第　３　分　科　会（Ｎｏ．３）

１　日　　時　　令和８年３月１１日（水）
午前１０時０２分　開会
午前１１時５５分　休憩
午後　１時００分　再開
午後　３時１０分　休憩
午後　３時２１分　再開
午後　４時０７分　閉会

２　場　　所　　第２委員会室

３　出席委員（１７人）

主　　査	木畑広宣	副主査	奥村直樹
委　　員	佐藤栄作	委　　員	田仲常郎
委　　員	戸町武弘	委　　員	片山　　尹
委　　員	日野雄二	委　　員	田中　　元
委　　員	たかの久仁子	委　　員	中島隆治
委　　員	成重正丈	委　　員	森　　結実子
委　　員	山﨑英樹	委　　員	山内涼成
委　　員	荒川　　徹	委　　員	村上さとこ
委　　員	井上純子		
（委員長	泉　　日出夫	副委員長	伊藤淳一）

４　欠席委員（０人）

５　出席説明員

技術監理局長	尊田利文	技術部長	井上和広
技術企画課長	鈴木啓介	検査課長	寺嶋秀雄
技術管理課長	武宮史宜	技術支援課長	渡邉雅人
契約部長	藤原孝行	契約制度課長	廣渡実和
都市戦略局長	小野勝也	総務政策部長	大迫道広
総務課長	石橋孝通	住まい支援室長	城戸康輔
計画部長	南　　孝昌	都市交通政策課長	民谷　　充

都市計画道路担当課長	池　田　秀　昭	建築指導課長	村　上　安　伸
都市再生推進部長	正　野　睦　朗	小倉・黒崎再生担当部長	中　原　康　裕
都市再生企画課長	平　野　　研	緑 政 課 長	上　田　治　史
事業推進課長	近　松　芳　朗	空き家活用推進課長	秋　山　英　雄
交 通 局 長	白　石　　基	交通局次長	河　端　隆　一
総務経営課長	肥　塚　秀　夫	経営改善推進担当課長	實　藤　　一
運輸サービス課長	原　田　吉　弘		外　関係職員

6　事務局職員

議 事 課 長	木　村　貴　治	委 員 係 長	伊　藤　大　志

7　付議事件及び会議結果

番号	付　　議　　事　　件	会　議　結　果
1	議案第１号　令和８年度北九州市一般会計予算のうち所管分	議案の審査を行った。
2	議案第７号　令和８年度北九州市土地区画整理事業清算特別会計予算	
3	議案第12号　令和８年度北九州市駐車場特別会計予算	
4	議案第24号　令和８年度北九州市交通事業会計予算	
5	議案第32号　北九州市手数料条例の一部改正についてのうち所管分	
6	議案第43号　建築物における駐車施設の付置及び管理に関する条例の一部改正について	
7	市長質疑項目について	市長質疑項目の締切りは３月16日午後４時までとし、審査終了が午後３時以降となった場合は、審査終了の１時間後までとすることを確認した。

８　会議の経過

（東日本大震災の犠牲者への黙とうを行った。）

○主査（木畑広宣君）それでは、開会いたします。

本日は、技術監理局、都市戦略局及び交通局関係議案の審査を行います。

議案第１号のうち所管分、７号、12号、24号、32号のうち所管分及び43号の以上６件を一括して議題といたします。当局の説明は、できるだけ要点を簡潔、明瞭にお願いします。なお、議案説明は着席のままで受けます。

それでは、説明を求めます。技術監理局長。

○技術監理局長　おはようございます。技術監理局でございます。委員の皆様方におかれましては、日頃から私どもの局に対しまして御指導、御協力いただき、誠にありがとうございます。

今回御審議いただきます当局所管の議案につきましては、令和８年度当初予算議案でございます。

技術監理局では、引き続き公共工事の適正な執行と品質確保に努めるとともに、技術職員の技術力向上に向けた取組を進めてまいります。

また、公正公平な契約制度の運用により、地域経済活性化への貢献を目指してまいります。

予算案の内容につきましては、技術部長より説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

○主査（木畑広宣君）技術部長。

○技術部長　着席して説明させていただきます。

本委員会で御審議をお願いするのは、議案第１号、令和８年度北九州市一般会計予算のうち技術監理局所管分１件でございます。

それでは、令和８年度一般会計予算に関する説明書により、主な歳入歳出予算について説明いたします。なお、金額は万円単位とさせていただきます。

まず、歳入について説明いたします。33ページをお願いします。

下段の17款２項１目総務手数料４億1,620万円のうち、所管分は2,918万円で、主な内訳は、建設材料試験場における試験手数料2,915万円でございます。

次に、107ページをお願いいたします。

真ん中あたり、24款６項４目雑入71億6,561万円のうち、所管分は9,599万円で、主な内訳は、企業会計部局などからの負担金収入で、工事検査事務等他会計負担金が8,029万円、積算システム運用事業他会計負担金が1,549万円となってございます。

以上、技術監理局所管分の歳入予算の総額は１億2,517万円でございます。

続いて、歳出について説明いたします。

125ページをお願いいたします。

２款２項１目一般管理費11億9,434万円のうち、所管分は１億3,088万円でございます。主な

内訳です。工事資材の単価の設定や積算システムの改修、運用管理を行う積算システム等技術管理関連経費が6,711万円、そのほかインフラＤＸの推進経費459万円、建設材料試験場管理運営関連経費1,190万円、公共工事の安全対策強化及び建設業の魅力発信関連経費138万円、公共工事におけるグリーンスチール試行活用事業経費100万円、電子入札・契約管理システムの改修等経費2,048万円、技術職員資格取得支援事業経費50万円などを計上してございます。

以上、技術監理局所管分の歳出予算の総額は１億3,088万円でございます。

以上で技術監理局所管分の議案の説明を終わります。よろしく御審議いただき、御賛同賜りますようお願いいたします。

○主査（木畑広宣君）都市戦略局長。

○都市戦略局長　都市戦略局でございます。委員の皆様には、日頃から北九州市のまちづくりにつきまして多大なる御支援、御協力を賜り、お礼申し上げます。

本日御審議いただく都市戦略局所管の議案は、令和８年度当初予算議案３件と条例議案２件の計５件でございます。

都市戦略局では、北九州市が目指す都市像を実現するために、持続可能で魅力ある都市づくりを推進し、市民の生活の質の向上を図ってまいります。

また、まちづくりの課題の解決に向けて、長期的、全市的な視点で政策を着実に実施してまいります。

議案の内容につきましては、引き続き総務政策部長が御説明いたしますので、よろしくお願いいたします。

○主査（木畑広宣君）総務政策部長。

○総務政策部長　それでは、都市戦略局所管の議案について御説明いたします。なお、金額の説明は万円単位とさせていただきます。

初めに、一般会計の令和８年度当初予算議案です。議案第１号、令和８年度北九州市一般会計予算についてのうち都市戦略局所管分について、令和８年度一般会計予算に関する説明書により主な歳入歳出予算を御説明いたします。

31ページを御覧ください。

まず、主な歳入予算です。

一番下の段、17款１項８目土木使用料10億8,355万円のうち、所管分は3,347万円で、桃園公園駐車場施設などの使用料です。

36ページを御覧ください。

一番上の段、17款２項８目建築行政手数料4,385万円のうち、所管分は4,352万円で、建築確認申請などに係る手数料です。

57ページを御覧ください。

一番下の段18款２項８目土木費国庫補助金43億2,558万円のうち、所管分は8,231万円で、小

倉・黒崎エリアの価値向上事業や盛土等安全推進事業などに係る国庫補助金です。

59ページを御覧ください。

一番下の段、18款２項10目建築行政費国庫補助金10億1,713万円のうち、所管分は２億984万円で、すまいる北九州移住応援事業や空き家対策事業、ミライの安心につなげる住宅・建築物耐震化等安全推進事業などに係る国庫補助金です。

83ページを御覧ください。

一番下の段、19款２項７目建築行政費県補助金3,682万円のうち、所管分は3,618万円で、すまいる北九州移住応援事業やミライの安心につなげる住宅・建築物耐震化等安全推進事業に係る県補助金です。

93ページを御覧ください。

一番下の段、21款１項６目土木費寄附金3,155万円のうち、所管分は2,840万円で、到津の森公園基金寄附金などの寄附金です。

119ページを御覧ください。

２段目、25款１項７目土木債123億9,630万円のうち、所管分は４億700万円で、北九州高速道路建設事業の財源に充てられる市債です。

以上、御説明した歳入を含めた都市戦略局所管分の歳入予算の総額は19億367万円です。

213ページを御覧ください。

続いて、主な歳出予算です。

上の段、９款５項１目都市計画総務費10億744万円のうち、所管分は10億729万円で、都市計画の一般事務及び各種調査等に要する経費です。そのうち、一番右の説明欄の丸項目、上から４番目の環境首都総合交通戦略推進経費では、誰もが安心して移動できる公共交通の維持、確保を目指し、官民連携による北九州モデルの第２弾を推進する、みんなで創る！公共交通北九州モデル推進事業や筑豊電気鉄道車両更新補助事業、地域の生活交通を確保するおでかけ交通支援事業などを実施します。その３つ下の丸項目、小倉・黒崎エリアの価値向上の事業経費では、小倉・黒崎地区の将来像を広く周知し、官民で共有するとともに、町の魅力を高める官民連携プロジェクトを実装推進し、民間投資の呼び込みを通じてエリアの価値向上を図ります。その３つ下、下から２番目の丸項目になりますが、小倉駅周辺快適トイレ大作戦経費では、小倉駅周辺エリアのトイレ環境を市民参画で改善することで、市内外からの来訪者へのおもてなしのまちづくりにつなげます。

215ページを御覧ください。

２段目、９款５項４目公園管理費30億9,428万円のうち、所管分は10億5,655万円で、有料公園等の指定管理など公園の維持管理に要する経費です。

217ページを御覧ください。

２段目、９款５項７目再開発事業費は２億2,772万円で、市街地再開発事業に要する経費です。

そのうち、一番右の説明欄の丸項目、上から２番目のリビテーション推進事業経費では、小倉北区京町三丁目14番地区において、次世代仕様のオフィスビルの建設を行う事業者等に対して整備費等の一部を補助します。

227ページを御覧ください。

上の段、11款２項１目建築総務費６億1,980万円のうち、所管分は３億7,912万円で、建築行政の管理運営に要する経費です。そのうち、一番右の説明欄の丸項目、上から６番目の移住推進経費では、北九州市への移住を推進するため、若者・子育て世帯をメインターゲットとして、移住の検討段階に応じた切れ目のない支援を行う、すまいる北九州移住応援事業を実施します。その１つ下の丸項目、空き家対策事業経費では、空き家・空き地対策の３つの柱である発生予防啓発・管理促進、活用促進、管理不全の解消に官民連携で取り組み、総合的な空き家対策を推進します。

次のページ、228ページを御覧ください。

２段目、11款２項３目建築指導費は１億2,963万円で、建築指導関係に要する経費です。そのうち、一番右の説明欄の丸項目、下から２番目の民間建築物耐震改修費補助等経費では、市民の安全・安心な暮らしを促進するため、民間建築物について耐震化や危険ブロック塀の除去、吹きつけアスベスト対策に係る工事費等を支援するとともに、その普及啓発に係る取組を行う、ミライの安心につなげる住宅・建築物耐震化等安全推進事業を実施します。

以上、御説明した歳出を含めた都市戦略局所管分の歳出予算の総額は46億5,792万円です。

一般会計についての御説明は以上です。

次に、都市戦略局所管の２つの特別会計の令和８年度当初予算議案について、令和８年度特別会計予算に関する説明書により御説明いたします。

まず、議案第７号、令和８年度北九州市土地区画整理事業清算特別会計予算について御説明いたします。

この特別会計は、換地処分を終えた市施行の土地区画整理事業の清算事務を行うために設置しているものです。

53ページを御覧ください。

まず、歳入予算です。

一番下、歳入合計は30万円で、徳力土地区画整理事業に係る清算徴収金や前年度繰越金などです。

次のページ、54ページを御覧ください。

続いて、歳出予算です。

一番下、歳出合計は30万円で、土地区画整理事業清算の管理運営に要する経費です。

続いて、議案第12号、令和８年度北九州市駐車場特別会計予算について御説明いたします。

この特別会計は、市営駐車場の維持管理などを行うために設置しているものです。

96ページを御覧ください。

まず、主な歳入予算です。

上の表、１款１項１目駐車場使用料は３億4,299万円で、天神島駐車場など３つの市営駐車場の使用料です。

その次の表、２款１項１目繰越金は２億3,518万円で、前年度繰越金です。

次のページ、97ページを御覧ください。

続いて、歳出予算です。

上の表、１款１項１目駐車場管理費は３億8,000万円で、駐車場の維持管理に要する経費です。

下の表、１款２項１目繰出金は２億円で、一般会計への繰出金です。

令和８年度当初予算議案についての御説明は以上です。

次に、条例議案について、令和８年２月北九州市議会定例会議案により御説明いたします。

33ページをお願いいたします。

議案第32号、北九州市手数料条例の一部改正について御説明いたします。

本議案は、マンションの建替え等の円滑化に関する法律の一部改正に伴い、関連する手数料条例を改めるものです。36ページから39ページにかけて新旧対照表がございますので、後ほど御参照いただければと思います。

改正の内容は、マンションの建替え等の円滑化に関する法律の一部改正に伴い、法律名がマンションの再生等の円滑化に関する法律に改められることや、耐震性不足により建て替えを行う場合等における特例許可の緩和対象に高さ制限が加わるため、現行の手数料を徴する事務の内容を一部改正するものです。施行期日は、令和８年４月１日としております。

113ページをお願いいたします。

最後に、議案第43号、建築物における駐車施設の付置及び管理に関する条例の一部改正について御説明いたします。

本議案は、駐車場法施行令の一部改正に伴い、共同住宅において付置が義務づけられている駐車施設の要件を整理するため、本条例を改めるものです。115ページから116ページにかけて新旧対照表がございます。

改正の内容は、駐車需要を生じさせる程度の大きい用途である特定用途とされた共同住宅について、現行の駐車施設の付置に係る要件を維持するため、共同住宅を特定用途から除く等、規定の整理を行うものです。施行期日は令和８年４月としております。

以上で都市戦略局所管の議案についての御説明を終わります。よろしく御審議いただきまして、御賛同賜りますようお願いいたします。

○主査（木畑広宣君）交通局長。

○交通局長　交通局でございます。委員の皆様方には、日頃から交通事業に対しまして御支援をいただき、誠にありがとうございます。

本日御審議いただく交通局所管の議案は、交通事業会計の令和８年度当初予算案でございます。

交通局では、令和８年度からの新たな５か年計画である第４次北九州市営バス事業経営計画を策定いたしました。全国的にバス事業を取り巻く環境は厳しい状況が続いておりますが、経営改善の様々な施策を盛り込んだこの計画を着実に実行することにより、収益的収支の均衡を目指し、今後も市民の生活の足を守り続けてまいります。引き続きの御支援をお願いいたします。

予算案の内容につきましては、局次長から説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

○主査（木畑広宣君）交通局次長。

○交通局次長　それでは、議案第24号、令和８年度北九州市交通事業会計予算につきまして、タブレット端末の資料に沿って御説明いたします。なお、金額につきましては万円単位とさせていただきます。

令和８年度北九州市予算のタブレット端末130ページをお願いいたします。

初めに、第２条業務の予定量です。

(1)、乗合車は、車両数82台、年間走行キロ264万キロメートル、年間総輸送人員369万5,000人を見込んでおります。

(2)、貸切り車は、車両数23台、年間走行キロ85万2,000キロメートル、年間総輸送人員57万4,000人を見込んでおります。

(3)、主要な建設改良事業は、旅客自動車購入事業として7,991万円、旅客自動車整備事業として2,085万円を予定しております。

次のページお願いいたします。

第３条収益的収入及び支出は、運賃収入などの収益と職員給与費などの費用の予定額を定めたもので、収入第１款自動車運送事業収益22億340万円、支出第１款自動車運送事業費は22億245万円です。

第４条資本的収入及び支出は、建設改良費などの資本的支出とその財源となる企業債などの資本的収入の予定額を定めたものです。収入第１款自動車運送事業資本的収入6,578万円、次のページをお願いいたします。支出第１款自動車運送事業資本的支出は１億6,654万円で、差引き不足する額１億75万円は、現金支出を伴わない減価償却費等の損益勘定留保資金等で補填いたします。

次のページをお願いいたします。

第５条企業債は、起債の目的、限度額、起債の方法等を定めるもので、限度額は旅客自動車等整備事業6,070万円です。

第６条一時借入金は、一時的な資金不足に備えて一時借入れを行う場合の限度額を３億円と

定めるものです。

第７条予定支出の各項の経費の金額の流用は、消費税及び地方消費税に不足が生じた場合において、営業費用と営業外費用の間の流用ができる旨定めるものです。

第８条他会計からの補助金は、一般会計から受け入れる繰入金で6,095万円と定めるものです。

第９条たな卸資産購入限度額は、軽油や修繕部品等を経済的かつ計画的に購入するために、棚卸資産として購入する場合の限度額を３億5,000万円と定めるものです。

続きまして、予算の具体的内容につきまして、令和８年度特別会計予算に関する説明書により御説明いたします。

タブレット端末の246ページをお願いいたします。

令和８年度北九州市交通事業会計予算実施計画の主なものについて御説明いたします。

まず、収益的収入及び支出です。

初めに、収入でございます。

第１款自動車運送事業収益22億340万円のうち、第１項営業収益の主なものとして、１目運送収益15億3,183万円は、バス事業の根幹をなす乗り合い及び貸切りバスの運賃収入です。

２目運送雑収益４億7,486万円は、車内広告やラッピングバス等の広告収入、スクールバスや芦屋タウンバスの受託収入などです。

第２項営業外収益の主なものとして、１目他会計補助金6,095万円は、一般会計からの繰入金で、国の定めに基づく地方公営企業への補助金及び施設整備等補助金です。

次のページをお願いいたします。

支出でございます。

第１款自動車運送事業費22億245万円のうち、第１項営業費用の主なものとして、１目運転費12億7,199万円は、運転者の給与費、バスの燃料費などの経費です。

２目車両修繕費１億9,756万円は、整備士の給与費、バス車両の修繕費などの経費です。

４目減価償却費１億7,832万円は、庁舎やバス車両等の固定資産の減価償却費です。

９目運輸管理費１億9,285万円は、運輸管理部門の職員の給与費、バス車両の保険料などの経費です。

12目一般管理費１億8,863万円は、一般管理部門の職員の給与費、庁舎の清掃等委託料などの経費です。

第２項営業外費用１億1,266万円は、企業債等の支払い利息や消費税及び地方消費税などの経費です。

次のページをお願いいたします。

資本的収入及び支出でございます。

初めに、収入でございます。

第１款自動車運送事業資本的収入6,578万円のうち、第１項企業債6,070万円は、バス車両の改修等のために借り入れるものです。

第３項県支出金141万円は、バス停の整備に係る県の交付金です。

第５項その他資本的収入365万円は、車両購入に係るおでかけ交通助成金などです。

次のページをお願いいたします。

支出でございます。

第１款自動車運送事業資本的支出１億6,654万円のうち、第１項建設改良費の主なものとして、１目建物費602万円は、設備更新など庁舎の施設整備等に要する経費です。

３目車両費9,949万円は、バス車両の購入やバス車両の改修等に要する経費です。

５目工具器具及び備品費430万円は、車載機器等の購入やバス停の整備等に要する経費です。

第２項企業債償還金5,472万円は、企業債元金の償還に要する経費です。

次のページ以降に予定キャッシュフロー計算書、給与費明細書、予定貸借対照表などを掲載しておりますので、御参照をお願いいたします。

議案第24号、令和８年度北九州市交通事業会計予算に関する説明は以上となります。よろしく御審議いただきまして、御賛同賜りますようお願いいたします。

○主査（木畑広宣君）それでは、これより質疑に入ります。質疑は会派ごとに持ち時間の範囲内で議題に関する事項とし、当局の答弁の際は、補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。

質疑はございませんか。市民とともに、山﨑委員。

○委員（山﨑英樹君）おはようございます。市民とともに北九州の山﨑英樹です。よろしくお願いいたします。

私からは、技術監理局予算から２点、そして、交通局から２点お伺いしたいと思います。

まず、技術監理局ですが、今回の予算ではインフラＤＸの推進、積算システムの改修、建設材料試験場の運営、公共工事の安全対策強化、そして、技術職員の資格取得支援などが盛り込まれています。しかし、市民の皆様からは、公共工事の品質は大丈夫なのか、安全対策は十分なのか、ＤＸで何がよくなるのかといった声も寄せられています。

そこで、２点お伺いいたします。

まず、１点目に、インフラＤＸや積算システムの改修によって市民にどのようなメリットが生まれるのか、お聞かせください。

２点目に、公共工事の品質確保と安全対策の強化について、来年度どのように取り組むのか、見解をお聞かせください。

次に、交通局からですが、市営バスは市民の生活の足として欠かせない存在です。年間輸送人員は、乗り合い、貸切りともに減少しています。一方で、運賃改定や新たな割引制度、路線の効率化、人材確保など、多くの取組が示されています。しかし、市民の皆様からは、運賃が

上がるのにサービスはどうよくなるのか、路線が減るのではないか、運転士不足の解消はされるのかといった不安の声も寄せられています。

そこで、２点お伺いいたします。

まず、１点目に、今回の予算で市民にとって具体的にどのような利便性向上が図られるのか、お聞かせください。

２点目に、運転士不足や路線維持など、市民生活に直結する課題にどう対応していくのか、見解をお聞かせください。質問は以上です。

○主査（木畑広宣君）技術企画課長。

○技術企画課長　インフラＤＸが市民にもたらすメリットについて御回答したいと思います。

インフラＤＸ、いわゆる建設業におけるアイ・コンストラクションと呼んでいますけれども、そういったことを推進する経費を予算で上げております。地元の建設業界と連携いたしまして、推進協議会も立ち上げまして、新技術であるＩＣＴ工事の普及啓発に資する研修、現場見学会などを実施しているところでございます。こういったことを通じまして、地元建設業の技術力が上がっていくということも大事でございますし、建設業は担い手不足で非常にお困りでございますので、そういったことを通じて今後人手が足りなくても持続可能な工事を続けていく、そういったことが結果的には市民の必要とする建設工事とか災害対応、そういったことを持続的に続けていくことができると考えております。それが市民にとってはメリットかなと考えているところでございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）技術管理課長。

○技術管理課長　ただいまの説明の中で、積算システムがどのように効果があるのかといったところについて御説明させていただきたいと思います。

今予算の中で積算システムに関わる部分については、3,350万円分を積算システムの運営管理という形で計上させていただいておりますけれども、この積算システムは、土木の職員、水道職員、それから、港湾、機械設備、そういったところの職員約785名がこの積算システムを利用しておるところでございます。この積算システムを使うことで、まず統一的な積算ができる。それから、毎月の単価の改正、そういったものが速やかに反映できる。それから、国の要領なんかが変わったときに、そのシステムに一括で当用できることで、システム改修が円滑にできるというようなことで、実際、土木、機械設備の職員が日々その積算システムを利用して公共工事の発注に取り組んでおるところです。そうすることで、統一的な積算ができるということと円滑に積算ができる、それから、システムを使うことで個々の誤りというのが軽減できるというような形で、公共工事の発注の積算自体がミスなく円滑にできるというようなところから、ミス防止につながり、公共工事の適正な価格が反映できると考えているところでございます。以上です。

○主査（木畑広宣君）検査課長。

○検査課長　安全対策への取組と品質確保への取組についてお答えします。

安全対策の取組として、公共工事安全パトロールとして、工事経験が豊富な市の職員による抜き打ちでの工事の現場の安全点検を実施しております。

また、合同パトロールとして、労働基準監督署と年に２回、合同で安全点検を行っております。

また、受注者を対象とした安全対策をテーマとした出前講演を市の職員が行っております。

次に、品質確保についてです。

公共工事の品質確保の促進に関する法律やその指針に基づき、工事施工途中の技術的な検査として、施工監理型の検査を実施しております。その具体例としては、中間技術検査として、工事の実施状況及び完成時点で不可視や、手直しが困難となる部分の確認などを行っております。

また、施工計画書点検として、どのように施工し、品質を確保するかを具体的に受注者が記載した内容を確認し、指導を行うことで品質を確保します。

来年度以降もこのような取組を続けたいと思っております。以上です。

○主査（木畑広宣君）経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長　市民の利便性向上につながる取組について御説明をさせていただきます。

まず、令和８年度当初予算につきましては、今回策定いたしました第４次市営バス事業経営計画に基づき編成をさせていただいております。具体的な利便性向上の取組についてでございますけれども、例えば３月、今月の３月25日から実施いたします小学生が無料、中・高生が100円という運賃でございます、土日、祝日、長期休業日だけではございますけれども、こどもミライ割であったり、あとは70歳から74歳までの格安の定期券であるふれあい定期70、こういったものを新設させていただきます。

加えまして、ダイヤ改正につきましては、折尾から学研便を増便するであるとか、あとは学研の住宅地の中にバス停を新設するとか、そういったところで市民の皆様の利便性を向上させていくという取組を進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）総務経営課長。

○総務経営課長　２点目の御質問に対してお答えいたします。

運転手不足と言われていましたけれども、現時点で一定程度改善してきておりまして、今回の運賃改定、それから、貸切りの収入増などによって、令和８年度は収益的収支の収支均衡という形で予算を上げさせていただいております。こういった収支均衡を図った上で、今後とも市民生活の足を守り続けていくということで、市民の皆様に対しては我々の使命を果たしてまいりたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）山﨑委員。

○委員（山﨑英樹君）御答弁ありがとうございます。

まず、技術監理局ですが、インフラＤＸ、積算の高度化、安全対策の強化、取り組まれているということは確認できました。今の答弁を踏まえまして、さらに確認させていただきます。

インフラＤＸや積算システムの高度化は、将来的に、業務効率化や品質向上につながる一方で、現場の技術者不足や若手の担い手確保という課題も同時に存在しています。今回の予算では、技術職員の資格取得支援や建設業の魅力発信といった項目も計上されていますが、これらは本市の建設行政を継続可能にするために極めて重要です。

そこで、お伺いいたします。

ＤＸ推進や積算高度化と技術職員の育成、確保をどのように連動させていくのか、お聞かせください。

また、建設業界全体の担い手不足が進行する中で、本市としてどのように魅力発信や支援を強化していくのか、お聞かせください。

○主査（木畑広宣君）技術企画課長。

○技術企画課長　インフラＤＸの推進と併せまして、最初の答弁では説明いたしませんでしたけれども、市職員の技術力向上というところも、資格取得の助成と併せてやっております。ほかにも、今ドローンが公共工事で使われておりますので、そういったものを市の職員も操作できるようにという講習もやっているところでございます。

先ほど答弁いたしましたＩＣＴ工事に関する企業向けの研修というところは、単に企業のためだけではなくて、市の職員にとってもそういった知識、あるいは、技能を向上させる上で重要なものだと認識してございます。なので、その研修には、市の職員、発注工事部署とかにも広く声をかけて参加させているところでございまして、例えば工事の現場見学会などにも、市の職員とか、場合によっては企業を集めて、学ぶ機会としているところでございます。あと、こういったことをやるのも、担い手不足というのが業界全体の大事な課題でございます。業界もいろいろ各企業ごとに取り組んでいるところでございます、働き方改革、生産性向上とか。ただ、関わる企業がたくさんございますので、比較的規模の大きなところからはそういったのに先進的に取り組めているのかなと思いますが、なかなか日々の業務に忙しくてそういったところに手をつけられないといった声もよく聞きます。そういった企業のためにも、今参考になるような事例というのをリーディングカンパニーと称して昨年の秋に募集をいたしました。そこで、14社ほどリーディングカンパニーと認定いたしたところでございまして、これらは、年度をまたぎますけれども、４月以降にホームページとかで広く紹介して、そういった取組にまだ手がつけられていない企業も参考にできるようにいたしまして、業界内での横展開を図っていきたいと考えているところでございます。

また、御案内のとおり、建設男子、建設女子といった、現場で活躍している若者、女性を広く紹介して､以前はなかなか就職先としては希望が少なかった建設業ではございますけれども、

そういったＩＣＴも活用して、かっこよく働けるという、そういう明るい未来を展望させるような取組も業界と連携しながら進めていきたいと考えているところでございます。以上です。

○主査（木畑広宣君）山﨑委員。

○委員（山﨑英樹君）御答弁ありがとうございます。

最後に、１件要望を申し上げます。

公共工事の品質確保、安全対策、そして、技術の育成、市民の命と暮らしを守るための基盤です。インフラＤＸや積算システムの高度化は重要ですが、それを使いこなすのは人であり、現場を支える技術者の確保と育成が不可欠です。また、建設業の魅力発信についても、単なるＰＲではなく、若い世代がこの仕事を選びたいと思える環境づくりが求められています。本市のインフラを未来につなぐために、ＤＸと人材育成の両面から引き続き積極的な取組をお願いし、これを要望といたします。

次に、交通局の御答弁ありがとうございます。利便性の向上、人材確保、路線維持に向けての取組は確認できました。

それを踏まえて、市営バスの経営改善は重要ですが、同時に生活の足を守るという公共交通の使命もあります。特に利用者が少ない地域の路線維持やＡＩオンデマンド交通への転換は、市民生活に大きな影響を与えます。

また、先ほど運転手は今満たされているということでしたけど、退職者とか、また、離職者とかも出てこられると思われますので、その面で、運転手不足の中で安全運行を維持するために、採用だけでなく、働き続けられる環境づくりも不可欠だと思います。

そこで、お伺いしますが、運転手の採用だけでなく、定着率向上に向けた具体的な取組はどう進めるのか、見解をお聞かせください。

○主査（木畑広宣君）総務経営課長。

○総務経営課長　今委員おっしゃられたように、定着というのが非常に重要と考えてございまして、以前は途中で転職されたりということで、途中退職される方が非常に多かったんでございますけれども、今年度はこれまでに途中で辞められた方が２名ということで、これまで直近でいきますと処遇改善もやったりとかということでかなり待遇の改善はやってきているところでございまして、そういう効果も出ているのかなということも考えております。

一方、環境の向上ということでいきますと、我々、庁舎が非常に古うございまして、運転手さんの休息の場所としては、そんなに快適ということではございませんが、引き続き福岡県の補助金等も活用しながら、施設整備を少しずつ、例えばトイレの改修であるとか休憩室が快適になるようなエアコンの整備とか、できるところから今やっているところでございますので、急にきれいなものとはできないんでございますけれども、少しずつやっていきたいなということでございます。

それから、運転手の定着ということになりますと、働く時間が長いということもございます

ので、今回のダイヤ改正等もございましたけれども、その中で拘束時間が少しでも短くなるようにというような工夫も今回させていただいてございますので、そういったところで定着率の向上を図ってまいりたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）山﨑委員。

○委員（山﨑英樹君）御答弁ありがとうございます。ぜひ、職場の環境の改善はしっかりお願いしたいと思います。私も、運転を８年ほどさせていただいて、運行管理を17年させていただきました。現場の声というのは、また、市民の皆さんの声というのは、直接聞いておりますんで、自分たちが自分の職を誇れるように、職場の改善等はきちっとやっていただきたいと思います。

最後に、意見、要望させていただきます。

市営バスについては、通勤、通学、通院、買物など、市民の暮らしを支える基盤ですので、運賃改定や路線の見直しは避けられない面もありますが、その影響を最小限にして、むしろ乗りたくなるバスへと変えていく努力が求められています。特に高齢者の移動支援、子供、若者の利用促進、運転士の確保と働きやすい環境づくり、地域の声を踏まえた交通体系の再構築、これらは市民の安心と移動の自由を守るために欠かせません。市営バスがこれからも市民の生活の足であり続けるためには、丁寧な説明と現場に寄り添った取組を強く要望いたします。私からは以上です。

○主査（木畑広宣君）森委員。

○委員（森結実子君）市民とともに北九州の森結実子でございます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、小倉駅周辺快適トイレ大作戦について伺います。

資料には、町なかの小さな憩いの空間と捉え、女性のコンフォート、イコールみんなのコンフォートという女性目線により、小倉駅周辺エリアのトイレ環境を市民参画で改善するとともに、来訪者へのおもてなしのまちづくりとありますが、トイレについて、まずどのように快適に変えていくのか。また、市民参画という言葉が出ていますが、この市民というのは誰であり、また、どのような機会を持って意見を集約していくのか、お聞かせください。

次に、おでかけ交通支援事業について伺います。

資料には、公共交通空白地域における地域住民の生活交通を確保するため、おでかけ交通を運行するタクシー事業者や車両の小型化により路線を維持するバス事業者への運行支援等を実施するとありますが、住民の要望をどのように集約しているのか。また、利用客を増やすためにどのような策を立てていらっしゃるのか、お聞かせください。以上です。

○主査（木畑広宣君）都市再生企画課長。

○都市再生企画課長　小倉駅周辺快適トイレ大作戦についてお答えいたします。

まず最初に、この事業の狙いということで、委員から御指摘がありましたけれども、女性の

目線というのは、弱い立場の方を代表しておっしゃっているという、そういった仮説の下に、そういった意見を聞いていくことで誰もが使いやすいトイレになると思っております。その中で、市民の方をどのように絡めていくのかというお問合せだと思うんですけども、ここに書いてある市民というのは、一般市民だけをイメージしてはおりません。要は、公共施設として管理している市が持っているトイレだけではなく、民間施設、これも企業市民ですので、そういった方がまちづくりに参画していただく。その見返りとして、集客という見返りを受ける。そういった形で参画する。または、使う側の一般市民の方、お客様、商業施設から見るとお客様でもあり、そういった方が快適なトイレをこういった感じで提供してくれているということを意識することで、そこでの購買活動が起きる。その前に、それ以前に、せっかく使わせていただくんだからきれいに使うという意識をつける。こういったものをこの事業の中の市民参画として意識しております。

その次の御質問として、これをどういった機会で周知していくのか、回していくのかという御質問がありまして、実はそこが非常に肝になってくると思っています。まずは、そういったものを協力していただける方を少しでも増やすような座組をつくることがまず大事だと思っています。その中の仕組みとして、例えば使っていただく方がきれいに使うんですよと、こういった御厚意でこういった趣旨でトイレを使わせてもらっているんだから、きれいに使うんですよと。もし使わせていただいたんだったら、それを可能な限り購買活動という形で恩を返す、そういったものを周知していくというのが重要だと思っておりまして､今200万円予算を計上させていただいているんですけども、それはそういったものを啓発していくステッカーみたいなものとか、そういったものを用意する経費として想定しております。具体的な動きとしては、来年度以降になりますけれども、主立った商業施設とか、主立ったホテルの意見とかもお聞きして、参画の意識はあるということは情報としてつかんでおりますので、これを来年度早々に実現させていきたいと思っております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　おでかけ交通について御質問がございました。

おでかけ交通については、一定の人口が集積する公共交通が届かない地域に対して、地域住民の生活交通を確保するために、ジャンボタクシー等でタクシー事業者に実施をしていただいている状況でございます。運営の主体としましては、行政と地域の方、それと、タクシー事業者、３者で連携して取り組むということで、地域の方には運行の計画であったり、目的地を計画していただく。事業者については、継続的に運行していただく。行政については、それらの連携と、あと行政支援というような形で運行を継続しております。

利用促進につきましては、市としましても、エリアによっては地域の運営委員会と事業者の連携で、利用促進策として回数券の販売であったりＰＲチラシの配布などを実施している状況でございます。その販売についても、市としても一定の補助金を出しているような状況でござ

います。いずれにしましても、大事な生活交通でありますので、引き続き利用促進に努めてまいりたいと思います。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）都市再生企画課長。

○都市再生企画課長　ただいまの答弁の中で、集約という観点でちょっと分かりにくいという意見がありましたので、ちょっと補足させていただきますけれども、私ども、一般市民の方だけの意見を集約するというつもりで組み立てておりませんで、この市民という中には、企業市民であるとか、利用者、施設の顧客という方々を想定しております。ですので、まずは関係する方、座組とか、あとは来館者の意見をよく捉えている施設の管理者、こういった方々の意見を聞きながら、今後の方向性、スキームを考えていくことになると考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　すみません、答弁漏れで。先ほど住民の要望をどう反映するかという御質問がございました。おでかけ交通の要望のあった地域に対しては、市が事業のスキームを地域の自治会等に説明いたしまして、まず最初にアンケート調査という形で、地域の方に、事前にどのような目的地、おでかけ交通があれば乗るか乗らないかとか、そういうののアンケート調査を実施します。そういった実施したアンケートを踏まえて、その結果を地域住民と事業者で、皆さんで判断していって、具体的な計画に結びつけるというような状況でございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）森委員。

○委員（森結実子君）御答弁ありがとうございました。

まず、小倉駅周辺快適トイレ大作戦なんですが、大作戦なんですけど、200万円しかないので、何をなさるのかなという、ひっそりとトイレ作戦でもよかったような気もいたしますが。すみません、さっき答弁の中で、女性イコール弱い立場という御発言があったんですけれども、弱い立場、女性が弱い立場というのがなかなか私の中ではしっくりいかなくて。男性も女性も生きづらい方々も皆同じであると私は思っておりまして、弱い立場だから女性のトイレを快適にするというのは、ちょっと視点が、今ジェンダー平等とか言われるこの世の中でちょっと違うかなという気はしておりました。でも、優しいお心は十分分かっております。これは、結局ステッカーを作ったりとかチラシを作ったりの経費の予算だと今私は捉えたんですけれども、小倉駅周辺とかは、商業施設とかもすごく、もちろん集客も必要ですので、トイレをとてもきれいに快適にしていらっしゃいますし、市として、来年度の予算には反映できませんけれども、例えば夜間の小倉駅周辺のトイレが、北側１か所が、あれがなかなかちょっと暗いし汚いし、女性は間違っても入りたくないようなトイレしかなかったりとかするので、本気で、夜間の小倉駅周辺に、皆さんが安心して、障害のある方も女性も安心して入れるようなトイレの設置とかを考えていただきたいと思っています。

このトイレ大作戦は、これで皆さんが、外から来た方が、北九州のトイレはきれいでよかったねという思い出の一つになってくれればいいなという感じがしております。出かければ、必ずトイレを使わなきゃいけないので、これを機に、大作戦という名前もつけたので、大作戦事業をどんどん広げていっていただければと思っております。

あと、すみません、おでかけ交通支援なんですけれども、私の生活圏でもおでかけ交通していただいております。スーパーまでタクシー会社さんが小っちゃな車で行っていただいているんですが、人が乗っているのを見たことがないです、本当に。これで、そこのうちのおでかけ交通は、もちろん市が助成をして、地域も補助金を出して、やっとかつかつ。それでも、事業者さんが、それでも、生活者の足を止めちゃいけないっていって一生懸命走らせてくださっているんです。それで、こんなに乗らないものかなというのが、私はしょっちゅうスーパーへ行くときに見かけるんですけれども、そういうところは、まめに、まめにも大変でしょうけれども、住民の意見をきちんと把握して、この定期運行が正しいかとか、オンデマンドが本当にいいのかとか、常に状況を見ながら改善をしていっていただきたいという思いがあります。もちろん、今タクシー会社さんが一生懸命走らせていただいているところも、乗る方はちゃんとｎｉｍｏｃａでも乗れるようにしてくれとか、日曜日も運行してくれとか、いっぱい御要望はいただくんですけれども、でもあの乗客数では設備投資は難しいですよねって言わざるを得ない状況が続いていて、乗る方も不便を感じる。乗らない方は乗らないみたいな悪循環が続いているような気もしておりますので、皆さんが使いやすいような形とかを検討していただきたいなと思っております。

地域でまずアンケート調査を取られるというお話だったんですが、これというのは、例えば自治会の役員さんだけなのか、それとも、本当に住民お一人お一人に聞いているのか、お聞かせください。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　アンケート調査については、その地域に係る自治会に、回覧板等で全ての地域の方の意見を集約していくような状況でございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）森委員。

○委員（森結実子君）ありがとうございます。

そしたら、多分皆さんアンケートには乗りますってきっと書いたんだろうなって今思いながら聞いておりました。事業者も民間企業ですし、あまり苦しい思いをおかけはしたくないですし、でも、市民の方々の足を止めたくもないので、そこは皆様、頑張って計画を立てていただいて、常に常に市民が何を求めているかを察知して計画を立てていただきたいと思います。市民とともにはこれで以上です。

○主査（木畑広宣君）それでは、進行いたします。

質疑はありませんか。公明党、たかの委員。

○委員（たかの久仁子君）おはようございます。よろしくお願いいたします。

技術監理局にまず建設工事の契約状況についてお伺いをしたいと思っております。

調査号の令和８年度予算号によりますと、本市の建設工事の契約件数は、令和４年度が7,004件、令和５年度が6,903件、令和６年度が6,591件と年々減少をしております。また、契約金額についても、令和４年度が369億3,800万円、令和５年度が502億6,800万円と一時的に増加したものの、令和６年度は320億5,100万円と令和４年度を下回る状況となっております。こうした契約件数及び契約金額の推移を踏まえ、公共工事の発注動向や今後の建設需要をどのように分析しているのか。あわせて、令和８年度予算における建設工事の見通しについて、技術監理局の見解をお伺いいたします。

次に、都市戦略局にお伺いをします。

先ほどもありましたが、おでかけ交通、地域の生活交通を確保する、おでかけ交通支援事業についてですけれども、今年度減便された数がどのぐらいあるのかを教えてください。

また、大蔵のおでかけ交通の割引チケット、年２回発売される予定が、発売できなかったとお聞きをしておりますが、来年度４月からは発売されるのかを教えてください。

次に、小倉京町の小倉京町センタービルリビテーション推進事業ですけれども、今年度、しゅん工が８月予定かと思いますが、現段階で決まっている企業があるかを教えてください。

最後に、交通局にお伺いをいたします。

令和７年度は、車両数21台、令和８年度は23台と増えておりますが、観光バスのどのような事業規模拡大、サービス向上を図られるのかを教えてください。以上です。

○主査（木畑広宣君）技術企画課長。

○技術企画課長　公共工事の発注件数、金額が減少していることを踏まえて、今後の展望、発注見通しについて、私の承知している限りでお答えしたいと思います。

数字については、調査号に書いておりますとおりで、この３年だけ見ますと、確かに減少傾向にあるかなと、そこは認識してございます。実は、業界からもそういうお声は日頃の意見交換の中でいただいているところでございます。予算の仕組みですけれども、我々、技術監理局は、直接公共工事を発注する立場にはございません。道路とか河川とか下水道など、それぞれの分野ごとにそれぞれの所管局が優先順位をつけて必要なところから予算要求しているところでございます。なので、分野とか工種によっては、増えているところもあれば減っているところもある。トータルすると減少という傾向というのは否定はできないのかなと認識してございます。減少しているところの理由ですけれども、資材とか人件費の高騰の影響といったところも否定はできないのかなと思っております。

こういった公共工事の予算というのは、市全体の予算の中では投資的経費の中に含まれているものでございます。武内市長になってから、それまで620億円だった投資的経費の上限を650億円まで引き上げたというところの経緯もございまして、そこは資材とか人件費の高騰にもき

め細かく対応していくための措置と認識してございます。ただ、業界からは、上げた割には増えていないんじゃないかという、そういった声も聞いておりますので、そこは真摯に受け止めていかなければと思っております。

いずれにいたしましても、地元建設業は、市民生活や産業活動を支える社会インフラの整備、維持管理を担っていただいております。また、災害が発生した際には、地域の最前線で市民の安全・安心を確保するという重要な役割を担っておりますので、業界とも今後も適宜しっかり意見交換して、あと内部では各工事を発注する部署とも連携、情報共有して、必要な予算確保に努めていきたいと考えてございます。以上です。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　おでかけ交通支援事業について御質問ございました。

令和８年度のおでかけ交通支援事業では、おでかけ交通の定路線型という形については８地区、自由経路型は４地区で運行する予定になっております。バスの小型化の運行補助につきましては、23路線ということで、こちらは増減はないんですが、今回西鉄バスの一部廃止ということで、貫小学校フィーダーと安部山フィーダーと徳力線が廃止になるということで、その３路線が減便というような状況でございます。それに代わる形で、今回自由経路型に４地区とありますが、新たに母原新道寺地区と安部山地区について、それに代わるおでかけ交通の新規地区を計上しているような状況でございます。以上でございます。

あと、大蔵のチケットについては、運営委員会で適宜発売しているんですが、我々で販売時期を把握していないこともございますので、今後はそういったところの情報収集もしっかりやっていって、できれば一般の方にも情報発信できるようなところを検討してまいりたいと思います。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）事業推進課長。

○事業推進課長　リビテーション、京町センタービルのテナントの契約状況についてお答えいたします。

京町センタービルにつきましては、令和６年12月に工事に着手をいたしまして、当初の予定では今年の８月という形で予定をしておりました。ただ、工事の途中で地下の構造物に建物のコンクリートが見つかりまして、この撤去に時間を要しまして、今現在のしゅん工予定は今年の秋という形で変更になっております。

契約状況でございますが、民間の契約でございますので、詳細にこの場でお答えすることはできないんですが、私どもが聞いているところでは、かなり順調にいろいろな話が進んでいると聞いております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）総務経営課長。

○総務経営課長　観光バスによる増収、事業の拡大、サービス拡大についてお答えいたします。

市営バスでは、昨年度、運転手不足によりまして、観光バスを走らせようにも運転手さんが

いないということで、受注を制限していた時期もございましたけれども、運転手確保も一定程度改善されたということで、運転手がいれば運転ができるということで、今年度は３台ほど新車で導入をするということで、これが８年ぶりということでございまして。今までは、例えば小学校であれば１クラスから２クラス、いわゆる小規模校のようなところの受注しかできなかったんですけれども、バスが増えれば、５台、６台と一定程度一斉に出すことができるということで、教育委員会にも営業活動をしておりまして、それとあと、旅行会社、こういったところもいろんな修学旅行等、社会見学等を扱ってございますので、そういうところにも新年明けてから早速営業活動を積極的に行っているところでございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）たかの委員。

○委員（たかの久仁子君）御答弁ありがとうございました。

ただいまの御答弁では、契約件数や契約金額の増減について、一定の説明がありました。しかしながら、公共インフラの耐久化対策や防災・減災、さらには脱炭素化への対応など、今後も公共工事の需要は引き続き高まっていくものと考えます。そのような中で、契約件数や契約金額が減少している状況について、今後の公共工事の発注量をどのように確保していくのか。また、市内の建設事業者の安定的な受注機会の確保という観点から、今後どのように取り組んでいくのか、改めて見解をお伺いいたします。

○主査（木畑広宣君）技術企画課長。

○技術企画課長　今後の公共インフラの維持管理、あと、防災・減災に対応していくためのことについて御答弁いたします。

繰り返しになるんですけれども、予算要求の仕組みとして、各分野ごとに所管局から必要な予算を確保するようにいただいているところでございます。それは、財政当局と一件査定のような形で、当然必要なものというのは確保するようにしているところでございます。しかしながら、現実的にそういった金額、件数が落ちているというところは、業界からの声もいただきまして、我々もこのままではどうかなという認識は持っているところでございます。

現状の令和８年度予算、これについては、各局から必要な予算を要求、確保いただいていると認識してございますけれども、全体でどうなのかという分析までは、まだ技術監理局としては十分にできていないのかなとは思っております。これを受けて、また業界も受け止め方というのは様々であろうかと思います。団体によっても受け止め方が違うと思いますので、これはまた予算が成立した後に、各団体ごとに意見を聞く機会を設けて、そういったものに今後の少し中長期的なことを含めて意見交換する中で、今後の予算確保を要求というところを、それこそ建設業が持続可能な形で続けて、地元で続けていけるようなところで、支障がないように、我々技術監理局としても取り組んでいきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）技術部長。

○技術部長　すみません、ただいま課長から、各部門ごと、道路ですとか港湾、上下水、それ

ぞれ部門ごとで予算要望しているというのは事実でございますけども、我々、技術監理局として取り組んでいますのは、都市整備局、あるいは、港湾、上下水、技術系の各局を束ねるという役目がございます。そうした中で、公共工事、それから、社会インフラ、どうやって今後も持続可能な形にするのかといった状況のときに、どうしても予算が限られてございますので、これをいかに有効に効率的に使うのかというのが大命題でございます。そうしたときに我々が特に取り組んでいますのが、今３月、年度末でございます。各業界の方は大変お忙しい、こういった時期があれば、逆にいわゆる役所の第１四半期、４、５、６月になると手が空くんよね、逆に仕事がないんよねと、そういったお声もよくお聞きします。ですので、発注時期については、４、５、６月にいかに業者さんに仕事が行くような形にするのか。発注時期について、あるいは、工期設定について、特段の配慮をさせていただこうということに、ここ近年特に力を入れてございます。

それから、なるべくまとめて工事を出したほうがトータル的には安くできるという部分があるので、そういったところ、まとめて出すとか、あるいは、複数年で契約をすると、そういったことにも力を置きつつ、また一方で、まとめられると、例えば道路工事ですと、道路であったり交通安全であったり、あるいは、土木であったり、いろんな業者がいるんですけど、いやいや、これだと土木にしか行かないじゃないか。うちは区画線を引く業者なんだ、あるいは、標識を立てる業者に行かないんじゃないか。一定の分割発注というのも、これも配慮をしていかなくてはなりません。ですので、我々、業界団体と一緒に話を聞きながら、せんだっても業界団体の主催で工業高校の生徒を招いた現場見学会をさせていただいて、幸いなことにマスコミ、ＦＢＳにも取り上げていただいたんですけれども、そういった取組を業界と一緒にやりながら、生の声を聞いて、どういった形がいかに業界の方たちにお金が下りていくのか、そういった取組も、また、予算は予算で成立していただければ、お願いはさせていただきますけれども、そういった取組を引き続き関係局とも連携して取り組んで、持続可能な社会インフラ、市民生活の安全・安心が確保できるようにといった取組を今後も続けていきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）たかの委員。

○委員（たかの久仁子君）丁寧な御答弁ありがとうございます。

先ほどの御答弁で、今後の公共工事の発注についての考え方は理解いたしました。

しかしながら、近年は、資材価格の高騰や人手不足などにより、建設業界を取り巻く環境は厳しさを増しております。こうした状況の中で、公共工事の発注量の確保だけではなく、適正な工期の設定や積算の見直しなど、地域の建設事業者が安定して事業を継続できる環境づくりも重要であると考えます。

そこで、改めてお伺いをいたします。

本市として、建設業の担い手確保や持続可能な建設業の環境づくりにどのように取り組んで

いくのか、お伺いいたします。

○主査（木畑広宣君）技術企画課長。

○技術企画課長　この業界だけではないと思いますけれども、特に建設業の担い手確保は、非常に課題、重要な問題だと認識してございます。特に、年齢層も高齢者の経験ある方がこれからどんどん年齢が上がっていって辞めていってしまわれるので、それに対して、少子化ということもございまして、十分な労働力が確保をできるのかということが非常に懸念されている状況でございます。

そこで、我々、技術監理局というか、市といたしましては、１つは建設業の魅力を中学生、高校生に、あるいは、場合によっては小学生に、今後まだ何になろうかということを決めかねているような年齢層にまで魅力を伝えていきたいなと考えておりまして、そのためには業界とも連携して、現場見学会などを通じて建設業に触れていただくということが非常に重要なことだと認識してございます。これについては、技術監理局だけではなくて、各局、各区、場合によっては民間企業の発案でそれぞれ取り組んでいただいている、目指す方向は業界も我々公共も一緒でございますので、そういったところで担い手を確保していくというお手伝いをしていきたいと考えてございます。

また、先ほども御答弁いたしましたけれども、ＩＣＴ、あるいは、新技術を活用することで、今までよりも人が少なくても対応できる、そういったことも可能になっていきます。また、建設業は、女性の就業者率が非常に低うございます。大体４対１ぐらいで男性の従業員に支えられているような業界でございます。今までは、力仕事だったから男性という固定観念もあったかもしれませんけれども、先進技術、ＩＣＴを活用することで、場合によっては建設とかそういった理系ではない人材、あるいは、女性、一般の普通の高校を出た女性が建設業界で働いて、オフィス、バックオフィスのような業務を担っているといった事例もございます。先ほど、リーディングカンパニー、14社認定したと答弁いたしましたけれども、そういった中にも、そういった女性とか、そういった若者を活用する担い手対策に取り組んでいただいている企業もございますので、そういったものを業界の中で横展開していって、少しでも建設業に、担い手として働いてみたいという若者を掘り起こしていくために、業界と連携して取り組んでいきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）たかの委員。

○委員（たかの久仁子君）ありがとうございます。

建設業は、市民生活を支える社会インフラの整備や災害対応など、地域を守る重要な役割を担う基幹産業であります。一方で、資材価格の高騰や担い手不足など、建設業を取り巻く環境は厳しさを増しており、市内の建設事業者が将来にわたり安定して事業を継続できる環境づくりがますます重要となっております。

そこで、本市におかれては、公共工事の安定的な発注の確保に努めるとともに、適正な工事

設定や積算の見直しなど、市内建設業の持続的な発展につながる取組を一層推進されることを強く要望とさせていただきます。ありがとうございます。

次に、都市戦略局ですけれども、割引チケットや定期券は、市民は安定して使えて利用促進にもつながっていくかとは思います。他の路線とかで、大蔵以外で定期券や割引チケットの導入要望、または、検討などがあるか、教えてください。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　現在、回数券を販売している地区でいきますと、枝光地区であったり、八幡南地区であったり、合馬・道原地区で、それぞれ20枚つづりとか10枚つづりとかそういった単位で販売している状況でございます。以上です。

○主査（木畑広宣君）たかの委員。

○委員（たかの久仁子君）ありがとうございます。

路線バスの減便が進む中で、地域交通の確保は重要な課題であります。おでかけ交通と公共交通北九州事業をどのように連携させ、持続可能な交通体系を構築していくかが大切だと思います。小倉南区の道原の方からも、バスの本数が少なくて増やしてほしいというお声もあります。また、平日のみの運行で、休日運行への要望、また、運転士不足、燃料費高騰、利用者の利用促進など課題はたくさんあるかと思いますが、市民の皆様が御不便のないようによろしくお願いいたします。

次に、リビテーション推進事業ですけれども、秋に変更になったということで、今後テナントなども入っていくのかなと思いますが､民間ということでそれはお答えが難しいでしょうか。

○主査（木畑広宣君）事業推進課長。

○事業推進課長　民間の契約でございますので、また、私どもが勝手に公表するというわけにいきませんので、申し訳ございませんが、ここでの発言はできません。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）たかの委員。

○委員（たかの久仁子君）ありがとうございます。

好立地にオフィスなどが入っていくということで、人を呼び込み、にぎわいを創出していっていただきたいなと楽しみにしております。

次に、交通局で、３台購入して、８年ぶりに導入をされたということで、令和８年度の貸切りでの予約状況が分かれば教えていただきたいと思います。

○主査（木畑広宣君）総務経営課長。

○総務経営課長　貸切りの予約というのが、実際始まるのが４月に入ってからということでございまして、というのが年度でそれぞれ会計されているというところもあるので、見積り合わせとかになると４月に入ってからということで、今皆さん粛々と準備を進めているというところでございます。今いろいろ旅行会社を回っていっている中では、交通局さん３台新しいの入ったんだねということで、非常にいい感触を得ていると職員からも聞いておりますので、この

活動を３月も引き続き頑張ってまいりたいということで、以上でございます。

○主査（木畑広宣君）たかの委員。

○委員（たかの久仁子君）ありがとうございます。

市民の生活の足を守るため、経営状況改善が大切かとは思います。貸切り観光バスの需要促進の努力もよろしくお願いいたします。以上で終わります。

○主査（木畑広宣君）中島委員。

○委員（中島隆治君）よろしくお願いいたします。

私からは、まず都市戦略局に、マンション管理適正化推進事業について伺いたいと思います。

本会議でも触れさせていただきましたけれども、特に管理不全になろうかとしている老朽化しているマンション等について、国も法改正に取り組んでいたりとか、また、自治体の役割について、全国的にこれは非常に大きな問題として、非常に注目してきているなというのはすごく感じている中で、ちょっと本会議でも触れましたけども、もう完全に誰も住んでいない廃きょのマンションをどうしていくかというのが今後重要じゃないかなと思っていまして。来年度、マンション適正化の支援法人も創設するということでございましたし、そこに住んでいた区分所有者の方々と連携を取りながら、例えばそれを解体して売却する方向という道筋がもしあるのであれば、これは非常に大きな取組、全国的にもあまりない事例として注目されるんじゃないかなと思います。ぜひこれは北九州が一つのロールモデルとして、そういった廃きょになったマンションについての取組をぜひ進めていただきたいなと思うので、そこの考え方についてお示しいただきたいなと思います。

それと、筑豊電気鉄道の車両更新補助事業ということで今回新たに予算をつけていただいております。これは、具体的に筑豊電気鉄道が、新たに新しい車両を購入するということなのか、そこら辺の詳細の事業内容について教えていただきたいと思います。

それと次に、公共交通北九州モデル推進事業ということで、これは新規事業になって1,000万円ついておりますけれども、今年度からも北九州モデルってスタートしているかと思うんですけれども、この第２弾の目指すところというか、今年度との違いを示していただきたいと思います。

それと、おでかけ交通支援事業についてでありますけれども、これも本会議でもちょっと触れさせていただいたんですけれども、先ほどの御答弁でもありましたけども、相乗りタクシーとか、市内で数か所行っているとは思いますけれども、ある程度年数を重ねてきて、タクシー業者なり、非常に企業努力で頑張っていただいているかと思うんですが、年数を重ねてきて採算面でどうなのかというのが非常に気になります。また、免許返納した場合のタクシー事業者の独自の支援もしていただいているかと思うんですけれども、そういった意味では、企業の皆様は大変に努力していただいているので、そういった実態に即した、また採算面でどうなのかというのをきちんと検証しているのかどうか、そこをお尋ねしたいと思います。

最後、これは関連してですけど、交通局についてでもありますが、これは北九州モデルの一つの一角として担っていただいているかと思うんですけれども。これも、市営バスで走らせていく中で、バス停から先の足、そういったところで例えばタクシー事業者にお願いしたりとかそういったことになっていくんだろうと思うんですけれども、北九州モデルの中での交通局の役割、どのように考えているのかを教えていただきたいと思います。私からは以上です。

○主査（木畑広宣君）住まい支援室長。

○住まい支援室長　誰も住んでいないマンションとか管理不全のおそれのあるマンションについて、今後どのように対応していくかという御質問についてお答えさせていただきたいと思います。

マンション管理適正化については、これまでもいろいろ管理規約の見直しの支援だったりとか、相談業務だったりとか、あといろんな支援を行ってきておりますけども、今年度、５年に一度のマンション管理状況を把握する実態調査を行っているところでございます。その実態調査を行いまして、管理の状況に応じた、管理できているところはいいんですけども、管理不全のおそれのあるマンションには、来年度からプッシュ型の支援、こちらからアクションを起こして管理適正化につながるような取組を進めていきたいなと考えております。それを進めるに当たっても、委員御案内のありましたマンション管理適正化支援法人のお話、専門である民間団体との連携は非常に重要なことだと考えておりますので、様々な支援制度を行っておりますけども、支援法人、民間団体と連携して管理適正化に向けた取組を進めていきたいと考えております。来年度４月からの法改正の施行であるんですけども、先ほど誰も住んでいないマンションというお話もありましたけども、４月施行でマンションに特化した財産管理人制度みたいなものも新たに創設される予定でございますので、その辺も民間団体と連携しながら、活用しながら、マンション管理不全のおそれのマンションに適正化の支援をやっていきたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　まず、筑豊電気鉄道の車両更新補助事業について御説明いたします。

筑豊電鉄は、沿線の中間市、直方市、北九州市の広域連携を支える市民の生活の足ということで、利用減少によって自社の経営努力だけでは厳しいといった状況でございます。そういった状況の中、平成20年に福岡県とその沿線の自治体と筑鉄が協力して沿線地域活性化協議会を立ち上げまして、利便性の向上策であったり施設の改善に取り組んでいるような状況です。今回、車両更新として予算を計上させていただいておりますが、こちらについては、筑豊電気鉄道が車両13編成を保有しているんですが、そのうち９編成が60年以上ということで、更新時期を迎えているというような状況でございます。今回、そういった状況の中で、令和８年度から令和11年度の４年間について、そのうち４編成を更新、残る５編成については、廃車された部品で延命し、徐々に廃車予定と伺っております。そういった状況の中、国の補助金を使いなが

ら、福岡県と筑鉄、沿線３市も応分負担することで協議の結果決定いたしました。負担割合については、協議によって、国の補助金が３分の１つきますので、残り３分の２について新たなスキームを協議いたしまして、筑鉄が残り９分の１、地方負担が残りの９分の５を負担するというような形になりました。その９分の５のうち、福岡県が９分の２、残り９分の３を沿線自治体、北九州市、中間市、直方市で、駅数と距離等で比率で負担額を決定したというような状況でございまして､市は全体の22%ということで今回8,800万円を計上させていただいております。１編成目の車両については、来年度、予算の成立後に筑豊電気鉄道が発注の見込みということに聞いております。運行開始はその翌年度、令和８年度末と伺っております。以上でございます。

続きまして、北九州モデルの狙いについて御質問がございました。

北九州モデルは、今年度につきましては、官民連携で、喫緊の課題である運転手募集をメインにいろいろ事業を交通事業者と連携して取り組んでまいりました。来年度につきましては、第２弾として、運転手募集につきましては来年度も継続してやるんですが、新たな官民連携での交通課題の検討、実証に新たな仕組みとして取り組むモデルケースとして、背景としましては、利用者減少を背景に、移動手段があっても特定の時間帯や利用場面によっては十分機能していない状況というところがありまして、特に地域によっては路線バスの減便等による待ち時間の増加であったり、タクシーでは配車時間を要する課題があると認識しております。今回、令和８年度から、このような状況を踏まえまして、アンケート調査であったり、広くデジタルの活用をしまして、まず調査をしまして、地域ごとの課題や具体的なニーズの情報収集を行いまして、例えば時間ごとのバスの運行頻度であったり、運行していない時間帯であったり、タクシーの配車状況についても、アプリを使った調査であったり現地調査を踏まえて、需要、需給の調査分析を行いたいと思っております。そういったデータを踏まえた上で、特に課題となる地域を選定しまして、解消策の仮説として事業者と共に新たな移動サービスの実証実験を来年度行いたいと考えております。実証については、これから具体的な内容についてはモデルのメンバーで詰めていくんですが、その実証結果によって効果検証しまして、潜在的な需給とかそこら辺も効果検証しまして、これによって将来の運行体制の検討を踏まえていきたいと考えております。以上でございます。

最後に、おでかけ交通のタクシー事業者の負担についてございました。

おでかけ交通については、地域住民と交通事業者と行政がそれぞれ役割分担をしながら運行しておりまして、市としましては、運行経費の半額等、事業者の運行を支援しているような状況でございます。実際の運行の収支につきましては、我々も毎月収支報告書をいただいておりまして、収支については把握をしております。事業者におかれましては、昨今の燃料費高騰等で経費が増加しているというような声も聞いております。一方で、地域につきましても、例えばＰＲ、協賛金を取ってくるだとか、そういった取組もしているような状況でございます。し

かしながら、相乗りタクシーにつきましては、運行の条件とかを設定して、これぐらい乗らないともう継続は要件を満たしませんよとかという条件設定をしているんですが、例えば定路線型については、そういった条件とかを設定していないという状況でございまして、路線の中には収支の状況が少しずつ右肩下がりになっている路線もございます。そういったところにつきましては、運行計画の見直し等を運営委員会で協議しまして、例えば運行便数の減便であったり、そういった協議をしていくんですが、今後そういった定路線についても、例えば今度は思い切って自由経路型に変えてみませんかとか、そういった新たな運行形態の取組についても来年度やっていこうと思っていますので、そんな需給に合わせた形で路線の運行の見直しも積極的に考えていきたいと思っております。以上です。

○主査（木畑広宣君）運輸サービス課長。

○運輸サービス課長　交通局の北九州モデルでの役割についてということで御回答させていただきます。

私どもも、昨年度、第１弾の時点から、民間のバス事業者と私ども、タクシー協会、皆さん、もちろん都市交通政策課の事務局の下にさせていただいております。今年度も、４次計画でも出させていただいていますが、今回の大幅なダイヤ改正を３月28日にさせていただく中で、バスと山間部を走る10人乗りの部分とか、そういったところでいろいろ見直しを、先ほど運転手も何とか大分定数が回復はしましたと申し上げましたけども、おっしゃるとおり、退職者とか高齢化が進んでいますので、ここ数年するとまた運転手不足に陥るという。今回の改正で大分勤務数とかも編成を見直したり、系統数も落としたりして、何とか少ない人数で利便を図れるような、学研線を追加したりとかというのと、併せて乗っていただけていないところの見直しとかもさせていただく中で、この北九モデルも、今後、今年度、一生懸命、官民連携して進めてまいりたいなとは思ってございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）中島委員。

○委員（中島隆治君）御答弁ありがとうございました。

まず、マンションについてでありますけれども、今、実態調査も行っているということで、その結果に基づいてまたプッシュ型でやっていただくというお話で、大変にそこは非常に頑張っていただきたいなと思います。

それで、今回、私もマンション適正化支援法人を既にもうやっている自治体に、岡山市だったんですけど、そこに話を聞きに行かせていただいたときに、岡山市から見ると、北九州市はどっちかというと古い町なので、逆に北九州市の取組を参考にさせていただきたいという、そういうお話がありました。支援法人は、先に岡山市が始めているんですけれども、北九州市のほうが町の成り立ちからいって古い町でありますし、マンションの老朽化も進んでいる状況の中で、どう北九州市が今後そういったマンションに対して取り組んでいくのかというのは全国から注目されているんじゃないかなというのを改めて感じさせていただきました。そういう意

味で、今回のマンション適正化支援法人を活用しての例えば管理不全マンションであったり、また、廃きょになったマンションの生かし方というのは、非常に今後のロールモデルになる上で大事な取組だと感じておりますので、そこは丁寧に進めていただきたいと思いますし、官民連携でしっかりとまたこれも取り組んでいただきたいと要望したいと思います。よろしくお願いいたします。

筑豊電気鉄道に関しては、本当にこの地域、八幡南地域の足として大変に重要な路線でありますし、新たな車両更新ということで、しっかりと予算もつけていただいて、非常によく使わせていただく地域住民の一人として大変に感謝申し上げたいと思います。大変経営状況が厳しいというお話もございましたけれども、何とか市も支援していただいて、この地域の足を守る意味でぜひ今後とも引き続き応援していただきたいと思います。

それと、公共交通北九州モデルについてでありますけれども、これも今年度から始めているということで、バス事業者とタクシー事業者、これが自治体とも１つのテーブルで、いろんな課題を、そこを埋めていこうということで、非常に全国的にも先駆的な取組だと思いますので、地域で働くドライバーも育てていこうという取組もしているということでありますし、今年度については２名、そういった方が地域で生まれたということで、これをぜひともいろんな地域に運用していただいて、市内でドライバーを地域で育てていこうという、そういう取組をぜひ広げていっていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

交通局に関しても同じような思いでありますので、しっかりと西鉄さん、また、交通局、そして、北九州市、タクシー事業者、こういった官民で今の交通空白エリアを埋めていくというのは、この北九州モデル、全国が注目する非常に大事な取組だと思います。これもぜひ今後も期待していきたいと思いますので、よろしくお願いします。私からは以上です。

○主査（木畑広宣君）成重委員。

○委員（成重正丈君）よろしくお願いします。

まず、技術監理局にお尋ねします。

公共工事におけるグリーンスチール試行活用事業で、これは令和８年度にどのようなところに公共工事で使うのか、それを教えていただければと思います。

次に、都市戦略局にお尋ねします。

先ほど、中島委員からもありました筑豊電気鉄道で、この車両は日本製なのか。それで、日本製であれば、どこの企業が請け負ったのか、それを教えていただければと思います。

次が、小倉駅周辺快適トイレ大作戦の中なんですけども、おもてなしの観点から、先ほど森委員もありましたけども、今回、北九州モノレールが小倉駅の女性トイレを２基改修して1,000万円かけてやると思うんですけども、トイレを今もし使いたいという、今、現状ですけども、使いたいといったことがあったときに、どうぞという形で駅員さんに声をかけてとか、そういうふうなことをされているのか。今後モノレールも小倉駅周辺に入ると思いますので、自由に

使っていただけるというか、もちろん声はかけていただくとは思うんですが、入りやすい、改札を入りやすいような仕組みができないかなと思っていまして、おもてなしを今後どう考えるのか、お聞かせください。

それから、空き家対策なんですけども、私も八幡東区で、結構空き家は目立っていますが、今の現状の空き家の数、北九州市の数と、それから、空き家になって、それが親の家で、子供さんは市外に行っている、県外に行っているという形で、接点とかがなかなかないと思うんですが、その辺はどうされているのか。

それから、居住支援でお聞きしたんですが、もう空き家になってしまって、使えない空き家になる前に連絡してほしいというのがありまして、その辺のことは今回これに入っているのかどうか、教えていただけばと思います。以上です。

○主査（木畑広宣君）技術管理課長。

○技術管理課長　グリーンスチールの活用事業について、どういったものに使うのかという御質問がありましたことについて御答弁させていただきたいと思います。

グリーンスチールといいますのは、鋼材を使用する工事というのが公共工事の中でもございますけれども、製造工程で大幅にCO_2を削減する、そういったものを国、また、鉄鋼連盟でグリーンスチールと定義づけております。具体的には、化石燃料を燃焼させて鉄鉱石を溶かす、いわゆる溶鉱炉、そういったものを高炉と、それから、電気を使ってスクラップ資材なんかを溶かして再利用するようなものを電炉と言っておりますけれども、今回グリーンスチールと言っておりますのは、高炉で作っている鋼材が非常にCO_2を多く出しているというような状況の中から、高炉から電炉への革新的な技術で転換していく、そういった製造プロセスを転換した鋼材を国、また、鉄鋼連盟はグリーンスチールと呼んでいるところです。グリーンスチールは、一般の鋼材に比べて製造過程でCO_2を４分の１に削減できるというものであります。一方で、製造コストの中で、一般の鋼材よりも製造コストがかかるといったところで、通常の鋼材よりもコストがかかるというような状況です。

今回、私どもが予算要求しておりますのは、コストアップ分を予算として計上しているわけなんですけれども、来年度は試行的な取組という形で、全ての鋼材をグリーンスチールに置き換えるわけではございませんで、来年度実施、いろんな各局の方が予算要求しておりますけれども、その中で鋼材を使用する工事というのが10工事ぐらいございます。その工事のうち、発注時期ですとか状況、その鋼材に合致するかとかというのを最終的に決定いたしまして、１つの工事の中で、その工事のうちでも一部分をグリーンスチールに置き換えるということを考えております。こうすることで、グリーンスチールの販路が円滑に進むのかとか、調達がうまくいくのかとか、そういったことをまず確認するというメリット、効果もございます。

また、一方で、環境に優しいグリーンスチールを使うということをＰＲすることで、環境先進都市としての北九州市のＰＲ、それから、業界団体の今後のグリーントランスフォーメーシ

ョンに資するような後押しができればと考えているところでございます。以上です。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　筑豊電気鉄道の車両についての御質問ございました。

今回、車両につきましては、新型の7,000型というタイプになりまして、定員につきましては、前回の96名から112名ということで、ピーク時の積み残しのないように、少し車両が大きいサイズになります。また、ホームとの段差についても、53センチから10センチということで、バリアフリーにも配慮した機材になっております。こちらについては、日本製なんですが、すみません、どこのメーカーかまでは把握しておりませんので、申し訳ございません。

続きまして、モノレールのトイレについて御質問ございました。

モノレールの利便性であったり快適性という点では、特に北九州市の玄関口である小倉駅にまず入ってのトイレという意味では、すごい重要なポジションと考えております。会社に聞きますと、来年度、小倉駅のトイレも改修の計画があると聞いております。トイレを一般のお客様が使えるようにということは、以前からいろんな方から要望いただいております。現状では、係員が臨機応変に中に入れて対応しているという状況なんですが、システム的にそういった自由に出入りするような構造というところは、今のところ難しいという話を聞いております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）都市再生企画課長。

○都市再生企画課長　小倉駅トイレの考え方について御説明しますけれども、公共施設、特に駅のトイレ、モノレールの駅のトイレは、今、都市交通政策課長が御答弁したとおりなんですけども、どうしても不正乗車防止の観点、お客様のサービスというのがまず前提にありまして、私どもが求めている一般の方へのサービス提供というもののバランスになっております。モノレールとは事前に調整していないんですけども、ＪＲ九州の小倉駅さんとは意見をお聞きしていまして、直ちに一緒に入ってというのは難しいということなので、私が先ほど御説明したとおり、まずは商業施設、ホテルと考えております。

ただ、私どもも、諦めたわけではございませんので、まずはすぐに協力していただけそうなところからやっていって、いい取組だねと思っていただけたら、徐々にその輪を広げていけたらと思っております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）空き家活用推進課長。

○空き家活用推進課長　空き家対策について３点質問をいただきました。

まず、１つ目に、北九州市の空き家の数です。令和５年の住宅・土地統計調査でお話ししますと、空き家総数が８万2,700戸、そのうち売買とか賃貸とかされていないその他住宅、その他の空き家といったものは２万7,600戸となっております。

続きまして、２点目、親子の接点、こちらは多分子供が空き家を知らないとかそういったことだと思います。私ども、空き家の是正指導をする際に、所有者の方、納税義務者の方といっ

た方を調査します。その際に、所有者の方と連絡がつかない、親御さんといった場合は、家系図等を作りまして、お子さんをまず調べて、親御さんの情報を知りませんかといったお話をさせてもらっております。

続きまして、３点目、空き家になる前の対応が重要ではないかといったこと、こちらにつきまして、私どもも危険になる前、空き家になる前の対応が重要と思っております。今やっている対応としましては、固定資産税の納税通知書を配布する際に空き家の制度を載せているチラシを同封させてもらっております。あと、このほか、セミナーとか出前講演等でお話をさせていただいて、空き家にならないようにと。あと、併せて終活ノートといったものも作っておりまして、親子で話していきましょうといった冊子も作っております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）成重委員。

○委員（成重正丈君）ありがとうございました。

グリーンスチールも分かりました。10か所で行うということで、今後、新日鐵も。違ったんですかね、10工事やったですか、失礼しました。

○主査（木畑広宣君）技術管理課長。

○技術管理課長　若干、説明不足だったかと思います。来年度に、今、先ほど10工事と言っておりましたのは、来年度、私どもがいろんなヒアリングをして調査している段階では、鋼材を使うような工事が10工事ぐらい予算要求をされているという状況を聞いておりまして、その予算の要求のまず状況、今回どういう形で予算が通るのかとかということもございますし、また、一方でいろんな局、都市整備ですとか港湾ですとか、いろんな局があるかと思いますけれども、そこの中でも国の内示も受けて補助工事として出す部分もありますので、そういった状況の中で、来年度に予算化されたものの工事が10工事ぐらいあるんじゃなかろうかと今推定しております。その中から１つの工事を確認、選定しまして、その工事の中で対応していきたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）成重委員。

○委員（成重正丈君）ありがとうございます。分かりました。

トイレの件ですけども、商業施設が閉まっても、モノレールは24時まで小倉駅発がありますので、その辺も貸してあげるじゃないですけども、その辺の対応もおもてなしで考えていただければと思います。

空き家の件は、分かりました。とにかく、全国的に多いのはもう仕方ないんですけども、空き家が使えなくなる前に、どうにか、先ほどおっしゃったみたいに、対策をどんどんつくっていただければと思います。以上です。

○主査（木畑広宣君）もう12時が近くなりましたので、ここでしばらく休憩とさせていただきます。再開は午後１時からとさせていただきます。

（休憩・再開）

○主査（木畑広宣君）それでは、再開いたします。休憩前に引き続き、質疑を行います。

質疑はございませんか。自由民主党・無所属の会、日野委員。

○委員（日野雄二君）それでは、質疑に入りますが、その前に、今日朝急ぎ過ぎて、都市高速でパトカーに捕まりまして、覆面パトカーだったんですけど、都市高速の交通量が多かったらそんなにスピードを出していないのかなと。右車線ばっかりを走ったので、27キロオーバーで捕まりまして。でも、年度末に１万8,000円ですから、警察官の１人分の日給は出せたかなと思って、反省の念いっぱいであります。そんなことのないように、安全運転しっかり守っていきたいなと思っておりますけれども。

今日は、東日本大震災から15年が過ぎ、黙とうして、本当に地域の安全・安心、これは他都市のことではなくて、自分のところと踏まえて、しっかり防災対策も含めやっていかないといけないと思っております。

そんな中、電気、ガス、上下水道、道路など、生活インフラの安全性向上、それから、対策をしっかり令和８年でやっていかないといけないと思っていますが、都市戦略局として、行政のど真ん中でリーダーとしていろいろやっていかれるわけでありますが。他局との連携と指導について、都市戦略局として、令和８年、どういう思いで行っていくのか、お聞かせください。

次に、下関北九州道路調査費で600万円とあるが、下関北九州道路が接続する福岡県側上陸部において、本道路の整備に伴う周辺一般道路への交通影響について調査検討を実施するということで、600万円の予算が上がっています。まだそのような段階であることに不安を感じます。大災害が起きたときの安全・安心な道路が多くあることが、急速な復興へもつながるわけで、復旧にもつながるわけで、九州と本州をつなげる道路で、これは必ず高速道路、この下北道路は必要不可欠なもの。九州と本州の接続、大動脈は関門橋と１つはトンネルの関門トンネル、もう老朽化と、それから、車の高さ、長さ、重さに規制が全部かかっている。そんな道路では、いざ災害が起きたときに連絡、連携が取れない。だから、下北道路が要るんだということでありますから、安全・安心な部分でも早急にやらないといけないんですが。令和２年度には、国と２県２市が協力の下、計画段階評価の手続が行われ、令和３年３月には、海峡部を橋でということでルートを決定する対応方針が示され、令和４年４月には、重要物流道路の計画区間に指定され、その重要性が明確に位置づけられた。それから約４年たったのに、今の段階と、今後のことについて詳しくお聞かせください。

次に、安らぐ町の実現、生活基盤の安心を支える住宅・建築物耐震化等安全推進事業として、危険ブロック塀除去、吹きつけアスベスト対策に係る工事費ほか、支援することの普及啓発に係る取組を実施で6,200万円とあるけれども、実は門司港にある商店街はアスベストが入っているから立体駐車場が解体できずにいる。アスベストがあるから３倍の値段がかかって解体できずに放置されています。どことは言いたくないけれども、門司のカモメホール。そんなことがあっていて、アスベスト対策でこの事業はそういうところにも生かされるんではないのかなと

思うんですが、建設会社、建てたところからは、３倍の値段を吹っかけられたと。これは技術監理局にお聞きしたいんですが、そんな現実はあるんですか。

それと同時に、市場でもいろんなところでアスベストが見え隠れしている。建て替え、解体したいけれども、アスベストがあったら解体できない。ならば、その調査で補助金があるのか、それをお聞かせください。

次に、マンション管理適正化推進事業で1,500万円、先ほどから、公明党の委員からも御質問がありました。マンション管理適正化、要するに分譲マンションも含めて老朽化しているところは多くあって、その適正化でいろんなことを補助、指導員を出すだとかいろんなことを書いていますが、それよりも耐震構造も含めて長寿命化をしっかり推進するために、市としたら、こういう補助金がありますよ、固定資産税の減免もありますよということもお知らせをして、さらなる安全なマンションであれ、アパートであれ、そういうのを造っていかなければいけないんではないかと思うんですが、どうお考えか。

次に、交通局、最後に、収入の確保の中で、観光バスの車両、公明党さんからも言われていましたよね、これ。観光バスの車両を、３台車両を追加したということなんですが、私はもう前から言っているんですが、市の教育委員会や他の部局に、イベントで市営バス以外は使うなと。イベントがあるたびに、音楽祭、コーラスだとか、市民会館であるときに、バスを見たら民間企業のバスばっかりです、どことは言わんけど。何で市営バスを使わないのと私は教育委員会にも言うんです。この辺はしっかり連携をしていかなきゃいけんのやないかと思うが、それについて市の教育委員会等々からの今の需給状況というか。それによっては、運転手の確保も、需要も多くあれば確保もできるし、それから、何よりも報酬なんです、運転手の。報酬と、それから、新たな方、若い方、30代の運転手を増やすためには、第二種免許、バスの運転の免許の資格の取らせ方、取る方法も簡素化等々、これをやらないと増えないと思っていますし、報酬は、10年前は市営バスの運転手で1,000万円超えた方がいたんです。その前はずっといたんです、何人も。今何ぼですか。500万円ぐらい、500万円切ったかもしれません、年収が。それでは、働き方、働いてみたいという思いも、そこのところ、タクシーの問題もそうですが、バスは特にそういうところで働きがい、やりがいというものもしっかりこれはやるべきで、交通局としてその辺はどう考えているか、すみません、お願いします。

○主査（木畑広宣君）総務課長。

○総務課長　他局との連携、指導について、都市戦略局の考え方を説明させていただきます。

都市戦略局につきましては、持続可能で魅力ある都市づくりの推進、あるいは、まちづくりの課題の解決に向けた長期的、全市的な視点での政策の着実な実行というのをミッションとして掲げております。その上で、都市戦略局としましては、個別のいろんなテーマ、例えば小倉、黒崎のまちづくりであるとか、門司の複合公共施設の整備であるとか、あるいは、都市交通政策、魅力的な公園づくり、いろんな大きなテーマを持っております。それについては、各局と

の連携が必要不可欠なところがございますので、都市戦略局は指導的な立場にはございませんが、しっかり連携するに当たって、指導的な立場で各事業に取り組んでまいりたいと考えています。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　下関北九州道路の今後の取組について御説明をさせていただきます。

下関北九州道路は、令和３年に橋りょう形式で西港町から彦島迫町を結ぶということで概略が決まりまして、令和３年度から概略設計に着手してまいりました。令和６年からは、都市計画手続に入りまして、昨年12月に都市計画決定がなされたところでございます。私どもとしましては、地方としての準備が整った、今後は国の事業化を待つという段階になったと認識をしております。

一方で、まだ事業手法、事業主体というところは決まっておりません。そうしたところは、国が、今年の１月に国の審議会である社会資本整備審議会国土幹線道路部会で下関北九州道路の事業化に向けた検討に着手したところでございます。この部会では、よりきめ細かな検討が必要ということで、この部会の下に本州・九州連携小委員会を設置しまして、事業化に向けた現状や課題、それから、ネットワークの在り方、こういったものについて今後検討していくようにしておりまして､今年の夏頃を目指して基本方針を取りまとめていくと示されております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）建築指導課長。

○建築指導課長　吹きつけアスベストに対しての対策と、ちょっと質問が飛びますけども、マンションの耐震化について御説明申し上げます。

委員御指摘があった吹きつけアスベストにつきましては、除去について、それから、調査について、おのおの補助がございます。調査については、アスベストが含まれているかどうかという調査でございますけども、これに対しては10割補助となっておりますので、もしそういう話があれば、建築指導課まで御相談いただけたら、その辺は対応していきたいと考えております。

マンションの耐震化につきましては、耐震化の補助もございますし、それに対して工事費の税控除という制度もございます。特に、耐震改修をするのか、もしくは、建て替えて耐震性のあるものに更新するのかということで、建て替えの場合の除却認定ですとかそういうのを申請いただければ、こちらでその辺の認定をいたしまして、それに対しては建て替える際の合意形成の緩和措置ですとか、あと建て替えるに当たっての容積率の緩和ですとか、高さ制限の緩和ですとか、そういう制度もございますので、もしそういう話があれば私どもに御相談いただければと思います。周知活動がもしかしたら行き届いていないかもしれませんけども、それにつきましては、今後特に力を入れてやっていきたいと思っております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）技術支援課長。

○技術支援課長　委員から、カモメホールのアスベスト除去につきまして、技術監理局の所管ということでお伺いがありましたので、それについて御答弁いたします。

カモメホールというのは、多分民間の建物であると認識しております。私ども技術監理局につきましては、公共の建築物において設計とかそういうところの検査等をしているところでございますけれども、公共の建築物でアスベスト除去等をする場合の設計の考え方について御答弁したいと思います。

公共の建築物でアスベスト除去等をする場合につきましては、専門の業者から見積りを取りまして、適正な価格で設計をしていくといった形になると考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）住まい支援室長。

○住まい支援室長　先ほど建築指導課長からもお話がありましたけども、マンションの耐震化や長寿命化に関する支援制度についてお知らせをというお話についてお答えさせていただきます。

先ほど、補助については、建築指導課長から御説明させていただきましたけども、そういう支援制度については、毎年、年２回、管理組合宛てにダイレクトメールを発送させていただいて、活用していただけるような御案内をさせていただいておるところでございます。

また、今年度でございますけども、マンション管理の民間団体と連携させていただきましてセミナーを開催させていただきました際に、管理計画の認定を取っていただいた方の大規模改修２回目のところの固定資産税減免のお話とか、メリットとかを御説明させていただいたり、機会を捉えて様々なところでお知らせをさせていただいておるところでございます。

先ほど御質問でもありましたマンション管理適正化支援法人のお話もございましたけども、今後はそういう支援法人のお力とかもお借りしながら、さらに周知を図ってまいりたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）総務経営課長。

○総務経営課長　市営バスの観光バスの件につきまして御答弁申し上げます。

よそのバス会社ばっかりというお話でした。確かに、私どももそう感じておりまして、学校関係につきましては、今年度、教育委員会の校長会、そのようなところにも出向きまして、直接、各校長さんに、市営バス、今から観光バスを新しく入れますので使ってくださいという御案内をさせていただいたりとかしております。あとは、学校から直接うちに来る場合もありますけど、旅行会社を通して発注されるケースが多いというのが実情ですので、私どもとしても旅行会社にセールスを今かけておりまして、学校関係の例えば修学旅行であるとか社会科見学、そういうイベント関係の御要望があれば、うちもぜひ使ってくださいというお願いを積極的に今しているところでございます。

それからあと、２種免許の支援制度でございますけれども、これは平成30年から実施してお

りまして、現在これまでに29人応募されて17人の方が入局されているということでございます。その中の９人が30代以下ということで、若い方がこの制度を使って入ってきていただいていると認識してございますので、こういった制度のＰＲも引き続きやっていきたいと考えてございます。

それからあと、もう一点、報酬の件でございますけれども、バス運転手、全産業に比べて給与平均が低いというのは言われておりますけれども、昨年度、処遇改善をいろいろやりまして、決算比でですけれども、人件費で１億5,000万円ほど要しまして、私どもも処遇改善をやってございます。今年度につきましても、給与改定がございましたので、市と同じ水準での引上げということで実施をさせていただいておりまして、平均年収も確かに昔は1,000万円プレーヤーがいらっしゃったというお話は伺っておりますけれども、令和５年度で平均が430万円でございましたのが、令和７年度、今年度が約510万円ということで、処遇の改善も進んでおりまして、引き続き給与の改定には、私どもも厳しい状況でございますけれども、ついていきたいなと考えてございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）日野委員。

○委員（日野雄二君）答弁ありがとうございます。

今、最後の交通局、これはもう質問ではなくて、頑張っていただきたいとエールを送って交通局は終わりたいと思いますが。処遇改善、これは大きな問題でもあります。それから、若い世代の運転手さんを増やしていかないといけない。高齢者は高齢者でありがたいし、その方たちが支えていただいているのはよく分かります。だから、その処遇もしっかり改善するように努力していただきたいなと。それから、教育委員会には我々もしっかり言いますけれども、どうぞ頑張っていただきたいと思います。

先ほどの安らげる町の実現の中のアスベストの関係で、カモメホールの件は、技術監理局が勘違いしていると思うんですが。民間の建物であると言いましたけれども、これは栄町商店街が国からの補助で何かを造りたいというときに、私はアーケードの補修を言ったのに、どうしても駐車場が要ると、駐車場とその横に施設が要るということで、国が３分の１の補助金、市が３分の１、そして、事業者が３分の１。商店街が、その３分の１のお金もないから、国の高度化資金を借りて、無利子で無利息なんですが、これで３分の１、それであの建物は建てたんです。そんな中で動いてきて、ところが今は商店街ももう空き店舗ばかりで、負担できないと、実は高度化資金の借金が残ったんです。だけど、それも完済しました。もちろん利息がかからないから、分割で遅れてあれしましたけど完済をしました。ところが、それじゃ解体しようとしたときに、アスベストがあるということが分かって、もう二の足を踏んでできないと。2,000万円でできるものが6,000万円、それはお金がありません。そんなことなんで、私は補助金で建てた建物でありますから100％民間のものではないという、その辺は認識を技術監理局も持っていただきたいなと。だから、私は、商店街の方に建てた建設会社に、毎日玄関の前に10人ぐ

らいで土下座してただで解体してくれとお願いに行ってこいと私は言いましたけど、そんなことはできませんから、あれなんだけど。アスベストに関しては、そういう現実があるということ。だから、それをどうしていくかということは、これからの課題でもあります。これは、市場であれ商店街であれ、結構アスベストを使っていますよね。私も、この前、市場に見に行きました。一目見て触っただけで、これはアスベストだなという雰囲気だった。でも、色が違うから、違うんではないかなと、似たようなものがあるんで違うのかなとも思ったんですが、それを調べるための補助金があるんですかと言われて、私も直接聞いていなかったので申し訳ない。今あるということをお聞きしたので、これはしっかり解体をしようと思いますけれども。そんな商店街、いろんな古い建物にはそういうものが多くあるのではないかと思うんで、広報宣伝をしっかりやってもらいたい。これも要望です。

それから、マンションの管理適正化の部分においても、大規模改修においては、私の住んでいるマンションも２回目の大規模改修をやって、補助制度で１年間の固定資産税減免という措置は聞いたんですが。市からも認証をいただいたんですが、実は国からの認証が難しい。それはなぜか。あれをせえ、これをせえといって書類をいっぱい要求されて、それではできないんです。だから、設計会社の方が間に入っているから我々のところはできているんですけど、管理会社を指導してもらいたい。これは、なぜかというと、管理会社は面倒くさいからそういうのをやりたくない。書類出すのもお金がかかる、いろいろ調べるのに。だから、もう面倒くさいからやらない。でも、住んでいる方には、減免というのはありがたい話なんで、大規模改修でもお金をかけるわけですから。だから、その辺はしっかり国との連携を取っていただきたいということと、設計会社並びに管理会社から相談があったら、しっかりアドバイスをしていただいて、助言していただいて、サポートをやっていただきたいということ、これもしっかりお願いをしておきます。

最後に、下北道路は、これももう聞いてもあれですから、この段階に入っているということで、令和４年から３年過ぎて、もう４年になろうとしているけれども、もうちょっとスピード感を持ってやっていかないと、これではなかなか。いち早くこれを造らないと、九州と本州の連携、それから、経済波及効果、これも大きなものがあります。よく言われます。門司は通過点になったら金は落ちないよと言いますが、それは逆なんです。渋滞の起きるところには、お金は落ちません。稼げる町を言っている武内市長であれば、いち早くこれはやらないと、門司区のためにもよくありません。下関市と門司区の連携は、あそこの関門トンネルはもう無料で都市間連携で無料で通れるようにしないと、そこの住民は、ということだろうと思います。そんなことで、下北道路、頑張っていただいて、我々議員も全力でサポートしないといけないと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。私は終わります。

○主査（木畑広宣君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）すいません、何点か質問します。

まず初めに、北九州モノレールについてなんですけれども、昨年、開業から40周年を迎えたということで、これまでというか今後についてもそうなんですが、車両の更新計画等があれば、その方針について伺いたいと思います。

次に、公民連携による公園魅力向上事業についてですけれども、これは民間事業者とどのような形で対話をしていくのか、してきたのか。それから、対象事業地というのはどこになるのか、教えてください。

次に、こどもまんなか公園づくり事業について、これは事業終了ということなんですが、どこの公園でどんな公園づくりを行ったのか。それを踏まえて、新年度で拡充をしなかった理由についてお聞かせください。

最後に、下北道路なんですけれども、この費用負担の法的な整理についてなんですが、道路法第50条では、国が直轄で施工する道路について、当該道路の存する都道府県、または、指定都市が費用の一部を負担するということとなっています。仮に下関北九州道路が国直轄事業として整備された場合、政令指定都市である北九州市が整備費の一部を負担する可能性があると考えますが、この点についての市の認識を伺います。以上です。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　北九州モノレールの車両更新について御質問ございました。

北九州モノレールなんですが、今車両が９編成保有しておりまして、そのうち３編成についてはもう早急に更新の必要があるということで、こちらの３編成について優先的に更新を行っていくということでございます。更新時期につきましては、令和９年度から段階的に導入を実施するというような状況でございまして、費用については、会社で融資や国の補助金を使いながら購入していくと聞いております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）緑政課長。

○緑政課長　公民連携による公園魅力向上事業について御説明したいと思います。

公民連携事業は、令和７年度は、都市公園魅力向上に向けたマーケットサウンディング調査で、民間から寄せられた意見の実現に向けた費用として予算を要望しまして、具体的には今的場池公園の公民連携を図っておりまして、そこの測量や地質調査を令和７年度は行いました。令和８年度については、引き続きハイツの跡地について、ここの測量や地質調査を生かして、基本的な、もっと具体的な計画を進めたいと考えております。

続きまして、こどもまんなか事業の予算が終了したのはなぜかということなんですが、令和７年度につきましては、インクルーシブな子ども広場の社会実験として、山田緑地にてインクルーシブ遊具の体験会などを開くとともに、戸畑の汐井町公園におきましてバスケットゴールの社会実験を行わせていただきました。令和８年度については、私ども都市戦略局の予算は計上していませんが、続きまして都市整備局で汐井町公園にバスケットを本格設置する予算を計上しております。このように局が連携して行っております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　下関北九州道路のお尋ねについてお答えさせていただきます。

下関北九州道路は、現在事業手法は決まっておりません。仮に国が直轄事業で整備を行うとした場合、委員おっしゃるとおり、事業費の地元負担ということで、道路の存する都道府県が負担する。その道路を存するところが政令市の場合には、都道府県ではなく政令市となっております。

これに対する市の認識ですけれども、先ほど日野委員からもお尋ねがありまして答弁させていただきましたけれども、現状、今年の１月から国の諮問機関におきまして下関北九州道路の事業化に向けた検討が始まったところであります。この検討の中では、費用負担の在り方なども議論がなされるとなっておりまして、まずは私どもとしましては、こうした国の検討状況を注視しながら、関係自治体とも連携しながら取組を進めていきたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）分かりました。

まず、モノレールなんですけれども、９編成のうち３編成をまず優先的に更新するということなんですが、例えば過去に自動運転方式を採用したことがあるのかないのかについて教えてください。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　モノレールの開業当時については、自動列車運転装置、ＡＴＯという装置がついていたと聞いております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）そしたら、過去に自動運転で運行されたことが。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　すいません、訂正させてください。制御装置、自動の制御装置でございます。すいません。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）そしたら、ＡＬＴじゃない、何かそういうやつですよね。何か例えば事故が起こりそうだった場合、自動で停車しますよというレベルですよね。分かりました。何が言いたいかというと、今後を見据えて自動運転というものも一つ検討していくべきじゃないかなと思っております。技術的に可能かどうかというところは、私も専門的な知識がないから分からないんですけれども。今、2024年、北九州空港とＪＲ朽網駅を結ぶバス路線において、自動運転の実証実験をされておられますよね。都市戦略局も、北九州自動運転推進ネットワークという会の会員ということで、こういう新しい技術については、積極的に今後の市の公共交通の中においても取り入れていくべきだろうと思っています。

そこで、お伺いするんですけれども、現状、モノレールにおいて自動運転というのが技術的にまだまだ課題が多いのかどうか、教えてください。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　自動運転、無人のというところだと思いますが、自動運転につきましては、市とモノレール株式会社と、会社と、将来の導入を視野に向けて技術的な勉強であったり法的整理を行ってきました、国の省令によって、走行路に床版がないモノレール、要は緊急時に避難ができない形のモノレールについては、脱出用の装置がないということで、自動運転はなかなか難しいというような状況でございます。実際、自動運転ができているところについては、新交通といいまして、床版がもともとついておりまして、最初から開けたときに逃げられるようなツールがあるというようなところにおいて限定的に採用されているというような状況でございます。

いずれにしても、法的な整理とか動向については、モノレール会社と一緒に、国の動向については把握していきたいなと考えております。

○主査（木畑広宣君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）今年度の予算で、都市モノレール施設改善・維持修繕事業ということで、1,900万円ですか、入っていると思うんですけれども、今の御答弁の中では、まだまだこれから検討するというニュアンスかなと思ったんですけれども。もうここに来て３編成更新していくわけですよね。残りも近い将来やっていくんであれば、もう少しそういう何か中長期を見据えた設備投資もやっていくべきなんじゃないかなと思っております。昨年ですか、利用料金を値上げしましたよね。そういうこともあるわけですから、適切な料金をいただいて、その代わり、こうした投資に充てていくということも考えてほしいと思っておるんですけれども、いかがでしょうか。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　現時点では、避難路を整備するとなると、全てのモノレールの桁をやり替えるというような形で、現法律で整備するとなると、もう全てやり替えるのに、ばく大なお金がかかるというような状況でございます。しかしながら、法解釈とかそこら辺について、また制度が変わりましたらそういった可能性もございますので、引き続き会社と一緒になって勉強してまいりたいとも考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）計画部長。

○計画部長　基本的な考え方は、今、都市交通政策課長が答弁したこともあるんですけれども、車両の更新と併せて設備の更新も今モノレール会社はしていっています。新しいシステムとして、先ほどちょっとお話しした列車の制御システムを更新していくといったところで、ＣＢＴＣという新しい技術を導入するということで、これは何かというと、無線で列車制御ができるという新しい装置です。この辺を入れていくと、車両の更新と併せて、将来を見据えた中での

自動運転との親和性も高いといったところの設備も先行して導入していくといったところですので、実装に向かってはまだいろんな整理がたくさんありますけども、そういったところにも、少しずつでありますけども取り組んでいるという状況ではございます。

○主査（木畑広宣君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）分かりました。いろいろ課題がある中で、先を見据えたことも一つ一つ今打っておられるということを聞いて、理解しました。

あと、もう一点なんですけど、モノレールの運転手さんの例えば確保とか、充足率というか、そういったところというのは健全なんですか。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　モノレールの人材についてなんですが、中堅人材の不足等もございまして、定期的、計画的な人材確保が課題となっておりまして、毎年、定期的な新規採用２名程度を募集して、年齢構成の解消を図っているということでございます。来年度の採用についても内定をいただいたということで、順調に計画どおり採用いただいているという状況でございます。

○主査（木畑広宣君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）分かりました。ぜひ頑張っていただきたいと思います。

それから次に、公民連携による公園魅力向上事業についてなんですが、御答弁で的場池ということだったんですが、ほかの公園は検討の対象になっていないんですか、ここだけでしょうか。

○主査（木畑広宣君）緑政課長。

○緑政課長　的場池も考えますが、公民連携したいというお言葉があれば臨機応変に考えていきたいと思っております。

○主査（木畑広宣君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）じゃあ、まだ的場池以外に、具体的にこの公園を、公民連携を活用しながら新しい魅力ある公園を造くっていきたいんだというような具体的な提案はほかにはまだないということですか。

○主査（木畑広宣君）緑政課長。

○緑政課長　我々も、広く民間事業者さんの意見を聞いたんですが、具体化できるようなところは今のところないという、ないというか、いろんな御意見はいただくんですけど、まだ一歩先に踏み出すところまで至っていないという状況でございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）僕は小倉北区なものですから、堺町公園があるじゃないですか。堺町公園の自治会というか、住民の方から一度御相談があったんですけれども、堺町公園も公民連携というか、民間活用しながらさらなる魅力向上をやりたいんだという声が一部の方から上がっ

てきたと。それに対して、自治会、地域住民の皆さんと協議をした結果、そういう使い方じゃなくて、今は現状であったりとか、もっと子供だったりとか、学校、違う使い方をやるんだったらいいんだけれども、提案があった内容については、私たちとしてはちょっと受け入れられないというような声が実は私のところに届きました。その中で、市も説明に何度か上がったと。結果的に、そこで地域住民の皆さんが賛否を採って、それはやりたくないんだという意見がまとまったそうであります。ただ、その後も市から何度か説明があって、結果的にはそういう方向になっていくんじゃないかという今現状にあると聞いたんです。だから、僕自身、公民連携というのは積極的に進めてもらいたいんですけれども、その過程において、ステークホルダーの皆さんと丁寧な対話、合意形成をやっていかないと、後々それが対立とか分断につながっていっては私は困るので、そこら辺はぜひ丁寧な進め方をしてもらいたいし、対話も、今どういう対話のやり方をやっているかというのがちょっと分かりませんけれども、対話についてもしっかり丁寧にやるということと、あと透明性とか公平性、これをどう担保していくのかというところが公民連携の大きな肝になると思いますから、そこら辺は常に意識していただいて進めていただきたいと思います。これについて終わります。

最後に、下北道路なんですけれども、先ほどの答弁にあったとおり、仮にこれが国の直轄事業として整備される場合は、政令指定都市である北九州市が一部整備費を負担していかなきゃいけないということになります。なので、地元の負担分の調整においては、山口県と北九州市が交渉や調整の最前線に立つ立場だと思っております。一方で、現状の国直轄事業の立てつけであれば、福岡県は法的に負担義務がないわけなんです。そうなると、北九州市の財政負担を今後少しでも軽減していくためには、福岡県との良好な関係を構築していくということ、それが大事だと思います。その上で、一定の役割を県にも担っていただくようにしていかないといけません。特に県の予算を議決する県議会、ここととの関係性というのも私は極めて重要だと思っております。県議会の方々ともいろいろ意見交換する中で、市長と県議会との関係が今あまり良好に構築されていないような気がしました。その一つの事例が北州会です。北九州選出の超党派の県議の皆さんと年に１回市長が市政について意見交換をする、そういう場があるわけなんですけれども、武内市政が始まってからほとんど今開催されていないんです。一度だけ、役員という一部のメンバーとだけ簡単な意見交換をされたと聞いていますけれども、こういう機会というのは僕は非常に大切な場だと思いますので、これは市長に言わないといけなかったんですけれども、皆さんにお願いするのも大変酷なんですが、これから県の協力を得ていくという意味においては、皆さん方もしっかり議決機関である県議会、これに対しても丁寧に協力関係を築いていただきたいと思います。

それから、当初の想定では3,500億円ぐらい見込まれていたわけですが、先日の国の審議会ですか、あそこでもそれを大幅に上振れする事業費になるだろうと見通しが今出されております。その中で、市の財政に対する影響を北九州市としてしっかりと見込んでいかないといけないと

思うんですけれども、仮に市の負担が大きくなった場合、例えば他のインフラ整備だったりとか、福祉とか、教育だったり、地域住民への行政サービス、そういったところにしわ寄せが出てくる可能性も十分あり得るなと思いますので、今後について、費用がどんどん増大していく中で、他の施策とのバランスをどう考えていくのか。それから、将来世代、これが財政負担が大きくなり過ぎて、いろんな行政サービスにしわ寄せが行くというようなことを考えると、将来世代に対する責任もしっかりと今考えながら一つ一つ手を打っていくべき時期にもう来ているんだろうと思うんですが、その点について教えてください。

○主査（木畑広宣君）都市戦略局長。

○都市戦略局長　先ほど課長から答弁しましたけど、事業主体、事業費、事業手法もろもろ何も今決まっていない状況です。ですから、具体的に今こう考えているというお答えは差し控えさせていただきたいんですけど、今委員御指摘のように、全体の市の予算、限られた予算をどうそこで調整していくか。また、それを将来世代にどう負担にならないようにしていくかというところは、その時々でしっかり考えるべきことだと考えていますので、その辺が明らかになる中で、そういうことも踏まえてしっかりと考えて事業を進めていきたいと考えております。

○主査（木畑広宣君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）御答弁ありがとうございます。

国の動向を注視するというのは、当然の話だと思うんですけれども、先を見据えながら、それから、いろんなケースを想定して進めてほしいなと。なぜなら、大型公共事業というのは、制度論とか財源論だけで前に進むものではないと思っております。国とか県とか、関係者との信頼関係、そして、丁寧な対話というものを積み重ねていくことがこの事業を成功に導いていくためには重要だと思いますので、ぜひその辺はしっかり念頭に置いて、これから先の北九州の未来についての話ですから、今を生きる私たちの暮らしだけじゃなくて、次の世代の子供たちのことも踏まえて頑張っていただきたいということを申し上げて終わります。

○主査（木畑広宣君）田中委員。

○委員（田中元君）数点お尋ねさせていただきます。

小倉・黒崎エリアの価値向上事業、これについて、およそ7,300万円、この内容を教えてほしいのと、ここを価値向上して、その後に、それは誰に向けての価値向上を、多分知らせることなんだと思うが、それは誰に向けてなのか。それと、北九州は、そこだけではありませんので、それ以外のところに住んでいる人々のほうが多いわけですから、その方々にとってなのか、小倉、黒崎だけのためなのか、それをお尋ねしたいと思っています。

それと、公園トイレについてでありますが、これははっきりとした話ではないんですけど、今コンビニエンスストアのトイレが、多分市民のトイレの需要が高いんだと思うんです。でも、それも限界に来ているようです。そして、多分有料化になるんじゃないかという話も聞いています。そうなれば、恐らく利用しない人が増えてきて、市内に公園トイレを求める人が、コン

ビニに今まで行っていた人がコンビニ以外に行くことになるんだと思うんです。そうなると、町なかだけではなくて市内全域にわたるんだと思います。そういった場合の想定を考えておられるのか、お尋ねしたいと思っています。

それと、放置自転車の対策について、２億8,000万円ぐらい予算がついていますけど、対策費で２億8,000万円なのか、整備費なのか。これはどういった対策費で、２億8,000万円ってめちゃめちゃ大きいわけです。その内容についてお尋ねをしたいと思っています。

それから、先ほど技術監理局からもお話がありましたように、現場の担い手不足はもう否めないと思うんですが、この方々が新採で働く、就職することも当然あるんですが、若い子たちの働き方というのが二極化してきて、お金をたくさん稼ぎたいので残業をたくさんしたいという子もおれば、いえいえ、土日、祭日しっかり休みたいですという子供たちもおるようです。

そこで、技術監理局として、現場の業者さんたち、実際雇用する人たち、実際雇用してくる地元の業者さんたちの生のそういった声を、ディスカッションなりしたことがあるかどうか、お尋ねをしたいと思いますし、もししたことがあるんであれば、その内容をしっかり把握できているのか、教えていただきたいと思っています。

それから、交通局なんですが路線バスについては、恐らく例えば私鉄が廃止になったところに公共のバスを走らせるんで、当然採算性は合わんのだと思うんです。なので、赤字は覚悟かなと思うんですが、もう一つ、これはもう市民の足として維持していくべきなんだと思いますので、これはもう維持していかざるを得ないと思います。

そこで、１つお聞きしたいんですが、貸切りバス、観光バスというんですか、観光バスの今現在の稼働率というのはどれぐらいなのか。それと、市民に対して、先ほどもいろいろお話がありましたように、例えば学校がとか、例えば会社の研修でとか、市内の方々が借りる場合に減免があるのか。何か別物があるのか教えていただきたい。

あと、ほかの観光バスの業者ってたくさん今ありますよね。そこら辺とのシェアする順位というんですか。どこが一番でとか、そういったのが分かる、北九州市の観光バスはこれぐらいの貸切り数ですよみたいな、貸出数ですよみたいな、何かそういった順位があるんだったら教えてほしいなと思います。以上です。

○主査（木畑広宣君）都市再生企画課長。

○都市再生企画課長　小倉・黒崎エリアの価値向上事業について御説明いたします。

この事業は、まず１つがエリアの価値向上に向けたプロジェクトの推進ということで、今年度検討しております小倉、黒崎地区の将来像、都市デザインと申しておりますけども、これを来年度早々に見える形にするとともに、その実現に向けて、官民連携により実効性の高いプロジェクトを考えていくということがまず柱の一つにございます。

もう一つの柱が、道路等の公共空間を生かしたまちづくりということなんですけども、これは、公共空間を活用して官民連携で多様なコンテンツを展開するということで、平たく言えば

今やっているコクラＢＥＡＴとクロサキスイッチでございます。こういったもので観光や経済振興を図るとともに、新しい都市ブランドの確立に向けて、町の価値を見える化して、将来の民間投資につなげていくと、こういった事業内容でございます。

２つ目の御質問で、このエリアの価値の向上が誰に向けてのものなのかということなんですけれども、北九州市の経済を見ていく中で、民間投資という部分が非常に弱いという前提がまずございまして、民間投資の呼び込みをまずは行うということが、稼げる町、彩りある町、安らぐ町の循環の一番最初の歯車と考えております。ですから、一義的な目標というところは、民間のディベロッパーであるところは否めないかなと思います。ただ、その先には、稼げるようになった町の原資を基にして、安らぐ町や彩りある町の実現につなげていきたいと思っております。

あとは、なぜ小倉、黒崎だけなのかということなんですけれども、小倉については、これまで公共投資が行われて、勝山公園であったり紫川周辺であったり、非常に付加価値の高い居心地のいい公共空間がございます。これをきちんと使って、こんなふうに憩いのある都市の生活が送れるんだということを見せること、これが大事なのかなと思っております。黒崎につきましても、西の核として、または、福岡にもアクセスしやすい、小倉にもアクセスしやすい従来からの交通の要衝であるという利点を利用して、まずはこの２地区から市内全体を引き上げていきたいという思いで、この２地区をまずはターゲットに絞って行おうというものでございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）総務課長。

○総務課長　公園トイレと放置自転車の件に関しましては、都市整備局が所管になりますので、そちらでよろしくお願いしたいと思います。

○主査（木畑広宣君）技術企画課長。

○技術企画課長　建設業の担い手確保の話で、業界とちゃんと意見交換できているのかというところ、その前段として、新規採用職員、若手の希望として二極化しているという、そういう声はあるかと思います。ただ、持続可能な建設業を推進していく上で、国もそうですし、北九州市の立場もそうなんですけれども、むしろ週休２日をしっかりやっていくとか、残業はあまりしないとか、そういったところで、処遇をほかの業種と比較して、賃金も併せて上げていかなければいけないんですけれども、そういった確保、働き方を改革していくというところを推進しているところでございます。本題の業界の各団体の皆さんとの意見交換、適宜させてもらっております。そういうところでも、工事の発注の話もありますが、一方で担い手確保、皆さん非常に苦労されているという話は聞いております。今、先ほど申しました週休２日をしっかり取っていくというところも、雇う立場としてはいろいろ工夫が必要だというお声も頂戴しているところでございます。しっかり把握できているのかというところで、もうこの業界はみんなこういう声だよと、そういう全部統括的な見解が持てるほど整理できているかと言われれば、

まだそこまでには達していないかもしれませんので、そこは引き続きいろいろな業界、団体の皆さんと意見交換しながら、必要な情報共有を図っていきたいと考えております。以上です。

○主査（木畑広宣君）総務経営課長。

○総務経営課長　貸切りバスの件について御答弁申し上げます。

まず、観光バスの稼働率ということでしたけれども、いわゆるうちで言ったら紫色のバスでございますけれども、今年度、令和７年度の見込みで約78％の稼働率ということで今計算しております。

それから、市内で借りる場合に減免制度があるかということでございますけれども、貸切りバスにつきましては、国の公示運賃というのが決まっておりまして、これは下限運賃というので、その下限を下回っての価格の提示ができないということで、それが結局時間であったり距離であったりということで金額が決まってしまいます。したがって、例えばうちが福岡市に走りに行きますといったときは、当然福岡市のバス事業者のほうが安く出せますし、うちはもうどうしても高く出さざるを得ないということで、そこで国の制度がございまして、その範囲内でうちもやっているということでして、交通局独自での減免制度というのはございません。

それから、シェア率が分かるか、順位が分かるかということでしたけれども、手元に資料がございませんが、いわゆるこの近辺で走られているところのまず大きなＡ事業者が大体40台ぐらい、それから、Ｂ事業者で20台ぐらい、それから、Ｃ事業所で15台ぐらいということで、それに比べれば我が交通局の台数は少ないということで、台数掛ける稼働率が同じぐらいと考えればシェア率もその程度になるのかなと考えてございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）田中委員。

○委員（田中元君）ありがとうございます。

小倉、黒崎の先ほどのお話なんですが、非常によく分かりづらい。いわゆるコクラＢＥＡＴ、クロサキスイッチ、イベントをやりますということですね。イベントをして注目を浴びて、民間投資を、それを市内に広げていく。いずれにしても、イベント代ということなんですね。

○主査（木畑広宣君）都市再生企画課長。

○都市再生企画課長　イベントには間違いないんですけれど、その狙いとしては、公共空間の使い方をお見せするとともに、公共空間の可能性を見える化することで、小倉、黒崎エリアの価値を見える化して、それを全国に分かるようにしていきたいという、そういう趣旨でございます。ですから、イベントは手段であって、イベントをすることが目的ではないと思っておりまして、だからこそ都市戦略局がこの事業を担当しているというところでございます。

あわせまして、エリアの価値の向上に向けたプロジェクトの推進としまして、小倉、黒崎地区の将来像、都市デザインと申しておりますけれども、これの実現に向けた実効性の高いプロジェクトを弾込めしていくと、この２つがエリアの価値向上事業の核になっております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）田中委員。

○委員（田中元君）小倉、黒崎のデザインもやるということですね。ということは、デザインを今から新年度でつくり上げるということでよろしいですか。

○主査（木畑広宣君）小倉・黒崎再生担当部長。

○小倉・黒崎再生担当部長　今、委員からございましたデザイン、これは今鋭意作成しておりまして、今年の春ぐらいには公表できる形で持っていきたいと思っております。先ほどから担当課長が申しますとおり、まずクロサキスイッチ、それから、コクラＢＥＡＴ、これは言われるとおり町への注目を集めるということで進めております。来年度以降も、小倉で３年目、黒崎で２年目ということで、鋭意様々なコンテンツをアップデートしながら、より町の注目を集めていきたいと思っています。その先に民間投資を促していくというところで考えております。

デザインにつきましては、来年度、デザイン策定だけではなくて、実施のフェーズに入っていきたいと思っています。具体的なプロジェクト、これを考えていく上で、民間事業者の方々、ステークホルダーになる方々、こういった方々と議論を重ねながら実施のフェーズに入っていきたいと思っております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）田中委員。

○委員（田中元君）デザインとイベントというのが、なかなか僕的には結びつかんのです。そしたら、イベントするのに福岡市に勝つかというところなんです。全国で見て、注目を浴びるときに、福岡市と同じことをやったときに、じゃあ福岡市に勝つかというところ、僕は負けると思うんです。勝つぐらいのイベントの爆発力ならいいんでしょうけど、言うてもそこは予算的には中途半端なんです。金をかければいいものができるかというと、そこそこいいものができるんだと思うんですけど。そこに、デザインします、イベントします、民間投資します、何かフィットしない、僕にはフィットしないなと思うので。その後が楽しみでおりますので、しっかり成果を出していただきたいと思っています。

それと、現場なんですが、働き方改革もそうなんでしょうけど、これはもうずっと前からいろんなところで話が出ています。仕事の出し方です。出し方も、例えば働き方改革で、土日はしっかり休みたいという人を入れる企業と、でも仕事は土曜日休みじゃ間に合わないという納期の出し方であれば、そこで全然バランスが崩れてきますんで、しっかりそういったところのバランスも考えて仕事の出し方もしていただきたいと思っています。

それと、観光バスなんですけど、国の指導で、路線バスは市民の足なんだと思うんですけど、果たしてじゃあ観光バスが市民のためになっているのかな。それだけ稼いでおられればいいんでしょうけど、路線バスを補填できるぐらいの、観光バスで収入があって賄えるぐらいの収入が、観光バスであればいいんでしょうけど、観光バスがじゃあ果たして市民のためになっているのかなというのがあるんで、なきゃいかんとか、そういうのが何かあるんですか。

○主査（木畑広宣君）経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長　我々、交通局といたしましては、乗合バスで赤字、利用者の減少で赤字となってございます。そこの赤字を補填するために貸切りバス、あとは受託事業、こういったところの利益で補填しているといったところでございますので、貸切りバスで稼いだもので市民の足を守っているといった収支の構造になってございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）田中委員。

○委員（田中元君）どれぐらい補填、稼げておられるんですか。そこら辺、分かります。令和６年度でもいいんですけど。

○主査（木畑広宣君）経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長　令和６年度の決算で申しますと、貸切り収入といたしましては２億9,000万円の収入が上がっております。令和７年度予算につきましては、４億7,000万円計上させていただいていますので、そのぐらいは行くのではないかとは考えてございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）田中委員。

○委員（田中元君）知りませんでした。分かりました。いずれにしても、稼働率をもっと上げて、もっと収入を上げていただけるように応援しています。以上です。

○主査（木畑広宣君）戸町委員。

○委員（戸町武弘君）本会議で、井上委員が公共工事の発注状況ということで、令和４年から令和６年度に約２割減になったというようなお話がございました。これは、技術監理局としては何が原因でこうなっていると考えられているでしょうか。

○主査（木畑広宣君）技術監理局長。

○技術監理局長　20％減の原因でございます。１つは、公共工事の総額が決まっている中で、その工事自体は、発注の件数、金額自体は横ばいではあるんですけども、その中で市外工事がちょっと増えたということもあって、民間工事で減って、結果２割減になっているというところでございます。我々、この中身を確認している最中でございまして、工種によってそこにばらつきがあるなというところまでは認識しているところでございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）戸町委員。

○委員（戸町武弘君）本会議でも私は話をさせてもらったんですけども、公共工事を請け負っている企業から本当に苦しい声が届いております。しかしながら、それは、局長が言われるように、工種によって随分違うなという感じもあります。特に土木のようなところが非常に厳しいという声が来ております。その中で、２割減というのを見たときに、これは数字で裏づけられたなと思っております。本会議場で、局長が、市長公室と副市長には現場の声を上げましたという話でしたが、ぜひこれは、こういった現象は市長に直接言うべき問題であろうと。かなり悲痛な声が届いております。ぜひ、これは、今後２割減になった原因をぜひ検討してもらいたい。

それに関連すると思うんですけども、総合評価は今どのような状況にありますか。特に地元の点数をどうしているかというのを、簡単でいいですから、聞きたいと思います。

○主査（木畑広宣君）技術支援課長。

○技術支援課長　総合評価についてお答え申し上げます。

総合評価につきましては、品質確保を目的といたしまして、価格に加え、技術提案や企業の施工能力など、価格以外の要素を総合的に評価して落札者を決定する入札制度でございます。状況でございますが、令和６年度は、実施件数が53件でございました。令和７年度からは、今後、市内業者のさらなる技術力向上を図りまして、福岡県、もしくは、原則全ての工事を総合評価している国の工事といった新たな市場への受注拡大へつなげていくといったところを目指しておりまして、令和７年度から実施件数の目標を60から65件とするといった形にしておりまして、現在のところ合計69件の総合評価を行う見込みでございます。

○主査（木畑広宣君）戸町委員。

○委員（戸町武弘君）地元加点はどのようになっていますか。

○主査（木畑広宣君）技術部長。

○技術部長　委員から、地元業者への加点ということで御質問ございました。我々でも、平成18年から総合評価を採用させていただいていますけれども、市外業者、それから、地元業者、それぞれ応札される場合に、地元業者への加点というのは当初から設定をさせていただいています。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）戸町委員。

○委員（戸町武弘君）加点の仕方が前より随分少なくなったという話を聞いておりますが、それは事実でしょうか。

○主査（木畑広宣君）技術支援課長。

○技術支援課長　先ほどの、地元の加点についての御質問でございますが、これにつきましては、現在のところ、加点は１点という形で、これは変更しておりません。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）戸町委員。

○委員（戸町武弘君）１回取ったら次は取れないと、加点がないという話も聞いておりますが、事実でしょうか。

○主査（木畑広宣君）技術支援課長。

○技術支援課長　総合評価の落札方式の受注件数によりまして加点制度が変わる仕組みをつくっております。具体的に申し上げますと、総合評価の落札方式の受注件数、まず全然取れていない方、今まで取れていないゼロ件の方につきましては２点加点、それから、１件取られた方につきましては１点を加点しております。それ以上取られた方は加点がないという方式になっております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）戸町委員。

○委員（戸町武弘君）これは、市内企業の受注、そして、先ほど技術監理局の皆さんが言っているように、技術の向上とかを含めた場合、総合評価方式というのは優れた方式だと考えております。先ほど、県の仕事、国の仕事が取れるようにという話をされておりましたが、国の制度と県の制度と北九州市の制度、少し違うんではないんかなと思っております。その辺もしっかりと研究をして、北九州市の総合評価で取れば国や県の加点になるような総合評価を求めたいと思います。

そして、北九州市は、若者のチャレンジを一番応援する町という話をしております。新時代創造事業等をやっておりますが、これはＡＩとかＩＴとかそういう言葉が聞こえてくるんですけども、みんなホワイトカラーの方々の事業のように聞こえてしまうんです、事実は分かりませんが。ブルーカラーの方々に対する人材育成、これはどのようなことを令和８年度は考えられていらっしゃるでしょうか。

○主査（木畑広宣君）技術企画課長。

○技術企画課長　今ブルーカラーの人材育成についてお尋ねがございました。

実は、私どもといたしましても、ホワイトカラー、ブルーカラー、色分けして何か対策しているわけではございません。委員からおっしゃっていただきましたＡＩとかＩＴとか、ＩＣＴとか、建設業のＤＸでアイ・コンストラクションとか、我々はそう呼んでおりますけれども、そういった取組の中で新たな技術力を習得するような機会を、民間企業の皆さん、市の職員もそうですけれども、そういう学びの機会を提供しているところでございます。委員おっしゃるように、ホワイトカラーだけじゃないかと思われるかもしれませんけれども、我々としては、そこにブルーカラーの方もぜひ入っていただいて、現場で生かせるような技術、知識、そういったものを習得してもらいたいと考えているところでございます。以上です。

○主査（木畑広宣君）戸町委員。

○委員（戸町武弘君）令和７年度に明日の公共事業を支える若手・女性の技術者の確保・育成事業をやっていましたが、これは事業廃止になりました。これが100万円です。その代わりに、明日の公共事業を支える人材確保・育成事業というのがされていると思うんですけども、これ60万円になっちゃったんです。皆様方が、技術監理局が本当にブルーカラーの方々の人材育成をやっているかどうかというのは、予算に反映されるんではないかなと思うんですけども、100万円が60万円になった理由を、何か簡単に教えてもらえるでしょうか。

○主査（木畑広宣君）技術企画課長。

○技術企画課長　名前が同じような事業名ですごく紛らわしいんですけども、委員おっしゃったとおりで、女性に特化した事業というのは令和７年度限定で、100万円ですけれども、実施したところでございます。もう一つの事業は、実はその前から粛々とやっていたところで、そういう意味では、それは継続しているんですけれども、令和７年度に、目玉として上げた事業はなくなってしまったというところです。それは、既存の事業とか、ほかでやっている予算を使

ってやっていこうというもので、女性に特化していたので、例えばこれは１つに市の職員、技術職員の採用に向けて、大学とか高校を卒業した女性のＯＢ職員をそういった学校に連れていって、市に技術職員として入ってくれないかとか、そういったリクルート活動をするような旅費とかも含まれておりました。そういったものは既存の中でもやれるということが今年度の取組で分かりましたので、見せ方の問題もありますけれども、そこだけを比較するとちょっと小さくなってしまったようにも感じられるかと思いますけども、局全体の中でそういった技術職員の育成とか、当然地場企業の皆さんの研修、学びの機会の提供、ブルーカラーを含めてなんですけども、そういうのも大事だと思っていますので、そこは粛々と今まで以上に取り組んでまいりたいと考えてございます。以上です。

○主査（木畑広宣君）戸町委員。

○委員（戸町武弘君）もう時間がないですので、質問はしませんが、総合評価で取っている会社が一番工業高校の子たちを採用してくれよったんです。それで、なかなか総合評価でも回らなくなってきたということで、工業高校の子供たちを北九州の企業が採用することがどんどん少なくなっていっている。この現実というのは、ぜひ理解をしていただきたい。そして、北九州市と建設業界が防災協定していますよね。先ほど人材育成って言ったけども、もうこの発注じゃ人材を抱え切れない企業がいっぱい出てきた。じゃあ、北九州市に何か災害が来たときに、本当に今の企業の皆さんが、皆さんが想定するような協力を本当にできるのか、本当に重機があるのか、本当に人材を出せるのか。これはしっかり考えて、公共工事の発注というのは、ぜひ地元企業を中心に出してもらえるようにお願い申し上げまして、終わります。

○主査（木畑広宣君）片山委員。

○委員（片山尹君）しゃべるだけしゃべった日野委員がもうおりませんが、下北道路についても、早うやれという日野君の意見、より慎重に、地元負担があるじゃないかという佐藤君の意見、自民党はもっとやらんといけんという話とは違いますから誤解をせんように。ただし、北州会との関係が、ある日の会合をドタキャンして中止になったとかということが現実あっているわけでしょう。そこで、市長が出られなくても、副市長が出ればいい、あんたたちが出ればいいわけだから、ドタキャンをしないで、決めた日にちに必ず北州会との会合を実行するということをしないもんだから、俺らからすると、北州会の県会議員、地元の北九州選出の県会議員との関係はいいのかという心配になるわけよ。要は、なぜかというと、下北道路は、福岡県で言えば北部の人と、南部の人にとってあまり軸足を置く必要がないじゃないかという議論が出たときに、県の負担が今までしっくりいっておったのに急に負担がすごくなった、北九州市が多くなったということのないように。だけど、ドタキャンしたことは間違いありませんから、局長たちとか皆さんたちの幹部は常に頻繁に、取り合っていかなきゃいけないと、ここだけ注意というか、お願いをしておきます。これから現実論に入っていきます。

それから、もう時間の関係があって、公共事業の話について、技術監理局は、要は戸畑の都

市高速道路か、厳密に言えば三六線か、それでＪＲに委託したでしょう、大きな金額を。なぜ、市から発注しないのか。ＪＲに委託するのか。要はＪＲに委託すればするほど、工銭というか、取られるわけよ。金額が細かったらいいけど、金額が大きかったらそれだけ取られるので、今聞きたいのは、基本姿勢として、技術監理局に原局から、都市高速は都市戦略局やけど、話があって、これはＪＲに委託するけどいいですかというような議論がないと、何もかんも委託したら簡単でいいよ。だって、技術屋さんはもう任せればいいんやけん。そんなことするから、公共事業の総トータルが減ってくると思います。聞いた話だと、若松の下水、今日は下水はおりませんが、それも結局、下水道事業団に委託して発注ということになっているんやろう。そう聞きましたよ。その件はそれはきちっと拾ったらんといかんわ。だから、下水の件は、今日担当局がいないからいいけど、基本的に外部というかＪＲとか事業団に委託するのはできるだけ避けるという方向に市として持ってもらいたいということです。答弁があったらそれでいいよ。

○主査（木畑広宣君）技術部長。

○技術部長　地元企業優先発注の件について御質問いただきました。

先ほど、戸畑枝光線のＪＲ委託の件ということで、御質問いただきました。地元企業優先発注につきましては、毎年定例的な通知文、それから、各局との会議の場、様々な機会を通じて技術監理局からも各局に通知、それから、周知に当たっているところでございます。戸畑枝光線の今の牧山から若戸大橋の接続のところまでの区間につきましては、都市整備局の所管になりますけれども、ちょうど鹿児島本線と近接するということで、近接工事、国交省が通知で定めております近接工事に該当しますので、鉄道事業者、いわゆるＪＲ九州との協議の中でＪＲが発注すると、それに係る負担は市が負担ということになってございますけれども、こちらにつきましても、都市整備局からＪＲ九州に申入れをさせていただいて、結果的にＪＲが発注した今年度の委託分については地元の業者が落札したということがございます。こうした取組を引き続き技術監理局、それから、都市整備局、関係局連携して取り組んでいきたいと考えてございます。以上です。

○主査（木畑広宣君）片山委員。

○委員（片山尹君）結局、僕に言わせたら、ＪＲ九州から押し切られたんよ、もう任せなさいで。そこを、いや、軌道敷と交差するので、危ないからとかという理由をつけられて、僕は役所が押し切られたと思います。だから、その辺はもう基本的に外部に発注はできるだけ避けるという方向だけ持ってもらいたいと思う。

時間の関係で、最後、それで、北九州の空き家対策についての権利の主張は分かるけど、権利を放棄した人の空き家は、北九州市が責任を持って、もう解体して売買するという北九州方式を考えてもらいたいと前から原局に言ったことがあるんだけど、ずっと権利の問題があるから手を出せません、どうこうという話じゃなくて、権利の放棄をした空き家については、もう

市が受けて、発注して解体して売るという。そうすると、民間の住宅産業の人たちが前に動くわけやから、そういう方向はできませんか。

○主査（木畑広宣君）空き家活用推進課長。

○空き家活用推進課長　空き家の所有者がもういないものの対策なんですけども、こちらにつきましては、財産管理人の申立てといったこと、それとあと、略式代執行といった形で取り組んでおります。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）片山委員。

○委員（片山尹君）ちょっと言うだけ言っときますが、北九州市に行けば、権利放棄した空き家について、市がきちっと空き家対策はちゃんとこうやっていると、全国に北九州方式はいいよという方式で前に進めることをお願いだけしておきます。それで終わります。

○主査（木畑広宣君）あとは、自民党さんはよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、進行いたします。

質疑はございませんか。日本共産党、山内委員。

○委員（山内涼成君）それでは、私からはまず技術監理局に１点伺います。

グリーンスチールの目的、これは答弁を聞いて理解ができました。ただ、普及に向けた課題として定義の明確化というものがあると思うんです。グリーンスチールは、製鉄工程でCO_2排出量の低い鉄鋼材料を指すものでありますけれども、今回の事業は製鉄所が電炉化を決めたことに起因するものと考えられます。どのような測定方法を用いるかなどの明確な基準があるのか、教えてください。

それから、都市戦略局です。

１点目は、答弁を聞いていて、思いつきで申し訳ないんやけども、小倉駅周辺のトイレ事業、非常にいい取組だとは思うんです。トイレが少ない中、小倉駅周辺に行ったときにマップがあったらいいなとか、トイレのマップがあったらいいなとかそんな声をよく聞くので、それはいい取組だと思うんですけれども。１つ、モノレールがこれを拒否している理由がちょっと分かりづらい。不正利用を防ぐためということやったけれども、ＪＲはやっているんでしょう。これが何で北九州市が100％出資している会社が市の政策を断るのか、これがよく理解できない。これに答弁をお願いいたします。

それから、もう一つは、今年度、公文書の管理についての議論が都市戦略局で行われました。これについて、令和８年度には職員向け研修を実施するという総務市民局長の答弁がありました。その中では、意思決定過程や実績を検証可能な形で記録する文書主義の原則は重要だと。それから、情報公開審査会の附帯意見を真摯に受け止め、今後なお一層適切な行政文書の作成が必要と明確に答弁がされております。この答弁を受けて、都市戦略局が令和８年度にはどう受け止めて改善が図られていくのかということについて答弁を願いたい。

それから、もう一つは、新規事業として住宅・建築物耐震化等安全推進事業がありますけれ

ども、これは先ほど日野委員からも触れられたとおりですけれども、民間建築物の耐震化、それから、危険ブロック塀の除去、吹きつけアスベスト対策、これが工事費として上げられております。だけど、これらの事業は、以前からあった事業だと思うんですけれども、これを新規事業として行う理由というのは何なのか、教えてください。

それから、公共交通北九州モデルについて、北九州地域公共交通計画との違いについてお答えください。

それから、最後、交通局であります。

運賃改定の発表後、市民への説明、これはどのようにどういった形で行われたのか、これについて答弁を願います。以上です。

○主査（木畑広宣君）技術管理課長。

○技術管理課長　先ほど委員から質問がございましたように、グリーンスチールとは、どういった基準に基づいてそう言っているのかというような御質問だったかと思っております。

グリーンスチールといいますのは、午前中のお話でも少し触れさせてもらいましたが、日本鉄鋼連盟、それから、経済産業省、それから、国土交通省の中で議論が進められているものでございまして、グリーンスチールに当たる定義につきましては、日本鉄鋼連盟が定めておりますグリーンスチールのガイドラインというものがございまして、そこに掲げられている方式、要は製造過程で大幅にCO_2を削減するものというようなことがそこの中にも書かれておりまして、そのガイドラインに基づくものを私どもは、国の受け売りではないんですけれども、そういう議論がされている中身の部分を我々はグリーンスチールと定義をしていたということでございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）都市再生企画課長。

○都市再生企画課長　小倉駅周辺トイレの話、午前中の答弁を補足する形になると思いますけども、答弁させていただきます。

午前中の答弁がちょっと分かりにくかったと思いますけれども、事実関係としては、モノレールは拒否しておりませんで、私どもからまだ意見を聞きに行っていない状態です。ＪＲ九州の小倉駅については、意見を聞きに行っているというのが事実でございます。その中で、私が申し上げたかったのは、駅という性質上、不正乗車の防止であるとか、利用者へのサービスというのがまず大前提にあって、それ以外の方へ協力してくださいという形になるので、そこにちょっと１つハードルがあると。じゃあ、利用者以外の方にトイレを貸すとして、今善意で貸している部分は現実としてあると思うんですけれども、それを仕組み化していく中でどうできるのかというところが現実として少しハードルがあるということで。だから、ＪＲ九州も協力の意向はあるんですけど、じゃあ具体的にどうすればいいよねというのが分からないという状況でございます。ですから、もちろんこれを座組をつくっていく中でモノレールにも声をかけていくことにはなると思うんですけども、そういったハードルを越えなければいけないと、そ

のようなつもりで答弁したという次第でございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）事業推進課長。

○事業推進課長　公文書に対しての受け止め並びに改善についてお答えいたします。

門司港の遺構につきましては、これまでも事業の実施に当たり必要なものにつきましては、意思決定した際には方針決裁をつくっています。その意思決定をした理由や決定に至る考え方につきましても、本会議や委員会において説明、報告を行っております。必要に応じまして、議案、予算を提出して、議会の議決を得ながら進めているということで、これまでもこの件につきましては適切に対応しているものと考えております。

一方、委員もおっしゃられました情報公開審査会での答申を受けて、今年度２月議会におきまして、総務市民局が文書管理規則の解釈と運用を新たに作成するというようなことを答弁しております。私どもといたしましては、この内容につきましては、文書主義の原則と国の公文書管理の概要とか、あと文書作成のガイドライン、保存期間とその基準というようなことで文書のガイドライン、解釈と運用をつくるということでございますので、私どもといたしましては、それに基づいて適切に今後も文書管理を行っていきたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）建築指導課長。

○建築指導課長　ミライの安心につなげる住宅・建築物耐震化等安全推進事業がなぜ新規事業に位置づけられているのかということについて御説明申し上げます。

この事業につきましては、委員おっしゃるとおり、既存の５事業を統合した形で再編した事業でございます。内容については、統合という形になろうかと思うんですけども、５事業のうちの一つに吸収してまとめて統合したというわけじゃなくて、新たに事業として一本化して新たな事業名という形にしているので、新規という形で上げさせてもらったということでございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　委員からの事業の違いについて御質問ございました。

今回新規に行います、みんなで創る！公共交通北九州モデル推進事業につきましては、交通事業者と官民連携で交通の課題解消に向けた新たな仕組みの実証等に取り組む事業でございます。具体的には、市民の移動に関する課題を広く情報収集しまして、昨今言われております特定の時間帯や利用場面による交通空白といった課題に焦点を当てて、新たな移動サービスの実証運行ということにより、実際の需給を把握して、効果検証、移動手段の解決策を検討していくものとなっております。

一方、未来につなぐ公共交通リ・デザイン事業等では、公共交通の利便性、生産性、持続可能性を向上させるために、交通ネットワークの再構築を推進するための計画予算を計上しております。令和８年度につきましては、総合交通戦略の計画改定に取りまとめ予算等を計上して

おりまして、加えて交通のＤＸであったり、バリアフリー化という利用環境づくりを支援する予算も計上させていただいております。以上です。

○主査（木畑広宣君）経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長　運賃改定の広報について御説明申し上げます。

まず、若松区の自治総連合会であるとか、あと八幡西区の折尾地区の会合に参加させていただきまして、運賃改定であるとかダイヤ改正についての御説明を行いましたし、各自治会にも、一部ではございますが、説明をさせていただいているところでございます。

加えまして、こどもミライ割であるとか、あと運賃改定、ふれあい定期70の新設、ダイヤ改正、これらを含めたチラシやポスターも作成させていただいておりまして、乗合バス車両全車に掲示をさせていただいておりますし､主要バス停にもつり下げをさせていただいております。あとは、区役所等公共施設にもチラシを置かせていただいているというところでございます。加えて、ホームページであるとかＳＮＳでの発信、それも行っております。あと、今後の取組にはなるんですけれども、学研エリア、ここがダイヤ改正により強化されます。学研エリアにつきましては、今後３月13日に時刻表の掲示を開始させていただきますので、そのチラシと具体的な時刻表、これらを合わせたものをポスティング等で周知させていただいて、一人でも多くの利用者に乗っていただくというような取組を行ってまいりたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）山内委員。

○委員（山内涼成君）ありがとうございます。

ちょっと順番がどうなったか忘れたので、順不同になるかもしれませんが、ごめんなさい。

グリーンスチールについてですけれども、これは日本鉄鋼連盟の定めたガイドラインに基づいたものということでございましたけれども、これは国際基準に該当するんですか。

○主査（木畑広宣君）技術管理課長。

○技術管理課長　国際基準に該当するのかというところですけど、現在、私どもが知る限りでは、国際基準というところの位置づけまではなっていないということでございます。

○主査（木畑広宣君）山内委員。

○委員（山内涼成君）例えば、今から啓発していくという段階においては、ここに対応していく必要があると思うので、基準を明確にするということは大事だと思いますので、これは努力していただきたいなと思います。

それと、昨今でいうと、製造業では自社のCO_2排出量を把握して、削減に対して自社で責任を負うということがもう一般的になりつつあります。その責任は、もう今サプライチェーン全体に拡大しているということであります。これは、鉄鋼業でも同様にサプライチェーン全体のCO_2排出量の考慮が求められることになるわけでありますけれども、本市としてのグリーンスチールの基準等を１つ持って、そして、サプライチェーンに展開していくという方向性が

持てないでしょうか。

○主査（木畑広宣君）技術管理課長。

○技術管理課長　今お話がありましたように、基準を市独自で持てないかというようなことでございます。一つは、国の中でもＣＯ２排出量の取扱いをどうするのか、カーボンフットプリントの扱いをどうするのかというようなことが議論をされているところでございます。公共工事の土木工事における国の国交省のアクションプランというのもあるんですけれども、その中でもグリーンスチールの取扱いについて、来年度から試行的に活用を始めながら、コスト的なもの、その効果を一方では検証するというところでもございますので、そういった状況も私どもは注視しながら、また、基準の考え方を整理していきたいと思っております。以上です。

○主査（木畑広宣君）山内委員。

○委員（山内涼成君）本市の鉄鋼業においても、いろんなサプライチェーンがひもづいています。そういうところに対しても、しっかりとこういった施策を取っているんですよというところを周知していただくことが必要ですし、それが本当の目的であるＣＯ２削減につながっていくんだろうと思うので、ぜひその辺の展開をよろしくお願いしておきます。

それから、モノレールはよろしくお願いします。頑張ってください。

それから、公文書の件ですけれども、これは審査会の附帯意見を真摯に受け止めて研修を行うという答弁を総務市民局長がしているんです。でも、陳情の審査のときですけれども、都市戦略局の答弁は、当時は場所や内容が決まっていなかったので文書を作成していないが、適切に管理しているとか、市の説明が十分理解されなかったものと受け止めているとか、このやり方で問題ないと胸を張って後輩にも言えますという趣旨の答弁がされたんです。私は、ここに明確な矛盾があると思うんですけれども、この答弁との矛盾というものはどう考えているんですか。

○主査（木畑広宣君）都市再生推進部長。

○都市再生推進部長　まず、私どもは、矛盾はしていないと思っております。先ほど課長の答弁もありましたように、私どもは、これまでも適切な文書管理をしてきましたし、これからもしていく所存でございます。ただし、総務市民局長の答弁にありましたように、情報公開審査会の附帯意見、これにつきましては、改めてそこは真摯に受け止めまして、今までしっかりやってきたんだけども、今後も行政文書の作成についてなお一層適切に対応していかないといけないということで、意を新たにしたということにすぎません。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）山内委員。

○委員（山内涼成君）もうあまり言いませんけれども、総務市民局長は、検証可能な形で記録するといったことと、当局答弁がいう、その時点では文書を作らない、適切だったという文言は、これは必ずしも両立しません。幾ら言っても矛盾していないとは言うんだろうけれども、これは誰が考えても矛盾する答弁です。しっかりと改めるべきは改める、こうした態度で臨ん

でいただきたいと思います。

それから、新規事業としてのアスベストについて、特化した形で質問させてもらいたいと思います。５事業の統合事業だということで、新規事業に変えたということですけれども、特に吹きつけアスベストは、市内で存在する建築物は、これはもうマップ化されて対策を取られていると認識をしております。これは、今後、アスベスト建材など、アスベストのレベルというのは変わっていかないのかどうか、お答えください。

○主査（木畑広宣君）建築指導課長。

○建築指導課長　今、アスベスト対策につきましては、主に吹きつけアスベスト、レベル１について補助対象としております。それにつきましては、委員お話にあったとおり、レベル３ですとか、要はアスベストを含んだ成形板ですとか、そういうのまで含めて今後対象としていかないのかというような御質問だと思うんですけども、まずは限られた予算の中で、吹きつけアスベスト、特にレベルの中でも飛散性が高いほうになっておりますので、これの対応をもう着実にやっていきたいと考えておりまして、もうそれに特化して今後も補助対象としていきたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）山内委員。

○委員（山内涼成君）予算の関係ということでもありますけれども、恐らくは、これは調査することはできるんじゃないかと思うんです。今、補助金を出して撤去するということは難しいにしても、調査をして、例えばそういうレベル２、レベル３の建材があったとして、発見されたら、これを囲い込むということはできるはずです。囲い込むことによって、それの飛散を防止するという、そういう対策を取ることも考えられないですか。

○主査（木畑広宣君）建築指導課長。

○建築指導課長　確かに、言われるとおりのことはあるかもしれませんけども、囲い込み等に当たりましても、要はレベル１の吹きつけアスベストのように、ある程度老朽化によって飛散が出てくると、飛散しやすいというものについては、その辺の必要性があると思うんですけども、レベル３の成形板ですとかは、それ自体が固まった状態ですので、飛散性はそれより低いという形でございます。

それから、その辺の成形板とかの調査につきましても、実際解体ですとか改修する際に施工業者がそれを調査するということが今法律で義務づけられております。その辺で、ある程度、その辺の措置が確実にされるということを踏まえまして、私どもでは、吹きつけアスベストに重点を置いて対応していきたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）山内委員。

○委員（山内涼成君）分かりました。

それから最後に、交通局についてですけれども、運賃発表後、市民説明会を自治会を通してということとチラシ、ポスターなどで啓発をしているということでありました。どんな反応だ

ったでしょうか。

○主査（木畑広宣君）経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長　運賃改定につきましては、自治会等で説明をさせていただいたところ、特段の御意見はなくというような形で、多分いろいろと物価高の折、なかなか厳しいところもあるかもしれませんけれども、しっかりと説明をさせていただいて、御理解いただいたとは感じております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）山内委員。

○委員（山内涼成君）といっても、50円の運賃改定なんです。これの受け止めは様々だと思いますけれども、交通局がどれだけ努力しているかということをきちんと説明する必要があるだろうし、それを分かってもらわんことには市民は納得しません。今度の予算では、年間で３億円たたき出さないかんとです、３億円以上。でも、今までで１億円稼ぎ出すのにどれだけ苦労してきましたかということ、職員の賃金を下げながら、それでやってきて、なおかつ今３億円の赤字があるわけでしょう。この３億円を稼ぐためにどうしていくか。それは、市民にアピールしながら、理解してもらいながら、市営バスを守らないかんよねというところに帰路せんといかんと思うんです。ここをいかに見せていくか、しゃべっていくか、もうここに尽きると思うんです。ですから、燃料代が上がったら、アピールを込めてエンジンカットをするとか、こういうやり方です、やり方。エンジンを切っても、大したことにはならんと思うんです。だけども、エンジンを切って節約していますよ、というような対策が、今から絶対に必要になってきます。努力していますよ、というところを市民の皆さんが理解していく。そのことが議会からの応援にもつながるんだと思いますので、ぜひ頑張っていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。以上です。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）それでは、まず技術監理局にお尋ねしたいと思います。

今、資材価格の高騰とか、それから、人材不足等で、いわゆる業界は非常に厳しい状況だということで、先ほどからそういうお話もありました。私たちのところにもそういう声は届いておりますが、まず資材価格の高騰や工事を担う現場の人材不足等による本市の建設工事の入札に影響はないのかということをお尋ねしたいと思います。

それから、都市戦略局に伺います。

下関北九州道路について、これも先ほどから議論がありましたが、今年の夏頃に基本方針の取りまとめが行われるということですが、どのような事項がどの範囲で基本方針として取りまとめられるのか、これを教えていただきたいと思います。以上です。

○主査（木畑広宣君）契約制度課長。

○契約制度課長　今、資材高騰であるとか人材不足に伴う本市の入札への影響はどういったことかという御質問いただいたかと思います。

入札への影響というのは、かなり幅広い範囲での回答になろうかと思いますけども、例えば、入札への影響、落札率とか不調とかそういうことでよろしいでしょうか。先ほども何度もありますとおり、現在の発注件数が少なめにはなってございます。そんな中、各事業課で、例えば工事の平準化であるとか、十分な工期を取るといった、そういった不調対策等を行っておりまして、現在のところ、過去の実績であれば、令和５年度で本市においては不調率が3.4%、令和６年度は3.9%、令和７年度２月現在の最新の数値では、現在年間の平均が2.9%という形、大体３%前後で推移しているといったところでございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　下関北九州道路のお尋ねにお答えします。

現在行われております小委員会での夏頃の基本方針の取りまとめ、その内容がどういったものになるかというところでございますが、どういう形になるかは、国からは現状示されておりませんので、現状、私どもからお答えすることはできませんが、この小委員会でどういったことを議論するかということにつきましては、大きく２つございまして、本州、九州間の現状、課題、それから、周辺道路ネットワークの在り方となっております。具体的には、本州、九州をつなぐ３つのルート、そのうちの一つとしての下関北九州道路の役割、それから、３つのルートを効率よく利用するための工夫、それから、有料道路事業導入に当たっての利用者負担の在り方、それから、ライフサイクルコストを考慮した品質向上や施工の効率化、こういった内容が議論されると示されております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）技術監理局に今お答えいただきましたが、本市の入札不調の現況というのは、低いと考えていいですか。他都市、政令市の中ではどんなふうな状況かというのを教えてください。

○主査（木畑広宣君）契約制度課長。

○契約制度課長　国土交通省が全国の調査を行っておりまして、一部情報公開してございます。すいません、今全ての政令市の数値を持ってはおりませんけれども、国土交通省の調査では、不調というものと、もう一つ、不落といって、最低制限価格を下回った場合に落札者とすることができなく入札を中止した場合というのも含めた数字を把握してございます。本市においては、例えば去年であれば4.3%、令和６年度4.3%になります。例えば、福岡市であれば、令和６年度は11%、熊本市であれば10.7%、全国的にも北九州市は不調率、不落も含めた不調不落率は低いという形になってございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）１つは、予定価格を事前公表しているというところもあるのかなと思うんですが、先ほど、いわゆる建設工事の契約金額等が減っているという話がありましたね。私も、手元にある数字だけですが、拾ってみると、市内の中小企業との建設工事の契約状況は、平成3

0年度が7,701件だったのが、令和６年度は6,551件と、1,100件以上マイナスになっているんです。それから、同じく市内中小企業との建設工事の契約金額、これは、平成30年度と比べて、令和６年度は２割ぐらい減っています。そして、今、資材価格や人件費が高騰していると言われているんですが、１件当たりの額は、平成30年度は522万円だったのが、私の計算が間違っていたら指摘していただきたいけども、令和６年度は429万円ということで、100万円近く下がっているんです。それで、もちろん中身は、技術監理局としては把握されていないというか、今から分析するとおっしゃっていましたけども、ここにも地元の中小企業、建設業の大変厳しい、公共工事に関わっていらっしゃる業者の大変厳しい状況が反映しているんじゃないかと思うんですが、全体を見た中で、技術監理局として、私たちは地元中小企業の振興とか、あるいは、育成という観点、同時に地域経済の活性化という点からも非常に大事な問題だと思っておりますので、総括的な見解があればお聞きしておきたいと思います。

○主査（木畑広宣君）技術監理局長。

○技術監理局長　今委員から、受注額の減少とそれが与える地元建設業への影響というお話でございます。

御指摘のとおり、地元建設業は、本市にとってもなくてはならない、地域の守り手と認識しておりまして、そこへのケアといいますか、そういったところはとても大事なことと思っております。ですから、人材確保に当たりましても、国の賃金アップに合わせてしっかり予定額に反映させるとか、働き方改革としての働きやすい環境をつくっていくという週休２日工事を増やすとか、利益率を上げるための生産性向上とか、そういった取組をやってございます。いわゆるお金の話もそうなんですけども、地元建設業の存続をどう図っていくのかというところがとても大事なところだと思っておりまして、今、公共工事の仕事が減っているとはいえ、インフラメンテの重要性はとても高まっております。そういったところでの仕事はしっかり出していくということは、もう意を尽くしているところでございますし、そういった方々、地元建設業の育成という観点に、まさしく私ども技術監理局としては、その１点にフォーカスした仕事をやっていると思っております。今、様々にお金がない中で、皆さん方をどうやっていくのかというところにつきましては、本当に業界の方の意見をしっかり聞きながら、我々もかねてから聞いてはございます。人手不足対策をどうしていくのか、発注をどうしていくのかという議論もございますけども、そこについてはもっと掘り下げてお話を聞いていかなくちゃいけないのではないかと思っております。先ほど分析するという言い方をしましたけども、要は増えているところもあれば減っているところもあるという話もあるわけでございまして、そこの減っているところはじゃあ何が減っているのかというところもありますし、じゃあ業界、団体としても、高齢化が進んでいく中で、いわゆる業者数も減っていっているという、そういう状況もある中で、どういうやり方が地元建設業の存続に適したやり方なのかというのは、これから、今までもそうなんですけども、引き続き必要な取組を一つ一つ積み重ねてやっていきたいと思

っております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員、申し訳ございません。ちょうど今３時が近くなりましたけど、このまま引き続き荒川委員の質疑終了までさせていただいて、その後休憩という形でよろしいでしょうか。じゃあ、引き続きよろしくお願いします。

○委員（荒川徹君）はい、分かりました。今局長がお話しいただきましたけども、しっかり地元中小企業の育成、地域経済の活性化という観点から取り組んでいただきたいということを強く要望しておきたいと思います。

それでは、下関北九州道路についてですが、先ほど夏頃に取りまとめられる基本方針の中身としては、市としては答えられないけども、大体こういうことだろうと言われたんだと思います。

それで、本会議のやり取りの中で気になったので、あえてお尋ねしますが、局長が、そもそも市の負担があるのかというところもはっきりしていないと言われました。事業手法が決まっていないので、それはもちろんそうだと思うんですけども、いろんな組合せをやって、例えば本当に地元負担がないということもあるんでしょうか。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　下関北九州道路の事業手法としましては、例えばですけれども、国が行う直轄事業、それから、有料道路事業、建設債務を料金で返していくという有料道路事業、そういったものが考えられます。そうしたときに、全てが有料道路事業となれば、市の負担がないという可能性もございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）国直轄事業になれば地元負担金というのは当然出てくるわけで、それは先ほど佐藤委員も言われました。これをどう分担するかというのが課題だとおっしゃったけども、例えば有料道路事業でやった場合、例の明石海峡大橋で建設費5,000億円と言われていますが、建設費の償還とか有利子負債の軽減とか、あるいは、通行料金の引下げの原資でそれぞれの自治体が負担していると言われていますよね。それは、一つの参考であるとかつて答弁されていますが、調査、情報収集等はされていますか。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　新聞報道等での情報収集、そういったことはしております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）有料道路事業でやれば全く負担がないということもあるとおっしゃったけども、今の明石海峡大橋等、いわゆる３本、四国と中国を結ぶルートがありますけど、この事業との関係で下関北九州道路が完全に有料道路事業でやられた場合は、もうこういう負担はないと考えていいんでしょうか。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　委員おっしゃるとおり、本四架橋の取組の中では、地域の自治体から出資があったとは聞いております。ただ、今回の下関北九州道路、費用もかなりばく大な国家レベルのビッグプロジェクトでございます。そうしたこともありまして、先ほどから御紹介しておりますとおり、国で現在諮問機関におきまして費用負担の在り方等の議論が進められております。ですので、私どもはそうした議論の経過を注視していきたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）それでは、その議論の結果、出された結論を甘受するということになりますか。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　私どもとしましては、これまでも御説明させていただいておりますけれども、地元自治体の負担が極力少なくなるようにということで要望させていただいております。今後もさらにそういう要望については繰り返しさせていただきまして、費用負担が少なくなるようにというふうなことでお願いしていきたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）それは建設が前提な話ですが、この橋が本当に必要なのかどうか、あるいは、どういう効果があるのかというのは、４つの政策目標に集約されていますよね。これについては、事業手法が決まっていない、事業主体が決まっていないのでというふうなことがずっと言われてまいりましたが、４つの政策目標の中には、事業主体や事業手法が決まっていなくても検討はできる項目があると思うんですけども、それはいかがでしょうか。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　４つの政策目標ということで、これまでも事業の効果については説明させていただいております。今後につきましては、先ほどから御紹介させていただいておりますけれども、今後も国で下関北九州道路の役割ですとか、道路ネットワークとしての在り方、そういったものが議論されてまいりますので、私どもとしてはその検討を注視していきたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）いろいろお聞きしても、国で国でという答えしか返ってこないんですけども、国の分科会ですか、１月に行われた会合の中でもいろいろ指摘がされています。例えば、事業費が大幅に上がることについて、それだけの価値があるのかどうかというような問題提起もありました。

それから、同じその中で、例えば通行量が増えていないということも指摘されています。例えば、物流の2024年問題とか、トラックドライバーの人手不足など、あるいは、物流全体の中

でこれが本当に必要なのかと、これがというのは橋のことです。ということも含めて、それに見合う、しかも大幅に上がることが想定される事業費、それに見合う価値があるのかについて検討をという声が上がっているわけです。

それで、私は、すごく冷静な、そして、もっともな意見だと思いますが、これについては、市が答える立場にはないと言われるかも分かりませんけど、そういう意見が出ているということについて、市としては何かお考えがあれば、見解があれば、お尋ねしておきたいと思います。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　事業費に関しましては、令和２年度に示して、2,900億円から3,500億円と示しております。昨今の建設物価の高騰でさらに増えるんじゃないかという御意見なんかも聞いております。今回の国の有識者会議でも、今後大幅に増える見込みがあるとはなっております。そのあたりは、繰り返しになりますけれども、国の試算がどうなるか、そういったところを注視していきたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）年末の市長の記者会見の中で、いわゆる都市計画決定されたということを受けて、記者から、北九州市としては負担について一定の考え方を持っているのかと質問があっています。それについては、事業手法、事業主体が決まっていないのでということを市長は言われているんだけども、いずれにしても一定の負担があるということは前提になっていると思うんです。

それで、繰り返し聞きますけども、例えば本当に造られたとしたときに、北九州市としてはここまでしか負担できませんよと、あるいは、ここまで負担しますよというような線は全く考えていらっしゃらないんですか。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　現時点では、費用負担があるかどうか、そこも含めて未定ですので、北九州市として、どこまでの費用であれば出せるとか出せないとか、そういった検討は行っておりません。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）枠組みが決まって、はい、こうですよとなったときに、その話が出てくるわけでしょう。それに対して全く何の検討もしていないというのはどうなのかなと、いかがなものかと思います。これは、指摘しておきたいと思います。もう繰り返し同じことですから。

時間もありませんので、最後に、関門橋と関門トンネルの老朽化ということがよく言われていますよね。それについて、管理しているＮＥＸＣＯ西日本は、正式にどういう見解を持っているのか。この点について、市として把握されていれば教えてください。

○主査（木畑広宣君）都市計画道路担当課長。

○都市計画道路担当課長　関門橋、関門トンネル、委員おっしゃるとおり、建設からかなり年

数がたっております。それに対しましては、ＮＥＸＣＯ西日本としては、日々適切な管理を行い、定期的な大規模補修をすることで、今後も継続的に使える道路だとは聞いております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）荒川委員。

○委員（荒川徹君）老朽化という問題と、きちんとメンテナンスしていけば使えるわけでしょう。はっきりしているのは、そこははっきりしているんでしょう。いつまでとか、例えば若戸大橋だって今から100年使おうと言っているわけでしょう。それにふさわしい維持管理をやっていこうと言っているわけで、関門橋、関門トンネルは、きちんとメンテナンスしていけば、これからかなり長い……。

○主査（木畑広宣君）時間がなくなりました。

○委員（荒川徹君）期間使えると理解しておきたいと思います。

○主査（木畑広宣君）ありがとうございます。ここでしばらく休憩いたします。再開は午後３時20分といたします。よろしくお願いいたします。

（休憩・再開）

○主査（木畑広宣君）それでは、再開いたします。休憩前に引き続き、質疑を行います。

質疑はありませんか。緑の風、村上委員。

○委員（村上さとこ君）緑の風、村上さとこです。

予算において、各事業の成果が市民に分かりやすく示されているのか、Ｘ方針に基づく10％の財源の模様替えによって何が見直され、何が重点化されたのかという観点から、都市戦略局に２点伺います。

初めに、事業の成果、ＫＰＩの示し方についてです。

Ｘ方針の令和８年度予算反映状況を事前に行政事務照会させていただきました。確認しますと、公共交通関係の幅広い事業において、ＫＰＩがほぼ共通しています。例えば、みんなで創る！公共交通北九州モデル推進事業、おでかけ交通支援事業、公共交通リ・デザイン事業だけではなく、筑豊電気鉄道車両更新補助事業、筑豊電気鉄道確保維持改善事業、北九州モノレール駅舎等緊急修繕業務、都市モノレール施設改善・維持修繕事業、都市モノレール駅舎公共連絡通路等維持管理費でも、ＫＰＩが市内の公共交通人口カバー率86％、公共交通に対する満足度70％となっています。いずれも性格の異なる事業であるにもかかわらず、評価の物差しがほぼ同じであるため、事業ごとの成果が見えにくいと感じました。もちろん、市全体として共通の目標を持つことは大切ですが、車両更新、施設修繕、交通空白地域支援、新たな移動手段の実証、交通ネットワーク再構築の検討は、それぞれ性格が違います。そうであれば、本来成果の測り方も違ってくるはずです。

そこで、伺います。成果を市民に分かる形で示すため、共通ＫＰＩに加えて事業ごとの特性に応じた個別指標を持つべきではないかと考えますが、見解をお伺いします。

次に、Ｘ方針と10％の模様替えについてです。令和８年度予算編成方針では、10％の財政の模様替えが実施基準とされ、満たない場合は不足分が配分額から削減される仕組みの下で、各局に対し、見直しと重点化を進め、新ビジョンに沿った政策へ予算を重点配分することが求められています。市民にとっては、新しい事業が増えたかどうかではなく、何を見直し、何を抑え、その結果として何を重点化したのか、そして、市民生活にどのような効果があるのかを分かりやすく説明することが求められます。

都市戦略局は、まちづくり、公共交通、住宅、都市機能の更新など、市民生活や将来の都市の在り方に直結する施策を多く所管しておりますので、模様替えの中身は特に重要だと思います。

そこで、伺います。都市戦略局として、今回の10％の財源の模様替えの中で、何を重視し、何を見直し、どの程度の財源効果を生み出し、その財源をどの事業に振り向けたのか。全体像を市民に分かるように御説明ください。まず、以上お願いいたします。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　ＫＰＩのお尋ねございました。今現在指標として設定しているＫＰＩなんですが、総合交通戦略に基づきまして４つの基本方針を定めております。その４つの基本方針としましては、持続可能な公共交通ネットワークの強化、充実、利便性の向上、環境に優しい公共交通の利用促進、誰もが使いやすい公共交通の実現、公共交通を支える道路環境の充実という形、基本方針になっております。その基本方針に基づいて30の個別施策を定めておりまして、その30の施策の中にバスの利用促進であったり、各鉄道の幹線強化といった事業が盛り込まれているという状況でございます。この戦略の計画目標につきまして、委員御紹介いただきました公共交通の人口カバー率86％を維持すること、あと公共交通に対する満足度70％以上という目標を定めている状況でございます。この現計画については、令和８年度までの計画ということで、今令和８年度の改定に向けて、交通事業者であったり、外部有識者と議論をしているところでございます。このＫＰＩの定め方についても、今後議論していく予定になっております。また、個別の施策ごとのＫＰＩという御意見もございましたので、そこら辺についてもいろいろ検討してまいりたいと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）総務課長。

○総務課長　２点目の模様替え等はどのように行われたのかという点にお答えさせていただきます。

まず、模様替えにつきましては、事業の統廃合などの類似事業の相乗効果の推進ということで約7,900万円、それから、効率性、生産性、費用対効果、決算額を踏まえた事業費の精査等その他の組替えということで約１億1,000万円の見直しを行ったところでございます。これを生かしてどのような都市戦略局として予算を組んだかというところなんですけども、これが１対１で何かに振り替わったということではなくて、財政・変革局でほかに北九州ボートの基金であ

りますとかＳＤＧｓ未来基金など、いろんな財源がございますので、その中でそれを活用して振り分けられた予算の組替えになっております。都市戦略局としましては、次世代投資枠としまして、若者や子供等への投資、あるいは、産業基盤の強化、創出への投資ということで、若者や子供等への投資として、すまいる北九州移住応援事業の拡充でありますとか、産業基盤の強化、創出への投資として、みんなで創る！公共交通北九州モデル推進事業でありますとか、そういったことに次世代投資枠として振り替えているというところでございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）分かりました。まず、ＫＰＩについては、これから事業ごとにも検討していただけるということで、お答えをいただきましたので、ぜひ実施していただきたいと思います。今のままだと、モノレールの修繕の成果も、おでかけ交通支援の成果も、同じ２つの数字だけで見たことになってしまいます。もうそれでは、市民に対しても、この事業で何が改善したのかを説明しにくいのではないでしょうか。

改めて伺いますが、例えば北九州モデルやおでかけ交通支援事業、公共交通リ・デザイン事業について、令和８年度は何をもって成果とするのか、参考までに事業ごとに教えてください。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　委員御指摘のＫＰＩについてなんですが、先ほど総合交通戦略で30の施策を推進しているということで、この30の施策ごとにはそれぞれ５年間で達成すべき目標というのはそれぞれ定めております。今回、令和８年度に行う事業について、目標をどのように考えるかというところにつきましてなんですが、具体的に今の一つは、北九州モデルでいきますと、実証事業ということで、具体的な効果検証ということで需要がどこにあるかということを検証する事業でございますので、具体的に新たな手法を見つけていくというのが最終目標ではあるんですが、具体的な数字等でお示しすることはなかなか難しいなと考えております。

また、おでかけ交通事業につきましては、毎年実施している事業でございまして、これは、ちゃんと地域交通の維持確保を図るということで、運行を継続していくということがある意味目標でないかなと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）公共交通リ・デザイン事業については、いかがでしょうか。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　公共交通リ・デザイン事業につきましては、主には公共交通ネットワークの再構築を推進するための計画予算になります。そういう意味で考えますと、令和８年の改定に向けて、その改定作業を令和８年度末までに終わらせると、そういうことが目標になるかなと考えております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）事業において、ＫＰＩを含めた目標の示し方が市民に大変伝わりにくいなと感じております。今、北九州モデルについては、多様な移動ニーズだとか、公共交通空白地域における生活交通の確保、運行支援の実施とか継続ということで、それを成果と考えるということで御答弁いただきました。おでかけ交通は、今ある支援事業を継続することが一つの成果という御答弁でありました。公共交通リ・デザイン事業については、交通ネットワーク再構築に向けた検討を進めるということが成果ということで理解をしました。それならば、当然到達目標を示していただき、これをやりますという、これをやって成果を生みますということを市民に示していただきたいと思います。

再度お伺いをいたします。先ほどＫＰＩについて御答弁をいただきました。事業ごとの特性に応じた個別指標を持つか持たないかも含めて、いろいろ御検討をしていただくようなお答えだったと思いますが、それはこれからどのように検討して、いつまでに結論を出すのか、教えてください。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　令和７年度のＸ方針においても、各事業の取組内容と四半期ごとの取組すべき事業について公表させていただいております。令和８年度につきましても、各事業において、四半期ごとにどのようなものをいつまでにやるかといった形でお示しできるように考えたいと思っております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）都市戦略局の一般会計は、前年比で減となる中で、限られた予算を重点化していると認識しました。ですので、その中で行う事業というのは、なおさら到達点が分かることが重要だと思います。新年度予算の事業ごとの到達点は何かであったり、数字とか対象地域とか実証件数でも構いませんが、共通ＫＰＩとは別に分かる形で議会や市民にお示しいただきたいと思いますので、ぜひこれは前向きにお示しをいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

次に、Ｘ方針と10％の模様替えであります。これは、市民にとっては大変に分かりにくいお話であります。御説明いただいた方向性は分かるんですけれども、市民が本当に知りたいのは、見直したという言葉の中身であります。何をやめたのとか、何を縮小したのとか、何を整理したのか、そして、その結果として何を重点化したのか、市民生活にどんな効果があるのかというところなんです。それが見えなければ、模様替えが本当に行われたのか、実感しにくいと思います。

そこで、改めて伺います。

今回、特に重点化して見直した事業、縮小整理した事業のトップ３をそれぞれお示しいただければ。お答えいただけますでしょうか。

○主査（木畑広宣君）総務課長。

○総務課長　すいません、金額ベースというイメージでよろしかったですか。であれば、すいません、１つは、紫川ナイトスペクタクル事業は1,000万円……。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）途中ですみません。見直した、縮小した、整理した事業と重点化した事業と分けてお答えいただきたいと思います。

○主査（木畑広宣君）総務課長。

○総務課長　まず、事業統廃合などを行った事業としましては、移住相談ワンストップ窓口事業はマイナス700万円、それから、民間建築物耐震改修費等補助事業など５事業を統合しました。これが金額ベースで言うと約500万円、それから、紫川ナイトスペクタクル事業は。すいません、失礼しました。１個前の民間建築物耐震改修費等補助事業の５事業の再編につきましては5,900万円、それから、紫川ナイトスペクタクル事業については1,000万円、それから、効率性、生産性等で事業を精査した結果、見直したのが都市計画基礎調査事業、マイナス1,100万円、建築確認情報セルフ検索閲覧システム導入事業、マイナス1,350万円、それから、優良賃貸住宅供給支援事業マイナス1,100万円、以上でございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）今御説明いただきましたものが、今回の模様替えによって、特に市民にも説明できる見直しの象徴、重点化の象徴と考えてよろしいでしょうか。

○主査（木畑広宣君）総務課長。

○総務課長　まず、財源を生み出すための模様替えという意味では、金額ベースで言うとそういう事業になるということでございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）分かりました。それと関連して、次世代投資枠についてもお伺いしたいと思います。これは、今年度の予算編成方針では、投資的経費について、適正水準を踏まえながら、未来につながる次世代投資で市民の安全・安心を守るための公共施設の老朽化対策などを着実に推進するということが示されています。一方で、市民にとっては、次世代投資って言われたときに、どこまでを次世代投資なのか、そう位置づけるのかが必ずしも分かりやすいとは言えないと思っております。すごく分かりにくい。子供や若者への直接的な投資を思い浮かべる方もおられれば、将来世代のための基盤整備や安全対策も含むべきだと考える方もおられます。ですから、今聞きたいのは、都市戦略局としての考え方を丁寧に御説明いただきたいと思います。都市戦略局として、次世代投資に位置づける基準は何なのか、教えてください。

○主査（木畑広宣君）総務課長。

○総務課長　次世代投資に位置づける基準につきましては、財政・変革局から示されていますとおり、若者や子供等への投資、それから、産業基盤の強化、創出への投資、それから、公共施設等の老朽化対策への持続可能なまちづくり投資ということになっておりまして、その中で

都市戦略局もろもろ事業がございますが、その中でとりわけ次世代に向けた投資に当たるであろうというところを位置づけたというところでございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）なかなか、その御説明を私がかみ砕いて市民の方にお伝えするというのも難しいのであります。なので、予算のときはもう少し分かりやすく示していただきたいなと思います。市民感覚で言えば、次世代投資という言葉には、現役世代を含め、未来の暮らしがどうよくなるのかという、見える説明が必要だと思うんです。単に将来にも関係するというだけでは、もう幅が広過ぎて何でも入ってしまう。次世代投資枠にどんどんもう盛り込んでしまうという印象にもなりかねません。

じゃあ、ちょっと視点を変えて質問しますが、今回、次世代投資として位置づけた主な事業について、将来世代にどのような具体的効果をもたらすと考えているのか。１点、２点でも具体例を挙げてお答えください。

○主査（木畑広宣君）総務課長。

○総務課長　若者や子供等への投資といたしまして、すまいる北九州移住応援事業というのがございます。これは、まさに北九州市の未来を築いていく若者により北九州市に移住していただくという取組になりますので、そういう意味で次世代投資と認識しております。

それから、公共施設等の老朽化対策への持続可能なまちづくり投資といたしまして、筑豊電気鉄道の車両更新補助事業を充てております。こちらについても今後の北九州市の持続可能な町としてあるときに、筑豊電気鉄道に補助をするというところを位置づけているというところでございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）私も理解しにくいところが多々あるので、御丁寧に御説明いただきたいと思います。子供、若者、暮らしへの直接的効果と基盤整備や将来への備えとのバランスというのがあると思います。今いろいろされた事業が、次世代投資の看板にふさわしい配分であるのかどうかというところの検証がどうされているのか、その点についてお伺いします。

○主査（木畑広宣君）総務課長。

○総務課長　全体の総括に関しましては、財政・変革局が最初に取りまとめておりますので、次世代投資枠につきましては、最終的にはその振り分けに従うというところにはなるんですけれども、都市戦略局としましては、今申し上げたような例のような事業というものが次世代投資枠に当たるということで、検証というのはちょっと難しいんですけども、現時点では今そう位置づけているというところでございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）財政・変革局のチェックを経ているというようなことでよろしいんでしょうか。分かりました。

関連して質問させてください。技術監理局、すいません、お伺いします。Ｘ方針の予算反映状況について、１件お示しをしていただきました。今回の契約事務のＤＸ推進という新規の事業で１件上がっております。これが、Ｘ方針として初めて出てきた攻めの政策というよりは、契約事務を所管する局として、通常事務として必要なＤＸ案件のようにも見えるのですが、これはどのように整理してＸ方針の反映として掲載したのか、教えてください。

○主査（木畑広宣君）契約制度課長。

○契約制度課長　今回計上しております契約管理システム等の更新に伴う経費でございますが、単純に今私どもが使っております業務用のシステムを単に更新するだけでなく、例えば機能を拡充したり、庁内全体に利用者を広げたり、また、その契約結果などを即時で公開できるような機能、そういったこれまで求められてきたＤＸの対応を簡易にするような包括的なシステムの実現を目指すための準備予算と考えてございまして、これを位置づけさせていただいたという形でございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）この事業は、Ｘ方針がなくても当然進めるべき事業とも捉えられるのですが、そういう解釈でもいいんですか。

○主査（木畑広宣君）契約制度課長。

○契約制度課長　もちろんＸ方針全てが何も全く新しいものでないといけない、目新しいものではないといけないとは考えてございません。日頃やる事業の中でも、見直したり、取り組んだり、そういったところを改めてＸ方針として、要はラベル化して積極的に取り組んでいく、そういった市の姿勢を示す取組だと認識してございますので、こういった一般経費の中でも改めて取り組むものが計上されているものと御理解いただければと思います。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）つまり、この契約事務のＤＸ推進は、Ｘ方針に基づいて特別に前倒しされた事業ということではないということでよろしいですか。

○主査（木畑広宣君）契約制度課長。

○契約制度課長　Ｘ方針があるからわざわざ前倒ししたとかということではございません。日頃から取り組んでいきたい、積極的に取り組みたい事業としてやってきたものの一つになろうかと思います。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）村上委員。

○委員（村上さとこ君）Ｘ方針に係る事業というのが、市民にとって大変分かりやすい。Ｘ方針事業の中には、Ｘ方針に基づく見直しや重点化によって位置づけられた事業というわけではなく、各局が本来の所管事務として進める事業も多分に含まれているのではないか。そうであれば、その御説明も必要だと思って、今回質問をさせていただきました。課題意識を持っておりますので、御説明は御丁寧にお願いをいたします。以上です。

○主査（木畑広宣君）ありがとうございます。それでは、進行いたします。

質疑はありませんか。変革と成長、井上委員。

○委員（井上純子君）私から、もう皆さん多く質問されているので、要望を多めにさせていただきたいと思います。

まず、要望から、建設業界の公共工事の件です。本会議でも申し上げたんですけれども、基本的に民間工事にどう受注を絡めていけるかというのが今後肝になっていくかと思っておりまして、基本的に、あと事業者によっても、先ほど局長から答弁があったように、市外の仕事を受けて仕事が減っていない、忙しいという事業者もいたり、どこの声を聞くかによって仕事が厳しいという状況が変わっているなとは受け取っています。また、日本は資本主義でありますから、資本力と技術力でとうたされることは、ある一定はやむを得ないと思っています。

ただ、市としては、企業誘致、立地も加速して、今回固定資産税の減免まで踏み込みますので、ある一定、地元企業にどうここにコミットさせていくかというのは、合理性はあると思っています。ですから、ここで何点か要望なんですけれども、企業誘致の担当とのどういう開発が今後見込まれていくか、ここの情報の連携はしながらどう事業者とつないでいくか、この仕組みを検討いただきたいなと。

あと、技術力の向上としまして、民間の大型開発事業にこれまでの公共工事の保守メンテメインの事業者は厳しいと思っています。ですから、ただ民間の建設物に対して今後どう保守メンテで関わっていけるか、ここは可能性があると思っていまして、保守メンテとして、実績、どう保守メンテが行われたか目で見えにくいからこその、ここにＩＣＴを導入して可視化されて、信頼できる技術力の向上を後押ししてほしいなと思います。

あと、担い手の確保としまして、最近、私の息子の友人も地元の建設業に就職を一旦したんですけれども、きついのに給料が安くて続けられないと数か月で辞めて、市外へ旅立っていったんですが、人件費、賃上げというのは重要な部分になってくると思いますので、ここの後押しもお願いします。

次に、都市戦略局の公共交通政策につきまして、ここも明瞭な答弁が危ういので、要望に代えたいと思っています。今、北九州モデル、今回当初予算として新規予算で1,000万円つけているんですけれども、そもそもこの事業は昨年開始して、昨年の５月の記者会見では予算2,900万円の事業規模として、地域人材の取り込み、結果、新たに２名の雇用実績と言っているんですけれども、これが実績なのか、費用対効果としてはどうなのか。次年度の実態把握、新たな交通アクセスの検討に向けて、ここは期待をしているところです。

２点要望です、ここは。既存のタクシー業界についての人材確保対策につきまして、今、自治会経由で地域の高齢者をターゲットにされているかと思うんですけれども、若者が働きたくなる雇用環境が重要と思っていまして、タクシーに乗るたびに若いドライバーに出会うと就職理由を尋ねるようにしています。その中に、きっかけがＳＮＳのインスタだったり、あと働き

方が重要という話も聞きました。その中に、例えば会社によっては１台のタクシーをシフトでシェアして、働き方に制限がある企業もあると。ただ、若者が働いている企業によっては、１台専用の個人専用の車両をもらって、今日は短く働こう、今日は長く働こうとか、柔軟性のある働き方もできると聞いていますので、こういった視点もいろいろと参考にしていただきたいなと要望させてもらいます。

あと、交通局との連携です。今回、市営バスの大幅なダイヤ改正で、ダイヤの便数だけで見ると150本、約１割のバスの本数が減便されていますので、交通局としては、経営改善を民間のようにしていかなければいけませんので、ここは都市戦略局が後押し、カバーをするお役目が重要になってくると思いますので、ぜひ連携してほしいなと思います。

次に、質問です。小倉駅周辺快適トイレ大作戦200万円です。民間事業者に働きかけ、私、女性として、公衆トイレは、衛生面、犯罪リスクからも絶対に利用しないと決めている立場としては、民間施設に設置されているトイレを使う立場ですので、ここへの働きかけはすばらしい着眼点だなと思っております。ただ、一方で、新年度予算で都市整備局が勝山公園の公衆トイレの整備として4,800万円拡大していまして､結局公衆トイレにはこれだけお金をかけるんだなという印象なんです。

そこで、そもそも勝山公園は、民間施設による公園を望む、都市戦略局が勝山公園をマーケットサウンディングして、Ｐａｒｋ－ＰＦＩも検討の候補に上がっていたと思うので、ここの今の進捗と都市整備局のトイレ整備がどう連携があるのか、教えてください。

次に、官民連携による福岡市から北九州市への移住促進事業についてです。これは、本会議でも要望していた件なので、実現したことに感謝申し上げたいと思います。ただ、時間とともに状況が刻々と厳しくなっておりまして、新年度予算で福岡市が福岡市内で家を建てたら120万円あげますという大きなメニューを発表されまして、北九州市は福岡市から人口が欲しいのに、福岡市は出したくないよという対立された、さらにそこで財源で殴られた状態だなと思って、ここは結構ダメージがあるなと思っています。実際に、友人とか知人の話を聞いていると、福岡に住む理由としては、不動産投資の価値が非常に高いわけです。買った後に売却するときに利益が数年で数千万円もらえたり、買うと得する。でも、北九州市は買うと損する町、もうここの明確な不動産価値の差が大きい。これを購入型ということのインセンティブなので、今後北九州市がどうここのメニューと闘っていくのか、差別化できる戦略があるのか、教えてください。以上、第１質問を終わります。

○主査（木畑広宣君）緑政課長。

○緑政課長　勝山公園でのＰａｒｋ－ＰＦＩの状況についてということでお答えいたします。

令和６年度に、北九州全都市公園でのマーケットサウンディング調査を行いました。その際に、勝山公園に興味を持たれた業者がいらっしゃいましたため、令和７年度に数度にわたり意見交換を行っているところですが、現状といたしましては具体化していないというのが現状で

ございます。以上でございまして、また、トイレを民間に整備していただくのがいいんじゃないかということで、これもＰａｒｋ－ＰＦＩなんですけれども、今コメダ珈琲店のＰａｒｋ－ＰＦＩも、もともと公園のトイレがございまして、それを撤去いたしまして、今のコメダ珈琲店さんの外からトイレが使えるような構造にしてもらっております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）住まい支援室長。

○住まい支援室長　官民連携移住モデル推進事業の採択物件についての御紹介と、福岡市が打ち出された住み替え支援の策との競合というか、戦略というお話でお答えさせていただきたいと思います。

先日、委員からＸで御紹介いただきまして、ありがとうございました。今年度、官民連携、市が移住の取組をいろいろ進めておりましたけども、さらにその流れを加速させるために、民間のノウハウとかアイデアを募集して移住の取組を進めるというモデル事業の募集をさせていただきまして、昨年モデル事業、２事業を採択したところでございます。今、井上委員に御紹介いただきましたのが、１事業者の北九州市に住んで福岡都市圏へ新幹線通勤される方で、民間事業者からのポイント付与事業というものでございますけども、こちら、市の事業に合わせて民間事業者が３年間で最大72万ポイント付与するという事業でございまして、市としましても市外から転居する方に50万円分補助するということがございますんで、福岡市の120万円出している事業と同等の施策かなと、金額の施策かなという規模でございますけども。これは、今の状況を御説明させていただきますと、福岡都市圏のマンション価格とかがすごく高騰しておりまして、福岡都市圏でも福岡市から福岡都市圏周辺市町へ転出しているという状況がございまして、福岡市としてもそれに危機感を覚えているということで、市内の住み替え支援を打ち出されたと聞いております。我々としましては、福岡都市圏周辺市町へ転出されているという状況があるという状況と、北九州市と福岡市からの通勤時間15分、新幹線で15分という距離は、周辺市町とあまり変わらないという状況がございますんで、そちら、福岡市と対決するというよりも、周辺市町へ流出される方へ北九州市も選択肢に入れてほしいというところで周知を今後図っていきたいというところでございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）井上委員。あと、15秒。

○委員（井上純子君）すいません、通勤助成のところ、ちなみにウエスターポイントが小倉駅で見るとコメダ珈琲しか使えないんです。こういったポイント助成も、ＪＲ西日本との連携で狭まっている点もありますので、課題を持っていただきたいと要望して終わります。

○主査（木畑広宣君）ありがとうございます。

それでは、進行いたします。北九州会、奥村委員。

○委員（奥村直樹君）では、私で最後ですので、簡潔にお願いしたいと思います。

２点お伺いしたいと思います。

１つは、午前中にも話になっておりましたおでかけ交通の件です。

アンケートを行って、いろいろなこと、路線というか、地域と一緒に考えていますということでありましたが、もうちょっと詳しく、どういったふうにアンケートを取って、どういった声を収集しているのかというのをまずお伺いしたいと思います。

それから、もう一点、アスベストのことも先ほどから議論になっておりますが、先ほどありました台帳をつくっているというところの件を、これももう少し詳しく、レベル１、２、３あるんですけど、どこの部分をどのぐらい今把握しているのかというのを改めてお伺いしたいと思います。

あわせて、アスベストは、午前中、日野委員もおっしゃっていましたけど、今コストが非常にアスベスト関係の解体にお金がかかるようになったので、本当は壊したいんだけど、アスベストが入っていて、そのお金の捻出が難しくて壊せないという声を私も聞くんですが、そういったふうな声とか状況は行政としては把握しているか、どのように聞いているか、考えているか、見解をお伺いしたいと思います。取りあえず以上です。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　おでかけ交通のアンケートについて御質問ございました。

おでかけ交通については、導入を希望する地域に市が事業の説明を皆さんにいたしまして、その地域の皆さんにアンケート調査という形で配布、回収、集計している状況でございます。アンケートの内容につきましては、おでかけ交通があったら乗るか乗らないか。あと、乗った場合にどこを目的地とするのか。例えば、近隣の商業施設であったり、近くの駅であったり、項目をある程度、地域ごとに項目を、選択肢を用意しまして、そこにチェックをしていただくという状況です。あとは、年齢構成等を記載していただいて、それを集計しまして分析していくという状況でございます。以上です。

○主査（木畑広宣君）建築指導課長。

○建築指導課長　アスベストが使われている建物の調査について御説明いたします。

私どもでは､調査の対象を昭和31年から平成18年までに施工された1,000平方メートル以上の建築物、それから、昭和31年から平成元年までに施工された鉄骨造の建築物、これの対象用途等ございますけども、対象棟数としては7,003棟を対象としております。使用のおそれがある建築物として、そこで抜粋したものが、1,000平方メートル以上に限りましては154棟、それから、300平方メートルから1,000平方メートル未満の棟数でいえば183棟を合わせた337棟を対象として、それらについて、いろいろとＧＩＳですとか指導ですとか、そういうものに対応してまいりました。今、それについて、未対応という棟数でございますけども、アスベスト調査、また、調査で分かって除去が未対応なものが32棟まだございますので、これについて引き続き、我々ども、補助を活用して何とかやれないかとか、そういう働きかけを行っているところでございます。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）壊したいけど壊せない人がいるけど、聞いていますかという話。

○主査（木畑広宣君）建築指導課長。

○建築指導課長　壊したいけど壊せないというような話も、ごく一部は、それは私どもの相談にもございます。吹きつけアスベストにつきましては、私どもも補助対象にしておりますので、それを活用する中で何とかお願いできないだろうかという話をしております。山内委員からも御質問があった中で、例えばアスベストの繊維が混入された成形板ですとか、そういうレベル３を扱っていて、それについても施工者で調査をやって、含まれていたら、それなりの対応で改修ですとか解体ですとか処置するわけでございますけども、それにつきましては、私どもとしては、補助は吹きつけアスベストということで、限られた予算の中で集中対応しておりますので、何とかその辺についてはできる限り民間の方々の力で、何とかしてもらいたいという形で対応しております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）ありがとうございます。

まず、おでかけ交通なんですけど、これはよくある話で、ないよりあったほうがいいって誰でも思うわけで、乗りますかってアンケートを取られているということなんですけど、その乗りますかのアンケート結果と実際に乗っている人たちの実態の差というのは、どう認識されていますか。

○主査（木畑広宣君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長　アンケートの数字に対して、実際のまず導入に当たっては実証運行という形で試験的に運行するんですが、今までの実績でいきますと、アンケートに比べて実際に乗っていただく方というのはかなり少ないというような状況です。

○主査（木畑広宣君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）なので、問題は、そのアンケートをどのように取っているかによって、本当に行き届いているのかどうかというのが１つあると思うのと、要は、これから本当はこんなところがあってほしいという人の声が本当に出ているかなというのがあるので、アンケートをやるんだったら、事後アンケートもぜひ取っていただきたくて、例えば最初のアンケートに乗ると答えましたか、乗らないと答えましたかと。乗ると答えたけど乗っていない理由は何ですかとか、そこら辺が分かってこないと、いや、最初は乗るって書いたけど別に必要なかったかなとか、なぜ乗らないのかが見えてこないんです。だから、そこは、記憶がまだある間にできれば事後アンケートを取っていただきたい。理想と現実のギャップみたいなのが恐らく出てくると思いますので、そこはぜひやっていただきたいなと思います。

そして、事前のアンケートは、そのアンケートのままではないということのこれまでの経験を生かして、これからの新規路線はどうすればそれを現実に合わせられるかというのをぜひ検討していただきたいと思います。これはもう要望で、今後のお願いです。

アスベストなんですが、さっき言ったように、確かに壊したいけど壊せない場合は、補助のことを考えてもレベル２とか３とかなんだろうと思うんです。レベル２、特にレベル３とかであれば、通常は確かに飛散することはないと思うんです。今日は３月11日ということで、東日本大震災の日であります。これも当然、東日本大震災で、あのときに災害アスベストということで、倒壊して飛散してしまったかもしれないというような話があって、台帳をつくり始めたのもたしかそれがきっかけだったんじゃないかなと思うんですが。そう考えると、今は飛散する可能性は低いけど、倒壊したら飛散するかもしれないというところが抜け落ちているなという気がするんです、今の対応は。そうすると、例えばその建物の倒壊の危険性とかという軸が１個加わってもいいんじゃないかなと思うんです。ただ、そうすると、ほったらかしの人のほうが加点がついて補助を受けられるという、そういった不公平さも出てくると思いますが、実際に倒れて倒壊して被害が出るのは近隣の住民の皆さんだったりするので、そこら辺の軸も踏まえて、今のレベル１、２、３というところの軸と、もしも災害が来たとき、倒れたときにとか火災があったときにとかというところも考えて、周りの住人の危険ということも検討して、本当は考えるべきじゃないかと私は思うんですが、いかがでしょうか。見解を聞かせてください。

○主査（木畑広宣君）建築指導課長。

○建築指導課長　災害時に倒壊によって飛散するという話については、もう私どもも課題として捉えております。取りあえずは、今、飛散性の高いレベル１について、ＧＩＳ等で把握しておりますので、実際は環境局とかとも連携しながら、それについて、もしその建物がそれに該当するんであれば、そういう対応というのを連携して、いろいろと対応していくということにしております。確かに、委員おっしゃられるような形で、例えばレベル３ですとか、そういう課題はございますけども、それにつきましては、レベル１をまず最初に対応するような形で、それからその辺の対応についてどういったことができるのかというのを今後考えてまいりたいと思っております。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）じゃあ、もうそろそろ最後にしたいんですが、ちなみに大災害で倒壊した場合の責任は、恐らくもうそこは考えられないようになると思うんですけど、通常に放っておいたら劣化して倒壊しました。そして、アスベストが飛散しましたといった場合の責任はどこにあるかというのは決まっていますでしょうか、法律上。

○主査（木畑広宣君）建築指導課長。

○建築指導課長　普通、所有者でその辺の管理責任というのがあるんですけども、それが災害に伴ってそれが倒壊して、それが原因となりますと、私どもも、誰が責任者かと……。

○委員（奥村直樹君）災害じゃないとき。

○建築指導課長　災害じゃないときですか。

○委員（奥村直樹君）ぼろくなって壊れたとき。

○建築指導課長　ぼろくなって壊れた場合で、飛散して、本当にそれが原因で誰かに被害を及ぼしたというのであれば、それは所有者の責任という形になりますけども、例えば物が落下して、飛来して、物損事故を起こしたとか、そういうのであれば、非常に分かりやすいんですけども､飛散が本当にそれが原因であるかというのがなかなか解明しづらいものでありますから、その辺は何とも言えないということに。以上でございます。

○主査（木畑広宣君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）分かりました。広がるんで、またこれは改めますが、今言ったように、分からないとかというのが不安になってくるんで、そこら辺も含めて、また少し新たな軸を何か加えられないかという検討をまずはしていただきたいと思います。これで終わりたいと思います。以上です。

○主査（木畑広宣君）以上ですね。ありがとうございます。

ほかにもうないようですので、それでは、ほかになければ以上で本日の議案の審査を終わります。

ここで、市長質疑項目の提出についてお知らせいたします。

市長質疑項目の提出締切りは､局別審査最終日の３月16日月曜日の午後４時でございますが、審査終了が午後３時以降となった場合は審査終了の１時間後までとなっております。

なお、質疑項目については、お手元配付の様式により随時事務局に御提出いただきますようお願いいたします。

また、質疑項目は、当分科会の所管に属する事項とし、上下水道局及び交通局に関するものについては、市長の権限の及ぶ範囲内でお願いします。市長の権限が及ばないものにつきましては、上下水道局長、または、交通局長から答弁を受けることになりますので、あらかじめ御了承願います。

なお、各会派から提出された市長質疑項目につきましては、３月17日火曜日にタブレット端末のメールで各委員に通知をいたしますので、併せてお知らせいたします。

明日は午前10時から環境局及び上下水道局関係議案の審査を行います。

本日は以上で閉会いたします。

令和８年度予算特別委員会　第３分科会　主　査　　木　畑　広　宣　㊞