

都市・環境常任委員会

(平成27年 7 月 27 日)

○ 加藤清助委員長

それでは、皆さん、おはようございます。定刻になりましたので、ただいまより都市・環境常任委員会を開会いたします。

いつものように、インターネット中継のほうの開始をよろしくお願いいたします。

なお、加納委員におかれましては、本日、他市からの視察対応ということで今行われておりますので、少しおくれてご出席との連絡をいただいております。

それから、傍聴に新聞社さんが入られましたので報告をいたします。

先般の行政視察、皆さん、お疲れさまでございました。

本日は、お手元に配付の事項書のように、所管事務調査ということで行わせていただきます。

進め方といたしましては、そこに表記のように、橋梁・道路・上下水道施設等の耐震化及び長寿命化についてということで、まずは前半、都市整備部のほうより、橋梁・道路関係の資料の説明をいただいて、委員の皆さんからご質疑を出していただいた後、後半部分は入れかえをさせていただいて、上下水道局のほうから同じテーマで、上下水道施設の耐震化及び長寿命化ということについて所管事務調査を取り進めてまいりたいと思います。おおよそ時間的には1時間ずつぐらいの配分だと思っておりまして、説明のほうは20分以内をめどにお願いできればというふうに思っております。

ということで進めてまいりたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 加藤清助委員長

それでは、部長、よろしくお願いいたします。

○ 伊藤都市整備部長

委員の皆様、おはようございます。連日暑い中、お疲れさまでございます。

私ども都市整備部では、先ほど委員長からもありましたけれども、橋梁、道路等の耐震化及び長寿命化ということで資料を取りまとめましたので、この資料に基づきまして進め

させていただきます。どうかよろしく願いたします。

○ 稲垣都市整備部次長兼市街地整備・公園課長

都市整備部次長の稲垣でございます。

それでは、私のほうから、道路等の維持・更新に係る計画、それとその進捗状況について、概略を説明させていただきます。

お手元の資料の1ページの表をごらんください。

表の一番左側でございます。道路施設、公園施設、市営住宅と三つに区分してございます。これは現在、私ども都市整備部で計画を立てて、維持、更新に取り組んでいるものでございます。

まず、上からでございます。道路施設でございます。

後ほど担当課長より詳細な説明をさせていただきますけれども、一つは、橋梁長寿命化計画というものを策定してございます。市管理の橋梁を対象といたしまして、平成27年度から修繕事業の取り組みを開始したところでございます。

次に、（仮称）道路施設維持修繕計画というものがございます。これは、現在策定中ではございまして、舗装や道路照明灯などの橋梁以外の道路施設を対象としてございます。今年度に計画を策定して、来年度からの取り組みの開始を目指しているものでございます。これにつきましても、後ほど担当課長より説明をさせていただきます。

次に、公園施設でございます。

公園施設ですけれども、主に遊具などを対象とした長寿命化計画を策定しており、昨年度から取り組みを開始してございます。

ちょっと表記漏れがございまして、対象の欄のところで、街区・近隣公園、運動公園となっておりますけれども、「総合公園」、これが抜けておりますので、こちらのほうに「総合公園」をつけ加えていただくとありがたいです。

総合公園などの大きい公園から近所の身近な街区公園、こういったところの162の公園の6856施設を対象として計画を検討しまして、平成26年度の予算、これは国から補助をいただきまして、南部丘陵公園、諏訪公園、楠中央緑地を整備後、長期間経過しました大型の木製遊具、これの更新に着手をしたところでございます。この大型遊具については、工場製作等で時間がかかるということで、予算を今年度に繰り越しまして、現在、遊具の製作を行っております。夏は子どもが今、公園とかでかなり遊びますので、その時期を避け

て、秋以降に設置をしていくという予定でございます。

次に、市営住宅でございます。

市営住宅につきましては、従来から、新・住宅マスタープラン、公営住宅ストック総合活用計画、こういった計画に基づきまして計画的な建てかえを進めてきております。国の制度が変わってきたということもございまして、引き続き国の交付金を活用していくということで、平成26年度から10年間の計画として、長寿命化計画を策定したところでございます。

進捗状況ですけれども、10月末の完成を予定しております曙町市営住宅建替事業の第2期工事のほか、あさけが丘市営住宅などで外壁の改修を進めているということでございます。

まず、私からの概略の説明は以上でございます。

○ 石田道路整備課長

道路整備課長の石田でございます。

私のほうからは、道路に関するものについて、資料に基づきご説明をさせていただきます。

先ほどのお手元の資料を1枚はねていただきまして、2ページをごらんください。

こちらに、2ということで、道路橋の耐震化及び長寿命化についてということで出てきております。

まず、道路に関する大きな流れでございますけれども、例えば我々の近くでありますと、国道23号の木曾川大橋がございましてけれども、これが平成19年に部材が破断するというようなことが起こって、大きな修復が必要になったということがありました。その後にもまた、皆さん覚えていただいていると思いますけれども、笹子トンネルで、天井板が崩落して大変な事故になったというようなことがあります。

こういったことを経まして、国のほうでも、老朽化の対策であるとか維持管理のやり方であるとかということが緊急的に議論をされました。そうした中で、例えば平成26年4月には、道路の老朽化対策の本格実施に関する提言というのが、国の社会資本整備審議会のほうで答申が出されるというようなことになってきてございまして、全体的にこういった維持管理ということに、しっかりかじを切ってやっていこうという流れになってございます。

そうした中で、私どもも、そういった国の施策に呼応しまして作成させていただいたの

が橋梁の長寿命化計画であり、ことし取り組んでおります道路関連の計画になるという背景がございます。

それではまず、道路橋の耐震化についてでございますけれども、①の耐震化の現状でございます。

道路には、国、県であるとか、市ということで管理者がございましてけれども、現在、国の管理の橋梁が52橋、これは耐震化の対象ということになりますけれども、県管理の橋梁が197橋、そして市管理の橋梁が1133橋ございます。

これまでの取り組みとしましては、大規模災害の発生時に、橋梁の橋脚崩壊や落橋を防ぐということを目的としまして、橋脚補強や落橋防止というのを現在まで進めてきております。

こちらの中段にございますけれども、国の状況でございます。耐震化橋梁52橋、これは管理する15m以上の橋梁を対象としておるということございまして、橋脚の補強及び落橋防止でございますけれども、52橋の全てが終わっておるといった状況のようでございます。

次に、県道でございますが、耐震化の対象橋梁、これも15m以上の緊急輸送道路を対象とするということになっております。市内に18橋ございまして、全体で橋脚を有する橋梁は10橋あるということございまして、この橋脚の補強済みが8橋、落橋防止は対象18橋の全てが終わっておるといったような状況になってございます。

ちなみに橋脚補強の10橋のうち残り2橋でございますけれども、こちらは港のほうにございます開栄橋と蓬萊橋になりますが、今年度、それから来年度以降、順次着手されていくということで伺っておるところです。

次に、市道でございますけれども、対象橋梁は273橋でございます。ここの対象橋梁については、全体の橋梁数は1133橋あるんですが、下の米印の部分ですけれども、緊急輸送道路上をまたぐ跨道橋や跨線橋、それから、その他の幹線道路にかかる橋梁295橋の中から、いわゆるボックス構造を除いたもの273橋を優先的に着手していくという整理をさせていただいております。その中で、橋脚補強対象は64橋となっております、補強済みの橋梁は18橋です。落橋防止の対象は273橋となっております、落橋防止済みは43橋で、その内訳は、下の表のようになってございます。

続きまして、2番の本市の耐震化への考え方でございます。

先ほど少し対象橋梁のところでも申し上げましたが、本市の耐震化の対象としましては、跨道橋や跨線橋並びに幹線道路に架かる橋梁の長寿命化計画に基づく修繕橋梁のうち、耐

震化が未対策で応急復旧に時間を要する橋長の長い橋梁を優先的に進めておる状況でございます。引き続き、橋脚補強及び落橋防止を実施していくということになっております。

次に、3ページ、今までは耐震化のご説明をさせていただきましたが、こちらは橋梁の長寿命化計画でございます。

四日市市が管理する1133橋のうち、現在、平成26年度調査時点で、実は建設から50年以上経過する橋梁は155橋で、全体の14%でございます。20年後には全体の89%で1010橋と1000橋を超える橋が建設から50年を超えるということになってきておりました。今後、かけかえなど費用の膨大な増加が想定されていることから、今までの、悪くなったら、使えなくなったら修理をするという事後保全型から、予防保全型の、延命をしながら必要予算の平準化や維持管理コストの縮減を図るといような方法にかじを切るということで、平成26年3月にこの計画を策定させていただいております。

この計画は、次に、維持管理のイメージ図を描かせていただいておりますが、この計画に基づきまして、右側Dのところですけども、修繕を実施していきます。そして、あわせて、これは制度でもそこを担保せよということになっておるんですけども、引き続き点検をしていきまして、管理状態を確認していく。そうして、そういったデータを整理しまして、5年に1度、計画を見直しながらやっていこうという大きな流れになってございます。

そして2番、橋梁長寿命化修繕事業ということでございますけども、これは平成27年度から本格的に橋梁の長寿命化修繕計画に基づき、予防保全型の事業に着手しております。

修繕事例としましては、橋面の防水、これは、舗装を伝って水が浸透すると、非常にこういった維持管理に悪影響を及ぼすということで、防水をさせていただいたり、舗装の更新や鋼材の再塗装による腐食の防止、それから高欄などの取りかえを行っていくということです。

ちなみに、国や三重県も、こういった制度にのっとり修繕計画を策定して、計画的に修繕事業を実施しているというところでございます。

最後に3番目、橋梁の定期点検でございますけども、橋梁の現状を把握して、安全性に悪影響を及ぼしている損傷を早期に発見して適切な措置をとり、安全かつ円滑な交通を確保するという目的で、橋梁については5年に1回の点検が義務づけられております。これは平成26年7月に施行されております道路法の施行規則にも盛り込まれているところでございます。

こちらの下に写真がございますけれども、これは塩浜跨線橋と、右側は小生跨線橋でございますけれども、先ほど申し上げました橋面の防水をさせていただいております。そして、塩浜跨線橋は、あわせて照明灯の損傷が大きかったということで、取りかえをさせていただいているという現地の写真になってございます。

次に、めくっていただきまして、4ページをお願いいたします。

道路施設につきましても、先ほどの橋梁と同じで、昭和につくられておりました老朽化が非常に進んでおるということで、予防保全をするということになっておりまして、修繕計画の策定に取り組んでいるというところでございます。

対象としましては、2段目にありますけれども、舗装が254km、これは、市内に2200kmほどの市道があるわけなんです、その中の幹線道路と、例えばバスが通っているような主要道路の254kmを抽出しまして対象とさせていただいております。その他、道路標識であるとか道路照明灯は3000個を超えるものがあり、横断歩道橋は市の所有が七つございますので、そういった7橋の横断歩道橋、あと、のり面ですとか土工構造物、擁壁であるとか大型カルバートというもの、それから道路情報提供装置が市道では2カ所ございますので、そういったものを含めさせていただいております。

点検の主な方法としましては、まず、舗装につきましては、幹線道路を対象としまして、目視と路面性状測定車を用いた、路面のひび割れであるとか、わだち掘れ、平坦性というのを調査させていただいております。

そうしたもののほか、他の施設については、近接目視による点検を基本としまして、必要時は打音検査を行うなど、調査をさせていただいたところでございます。

下の写真でございますけれども、舗装の点検状況、こういったちょっと派手な車ですけれども、路面性状測定車、こういったものを用いて路面の状況を把握する。左側は、今、これは阿倉川西富田線ですけれども、ひび割れの状況の写真を出させていただいております。

あと、右のページでございますけれども、道路施設の点検ということで、右側が午起末永線の道路照明灯のさびの部分、左側に少しちっちゃな写真を添えさせていただいておりますけれども、そのほぼ中央部分が丸く黒くなっておりますけれども、これは小規模な穴があいておる写真でございます、こういった損傷が進んでおるということでございます。

下の二つは、横断歩道橋と擁壁のクラックの写真ということになってきております。

今後の予定でございますけれども、今後はこれらの施設の補修や更新に多くの費用がかかるということが想定されておりますので、こういったものにつきましては、適宜順位づけ

を行いながら道路施設に関する維持修繕計画を策定し、予防保全の維持管理を実現するというをやっていきたいと考えております。そうしたことから、これは橋梁と同じでございますけども、道路修繕の縮減や平準化も図りながら、効率的、効果的に維持管理に取り組んでいくということを考えてございます。

なお、調査につきましては、この7月に計画策定業務委託の発注を行いまして、現実、もう業務のほうに一部入っておるという状況でございます。

私のほうからの説明は以上でございます。ありがとうございました。

○ 加藤清助委員長

以上ですね。ありがとうございます。

橋梁、道路にかかわっての耐震及び長寿命化計画や進捗状況についてということで、資料に沿って説明をいただきました。

これより、委員の皆さんからのご質疑や、あるいはご意見などを頂戴してまいりたいと思います。別冊のこれは、参考で見てもらえばよろしいですね。

いかがでしょうか。

○ 豊田政典委員

説明をいただいたんですけど、まだ全体がよくわかっていないので、幾つかお聞きするんですけど、資料の2ページ、3ページを見ながら、二つの事業について、長寿命化修繕計画については30年間の計画なので、いろいろ見ていくと、2044年までの計画かなと思って聞いていました。経費が113億円、総経費、コスト。というふうに抑えられると、そんな認識でいいんですか。30年間で113億円。

○ 石田道路整備課長

橋梁の長寿命化計画でございますけども、委員がおっしゃられたように、30年間を一応計画期間とさせていただきまして、その中での、いわゆる事後保全型、今までどおり悪くなってから架けかえるという総額を298億円と計画の中では試算させていただいて、それをこの計画に沿って予防保全型に変えていくことによって113億円程度に、いわゆる縮減できるという試算を、この平成26年度の段階ではさせていただいたというところでございます。

○ 豊田政典委員

それで、30年間の計画なんですけど、それは、順位づけとか箇所づけまで、もう全部計画にのっているわけですか。

○ 石田道路整備課長

この計画の中では、その道路の持つ役割であるとか、それと、当然、損傷度等を全て、全橋調査して整理させていただいて、順位づけをさせていただいておりますので、全ての橋梁が、いわゆる順番で並んでおるといような資料がございます。

○ 豊田政典委員

あとは、あっちに行ったりこっちに行ったりするかもしれませんが、今、長寿命化のほうを聞いていますけど、これは事業費が113億円ですけども、そのうち補助金がどのぐらいで、市の持ち出しが幾らぐらいになるんですか。

○ 石田道路整備課長

基本的に、この長寿命化事業の実施というのは、交付金を充てて実施していくということを考えてございます。全体の事業費が例えばざっと100億円であれば、55%の交付金の率になっておりますので、55億円。その分の、113億円の100分の55というような割合になっているということで考えてございます。

○ 豊田政典委員

じゃ、耐震化のほう、2ページを見ながらですけど、さっきの長寿命化は30年間の計画があるという話でしたが、耐震化のほうは、この資料を見ると、国道はもう52橋の全部が終わっていて、県道のほうが、橋脚は二つ残っている、市道がまだほとんどできていないみたいな感じですが、これは、計画というのはいないんですか。

○ 石田道路整備課長

耐震化について、まず市道でございますけど、これまで、例えば緊急輸送路、東名阪自動車道であるとか国道1号、国道23号であるとか、そういった緊急輸送道路をまたぐ跨道

橋や跨線橋、それから2次災害を防止するというので、それと復旧の邪魔にならんようにするというようなことで、跨線橋、いわゆる電車の上の道路の橋梁というのを今まで優先して、まずやってまいりました。

昨今、15m以上の重立った橋梁をさせていただいておるといふ、そういった順位で耐震化を進めてきたわけですが、一方、長寿命化計画を策定したことから、実は、当面長寿命化計画で上位に来ます重要橋梁というの、役割的には耐震化も必要なものは持っておりますので、今後については、橋梁の長寿命化計画に合わせて、耐震化が必要な橋梁についてはさせていただいていくというような形で考えているところです。

○ 豊田政典委員

そうすると、先ほどお聞きした長寿命化修繕計画というのは、30年間の順位づけで、予算の試算もしてあって、その中に耐震化事業というの、全部含まれていると、そういう理解でいいんですか。

○ 石田道路整備課長

先ほどの修繕計画、長寿命化計画の中で、あわせて耐震化もやるやらないというのは検討させていただいております。

ただ、ご説明させていただいた、出ています113億円とかというコストの中には、耐震化の部分については、この計画の中には入っておりません。あくまでも長寿命化、いわゆる橋を直す部分の費用が113億円ということで、そのほかにあわせて耐震をやるということになりますと、そういった中で、耐震化の費用も盛り込みながらやっていくということになってまいります。

○ 豊田政典委員

そうすると、同じようなことを聞いていますが、30年間の長寿命化計画の中には、あわせてやる耐震化についても、何年度にどの箇所をやるかというのは書いてあるけれども、費用は長寿命化に係る113億円とは費用は別だというような理解ですよね。だとすれば、耐震化のほうの総事業費とか、耐震化だけの完了時期とか、そういうのは定めてあるんですか。

○ 石田道路整備課長

現状は、耐震化の、先ほどおっしゃられたような事業の完了時期であるとか総事業費というところをまだ明確にはさせていただいていないと。

ただ、実施していくに当たりましては、当然こういった長寿命化に合わせてさせていくときに、3年間の推進計画に位置づけながらやっていくということになると思います。そうした中では、そうした期間期間のコストをお示しさせていただいて、算定させていただいてやっていくということになるかと考えてございます。

○ 豊田政典委員

濟みません。似たようなことを何度も聞いていますが、耐震化のほうは、もう一回聞きますが、30年間の長寿命化計画の中に箇所づけはされているのか。何年度にどれをやるとか、それはどうなんですか。

○ 石田道路整備課長

耐震化を位置づけるというか、修繕計画で重要橋梁を整理してありますので、その整理された橋梁が、あわせて耐震が必要な橋梁であるというようなことは整理させていただいております。

○ 加藤清助委員長

何かちょっとすみ分けがよくわかりにくい説明になってきたな。

○ 豊田政典委員

じゃ、30年間の長寿命化計画がありますやん。何年度にどこの橋をやってと書いてある、事業費も書いてある。そのタイミングで、Aという橋があつたら、これは耐震化も必要だよとなつたら、同じタイミングで必ずやると。だから、Aの橋は、Bの橋は何年度にやるというのはもう書いてあると、そこまではそれでいいですか。

○ 石田道路整備課長

修繕計画のほうに明示しておりますので、同じように、そこから読み取れば、書いてあるということだと思います。

○ 豊田政典委員

ただし、耐震化だけの事業費の計算というのはしていない。補助率とかその辺はどうなんでしょうか。していないけども、一般的に。

○ 石田道路整備課長

耐震化については、全体のということは、現状しておりません。

○ 加藤清助委員長

補助率。

○ 石田道路整備課長

補助率については、同じように、基本的には交付金の対象になってございます。

それと、ことし、これはどこまで継続するかわかりませんが、大規模な修繕に係る耐震化については、国が別で、今は交付金事業がほとんどなんですけど、補助事業のメニューを新しく出してまいりました。四日市市はことし、それに手を挙げておりましたので、採択されて、1橋取り組んでおるんですけども、それは補助事業ということで、少し、補助率は落ちるんですけども、50%の補助事業を採択してもらって進めているということがございます。

○ 豊田政典委員

とりあえず最後ですけど、この二つの計画というか、事業の優先度というか、考え方を聞いておきたいんですけど、素人の考えで、耐震化のほうが優先してやるべきというような気もするんですけど、どうもそうならないというか、きちんとした計画、試算ができていないじゃないですか。この辺はどうなんですか。長寿命化は30年間のきちんとした計画ができていないというのは評価したいというか、わかりますけれども、耐震化は対象箇所も、おけているというかできていないし、実情はわかっているんですけども、計画がどうもきちんできていないような印象なんですよ。

しかも、273橋ですよ、優先的にやるのは。ほかのところの1133分の273橋しか、ここには説明がないんですけど、そのあたりの、長寿命化というと、言っちゃ悪いですけど、割

と余裕があるような気もしないでもないんですが、耐震化のほうが緊急性が高いような気がするんですけど、そういったところをもうちょっと、基本的な考え方というのを確認させてほしいなと思います。

○ 石田道路整備課長

まず、耐震化でございますけども、実はこれまでも、重要な橋梁、耐震化を先行して実施しないとイケない橋梁ということで、先ほども申し上げたような、緊急輸送路をまたぐ道路であるとか跨線橋であるとかというものを、これは長寿命化計画を策定する以前から取り組んできてございました。これはまず第一優先だということで、議会にもご承認いただいて、予算を認めていただいて進めてきたという経緯がございます。おおむねそういった橋梁は手がついてきていて、進んでおるといのが前提にあります。その中で、今回、橋梁の長寿命化修繕計画を立てさせていただきました。

修繕計画は、当然、傷みぐあいもそうなんですが、あわせて橋梁の持つ、例えば交通量であるとか受け持つ交通の種別であるとかというのが、それぞれ評価させていただいて、重要なものについて、前に持ってきて修繕計画をさせていただいている。これについては同じく耐震化についても重要度というのはあるんじゃないかと考えておまして、また、耐震化と橋梁の長寿命化というのを全く分けて施工していくというのは、非常に効率が悪うございます。一番いいのは当然、長寿命化もやりながら、耐震化もあわせてやっていく。今させていただいている橋梁は、おおむねこのやり方でさせていただいております。

そうしたことから、まずは重要な、そうした対象の重要度が高い橋梁から修繕計画に合わせてやっていくことによって、耐震化も実現していくというようなことになってございますので、その中で、そういう形で進めさせていただくという考えでございます。

○ 加藤清助委員長

豊田委員、よろしいでしょうか。

○ 豊田政典委員

はい。

○ 川村幸康委員

説明はこれでええんやけど、要は最終的に、無駄やむらや無理をつくらんということやわ。だから、長寿命化計画なんやで、これによって無駄をつくらんということやわ。

例えば尾平町の柳橋を耐震化した後、隣に橋ができてから壊したというのが一番ええ例やわな。県で二、三千万円かけて耐震補強をして、橋が横にできたでということや壊したんやな。これは、やっぱり行政の計画の中で、そういう無駄をつくらんということが一つやわな。

それから、さっき言うておることやいくと、交通量とか頻度とか、どんな車両が通るかによっても違うんやで、一律に、これを見ておると、50年たったでどうとかいう話の世界もあるけど、そこはもうちょっとむらをなくして、きちっとやるということやろう。

最後に、計画をつくと、やっぱり市役所が無理をするのは、例えばここでも言うて、50年たったでやらなあかんという話の世界と、50年たっても全然大丈夫、交通量も少なくても弱っておらんよというところとをどうやって判断するかという、そういうものをきちっと、やっておるとは思うんやけど、私が記憶にあるのは、柳橋なんていうのはまるっきり行政の中の、何をしとんのやというような漫画のようなやり方を、耐震化工事が終わりました、2000万円かけましたとって、あれは2年ぐらいで壊したと思うよ。そんなことがあるで、やっぱりもっと長寿命化計画というのは、名前とともに、無駄なく計画していくというところをもう少し知恵を絞らんとあかんのかなという気がするな。

あとは、豊田委員もさっき言うておったように、耐震化が優先されるというのは、結局、疲労度というか、それをどう、人間が仕事をして、市の職員が仕事をして、きちっと見てきて、これならええとか、交通量調査もして、これならええというなら、無駄が生まれやんでな、そういうことをきちっと、私ら議員が聞いても安心できるような計画をきちっとつくっていってもらおうということや違う。

それでも壊すという場合もあるかもわからんよ、そりゃ。絶対というのは世の中にあらへんわけやでな。特に阪神・淡路大震災以降、こうなってきたわけやで。だから、そういう意味からいくと、完全を求めるけど、完全じゃないというところも理解はするんやけど、その中で限られた財源でやるんやで、こういうことを。新国立競技場みたいにならんことやな。先に計画を立てて、コストがどれくらいかかるように言うておいてということにならんように。

もう一個は、橋梁はこうやけど、道路で廃線にしたところが草ぼうぼうで何ともならんような形になっておるというところがようけあるやん。あれをもう少し、こういうものの

財源として何か充てられるような歳入のほうの計画も考えやんとさ。

それから、今はもうなくなったけども、道路をつくったり橋をつくっていったりするときに、地権者から道路のちょっと横まで買っておるやん、どんと。そこもセットで買わんと売ってくれやんというときがあると、妙な形で買っておるわさ。あそこらも含めて、収入のほうもこれでいくと考えていかんとあかんでさ。

だから、旧道なんかの道路がようけ出てくるやつをどうしていくんかを、売り払うということも手やと思うよ、俺は。売り払って買っていってもらう。そのかわり、道路だけ売ったって買わへんで、少し横も含めて、既存の道路で開発できるようにしてやりゃ、それはそれで一つの考え方やろうけど。そうやけど、そこも維持管理にお金がかかるわけやでな。そういうことを少し、出ていくことがこれでわかったんやったら、歳入を道路の所管課としても考えるということがないと、ちょっと詰まるかなという感じが、この計画も。

そうすると、日々自治会やらから出てくる土木要望との兼ね合いも含めて、それから子どもの通学路とか、いろんなどころにお金を使うんやろうで、きちっとその辺を、歳入にも目を向けるというスタイルがいいのかなと思うな。

以上です。

○ 加藤清助委員長

総括的なご意見ですけど、答弁求められます。

○ 川村幸康委員

いや、いいですわ。言いつ放しで。

○ 加藤清助委員長

では、他の委員の方。

○ 山口智也副委員長

ちょっと1点、確認だけ。

先ほどの豊田委員のご質問について確認なんですけれども、結局そうしますと、優先的に着手するのは273橋なんですけれども、これの全ての耐震化の完了時期は決まっていなということだと思っんですけれども、これは、少なくとも長寿命化計画の30年間の中に、

工事としては入ってくるという、そういう理解でよろしいのでしょうか。

○ 石田道路整備課長

耐震化の対象橋梁が長寿命化計画の30年間の中に入っているかというお話でした。

確実に全てという確認はあれですが、ただ、この対象橋梁自体が一定の重要性を持った橋梁で抽出されてきておりますので、おおむね対象となってくるということでは考えていただいて間違いないと思います。

○ 加藤清助委員長

おおむねだそうです。

○ 山口智也副委員長

おおむねということは、個々の部分については、何年に長寿命化と一緒に工事をするという明確なものは、長寿命化計画の中には入っていないということですか。その現場現場で判断してやっていくという。

○ 石田道路整備課長

済みません。今、この時点で、273橋が30年間の中に明確に入っているかどうかを把握しておりませんので、ほぼという曖昧なお答えをさせていただきましたけども、それぞれの橋梁については、いわゆるバックデータで全て、この30年間の中で並んでおります。

ただ、実施するのかもしれないのかというのは、健全度、当然273橋が健全であれば入ってきておりませんので、ほぼという言い方をさせていただきましたが、橋長であるとかそういったものが、多くは15m以上の橋梁が対象になっておりますので、いわゆる修繕計画の中でも、当然橋長の長い橋ということで抽出されてまいりますので、その中に入っていると考えていただいてほぼ間違いないと思います。

○ 加藤清助委員長

長寿命化のリストには273橋も全部入っているんでしょう。データで持っておるでしょう。それには入っておるんでしょう。

○ 石田道路整備課長

はい。入ってございます。

○ 村山繁生委員

もう一遍ちょっと確認したいんですけど、おおむね入っておると今言われたけど、この資料の読み方でいくと、1133橋のうち273橋を優先的に着手するって書いてあるということは、長寿命化の1133橋のうち273橋を、これは耐震化と兼ねて、今、別々では効率が悪いから、長寿命化と耐震化と一緒にしたほうがいいということやもんで、だからこれは、273橋のうち64橋がまだこれからやるわけですけども、これを先に長寿命化から入って一緒に耐震化をするということでええわけでしょう。

○ 石田道路整備課長

今委員がおっしゃられたとおりでございまして、実はこの273橋、今確認をちょっとさせていただいておったんですが、全ての橋梁が30年間の対象橋梁に入っております。申しわけありません。そういう形になってございます。

○ 村山繁生委員

これは優先的ということによろしいですね。

それともう一点。ちょっと長寿命化とは話が違うんですけども、街路樹が電線にばつと触れるぐらい、どんどん上に伸びておるのがいっぱい四日市市内にあるんですけども、これは、全く心配ないというふうに市民の方に言っていいんですか。

○ 稲垣都市整備部次長兼市街地整備・公園課長

まず、街路樹ですけれども、定期的に委託をして剪定をしている路線、それと、数年間に、例えば3年に1回とか剪定をすると、そういった路線もあって、一応管理下には置いています。

また、伸びてきますと、電線等にかかってくる場合がございます。その場合には、電線等の管理者のほうと協議をして、場合によっては電線管理者に切っていただくというような形の対応もしているところでございます。

街路樹について、絶対安全かというご質問でございますけれども、これは、台風等で現

実倒れているものもありますので、絶対というのはなかなか言い切れないところがございます。

そこで、今年度から街路樹の一部を専門家に見てもらっていこうという取り組みを進めているところでございます。ことしは、中央通りのクスノキも大分上のほうが枯れてきていますので、そのあたりから順次、樹木医を入れて見てもらおうと。これは継続的にやっていって、1万本ほどの街路樹がありますけども、これもある程度全体的にカルテをつくって管理をしていくという方向に進めるというようなところの取り組みを始めたところでございます。

以上です。

○ 村山繁生委員

管理してもらっておるとのことですね、そうすると。

○ 稲垣都市整備部次長兼市街地整備・公園課長

はい。

○ 村山繁生委員

いっぱいあるんやけど。それは順にしていってもらえるということでもいいわけですね。

○ 稲垣都市整備部次長兼市街地整備・公園課長

一定の部分につきましては、毎年継続してやっていますし、それ以外の部分も一応管理はしていますので、さらにその中で、危険樹木等の調査、例えば根が張って下に行かないと、どんどんどん路面を上げたりというのも、それもわかりますので、そういったものについては、樹種の転換も含めて、計画的に進めていくということで考えてございます。

○ 加藤清助委員長

よろしいか。

○ 村山繁生委員

はい。

○ 加藤清助委員長

他の委員の方。

○ 川村幸康委員

よその自治体で聞いてきたんやけど、長寿命化として、そこばかり通るといふ橋があるんやったら、分散させて、一方通行にするとか、そんな考え方も。橋を二つつくって、こっちはこっちで、こっちはこっちといふので、そうやってやるところがあるといふ考え方を出しておったところがあったで、そういう物の見方もあんのかなと思つて。

例えばここらで言うて、久保田橋と何やった、野田橋か、それを何かロータリーにするやらどうやらと昔、一遍話があったわな。ああいうことも含めて、物すごい今渋滞するやん、あそこ。橋の中で、橋の上に車がずっととまらんでもええよな物の考え方といふのは、長寿命化にはええんと違ふんかなと思つておるところがあつて、何かそういうのをもつと。

今の四日市市の橋のつくりは、とりあえずつくつたといふだけで、機能性の計画がなさ過ぎるで、近いところ同士の橋を有機的に結びつけるよなさ。

例えば久保田橋から常磐のほうへ行くのが混むと全然進まんでな、あの道でも。あれをもし、昔の祇園茶寮の上のところのあの道は一方通行になつておるけど、あそこをもうちょつと上手に使つて、くるくる回転できるようになると、あそこの交通渋滞緩和できたりな。何かもう少し、橋のところでは混むことが多いから、どのところもネックが。だから、橋を上手に使う考え方が少しあつたほうが。

とりあえず昔からあつた橋を広げてきただけの橋がほとんどやで。裏のところにある神前橋も、昔は記念橋やで、天皇陛下が来て。高角橋なんていうのも、一番古くて壊れそうなのをこの間直したわさ、県が。大体、昔あつたやつを直しておるだけやで、長寿命化はしておるけど、機能的な橋になつておるかといつたらそうじゃないで、一遍そこらも、百八十何億円のコスト削減ができたんやったら、1本か2本、よく混むところに橋をつくつて、機能がアップするよなことも、もう一つの中には考えたほうが、四日市市の中の橋づくりといふのは、今までは、あつた橋をどうするかぐらいしかなくて、一遍そういう考え方も入れて、長寿命化の中でやってほしいなといふ気はするな。

平等に3本川があるで。4本あるのか、四日市市は。内部川、三滝川、海蔵川、朝明川

か。全部あのあたりで混むやん、交通渋滞、朝夕。何か考えたほうがええと思うな。

これは意見です。

○ 加藤清助委員長

他の委員の方、ご質疑やご意見。

○ 平野貴之委員

道路施設の維持修繕について、ちょっと質問なんですけれども、4ページに、交通の多い道などでひび割れとかわだち掘れが起こってくるという資料をいただいているんですが、ちょっと聞いた話で、道路をコンクリートで舗装することで、コンクリートってアスファルトより強度が高いので、初期費用はかかるけど、ランニングコストなどを考えると安く済んでいくというふうに聞いたことがあるんですが、そういうコンクリート舗装について、今後進めていく予定はあるのかどうか、お伺いしたいんですが。

○ 石田道路整備課長

コンクリート舗装についてということで、今ご質問をいただきました。

実は、四日市市も過去は、特に港のほうを中心に物流の多いところということになっていきますけども、コンクリート舗装がございました。ただ、特に多くの路線をつくっていく、直していくということで、やはり早く安価にできるということで、流れ的にはアスファルトに変えてきたということがあります。

おっしゃられるように、コンクリートだと非常に強いわけですね。ただ、道路を直していくとき、つくっていくときの費用と時間というのは相当余分にかかるということになっておりますので、その辺のバランスで、現在、アスファルト舗装が中心になっておるといふ現状でございます。

都市によっては、例えばこの近所だと名古屋市が、メッセ名古屋のあたり、あそこなんかは部分的に車線をずっと直してきていますけども、ああいった特に重交通に特化するような路線については、まだコンクリート舗装を使われているというところは実際ございますけども、四日市市については、今のところコンクリート舗装でというところの抽出はさせていただけない状況でございます。

○ 平野貴之委員

じゃ、今後も、コンクリート舗装はもう進めていかない方向で考えているということですかね。

○ 石田道路整備課長

今後、結局、舗装のチョイスがどちらがいいかということは、やはりどういった交通が主になるかとか、使われ方ということになると思います。例えば名古屋のように、四日市港の周り、将来もっと重たいもの、ああいう鉄鋼であるとか、そういった機械製品であるとかというのが中心になるような路線が出てきて、大型が半分以上を占めるというような路線になれば、その時点での道路の改築であるとかというところで、コンクリート舗装というのは有効になるんじゃないかと思いますので、そういった状況をきちっと捉えることが大事かなと考えるところでございます。

○ 加藤清助委員長

理事、補足。

○ 山本都市整備部理事

都市整備部の山本でございます。少しだけ補足させていただきます。

国土交通省のほうでは、例えば鈴鹿市の国道1号線において、コンクリート舗装の実験を、ちょうどサーキット道路に入っていくところでされたことがございます。やはり大型車の混入率の高いところではコンクリート舗装は、確かに委員がおっしゃったように、舗装のメンテナンスを含めてはいいんですが、四日市市の市道のように、いわゆる生活道路の系統は、やはり水道管にしろガス管にしろ、非常に地下埋設物が多いものですから、地下埋設物も一定の管理はしてはいただいておりますが、やはりいろんな諸トラブルが発生すると、対応が、コンクリート舗装の場合には非常に難しいというところがございます。その辺もありまして、生活道路、市道クラスでは、やはりコンクリート舗装のメリットをなかなか生かすにくいというのが前提にあります。

ですから、道路整備課長が申しましたように、四日市港の臨港道路ぐらいのところでは、コンクリート舗装というものは展開のしようがあるんですけども、生活道路として的一般市道としては、確かにコスト的には、メンテナンス費用が安いんですが、やはりそうい

うようなバランスを考えていくと、少し採用が難しいというような現状がございます。
以上でございます。

○ 加藤清助委員長

平野委員、よろしいでしょうか。

○ 平野貴之委員

はい。ありがとうございます。

○ 加藤清助委員長

他の委員、なければ。

ありませんか。

(なし)

○ 加藤清助委員長

それじゃ、前半の都市整備部関連の橋梁・道路関係部分についての所管事務調査は以上にとどめたいと思います。

理事者の皆さん、お疲れさまでした。ありがとうございます。

次に、上下水道局に入っていただきますので、5分だけトイレ休憩をしましょうか。じゃ、11時再開ということで。

10 : 54 休憩

11 : 00 再開

○ 加藤清助委員長

それでは、時間になりましたので、再開させていただきます。

ただいまより所管事務調査の後半ということで、上下水道施設等の耐震化、長寿命化についてというテーマで行ってまいりたいと思います。

まず、上下水道事業管理者からご挨拶。

○ 倭上下水道局事業管理者

失礼をいたします。上下水道局の倭でございます。よろしくお願いいたします。

都市・環境常任委員会の所管事務調査ということで、上下水道局の耐震化、長寿命化というところでございます。

ご承知のように、水道事業に関しましては、配水池などの水源施設、それから管渠、下水道につきましても、処理場、ポンプ場、それから管渠ということで、事業をやっていく上で、経営基盤というふうなところで、本当に適正な管理または修繕、耐震化、長寿命化が求められておるということで、具体的な取り組みを今から説明をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

○ 加藤清助委員長

それでは、準備いただいた資料の説明をお願いしますが、説明の時間は20分以内で、ポイントを絞ってご説明をいただいた上で、委員の皆さんからの質疑、ご意見を賜りたいと思います。

○ 矢田技術部長

技術部の矢田でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、所管事務調査資料、それからA3横の資料でございますが、こういう別の資料も用意をさせていただいております。あわせてご説明をさせていただきます。

まず、1枚めくっていただきまして、目次でございますが、まず水道施設の耐震補強の状況、それから下水道施設の耐震補強の状況、水道事業における長寿命化、下水道事業における長寿命化という4項目につきまして、管路と施設という分野がございますので、それぞれあわせて説明のほうをさせていただきたいと思います。

それでは、1ページをごらんください。

まず、水道施設耐震補強の状況ということでございます。

耐震補強の考え方といたしましては、平成7年に起きました阪神・淡路大震災を契機といたしまして、平成8年、地震対策に関する調査報告書に基づきまして、水道施設の耐震

診断を始めております。耐震化が必要な施設につきまして、第1期、第2期の水道施設整備計画に基づきまして耐震化を進めておるといった状況でございます。

さらに、管路につきましては、耐震化を計画的に進めるため、平成24年度に水道の耐震化計画策定指針——厚生労働省が策定してございますが——に基づきまして管路整備計画、これは平成25年から平成40年につきまして策定をいたしまして、計画に基づいて事業を進めておるといった状況でございます。

まず、管路につきましては、水道管が被災した場合、復旧に時間を要する基幹管路、これは、導水管、送水管、それから口径300mm以上の配水管の耐震化を進めているといった状況でございます。基幹管路の耐震化につきましては、平成33年度の完了を目指しておるといったところでございます。

それから、あわせて水管橋でございますが、道路橋に添架されている5橋を残しまして、落橋防止工事につきましては完了しております。

今後につきましては、代替水源がないもの、それから重要給水拠点へ給水している重要ルート水管橋につきまして、橋脚の耐震化を次期整備計画に位置づけ、取り組んでまいります。

このうち、朝明川水管橋につきましては漏水が発生をしているということがございますので、前倒しをして耐震化に取り組むといった形でございます。

別の資料のほうをちょっとごらんいただきたいと思います。A4縦の資料でございます。重要ルートにおける水管橋リストというものを添付させていただきました。

次のA3横の資料につきましては、その位置を示したものでございます。

それぞれ重要ルート、社会保険病院であるとか市立四日市病院、県立総合医療センター等々の基幹病院に対する配水というもの、それに伴います導水管、送水管というもの、それから代替水源のない重要な管路でございます。県配水池のほうから水を送るという部分につきましては、代替水源がないということで、重要ルートというような位置づけをさせていただいております。

この中におきましては、ナンバーでいきますと、4、5、6につきましては耐震化完了ということで、それから11番の朝明川、これは先ほど申し上げましたが、2期整備の中で進めてまいりたいというふうに考えております。

資料のほうに戻っていただきまして、1ページ、表でございます。基幹管路につきましては、全長23万3000m余りということで、耐震診断につきましては全てを実施しました。

その中で、耐震化が必要なものということで4万4500m余りで、このうち施工済みが約2万1000m、耐震化未実施につきましては2万3000m余りということで、今後、計画的に進めてまいりたいというふうに考えております。

それから、水管橋落橋防止につきましては、5橋を残して完了しておるとのことと、あとそれから水管橋、重要ルートに関しましては、橋脚の耐震化ということで、耐震診断の実施数は1カ所ということでございますが、先ほど別途資料で挙げさせていただきました9橋につきまして、耐震診断等を今後進めてまいりたいという形で考えております。

2ページをお願いいたします。

2ページにつきましては、水道管の耐震化ということで、どういうことをやるのかということでございます。

まず、管路の耐震化につきましては、地震によって抜け出すということが一番多いということでございますので、その抜け出し防止機能を有する耐震継手管への取りかえというものでございます。

下に写真でありますとかイラストで示させていただいておりますように、地震が起きて揺れが発生したときでも、ひっかかって抜けないような構造になっておるとことでございます。

また、水管橋につきましては、現在の落橋防止ということで、三滝川の野田橋の水管橋でございます。

ここに写真で写しておりますのは、伸縮可撓管と申しまして、土に埋まっているところと、それから橋梁部分と揺れ方が違うということで、ここに伸縮可撓管を設けることによって耐震機能を確保するといったことでございます。

続きまして、3ページ、水源施設でございます。

水源施設につきましては、表のほうをちょっとごらんいただきたいんですけども、配水池、取水井、接合井、それから建築、建屋につきましては、200㎡以上と200㎡未満という分け方をさせていただきました。

配水池につきましては、今、要耐震化が16カ所であるのに対して耐震化が15カ所ということで、残り1つということでございますが、この残り1つにつきましては、山ノ手1号の配水池でございます、今年度から来年度にかけて工事を実施するというので、全ての配水池の耐震化が終了するというのでございます。

また、取水井でございます。この井戸につきましては、耐震化が必要なものが8カ所と

ということで、まだ現時点ではゼロですが、2期整備において、これについては耐震化を全てやっていきたいというふうに考えておりました、これは伸縮可撓管を井戸と配管との接続点に設けるといったものでございます。

それから、接合井につきましては、5カ所ございますが、耐震化が必要なものが4カ所で、耐震化済みが4カ所ということで、全て完了しておるといった状況でございます。

建築物に関しましては、大きなものについては、要耐震化1カ所、耐震化済み1カ所ということで、全てのものについて耐震化がなされておるといったことでございます。

ただし、200㎡未満につきましては、これは電気室であるとかポンプ室というような、ちょっと小規模なものでございますが、これにつきましては今後整備を進めてまいるといふことで、次期計画に位置づけていくというような形で考えております。

下の写真につきましては、配水池の耐震化の状況写真ということで、桜地区にございます一吹配水池でございますが、これにつきましては縦横、補強ケーブルで配水池を補強するというような形のものでございます。参考までに、写真としてつけさせていただきます。

続きまして、4ページをお願いします。

4ページにつきましては、下水道施設の耐震補強の状況といったところでございます。

耐震補強の考え方といたしましては、下水道施設の耐震対策指針に基づきまして、下水道地震対策緊急整備計画、それから下水道総合地震対策計画を策定いたしまして、耐震化を進めておるといった状況でございます。

まず、管路につきましてはでございます。

管路につきましては、まず、下水道施設の耐震対策指針に基づきまして、平成20年度から、合流ポンプ場と終末処理場を接続する水管橋について耐震化を実施しておるといった状況でございます。

それから、平成25年度からにつきましては、重要な管路の耐震診断ということでございまして、ちょっと下の表をごらんいただきたいんですけども、管路としては127万1000m余りという中で、重要管路、これにつきましては、その下にございます鉄道、高速道路、河川の横断といった管路、緊急輸送道路の管路といったもので、これが9万9900m余り。このうち、これを耐震診断の結果としまして、耐震化が必要な重要な管路延長として3万2576mというものを位置づけております。

この中で優先して実施するというところでございますが、まず、上段が合流ポンプ場と終

末処理場を接続する水管橋ということで、あと1カ所残っておりますが、それを今後進めてまいりたいということでございます。これは今年度に委託をかけていくという予定でございます。

それから、第1次緊急輸送道路に埋設された管路、これにつきましては、1729mございます。この耐震化を今後進めてまいりたいといった状況でございます。

5ページをごらんください。

5ページにつきましては、耐震化の例ということでございます。水管橋につきましては、軟弱地盤層を地盤改良するといったことで、基礎ぐいの耐震補強を行うというような形のことでございます。

それから、管路につきましては、その下でございます。一例を示しておりますが、管更生といいまして、既設の管の中に新しく管をつくるというような形でございます。今回の例につきましては、既設の下水道管の内面に樹脂をらせん状に巻きつけることによりまして、管の強度を高めて耐震化を図るということでございます。

それから、別途資料のほうのA3の資料、もう一枚の最後のページでございますが、緊急輸送道路のほうを添付させていただいております。その中で、水管橋等につきまして位置を印させていただいております。第1次緊急輸送道路に埋設された管路について、今後実施をしてまいりたいというところでございます。

続きまして、6ページをお願いいたします。

6ページは、処理場・ポンプ場施設についてということでございます。

処理場施設につきましては、簡易処理機能を最低限確保できる処理施設の耐震化を優先的に実施しております。また、あわせて、流入する水管橋、合流ポンプ場の耐震化対策を優先的に実施しておるといった状況でございます。

下の表をごらんいただきますと、処理場、それから合流ポンプ場、雨水ポンプ場、汚水ポンプ場ということで、計35カ所でございます。この中で、耐震診断を実施するもの、それから要耐震化が16カ所ということで、耐震化施工済みが、現時点において4カ所といった状況でございます。

その下の写真につきましては、常磐ポンプ場でございます。ポンプ場の耐震化ということで、ポンプ場の耐震化に当たりましては、壁の厚みをコンクリートで増し打ちをすることで強度を高める。それから、窓等については強度が弱くなるので、窓を潰して、こういう形でコンクリートの増し打ちをすることによって耐震化をしておるといような

形でございます。

続きまして、7ページをごらんいただきたいと思います。

水道事業における長寿命化ということでございまして、管路につきましては、法定耐用年数が40年でございますが、本市におきましては、耐用年数を60年という目標を立てまして、昭和44年以前に布設された経年管の更新を進め、平成40年度までの完了を目指します。

下の表につきましては、導水管、送水管、配水管の100mm以上につきましては、対象管路として17万5850m、現時点において更新済みが4万4000m余り、未実施が約13万mということで、これを平成40年度までに計画的に更新してまいりたいということでございます。

それから、電気、機械設備等の施設につきましては、常に正常に運転できる状態を維持するため、定期的な分解整備、修繕等を実施しておりまして、法定耐用年数で更新するのではなく、使用実績も考慮をいたしまして、法定耐用年数の1.5倍から2倍の更新基準を定め、計画的に更新を実施するというところでございます。

ちなみに、下の表にございますように、電気関係、高圧受変電設備につきましては20年のものを30年、ポンプ設備、自家発・計装設備につきましては、1.5倍から2倍といった更新周期を定めておるといった状況でございます。

それから、8ページをごらんいただきたいと思います。

下水道事業における長寿命化ということでございます。

長寿命化の考え方につきましては、平成25年度の下水道長寿命化支援制度の改正に伴いまして、ストックマネジメント手法を踏まえた下水道長寿命化計画策定に関する手引き、これは国土交通省が策定してございますが、健全度に対する点検、調査に基づく長寿命化計画の策定が義務づけられております。

本市におきましても平成25年度から、管路、処理場、ポンプ場について、下水道長寿命化計画を進めておるといった状況でございます。

まず、管路でございます。

管路につきましては、一番古い納屋排水区、阿瀬知排水区について、長寿命化計画を策定すると、それから工事を実施するといった状況でございまして、下の表をごらんいただきたいんですけども、納屋、それから阿瀬知の排水区管路延長8万7000m余りにつきまして、路線の重要度、それから点検の優先度を加味した中で、優先度の高い管路延長として2万7000m余り、このうち劣化の進行度合いが大きい管路延長として1万5000mを選び出しました。その中で、速やかに措置が必要な管路延長としまして4733mを長寿命化計画

として位置づけしまして、今年度から工事施工をしてまいりたいというふうに考えております。

それから、9ページでございます。

処理場、ポンプ場につきましては、これまでの日常点検や整備、定期的なオーバーホール及び修繕を実施して、施設の安定運用の維持、継続と延命化を行ってまいりました。下水道長寿命化支援計画が創設されて以降は、この制度を活用するため、施設の健全度に対する点検、調査を実施し、老朽化の著しい施設から長寿命化計画を策定し、施設ごとの事業を進めています。

下の表でございますが、それぞれ処理場、ポンプ場等の長寿命化の状況ということでございまして、施設名、施設能力ということと、あとそれから供用開始年、点検調査、計画策定、工事施工という形で、表にまとめさせていただきました。計画策定については、今現時点において12施設、工事につきましては10施設について、長寿命化の工事を実施しておるといったところでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

○ 加藤清助委員長

ありがとうございました。

説明はお聞き及びのとおりでありますので、これより委員の皆さんから、ご質疑とともに、ご意見などを伺ってまいりたいと思います。

いかがでしょうか。

○ 豊田政典委員

先ほどの休憩前の道路の考え方と照らし合わせながら、ちょっと基本的なことをお聞きしますが、耐震化と長寿命化がそれぞれ水道、下水道とあって、長寿命化の計画というのが、例えば平成40年度までとか計画がありますよね。それとリンクする形で同時期に、耐震化が必要な箇所については耐震化も同じタイミングでやっていくというのが、道路はそうだったんですけど、そんな考え方でいいのかどうか。それとも、別々に計画があるのかというあたりを確認させていただきたいなというのが一つ目。

○ 出口水道建設課長

先ほどの豊田委員のご質問にお答えします。

管路の耐震化並びに長寿命化というところについては、私どものほう、平成24年度に計画を見直した中で、おのおのの管路について、耐震化すべきものは耐震化、経年管と呼んでいます古い管路についての整備というのも同時に考えていきまして、同じような内容で進めてまいりたいというふうに考えておりまして、経年管につきましても、抜け出しにくい構造の耐震継手管を使って整備をしておるといところでございまして、耐震化は平成33年まで、経年管の布設がえについては平成40年までをめどにして、今の計画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。

○ 豊田政典委員

ということになると、一番大もとの今ある計画というのは、管路については管路整備計画が平成40年度まで、水道、いろいろな計画の名前が出てくるのでよくわからないんですけど、今現在進行している計画で、これを見りゃ全部書いてあるぜみたいなやつはどれ。何ていう計画になるのか。

○ 加藤清助委員長

計画名のことですかね。

○ 豊田政典委員

ええ。

○ 出口水道建設課長

管路整備計画というのに、その辺の耐震化並びに経年管の更新計画というのは記載されております。

○ 豊田政典委員

わかりました。

それで、それは、下水道管もそうなの。下水道管もそこに書いてあるんですか。

○ 中村下水建設課長

下水建設課、中村でございます。

まず、どういう管路に対応していくのかという形で考えていただきますと、まず4ページを見ていただきますと、表の一番下に、指針で位置づけられております重要な管路というのがございます。そして、8ページのほうを一緒にごらんいただきますと、今度は、長寿命化の対応をしていくのにどのような考え方でいくかというのを両方書いてございます。

河川をまたいでおるところ、そして鉄道をまたいでおるところの管路とか緊急輸送路というのは、似たような形で挙がっております。そういったところで、長寿命化についてはその中で、経年変化がどうなってきたおるか、そして損傷度合いがどうなってきたおるかというところで、そこでの切り口がちょっと変わってきます。

ということで、耐震化については、やはり大きな地震が来ますと、順番に新しい指針が出されて、強度が上げられていくとか、バージョンアップしていきます。長寿命化というものの考え方については、延命をさせるということで予算の平準化、そして寿命を延ばしていこうという形の中で進めておりますので、ちょっと切り口が違ってまいります。

ただ、下水道管の場合は管の更生ということで、ちょっと写真もございましたけれども、ああいうようなものをしますと、結局、管が自立していくような強度を持つておるという形になりますもので、最終的には、耐震化をしても長寿命化をしても、その後は半永久的に、地面の中ですものでもっていくという形になってまいります。

そして、考え方ですけども、4ページの例えば下のほうを見ていただきますと、この表でございますけれども、以前、平成20年度からは、合流ポンプ場と終末処理場をつなぐような水管橋、先ほど言ったようなところを優先させてやらせていただきました。

そして、平成25年からまた新しい方針が出まして、それによって、まずは第1次緊急輸送路から進めさせていただこうという形で出てまいります。これが、平成25年から平成29年までの5年のベースでやってきまして、次の、次期の計画として、残されたところの施設の耐震化を考えていく形になりますけども、そういったような、長いスパンである中で順番にやっていくというのではなくて、まずは5年でやらせていただいて、次のときに、先の状況の中でまた対応させていただくということで、大まかな順番は決まっておりますけども、5年の区切りで整備をさせていただくというような考え方でおります。

以上でございます。

○ 豊田政典委員

今のを聞いていると、下水道管については、水道管とは少し違って、国のどんどん出てくる基準やら指針やらで、長寿命化とはまた少し切り離れた形で、計画が更新されたり事業化がされているというふうに理解しましたが、道路のときに聞いたんですけど、道路の場合、長寿命化計画というのがあるって、その中に、同じタイミングで耐震化もやっていくけれども、僕は素人の考えで、耐震化のほうが優先度が高いんじゃないかみたいなやりとりがあったんですけど、どうもそうになっていないというか、計画がはっきりしていない。道路のほうはね。

ところが、下水道管については、今言われるように国のほうが、耐震化は特に早くやっていけみたいな考え方ですし、水道管も、平成33年度に完了ですよ。長寿命化は一応、平成40年度をめどにしている。考え方として、やっぱり耐震化をまず先にやらないといけないんじゃないかという、基本的な考え方というのがあるように思ったんですけど、その違って何なんだろうって、皆さんに聞くのも変ですが、道路がそうじゃなくて、下水道管はこう、水道管はこうなっている、このあたりはどう考えりゃええのかな。道路も含めて、ぼやっと考えているんですけど。

○ 加藤清助委員長

耐震化と長寿命化の、そこら辺の位置づけと優先度。

○ 中村下水建設課長

当然、耐震というものは、地震がいつ来るやもしれないということで、緊急にやらなあかんという部分がございます。そして、片や長寿命化についても、やっぱり経年変化の中で延命させていくためにやっていかなあかんというのもございます。当然、予算の配分をどうするかというのはございますけども、やはり両方、我々としては重要というふうに考えておまして、耐震化の計画、長寿命化の計画、別々に上げてやっていく。

ただ、例えば8ページの真ん中のところの表でございますけど、納屋排水区、阿瀬知排水区というのがある中で、優先的にやっていくという部分がございますけども、その中で緊急輸送路というのもございます。そして、緊急輸送路の中には、1次の緊急輸送路が入っております。

ということで、長寿命化の中で、やはり1次の緊急輸送路というものを優先してやって

いくというのもございますもので、同じ場所をやっていく場合は、あわせてやっていこうという考え方があるのではないかというふうには思っております。

以上でございます。

○ 豊田政典委員

もう少しだけ、もうちょっと中身に入った質問を二つしますので。

これは両方、下水道管についてですけど、4ページで、こういう表があって、真ん中あたり、耐震化を優先してというのが1976mあるんですが、これの完了時期というのがいつなのかということと、それから長寿命化の8ページのほうの表は、表の中に、左から三つ目、劣化の進行度合いが大きいというのが約1万5000mあって、その中で速やかに措置が必要というのが約4700mって絞り込んでありますが、この絞り込みがよくわからなくて、その下に関係があるのかわからんのですけど、劣化が大きいけど速やかじゃないよというところの意味合いがよくわからないので、この二つだけ教えてください。

○ 加藤清助委員長

2点について。

○ 中村下水建設課長

まず、4ページでございますけども、第1次緊急輸送路、まずはこちらから耐震化を考えさせていただきまして、やらせていただくというのが1729mございます。これは、右のほうに、備考に書いてございますように、東名阪自動車道、これは下にあります水管橋のことを言っておるんですけども、そして国道1号、23号、164号の事業をやらせていただく、これが1729mでございます。これが、期間としましては平成25年から平成29年、平成25年から平成26年の間で設計をさせていただいたので、今年度から実際に工事に入っていくって、この1729mを実施していきたいというふうに考えております。

そして、これ、整備いたしますと、最終的には平成20年の計画、平成25年の計画、両方足しまして1976mになります。そして、耐震化が必要な延長3万2576m、この差し引き、3万600mほどでございますね、こちらにつきましては、次期の計画に上げて、順次進めていきたいというふうに考えております。

続きまして、8ページでございますけども、8ページの真ん中のところ、Aのうち劣化

の進行度合いが大きい管路というのがございます。これ、わかりやすく書かせていただきましたものであれなんですけれども、健全度合いというのがございまして、これもちょっと細かい話になりますけれども、健全度合いが1から5までございまして、最終的には、もう潰れて使い物にならないよというものがあるんですけども、そのワンランク上の、劣化が進んでおる、状況が大分よろしくないよというようなものが、今の劣化度合いの2番目に来るものでございます。

この中でも、すぐせなあかんもの、5年以内にある程度かかっていかなあかんもの、そして、5年以上かかるかわからんけども早急にしなさいよというのがございます。ここに挙げさせていただいているのは、5年以内にやりなさいよという範囲にありまして、それが4733mという形でやらせていただいておりますということでございます。

こちらにつきましても同様に、平成25年、平成26年で計画、設計をやらせていただきまして、今年度から平成29年度までで、この4733mをやらせていただくというふうに考えております。そして、残りの1万365mにつきましては、次期の計画に上げて、順次進めていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○ 豊田政典委員

もうちょっとだけ。

じゃ、8ページ、1から5のランクがあるとして、一番ひどいのが、1か5かわかりませんが、それは何mで、全て長寿命化計画に入っているのかどうかというのを最後に教えてください。

○ 加藤清助委員長

わかりますか。ランクのところと、それぞれのランクの長寿命化計画に入っている、いない。

○ 中村下水建設課長

申しわけございません。細かい資料をちょっと今持ってきていないんですけども、健全度1から健全度5までございまして、例えば健全度1ですと、機能が果たせない状況ということでございます。健全度2が、先ほど申しました、機能はしているけれども劣化の度

合いが大きいというようなことをございます。

そういった中に、例えば、それをまた細かく割っていった中で、緊急度がどういうふうになっていくか、1とか2とかいう形になってくるんですけども、そういった形で、当然、健全度が1で機能を果たせていないものは今即やりなさいということになっているんですけども、次のランクになってくると、損傷、劣化の進行度が大きく進んでいます。だけど、それが5年未満である程度やっていかなあかんものなのかどうなのかというのを判断するような、そういう振り分けみたいなのがあるという形になっております。

それと、全体の延長というのは、今ここでは出ていないんですけども、全線ある中での、大きく捉えて一本一本という部分もございますけども、この排水区がどういう位置にあって、どういう、例えば今言っているような緊急輸送路があるか、そして防災拠点になっておるかというところ辺、そしてあとは劣化度合いがどうやってなっておるかというところ辺を総合的に判断して進めておるということをございます。

例えば先ほどの中ですけども、まず、表の左から2番目、Aの優先度の高い管路の延長でございますが、2万7355mというのがございますけども、この中で、先ほどの緊急度の高いものというのが、緊急度1……。

○ 加藤清助委員長

何か、後で参考資料を。言葉ではちょっと聞き取りにくいので、豊田委員がよければ。

○ 中村下水建設課長

申しわけないです。じゃ、資料をもう一度出させていただきます。済みません。

○ 加藤清助委員長

では、他の委員の方、ご質疑、ご意見ございますでしょうか。

○ 川村幸康委員

水道管と下水道管やろうで、セットでやるという考え方でいっておるのかな。ばらばらなん。

○ 加藤清助委員長

考え方。水道管と下水道管はセットかばらばらか。耐震化、長寿命化。

○ 矢田技術部長

技術部、矢田でございます。

まず耐震化につきましても、やはり水道管と下水道管というのは異なります。まず、先ほど申し上げましたように、水道施設の耐震化については、管路整備計画というもので、これにつきましては、水道の耐震化計画策定指針、これは厚生労働省から出されておるんですけれども、そういうものに基づいた計画を立てておると。これは長期の、基幹管路についてまずやっていきたいと思いますという計画がございます。

また、下水道管につきましても考えますと、それぞれ国土交通省の指針は出ております。耐震化の考え方、揺れ方、そういうものも含めてやはり異なるという部分がございますし、特に下水道管の場合は、長期計画というよりは、どちらかというところと5カ年というような形の計画をつくっておるというようなことでございます。その時点での優先度、緊急度というものを考えた中でやっていくというようなことでございます。

また一方、水道管につきましては、先ほど言いましたように、整備計画、比較的長期間にわたっておるというところがございますが、この辺につきましては、なかなか下水道管のように、中に入ってカメラで調査するとか、そういうことができないという部分がございますので、どうしても年度年度、それから地盤上、耐震化が必要な路線というものの位置づけというものをまずしていくと、その中でも基幹管路についてまずやっていくというような形で、やはり同じとはなかなか、これは言いにくいのかなというふうに思っております。

○ 川村幸康委員

上下水道局の立場で見るとそういう考え方なんやろうけど、税金を使ってそういうのを修繕、長寿命化をしていくということになると、合理化ということも考えていくと、あわせてやるというのが一番。間違っていたら教えてほしいんですけど、例えば下水道管を掘った後、また水道管をやり直すとか、よく昔あったよね。そんなんやと、水道管と下水道管を一度にやれやんのかなという話はよくあったり、一遍掘り起こしておったと思ったら、また今度ガス管で掘ったり下水道管で掘ったりというのはよくあって、もう少しその辺は計画的にやったらどうという中で、今答えられるような感じやったと思うんやわ。

水道管は長期計画で行っておるし、下水道管やガス管はそのときそのときに短期的なものでやるんやわというのはよくわかるんやけど、ただ、それも行政計画の中である程度合理化ということで考えていくと、せめて、ガス管まで一緒には言わんけども、水道管と下水道管ぐらいはある程度その辺を微調整して計画の中に。国の指針は指針やろうけど、フィールドはここにあるでさ、四日市市に。何とか、それはできやんのかな。素人ながらに、アスファルト舗装も一遍めくってまためくるって、それだけでもえらいお金やでさ。

だから、何かいい工夫がないのかなと思うし、少しその辺は、微調整がきく範囲内であれば、これは四角四面で決まっておる国からの指示、指導のもとでやっていくことなんやろうけど、上下水道局でやれるようなことって何かないのかなと思って。だからやっぱり、水道管と下水道管をあわせてやっていくというようなことを、もう少しこの計画の中にね。

さっき優先順位も、重要ルートとかそういうものもあるというのもよくわかんやけど、短期的に見たらな。ただ、これっていつ起こるかわからんということでいくと、水道のような長い計画にしてもええわけやし、極端な言い方やに、阪神・淡路大震災が起こってから、何にも増して優先という物の見方もあるんやろうけども。

だから、さっき豊田委員の話の中に、耐震化か長寿命化かというので見ていくと、耐震化が優先されるべきやというのはそれはもうそのとおりのんやろうけど、耐震化の物の考え方の中には、いつ起こるかわからんでというのがあることからいくと、今生きておる人間が税金を払ってやっていくコスト論も少し頭に入れていくと、また物の見え方が変わるんかなと思うので、そうすると、長寿命化とあわせて耐震化をやっていくということにならんとあかんのかなとは思ひ、そうするとやっぱり、ある程度無駄がない合理的な計画というのが計画なんやで、そうやってすると、四日市市なんかでやれることは全てやる。

だから、一方の下水道事業と水道事業が戦っておってはあかんので、俺らはこっちの水道管の重要リストがあるのでこれでやるんやという話と、下水道管は下水道管でこういう計画に基づいてこうやってやっていくんやという話はそんでええけど、それを上下水道事業管理者が統括して、いやいや、そう言わんと、これ、水道管と下水道管を一度にやったらアスファルト舗装は1回と違うかとか、手間も減って安くなるんと違うという、そういうことを少しやってほしいな。

当然、意識はしておると思うけど、説明を聞いておると何かそこらがうまく、なかなか調整が難しそうな言い方もあるで、それはやっぱり、耐震化と長寿命化の物の見方が、ロングかショートかの見方を、決まったように見るとそうなるけども、特に耐震化というの

は、急がなあかんというのは否定できるものではないけれども、いつ起こるかわからんという物の見方でしたときに、長寿命化とあわせてやるというのは、市民も納得すると思っておるんやわ。国はそうやって言っておるけどな。そこらを少し。

特に新国立競技場の案件を見てから、俺も考え方が変わったんやけどさ。つくれやんのかなと思っておったけど、ああなってくると、今度はもう、金も大事やなと思ってくるでな。そういうことを少し頭に入れてやってもらえたらなというふうに思っています。

以上。

○ 加藤清助委員長

水道管と下水道管のほうでのそういう事業に当たっての局内での調整とか、そんなのはやられているのかというようなご指摘やご意見だったと思いますが、仕事の合理化とか、お金の使い方。

○ 出口水道建設課長

川村委員が言われました、水道管と下水道管の同調工事はできないのかというお話でございます。もちろん私どものほう、工事をやるときには、技術部のほうとも調整しながら進めておるわけなんですけど、やはり下水道事業の場合は自然流下が基本でございます。水道の場合は水圧によりますので、そういったことが全然違うわけですね。

やはり水道管の場合は、新しい管を入れるに当たっては管を洗ったりとか、それをして初めて供用ができるという中で、やはり同調工事をしていく中では、非常に長期間を要するという中で、最低限私のほう、舗装をすぐに壊さんでええように、下水道管が多分一番後になってきますので、仮復旧をしておいて技術部のほうで本復旧をしていくというのは基本的には考えておるところでございます。

ただ、全てが全てそのような方法でいけるとは、難しいところもございます。それは、水道管の場合は、既存管というのは原則、皆さんがお使いですので、生かしていかならん。新たに入れておる管は、別のところへ入れて最終的につないでいくというところで、非常に工程的にも大分長期になってまいりまして、そういうところもございまして、同調工事というのは現実的に、今のところはちょっと難しいのかなと。ただ、舗装については、そういうところの掘り返しというのを防止するため、計画的に進めていくのが一番合理的かなというところで考えておるところでございます。

以上でございます。

○ 川村幸康委員

担当しておるとそういうことになるんやろうけど、私らは工事もせえへんし、専門的な内容も知らんでそういう発想になるんかわからんけれど、極力やっぱり合理化はしてほしいなと思うのと、もう一つは、通行どめとか、それから工事によるので、よく聞くのが、水道管の工事をした後に下水道管なり何かの工事をするということもありますやんか。そうするとき、もう終わったのかなと思うと、また掘ってやっておるので、一遍にできるんやったら、車も通らん、民家への進入も何にもないところやったら、ぼーんと通行どめをするようなところを、地元自治会に少し負担をかけても、仮駐車場でもつくってもええで、協力を願うことのほうがな。ただ、それで地元自治会にも何かインセンティブを与えやなあかんやろうけど、そういうやり方を少し、うちの地元でも見ておって、こんなやったら、ガードマンを置いて一方通行するよりも、もうずばっと通行どめにしてやったらええのになと思うときがあるけど、片側通行にしておるんやけど、そういうのは、長寿命化とは違うけど、工事のやり方の中で、行政が一番苦手なことかわからんけど、少し住民に協力を願うということも要るかなと思うんやけどな。

何かもう金で済むことやったらって、片側でやりにくい工事で、事業者もやりにくそうやし、ガードマンさんが立っておって、もうちょっと何かあれば、どう見たって、ここを通行どめにしたって困らんやろうなと思うところでもしておるでき。通れやんやないかという話があるのかわからんけど、迂回路があるんやったら迂回してもらって、そういうことを少し、そういうことも含めて何か、上下水道局の工事施工にかかわることでは、やっぱり少し、住民にもお願いをしてやっていくというようなことも要るのかなというふうにするんやけど。これは日々感じることやで、少し。

以上です。

○ 加藤清助委員長

ご意見でよろしいですかね。

○ 川村幸康委員

はい。

○ 加藤清助委員長

上下水道局のほうの所管事務調査のテーマにかかわって、他にご質疑やご意見ございますか。

(なし)

○ 加藤清助委員長

ないようですので、本日の所管事務調査はこれで終結をさせていただきます。

上下水道局の皆さん、お疲れさまでした。ありがとうございました。

委員の皆さんは少し残っていただいて、その他の事項を進めたいと思います。

なお、インターネット中継はこれもちまして終了してください。

それでは、事項書に沿って、以下進めさせていただきます。

次は、先般行われました議会報告会、シティ・ミーティングでの市民からの意見についてという事項でございます。

お手元のほうに、A3の資料で、議会報告会、シティ・ミーティングで出された課題の案というのがまとめてあります。当日たくさんの方にご出席をいただいて、手元にあるように、17個のご意見を賜ったところであります。

そこで、本日この委員会として、この17個のご意見について、いつものように三つに仕分けをする必要があるということで、仕分けの仕方は資料にあるとおりに、一つは議会として協議すべき意見、二つは各常任委員会で協議すべき意見とするもの、三はその他の意見として取り扱うものという仕分けであります。

A3のほうをごらんいただくと、ずっと行って、欄外に、17個の意見のうち、ナンバー6、9、12、15、16、この五つのご意見については常任委員会で協議すべき意見、その他の意見については仕分けとして3つ目のその他の意見として分類するということを、正副委員長案として整理して記載をさせていただいておりますので、この仕分けについて、皆さん方のご意見とご了解をいただきたいと思いますがということでございます。

まずは振り返っていただいて、質問内容と報告、回答がこういうことであったかと思っておりますし、仕分けは、先ほど申し上げましたような五つの意見を受けて、常任委員会で協議すべき意見というふうに整理をさせていただきました。

特にごみ処理基本計画のパブリックコメントと来年度に稼働する新総合ごみ処理施設に絡むご意見が多かったかと思しますので、当然、この常任委員会でも、協議会でパブリックコメントの意見の内容を報告されたりするときにこの意見も絡めていくし、来年の稼働に向けてのごみの仕分けや集積所、関連してくるものとして取り扱わせていただこうかなと整理した次第でございます。

いかがでしょうか。

(異議なし)

○ 加藤清助委員長

では、ご了解いただいたものとして取り進めます。

それからあと、お手元のほうに、表題が、平成27年6月定例月議会議会報告会ということで、アンケートの集計ですね。1枚目は参加者数等の集計で、2枚目が都市・環境常任委員会議会報告会にご参加いただいた方にご記入いただいたアンケートを列記いたしておりますので、ご参考にごらんをいただければというふうに取り扱わせていただきます。

それから、3番目の事項に移らせていただきます。

その他の事項ですけれども、次回の都市・環境常任委員会については、既に日程をご確認いただいているのが、8月10日の月曜日午後1時半からということで確認をいただいております。

この所管事務調査についてご意見、要望などをお伺いしたところ、豊田委員から、郊外住宅団地の再生というような所管事務調査の提案をいただいておりますので、豊田委員のほうから、提案の趣旨を皆さんに説明いただいた上で、皆さんの合意がとれましたら、8月10日にそのテーマでやるということで取り計らいたいと思っております。

○ 豊田政典委員

6月定例月議会で募集されたので出しました。ちょっとしゃばを離れている間に、今、記憶が細かい部分まで戻らないんですけど、メモ書きは幾つか渡したと思うんですけど。

○ 加藤清助委員長

だから、郊外住宅団地の再生についてということで、例えばよく言われる、地域が高齢

化して空き家がふえていてということだとか、その空き家との関連で市営住宅の計画だとかということでのご意見が出されたというふうに伺っております。

○ 豊田政典委員

議会でたびたび空き家が問題であるとか出るんですけど、空き家の状況さえも把握していないという現状があってね、行政は。空き家バンクをつくると言いながら全く進んでいないとか、団地の再生についても、住生活基本計画とか、計画上は位置づけられているけれども、なかなか具体的な施策が進んでいないと思うんですよ。

だから、今どこまで把握していて、今後どう進めていくのかということを確認しつつ、他市の状況、先進と言っていいかわかりませんが、いろんな取り組みが全国的に行われていると思いますから、それも研究しながら、本市に多数ある団地の将来に向けて、ぜひこの委員会で知恵を出し合って整理した上で、一つの考え方を提言のような形でできれば。

○ 加藤清助委員長

提言まで行くんですか。

○ 豊田政典委員

提言まで行くかどうかわかりませんが、研究、議論をしたいというのが私の趣旨であります。

○ 加藤清助委員長

今豊田委員から、次回の所管事務調査についてのご提案とご説明をいただきましたが、各委員の皆様方、いかがでしょうか。やるということによろしいですか。

(異議なし)

○ 加藤清助委員長

また豊田委員のほうからもちょっと聞き取りもさせていただいて、午後の時間帯ですので2時間をめどに、1回でそんな提言まで行くようにはいかんと思いますので、先ほどおっしゃられたように、四日市の現状の把握、行政はどこまでしているのかということや、

それから、じゃ、そういう状況の中で今後、幾つかある団地を中心にしながら、どういう団地、地域づくりをしていこうとしているのかということと、最後におっしゃられた先進都市ではどんな取り組み事例があるのかというようなことを委員の皆様で共有して、質疑ができればいいのかなと聞いていて思いましたので、そんなことで準備を、担当部局と調整させていただきたいと思いますので、8月10日午後1時半から次回、所管事務調査ということでご予定をいただければというふうに思います。

本日、以上ですが、よろしいでしょうか。

○ 豊田政典委員

委員長はどう考えてみえるのかよくわかりませんが、シティ・ミーティングでごみ処理施設の話があって、先ほども少し、ごみ処理の方法について、新総合ごみ処理施設ができればとか、いろいろ意見が出ました。それで、この委員会で整理もしてもらったんですけど、所管事務調査で、どこかのタイミングで、2、3回ぐらいやるべきかなということをおのときに感じたんですけど。

○ 加藤清助委員長

所管事務調査というよりも、協議会が想定されるんやね。そこら辺は情報ある。

○ 栗田議会事務局主事

前回、6月定例会議会のごみ処理基本計画についての協議会の中でも説明があったと思うんですが、パブリックコメントが返ってきた段階でもう一度協議会のほうにお諮りするということのご説明がございましたので。

○ 加藤清助委員長

パブリックコメントはもう締め切ったのかな。7月中ぐらいだったから、もう締め切つて、今集約をしていると思うんです、環境部のほうで。それで協議会を設定してくるはずですので、そこでもしその1回の協議会だけで無理だったら、さっき豊田委員がおっしゃられたような、2回目として所管事務調査などを設定してもいいのかなと思いますけど。

○ 豊田政典委員

そのパブリックコメントの内容を私、把握していないんですけども、新総合ごみ処理施設云々というところに集中的にあるのであれば、僕が話しているのと少し違うんですよ。シティ・ミーティングでもあったし、前の協議会でも、川村委員なんか言われていましたが、収集方法であるとか、ごみの出し方であるとか、その辺も、やっぱり議論すべきタイミングかなという思いがあってね。

○ 加藤清助委員長

新総合ごみ処理施設の稼働だけというよりも、ごみ処理基本計画については5年スパンだったかな、見直しとなりますので、そういう全般的なごみにかかわってのパブリックコメントですから、新総合ごみ処理施設の稼働についてだけの意見募集ではなかったと思います。

○ 豊田政典委員

わかりました。

○ 加藤清助委員長

じゃ、そのように取り計らいをさせていただくということを確認いたしまして、本日の都市・環境常任委員会を閉じさせていただきます。長時間にわたりお疲れさまでございました。

11 : 58 閉議