なぜだと思われますか。

○（建設）維持課長

地域によって除排雪に差があるように感じられる要因につきましては、道路幅員や道路の勾配、交通量のほか、路線の周辺に雪を押す場所の有無や投入排雪ができる土地の有無など、地域ごとの道路付近の条件の違いによるものと認識しております。

○酒井委員

幅員を理由にされていましたが、朝里地域でも随分幅員が狭いところがあるのですが、それでもまあまあ入っているというのがあって、ここのことはあまり言わないです。

本市の小樽市除排雪計画は毎年定められております。ということは、除雪路線、排雪路線の変更もあり得るということでしょうか。

○（建設）維持課長

本市の小樽市除排雪計画につきましては、単年度ごとに道路状況等を考えまして、見直しを行っておりますので、毎年、計画については確認し、必要に応じて見直しを行っているところでございます。

○酒井委員

この数年間、こういった除排雪路線の変更があったと記憶していますか。代表的なものをお示しいただけますでしょうか。

○（建設）維持課長

近年の小樽市除排雪計画の変更ということでございますが、例えば除雪路線の位置づけの見直し等を行う場合がございます。例えば区画整理事業などで新たな道路ができたといった場合には、除雪路線に加えるですとか、また一方で、廃道になった道路がある場合には、その路線を除雪路線から外すという部分も含めて、そういった年々の状況に応じて除雪路線の計画の変更を行っているところでございます。

○酒井委員

細かくて見づらいPDFファイルについてであります。

現状では、市役所等に電話するか、建設部維持課や各除雪ステーションに行かなければ確認することは難しい、できないわけなのです。

そこで、令和7年3月21日公開されました小樽市地理情報システム「でじ樽なび」は、市の施設、防災マップ、土砂災害や洪水、地震、津波、都市計画指定状況等、地番図、認定路線、救急ステーション（AED）、地形図（現況図）が公開されております。私自身も地番図や都市計画指定状況、防災マップ、認定路線を確認するときに、本当に活用しております。大変便利だと思っております。

そこで、除雪路線、排雪路線をでじ樽なびで公開できないかということです。

でじ樽なびだったら、非常に分かりやすくなると思います。可能か不可能かも含めて、調査・研究するお考えについて、建設部のお考えを伺います。

○（建設）維持課長

ただいま、でじ樽なびの活用についてお話がございました。

委員のおっしゃるとおり、でじ樽なびは、小樽市が保有する行政情報を地図上で表示したり確認したりできるものでありまして、一般に公開されているものとは認識しております。

私たちが使用している除排雪路線の路線図につきましても、同じようにホームページで公開しているものなのですが、確かに委員のおっしゃるとおり、こういう市の、行政の情報を一つの入り口からいろいろ見られることは便利になると考えております。今後、でじ樽なびでの除排雪路線の掲載につきましては、どういうふうに掲載することが市民の皆さんにとって見やすいかということも含めて、掲載に向けて検討してまいり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、本日は、これをもって散会いたします。