

令和3年3月定例会

まちづくり常任委員会会議録

招 集 月 日	令和3年3月5日(金)
会 議 場 所	市役所 4階 大会議室
開 会 日 時	令和3年3月5日(金) 午前 8時58分
散 会 日 時	令和3年3月5日(金) 午後 4時07分
委 員 長	市ノ川 徳 宏
委員会出席委員	
委 員 長	市ノ川 徳 宏
副 委 員 長	芝 寄 和 好
委 員	阿 部 慎 也 田 中 克 美 秋 谷 修 川 崎 葉 子
委員会欠席委員	
議 長	
委 員 外 議 員	なし
傍 聴 者	

議 題

議案番号	議 題 名	審査結果
第 3 4 号	鴻巣市都市公園条例の一部を改正する条例	原案可決
第 3 5 号	鴻巣市手数料徴収条例の一部を改正する条例	原案可決
第 3 6 号	市道の路線の認定について	原案可決
第 3 7 号	鴻巣市道路占用料徴収条例の一部を改正する条例	原案可決
第 3 8 号	鴻巣市市道の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例	原案可決
第 4 2 号	令和 2 年度鴻巣市一般会計補正予算（第 1 3 号）のうち本委員会に付託された部分	原案可決
第 4 3 号	令和 2 年度鴻巣都市計画事業北新宿第二土地区画整理事業特別会計補正予算（第 2 号）	原案可決
第 4 4 号	令和 2 年度鴻巣市下水道事業会計補正予算（第 2 号）	原案可決
第 4 5 号	令和 3 年度鴻巣市一般会計予算のうち本委員会に付託された部分	原案可決
第 4 7 号	令和 3 年度鴻巣市農業集落排水事業特別会計予算	原案可決
第 4 9 号	令和 3 年度鴻巣都市計画事業北新宿第二土地区画整理事業特別会計予算	原案可決
第 5 0 号	令和 3 年度鴻巣都市計画事業広田中央特定土地区画整理事業特別会計予算	原案可決
第 5 2 号	令和 3 年度鴻巣市水道事業会計予算	原案可決
第 5 3 号	令和 3 年度鴻巣市下水道事業会計予算	原案可決

委員会執行部出席者

(都市建設部)

都市建設部長

山崎勝利

都市建設部副部長

三村正

都市建設部参事兼都市計画課長

矢部正樹

都市計画課副参事

福智秀一

建築住宅課長

関口敬一

建築住宅課副参事

中島隆晶

市街地整備課長

中越好康

市街地整備課副参事

田村邦博

都市建設部参事兼道路課長

中根治人

道路課副参事

大堀勝彦

下水道課長

山崎眞也

水道課長

小林弘樹

水道課副参事

原口均

都市建設部参与兼産業団地プロジェクト

福田順一

産業団地プロジェクト課長

戸ヶ崎徹

吹上支所長

細野兼弘

川里支所長

山縣一公

書記 小野田直人

書記 中島達也

(開会 午前8時58分)

(委員長) ただいまからまちづくり常任委員会を開会いたします。よろしくお願ひいたします。

委員会記録の署名委員を指名いたします。阿部慎也委員と川崎葉子委員にお願いをいたします。

これより本委員会に付託されました案件の審査を行います。

本委員会に付託されました案件は、議案第34号 鴻巣市都市公園条例の一部を改正する条例、議案第35号 鴻巣市手数料徴収条例の一部を改正する条例、議案第36号 市道の路線の認定について、議案第37号 鴻巣市道路占用料徴収条例の一部を改正する条例、議案第38号 鴻巣市市道の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例、議案第42号 令和2年度鴻巣市一般会計補正予算(第13号)のうち本委員会に付託された部分、議案第43号 令和2年度鴻巣都市計画事業北新宿第二土地区画整理事業特別会計補正予算(第2号)、議案第44号 令和2年度鴻巣市下水道事業会計補正予算(第2号)、議案第45号 令和3年度鴻巣市一般会計予算のうち本委員会に付託された部分、議案第47号 令和3年度鴻巣市農業集落排水事業特別会計予算、議案第49号 令和3年度鴻巣都市計画事業北新宿第二土地区画整理事業特別会計予算、議案第50号 令和3年度鴻巣都市計画事業広田中央特定土地区画整理事業特別会計予算、議案第52号 令和3年度鴻巣市水道事業会計予算、議案第53号 令和3年度鴻巣市下水道事業会計予算の議案14件であります。

これを直ちに議題といたします。

それでは、審査の方法についてお諮りをいたします。初めに、議案第36号を議題とし、執行部からの説明の後、休憩して現地視察を行います。その後再開し、質疑、討論、採決といたします。

次に、議案第34号、議案第35号、議案第37号、議案第38号、議案第42号、議案第43号、議案第44号、議案第45号、議案第49号、議案第50号について執行部からの説明の後、質疑、討論、採決の方法で進めたいと思います。

次に、議案第47号、議案第52号、議案第53号について執行部からの説明

の後、質疑、討論、採決の方法で進めたいと思います。

なお、質疑については、質疑する内容をよく整理していただき、議案第42号及び第45号については予算書のページ数及び事業名を先に述べてから質疑をしていただくようお願いいたします。

委員の皆様には、円滑な議事の進行についてご協力をいただきますようよろしくようお願いいたします。

以上の方法でご異議ありませんか。

(異議なし)

(委員長) ご異議なしと認め、決定いたします。

初めに、議案第36号について一括して執行部の説明を求めます。

(都市建設部参事兼道路課長) おはようございます。議案第36号 市道の路線の認定について、道路法第8条第2項の規定に基づき議決を求めらるものでございます。

議案及び本日お配りいたしました参考資料の公図の写しも併せて御覧いただきたいと思っております。

初めに、図面ナンバー1の市道認定図を御覧ください。市道B-533号線でございますが、起点を鴻巣市松原3丁目4434番14地先とし、終点を鴻巣市松原3丁目4434番8地先とします。幅員4.5メートル、延長79.99メートルの路線でございます。

続きまして、次ページの図面ナンバー2、市道認定図を御覧ください。市道吹1133号線でございますが、起点を鴻巣市筑波2丁目383番10地先とし、終点を鴻巣市筑波2丁目383番8地先とします。幅員5メートル、延長39.68メートルの路線でございます。

以上、認定2路線につきましては、いずれも開発事業による道路の帰属に伴い認定するものでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(委員長) 説明が終わりました。

これより現地視察のため、暫時休憩いたします。

(休憩 午前9時04分)

◇

(開議 午前10時49分)

(委員長) 休憩前に引き続き会議を開きます。

これより議案第36号について質疑を求めます。質疑はありませんか。

(田中) では、まず浸透ますについてお聞きします。

いろいろな種類があると思うのですが、本日見に行きました筑波2丁目の開発の場所ではマンホールのような浸透ますがあったかと思われませんが、雨水等をそこに一旦通してから下水に流すのか、その辺の構造についてちょっとお聞きしたいと思います。

(道路課副参事) それでは、ただいまのご質問、筑波2丁目のほうについてお答えいたします。

筑波2丁目のほうの開発に伴うところが最終ますで浸透ますを設けて、オーバーフローのみ道路側溝への接続という形で開発計画されております。

以上です。

(田中) 次に、今度はあそこの、今の筑波2丁目のほうなのですけれども、透水性の舗装がちょっと4メートル弱のところがあって、開発のほうセットバックして、そちらの部分と一応反対側のほうのセットバックの部分を除いた部分が浸透の舗装になっていました。その工事というのは市でやったのか、それとも業者がやったのか、ちょっとそこをお聞きします。

(道路課副参事) ただいまご質問ありました道路、市道吹506号線になります。ちょうど開発分譲地からの隣接地で、やや東側になる道路だというふうに思います。そちらのほうの道路につきましては、開発事業者が施工を行いました。なお、浸透にした理由といたしまして、そちらのところにつきましては雨水を極力出して、周辺、特に現地のほう見ていただいて分かったかなと思うのですが、隣接してある駐車場、これ富士電機の駐車場があるのですが、そちらへの影響を最小限にしたいということもありまして、浸透性、そちらのほうで施工した状況でございます。

以上です。

(田中) では、最後に開発の認定道路の関係なのですが、5メートルと4.5メートル今回ありました。一応鴻巣市としては4メートル以上でよかったかなと思うのですが、広くするのは市のほうの指導なのか、それとも業者に任せているのか、その辺をちょっとお聞きします。

(道路課副参事) 開発道路の基準といたしまして、開発指導要綱、こちらにございます。開発面積が1,500平方メートル未満、こちらについて4メートルの開発道路。なお、1,500平方メートル以上で6,000平方メートル未満、こちらについては4メートル50以上、6,000平米以上1万平米未満、こちらについては5.5メートル以上、こちらを求めてございます。以上です。

(田中) 今、一応基準を教えてくださいましたが、一応は目安だと思うので、面積が少なくても広い道路にする分には問題がないと。現実的にもそういう開発をしているところはあったかと思います。当然低いよりも上というのが、基準に沿って業者がやっていただけということで、指導はその基準だけの指導をしているというふうに考えればよろしいのですか。あとは業者次第。

(道路課副参事) そのとおりでございます。

(委員長) ほかに質疑はございませんか。いいですか。

(なし)

(委員長) 質疑なしと認め、以上で質疑を終結いたします。
これより討論を求めます。

初めに、反対討論はありませんか。

(なし)

(委員長) 次に、賛成討論はありませんか。

(なし)

(委員長) 討論なしと認めます。
よって、討論を終結いたします。

これより採決いたします。採決は挙手で行います。

議案第36号 市道の路線の認定について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

(挙手全員)

(委員長) 挙手全員であります。

よって、議案第36号は原案のとおり可決されました。

次に、議案第34号 鴻巣市都市公園条例の一部を改正する条例について、執行部の説明を求めます。

(都市建設部参事兼都市計画課長) それでは、議案第34号 鴻巣市都市公園条例の一部を改正する条例についてご説明いたします。

本条例につきましては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律の成立に伴い、鴻巣市都市公園条例において引用する条文の号番号が繰り下げられたことから、所要の改正を行うものです。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(委員長) 以上で説明が終わりました。

これより質疑を求めます。質疑はありませんか。

(川崎) では、議案第34号について何点か質問いたします。

まず、特定公園施設とはどのようなことを指すのか。

次に、移動等円滑化法とはどのようなことなのか。

もう一つは、鴻巣市で該当するところがあるのかどうかについてお伺いいたします。

(都市建設部参事兼都市計画課長) まず、特定公園施設とはと移動等円滑化法とはちょっと合わさった形になるのですが、平成18年に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律が施行されました。これを通称バリアフリー法と言っているものです。この中で、公園管理者は、特定公園施設の新設、増設または改築を行うときは、当該特定公園施設について、特定公園施設移動等円滑化基準に適合させなければならないということになりました。その特定公園施設というのが具体的にあるわけですが、これが12個ありまして、公園の出入口、主要な公園施設の間の経路または広場、あと屋根つき広場、休憩所、屋外劇場、屋外音楽堂、駐車場、トイレ、水飲み場、手洗い場、管理事務所、掲示板、標識ということになっています。

それで、本市で該当するところはということで、都市公園、令和3年3月で181か所ありまして、こちらのほうは該当しております。それと、それ以外の公園56か所については、それに準ずるものということになっています。

以上です。

（秋谷）今のやり取りの中からちょっと聞きたいのだけれども、例えば今後新しく造っていく公園については全て該当すると。それで、今ある既存の公園をもしリニューアルする場合には、それを当てはめていくという理解でいいのかしら。

（都市建設部参事兼都市計画課長）そのとおりでございます。

（秋谷）そうすると、例えば今度せせらぎ広場、あそこは広場なのだけれども、例えば遊具を今度つくるではないですか。例えばそういう部分的に何かをやるというのは、これは該当にはならなくて、例えば今度大間近隣公園の話が出ているけれども、あちらのほうはもともと当てはめ込めるということなのかな。要はリニューアルでなければ、あるいは新規でなければこれが対象にならない、こういう感じなのかしら。どうなのだろう。

（都市計画課副参事）その件につきましては、新しい公園につきましては、当然ながらこの法にのっとって設置はいたします。あと、せせらぎ公園については遊具のみの今回は設置を予定しておりますので、その他の施設については影響が出ませんので、その辺については遊具のみという形になりまして、例えば水道が壊れてしまったりとか、トイレが壊れて、修繕ぐらいだったらいいのですけれども、大本から交換するとかという場合には、この法にのっとった形で対応するような形の施設を設置するような形になると思います。

以上です。

（委員長）ほかに質疑はございませんか。

（なし）

（委員長）以上で質疑を終結いたします。

これより討論を求めます。

初めに、反対討論はありませんか。

(なし)

(委員長) 次に、賛成討論はありませんか。

(なし)

(委員長) 討論なしと認めます。

よって、討論を終結いたします。

これより採決いたします。採決は挙手で行います。

議案第34号 鴻巣市都市公園条例の一部を改正する条例について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

(挙手全員)

(委員長) 挙手全員であります。

よって、議案第34号は原案のとおり可決されました。

次に、議案第35号 鴻巣市手数料徴収条例の一部を改正する条例について、執行部の説明を求めます。

(建築住宅課長) それでは、議案第35号 鴻巣市手数料徴収条例の一部を改正する条例について説明させていただきます。

これは、本年4月1日に施行される建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律、いわゆる建築物省エネ法などの改正に伴う所要の改正を行うものです。

主な改正箇所としましては、条例第2条第1項第52号ですが、建築物省エネ法の改正より、現行2,000平方メートル以上の非住宅建築物に義務づけられている建築物エネルギー消費性能適合性判定が300平方メートル以上となることから、本市でも適合性判定を行うことになり、手数料の額を定めます。

第58号は、これの軽微な変更証明書の手数料の額です。

また、省令等の改正により、建築物の省エネ性能を評価する際の延べ面積から共同住宅の共用部分が除外できるようになったことに伴い、第48号、53号、57号で関係する規定を改めます。また、住宅の省エネ性能の評価方法に新たなものが加わったことに伴い、第57号ウにこの規定を加えます。

また、手数料の額を算定する際の延べ面積で、国から従来の区分より小規模なものが示されたことに伴い、第48号、53号、57号で手数料の額を改めます。

このほか、条番号等の変更に伴う改正や文言の整理などを行います。本条例の施行は、法令の施行に合わせて令和3年4月1日としております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

(委員長) 質疑はございませんか。

(川崎) では、何点かお伺いしたいと思います。

まず、一部改正に至った経緯については今ご説明がありましたので、分かりました。

まず、1点聞きたいのが、建築物エネルギー消費性能適合性判定が義務づけられる特定建築物とは具体的にどのようなものをいうのか、具体的にありましたら言っていただきたいと思います。

(建築住宅課長) 建築物省エネ法で適合性判定が義務づけられているものは特定建築物といたしまして、現行では、この特定建築物は2,000平米以上の非住宅建築物となっております。これが4月1日から300平米以上の非住宅建築物となります。非住宅建築物ということですので、事務所ですとか、病院ですとか、劇場とか、学校とか、住宅とか、共同住宅でない建築物、こういったようなもので300平米以上のものが特定建築物ということで今回の規制の対象になります。ただ、本市は限定特定行政庁として、木造の二階建て500平米以下や非木造の平家建て200平米以下の建築物だけを所管しておりますので、新たに規制の対象となったものは300平米以上の非住宅建築物ですので、例えば木造二階建て500平米の事務所ですとか、診療所ですとか、工場ですとか、こういったものが本市で適合証明を行うというようなものになります。

以上です。

(川崎) では、本市でも適合性判定等を行うとは、具体的にどのようなことを行うのか、誰でも行えるものなのか、資格が必要なのかについて伺います。

(建築住宅課長) 適合性判定を行うというのは、新築ですとか増築される建築物の省エネ性能が省エネ基準を満たしているかどうかをチェックするということになります。適合性判定では、建築物の省エネ性能というのは設備機器の一次エネルギー消費量で評価しますので、申請者から提出された冷暖房設備ですとか、照明設備ですとか、給湯設備、こういったものの一次エネルギー消費量の計算がきちんと行われていて、その合計が基準値以下になっているかどうかということを確認するというようなことがこの適合性判定ということになります。これを行うには特に資格は必要ないのですけれども、もちろん省エネ評価に関する知識が必要ということになっています。建築住宅課の職員は、もともと建築に関する知識がありますし、昨年度から国とか県が主催しております説明会とか研修に参加して勉強しておりますので、申請があった場合には十分対応できるというふうに考えております。

以上です。

(川崎) この条例に関しては、本会議でも幾つか質疑があったかと思うのですけれども、ちょっと聞き取れなかった部分もありまして、確認なのですが、本会議での説明では、この申請について見通しということのご質問があったかと思うのですけれども、それについてはほとんどないものと考えているとの答弁だったように記憶しているのですが、そのところをもう少し詳しくお聞きしたいのですが。

(建築住宅課長) 先ほども述べましたとおり、本市が所管している適合性判定は、延べ面積が300平米以上500平米以下の非住宅建築物のうち木造の二階建て以下のものになります。ここ10年鴻巣市内で建築された建築物を確認しましたところ、これに該当するようなものは平成27年に寺院の客殿が1件あったのみということですので、恐らく今後もこの程度の件数、数年とか10年に1件とか、この程度しかないのではないかとということで、ほぼないというふうに考えております。

以上です。

(秋谷) 我が市で要は対象となる建築物というのは、先ほどおっしゃっていた寺院の客殿のような例しかないということであったけれども、こ

の省エネ判定をしてもらうメリットとデメリットというのがもし分かれば教えてもらいたいものだけれども。

(建築住宅課長) これは規制ですので、この適合性判定で省エネ基準に適合していないということになれば建築確認が下りないということになりますので、工事に着手できないということになります。

以上です。

(秋谷) では、もう当然そういった建築物を造る場合にはもう義務化されたという意味だね。そういうことだよね。

(建築住宅課長) そうです。300平米以上、中規模な非住宅建築物については省エネ基準への適合が義務化されたということです。

(秋谷) ただ、義務化されたこと自体はもう、国の法律のことだから、それはそれでもうやむを得ない、やむを得ないという言い方も変だけれども、今後、低炭素社会に向けていくために省エネ性能をどんどん、どんどん高めるとするのは、ある意味では分かるのだけれども、施主からすると負担はどんどん、どんどん増えることになるわけではないですか。そうすると、変な言い方だけれども、逃れようとする人というのは当然出てくると思うのです。それで、罰則のような基準というのは付随して設けてあるの。

(建築住宅課長) これは建築確認とリンクをしておりますので、建物ができた段階で完了検査があります。この完了検査のときに当初の図面どおりにできていなければ検査済み証が発行されませんので、発行されないということは建物が使えないということになります。それでも使ってしまうようなことであれば、それは違反として指導していくというようなことになります。

(委員長) ほかに質疑はございませんか。

(なし)

(委員長) 質疑なしと認めます。

よって、質疑を終結いたします。

これより討論を求めます。

初めに、反対討論はありますか。

(なし)

(委員長) 次に、賛成討論はありませんか。

(なし)

(委員長) 討論なしと認めます。

よって、討論を終結いたします。

これより採決いたします。採決は挙手で行います。

議案第35号 鴻巣市手数料徴収条例の一部を改正する条例について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

(挙手全員)

(委員長) 挙手全員であります。

よって、議案第35号は原案のとおり可決されました。

次に、議案第37号 鴻巣市道路占用料徴収条例の一部を改正する条例について、執行部の説明を求めます。

(都市建設部参事兼道路課長) 議案第37号 鴻巣市道路占用料徴収条例の一部を改正する条例についてご説明させていただきます。

これは、道路法の一部を改正する法律の改正により、道路の占用が認められる施設に自動運行補助施設が加えられたことに伴い、本条例の別表に新たに占用料の額を定めるものです。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(委員長) 以上で説明が終わりました。

これより質疑を求めます。質疑はありませんか。

(川崎) それでは、自動運行補助施設、これは電磁誘導線や磁気マーカ一等を使用して自動車の自動運行を補助するものという理解をしておりますけれども、この自動運行補助施設を設置するのは誰なのか、事業者なのかどうか、そこについてお伺いいたします。

(都市建設部参事兼道路課長) おっしゃるとおり、自動運行補助施設というのは、電子・磁気的方法により自動運行装置を備えた自動車の自動的な運行を補助するための施設のことを指します。具体的には電磁誘導線や磁気マーカなどのことで、トンネルや山間部のGPSの測位精度が低下する場所や車両センサーがうまく機能しない悪天候のときに安全

な自動運転を補助する役割を果たすものです。電磁誘導線は、限定された運行ルートに設置することで自動運転車の制御を行う、言わば電磁のレールと言えるものです。電磁マーカーは、バスの運行など自立運転車両の補助的な役割を担い、GPSの位置情報の補正支援に使われます。ご質問の設置するのは誰かにつきましては、占有者、申請者ということだと思っておりますけれども、占有者は国、県、市、公営企業、NPO、それと自動車メーカーやバス会社などの民間企業等が想定されます。市は、その場合、申請されたら道路管理者は許可を下ろす立場となります。

次に、具体例はあるかということについてはなおりますけれども、自動運転につきましては、現在、限定地域での無人自動車運転サービスを行っており、また各地、各所で対象地域や範囲等の拡大に向けた実証実験が行われている状況です。無人自動運転サービスについては、秋田県の上小阿仁村にある道の駅かみこあにを拠点とした全長4メートルのルートにおいて、一部区間で期間を限定して一般車両が進入しない専用区間を確保することで実施しているほか、令和2年11月26日からは、自治体として初めて茨城県境町が自動運転バスの定常運行を開始したそうです。実証実験については、現在、国交省、経産省、民間企業、大学等で連携しながら全国各地で実証実験が行われているようです。自動運行補助施設を設置した具体例としては、道の駅かみこあににつきましては、国から申請があって上小阿仁村が許可をしたという形だそうです。茨城県境町の自動運転バスの定常運行につきましては、現在のところ自動運行補助施設を使用せずにGPSの位置情報で自動運転を行っているということです。

以上です。

（川崎）今、具体例も挙げて、申請者が国であったりということもお示しをいただきましたので、それは分かりました。

悪天候を補助する役割ということで効果的なのだと思っておりますけれども、秋田県については当然ながら雪が深いところなのかなというふうに思いますので、これが有効なのかなというふうに思っておりますけれども、道の駅なのですか、ちょっとその場所が私もよく分からないのです。

けれども、道の駅の中だけなのかどうなのか。その使い方として、川口市のほうでもですか、自動運転バスの実証実験を令和2年行っていますね。2月25日から28日まで。それちょっと見ましても範囲的には非常に狭い範囲というふうに私は認識しているのですけれども、その設置のことを考えますと、今のお示しいただきました秋田県の上小阿仁の道の駅周辺ということなのか、道の駅の中でこの自動運行補助施設を設置しているものなのか。また、茨城県の境町についても、こちらは自動運行補助施設は使っていないということですね。GPSだけで対応しているということですので、秋田県の上小阿仁の道の駅周辺なのか、この中での話なのか、もし分かれば教えていただきたいと思います。

（都市建設部参事兼道路課長）上小阿仁、秋田県なのですけれども、秋田県に昨日電話して聞いたところ、やっぱり雪が深いということで、電磁マーカではなく電磁誘導線、線を道路に埋め込んでその上を走る、ゴルフ場のゴルフカートのイメージですか、そういった形の運行のようです。場所につきましては、道の駅かみこあにの周辺、道の駅を拠点とした周辺の4キロをルートとしてぐるぐる回るような、そういったイメージになります。

境町のほうなのですけれども、境町のほうは上小阿仁と違う、線ではなくて磁気マーカを……使っていないのだ。使っていないのだけれども、例えば、まだ使っていないということなのですけれども、GPSの情報で動いているのですけれども、それが悪天候だとか、そういったところで使わなければならないような状況であるのであればつける、そういったイメージの2つの使い方という形になると思います。だから、磁気マーカというのはGPSの情報が得にくいところにつけるといいます。

以上です。

（川崎）そうしますと、茨城県境町については、使っていないけれども、既に磁気マーカということで自動運行補助施設は設置はしてあるということなのですか。確認です。

（都市建設部参事兼道路課長）設置はしていません、今のところは。

すみません。ただ、今のGPSが届くというか、ちゃんとしているので、今のところは全然大丈夫だということです。要は補助をするのが自動運行補助施設です、GPSの。

（川崎） ちょっと何度もで申し訳ないのですけれども、あまり具体例がないので、同じ質問をまたすることになってしまいますけれども、そうしますと自動運行補助施設と例示していただいたのが電磁誘導線や磁気マーカ―などという具体例がまずあります。実際の具体例といたしましては、秋田県の上小阿仁、道の駅を基点として周辺4キロをぐるぐる回る形、こちらにつきましては電磁誘導線を埋め込んで使用しているというふうにはまず、そのようなお答えだったかと思います。もう一つの茨城県境町については、GPSを使って自動運行を行っているので、現在のところ自動運行補助施設は設置していないのか、それとも設置する考えなのか、そこだけちょっと確認をしたいと思います。

（都市建設部参事兼道路課長） 大変失礼しました。茨城県の境町のほうは使用しておりません。磁気マーカ―を使用しているところというのが探したところちょっと見当たらないところで、多分いろんなどころで実証実験、羽田空港だとか、いろんなどころですとか、いろんなど地域でやっていると思うのですけれども、現実にはそれを埋め込んでいるだとかというところは見つかりませんでした。現在のところ分からないです。以上です。

（川崎） では、それは分かりました。では、関連してという形になりますけれども、先ほどもちょっと触れましたが、川口市での自動運転バスの実証実験が終わっております。あまり大きな範囲ではなく行っているのかなというふうな認識でございますけれども、自動運転バスの普及について、これ本会議でも質疑があったかと思いますが、普及1割と予測しているというような答弁であったかと思いますが、その確認です。本市において今後の自動運転バスについての普及状況、どのように予測されるのかを関連としてお伺いをいたします。

（都市建設部参事兼道路課長） まず、国の動きとしましては、令和元年

7月に自動運転に対応した道路空間に関する検討会において議論に着手し、同年11月、2025年までの政府目標達成に必要な今後の方針に係る提言として中間取りまとめを公表しました。その中では、将来的には、2030年には約1割、2035年には2割から3割が自動運転車、自動運転車というのもレベルが、ゼロが何もない車で、1から5までございまして、ここで言っている2035年に2割から3割になるという自動運転車はレベル3になると自動運転の普及予測が試算されております。

では、ここで自動運転のレベルについてちょっと説明させていただきますと、レベルゼロが運転自動化なし、ドライバーが全ての運転操作を実行するものです。レベル1、運転支援、それはシステムがアクセル、ブレーキ操作またはハンドルの操作のどちらかを部分的に行うといったものです。レベル2、これは部分運転自動化というもののなのですけれども、システムがアクセル、ブレーキ操作またはハンドル操作の両方を部分的に行う、これがレベル2です。次のレベル3、これが目標になっている2割、3割、2030年には1割というレベル3なのですけれども、条件付運転自動化がされているやつです。決められた条件下で全ての運転操作を自動化。ただし、運転自動化システム作動中もシステムからの要請でドライバーはいつでも運転に戻らなければならない。要は手放し運転というか、いなさいよという、その中の運転ということです。レベル4、高度運転自動化、これは決められた条件下で全ての運転操作を自動化。レベル5、完全運転自動化、条件なく全ての運転操作を自動化というものです。

先ほどのとおり、政府目標は2030年にレベル3を約1割、2035年には2割から3割が自動運転レベル3になると試算しております。昨日の夜から今日の朝のニュースでは、世界初の自動運転レベル3がホンダレジェンド、本日発売というニュースが流れておりました。今回の改正は、自動運行補助施設の設置を申請したいといった場合、速やかに申請、許可等の事務が行えるよう基準等の整備をするものです。自動車メーカーの自動運転技術の開発は日進月歩で進んでおり、予想はなかなかしづらいところでございますが、高齢者が増加し、交通弱者と呼ばれる方は今後

ますます増加することが予想されることから、市、道路管理者として自動運転、システムも含めて、については今後もアンテナを高く張っていきたいと考えております。

以上です。

（田中） ちょっと何点かお聞きしたいのですけれども、自動運行補助施設の管理についてと料金設定の一応資料頂いておりますが、これでちょっとお聞きしたいのは、国道、県道、市道とまたがった場合とか、そういう路線についてはどのように協議をされているのか。まだ実際には走っていないので分からないでしょうけれども、今後どのように協議をしていくのかということをお聞きしたいのですけれども。料金だけはちょっと、それは分かっているのかな。その辺ちょっと教えていただきたいと思えます。

（都市建設部参事兼道路課長） 国道、県道、市道については申請者、どなたがなるか分かりませんが、例えば自動車メーカーとか一般企業であれば、企業の方が国、県、市に申請を出す形になるのではないかなと思っております。道路占用に係る占用料の算出根拠ということでもよろしいですか。質問はそういった。

（田中） 根拠ではなくて、要するに国、県、市で料金が違うかどうかというのもちょうと聞いておきたい。そういう聞き方だとおかしいですか。メーター幾らとかって一応もらっていますので、それが一応市ではこういうのを作ったということなのですからけれども、県と市は別に料金が違う設定があるのかどうかということです。

（都市建設部参事兼道路課長） 占用料なのですからけれども、占用料の額については道路法施行令の別表に規定されております。占用料の算出根拠につきましては、所有地の固定資産税評価額により1級地から5級地に区分されておまして、本市では第3級地というところに該当することから、別表の第3級地の額を参考に占用料としたものです。これは、国とうちの一緒の別表なものですから、そこで区域については、鴻巣市内であればその別表の第3級地というところを見るわけですから、国と市は恐らく同額であると思えます。県については、定めていないか、今

のところ見て。

（都市建設部参与兼産業団地プロジェクト）今回の道路占用の関係は、県のほうでも同様に条例改正が当然されると思っていますが、現状で県のほうの道路占用の条例改正行われていませんので、今の段階で県の占用料が幾らというのはこちらから申し上げられない。ただ、占用料の考え方は、恐らく国や今回本市でもやるような形と同様の考えが適用されると思いますので、おおよそ国、県、市で占用料が大きく違うということとはちょっと想定されないかなと思っております。

（田中）最後に、全体的な、例えば今の路線みたいのを決めた場合に、管理する最高責任者というか、国、県、市をまたがった場合にはどこが管理をする形になるのでしょうか。現実がないのでちょっと分からないとは思いますが、想定で結構ですので、お願いします。

（都市建設部参事兼道路課長）国、県、市それぞれが占用を許可することなので、申請者のほうで管理という形だと……すみません。

（都市建設部参与兼産業団地プロジェクト）あくまで占用者の管理になると考えています。ただ、占用者が、今回まだ自動運行補助施設というのが全国的に普及していないので、先ほど道路課長が言ったように道路管理者が設置する場合と、それから実際のバスの運行等をする交通の事業者がやる場合、あとは万が一自動車メーカーがやる場合と、それぞれちょっと占用者がどうなるかというのが今まだ不確定で、たदैずれにしても占用で許可を受けた者が管理をすることになるのが標準だと思っております。よろしいでしょうか。

（秋谷）すみません、ちょっと基本的なことをお伺いするのですけれども、自動運転と言われている今現在決まったところだけで実証実験とかやっているところがあると。自分の記憶が確かかどうか分からないけれども……

（委員長）秋谷さん、すみません、ちょっともう一度大きな声で。

（秋谷）ちょっと記憶が確かではないのだけれども、新潟なんかでもやっていたのではないのかなと思うのですけれども、ちょっとそのところは不確かですが、基本的にはまずGPSで運行というものは例えば管

理がされていて、基本がね、それで今回来ている条例改正の部分というのは、あくまでそれはサポートするものを路面上にやることを考えてやっているという、まずその理解はいいのかな。基本はGPS。

（都市建設部参事兼道路課長）そのとおり基本はGPS。恐らくレジェンドなんかも、今日発売のやつなんかもそんな形なのではないかなと。ただ、トンネルだとか、雪だとか、そういったところなんかはもうそういったものがついているかもしれないので、そういったところに補助する役割という形ですか。現物は実際見ていないのですけれども、イメージとして、写真だとか見ると、磁気マーカーというのは直径30ミリの20ミリの厚さの円筒形のやつが写真で載っています。それを埋め込むなりなんなりするのを占用するのと、それとあと車のほうにはMIセンサー、それを拾うものがつく形で運行されると。

以上です。

（秋谷）例えば、先ほど説明の中で2030年までとか2035年とか、自動車のメーカーの技術がどれだけ進歩するかにもよるのかもしれないけれども、我が市においてそういった可能性というものが、市の中でね、市の中といっても一般市民がその車をとということではなくて、例えばフラワー号のバスを自動運行させるようなことも将来的には、もしバスメーカー自体がそういった機能というものをしっかりつけてやれば、できるようになるのか。バスの車両メーカーというのかな。そうすると、いずれは我が市においてもそういう自動運行されるような循環バスが普及するというのも考えられるのかな、将来的にもしかすると。

（都市建設部参事兼道路課長）まさに今その自動運行バスやっているのが茨城県の境町なのですけれども、そこに電話で聞いたところ、ある一定区間なのですけれども、30キロ制限の道、向こうにある、境町にある境駅とシルバーホールという何か施設があると思うのですけれども、そこを行ったり来たりやり方なのですけれども、その中では、その車の最高速度が18キロということで、30キロの規制の通りなのですけれども、18キロで走っていると、それでもやっぱり渋滞というか、後ろに数珠つなぎになってしまうとか、そういった難点もあるということをおっし

やっております。それで、車のほうは日本車ではない、フランスのほうの会社の車らしいのですけれども、そういったもの。だから、スピードがあまり出せないようなイメージの自動運行の車が今のところという形ですか。そういったものがそれで条件を整えれば、そういった路線であればもちろん運転はすぐ、そういった自動運行バスだとかは行けるのでしょうけれども、まだスピードの、ちゃんと普通の渋滞をしないような流れをつくる速度の車ではないということです。ですから、どうしても限定区間のあまり車の通りが多くないというか、その分交通弱者の人がいっぱいいる地域だとかというところに先に普及するのではないのかなと。国と一緒にそういった事業が先にされるのではないか、そんなふうを考えております。

以上です。

（秋谷）自分も昨日新聞でそのホンダの記事は見たのだけれども、ホンダのレベルスリーというのは高速なんかの例えば渋滞時だったかな、50キロぐらいまで何か大丈夫なレベルなのだよね。50キロ近くになるとドライバーに要は何かしら指示が出て何かやるみたいな、たしかそういう記事だったと思うのだけれども、例えば論で言ってしまうとよくないかもしれないけれども、例えば鴻巣駅から免許センターまでの区間ぐらいであれば、この自動運行というものがそう遠くないうちに何かできるイメージを持ったのだけれども。距離的にもそんなに長くはないけれども。仮にそういうものをやったときに、基本はGPSで、この条例で出てくる補助的なものというのはかなり将来的なことまで見越してしまっているのかな、今のどうも説明と今の現状とかを見ていると。何かすぐすぐということではないよね、やっぱり。

（都市建設部参事兼道路課長）おっしゃるとおり、すぐすぐではないかも分からないのですけれども、例えば直線のところを行ったり来たりと、カーブのところがあったりする場合もあるではないですか。曲がったりする。そういうところには、やっぱりGPSだと回りが変な回り方になってしまうとか、そういった記事が載っていたので、恐らくきっちり曲がらせたいところにはそういったものを置くのではないかなという、

これも推測ですけれども、そういったイメージです。
以上です。

(委員長) ほかに質疑はございませんか。

(なし)

(委員長) なしと認めます。

以上で質疑を終結いたします。

これより討論を求めます。

初めに、反対討論はありますか。

(なし)

(委員長) 次に、賛成討論はありますか。

(なし)

(委員長) 討論なしと認めます。

よって、討論を終結いたします。

これより採決いたします。採決は挙手で行います。

議案第37号 鴻巣市道路占用料徴収条例の一部を改正する条例について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

(挙手全員)

(委員長) 挙手全員であります。

よって、議案第37号は原案のとおり可決されました。

暫時休憩いたします。

(休憩 午前11時44分)



(開議 午後零時58分)

(委員長) 休憩前に引き続き会議を開きます。

次に、議案第38号 鴻巣市市道の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例について、執行部の説明を求めます。

(都市建設部参事兼道路課長) それでは、鴻巣市市道の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例についてご説明させていただきます。

これは、道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に

関する政令等により、条例の引用先となる道路構造令も改正となったことから、規定の整備等を行うものです。主な改正箇所といたしましては、第8条の2に自転車通行帯に関する基準の追加、第31条、交通安全施設に自動運行補助施設の追加及び第41条に歩行者利便増進道路に関する基準を新たに追加するほか、条例において引用する条番号等の変更に伴う所要の改正を行うものです。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

（委員長）以上で説明が終わりました。

これより質疑を求めます。質疑ありませんか。

（川崎）それでは、議案第38号につきまして、要旨、また主な内容ということであるわけなのですが、この要旨からしますと、歩行者利便増進道路につきまして、いわゆるほこみちという言葉もありますけれども、そのようなことという理解でいいのかどうか、またそれとは全く違うということであれば、そこを教えていただきたいというふうに思います。これ要旨の中の一部ですけれども、主な内容にしますと（1）、（2）、（3）のことに続く要旨といたしますか、についてまずお伺いをいたします。

そして、特に（3）歩行者利便増進道路に関する基準の追加、第41条というふうにあるわけなのですが、歩行者利便増進道路というのは、にぎわいある歩行者中心の道路空間を構築するため、歩行者が安心、快適に通行、滞留できる空間が整備され、占用を柔軟に認められる道路ということでございますけれども、これ都道府県が管理する道路に対しても適用できるということでもいいのかどうかをまず1点お伺いします。

（都市建設部参事兼道路課長）まず、歩行者利便増進道路、これ通称ほこみちと呼ばれているもので大丈夫です。そのことです。

それと、ご質問のとおり、国交省発表の資料では、都道府県が管理する道路を歩行者利便増進道路に指定した市町村が当該都道府県に代わって行うことができる改築等として、1つ目で歩道等の拡幅、2つ目に並木、駐車場等の新設を定めるとされております。これは、指定場所を市町村が当該都道府県に代わって歩道の拡幅などの改築ができるということ

すが、イメージ図を見ますと、現行4車線の車道を2車線に減らして歩道を拡幅し、歩行者利便増進施設を設置するというものが載っていたりしておりまして、イメージ図の印象としては、やっぱり市内で市がやるにはハードルが高いものではあるのですが、一応制度的にはできるというものです。

以上です。

(川崎) 新型コロナ禍ということもありまして、それに対応すべく、そういう歩行者用の道路なのだけれども、そこに飲食店や何かが椅子やテーブルなんかを置いて、そこでも飲食ができるというような、そういうようなこともあるかと思えますけれども、こうした条例が、できる規定という条例かと今思ったのですけれども、これがあるということはすごく大きいことだなと感じました。

まちづくりにも大いに関係のあることですので、さらに詳しくお聞きをしたいのですが、まず2点目なのですけれども、これは本会議の質疑の中でお話があったかと思えます。北本県土事務所との意見交換会を行ったときに、該当する場所というのはそれぞれの駅の駅前ロータリーくらいではないかというような結論だったというふうにお伺いをしたわけなのですけれども、その結論になったという経緯についてお伺いをします。ハードルが高いということは1点分かったのですけれども、もう少し詳細に、意見交換会がこのような内容でこういうふうな結論になったのですよということがあれば教えていただきたいと思います。

(都市建設部参事兼道路課長) おっしゃるとおり、北本県土管内につきましては、歩行者利便増進道路制度、通称ほこみちの創設及び道路占用許可基準を緩和する特例、コロナ占用特例と言われているものなのですけれども、その実施に伴い、北本県土整備事務所、それと管内の市町の道路占用の担当者、それと管内の警察署の道路使用の担当者によりコロナ対策による占用の取扱いに関する担当者の意見交換会が行われました。意見交換の中では、県道、市・町道の中で該当する場所があるとなれば各駅前のロータリーくらいではないかという意見が出されております。それは、歩行者利便増進施設等の占用場所の基準として、歩行者の

通行に必要な幅員、歩道の場合3.5メートルまたは2メートルとなっておりますけれども、それを確保する等が定められておりまして、また構造の基準として歩行者の滞留スペースを設けることや、かつバリアフリー基準に適合することなどが定められているため、物理的に考えて、該当する場所、該当する道路というのは現在のところ各駅前ロータリーぐらいではないかという意見が出されたものです。

以上です。

(川崎) 今、物理的に考えて、現状を見ますとそれぞれの駅前ロータリーぐらいではないかというお話、結論に至ったのだということは理解をいたしました。私の素朴な疑問といたしましては、駅前ロータリーとかは、あれは歩行者用道路という、いわゆるほこみちという概念になるのかどうかというふうなことがまず1点疑問には思いますけれども、現在安全に歩行者が通行できる、確保できる、そういうスペースというのは、警察の方も入っての結果といたしましては駅前ロータリーくらいだという内容については分かりました。

それで、今後なのです。要するにこれをどう生かすか。こういう条例ができる規定であるから条例を変えたのですよということであればそれで終わってしまうことですが、このように国も認め、また同じように市も条例を生かしていくということがすごく大事なのではないかなというふうに思います。今回、予算の議会ではありますので、様々な政策が打ち出されました。花のまちこうのすのブランディングも行うのだというお話もありまして、様々な道路に関してもフラワーロードをつくったりというようなお話もいろいろありました。今後の花のまちこうのすというブランディングには、当然都市計画課も大いに関係をしてくると思いますし、道路課も大いに関係をしてくることとございます。もちろん全庁的な議論になると思いますが、私はこうした条例を積極的に担当部課から市長部局にこの条例を生かすように提案をしていくべきではないかなというふうに思います。ぜひ花のまちこうのすのブランディングに今後この条例も生かして何かできるのではないのでしょうかというような、こういう提案をしていくことが必要だと考えますが、これは部長の

考えをお伺いいたします。

（都市建設部長）ご質問の歩行者利便増進道路につきましては、先ほど道路課長のほうで答弁申し上げましたとおり、鴻巣市の道路環境を見ると、物理的な部分で言うのは大変申し訳ないですけれども、かなり厳しい面はあるかなというのが印象でございます。6月の北本県土事務所での担当者の打合せ後に商工部門には情報提供をさせていただいておりますが、その後具体的な進展というのはございませんでした。今回法令で4月1日から適用となりますので、鴻巣市にとってどのような手法が取れるかというのは、全庁的な場に部としても提案をしていきたいというふうに考えております。

以上です。

（秋谷）資料のほうでちょっと聞きたいことがありまして、8条のあたりかな、自転車通行帯のお話になっていると思うのだけれども、自転車の交通量が多いというのはどうやって判断基準にするのだろう。自動車の交通量の多いというのは分かるのだけれども、自転車の交通量が多いという結構いろんなところが該当しているのではないのかなと思うのですけれども。判断基準。

（都市建設部参事兼道路課長）自動車及び自転車の通行量の多い第3種または第4種の道路ということなのですけれども、それは自転車についてはやっぱり、そもそも自転車通行帯をつくるきっかけというのは、歩道の中で歩行者と自転車が入ってしまっている中で、それだと危険、事故が多いということの中から歩行者と自転車を分けたいといった区間なので、そういった事例だとかも参考にしながらの交通量の多いという解釈になるかと思っております。だから、混在してしまうのをほどく形のものが自転車通行帯の役目の一つだと思いますので、そういった形の通行量の多いという形だと思います。

以上です。

（秋谷）最終的にこの自転車通行帯のお話というのは、ただし書で結局地形の状況、その他特別な理由によりやむを得ない場合においてはこの限りではないと。だから、ある意味では都合がいい話で、例えばいろい

ろ私たちも生活をしている中で、例えば私は鴻巣駅の西口の利用者なのだけれども、朝とかはやっぱりみんな駅に向かって自転車であつと向かうではないですか、どうしても。そうすると、当然駅利用者の歩行者もいる、自転車も多い、さらに送りで車もというのは常に朝夕、あと雨の日だね。雨の日、本来自転車なんて転がしてはいけないのだけれども、実際のところは自転車使っている人もいらっしゃるし、大変危険な状況が駅周辺というのは多いと思うのです。実際のところこの限りではないというただし書があつたとしても、そういった点を、せつかくこういう条例を上げてくるなら、何かしら改善するようなすべというのをちょっと考えていただきたいのです。例えばどうしたって駅に入る車もあれば出る車もあるから、単純に私なんか鴻巣駅の西口を見ていると、もう入る車は入る車、この道路、出る車は出る車、この道路というようなことがもし時間帯だけでも本当定められればいいなと思うのだけれども、警察のいろんな協議とかもあるから、そんな簡単なことではないのだけれども、一番そういった部分でやってあげるのが交通安全のためにはいいのではないかといつも思うのです。どうなのでしょう。そういったところを結局改善していかなければいけないと思うのですが、いかがですか。

（都市建設部参事兼道路課長）私も自転車通勤しておりますので、秋谷委員と同じ苦勞は毎日のように感じております。ただ、自転車通行帯というのは、自転車通行帯自体が歩道から、歩道があつて、その外の1.5メートル以上という形になっていますので、そういった道路を探すとすると、車道が狭くなってしまふわけですから、そういった観点からいくとなかなか難しいところがあるというのがこの自転車通行帯の考え方、考え方というのはちょっと変ですけれども、そういったものになっております。要するに、やっぱり車道と歩道があつて、なおかつ車道のほうが結構なちゃんとした幅員があつて、そこに1.5メートル以上の青い、青いのですけれども、大体、そういった帯の線を引くというのが自転車通行帯です。

以上です。

(秋谷) ご説明いただいていることはよく分かっている。実質的にそういう物理的な状況にないから。実際そういう混み合っている道路は。だから、なかなか自転車通行帯の設置というのが難しいというのは十分分かった上で、それでも何とかしなければならないでしょうって聞いているわけなのだけれども、もっと常日頃、自分も自転車を、今の季節はちょっと使っていないけれども、利用して思うのは、単純に左側通行が分かっている人もいっぱいいる。そういう通行帯の区分がないところで、要は物理的に不可能だというのはもう分かった上で、その道路の利用形態の上でもう右と左の本来自転車、車両というものがどっちを走るのがかという根本的な問題が分かっているらっしゃらない方も大勢いらっしゃるのではないですか。そういった啓発も本来だったら私は道路全部にしてもらいたいぐらいなのだけれども、そういったこともされていない。だから、常に歩行者、本来はですよ。本来は、自分は子どもの頃教わったのは、歩行者は右、自転車は左と。ただ、実際のところ歩行者は右も左も通れるわけだけれども、事自転車というものはしっかり軽車両という認識を持っていらっしゃる利用者の方がいっぱいいらっしゃるのではないですか。もしそういう物理的な事情で自転車通行帯を設けられないのであったら、その代替措置として、しっかり自転車というものはこういうふうにしてくださいよという意識づけをするような市としての方を本来考えなければいけないのではないかと思います。どう思います。本当危ない方いっぱいいらっしゃいますよ、自転車利用している人で。もしご見解があったら。

(都市建設部長) 確かに秋谷委員がおっしゃるとおり、現状物理的に対応ができない部分での交通安全の確保という面では、今実際やっているかちょっと確認していませんけれども、以前小学校等からそういった自転車の交通安全マナー教室というのもやっておりますので、そういった機会を通じて軽車両の通行についての教育というのは必要なことだというふうには考えております。駅の通りにつきましては、県道でありまして、17号から駅までですか、現在自転車通行帯という部分で、もう今標示、設置がされているところではございます。本当に市内全域こういっ

た区分ができれば一番いい結果、実際に自転車通行帯を設けた場所というのは交通事故等も低減が確認されているということですので、いいことだと思うのですがけれども、ただハード面というのはなかなかすぐ対応できませんので、まずはそういった教育も充実していく必要があるというふうには考えております。

以上です。

(秋谷) 小さいお子さんにそういう教育をされているのは、度々こういう話をするとお伺いするので、それはよく分かっているのだけれども、問題は中高年なのだよ。中高年。ご高齢の方がふらふらしてしまっていて危なくて、それで右か左か分からなくてぐらいはしようがないよなど、勘弁と言ったら変な言い方だけれども、やむを得ないだろうなと思うところあるのだけれども、しっかりと分別ができそうなご年齢の方々に対して、もうそういったところが抜け落ちてしまっている方が大勢いらっしゃると思われませんか。自分が自転車利用しているとどうしてもそのように見えてしまっしょうがないのです。だから、そういった方々に啓発ではないですけれども、本来やれば、例えばこういった自転車通行帯の議論なんて私はないのだと思います。あまりに自転車の利用者の方がマナーが悪い、あるいはスピードを出し過ぎる。いろんな自転車がマナー違反、ルール違反というものをいっぱいやってしまったから、逆に言うところこういったものをできるところは整備しなさいというものが自分が出てきたのがベースなのではないかなと。本来は、そういったものをつくらなくてもちゃんと自転車利用者の方々がしっかりと適切にスピードなり、あるいは歩行者と会うときにはちゃんと注意して擦れ違って歩行者の安全を確保するとか、そういったことがしっかりとやれていれば、物理的云々という問題点はもちろんあるけれども、そんなものなくたっていいのではないかと思ってしまうぐらい、それぐらい自転車利用者のマナーが悪過ぎると。だから、物理的に市としてそういったもののできないのであれば、そういう自転車利用者に対しても何かしらの働きかけというものを常にしていないと、結局これをただ、条例はもちろんできたとしても、自転車利用者と歩行者の双方の安全を担保するということ

はかなわないと自分は思うのですけれども。いかがなものでしょう。

（都市建設部長）秋谷委員がおっしゃるとおり、中高年の方もそういったマナーに反するような行動というのも見受けられるのだと思います。実際のところ、そういったルールを知りつつも行動に移せないという点もあるかなというふうには考えております。都市建設部で申し上げますと、そういった物理的な道路の構造等の改築が主となってまいりますけれども、交通部門と連携しながらそういった交通安全対策というのは必要なことだというふうには考えておりますので、都市建設部のほうからも交通部門のほうに働きかけというのをしてまいりたいというふうには考えております。

以上です。

（秋谷）こちらのほうでできるとしたら、例えば道路標識あるいは路面標示、そういったものでもできるところってあるのではないのかなと思うのですけれども。歩行者の安全って、もう単純に自転車は左側通行って路面標示するだけでも全然違うのではないのかなって私なんかいつも思ってしまいます。矢羽根で鴻巣駅からそちらの免許センターのほうで……ではない。17号ですね。矢羽根でこっちの警察署の向こうもやっているね。矢羽根でやっぺらっぺらやるけれども、あの矢羽根ですら分かっていない人がいっぱいいるのです。こういうふうに行きなさいって矢羽根で標示している、自転車通行帯は。でも、実際のところそれすら分かっていない方もいっぱいいらっしゃる。なおかつ自動車利用者はあそこを平気でまたいで邪魔をしている。つまりそれだけご理解がいただけない現状があるのです、今。自転車通行帯というものですら。だから、何かしら標識なりなんなり、標示の仕方なりというのを工夫すればまたちょっと違うのかなっていつも思うのです。利用するたび。だから、そういった意味では道路課さんのほうで例えば標識というか標示、標示なのかな。標識というわけいかないね。警察の管轄の部分というのは絶対あるから。そうではなくて、市としてできる、さっき言った自転車は左側通行、ただそれだけで、みたいなことができたらいいなと思うのですけれども、無理かしら。

(都市建設部参事兼道路課長) 規制標識とか、そういったものになると
… …

(秋谷) それは警察だ。

(都市建設部参事兼道路課長) 警察のほうになってしまう。その代わり路面標示に関しましては、交通管理者と、それと他市町村とかの事例だとかも調査しながら研究していきたいと思います。あと、看板とかの設置とかも考えられるわけなのですけれども、昨今、看板が結構邪魔だとか、交通の支障に逆になってしまうだとか、そういった事例もあるので、すぐというか、調査しながらやっていきたいと、研究していきたいと思います。

以上です。

(秋谷) これはちょっと違う、違うということもないのだけれども、標示の仕方です。1つ自分が参考になるなというも思っているのが、例えば都心のほうに行くと路上喫煙禁止ですというような、要は地面、歩道面とかに貼り付けるようなものがあるのです。要はここは駄目ですよってあちこちに貼ってあるような。例えば自転車通行帯を確保できないような歩道、そういったところにそういう自転車は左通行ですよという、こういう薄いプレート、貼り付けるような、そういったものでもつけられれば、それだけでもよっぽど違うのかなと思うのです。それは警察の管轄ではない、お断りとか、協議ぐらいはしたほうがいいのだろうけれども、貼り付けて自転車左側通行という、そういう薄いシートを貼るだけでも全然違うのではないかなと思っっているのですけれども、そういった工夫がもしできればいいかなと思うのですが、もしお答えがいただければ、その点だけお願いします。

(都市建設部参事兼道路課長) 秋谷委員のおっしゃった、丸くて直径、四角でも60センチぐらいの結構でかいやつで、鴻巣の駅前にも再開発終わった後だったかに喫煙の関係とかで貼ってあったかと思うのですけれども、そういったのも割と早い段階というか、大雪が降ったときに雪かきですと削り取れてしまったりだとか、耐久性の問題もありますので、そういったところも関係部署と話し合いながらというか、考えながら、

調整しながらというか、調査して研究していきたいなと思います。
以上です。

(委員長) ほかに質疑はございませんか。よろしいですか。

(なし)

(委員長) 質疑なしと認めます。

よって、質疑を終結いたします。

これより討論を求めます。

初めに、反対討論はありませんか。

(なし)

(委員長) 次に、賛成討論はありませんか。

(なし)

(委員長) 討論なしと認めます。

よって、討論を終結いたします。

これより採決いたします。採決は挙手で行います。

議案第38号 鴻巣市市道の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

(挙手全員)

(委員長) 挙手全員であります。

よって、議案第38号は原案のとおり可決されました。

次に、議案第42号 令和2年度鴻巣市一般会計補正予算(第13号)のうち本委員会に付託された部分について執行部の説明を求めます。

(説明省略)

(委員長) 以上で説明が終わりました。

暫時休憩します。

(休憩 午後1時49分)

(開議 午後2時05分)

(委員長) 休憩前に引き続き会議を始めます。

これより質疑を求めます。質疑はありませんか。

(秋谷) 9 ページ、繰越明許費補正のところなのですからけれども、ちょっと何点か伺いたします。

まずは土木費の2つ目かな、道路橋りょう費の市道A-1004号線の整備事業のところなのですからけれども、以前もこの話は委員会でしましたけれども、ご協力いただく企業さんのほうへは、もう話はしっかりまとまっているのでしょうか。

(道路課副参事) ただいまの質問にお答えします。

現在、かかる事業者さんには具体的なお話はまだしておりません。ただし、前回もちょっとお話ししたことがあったかなと思いますが、ホンダさん、ホンダドリームという角のところなのですが、そちらの隅切り部につきましては、建て替え計画が実際あったとき、設計士さん、本社のほうから来ていただいておったわけなのですが、そちらの方に隅切りのところが具体的にこのぐらい計画的なものについてございます、拡幅計画はすぐすぐ進むものではないのですがということで、いずれはというお話をさせていただきまして、そちらの内容について建築主、また土地所有者である本田技研さんのほうに話を申し伝えていただけるようにはしていたところでございます。それ以外のところ、今現在床屋さんになっているところ、それと日産ディーゼルさん、そちらについてはまだ具体的にはちょっと計画性について、こちら詳細設計によって決める形になりますので、まだ申し上げはしていないところでございます。

以上です。

(秋谷) どっちが先なのだろうとって、市役所、行政的にはもちろん設計をしてその計画ができて、それから相手側にとというのは、それはもちろん分かるのですけれども、結局産業団地の整備のスケジュールとリンクしてくると思うのだけれども、タイムリミットって多分あるのではないのかなと思うのです。産業団地のほうがいつまでに用地買収してくれるかというのはもちろんあるけれども、こっち側もできなければやはり誘致だってしづらいだろうし、1004号線の拡幅が、だからそういう意味では相手側に、ホンダさんのほうはいいけれども、理容店のほうと、あとは日産か、そちらのほうにもしつかりそういう事前のお話というの

をある程度、まだいいでしょうというか、ある程度はやむを得ない、協力しますよみたいな、そういうお話がいただけているのと、ないのוות、これからぶつけるといふの、全然そのスピード感が違ってくるのではないのかなと思うのですけれども、いかがですか。

（道路課副参事）実際の話、この設計をしてみないと、どのくらい、幅につきましても延長につきましても詳細決まてこないところがございましたものですから、現素案の段階ですと具体的な話というのがちょっと進められない状況でございましたことから、まだお話ししていなかったところがございます。ただし、委員おっしゃるように、スピード感、また幾つかの整合性という話をちょっと、恐らく秋谷委員さんのほうは産業団地とかの兼ね合いとかもおおよそ考えていらっしゃるのかなと思つてはいるのですが、道路課のほうの立ち位置としては、産業団地さんのほうのものとはちょっと別な方向で考えております。独自の考え方です。その中で必要だといふふうな形はちょっと考えられますので、時期を見て早めに周知していけたらなといふふうに考えております。

以上です。

（秋谷）もちろんあそこは歩行者であるとか自転車の方々のことを考えて、なおかつ道路の渋滞緩和といふのかな、いろいろな側面として道路課さんのほうで考えているといふその話は分かつてはいるのですけれども、結局産業団地のほうに要は入られる車のことを考えれば、例えば下り線は手前のほうから入られるのだろうと思ふ。熊谷のほうから下りてきて。問題は上り線のほうです。上り線のほうわざわざフラワー通りのほうに回れるかといふと、できればスムーズに迅速に入りたいといふふうに企業なんかだと考えるのではないのかなと思うのです。結果的には私は産業団地絡みと言つてしまったけれども、そういった兼ね合いも当然、もし進出してくる企業さんがあるとすれば、やっぱり考えてあげなければいけないのではないのかなと思うのですけれども。まるでそのことを想定していないわけではないでしょう。想定していないのか。

（都市建設部副部長）産業団地、道路課の工事の関係も当然歩行者の安全確保とかといふ面からやっているものもありますので、まるっきり産

業団地のことを考えないということはないのですけれども、今現在、産業団地につきましても、ドンキさんのところの交差点を入れてきて産業団地のほうへ行くというのではなくて、実際には17号、バイパスに入って、一度バイパスの先の箕田交差点だったかな、そこを右折して産業団地のところに入るという今計画で協議のほうは進めているのです。産業団地側につきましても、敷地のほう一部道路用地として出していただいてバイパスのほうに出るような、そういったところも今考えているところなので、実際に箕田南交差点のところから産業団地のほうに入ってくる車というのは、産業団地に入ってくる車両というのではないというか、仕事用で入ってくる車両というのではないのかなというふうには考えているのです。ただ、実際のところは、従業員さんとかがある中で、やはり産業団地の動きと1004号線の拡幅というのは、ある程度工期的にはラップしないような形でやっていかななくてはいけないかなというのはありますけれども、実際のところ、日産ディーゼルさんのほうの買収とか、そういったまだこれからの交渉というのもありますので、時期的にはいつというのはちょっと今は申し上げられないところです。

（秋谷）同じく9ページの都市計画費の中の大間近隣公園の整備事業の6,000万円のところなのですが、説明だと工事期間に10か月ぐらい要するというお話だったのだけれども、たしか説明の中で植栽であるとか歩道というのかな、何かそういった整備が約10か月というご理解でいいのでしょうか。

（都市建設部参事兼都市計画課長）この10か月の中には、実施工事期間と、先ほど出た荒川上流河川事務所への各申請と、その部分も含まれての10か月というふうに考えています。

（秋谷）当初予算のほうでも大間近隣公園のところは出しているのだけれども、実際的にこの工事、調整期間から始まって、工事が今我々に提示されている植栽であるとか、歩道面であるとか、あとそれ以外にもいろいろありますよね。そういったのを含めると大体どれくらいの期間を見込めばいいのでしょうか、工事完了までというのは。

（都市建設部参事兼都市計画課長）それは、大間近隣公園全体でという

ことなのか、それとも令和3年度まで。

(全体での声あり)

(都市建設部参事兼都市計画課長) 全体のスケジュールとしましては、完成のほうは令和4年度いっぱいを見込んでおります。ですから、令和3年度、この4月からだと約2年間というふうに考えています。

(秋谷) あと、同じページのその下の都市計画費の中で、駅東口通り地区の市街地再開発で2路線を無電柱化ということなのですが、現状、停車場線か、あそこはもう無電柱になっているわけだから、要はA地区の面と、あとは北側面をやるというまず理解でいいのかどうか。

(市街地整備課副参事) 市道2路線の場所でございますけれども、今秋谷委員さんおっしゃられた駅停車場線のほうは、再開発側だけですが、無電柱化になってございます。市道2路線といいますのは、今おっしゃられたようにエルミ側といいますか、スクランブル交差点から吹上方面に延びる部分の駅通り地区に接している延長、それが1路線ございます。もう1路線は、中山道、鴻巣宿おとり公園とキタオカパン屋さんの間の通り、これはエルミのほうに向かっていく通りですが、こちらがもう一つの市道の1路線、これで計2路線ということでございます。

以上です。

(秋谷) まだ停車場線のほうは地中化というか、地中化してまだ間もないわけなのだけれども、実際的に地中化のメリットは分かるのです。障害物がなくなって、歩行者であったり、自転車だったり、いろんな交通のものがなくなると、あとは災害時にそういったものが倒れてくることがないであるとか、停電とかそういったときでもそこの埋まっているところだけはそういう心配ないわけだから、メリットは分かるのですけれども、トラブル面というのは、何か不具合みたいなものというのは、今は出ていないと思います、まだ新しいから。ただ、そういったのを先例的にやっているところだと、そういったトラブルというのはないものなのではないでしょうか。結局、埋めてしまえば、今度は掘り返さなければ、ある意味直せないわけではないですか。あるいは、例えば電話回線なんかも一

緒に入りますよね。そういったものでも電話回線自体も今は光のケーブルなのかな、入っていますけれども、いずれそういったものも、もしやすると要らなくなる可能性だってありますよね。携帯電話からWi-Fiやら、いろんなものが普及してくると。だから、そういった将来的なことまで考えてしまうと手がつけられないのかもしれないけれども、そういうデメリット面というのはないのですか。

(都市建設部副部長) 電線共同溝につきましては、先ほど委員さんおっしゃったように、やっぱり災害時とかで線が切れてしまうですとか電柱が倒れるといったところもありますので、地中化を進めましょうという形で全国的に進めているというところなのですけれども、実際のところデメリットとなりますと、例えばですけれども、点検とかではないですけれども、するために特殊部、地上機器というのをとところどころにつけてまして、スパン、スパンで点検とかできるような体制は取っております。ちょっと心配だというのがあるのだとすれば、例えば他事業、電線事業者の工事ではなくて他事業で例えば道路掘削したときに、実際のところはケーブルをそのまま入れているのではなくて、さや管入れて、その中にケーブルを入れていますので、直接ケーブルが切れるということはないと思いますが、やはり他事業で掘削したときにそのさや管を破損してしまうとか、そういったところ、それとあとはやはりそうやって埋設物になりますので、何かほかの埋設物、仮にですが、例えば水道です、下水道ですというのが仮にこの後入ってくる、既にあそこはもう整備されていますけれども、そういった工事をやるときに入れる場所がないといった、そういうところがデメリットとしてあるかなと思いますけれども、通常、電線共同溝にしたから、では電気、通信が何かデメリットがあるかということ、そうはないのかなというふうに考えます。

(秋谷) あと、これちょっと素朴というほどのこともないけれども、ちょっと疑問なのは、例えば一般的に電気線にしても電話線にしても事業者負担で普通やりますよね。ただ、ここについて言えば、政策的なものもあるのでしょうかけれども、こうやって投入するわけではないですか。その辺りというのはどう、てんびんと言ったら何だろうな、例えば事業

者負担は今回の事業の中に入ってくるのかどうか。全く行政100%の持ち出しなのかどうかという部分がちょっと私にはどうなのだろうと思うところあるのです。だって、利益を得るのは、もちろん市民の方も利益を得るし、行政にしてみてもそういう景観をつくるのは確かに利益ではあるのだけれども、実際的にその利益を受けるのは電気事業者と通信業者ではないですか。その辺りとの兼ね合いというのはどう考えたらいいのでしょうか。

(市街地整備課副参事) まず、電線共同溝の整備等に関する特別措置法というものがございます。その中でうたわれておりますのが、道路管理者が本来であれば電線共同溝、いわゆる地下に共同溝を造って、その中に電線事業者、例えば東電ですとかN T Tさんなんかは地下に電線を入れたいですかというようなことを意向調査をかけます。それで、電線地中化したいですという回答があった場合にそういった電線事業者さんの電線を、今副部長が申し上げたとおり、さや管という中に電線を入れ込んでいくのですけれども、通常であれば道路といえば道路管理者なのですけれども、まだ市街地整備課のほうでその部分については工事中といえますか、無電柱化になっていない場所ですので、市街地整備課のほうで道路管理者に代わって電線事業者さんとそういった協議をさせていただいております。その中で事業負担ということにつきましては、原則道路管理者のほうで負担はするのですけれども、建設負担金というものがございまして、ある一定の国のほうで算出根拠を明示しているのですけれども、電線の1メートル当たりの負担すべき単価、それに管路の延長を掛け合わせまして、例えば東電さんであれば何万円、N T Tさんであれば何万円ということで幾ばくかの負担はしていただくことになっております。

以上です。

(秋谷) 今のお話は、建設時の負担金のお話なのだけれども、例えばいろんなところに電柱だったら敷設で占有料というかな、占用料というかな、それいただいているではないですか。例えば埋設されている部分についてというのは、そういう占用料みたいなものはいただけるのですか。

(市街地整備課副参事) いただけます。道路占用手続ということも、この一連の工事委託の中で電線事業者さんのほうから占用の申請をいただきまして、占用の許可を道路管理者から出すということで手続のほうは進めております。

以上です。

(秋谷) そうすると、ある程度行政がこうやって先行でその投資というか負担をしても、長い目で見れば多少なりとも戻ってくるというか、穴埋めがされるという理解なのですね。よく分かりました。

次が同じページで下の繰越明許費補正の変更のところの道路橋りょう費のところの橋りょう維持事業なのですけれども、ちょっとごめんなさい、まだこのタブレット慣れていなくて、野通川云々というご説明があったのですけれども、そこの説明もう一回伺ってもいいですか。すみません。

(都市建設部参事兼道路課長) 現在、広田地内の野通川に架かる2119の1号橋という橋があるのですけれども、の改修工事を実施しているのですけれども、安全施工のため敷き鉄板による仮設道路の設置に不測の日数を要してしまいまして、年度内の完了が困難であるため、繰越しさせていただくというものになっております。

(秋谷) ごめんなさい。その場所って何か目印みたいなものちょっとないですか。ちょっと自分の中ではその橋が全然イメージされないのですけれども、大体どの辺りにあるのでしょうか。

(道路課副参事) 場所なのですが、川里中学校、そこから川里支所のほうに向かう市道川2号線という、川里でいう幹線道路がございます。そちらのところを、川里のところを川里中学校から支所のほうに向かいますと、おおよそ500メートルぐらい行った先に川が走っております。そこ野通川。そこの橋が谷畑橋という橋です。そこの1本上流の橋になりまして、そこから約、記憶的なもので申し訳ないのですが、何百メートルか上ったところでは、ちょうど平行して県道がございます。北側に県道がございますが、そのほぼ中間点になる箇所かなというところになります。

以上です。

(秋谷) 次が19ページになります。道路橋りょう費補助金のところなのですけれども、道路メンテナンス事業補助金というものが今回新規でというお話があったのですが、すみません、もう一回ちょっとこのところの説明を詳しくいただけますか。

(道路課副参事) ご説明一旦課長のほうから差し上げました道路メンテナンス補助金、こちらなのですが、従来この道路橋りょう費につきましては社会資本整備総合交付金、こちらを歳入に充てながら事業を実施しておりました。新設されたのが個別補助的な、要はその橋、その目的になることによって補助金として出すよという、補助金の制度が若干変更になってきております。メリットとしましては、この補助金の場合55%の補助率です。今現在、社会資本でこちらのメニューを使うとなると50%の補助金。財政的には、55%というのは5%の上乗せがされていることから、メリットとしては高い。また、内示率としても、個別の補助金ということで内示率が高い状況となっております。一方、交付金の取扱いになっている場合には、内容的にパッケージメニューの中で幾つか話が出ていますが、要は事業間流用、こちらの橋に充てていたものが万が一不足が出た場合にほかの橋へという事業間での融通が利きやすいのです。しかしながら、補助率が少ない、内示率が少ない、そういったデメリットもございますことから、創設された今回の道路メンテナンス補助金、こちらのほうが市のほうにとっても、財政的にとっても有利だということで、少しずつ創設されたものに移させていただいているところでございます。

以上です。

(秋谷) そうすると、社会資本整備総合交付金を今までいろんなものをパッケージさせて出すというよりも、今後は道路メンテナンス事業補助金のほうでいただけるものについては、どんどん、どんどんそちら側にシフトしていくのですね、今の説明だと。そうすると、より交付率というか、内示率というのかな、それが高いから、ある意味では市にとってはいいのだけれども、流用が利かないというようなお話が、パッケージングではないから、この部分だけだというわけだけれども、よほど逆に

言うとは個々具体的な計画をもってしてこれを請求というか、申請をしないと、かえってよろしくないということになってしまうかな、そういう話だと。

（道路課副参事）おっしゃるとおりに、より詳細な積み上げというのが必要となる可能性が高いです。市のほうでもそれに見合えるように事前に設計委託をかけ、工事費を概算ですが積み上げながら要望をしていきたいというふうに考えております。

（秋谷）この補助金の対象の幅というのはどういうものが考えられるのかな。あくまで道路メンテナンス事業ということだから、道路の維持、補修の部分なのだろうけれども、今まで社会資本整備総合交付金だと、例えば北新宿の部分で請求していたり、ほかの都市計画事業というか、そういったものにも頼んでいたわけではないですか、パッケージングして。ただ、今回は道路だけについて言ったら、もっとこちら側にシフトできるのですか。例えば三谷橋大間線の3期であるとか、そういったものも含めて……そっちは新規だから、また別なのか。メンテナンスに限って言えばみんなこちら側に移し込めるぐらい幅があるものなのか、これ。

（道路課副参事）この橋りょう維持事業、市のほうでいうと橋りょう維持事業、従来使っていたのが埼玉県と同じパッケージの計画、埼玉県インフラメンテナンス計画（防災安全）、こちらのほうで埼玉県内、埼玉県を含む鴻巣市も参画、一緒にパッケージの中に入れてさせていただいて社会資本整備総合交付金をいただいております。対象となるのが橋梁の改修、補修、耐震化、点検、そういったもののみの事業でございます。一方、今回道路メンテナンス補助、やはり新しくメンテナンスの補助を受けるために埼玉県のパッケージに入らせていただきました。計画名では道路メンテナンス事業補助という特別のパッケージをつくっていただきまして、そちらで参画をさせていただいているところでございます。

（ちょっと休憩してもらっていいですかの声あり）

（委員長）暫時休憩します。

(休憩 午後 2 時 3 5 分)



(開議 午後 2 時 3 5 分)

(委員長) では、休憩前に引き続き会議を開きます。

(秋谷) 次が 39 ページなのですが、産業団地整備に伴う周辺環境整備事業の中で、土地改良区の除外決済金ございますね。ちょっと教えてもらいたいのは、これは道路部分に充てる土地も、私的にすると、やっぱり地権者の方から買って、それで市として道路にするのであって、そう考えると、本来だったら売る側、地権者側が土地改良の除外決済金なるものを本来は負担をしていただかないと何か筋的に変な気がするのです。これは後年度に回す話なのだけれども、その辺りのちょっと理解を教えてくださいなのですが。

(産業団地プロジェクト課長) 箕田土地改良区の除外決済金につきましては、今まで市の道路買収とか、それから要望道路とか、いろんな買収の仕方があると思うのですけれども、特に要望道路につきましては土地の代金がかかなり低く、寄附みたいな部分もありまして、そういったことから市としては今まで除外決済金については市が負担するというやり方をしてきております。今回、令和 2 年度に産業団地の新しく整備する東側の道路につきましても、そのルールにのっとって、市の道路買収ということで除外決済金を予算計上させていただいていたところですが、こちらにつきましては、都市建設部、それから市の内部で協議した中で、令和 3 年度から一切、ちょっと要望道路のところは分からないのですけれども、基本的には市が買収する道路についても、先ほど秋谷委員さんのほうからお話があったように、地権者の方に負担してもらうという話で今調整しているというふうに伺っています。

(秋谷) そうでないとおかしいよね。確かにその土地単価が低くて、自分も土地改良のエリアだったから、決済金払いに行ったことあるから分かるのだけれども、高いなと思うは思うのだけれども、ある意味土地自体を利便性よくというか、所有者自身が使うための決済金なわけだから、本来行政が持つ、確かに行政負担でなく、もともと地権者いるのだから、

その方が出してもらうのは当然だと思うので、それが今のお話で分かりました。

あとは……すみません、終わりです。

(田中) これちょっと関連になるかも分からないのですが、まず9ページの繰越明許費補正のところの8番のところ、鴻巣駅東口駅通り地区市街地再開発事業のところなのですけれども、駅停車場線の北側はきれいになったのです。南側のほうもきれいにちょっと一瞬見えるのだけれども、歩道があって、自転車道路がたしか、青い線のがあったような気がしたのですけれども、歩道の拡幅は、これ県のほうのなのでしょうけれども、どのようになるのでしょうか。歩道の拡幅。広がっているようで広がっていないのではないかなと思うのですけれども。

(何事か声あり)

(田中) そうそう。そうです。計画。

(市街地整備課副参事) 駅停車場線の郵便局側ということですからけれども、あちら側の歩道につきましては従来と変わっておりません。拡幅につきましては、田中委員おっしゃられるように県道ということですので、県のほうに従来から要望といいますか、今幅が、本来都市計画決定道路としての幅が3.5メートルで計画されているところ、約2メートルぐらいしか幅がございませんので、その歩道の整備、車道部分を一部狭める形にはなるのですけれども、それを県のほうに近年要望を継続してきたところでございます。

以上です。

(田中) 要するに1.5メートル広がる一応計画があると。北側の部分のほうで本当は調整、でも実際には一応気持ち動いてもいいように幅を取ってあるのですよね。北側のマンション部分のほうのところは結構広いではないですか。まるっきりそれは関係ない話なのですか。

(市街地整備課副参事) マンション側の再開発ビルのほうでは既に下がって、現状の県道との道路境界から下がる予定はまずございません。あくまでも郵便局側といいますか、本町4丁目側のほうの整備ということになるかと思えます(P43 発言の訂正あり)。

(市街地整備課長) 先ほどの再開発のほうの歩道につきましては、適正な幅を確保した形でもう今既に完了しているような形になっておりまして、郵便局側に関しましてはまだ出来上がっていないような形なのですが、そちらにつきましては県のほうでやっていただくような形をお願いしているところです。

以上です。

(田中) ちょっとあまりしつこく言ってもしょうがないので、前に比べれば、例えばその1.5を郵便局側を広げたとしても、前の道幅よりはあるということで理解してよろしいのですよね。

あと、ちょっともう一個、直接は関係ないかも分からないのですが、27ページのところでゾーン30整備事業のところが載っていたので、ここでどうしてもちょっと聞いておきたいことがあったのですが、これ財源内訳構成だから、ちょっと私が聞く質問とはあまり関係ないかも分からないのですが、鴻巣のゾーン30は、入るところと出るところに30って数字が道路に書いてあるのです。よその市で、たまたまナビで行ったら、ここから30キロで走ってくださいというのをしゃべっているのです。あれっと思ったら、書いていないのです、下に。それって、そういう登録というのは、ゾーン30のときにどこかに登録、ナビの会社かよく分からないのですが、どこかに登録するものなのですか。鴻巣市ではナビをどこからどこまで30キロにちなさいというのは。それちょっと聞いておきたいです。

(都市建設部参事兼道路課長) 道路課からは、ゾーン30にしてくださいだとか、そういった関係のメーカーに言ったりだとか、そういったことはないです。ただ、交通管理者のほうでそういった情報は問合せがあればもちろん教えるだとか、そういったことはするのではないのかなと考えております。あと、30キロ規制の道路というのはゾーン30だけでなく、一般の公道でも30キロ規制の道路はございますので、そういった場合のことも分からないということです。

以上です。

(田中) 分かりました。ちょっと私の勘違いで、よく警察がやっている

30キロ規制の道路があったので、そういうのが出た可能性もあるということですね。すみません。ありがとうございます。

以上で終わります。

(委員長) ほかに質疑はございませんか。よろしいですか。

(なし)

(道路課副参事) 今になって1点だけ申し訳ないです。先ほど市街地整備のほうで答弁いたしました電線地中化の占用料金の関係、一旦ちょっとお調べさせていただくお時間をいただけないでしょうか。申し訳ないことながら、よろしくお願ひします。

(委員長) 以上で質疑を終結いたします。

これより討論を求めます。

初めに、反対討論ございませんか。

(なし)

(委員長) 次に、賛成討論はありませんか。

(何事か声あり)

(委員長) 暫時休憩します。

(休憩 午後2時48分)



(開議 午後3時03分)

(委員長) 休憩前に引き続き会議を開きます。

すみません。少し話を戻させていただきます。

(道路課副参事) 先ほどの休憩前、道路の占用料について調べさせていただきました。電線地中化のほう、占用料いただいております。ただ、現在対象の箇所につきましては中に管が入っていないということでございますので、当然占用申請された後に……失礼いたしました。電線、線が入る前に改めて占用の申請等がございますので、その後占用料のほうを徴収することになります。議事のほうを中断していただきまして、ありがとうございます。

以上です。

(市街地整備課副参事) 先ほど休憩前に郵便局側の歩道の具体的幅員等

々お話しさせていただいたところでございますけれども、現在、郵便局側の歩道の整備につきましては県のほうに要望しておるところでございますので、先ほどの発言は訂正させていただきたいと思っております。おわび申し上げます。よろしくどうぞお願いいたします。

（委員長）発言の訂正については、委員長にご一任願います。それでは、先ほどは失礼しました。話を戻しまして、改めまして反対討論はございませんか。

（なし）

（委員長）討論なしと認めます。これより採決いたします。採決は挙手で行います。議案第42号 令和2年度鴻巣市一般会計補正予算（第13号）のうち本委員会に付託された部分について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

（挙手全員）

（委員長）挙手全員であります。よって、議案第42号は原案のとおり可決されました。次に、議案第43号 令和2年度鴻巣都市計画事業北新宿第二土地区画整理事業特別会計補正予算（第2号）について執行部の説明を求めます。

（説明省略）

（委員長）以上で説明が終わりました。これより質疑を求めます。質疑はありますか。（川崎）では、今のご説明をいただきまして、来年度の工事箇所を前倒しして行うということで、2,421万円計上されております。具体的にどの辺りの場所になるのかお伺いをいたします。

（市街地整備課長）区画道路築造工事の工事箇所は、区8-4号線と南北幹線の交差点部になります。具体的な場所につきましては、JR高崎線の行田駅から事業地内へ入ってくる道路になりまして、岩崎電気の裏手の道路になります。そちらとレクサスとダイハツとの間にある南北幹線とが交差するところまでの工事となっております。

以上です。

(委員長) ほかに質疑はございませんか。

(なし)

(委員長) 質疑なしと認めます。

よって、質疑を終結いたします。

これより討論を求めます。

初めに、反対討論はありますか。

(なし)

(委員長) 次に、賛成討論はありますか。

(なし)

(委員長) 討論なしと認めます。

よって、討論を終結いたします。

これより採決いたします。採決は挙手で行います。

議案第43号 令和2年度鴻巣都市計画事業北新宿第二土地区画整理事業特別会計補正予算(第2号)について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

(挙手全員)

(委員長) 挙手全員であります。

よって、議案第43号は原案のとおり可決されました。

次に、議案第44号 令和2年度鴻巣市下水道事業会計補正予算(第2号)について執行部の説明を求めます。

(説明省略)

(委員長) 以上で説明が終わりました。

これより質疑を求めます。質疑はありますか。

(秋谷) 9ページのところの公共下水道污水管渠整備工事の5,000万円の減額、熊谷バイパスの横断の工事を先送りというお話だったのだけれども、その先送った理由。具体的に何か理由があって送ったのかな。

(下水道課長) 熊谷バイパスの横断管渠の工事なのですけれども、産業団地のほうの進捗の具合によりまして、今年度やる予定だったのですけれども、来年度に先送りということになります。

以上です。

(秋谷) 具体的にどの辺を横断する予定なのでしょうか。

(下水道課長) 熊谷バイパスの大幹線のところです。大幹線ございますよね。あそこのところを、熊谷バイパスを横断するような工事を予定しておりました。

(秋谷) 産業団地の絡みということになると、どうなのだろう。いずれはやるのだろうけれども、まだずっと先に、場合によっては送りになる可能性もあるということですか。はっきりその辺りが分からないあれなのかな。

(産業団地プロジェクト課長) 産業団地の整備区域につきましては、市街化区域に編入する予定となっています。市街化区域については、公共下水道を入れる形になりますので、都市計画決定に合わせて今後整備していくような形になります。

(秋谷) そうすると、六総をまず変えて、都市計画変更して、そうすると来年度、令和3年度のどこかの時点で要はなってくるのかな、計画どおりだと。そういう見通しだとしたら、これは来年度ということですよ。そういう見通しでいいのでしょうか。

(産業団地プロジェクト課長) 市街化区域に編入するタイミングは、今の時点ではちょっと確定できているものではないので、それとあと下水道の事業計画の変更もありますので、その辺のタイミングというか、状況を見ながら進めていく形になります。まずは、目標としてはおっしゃったような感じになってくると思うのですけれども。

(委員長) ほかに質疑はございませんか。

(なし)

(委員長) 質疑なしと認めます。

よって、質疑を終結いたします。

これより討論を求めます。

初めに、反対討論はありますか。

(なし)

(委員長) 次に、賛成討論はありますか。

(なし)

(委員長) 討論なしと認めます。

よって、討論を終結いたします。

これより採決いたします。採決は挙手で行います。

議案第44号 令和2年度鴻巣市下水道事業会計補正予算(第2号)について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

(挙手全員)

(委員長) 挙手全員であります。

よって、議案第44号は原案のとおり可決されました。

次に、議案第45号 令和3年度鴻巣市一般会計予算のうち本委員会に付託された部分について執行部の説明を求めます。

(説明省略)

(委員長) 以上で説明が終わりました。

本日の審査は以上とし、散会といたします。

なお、次の委員会は3月8日月曜日午前9時から開会いたしますので、よろしく願いいたします。

本日は大変お疲れさまでした。

(散会 午後4時07分)