

建設建築委員会記録(No.2)

1 日 時 令和7年3月11日(火)
午前10時00分 開会
午前11時09分 閉会

2 場 所 第2委員会室

3 出席委員(9人)

委員長	森 結実子	副委員長	中 島 隆 治
委員	佐 藤 栄 作	委員	田 仲 常 郎
委員	片 山 尹	委員	成 重 正 丈
委員	山 崎 英 樹	委員	山 内 涼 成
委員	井 上 純 子		

4 欠席委員(0人)

5 出席説明員

技術監理局長	尊 田 利 文	都市戦略局長	上 村 周 二
都市再生推進部長	小 野 勝 也	事業推進課長	一 瀬 修 志
都市整備局長	石 川 達 郎	道路部長	北 島 徳 隆
長寿命化担当課長	楠 根 経 年	河川公園部長	船 越 英 明
水環境課長	渡 辺 晴 子	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
営業推進課長	原 田 吉 弘		外 関係職員

6 事務局職員

委員係長	伊 藤 大 志	書 記	吉 富 裕 二
------	---------	-----	---------

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47号 北九州市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例の一部改正について	可決すべきものと決定した。
2	議案第54号 北九州市立埋蔵文化財センター移転改修及び耐震補強工事請負契約の一部変更について	
3	議案第55号 太刀浦コンテナクレーン更新工事（令和6年度）請負契約締結について	
4	議案第56号 小倉北特別支援学校等新築工事請負契約の一部変更について	
5	議案第57号 若戸大橋（吊橋部）橋梁補修工事（6-2）請負契約締結について	
6	議案第60号 基本財産の額の増加に係る福岡北九州高速道路公社の定款の変更に関する同意について	
7	議案第63号 令和6年度北九州市一般会計補正予算（第6号）のうち所管分	
8	議案第65号 令和6年度北九州市土地区画整理特別会計補正予算（第3号）	
9	議案第67号 令和6年度北九州市土地取得特別会計補正予算（第3号）	
10	議案第68号 令和6年度北九州市駐車場特別会計補正予算（第1号）	
11	門司港地域複合公共施設整備事業の今後の進め方について	都市戦略局より別添資料のとおり報告を受けた。
12	「常盤橋のあり方検討会」について	都市整備局より別添資料のとおり報告を受けた。
13	小熊野川準用河川改修事業に関する公共事業再評価の結果について	
14	市営バスのダイヤ改正の実施等について	交通局より別添資料のとおり報告を受けた。

15	所管事務の調査について	調査事件の選定について、委員間での討議を行った。
----	-------------	--------------------------

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。)

○委員長(森結実子君) 開会します。

本日は、議案の採決及び都市戦略局から1件、都市整備局から2件、交通局から1件報告を受けた後、所管事務の調査を行います。

初めに、議案第47号、54号から57号、60号、63号のうち所管分、65号、67号及び68号の以上10件を一括して議題とします。

これより採決を行います。

議案第47号、54号から57号、60号、63号のうち所管分、65号、67号及び68号の以上10件について一括して採決したいと思います。これに御異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり。)

御異議なしと認め、一括して採決します。

議案10件については、いずれも可決すべきものと決定することに御異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり。)

御異議なしと認めます。よって、議案10件については、いずれも可決すべきものと決定しました。

以上で議案の審査を終わります。

なお、委員長報告については、正副委員長に一任願います。

ここで、本日の報告に係る職員を除き、退室を願います。

(執行部入退室)

次に、都市戦略局から、門司港地域複合公共施設整備事業の今後の進め方について、都市整備局から、常盤橋のあり方検討会について、小熊野川準用河川改修事業に関する公共事業再評価の結果について、交通局から、市営バスのダイヤ改正の実施等についての以上4件について、一括して報告を受けます。

○委員長(森結実子君) 事業推進課長。

○事業推進課長 門司港地域複合公共施設整備事業の今後の進め方について報告いたします。

門司港地域複合公共施設整備事業につきましては、議会にお諮りしながら着実に進めてきておりました。今後も、しっかりと議会にお諮りして進めていくというところでございます。

それでは、配付資料を御覧ください。

1つ目、事業の進捗についてです。

造成工事につきましては、遺構の現地での記録調査が終了した後、令和6年11月から着手し

ております。令和7年4月に完了する予定です。

なお、遺構の取扱いにつきましては、一部存置と一部取り出しの作業が完了しております。それぞれの大きさは、一部存置の箇所が幅1.1メートル、高さ1.2メートル、奥行き1.1メートル、一部取り出しの箇所が、幅2.4メートル、高さ1.2メートル、奥行き1.1メートルとなっております。

複合公共施設のくい工事につきましては、令和7年2月に公告をしております、3月末に契約を締結し、10月に完了する予定としております。

次に、施設の建設工事費についてです。

くい工事が完了した後、速やかに建築工事に着手することができるよう、今議会に施設を所管する各局から建設工事費等の令和7年度当初予算案を提出しております。

この当初予算案は、令和8年度から令和9年度の債務負担行為を含んでおり、各所管局の予算特別委員会で審議することとしております。

なお、建設工事費につきましては、建設資材の高騰や人件費の上昇に伴い、令和6年6月議会で御承認いただいた123億3,000万円から135億4,000万円となり、各所管局の内訳は下の表でお示ししているとおりとなります。

最後に、今後のスケジュールでございます。

今議会に提出した当初予算案について御承認をいただきましたら、令和7年4月から建築工事の入札公告を行い、7月に仮契約を締結し、9月議会で契約議案を提出する予定です。この契約議案につきまして御承認をいただきましたら、くい工事が完了した後、令和7年10月に建築工事に着手し、令和9年度中に完了する予定です。

なお、参考資料といたしまして、事業概要を次のページに添付しておりますので、詳細は後ほど御確認いただければと思います。

以上で報告を終わります。

○委員長（森結実子君） 長寿命化担当課長。

○長寿命化担当課長 昨年9月27日から通行止めしています常盤橋につきまして、これまでの経緯、現在の状況及び常盤橋のあり方検討会について御報告します。

1ページを御覧ください。

常盤橋は、江戸時代から幾度となく架け替えられたと記録がございまして、古くは木製の太鼓橋、近代では明治22年に鉄の橋、昭和4年に車道機能を有するコンクリートの橋に架け替えられています。今の常盤橋は、平成7年に架け替えたものでございます。

具体的には、平成2年認定の紫川マイタウン・マイリバー整備計画に基づき、紫川の河川拡幅に合わせ、長崎街道の起点という地理的条件や歴史性、文化性に配慮し、江戸時代の長崎街道を連想させる木造の歩行者専用の橋として架けられました。その材料には、当時、強く、50年以上もつと言われた外国産の木材でありますボンゴシ材が使用されています。

しかしながら、平成11年、ほかの都市におきまして、同じボンゴシ材の橋が、木の腐食、腐朽によりまして建設後10年ほどで落下する事案が発生しました。落下した橋を国の調査機関が調査したところ、原因は広葉樹の病害菌として広く一般的に存在する白色腐朽菌であることが判明しました。この菌は、特殊な分解力を持つものではありませんが、その後の調査で、各地のボンゴシ材の橋にも腐朽が確認され、常盤橋でも調査したところ、同様の腐朽の兆候が確認されました。そこで、常盤橋を長く使い続けるため、専門家の助言を受けながら、防腐処理などの補修、木材の接合部の補強、床材の軽量化など、計4回の対策を行い、併せて継続的に橋の沈下量を観測するなど、大切に見守ってきたところです。

このような中、昨年9月、橋の沈下量に変化と損傷が確認され、利用者の安全確保のため通行止めとし、その後、継続的に重点的な監視や調査を行っているところでございます。

2ページを御覧ください。

また、今年1月には、常盤橋の今後を考えるに当たり、地域の方や専門家と一緒に現状を確認し、意見を伺う常盤橋に関する懇話会を開催しました。

懇話会では、地域の方々から、とても深い思いがある、歴史と文化が大事、常盤橋は生活用の橋であるなどの意見をいただき、また、専門家から、地域を面と捉えることが大事、ウォーカブルなまちづくりがキーワードなどの意見をいただきました。

常盤橋は、地域のにぎわいづくりにも貢献しており、懇話会での意見など地域の思いを受け止めながら、今後の在り方を早急に見定めたいと考えております。

そこで、今後の常盤橋の在り方、方向性を検討するに当たり、常盤橋のあり方検討会を立ち上げ、意見をお聞きし、検討を進めることとしました。第1回の検討会は今月末の開催を予定しています。

御参考までに、3ページに常盤橋の概要、4ページに常盤橋の損傷状況を添付しております。後ほど御覧ください。

以上で報告を終わります。

○委員長（森結実子君） 水環境課長。

○水環境課長 小熊野川準用河川改修事業に関する公共事業再評価の結果につきまして御報告をさせていただきます。

タブレット資料の1ページを御覧ください。

小熊野川準用河川改修事業につきましては、令和6年12月10日の建設建築委員会におきまして、公共事業再評価の手续といたしまして、市民意見の聴取、パブリックコメントを行うことを前委員会の皆様に御報告をさせていただいたところでございます。

このたび、公共事業評価に関する検討会議、外部評価及び市民意見の聴取、パブリックコメントを予定どおり実施いたしましたので、その結果と市の対応方針を本日御報告させていただきます。

まず、1、公共事業評価に関する検討会議、外部評価の結果でございます。

令和6年12月24日に開催し、変更後の計画どおり事業を継続するとの評価結果をいただきました。

2ページ目を御覧ください。

この検討会議では、事業実施に当たり留意すべき点といたしまして、御意見を3点いただいております。

まず1点目、事業費や事業期間の増大につきましては、事業費の増大等を抑制するため、事前の調査をしっかりと行う仕組みや工夫を検討していただきたいとの御意見をいただきました。市の対応方針といたしましては、今後、関係部局で事例を共有するとともに、仕組みや工夫の検討を進めてまいりたいと考えております。

2点目の費用対便益の確保につきましては、いただきました御意見のとおり、事業期間の短縮及びコスト削減に努めてまいります。

3点目の住民等への十分な説明につきましても、御意見のとおり、丁寧な説明、広報等に努めてまいります。

続きまして、3ページを御覧ください。

市民意見の聴取、パブリックコメントの結果でございます。

意見募集の期間は1月15日から2月13日までの約1か月間、意見提出状況につきましては、提出者は1名、提出意見数は2件でございました。

まず、1件目は、整備内容の説明資料につきまして、工事の目的やイメージが伝わりにくく、また、現在の案になった経緯がよく分からないとの御意見でございました。

この御意見に対する北九州市の考え方でございますが、調書等の内容につきましては、地元の説明などを行う際、より詳しく丁寧に分かりやすく説明を行い、市民の皆様に整備内容等を御理解いただけるよう努めてまいります。

2件目は、その他の対策につきまして、吸水性の高い舗装、市の施設への雨水タンクの設置など、浸水対策に関する御意見でございます。

この御意見に対する北九州市の考え方といたしましては、いただきました御意見を参考にさせていただきながら、今後も現場の状況に合ったさらなる浸水対策を検討してまいりたいと考えております。

市民意見は以上となります。よって、計画の修正を要する御意見はございませんでした。

4ページを御覧ください。

市の対応方針でございます。

検討会議、外部評価と市民の意見聴取、パブリックコメントの結果を踏まえた市の対応方針は、継続することといたしました。その理由を御説明させていただきます。

小熊野川準用河川改修事業は、平成30年7月豪雨により浸水被害が発生し、地域の安全・安

心を確保するため、治水対策を行うものでございます。

理由の4行目になりますが、令和4年度の事業着手後、詳細な調査、設計、警察協議等を行ったところ、安全性を確保するため、仮設工等が必要となり、さらに、労務単価や資材高騰などにより全体事業費、事業期間の大幅な見直しが必要になったことから、今回、公共事業再評価を行ったところでございます。

2段落目に記載しておりますとおり、近年の気候変動の影響により局地的な豪雨による浸水被害の発生リスクが増大する中で、事業区域の浸水被害を解消し、将来にわたって水害から市民の生命と財産を守るためには、本事業の継続は必要不可欠と考えております。

そして、公共事業に関する検討会議、外部評価では、全ての構成員の皆様から異論はなく、計画どおり事業継続をすとの評価結果をいただき、また、市民意見の聴取、パブリックコメントにおきましても、計画の修正を要する意見はございませんでした。

以上を踏まえまして、北九州市の対応方針は変更後の計画どおり事業を継続することといたしました。

1 ページ目にお戻りください。

最後に、4、市民意見の聴取結果及び市の対応方針の公表についてでございます。

本日御報告させていただきました内容につきましては、閲覧、配布は、本日3月11日から6月10日まで、水環境課、広聴課、各区役所総務企画課及び出張所で行わせていただきます。

また、ホームページへの掲載につきましては、本日3月11日から令和8年3月31日まで行うこととしております。

以上で報告を終わらせていただきます。

○委員長（森結実子君） 総務経営課長。

○総務経営課長 それでは、市営バスのダイヤ改正の実施等について御説明いたします。

交通局資料、タブレットの1ページを御覧ください。

まず、1番、ダイヤ改正、増便の実施についてです。

交通局では、昨年9月、いわゆる2024年問題を契機とした運転者不足により、やむを得ず、平日において64便の減便となるダイヤ改正を行いました。

その後、運転者確保に全力で取り組んだ結果、運転者不足の状況にも一定程度の改善が図られてきたため、一部路線について、増便となるダイヤ改正を行うことといたします。

ダイヤ改正の概要について、まず、利用者が多い路線の増便といたしまして、利用者が特に多い路線、時間帯を中心に、利便性向上のための増便を実施いたします。

具体的には、平日ダイヤにおきまして、折尾駅と学研都市を結ぶ路線を6便、折尾駅～浅川、高須、青葉台を3便、折尾駅～産業医科大学、二島を2便、折尾駅～頃末、高須を1便の合計12便の増便を令和7年4月1日から実施いたします。

また、響灘地区の増便といたしまして、企業進出が続く響灘地区の利便性向上のため、現在、

運行のない昼間の時間帯に若松営業所と響町エコタウンの間を循環するバスを、平日14便試験運行いたします。

なお、この循環バスは、若松営業所において、小倉線や戸畑線の発着便に接続する形で運行することで利便性の向上につなげたいと考えております。

タブレットの3ページ、別紙路線図を添付しておりますので、増便する路線について色を変えて記載しております。御参照ください。

また、市民、利用者への周知につきましては、各バス停に増便のお知らせを掲示するとともに、交通局ホームページ、SNS、市政だよりへの掲載などにより、丁寧に周知を図っていきたいと考えております。

タブレットの2ページを御覧ください。

2番、運転者確保に向けた新たな取組についてです。

昨年9月の運転者不足による減便を受け、交通局では、早急に運転者を確保する必要があったことから、初任給の増額や給与水準の引上げを実施いたしました。

その結果、運転者不足は一定程度改善したものの、依然として運転者の高齢化が課題となっております。

加えまして、全国的に大型二種免許を保有する若者が減っており、今後も持続的に市営バス事業を維持していくためには、若年層の運転者確保が喫緊の課題となっております。

そのため、新たな取組といたしまして、正規のバス運転者の採用試験におきまして、大型二種免許を持たない若年層の方、具体的には19歳以上30歳未満の方を対象とした採用区分、養成枠を令和7年度に新設することといたしました。

具体的な採用までの流れといたしまして、まず、令和7年度に実施する筆記、面接試験の合格者を、令和8年4月に会計年度任用職員として採用します。そして、交通局の費用負担により大型二種免許を取得した後、運転実技による最終試験を実施し、その合格者を令和8年10月に正規職員として採用、路線教習等を経て、バス運転者としてデビューしていただくということを考えてございます。

以上で市営バスのダイヤ改正の実施等についての説明を終わります。

○委員長（森結実子君） ただいまの報告に対し、質問、意見を受けます。なお、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。

質問、意見はありませんか。佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 1点、門司港の複合公共施設のことについてなんですけれども、今回、人件費等の上昇に伴って、建設工事費が大体12.1億円増額の135億円ということなんですけれども、この複合公共施設は、当初、遺構については一部現地保存しないという方針で進めてこられたと思います。その中でいろんな動きがあって、結果的に一部現地保存にするということになりました。そこも含めて、今回、建設工事費が出ていると思うんですけれども、当初、昨年

の5月あたりに、例えば遺構を全面保存した場合、あるいは現地に一部保存した場合、これぐらいのお金がかかりますよという試算を出されていたと思います。全面保存する場合は最大で550億円ぐらい、一部現地保存の場合は最大で250億円ぐらいかかりますというような試算があったんですけども、今回のこの報告にある135億円を見ると、最大で一部保存の場合250億円と言っていた金額と115億円ぐらいの開きがあります。当初、一部保存の場合は250億円最大かかりますよと言われていた際の試算の根拠って何だったんですかね。

○委員長（森結実子君） 事業推進課長。

○事業推進課長 昨年の5月の一部現地保存ということについてですけども、今回は一部を現地から取り出して、それを元の今公共施設を建てるところに戻すということでございます。前回の一部現地保存というのは、現地に一部をそのまま残した場合、全面保存となるとそれはどこか別のところに建て替えなきゃいけないといった費用の試算でしたのがマックス550億円というところでした。一部でも残せないかということに関しましても、そうなったときに、周りに強力な壁みたいなものをつくって、一回かさ上げするような感じ、中には柱を建てられないので、じゃあトラスか何かで渡しましょうというような、全く別の工法の話で一部現地保存ということを出していました。それが250億円と言っていたと思います。

そういったところで、我々も市民の皆様、専門家の皆様からいろんな御意見をいただいて、我々としてはこの遺構をどうしていくのか、どうやって残せるのかといったときに、現地にそのまま残すのは、今回一部存置というのが非常に小さい大きさです。ただ、そこは現地に少しでも現物が残るような形というところを我々は一生懸命探して、一部存置をしました。

加えて、一部現地から取り出したものを、今後、新しくできる施設に移すというところで今検討をしたというところでございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） そのまま現地にあったものをいじらずに保存する場合は、250億円ぐらいかかるだろうというような試算をされていたということですかね。はい、分かりました。終わります。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。成重委員。

○委員（成重正文君） 運転手確保に向けた新たな取組で、この採用の人数は若干名かもしれませんが、何人ぐらい予定しているのか。

それから、運転免許の取得に関して、どこの教習所に行かれるとか、費用、会計年度職員間の給料体系。ここに書いているとおり、自動車教習所への通所、路線教習等と書いていますけども、1日のうちの数時間なのか、それとも、8時間あれば、ほかの時間帯は別の業務をしているのか、それらをお聞きしたいと思います。

○委員長（森結実子君） 総務経営課長。

○総務経営課長 新しい採用枠の詳細についてはこれからでございますけれども、今想定して

いることでお答えさせていただきますと、採用人数は2名程度を考えてございます。それから教習所は、おんが自動車学校、新門司にありますアイル自動車学校と今契約をしまして、こちらの費用負担で免許を取得していただく場合にはそちらの自動車学校を考えてございます。

取得に係る費用については、人によって違うとは思いますが、大体高い方で50万円弱ぐらいかかっていると思います。現在も大型二種免許の取得支援制度というのがございまして、最大で50万円の助成をさせていただいておりますので、同じような費用負担でと考えております。

会計年度任用職員における給与体系について、そこについては今後ということと考えておまして、あと研修期間中の業務でございまして、バスの運転だけではなくて、いずれは幹部候補生ということでも考えてございます。一般的な事務についても少しずつ業務をしながら交通局全体のことを勉強していただくと、そういう感じで考えてございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 成重委員。

○委員（成重正文君） ありがとうございます。ぜひ2名とも末永く残っていただくように頑張ってください。以上です。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。井上委員。

○委員（井上純子君） まず、私から、常盤橋の在り方について伺いたいと思います。

まず、使用する木材がこれまでボンゴシ材という外国産の木材を使って、過去20年間、計4回かけて防腐処理を行ってきたということなんですけれども、そもそも老朽化対策というものが効果があったのか、知りたいと思います。他都市で落下事例があったということなんですけれども、他都市の落下事例と比較すると、常盤橋はこの過去30年間維持できたものなのか、その年数としてはどうなのか、教えてもらえればと思います。

次に、昨年、今回のあり方検討会の発表を機に、全ては分からないですけれども、北九州市は広くて90万人もいる町ですから、そもそも小倉に常盤橋ってあったんだという声だったり、昨年9月に歩行停止になっていたんだと、使わない方からすると知らなかったという声も聞いていまして、そういった声が意外と多いのではないかなと。使っている方とか、なじみのある方の声も耳にしますけれども、一方で知らなかった方も多いと思っています。

昨年9月の歩行停止に至った際について伺いたいと思うんですが、資料にあります橋の沈下量の変化と損傷について、これまでの管理状態として、変化とあるんですけど、比較してどのような変化であったのか、教えてもらいたいと思います。

加えて、この際に、記者発表など対外的な発表があったのか、併せて教えてください。

次に、小熊野川について伺いたいと思います。

費用が当初9億円の工事計画から、今回21億円、2倍以上に膨れ上がっている工事計画なんですけれども、だからこそ慎重な審査が必要であると考えています。まず、事業方針としまして、平成30年の豪雨被害、これは北九州市内全体が、区によっても違うんですけれども、至る

ところで多数の浸水被害が起きまして、これに基づき整備計画などいろいろ影響があったと思います。その中で、こういった場所でさらなる治水事業を行おうとするのか、それとも、被害が大なり小なり時間をかけながら全て行っていく方針なのか、教えてください。

そして、資料の中に費用便益という言葉がありました。これは誰にとっての便益なのか、具体的に教えてください。

次に、パブリックコメント、今回、資料別紙2で提出された市民意見、通称パブリックコメント、最近1か月かけて、ほかの事業と同様にパブリックコメントを取りましたということなのですが、提出者が電子メールによる1名ということでした。取ることはもちろん理解するんですね、自治基本条例で重要な計画は取らなければいけないと書いていますので、しかるべき対応であったとは理解するのですが、結果として90万人の中の市民、有権者で見れば70万人のうちのたった1人の市民のメールが来たよというので資料1枚つくったという。さも2倍以上膨らむこの事業方針の中の必然性を示すかのような資料として1枚つくってしまう、行政としての作業有効性の課題と、そして、公共事業として事業方針の根拠としての危うさを感じるものなんですけれども、そもそも市民意見としてあることは理解しますが、ほかに必要性として何か測る指標が、具体的に費用便益を含め、あれば教えてください。

次に、市営バスのダイヤ改正についてありがとうございます。こちらも1つ教えてください。

運転手確保について評価しています。厳しい中、新たな手法も入れながら、増員に至って、ダイヤ改正、増便も12便ということで、エリアとしても折尾駅から学研や浅川など、人口が増えるエリアに特化した増便であるため、評価しています。

ここで教えていただきたいんですが、ダイヤ改正、増便することによる収入や、それに伴う費用など、どのように見込まれているのか、試算があれば教えてください。以上です。

○委員長（森結実子君） 長寿命化担当課長。

○長寿命化担当課長 常盤橋につきまして3点ほどお答えいたします。

まず、防腐処理につきまして効果があったのかということでございます。

防腐処理につきましては、3回程度やってございまして、そのことによりまして30年もつたと考えてございます。

当初、外国産の木材が50年以上もつというふうなことでございましたけども、やはり日本の風土とはちょっと合わなかったのかなと。それは当時では解明できていないというところでございますので、その後、常盤橋におきましては、そういう他都市の事例も踏まえまして、専門家の助言を受けながら防腐処理という補修を行って、その効果が発揮されて30年もつたと考えてございます。

続きまして、沈下量の変化についてでございます。

沈下量につきましては、継続的に測っておりまして、大体年間を通じますと3ミリから5ミリ程度の変化がございます。当然季節変動もございまして、夏は緩やかに、冬にかけましてち

よっと変化が大きくなるというのが通常の変化でございますけども、昨年9月に計測した際には、1か月で14ミリの変化がございました。通年の変化から比べますと大きな変化がありましたので、よくよく調べたところ、橋桁に損傷が起きていたというのが確認できましたので、通行止めにしたといったところでございます。

3点目、通行止めいたしますときに対外的な発表があったかということにつきましては、常盤橋の今回の件につきましては、いろいろな調査も必要だということもありまして、兩岸の自治会長にはお知らせをいたしておりますけども、広く一般的にはお知らせはしていないという状況でございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 水環境課長。

○水環境課長 小熊野川河川改修事業につきまして3点、回答させていただきます。

まず、1点目でございますが、こちらは平成30年7月豪雨時点の御説明をさせていただければと思います。

平成30年7月豪雨におきましては、本市において市内31河川がいつ水しております。このうち、豪雨後、いつ水河川におきましては調査を行いまして、各河川の対策を検討し、令和元年の梅雨前までに全ての河川において短期対策を完了してございます。

短期対策の具体的な内容といたしましては、河道内の堆積土砂のしゅんせつであったり、樹木の伐採、パラペットなど、護岸のかさ上げなどをして、河川の断面を確保するものといったような対応をしたところでございます。

中長期対策としては13河川で行うことにいたしまして、この13河川の一つが小熊野川でございます。今後も、引き続き治水安全度の向上には努めてまいりたいと考えているところでございます。

引き続き、2点目の便益についてでございます。

便益につきましては、治水事業を行うことにより減らすことのできる洪水の被害を便益として計上しております。直接被害といたしましては、家屋、家庭用品などの一般資産被害、事業所などの営業停止被害、応急対策費用などが考えられております。

最後に、治水対策事業の必要性についてなんですが、事業を縮小、休止、廃止した場合、浸水被害が解消されずに、流域内の人命、財産を自然災害から守ることができないことはもちろんなんですが、平成30年7月豪雨の浸水範囲といたしまして、緊急輸送道路、こちらの指定されている1次ネットワークと3次ネットワークが含まれております、被災地の物資供給等の応急活動などの市民生活にも影響を及ぼすものと考えております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 営業推進課長。

○営業推進課長 今回の増便におけるダイヤ改正について、収入と費用の見込みを御説明させていただきます。

まず、収入ですけども、利用が多い路線の増便、これが折尾駅を発着します学研都市が6便

と、浅川、産医大、頃末線を合わせて12便です。今現在、9月の減便により朝夕に乗り切れずに積み残し等が出て、利用者の皆さんに御迷惑をおかけしてしまいました。ここは、もうほぼほぼ満車で今出ているような通勤、通学時間帯の便でございます。それを主にですけども、見込みとしては、細かい数字までは出ませんが、この12便については黒字が見込めるところです。

もう一つの響灘地区の試験運行でございますが、今9時から夕方5時まで一便も運行していない状況でございます。昨年の8月に響灘地区の企業200社にアンケート調査をお送りしたところ、要望の中には、3交代の勤務でお昼に帰る方、パートの方、出張の方などたくさんいらっしゃる中で、全くないのはどうなのかという声を多数いただきました。ここの利用をお願いしながら、今回試験的に9時から4時までの間、1時間に1便、乗り継ぎ便として1年間やらせていただこうと思っておりますけども、1便当たり25名ぐらい乗っていただくとペイはすると考えてございまして、今後、4月1日に向けて、200社の皆さんにまたこちらからお願いして利用促進を図ることも考えてございます。

運転者は、大体今回の増便で2名から3名必要となります。その人件費が、おおよそですが、会計年度任用職員ですので、1,000万円ぐらい見込んでございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 長寿命化担当課長。

○長寿命化担当課長 すみません、先ほどの常盤橋の3点目の対外的な発表につきまして、ちょっと訂正させていただきますと、小倉北区役所のホームページには通行止めしておりますというお知らせは流させていただきました。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） たくさんの質問、答弁ありがとうございます。一つ一つ追加で教えてもらいたいと思います。

まず、常盤橋の在り方について、昨年、30年かけて防腐処理をしながら、市としては当初50年ほどもつとは見ていたんでしょうけれども、この沈下量をただ測りながら防腐処理を行ってきたということで、維持管理として著しく不適切であったのではないと理解しています。その中で、経過を管理していたからこそ、昨年の9月の著しい沈下を気づけたとも、そこは評価しています。損傷も実際に調査して発見したということですね。

今回、あり方検討会でどういう方向性が分からないからこそ、この在り方って何なのかという意見と、対外的な発表を、今回、あり方検討会を立ち上げたというときに情報を出したものですから、そもそもこういった損傷があったという経過が見えなかったなということは残念で、そこは課題と思っています。

今回、そもそも常盤橋というのは都市整備局が管理されている橋で、住民が歩くための歩道で、特に皆さんは分かっていると思うんですけど、紫川ってたくさんの橋が架かっていて、通行量は、確保する必要性として評価が欠かせないと思うんですけど、通行量って測ったこと

があるのか、また、ほかの橋と比べてどうだったのかといった数値があれば教えてください。

○委員長（森結実子君）長寿命化担当課長。

○長寿命化担当課長 常盤橋の通行量について、歩行者専用の橋でございますけども、これまで測ったという実績はございません。以上でございます。

○委員長（森結実子君）井上委員。

○委員（井上純子君）ありがとうございます。

橋の通行量を測ったことがないということですが、今回、9月に停止してもう半年たちます。この半年をかけて、この橋が止まったことで何か移動できなくなったとか、そういったお困りの声とか、ほかの橋で代用できているのかとか、その辺を市としてはどのように考えていますか。

○委員長（森結実子君）長寿命化担当課長。

○長寿命化担当課長 停止してから、ちょっと不便になったとかという御意見はいただいておりますけども、現地は、皆様御存じのとおり、上流側、下流側ともに大きな国道199号の橋ですとか、都市計画道路の橋がございまして、そちらのほうで車と歩行者は通れるような状況を確認してございます。歩行者としてちょっと遠回りしないといけないと、不便になったという意見はありますけども、それが支障になっているというふうなことではございません。以上でございます。

○委員長（森結実子君）井上委員。

○委員（井上純子君）ありがとうございます。

停止して不便になったのか、実際分かれればなんですけど、う回して左右の橋を使ったことで歩行の量が何100メートルとか増えるものとか、何か測ったこととかはありますか。

○委員長（森結実子君）長寿命化担当課長。

○長寿命化担当課長 距離までは測ったことはございません。移動される方がどの点から移動されるかということにもよりますので、すみません、具体的には測っておりません。以上でございます。

○委員長（森結実子君）井上委員。

○委員（井上純子君）起点から見れば最大何メートルという表現になってくると思うんですけど、あまり大きな差はないのかなと思っています。市内全域に橋があるわけですけど、これほどの至近距離で橋があるエリアっていうのは、ほかの区では見ない光景かなとは思っています。どうしても必然性というものが必要で、ここの在り方として、あり方検討会ということで検討会に委ねてしまうようにも見えるこの今の方針発表に私はちょっと憂えています。ここはそもそもこの検討会のメンバーに、ある程度市が方向性というか、全く何も示さずに投げているのか、行政として公共性の軸を持って臨まなければいけないと思うんですね。この検討会というものが、どういう軸で、例えば歩道として必要だという前提でこのあり方検討会で進

めているのか、何にも持たずに検討会を開いているだけなのか、どちらなのか教えてください。

○委員長（森結実子君）長寿命化担当課長。

○長寿命化担当課長 1月末に懇話会を開催させていただきまして、地域の方の意見、専門家の意見もお伺いしてございます。その中で、残してほしいという地域の強い思いがあるというのは十分承知しております。とはいえ、様々な意見がございまして、今後につきましては、そういったことをいろいろと聞きながら方向性を定めていきたいと考えております。

○委員長（森結実子君）井上委員。

○委員（井上純子君）地域に住んでいる方の声だけ聞いているということなんですかね。それとも、もうちょっと外部の客観的な声が入っているのか、教えてください。

○委員長（森結実子君）長寿命化担当課長。

○長寿命化担当課長 1月末の懇話会につきましては、地域の方ですとか、長崎街道で活動されている方、プラスまちづくりの専門家ということで、大学の先生も入れてそういう話をお聞きしてございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君）井上委員。

○委員（井上純子君）そうなんですね。つまり今の歩行の量も測ったこともない、最大何メートルぐらいの不便さを生じているかも測ったことがない、これから見ると、地域の長崎街道のまちづくりをされている方だったり、市としての今関わりとか必要性の軸として、今検討会に臨んでいるというのは恐らくもうやはりソフト面だと思うんですよ。ソフト面ってなると、やはり観光だと思うんですよね。私は、個人的に観光の仕事に関わっていたからこそ、長崎街道というところに関わらせてもらっていたからこそ、ここはちょっと疑問もあって、例えば長崎街道とか文化とかを推すのであれば、今北九州市って、門司区の方だったら、長崎街道の起点は門司区であるっていう意見も言われたりするんですよ。この常盤橋ができたことによって、長崎街道の起点を行政のせい書き換えられたとか、常盤、小倉になったという御意見もいただいたこともありまして、実際、門司で起点の碑みたいなものがあるようですね。

そういった御意見もあるように、何か市が歴史とか文化とか、これを観光に、今わざわざ北九州市は昨年からは都市ブランド創造局をつくって、文化も一緒に入れて、観光、経済効果を上げていこう、関係人口を上げていこうとかじを切っているんですけども、じゃあこのあり方検討会の中に都市ブランド創造局との連携があるか、教えてください。

○委員長（森結実子君）長寿命化担当課長。

○長寿命化担当課長 都市ブランド創造局につきましては、今のところ観光面で、観光課にメンバーの人選ですとかというところで御相談を差し上げてございます。今後につきましては、連携できるところは連携していきたいと考えております。以上でございます。

○委員長（森結実子君）井上委員。

○委員（井上純子君）ありがとうございます。

都市ブランド創造局の関わりがその程度なんですよね。ここは都市整備局だけにいろいろ言っても仕方がないんですけれども、ここは都市ブランド創造局の巻き込みも必要だと思います。実際に都市ブランド創造局、そういった観光部署に、じゃあ小倉の城下町として景観を大事にしてきたまちづくりなり何かあるのかと。観光素材として何か活用だったり戦略があるかという、実際ハード面では何もしていないんですよね。ただ、再開発が進んでいない小倉ですから、魚町とか、江戸時代から続く町名があったり、小倉は区画が古いんですよね。だからこそ、ARとかアプリによって、昔と今の映像を比較するような、そういった観光の楽しみ方もありますよと。そういったソフト面のコンテンツづくりを観光課はしたことがあるようなんですけれど、実際にリアルで見えるハード面は気にしてこなかったっていうのが、実際の都市ブランドの今までの観光戦略だと私は思っているんですよね。ですから、今都市整備局だけで、長崎街道とかという言葉を使うこともそぐわないと思っていまして、長崎街道のために、今都市整備局でほかの事業なり何かをされてきたかがあれば教えてください。

○委員長（森結実子君） 長寿命化担当課長。

○長寿命化担当課長 長崎街道の取組につきましては、国土交通省が所管しています日本風景街道といったような取組がございまして、その中で、道路部で事務局がございまして、長崎街道に関係する各団体と、そういう街道を使った取組をさせていただいております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） 街道を使った取組という、国土交通省の案件だから触ることもあったんでしょうけど、やはりここは観光として売り込まないといけないんですよね。となったら、都市ブランド創造局に有識者のメンバーに意見をもらった、ではなく、何か事業化として、あり方検討会でどうしても保存したいという意見をもうもらっている以上、その意見を無視するわけにはいかないと思うんですよね。地域の欲しい方の声を入れている。例えば小倉南区や門司区や八幡西区や、全く関係ないエリア、全く歩くこともない方をその会議に呼んでいますか。呼んでいたら、そういうことがないじゃないですか。欲しい方だけを呼んでいる会議で検討を進めるっていう公益性というのは、私はなかなか測れないものだと思いますよね。だからこそ、今後の活用がセットではないと、保存の意見を受けることは一切あってはならないと思うんですよね。

ですから、ここは要望なんですけれども、検討会を進めていただくことは理解しますので、ぜひそこはソフト面の活用、観光戦略、ここは必ずセットで、都市ブランド創造局と共に進めていただきたいということを要望します。

次に、小熊野川ですね、答弁ありがとうございます。

ここで1点教えてください。平成30年の豪雨を受けて、中長期対策で小熊野川を13河川のうち1つチョイスしたということなんですけど、なぜこの13河川のうち1つ選んだのか、ここは

いかがでしょうか。

○委員長（森結実子君） 水環境課長。

○水環境課長 小熊野川につきましては、短期対策といった土砂をしゅんせつをしたりだとか、樹木を撤去したりとかというところの対策だけでは、雨に対するいっ水というのが防げなかったというところがございますので、中長期対策を行うという形で、河川の断面を広げるとか、3号分水路のようにプラスアルファの水を流せるようにするとかということを計画したものでございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） ありがとうございます。

河川整備だけでは浸水被害を防げないということなんですけれども、今いろいろ側溝の蓋とか詰まったりして、短期的に大規模なゲリラ豪雨とかがあれば、一時的に床下とか、玄関のところまで水が入ってきたとか、そういった御意見があるわけなんですよね。となったら、何か大なり小なり実際にこういった被害があつて、費用便益の中に、誰にとっての便益なのかという質問に対して、減らすことのできる被害、恐らく浸水被害だと思うんですけど、ここに家庭用品などとか、事業所などの被害って言葉があつたんですよ。これ一般的に言うと、各家庭っていうのは保険に入っているんですよね。基本的に任意ですけど、損害保険、災害保険に入つて、多くの家がそこをカバーしているわけです。住宅ローンを組むときとかはなおさらしているんですけど、ここは裁判事例や判例などがあれば教えてもらいたいと思うんですけど。

例えば、側溝の蓋だとかもそうですよね、蓋をするしない、そこでこけたことが誰の過失なのかってなったら、私は転落したところは本人の過失であつて、訴えられたとしても私は行政が払う必要はないと思つているんですよ。実際にそういう事例を見たことはありませんし。と考えると、行政がどこまで公共政策としてカバーすべきなのか、足りなければ訴えられるものなのか、市として今この河川整備に関してはどのラインで持っているのか。あと、裁判事例とかがもし分かれば、そこも含めてあれば教えてください。

○委員長（森結実子君） 水環境課長。

○水環境課長 基本的には裁判事例は把握しておらず、大変恐縮でございます。

事業につきましては、じゃあどこまでのラインかっていいますのは、先ほどお話をさせていただきました優先順位等々、いっ水があつたりとかという実績とか、あとは社会的な影響がどのくらいあるとか、総合的な判断の下、優先順位をつけまして治水対策を行っております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） なぜこういったことを突き詰めて聞いているかということ、今まで私も総務財政委員会で、市政変革だったり、財政健全化について質問することが多かったから、投資的経費っていうのがすごく重要なポイントになってくるわけなんですけど、そういったときに

財政が投資的経費を減らさなければとか、実際に都市戦略局、都市整備局から予算要望でばく大にどんどん来るんだと。来たときにどれを選ぶか取捨選択が苦しい。でも、必要なものという明確な基準も財政も弱いわけですよ。となったときに、どれを選ぶかというのが、どれも正直安全対策って聞けば聞くだけ、それは被害があったんだから対策したほうがいいよねってこれは切りがないわけなんですよね。となると、市として、今後、明確な基準がないといけないと思うんですよ。どこからが個人の自責なのか。災害が増えていくことって、これはじゃあ行政のせいですかってなると、降水量が増えていることが行政のせいかとイコールにならないとは思いますが、そうなったときの対症療法ですよ、原因療法ができないんで、となったときの線引きっていうのは、今すぐ聞いても出てこないとは思っているので、今後、明確に持っていただきたいなど。

小熊野川も進めている以上は、ここは賛成しますけれども、今後の投資的経費の在り方としても、こういった事業の方針で費用便益のところ、もっと公益性をとるところをしっかりと。一部のたまたま浸水したエリアだって、もうハザードマップで浸水するっていうことは知らせているわけですから、今実際に不動産取引でもハザードマップを配るわけですよ。そうやって結果として地価は下がる、影響はあるわけで、個人の財産としてそういう影響がもう出ているわけなんですよね。ですから、自助自責のラインと行政がすべき公共政策としてのラインというところは、どこがかしで過失っていうところはしっかり明確に持っていただきたいながら、事業方針を決めていただきたいということを要望します。

ですから、パブリックコメントも取ることは分かるんですけども、もうちょっと踏み込んで、いろんな角度で評価というところは工夫していただきたいなと思いました。

市営バスのダイヤ改正、具体的な今後の収支の見込み、ありがとうございます。浅川、学研エリアは、もうそもそも減便になって、利用者数が多いから黒字は見込めるけども、ただ運転手が足りなかったということのカバー、これは本当に素晴らしいことだと思います。

次に、響灘地区ですよ、新たな路線で試験的ということで、ここは声があったことは間違いなくあるわけですから、様子を見ながら、黒字になればいいだけでもないでしょうから、しっかり利用者の状況と運転手の確保に今後も引き続き取り組んでいただきたいと要望して終わります。以上です。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。山内委員。

○委員（山内涼成君） 報告ですので、あまり深くは言いませんけれども、小熊野川はなぜ再評価が必要だと判断したのか、教えてください。

○委員長（森結実子君） 水環境課長。

○水環境課長 小熊野川につきましては、今回、詳細な調査、設計等を実施した結果、仮設工、土留めの増工など事業内容に変更が生じました。これによって、事業費、事業期間を大幅に見直したため、今回、公共事業の再評価が必要と考えました。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 山内委員。

○委員（山内涼成君） 事業内容の変更っていうのは、2号分水路とどう変わったんですか。

○委員長（森結実子君） 水環境課長。

○水環境課長 1号分水路、2号分水路につきましては、平成11年度までに完了してございまして、その後、平成30年7月豪雨におきまして浸水被害が発生したものですから、プラスアルファといたしまして、3号分水路拡幅掘削調節池を整備するものでございます。

○委員長（森結実子君） 山内委員。

○委員（山内涼成君） 3号分水路の工事は大切な工事ですから、これを否定するものではありませんけれども、事業内容そのものは2号分水路と同じなんですよね。そして、最初の計画段階からも、矢板を入れてやりますよっていうこと、それと道路をちゃんと維持してやる必要があるのということについては、事業内容としては一緒なんですよね。

○委員長（森結実子君） 水環境課長。

○水環境課長 2号分水路につきましては、都市計画道路9号線と合わせて整備をしたものでございます。その際には、仮設工をせずに、素掘りで工事を行ったものでございます。3号分水路につきましては、現在、既に9号線を供用開始してございますので、改めて仮設工を設置するものでございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 山内委員。

○委員（山内涼成君） 当初計画と工法は変わってはないですよ。

○委員長（森結実子君） 水環境課長。

○水環境課長 当初計画の際は、令和3年度に事業計画を策定したわけですがけれども、その際は2号分水路の実績を参考に事業費を算定したものでございます。したがって、当初は素掘りで考えてございました。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 山内委員。

○委員（山内涼成君） 分かりました。じゃあ、3号分水路ではその工法そのものが変わったということについて理解をしました。

僕はそこら辺が整合性が取れんと思ったのが門司港なんです。門司港の複合公共施設も同じように2倍に膨れ上がっているという状況からすると、やはり再評価が必要じゃないかと。今工事内容が変わったということが明確になりましたから、もう門司港のことは言いません、ということで理解をしました。

それと、市営バスについて、本会議では乗務員の確保に一定のめどがついたということをおっしゃった。だけど、今日は一定程度の改善が図られたという言い方をされた。そこの違いを述べてください。

○委員長（森結実子君） 総務経営課長。

○総務経営課長 本会議で一定程度のめどという市長答弁をさせていただいた件につきまして

は、増便に向けて、昨年9月にダイヤの減便をしたところでございますけれども、いち早く元の便数に戻したいということで、運転者確保に取り組んでまいりました。増便に向けて、全部は戻せなかったんですけども、今回、一部の増便を実施できそうということで、そこについては一定のめどがついたと表現をさせていただきます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 山内委員。

○委員（山内涼成君） じゃあ、今日、一定程度の改善という、見直したのはなぜですか。

○委員長（森結実子君） 総務経営課長。

○総務経営課長 一定程度の改善という言葉を使わせていただいておりますけれども、気持ちとしては、先ほど申し上げた減便したときの便数に戻そうとすると、まだ10名以上運転手が足りておりませんので、そういう気持ちも込めさせていただいて、すみません、この資料にはこういうふうな表現をさせていただいております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 山内委員。

○委員（山内涼成君） 本会議と表現が変わるといのはよくない。本会議で一定のめどと言ったことに対して、どんな影響があるかと考えないかんと思うんですよ。これは、運転手の確保というのはもう西鉄さんも同じように苦労しよるわけですよ。これに、市営バスだけがなぜ一定のめどが立つんだ、これは大きな反響を生みますよ。こんなことを言うちゃいかん。言い過ぎです。だから、これは一定程度の改善ということにとどめておく必要がある。このことはちょっと指摘をしておきます。以上です。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。

ここで副委員長と交代します。

（委員長と副委員長が交代）

○副委員長（中島隆治君） 森委員。

○委員（森結実子君） 意見を1点述べさせていただきます。

常盤橋の在り方なんですけど、常盤橋自体は文化財ではないんですが、あれがあることによって、長崎街道がここを通っていたという歴史を知ることができる大変有効な建築物であると私はずっと感じておりました。私が結婚した30年前、ここに来てすぐぐらい、ちょっと記憶が定かではないんですが、象があの上を歩いてイベントをやったことがあるんですね。何で象なんだろうって言ってやっぱり歴史を調べたりするわけですよ。そうすると、そういう街道があったとか、長崎街道があることによってシュガーロード、ここにたくさんお砂糖が来て、お菓子の文化が来たとか、そういう歴史の発端になって、これがシビックプライドの醸成の一翼を担うこともできると私は思っているんですね。木造建築物って大変難しいと思います、あの有名な隈研吾さんの建てられたものもぼろぼろ崩れていらっしやるそうなんです。例えば文化財ではありませんので、擬木にするとか、何かそれでもここで歴史を感じるができるものがもしできればいいなという、これは意見とさせていただきます。以上です。

○副委員長（中島隆治君）ここで委員長と交代します。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（森結実子君）ほかに御意見ありますでしょうか。

なければ、以上で報告を終わります。

ここで執行部説明員は退室を願います。

（執行部退室）

次に、所管事務の調査を行います。

調査事件の選定について、委員の皆様からいただいた項目を取りまとめて、お手元に配付しております。この案について意見を伺いたいと思います。

意見はありますか。佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）10個出ていますので、もう似通ったものとかは集約してやっていただきたいなと思います。

○委員長（森結実子君）ありがとうございます。

ほかに御意見はありますか。井上委員。

○委員（井上純子君）まちづくりという言葉が多用されているんですけど、私も佐藤委員が言うようにまとめなければいけない中で、今武内市政になっての特徴というのが、特にP a r k - P F Iを含め、民間投資によるハード整備だったり、持続可能なまちづくりだと思っています。特にこのまちづくりという言葉が建設建築委員会として、ハードだとは思いますが、ソフトでもこのまちづくりという言葉が使われるので、ここは具体的にもう少し絞って、まとめたほうがいいのかなど。でもって、この公民連携という言葉なり民間投資なり、そういった特に武内市政として変化していく、市が行政100%である行政管理ではなくなる、こういった転換のところを特に審査していくというのがいいのではないかなと思いました。以上です。

○委員長（森結実子君）ほかに意見ありますか。佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）あと、僕は公共施設マネジメントの進捗について所管事務で調査させてもらいたいと思って提案しているんですけども、公共施設マネジメントの中で一番ボリュームの大きいのが市営住宅になると思うんですよね。これが今どのような進捗になっているのか。これまでの過去についてもやっぱり分析していかなきゃいけないと思うので、できたら入れていただきたいなと思います。

○委員長（森結実子君）ほかに御意見ありますか。

ほかになければ、それでは、各委員が共通して関心の高い案件に絞り込みをしていきたいと思っています。

つきましては、今回の所管事務調査ではこれらの項目を含む調査事件といたしますのが適当と考えられますが、異議はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり。）

それでは、本日の意見を踏まえて正副委員長でさらに協議し、その結果を24日の委員会において、調査事件として諮りたいと思います。

以上で所管事務の調査を終わります。

次回は3月24日午前10時から、請願・陳情の審査及び所管事務の調査を行います。

本日は以上で閉会します。

建設建築委員会	委員長	森	結実子	㊟
	副委員長	中島	隆治	㊟