

建設水道常任委員会記録

令和2年1月8日(水)午前9時58分～午後0時05分(9階 908 会議室)

○出席委員(8名)

委員長	梅津 一匡
副委員長	根本 雅昭
委員	丹治 誠
委員	石原 洋三郎
委員	小熊 省三
委員	黒沢 仁
委員	渡辺 敏彦
委員	真田 広志

○欠席委員(なし)

○市長等部局出席者(建設部)

建設部長	菊田 秀之
建設部次長	草野 裕市
路政課課長補佐兼建設総務係長	高橋 滋
道路保全課長	大槻 仁人
道路保全課維持係長	星 賢
道路保全課課長補佐兼施設保全係長	佐々木賢一
道路保全課維持補修センター所長兼技能主査	菅野 弘幸

○案件

所管事務調査「道路の効率的な維持管理・安全対策に関する調査」

- 1 当局説明(建設部)
 - (1) 道路の維持管理について
 - (2) 道路の安全対策について
- 2 当局説明に対する意見開陳
- 3 参考人招致の実施について
- 4 行政視察の実施について
- 5 現地調査の実施について
- 6 その他

午前9時58分 開 議

(梅津一匡委員長) それでは、ただいまから建設水道常任委員会を開催いたします。

皆様、改めまして新年おめでとうございます。ことしもどうぞ皆様、よろしく願いいたしたいと思っております。

それでは、今回は道路の効率的な維持管理、安全対策に関する調査の所管事務調査に関し、建設部より説明を受け、その後に質疑を行いたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

本日は、業務が多忙なところ当委員会の調査にご協力いただきました建設部の皆様に、委員会を代表し、心から感謝を申し上げます。ありがとうございます。

それでは、当局からご説明をお願いいたします。

(建設部長) 資料のほうを配付させていただきます。

(梅津一匡委員長) お願いします。

【資料配付】

(建設部長) 本日は、建設水道常任委員会所管事務調査におきまして、道路の効率的な維持管理、安全対策に関する調査に係る説明の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

本市では、現在道路保全課及び維持補修センターによる道路パトロールをはじめとして、市民や警察などからの電話通報もいただきながら道路のふぐあい箇所等を把握し、一般交通に支障を及ぼさないよう、緊急性を考慮しながら修繕等を行い、道路を常に良好な状態に保つよう維持管理に努めているところでございます。また、道路のふぐあい箇所を把握する新たな取り組みといたしまして、スマートフォンのアプリを活用した市民通報システムにつきましても、導入に向けて具体的に検討しているところでございます。

道路の安全対策につきましては、維持管理業務の一環として行っているほか、小学校の通学路において関係機関との連携により対策を進め、児童の安全確保に取り組んでおります。さらに、昨今の就学前の子供が犠牲となる痛ましい交通事故の発生を受け、未就学児が集団で移動する経路につきましても今年度から対策に着手するなど、新たな課題に対しても道路の安全対策を講じているところでございます。

これらの詳細につきましては、道路保全課長から説明いたしますので、よろしくお願いいたします。

(道路保全課長) では、ご説明申し上げます。

それでは、お手元の資料に基づき道路の効率的な維持管理、安全対策についてご説明申し上げます。まず、議題であります道路の維持管理と道路の安全対策の前段としまして、福島市の道路の路線の延長とか、あと予算、組織につきまして、いわゆる道路管理に係る概要について前段としてご説明申し上げます。資料の1ページをお開きください。資料の1ページです。平成31年4月1日時点の市道の概要ですが、路線数につきましては7,883本または路線でございます。総延長につきましては30万3,293メートル、キロに換算しまして3,043.3キロとなっております。こちらから重要延長4万6,208メ

ートル、未供用延長3万5,521メートルを除きますと、管理する実延長は296万1,564メートルとなっております。この内訳につきましては、道路部分につきましては294万5,604メートル、橋梁部分につきましては1万5,227メートル、踏切部分につきましては733メートルとなっております。

次に、舗装道路の延長は217万570メートルございまして、実延長に対する舗装率は73.3%となっております。また、改良済み延長につきましては165万3,206メートル、改良率につきましては55.8%となっております。

次に、2ページをお開きください。左上のグラフにつきましては、橋梁を除く市道の幅員別の割合を示したものでございます。幅員が4.5メートル以上の道路は薄いピンク色と黄色で示した部分で、33%と31%、合計しますと64%が4.5メートル以上の道路となっております。

右下のグラフにつきましては、橋梁の延長別に構造を示したものでございます。橋梁の構造につきましては、まず鋼橋、鉄でできた橋です。あとPC橋、あとコンクリートのRC橋、あと石橋とか木橋で構成されましたその他の橋というような形に分類されます。このグラフで見ますと、橋長5メートル未満の橋梁につきましては全橋梁の51%を占め、その構造はRC、いわゆる鉄筋コンクリートの床版構造となっております。また、重要橋梁が多い14.5メートル以上の橋梁につきましては、構造上鋼橋、PC橋が大半を占めているところでございます。

次に、3ページにつきましては、平成27年から平成31年度までの前年度繰り越しを除く歳出の当初予算額の推移を記載したグラフでございます。本市では、平成29年3月に福島市橋梁長寿命化修繕計画を改定しまして、この計画に基づき、平成30年から長寿命化修繕事業のうち耐震補強の対象となる復興事業費を拡充し、修繕に取り組んでいるところでございます。また、平成31年度につきましては、今までは9月補正で追加要望していたグラフでいいますと緑色とオレンジ色の舗装道維持修繕費等の各修繕事業や、あとはオレンジ色の部分の交通安全市単事業費については、過年度の決算額をもとに当初から予算要求した結果から、平成31年度につきましては21億5,000万円の予算を確保したところでございます。

次に、4ページをお開きください。こちらは、道路保全課の業務内容について記載したものであります。道路保全課は全体で33名の職員で、まず2段目の枠につきましては課を構成する各係及び維持補修センターです。3段目の枠につきましては、各係の事務、維持補修センターの主な業務を記載しております。4段目の枠につきましては、おのおのに関する予算別の事業または業務細目を記載しております。以上、市道の概要、予算、維持管理に係る執行体制の概要について説明をさせていただきました。

それでは、5ページから(2)、道路の維持管理に係る国及び市の方針についてご説明申し上げます。国の方針につきましては、道路が経済や社会活動の基盤として中枢的な交通インフラであること、国際物流や都道府県を超えた物流など、広域的な交通を確保すること、そして災害時や異常気象においても交通を確保し、幹線道路としての信頼性を確保すること、さらに防災上や環境上においても重

要な空間を形成していること、これら4点について機能発揮ができることを目的に道路維持管理を実施するとされております。

一方、本市の方針につきましては、道路を常時良好な状態に保つため、維持修繕や清掃を行い、交通の安全確保をすること、交通安全施設の整備と適正管理に努め、事故防止を図ること、橋梁については福島市橋梁長寿命化修繕計画に基づき、点検や補修により維持管理コストの低減を図ること、さらに耐震化、長寿命化を図り、道路の永続的な交通を確保すること、この4点を目的に維持管理に努めることとなっております。

この方針に基づき、次に本市の道路維持管理の現状について、6ページをお開きください。初めに、①、修繕箇所等の把握手法であります。修繕箇所につきましては職員及び維持補修センターの道路パトロールによるもの、また市民または警察、消防からの電話通報によるもの、来庁し、直接窓口で相談を受けるもの、市のホームページを利用した問い合わせの4つに分類されております。

道路パトロールの体制、点検内容につきましては、こちらに記載のとおりです。道路パトロールにつきましては班編成、市内5地区に分け、パトロール車5台に2名ずつ搭乗し、車内目視を実施しているところです。平成30年度の延べ日数につきましては1,167日、また述べ延長につきましては12万699キロです。ブロック分けした地区内を一巡する日数につきましては、約30日かかっております。道路パトロールの点検内容については記載のとおりでございます。

7ページにつきましては、平成26年から昨年度までの道路パトロールによる危険箇所の発見の推移をあらわしたもので、グラフの青色の部分が舗装の損傷ということで半数以上を占めているところです。あとほかに多い部分がグラフのオレンジ色の部分で、側溝の破損というようなこととなっております。こちらが道路パトロールによるものでございます。

次、8ページをお開きください。こちら、②につきましては、市のパトロールなどにより把握した場合と市民からの通報などにより把握した場合の業務の流れについて記載しました。2つのケースにこれは分かれていますけれども、道路パトロールにつきましては、直接パトロール車にバリケードをはじめ舗装の修繕材や、あとその他の機材等がありますので、パトロールにより発見したものについてはリアルタイムで対応できる仕組みとなっております。

一方、市民からの通報につきましては、道路保全課のほうで一度電話を受け、それからその内容を確認してから維持補修センターへ連絡、そして現地を確認という形になります。この時点で曖昧な内容になりますと、またもとに戻って市民に電話して、もう一度場所の再確認とか、そのような手間が生じることがございます。

9ページにつきましては、③の維持管理、修繕の際の優先順位のつけ方ということで、異常箇所の中で人命や沿線施設などに危険がある箇所を優先的に維持管理、修繕する、これが原則であります。これを原則としまして、損傷の度合いにもよりますが、長時間放置することで事故につながるものとしましてこちらの項目を記載したところでございます。

では、10ページをお開きください。こちらにつきましては、前段の優先順位と関連する部分はございますが、災害などの緊急時の道路の修繕箇所の情報収集及び優先順位のつけ方ということでございます。台風や集中豪雨に伴う緊急時の場合ということで記載させていただきました。情報の収集につきましては、前段の修繕箇所の把握の方法に加え、このような緊急時の場合につきましては、各支所からの通報や、また庁内の情報共有会議により情報を収集します。優先順位につきましては、緊急道路やバス路線、アンダーパスと言われる地下道、地下横断歩道を優先にしております。

ここで、緊急輸送路及びアンダーパスにつきましては、23ページ、24ページに記載しております。23ページにつきましては、緊急輸送路網図ということで添付させていただきました。緊急輸送路といえますのは、囲んだとおり、災害直後から避難、援助をはじめ物資供給などの応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路と定義されております。緊急輸送路につきましては、まず1次確保路線、これが広域的な輸送に不可欠な高速道路や国道などの主要幹線道路で、最優先に確保すべき路線となっております。図面という凡例につきましては、実線で示した部分、これが1次確保路線ということでございます。2次確保路線がございまして、こちらにつきましては主要拠点というのがございます。災害時の主要拠点。これは県立医大だったりとか、あと自衛隊、こちらと接続する幹線道路で優先に確保すべき路線、これが2次確保路線ということでございます。3次確保路線というのがありまして、いわゆる1次確保路線、2次確保路線以外の緊急路線ということで、その他の拠点施設を1次確保路線または2次確保路線と接続する路線でございます。2次確保路線につきましては、点線で示したものが2次確保路線です。そのうち青で示したものが福島市が管理する2次確保路線です。3次確保路線につきましては、青の実線が福島市で管理する路線となっております。3次確保路線については、国、県はございません。

次の24ページにつきましては、これは地下道の位置図です。全部で管理しております地下道または横断地下歩道、これらにつきましては21カ所ございます。これら全ていわゆるアンダー、下をくぐるような構造になっておりまして、全ての施設についてポンプを設置しております。しかし、ポンプ設置だけではポンプがとまった場合、事故等に対応できないため、今現在進めておりますのが冠水警告板設置事業というものを設置しております。現在16カ所が完了しまして、今年度につきましては北矢野目地下歩道につきまして冠水警告板を設置している途中でございます。残り4カ所が必要になるということでございます。

では、10ページに戻っていただきまして、次に行きましてご説明申し上げます。今説明したようないわゆるアンダーパスもしくは緊急輸送路、こういう箇所につきまして重点的に点検をするということでございます。優先順位につきましては、まず一番重要なものは人命に係る危険な内容、こちらについて対応していくと。例としまして、法面からの落石または大規模な舗装陥没などが挙げられます。次に、重大な事故に発展するおそれのある内容というようなことで、大雨による側溝の破損または倒木による市道閉塞、こちらが挙げられます。あとは状況次第ということで経過観察する内容としまし

ては、路盤流出による小規模な舗装の段差とか、あとはまたそれに伴う振動、またあと一時的に発生した支障木、枯れ枝の散乱等、これらにつきましては、通常の維持管理で対応できるものにつきましては状況を観察しながら対応していくというようなことでございます。

11ページにつきましては、これは平成29年度と平成30年度の市民からの修繕要望件数とその割合を記載したものでございます。その他というのが一番多いのですが、その他を除きまして支障木に関する件、あと側溝等の排水施設に関する件、あと舗装に関する件、これが多くなっております。半分以上を占めるその他の件なのですが、こちらの内容につきましては、まず一番多いのは路上の小動物の死骸回収、これが非常に多いというような状況でございます。あとは不法投棄、あとは直接的な工事ではないのですけれども、全ての工事に対する苦情、あとは交通事故による道路施設の破損というような内容となっております。

12ページをお開きください。こちらは（4）で道路の維持管理に関する課題について記載しました。6点ございますが、まず大きく分類しますと、市民の要望が多様化しており、電話での通報や文字だけの市のウェブメール、市のウェブメールは写真添付できないので、文字だけの状況になります。ウェブメールでは、状況が把握できず、現場確認に時間を要し、損傷把握までに時間がかかっていることが1点です。あと、分譲地の開発などにより市道の管理延長が年々ふえる一方、施設の老朽化が進行することから、修繕費の確保や平準化というのが必要になっているということでございます。あと、最後は除雪については、市域が広いと、局地的な大雪への対応や、あと委託業者の従業員の高齢化やオペレーターの不足ということが起きてございます。

13ページにこれらの課題に対する今後の取り組み方ということで記載しました。1つ目は、道路ふぐあい箇所の市民通報システムの構築でございます。

進みますが、イメージとしましては14ページをお開きいただきたいと思います。このシステムの導入メリットですが、右下の枠のほうにも記載したとおり、まず位置情報により場所がすぐに特定できる、あと写真により補修の度合いが確認できるということでございます。あと、度合いが確認できることによって、維持補修センターの直接施工なのか、それともこちらから業者をお願いしての施工なのか、その辺の判断がその場で容易にできるというようなメリットもございます。また、あわせて修繕履歴の蓄積と、あと報告書作成についても容易になるのではないかと考えております。

2つ目につきましては、15ページにございます福島市道路施設個別計画の策定であります。これにつきましては、さきに12月定例会議でご協議いただきましたが、計画策定に必要な施設点検、これにつきましては交付金の対象となりますことから、今後も継続的に交付金を活用しながら取り組んでまいりたいと考えてございます。

最後、3つ目でございますが、こちらは16ページの令和元年度福島市除雪計画でございます。今年度除雪計画を一部見直したものでございまして、内容としましては除雪の出動基準、これにつきましては今まで路上積雪深が15センチということだったので、10センチに見直しをして、早目に

出て対応するというごさいます。また、直接除雪する路線以外は区域ごとに業者を張りつけておりますので、地域ごとに積雪量が異なる場合は、積雪量が少ない地域を担当する業者が積雪量の多い地区に応援出動するというごさを明文化したところごさいます。

次に、2つ目の議題であります道路の安全対策について説明を申し上げます。道路の安全対策について17ページからご説明申し上げますが、初めに（1）、現状と課題ですが、1つ目としまして、現状と課題につきましては、道路を建設する場合または修繕する際は道路構造令、設計マニュアルなどに基づき実施していても状況によっては管理瑕疵が問われてしまうケースごさいます。

2つ目としまして、道路パトロールや迅速な市民通報への対応を行っていても管理延長が3,000キロ弱に及ぶため、担当エリアを一巡するまでには約30日のパトロールがなければ発見できないような危険箇所も存在しているというごさいます。

3つ目の課題としましては、通学路や散歩コースなどで関係機関と道路点検を行っても、予算等の都合で1時間でも実施時期がずれたりしますと効果が非常に薄れてしまうため、密な連絡調整が必要になるというごさいます。

このような安全対策の課題がありまして、このような現状と課題に対しまして、これを改善するためには、一定のエリアを設定した中で、各施設の利用者またはエリア内にある国、県の道路管理者、さらに警察も含め連携した効率的な安全対策を今後実施すべきものと考えられます。

18ページからは、安全対策の今後の取り組みとなっております。交通安全対策につきましては、これまで交通安全施設整備市単事業の枠で外側線の引き直し、また人にやさしい道づくり事業などで取り組んできましたが、今後の取り組みとしまして、従前取り組んでいる内容も含めましてご説明申し上げます。まず、生活道路安全対策ですが、これは平成29年に国からの要請を受けまして、福島市の笹谷地区で実施した経過ごさいます。しかし、来年度から新たな事業としまして計画しており、この事業につきましては一定の区域に時速30キロの速度制限を設定しているゾーン30という地区が市内に12カ所ごさいます。そのうち10カ所を選定しまして、こちらのいわゆるゾーン30の地区に同じく生活道路安全対策という事業をかぶせまして、関係者と情報共有し、安全対策をしていくものであります。これらの情報共有の前に、まずビッグデータからの交通状況が国のほうから提供されるような形になっております。これによって、そのデータにより車両が急ブレーキを踏んだ箇所が多い場所、あとはスピードが超過した場所等全て表示されるようなデータとなっております。そのようなデータをもとに安全対策をやっていくというごさ急所的な対策になるものと思われます。来年度からの事業で計画しておるところごさいます。

次に、通学路並びに未就学児の移動経路の安全対策ですが、こちらにつきましては、通学路に関しましては平成24年から対策に取り組んでおりますが、こちらはまた平成26年度に交通安全対策プログラムにより合同点検を開始し、本年度で1巡目が終わったところごさいます。通学路につきましては、今後も継続し対策に取り組んでいく考えでおります。また、未就学児の移動経路、いわゆる園児

の散歩コースの安全確保につきましては、昨年の8月末に関係者と合同点検が完了し、対策に取り組んでおりますが、9月補正で予算確保したのですけれども、まだ完了していない箇所もございますので、引き続き未就学児の安全対策についても取り組んでまいります。

3つ目に、バリアフリー推進事業であります。これは10月10日に障害者とのまち歩き総点検を実施し、危険箇所を抽出しまして、参加者からの意見に基づき、ことしより事業を実施しているところでございます。来年度につきましても重点エリアが設定されておりますので、その中で事業を展開していく内容となっております。

19ページからは、これは今ご説明申し上げた各事業の事例でございます。19ページにつきましては、先ほど申し上げた平成29年度に福島市笹谷地区で実施しました対策の事例でございます。こちらの場所につきましては、最初ゾーン30が設定されました。この地区につきましては、スーパー、銀行、そういう店舗があるため外部から入ってくる車が多いというようなことでゾーン30を設定し、速度制限を設定しました。それでも事故が多いということで、新たにこちらに生活安全対策エリアの網をかぶせて、ビッグデータをもとに危険箇所を抽出して整備をした事例でございます。まずは通学路の路肩舗装、あとは事故の多い交差点のカラー舗装、これを実施したところでございます。このビッグデータをもとに速度超過や急ブレーキが多いと判定されたところだったのですが、事業実施後の調査をかけたところ、それが低減、約半減以上されているという結果も出ているところでございます。

あとは、20ページになります。20ページをお開きください。こちらにつきましては、通学路の安全点検の対策事例でございます。一般的な交差点をカラー化したと、そしてクロスマークを設置したというようなことでございます。カラー化することによって交差点、特につくりが同じような道路の場合非常に効果があるのかなということで考えております。

21ページにつきましては、これはできたばかりの未就学児の移動経路の安全対策の事例でございます。まず、こちらにつきましては道路管理者が左側にありますラバーポール、そして外側線を設置しました。警察署のほうで横断歩道を設置と。これに加えて、警察署のほうで設置した後、福島市の生活課のほうで保育園へソフト対策としましてビブスと横断旗を提供したものでございます。

最後、22ページになりますが、こちらにつきましてはバリアフリー推進事業の事例でございます。場所につきましては、西口のコラッセふくしまの前の歩道に誘導シートを張りつけたというような状況でございます。比較的今の製品で、以前は誘導ブロックという呼び方していたのですけれども、現在ブロックですと舗装面にカッターを入れなければならないというようなことだったのですけれども、今かなり高性能な製品が出ておまして、このようなものを設置して対策をしたというような事例でございます。

以上ですが、道路の維持管理と安全対策について説明を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

(梅津一匡委員長) それでは、質疑に移ります。ご質疑のある方はお述べください。

(真田広志委員) 3ページ、いわゆる歳出予算の推移ということで、単年度決算ベースで予算要求するというのは毎年行っていることだと思うのですけれども、今年度に関して、平成31年度に関して大幅に予算の増となっているのですけれども、この増となっている項目が舗装道維持修繕だったりとか、そういったさまざまな項目があるのですけれども、どういった部分が大幅に増になったのでしょうか。また、その理由について伺いたいと思います。

(道路保全課長) 通常ですと、これは当初予算なので、本来ですと今まで、平成30年度までは9月補正をやって、さらに必要なものということで追加要望して、舗装修繕とか側溝修繕をやってきた経過があります。それを9月補正ではなくて、当初から決算額をベースにして要望してくださいという指導のもと要望した結果増になったというようなことでございまして、極端に特別予算がふえたというようなことではございませんので、決算額でないということで、これはあくまでも当初の繰り越しを除いた予算額の推移ということです。

(渡辺敏彦委員) 平成23年から平成30年度まで、平成30年度は少ないけれども、9月補正とか何かでは大体同じく21億5千万円ぐらいの額に大体なっているということなの。補正入れると。大体同じになるのでしょうか、トータル的に。

(道路保全課長) 全く同じではないですけれども、縛りはありますけれども、おおむねそのくらいに、決算額で比較すれば一番わかりやすいのですけれども、あくまでも当初予算ということで計上させていただきました。

(渡辺敏彦委員) 修繕箇所の把握の手法とか何かでずっとこれ今話聞いたのだけれども、自治振興協議会要望とか何か一つも出てこないのだ、説明の中には。自治振興協議会から要望いっぱい出ているでしょう。例えばこれパトロールでこういうのあったよとか、多分自治振に上がっている部分もあると思うのね。自治振興協議会の要望に対してどうこうしたって何も入っていないというのも、全国的にも自治振興協議会というのは特異なのかもしれないけれども、そこから上がってきたものをどう対応していくかというのはここで、建設部で入れないと、市民・文化スポーツ部というか、あっちのほうで入れるものとしてやっていたのでは、多分みっちり要望出ているでしょう。対応できないくらい。我々要望されるのはそういうのがほとんどなのね。ここに自治振要望でこのくらいあったよ、さっき道路の何があったって何百件ぐらいしかないでしょう。実際にはもっとあがっているでしょう、道路関係とか商工関係のやつは。それが出てこないのはちょっと不思議だなというふうに思ったのですが、その辺はほかの部との、ほかの部というか、今市民・文化スポーツ部とか、そこと調整、話し合いとか、そういうことをしていかないと、要望に対してどのくらいできたかというのは、あなたのほうで指示出せない部分だと思うのね。その辺の調整と対応についてはどういうふうに考えているのでしょうかね。

(道路保全課長) 今回まとめたものは緊急的なもので、直接市のほうに電話かかってきたりとか、危険が及ぶので、緊急に対応しなければならないとか、そういうものについてまとめたところで、確か

にこれにつきましては、今回まとめた電話の要望内容については、例えば大雨の部分とか、台風での対応件数とか、あと大雪での対応件数とか、そういうのを除いてございます。

(渡辺敏彦委員) 大雨、具体的な話だけれども、大波の道路いつまでも直らないのだよ、下食われてしまっていて。当然あれ業者に頼むから、通行どめずっとやっていたでしょう。半分だけ通れたから、通してもよかったのだけれども、通さなかったのね。直ったかなと思って行くと直っていないのだよ。役所の仕事ってこのぐらいかかるよと業者に指名とかかけるでしょう。入札やるでしょう。時間がみっちりかかってしまうのね。その辺、どこもそうなのだけれども、臨機応変な対応、例えばやってしまうと国から補助金、県から補助金出ないからではなくて、危ないのであれば、緊急時だよ。だって、あれから何カ月もたって、2カ月になるかな。全然直す気配がないでしょう、あれ置いてあって。そういうところいっぱいあるのね。だから、役所仕事だという話言われるのね。危険だから、やりますよと言っても、いつになったら直るのだという話なのです。その辺国、県関係なく先にやってしまって、後で請求するぐらいの気持ちでやっていかないと、市民の安全なんて守られないのではないのかと思いました。その辺今後の課題だろうかなと。

もう一つは、これ常に感じていて、年にとって夜非常に運転しづらくなったのね。センターラインとか見えないのだよ。センターライン見えないと運転していて危ないのだけれども、県も国もそうなのだけれども、市もセンターラインって最近引き直して余りしていないのではないかと思うのね。笹谷はやったかもしれないけれども、ほかの地区うんとやっていないと思うのです。年寄りが多くなった中で、俺も前期高齢者になったら本当に夜見えなくなってしまって危ないのだけれども、その辺はどうなっているの。要望って上がってこないのかい。

(道路保全課維持係長) まず、先ほどの被災あったところだったのですけれども、今回多数被災しているところではございますが、どうしても生活道路として利用しなくてはならないといったところにつきましては、本当であれば査定を受けて国のお金をもらったりしてやるのが予算的にはいいのでしょうけれども、ただ市民の生活第一という考えで先に対応しているところも大波でもございます。舗装がごちゃごちゃになってしまって車が通れないのだけれども、今まで迂回をしていたのですけれども、雪の時期になると凍結でだめになってしまうといったところについては、ごちゃごちゃになっているところを通れるようにして回復しているところでございます。あと、どうしてもまだやっていないところというのが当然あります。当然公共債ということで査定が来週から入りますけれども、それを受けて対応していきたいと、積極的に発注していきたいと思っております。

あと、センターラインだったのですけれども、一応自治振の方からのそういった要望も受けますけれども、あと維持補修センター、こういったパトロールの中で消えているといった報告の中で対応しているということが現実ではございます。ただ、どうしても消えている、薄くなっている部分が結構多数ありまして、追いついていない部分はありますけれども、この中で、あと市民の情報提供の中で対応していきたいと考えております。

(渡辺敏彦委員) 緊急対応というのはお金の問題もあると思うし、あと積算したりというのはあるの
だろうけれども、だから本当に人がいっぱい動くところについては早くやらないとだめだけれども、
土砂崩れして、下食われてしまったりしたところについては、本当に早くしないといつまでも片側通
行になってしまうのだよね。あなた方が通らないと思っても結構車通ったりしているところもあるよ
うなのだね。その辺これから頑張ってもらいたいと思うし、臨機応変な対応をどうできるか。例え
ば入札とか、積算も当然しなければならぬのだけれども、随契でばたばた落としてしまってやって
もらうとか、金額にもよるのだろうけれども、その辺臨機応変な対応で、業者どこがいているかわ
かれば、130万円だっけ、今。130万円ぐらいだね、随契は。だから、例えば500万円でも何でも随契で
できるような体制組むとか、あちこち今回は大きいところあるから、いろんな業者に全部仕事行くわ
けだから、その辺の対応とれば、いろいろな対応とればもっと早いのかなど。

あと、台風19号関係で思うのは、くぼがあって大雨来て、そこ食われてしまってというところ結構
あるのです。同じ直し方したら、またうんと降ったときにやられるでしょう。だから、この次は例え
ばうんと食うところに何かつくるとか、改善できる、同じ直し方したのではまたなるのだ、多分。そ
の辺の工夫というのは考えているのかな。

(道路保全課維持係長) まず、最初の随契で対応できないかというご質問だったのですけれども、そ
ちらについては実は被災したのが10日からなのですけれども、10月については、本当は金額によって
いろいろ手続きあるのですけれども、1者で契約結んですぐに対応するというので土砂撤去のほう
をやっています。あと、年内についても同じように本当は設計組まないとやれない部分はあるのです
けれども、130万円以上ということであるのですけれども、それは超えても見積もりということで、随
契でやっていいということでも今まで対応していました。

あと、台風19号だったのですけれども、当然同じような復旧でまた同じような、当然水とかが影響
しているのに何も排水対策をしないでまた復旧したのでは壊されてしまうので、そういったところは
暗渠排水、導水管を入れたりとか、水処理を考えるなら、例えばそういったことで対応のほうを考え
ながらやっています。

(丹治 誠委員) 道路パトロールはどういうふうに、普通に走って、ガタンとなったら見るとか、そ
ういう感じでやっているのですか。手法というか。

(道路保全課維持係長) 基本的に道路パトロールにつきましては通常パトロールということで、車の
中から目視点検ということで5地区に分けて5班体制でやっております。

(丹治 誠委員) わかりました。道路パトロールやって見つかった異常箇所は年間何千件もあつたり
とかして、何千件ですよ。3,000件とか。その対応、さっきの課題のところにもあつたのですけれど
も、対応し切れない場合があるとか、そういうのもあつたりするという状況があつて、道路パトロー
ルから離れるのですけれども、その中に市民からの通報とかもあると書いてあるのですが、それにつ
いてはどのぐらい件数あるのかというのは出てはいないのですけれども、要するに課題面でふえてい

くものに対してどうやって対応するのかということについてはどういうふうにしていくのですか。これからスマートフォンのアプリとか取り入れると、確かに道路パトロールでやる部分を市民が見つけて対応してくれるというのもあるとは思いますが、もしかしたらもっとぐんとふえるかもしれないですね、通報とか補修しなくてはいけない箇所が。今後の体制はどんな感じで考えているのかというのを教えていただきたいのですが。

(道路保全課長) 修繕箇所の把握方法としまして市民通報によるもの、あと道路パトロールによるものと2つございませうけれども、市民通報によるものにつきましては、いわゆるスマートフォンのアプリなんかを利用して、写真で送られてくればパソコンに送ってもらう。パソコンにつきましては、私どものほうと維持補修センター、両方に設置する考えであります。私どものほうで見て、維持補修センターでも見ていると。両方から命令が出せるということが出来ますので、状況確認、あと例えば危険防止のための養生必要な場合は、その送られてきた写真を見ながら巡回中の一番近いパトロール車のほうに連絡すれば、すぐその場所に安全対策がとれるというようなことができるようになってきます。

(丹治 誠委員) そうやってその場ですぐ対応できるので、これまでよりは対応し切れないというケースが減っていくというふうに考えているということによろしいのですか。

(道路保全課長) まだ実際に運用してはいないのですが、当然それを最初立ち上げれば、一部最初のうちどのようにやるかというガイドラインみたいなのをきっちりやっておかないと混乱を招くかもしれませんけれども、完全にこれは業務とかも減っていくのかなというふうに考えられます。

(真田広志委員) このスマートフォンの市民通報システム、これいいのではないのなんて前に提案していたことあって、そのときはまだいろいろ業務量がふえていくからみたいな話をいただいたような気はしていたのです。現実的に市民は道路の所管というものがどこまでの範囲なのかというのは多分把握していないので、例えば先ほど小動物の死骸の撤去だったりとか、それは一部パトロールという、維持という面では仕方ない部分なのでしょうけれども、例えば自転車が放置されていますよと、放置自転車の問題だったりとか、そういったところというのは基本的に道路維持の範疇ではなくなってくる部分だと思うのです。そういったことも含めて多分通報がされてくるのだと思うのです。そういった意味でのすみ分けというか、対応というのは明確にしていかなければいけないのだろうなと思っています。だから、その辺も含めてどういうふうに関後、まだこれからの話なので、あれなのでしょうけれども、どういうふうに関後していくのかなということをお聞きしておきたいなと思っています。けれども、いかがですか。

(道路保全課課長補佐) こちらの通報システムにつきましては以前から検討していたところなのですが、他市の事例とかも調べながら、それで庁内でも情報政策課というところをメインにしまして、こちらの通報システムにかかわると思われる部署にも呼びかけをしまして、今現在道路保全課のほか公園緑地課とか、あと廃棄物対策課とか、下水道管理センターとか、そういった施設を管理する部分

とか、そういったところと一緒に関係部署で調整、協議を始めたところでございます。そういった中でほかの自治体の例を見ますと、通報のところでも区分分けがされていまして、道路に関する部門とか、あとはそれこそ先ほどの廃棄物関係、そういった窓を幾つか用意されていて、そこにクリックというのでしょうか、入っていけばその担当課のほうに通報が行くというシステムを今現在考えてはいるところでございます。

(真田広志委員) 現状では時間外の受け付けができないということも含めて、写真なんかと一緒に送れるということで考えれば、いろんな意味で効率化を図れるのだと思っています。

先ほどの質問に戻ります。3ページ、本年度に関して予算額が大幅にふえているということで、今まで補正で対応していた部分も含めてということでの答弁でしたけれども、そもそも予算要求する段階において、過年度の決算ベースでそういった補正分なんかも含めた中で予算要求してしていくものだと思っていたのです。当然通年ベースでの予算要求していくのが当たり前で、そういったシステムになって、ほかの部署にもそういった形で予算要求していつているのだろうなと思っていたのですけれども、なぜこういった9月補正分以降の部分なんかも含めた中で今まで予算要求していかなかったのかな。これを見ると、そういった話を聞くと、前年度予算、当初予算ベースでの予算要求を行ってきたということになりますよね。なぜことしになって平成31年度から従来のシステムというか、本来の決算ベースのシステムに移行していったのか、その辺の経緯って何かあったのですか。

(建設部次長) 当初予算では当然必要枠を我々としては財政部局のほうに要求はするのですが、いろんな収入の面とか、歳入の面とか、そういう財政全体的なやりくりの中で、どうしても当初で十分な部分がつけれないという我々もわからない事情があるのだろうなとは思っているのですが、その辺は詳細については私どものほうでは何とも言えない部分ですが、そういったやりくりの部分なのだろうなというふうには思っています。

(真田広志委員) 要はこちらの予算要求の部分は今までどおりなのだけれども、財政の査定のほうでそういった形になってきたということなのですか。

(建設部次長) 当然当初予算では必要な部分は要求させてもらっていますので、その中で全体的な目で見ると当初は当面これぐらいでとか、そういった判断があったのかなというふうに思っています。

(石原洋三郎委員) いつもいろいろ細かいところまでお答えをいただいているので大変ありがとうございます。白線ラインのことだったので、先ほど渡辺委員からもお話あったのですが、白線ラインを、ことしオリンピックとかもあるのですが、白線ラインをしっかりとやっていこうとかという、そういう目標とかというのは白線ラインに特化した形でというのは何かあるのでしょうか。

(道路保全課維持係長) 今回のオリパラということで、本年度から予算要求しておりまして、そういう交通安全施設の中に入ってくるのですが、舗装の修繕と、あと白線の引き直しということで現在進めております。今年度それを、会場周辺ですけれども、終わらせるということで考えております。

(石原洋三郎委員) 先ほども話あったのですが、市内あちこち消えているということで、どこに白線が実はあったかというのを把握し切れていないところもあるかなと思うのですけれども、やはり順次目標を持った形でやっていただきたいなという要望があります。

あと、ちょっと素人的な考え方で恐縮なのですが、白線ライン引くときって道路がまずアスファルトで舗装されて、その上に白線ラインをべたっと引くので、どうしても車が走れば当然削れていくと思うのですけれども、例えばマンホールとかそういうのって、枠で囲ってその部分は多分アスファルトでやらないようにしているかと思うのですけれども、道路アスファルトやるときに白線ラインの部分だけ例えば二、三センチぐらい、1センチとか、溝をつくるような形で上からラインを引っ張れば少しはいいのではないかなという素人的発想もあるのですけれども、何かそういう工夫というのは、溝があるアスファルトもあるぐらいなので、白線ライン部分だけ溝をちょっとつくって、あとそこをライン引くという、そういうこともできないかななんて思ったのですが、今後いろいろ検討していただければと思います。

(梅津一匡委員長) 要望ということでいいですか。

(石原洋三郎委員) 要望です。

(黒沢 仁委員) 今いろいろお話出て、道路の補修、維持管理といえば、経年劣化とか何かで当然今言ったように白線とか何か消えてくるのは時間の問題だと思うのです。やっぱりそういうのはある程度優先性とか計画性を持って今後も取り組んでもらいたいと考えてところです。そして、今回の台風19号だよね、これをやっぱり教訓にして、道路の安全性といった部分を今後修理するときとか何か、結局は今回大雨というのが最大の原因なのですから、水の流れがどういうふうに来てその道路を陥没させたり、道路を決壊させたりしたかという原因を追求しながら、現状よりより強い道路づくりを目指していかなければならないという観点で、河川なんかもそうですよね。河川と並行した道路なんかも今回そういうふうな形で被害を受けたと。そうすると、危険箇所というのは確かに、雨も何でもそうなのですから、いっぱい多分存在していると思うのだよね。いろんな原因とか何か、ハザードマップ等々にいろいろ記載されているとおりで。その辺を今後こういった気象状況が続く傾向になるだろうというような予測のもとに、いわゆる国土強靱化というような部分で国のほうでも、今年度最後なのですから、また継続するというようなお話もあることですので、やっぱりそういった強靱化を安全確保のために目指していくというようなことを今後計画性を持って取り組んでいくということが安全対策に一番今重要なのではないかなと考えておりますので、その辺の計画性を持った対応を求めていくという、これは質疑にはならないのですけれども、そういうふうな思いというようなことだけお伝えをさせていただきたいと思います。

(梅津一匡委員長) 計画はある程度つくって進んできているわけだから、そういうところでのなおさら今回の被害を受けての安全対策ということを求めたいということで、要望ということで。

(石原洋三郎委員) 7ページなのですから、危険箇所発見件数が例えば3,000件ぐらい毎年あるの

ですけれども、実際に解決している件数というのはどのくらい、全部解決しているということなのでしょう。

(道路保全課維持係長) それは100%ではありません。どうしても修繕とかそういったものが困難なものもありますし、時間かかるものもありますので、陥没とかそういう緊急的に対応しなくてはならないものは当然やっている中でありまして。どうしても時間がかかってしまうものとか、抜本的に直さなければならぬものについてはまた別になりますので。

(石原洋三郎委員) ざっくりとどのくらいは問題解決しているという感じなのでしょうか。正確な数字とまではないのですけれども。

(建設部長) 今確認したのですけれども、はっきりした数字がわからないということなので、後で集計させていただきましてお伝えするというところでよろしいですか。

(梅津一匡委員長) よろしいですか。

(石原洋三郎委員) はい。

(梅津一匡委員長) そのような形でお願いいたします。

(渡辺敏彦委員) 道路パトロールで歩いているけれども、その人って資格か何か持っているわけでないでしょう。役所の道路パトロールカーは、ずっと歩いているでしょう。12万キロとか歩いているだろうけれども、支所の担当者いるでしょう。経済建設なんか。ああいう人らも歩いているでしょう。このためにこの人らは歩いているのかもしれない。市の職員ってあなたらも含めて支所の職員も歩いているでしょう。例えば専門的な知識を持っていて、歩く人が。本当に危険度合いの判断とか、積算できていくらかと答えをすぐ出せるような人らが歩けばいいのだけれども、一般の目と同じような目で歩いていてどうなのかなという思いはあるね。そうすると、市の職員でも我々も含めた中で上げてくるのと同じレベルになってしまうのです。その辺の、技能主事か何かの人やっているでしょう。その辺って、ドライブしてきて、あそこが危ないよなんて、12万キロ年内歩いていて、もっともっとレベルの高い、部長以下一般職員、正職員の人らもいるわけだ。その人らの判断と違うことはないと思うのだけれども、その辺のシステムって、県のほうも歩いているけれども、市のほうでもっともっと詳細にデータを上げるためにはみんながそういう意識を持つべきでないかと思うのだけれども、その辺は支所から当然上がってくる、あるいは福島市の職員で一般職員、ほかの部署の人でもいいから、歩いていて危険だよ、そういったものもいつでも建設部に言ってください。いろんなシステム考えられると思うのだけれども、その辺の総合的な考え方とか何か考えたことはあるかい。一般の市の職員、俺の家のほうの近くでこういうのあるのだけれども、どうだい、支所に言うか本庁に言うかわからないけれども、その辺のシステムづくりするということになると、もっともっと細かい維持管理保全とかできるのかなと思うのだけれども。

(建設部長) 今渡辺委員言われたとおりに、見ている意識というのは、やっぱり現場、パトロールでやっている人たちというのは毎日見えていますので、これは危ないのかなとか、これはこうしたほうが

いいのかな、今やったほうがいいのかないかなという判断はある程度できると思うのです。だから、それで私はいいと思っているのですけれども、そのかわりあと支所の職員ですとか、または我々のような職員が外に出ているという場合も、ただ走っているのではなくて、やっぱり建設部にいるのだという意識を持ってある程度周りを見ながら走れば、これ危ないなとか、ちょっとカーブミラーの位置が違うなとかというのは、自分の意識というか、そういうのはやっぱりこれからも職員は自分たちから身につけていかなければならないことなのかなというふうには思っています。あと、通報についても、職員の人たちが見て、我々の道路保全課のほうに言ってもらおうというのが一番手っ取り早い方法だと思いますので、そういうような形を今後、庁内のガルーンとか何か知らせる方法ありますので、そういうものを使ってやっていくのもありなのかなというふうには思っています。昔そういうものがあったような気もするのですけれども。

(渡辺敏彦委員) 職員の人でごみ拾って歩いてくる人いるけれども。

(建設部長) ですから、昨日帰り道で電気消えているところがあったよとか、そういうことを一言言ってもらったほうが少しでも早く対応できるので、それも危ないよとかという話ももらえれば対応としては早いのかなというふうには思いますので、そういう仕組みづくりも考えていきたいというふうには思います。

(小熊省三委員) 2点ほど質問したいと思います。

ダブってならないようにしたいと思うのですけれども、先ほど道路パトロールのところでも小規模のところの修繕というようなことが出ていました、やるということで。行った場合にやるのでしょうかけれども、さっきの9ページのところでいえば、例えば陥没とか、どの程度だったら危険というふうに見ていらっしゃるのかなというか、現場で例えばこのぐらいだったらそのときすぐ舗装ができるだとかというのはあるのですか。細かくて申しわけないですけれども。

(道路保全課維持補修センター所長) 今の質問なのですけれども、道路舗装の破損という中で、ポットホールといいまして小さい穴とか、車が通るとタイヤがパンクしますという形のちっちゃいやつから含めて全部舗装という形で、補修という形で上げている数字になるものですから、全体的にはかなり多くなっています。

(小熊省三委員) 穴というのは、例えば直径どのぐらいから対象になるのですか。ちょっと話が飛んで悪いのですけれども、この前の市の賠償の問題のところでもちょっと出ていましたけれども、ちょこっとあってもあれで飛んでというのあったけれども、あれでもやっぱりその辺の対象になるのか、それともさっき言った車が通ったときにパンクするとなると結構なイメージのように思うのですけれども、どの程度までを本当にその対象として見ているのかなというところがちょっとお聞きしたかったので。

(道路保全課維持係長) 明確な何センチとかというのは特にはないのですけれども、当然道路走っていてポットホールみたいなものとか、あと陥没ができて、道路にちょっとだけ穴があいていて、穴ぼ

こになっているもの、そういったものもあるのですけれども、当然そういった部分的なものであれば維持補修センターさんのほうでも対応できるのですけれども、例えば周りを見たときにそれがだあつと何メートルも続いているというものであれば、当然道路保全課のほうと相談しまして、どうしましょうかということで、ではそれは業者さんをお願いしようか、この部分はセンターさんお願いできますかということで相談しながらやっている部分でありますので、明確な何ぼだったらどうのというのはないです。

(**小熊省三委員**) 段差なんかもそういう意味では、ちょっと現場的な話で悪いのだけれども、どのぐらいだったらというのはそういう意味ではあれなのです。そうすると、そういう意味では大枠というか、こういう基準という、さっきの穴の場合はそんな感じでわかったけれども、段差も同じような感じなのですか、そうすると。

(**道路保全課維持係長**) 段差についても、道路の段差というとマンホールと舗装の段差とか、そういったもの、微妙なものから横断側溝との段差というものもありますけれども、当然対応できるものは維持補修センターのほうでやります。対応できないようなものだったら大分大きい車が通れないような部分なので、それは当然業者のほうにお願いして、その場合には交通規制してという話になってきますので。

(**小熊省三委員**) ちょっと今と関連するといえば関連する、ないといえませんが、先ほど西口のコラッセのところの歩道の黄色いのがありましたけれども、あそこの駐車場があるわけですよ。あそこの歩道のところって、結構車が行き来することによって歩道のところのブロックというか、あれががたがたになったり、あそこの西口の場合でいえば表面のあれが壊れたりというようなことがあるのですけれども、ああいう駐車場に使うところの例えば、それはちょっと今回のあれとは違うのですけれども、そこの歩道というのは、ああいうブロックをはめ込んだようなのを結構見ているのですけれども、違う対応というのはできないものなのではないでしょうか。

(**道路保全課維持係長**) 出入り口については、タイルとかそういったものについては乗り入れ用に分厚いものは使ってはいるのですけれども、どうしても経年で壊れてしまうというところはありますので、余りそういうところはカラー舗装とか、そういった別な方法で考えるとかというのは検討はしております。

(**小熊省三委員**) 黄色い線のことわかりました。もう一つその前の話として、それこそああいう駐車場のところに向かう歩道橋のブロック、先ほどちょっと答弁がありましたけれども、壊れやすいのですよね、車が何回も行っていると。これは市の管轄ではないけれども、あるガソリンスタンドの前なんか、県のあれなのでも、ぼろぼろになって、がちゃぼこになっているのです。だから、ああいうところって本当に頻繁に車が入り出するにもかかわらず、ああいうブロックをはめ込むようなもので対応しているということ自体が、そこはやっぱり変えないといけないのかなというような思いがあったので、質問させていただいたのですけれども。

(梅津一匡委員長) だから、シートの点字を導入しているよという話でなかったかな。シート式の点字ブロックをコラッセの前は入れているよというところではないのかな。

(道路保全課維持係長) 出入り口についての、先ほど乗り入れ用に物が違うのかと言われましたけれども、舗装構成を変えて壊れづらくしている部分であります。

(石原洋三郎委員) 側溝についてなのですけれども、側溝の基本的なことなのですけれども、ふたをかける基準といいますか、そういうのってあるのでしょうか。例えば以前だとよく住宅の出入り口とかがあったらふたはかけたみたいですがけれども、出入り口以外のところはかけないのが基本だったところなのですけれども、このごろ町なか見ると余り基準ってないのかななんて思ったのですが、要望が上がってくれば実施していくということではよろしいのでしょうか。

(道路保全課維持係長) ふたにつきましては、昔整備されたところというのはかかっているところがあったり、出入りのところしかないというところもありますので、当然それでは危ないという市民からの要望を受けたりして、コンクリートとかを入れてみたり、中にはふたがかりがない側溝もありますので、そういったものを入れかえしたりして、ふたをかけて安全にということでは進めております。

(石原洋三郎委員) 要望になってしまうのですけれども、これも要望が上がってくれば対応できるということかなと思うのですけれども、ふたがかかっているところと、ふたがかかっているところがあって、よく年配の人とかだと側溝のふたの上歩くのですかね。いきなりふたがかかっているところと、つまずいてしまうとか、おっこちてしまうとかという話時折聞くのですけれども、そういうところで赤いポールみたいなものがあるだけでも、ここからふたがないとか、そういうのがわかると思うので、赤いポールもうまく有効活用していただきながら安全対策としていただければと思います。

(根本雅昭委員) 関連するとすれば8ページなのですけれども、市民の皆さんですとか、市の道路パトロールで発見して、いろいろデータ保管するわけだと思えるのですけれども、どのような媒体で、どのようなシステムと申しますか、管理方法で情報収集しているのか教えていただければと思うのですけれども、メモ用紙でそれで終わりなのか、それともシステムで管理されているのか。

(道路保全課維持係長) まず、パトロールにつきましては、写真とかは当然データで保存するのですけれども、地図的なものについては紙にコピーして、紙に破損箇所、そういったものを記入しまして保管と申しますか、こちらの道路保全課のほうと共有するというようなことにしています。あと、我々についても、要望につきましてはいつどこで何がという内容でデータ化はしていますけれども、場所的なそういった地図的なものについては、やはり住宅地図をコピーしてそこに書き込んで保管していると。その中でもう一回見直ししたいと、あと一覧表から番号を引っ張り出して、これだということでは検索したりということではやっています。

(根本雅昭委員) ということは、地図自体は紙ということですか。特にこれからスマホの通報システム導入するにあたって、真田委員なんかも昔から質問していると思いますけれども、GIS使って、GISにいろいろそういった国からのビッグデータなんかもマッピングして一元的に管理できるとい

いと思うのですけれども、要望としてご検討いただければ。

(石原洋三郎委員) 1 ページなのですからけれども、基本的なことなのですが、改良率ということで55.8%ということなのですからけれども、この改良率というのは今まで市道の延長の中で半分は改良されたという、拡幅されたとか、そういう意味なのでしょうか。改良率ってどういう意味なのでしょうか。

(道路保全課長) 改良率なのですからけれども、改良済みと、取り扱い基準なのですからけれども、道路幅員がまず4メートル以上であること、あと路肩に構造物、構造物というのは道路側溝、擁壁、防護柵が設置されていること、あと区画整理、宅造地区内の道路と、いわゆる開発道路のことを指しているということなのですからけれども、がいわゆる改良率ということですよ。

(石原洋三郎委員) そうしますと、残りの45%は4メートル以上にはなっていないということなのですか。

(道路保全課長) 現況はなっていない。

(黒沢 仁委員) 道路パトロールの点検内容というようなことで、交通に支障を及ぼす道路空間における障害物の発見というようなことで、動物とか何か、死骸とか何かあればそれは除去するとか何かというあれなのですからけれども、この障害物に立ち木とか何かは入っていないのかい。

(道路保全課維持係長) 立ち木もありますし、あと支障枝、そういったものも出てきます。

(黒沢 仁委員) そのほかどういうふうなものを指して障害物と言っているのだから、その辺ちょっと。

(道路保全課維持係長) あとは、落石とか、あとその他の荷物から落ちた落下物とか、そういったものも。

(黒沢 仁委員) 空間というから、なかなかイメージ的な部分で、道路の路面に落ちているならすぐわかるのだけれども、空間という意味になればある程度地上まで指しているというような捉え方でいいのかな。というと、そうしたらやっぱり今特に大波の人らによく言われるのだけれども、例えば雪降れば道路の邪魔になるから、それは当然伐採してもらわなければならないけれども、長年のあれでだんだん、だんだん木が道路のほうに傾いていって、大型通るとそれがひっかかるという話をよく聞かされるのです。ただ、山だから、個人の所有だから、やっぱり個人で対応してもらわなくてはならないというような中で、安全管理といった部分で市は今後そういうようなことに関してどのような対応を図っていくのか、その辺ちょっと。

(道路保全課維持係長) 立ち木の件ですと、当然民地に生えているものについては個人の財産なのですからけれども、枯れているものがあって道路のほうに倒れてくる可能性があるものについては、こちらのほうで所有者にお話をして、切らせてくださいということですよ……

(黒沢 仁委員) 切らせてください。

(道路保全課維持係長) はい。

(黒沢 仁委員) 切ってくださいでなくて。

(道路保全課維持係長) 切ってくださいと言いますけれども、大体できないということなので、では

切っていいですかということでしたら了解もった中でそれは作業しております。

(黒沢 仁委員) なかなか大変ですよ。道路延長の中でこういうふうにかぶさっている、いわゆる空間的な中で障害物になっている木というのは結構存在していますよね、実際は。なかなかそれを今度安全面から管理していくというのは大変厳しい部分もあるかと思うのですけれども、ぜひそういった部分にも意を介していただきたい、そんな思いです。

以上です。

(真田広志委員) 関連で、所有者の了解をもらえた場合に関しては伐採等もできるかもしれないけれども、もらえなかった場合の対応というのはどういうふうになるのですか。全国的にも問題になっていますけれども。

(道路保全課維持係長) もらえなかった場合につきましても、当然危ないということが予見されて、私どもがわかっているのであれば、それは切ります、その場合は。

(小熊省三委員) 基本的なことでも申しわけありません。1ページのところのウのところでも重用延長ってどういう定義というか、1ページのところのウのところでございます。

(道路保全課長) 道路といってもいろいろございますので、例えば市道と同じ市道がつながっている、一連につながっているのですけれども、途中で県道が入っていたりとか、そういう部分が重複している区間がございます。そういう部分を除きましてということで重用というものが出てきます。

(小熊省三委員) もう一つそういうところで、9ページのところで、真ん中のところで道路安全状況、施設の状況というところでボックスカルバート内とあるのですけれども、これって何なのですか。

(道路保全課維持係長) ボックスカルバート内の冠水というのは、アンダー部分が冠水しているかどうかというものの確認です。

(小熊省三委員) アンダーパスというところの冠水ということボックスカルバートと。

(建設部次長) 道路が高いところを交差するのに地下道みたいに道路が下の部分はなるわけなのですが、そこを通すのにコンクリートの箱をつくるのです。それをボックスカルバートというふうに呼びます。

(小熊省三委員) 吾妻のあそこのところのよくアンダーパス水入るところの脇のところ、歩道の下の方にコンクリートの箱みたいなずっと四角いの、あれをボックスカルバートというのですか。なるほど、わかりました。ありがとうございます。

(真田広志委員) 18ページの安全対策なのですけれども、ビッグデータからの交通量等の調査、解析ということなのですけれども、通常生活道なんかに関してはいわゆる交通情報収集装置なんかも余り設置されていないかと思うのですけれども、このデータの収集方法についてまずどういった形での収集なのか。

(道路保全課長) これ私ども実際のデータ見せられたことないのであるけれども、国のほうが主導で進めておまして、これはE T C 2.0に入っているデータを、全部それを集積して国のほうで持っている

と。そのデータに基づいて、それを提供して急ブレーキ箇所、あとスピードオーバー箇所、そういうのを全部国のほうで集積していると聞いております。

(真田広志委員) そういったことが可能なのですか。

(建設部長) 今皆さんの車についているのはE T Cだと思うのですけれども、今のE T Cってお金払うだけの機能しか持っていないのです。今新たにE T C 2.0というやつご存じかと思うのですけれども、それはお金を払う機能ばかりではなくて、車の走行、どこを走ったとか何かというやつを中央の何かでとられていると言うとおかしいのですけれども、情報として発信しているみたいなのです。中央では、その情報をもとにこの道路とこの区間では急ブレーキが多いとか、渋滞が多いとかという情報を国のほうではやっているみたいなのです。だから、自然に情報は、多分設置するときに同意書か何かには全部なっていると思うのですけれども、今もうそこまで進んでいますね、車の社会は。

(真田広志委員) わざわざ例えば超音波式だったりとか、ミニコンだったりとか、そういう収集装置をつけて、カメラとかついたりとか、そういうことではなく、完全に。であればそういったシステム、いろんなシステムありますよね、今収集するために。

(建設部長) 今までそういう道路に使っていたやつというのはNシステムという道路につけたのがあって、あれで幾ら車が通ったとか何かというのをやっていたのですけれども、今そればかりではなくて、車1台1台を管理されている、管理されているという言い方おかしいかもしれないのですけれども。

(渡辺敏彦委員) さっき小熊委員のほうから詳細な、陥没何ぼだの云々とあったでしょう。あちこち穴あいているでしょう。俗に言う4大支所については、幾ばくかの在庫を持っているでしょう。その辺の在庫の管理、維持補修センターにはいっぱいあるけれども、4大支所は経済建設あるところには何ぼかずつあるかと思うのだけれども、その辺しっかり使っているのかなと言うと変なのだけれども、結局さっき言ったこのくらいの穴があったら、支所の職員が行って、アスファルト詰めてくるのかってあるのだよ。その辺、ここら辺も難しいのだ。職員がやっていいのだから、例えば愛護団体みたいな人らがいて、我々町内会でやるから、アスファルト下さいよと持って行ってやってもらうとか、そういうシステムがないから、そういうものの在庫管理と違ってきちっと、例えばグレーチングだとかU字溝とかあるよね。その辺の在庫管理の状況というか、どのぐらい4大支所では出ているものなのかい。結構出ているのかい。

(道路保全課維持係長) 自分たちで作業して、そのなくなったときに維持補修センターさんのほうに材料のほう10袋ぐらい下さいということでその都度、その都度お願いしてやると。支所の中で在庫管理のほうをして、自分でできるものは自分でやっております。

(渡辺敏彦委員) 維持補修センターではわかるのでしょうか、どここの支所に何ぼ行ったとかというのは。

(道路保全課維持係長) それは在庫管理はしていますので、それはわかります。

(渡辺敏彦委員) いっぱい使った支所は褒めてやってください。

(小熊省三委員) ごめんなさい、こんなことで盛り上がるのはあれかもしれないけれども、例えば道路を震災とかでもやっぱり補修するときには警察署から道路の占有許可だとかもらわなければ、それは大丈夫なのですか。

(道路保全課維持係長) 小規模なものについては、それは……

(小熊省三委員) 大丈夫なのだ。

(道路保全課維持係長) はい、大丈夫です。

(梅津一匡委員) 済みません。押しているのでしょうかけれども、パトロールのことについてなのですが、例えばなのですかけれども、さっき小熊委員からも重用延長のところとかという話あったのですけれども、市のパトロールで歩いているときに、県道とか国道走っていて、あれ、ここ危ないなと見つけてしまったときはどういうふうに、即時県とか国のほうに通報するような形になるのですか。ちょっとその辺。

(道路保全課維持補修センター所長) 私たちのほうから道路保全課のほうに即連絡しまして、道路保全課のほうから県とか国のほうに連絡してもらおうようにしています。

(梅津一匡委員) 道路保全課さんから行くのですね。路政課さんではなくて、道路保全課さんから行くという感じなのですか。

(道路保全課維持係長) こちら道路保全課のほうから道路管理者、国、県のほうに情報提供します。

(梅津一匡委員) そういうふうに伺ったのも、今後LINEを使った形で市民の通報システムなんていうことなのですかけれども、例えば今現状もそうだと思うのですけれども、市民の皆さん、県道だ、国道だ、国道はわかるでしょうけれども、その線引きがわからないと思うのです。そういう中で市のほうに例えば県道の関係をこここういうふうになっているのだけれども、どうしてくれるのみたいな感じで問い合わせがあった場合というのは、どういう流れで県なり国のほうには情報が伝わっていくのかというのをちょっと教えてもらえればと思うのですけれども、現状で。

(道路保全課維持係長) まず、県道部分、国道部分で補修箇所があった場合は、とりあえずこちらのほうで話を聞きまして、場所とか聞きます。それを各管理者のほうに伝えるということで進めます。

(梅津一匡委員) 伝えるのでしょうかけれども、結局例えば受けたときなのですかけれども、こちらのほうで、市のほうで把握している道路として、うちの路線ではないなと思ったときには、市民の方にはそういうときにはそこ県道ですけれども、県のほうに伝えておきますよというような形でお伝えをしているという状況というふうに思っただけです。そうでないと実際市民の皆さんもあれ、言ったのだけれども、全然直らないのだと市の責任にしてしまわれるとちょっと悔しいなというところもあったりして、ちょっとその点で伺わせてもらったのですけれども、今後の部分ちょっとまた聞きたいと思うのですけれども、今後LINEを活用した形ということでやるのでしょうかけれども、そういうシステムですと、市民の皆さんがここに対して通報があったのかどうなのかというところが見

える状態なのかどうなのかという、先々の話でちょっとあれなのですけれども、そういうシステム構築になっているのですか、それとも庁内だけで見られるようなシステム構築なのでしょうか。

(道路保全課課長補佐) 通報システムにはいろんな種類のアプリがあるわけなのですけれども、今ほど言われたように、見える化という部門ではやはりそこに強いアプリがあったりとか、通報者が通報ボタンを押すと同時にもう既にアップされるようなものもあれば、あとはやはり管理者側のほうで一旦それを見て、それが適切な内容かとか、写真にもいろんなものがあるものですから、そういったものを判断して公開するとか、そういうやり方もあれば、ただ我々今ちょっと検討しているのは、LINEというものも検討しているわけですが、それは一瞬にして公開されるものではなくて、ほかの自治体さんの事例を見ればなのですけれども、一月に1回いろんな通報の情報を一覧表にまとめて、それを対応した、今対応中とか、そういったものを一覧の表にして、それをウェブ上で公開するというのが大体主なやり方の方ですので、一瞬にして、瞬時に皆さんに見られるやり方ではないという方法で今考えてはおります。

(梅津一匡委員) 意見ですけれども、せっかく対応したのに成果が見えないと何もやってくれないのだと言うような人らも、行政に対して悪く思う人たちもいたりする時代なので、やっぱりそういうところはやったのだよというPRやれる形、先々の話ですけれども、ぜひ実現してもらえれば、そうすれば市民の皆さんも安心して道路を歩けると思いますので、意見として言わせていただきました。ありがとうございます。

(梅津一匡委員長) そのほか。

【「なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) ほかに質疑がなければ、以上で当局説明を終了いたします。

当局退席のため、委員会を暫時休憩いたします。

午前11時42分 休 憩

午前11時43分 再 開

(梅津一匡委員長) 委員会を再開いたします。

当局説明に対する意見開陳についてを議題といたします。

本日は、本市における道路の維持管理の現状及び課題や、また安全対策の取り組みについて当局からの説明を聴取いたしました。

そこで、委員会として調査をすべきポイントや本市が取り組むべき課題など、今回の当局説明に関して各委員のご意見をお伺いしたいと思います。

(丹治 誠委員) とにかくどンドンパトロールもやって、1年間に3,000件もたまって、まだできていないのもあったりとかして、それに今度LINE使ってやるとかとなるともっと私はふえると思うのです。それに対応できるような体制づくりというのが非常に私は大事ではなからうかなと思いました。

以上でございます。

(石原洋三郎委員) 先ほどとかぶってしまうのですが、白線のラインが消えているとか、そういったところもうまく対策、対応していただきたいなということとか、あと安全対策全般的に赤いポール立てるとか、防犯灯ということもそうだと思うのですけれども、そういう保守点検をしっかりとできるような体制を築いていただきたいなと思います。

(渡辺敏彦委員) まずは、やっぱり危険箇所とか何かの情報収集のシステムづくりと、あと情報収集なのだけれども、自治振興協議会さっき言ったけれども、答え返ってこなかったけれども、自治振興協議会というのは市民からのそういった組織的な要望、市民からの要望をくみ上げてどう対応するかなのだ。だから、予算の確保の問題でしょう。あと、さっき台風の話あったのだけれども、臨機応変な対応したようなのだけれども、そういった場合の緊急的な対応の仕方、視察とか何かに行って、例えばだよ、すぐやりますよというところあるかもしれない、大きい市とか。そういうのがあればもっともっと安心して市民の方々暮らせるのかなと思うのだけれども。とりあえずそこら辺で。

(梅津一匡委員長) あと、口挟むようであればですけども、渡辺委員さっき言っていた職員全員がある程度そうやって情報収集できるようなシステム構築というのは一つ大きな課題になるのかななんて思っていたのですけれども。

(渡辺敏彦委員) 収集してもできないと、金なくてできないと言われるかもしれないから。

(梅津一匡委員長) できる、できないというより、やっぱりまずは情報を吸い上げていくということが一つ必要な部分なのかなと思ったりして私は聞いていたのです。

(根本雅昭委員) やはり情報を集めて、今市でも努力していろいろ集めて、スマートフォンを使って集めようとしていますけれども、その後の集めた情報の処理方法が気になりましたので、それを効率よくしていけたらなというふうに思います。例えば電話でとか、あとウェブのメールですか、ウェブフォームから集めた情報と、あとこれからスマートフォンから集めた情報、それぞればらばらに管理をして、もう既に電話で問い合わせがあるのに、こっちでもあっちでもということで、今渡辺委員おっしゃったように、結局同じ情報が多分たくさん来ると思いますので、それ1カ月に1回ではなくて、緊急時は緊急時のモードに対応させるとか、そういった情報の処理方法をこれから考えていくべきかなというふうに思いました。

あとは、職員全員がという話ありましたけれども、市町村によっては市の車にスマートフォンのカメラをつけて、それで自動的に道路を走りながらA Iのカメラで分析をしたりとか、あと振動でどうのこうのとか、そんなこともやっているところあるようですので、なるべく人手を確保しつつ、人手のかからない方法も同時に考えていけたらいいのかなというふうに思います。

(梅津一匡委員長) 既存データのデータベース化とか、そういうところも含めての……

(根本雅昭委員) そうですね。データベース化、G I S含めて。

(梅津一匡委員長) データベース化であったり、処理の方法というところということで。

(根本雅昭委員) はい。

(真田広志委員) 結局予算に限りがある中でこれだけの道路の維持管理をしていかなければいけないというところなのだと思うのです。結局要は優先順位のつけ方をどうしていくのかというところだと思っていて、新しいシステムなんかも導入していく、例えば片や市民からの通報なんかも受け付ける、先ほど話があったけれども、自治振なんかも活用しながら。ただ、問題はやっぱりそれだけ多くの道路を管理していく中で、例えば声の大きいところ、例えば頻繁に要求が出される場所、そういったところにどうしても傾きがちなのだけれども、そもそも根本にあるのは市民の生命、財産、安心安全をいかに担保していくかということにあるわけだから、その辺をしっかりと見きわめていく、そういったシステムというのが大事なのかなという感じがしています。現実には例えば自治振要望の中に出していないのだけれども、実際歩いてみると物すごく危険箇所ってたくさんあって、そういったところの把握って多分できていないのだろうなと思っています。もしくは、そういったこと気づいていても話ができない、するそのツールがないという方もいるだろうし、そういった意味でその辺をしっかりと見きわめる、どうやって見きわめていくかということをやったりしっかりと考えていく必要があるのだろうなというふうに思いました。新しいシステムなんか、例えばおそらく同じところを何回も何回も送ってくるような人たちもいるのだと思うのです。何回も何回も送られてきているから、とりあえずこれやっておくか、そういうのはちょっとおかしいのだろうなという感じがしているので、優先順位の見きわめ方というものをしっかりとシステム化しておく必要があるだろうなというふうに思います。

以上です。

(梅津一匡委員長) 情報収集のあり方と、方法と、あとは優先度というような課題ということで。

(真田広志委員) 選別の仕方だよ。

(小熊省三委員) 石原委員が言ったのですけれども、3,000件に対してどれだけそれが改善されているかというところがちょっとつかんでいないということは、悪口言うわけではないけれども、やっぱりどれだけ改善されているかというのをつかんでいくということが大事だと思いました。確かにいろんな要望があるとは思っただけけれども、一つ一つ、確かに優先順位はあるにしてもそこら辺の安全安心をどうつくっていくかというところが1つだと思います。それが1つです。

それから、もう一つは、誰か委員がおっしゃっていましたがけれども、道路を障害している枝の問題とかについては危険度との関連の中でやるという話をしていましたけれども、この10ページの資料だと、経過観察する内容として、支障枝の剪定だとか伐採は経過観察になっているのです。だから、そういう意味では危険度があればすぐやるというふうになるのだろうけれども、そういうところの中で危険度との関連はあるにしてもやっぱり、何が言いたいかということ、住民の支障がある場合はできればやれるようにというか、必要なのかなという思いがちょっとありました。

以上です。まとまっていませんけれども。

(黒沢 仁委員) 話は出尽くされたのかなという思いなのですが、道路の効率的な維持管理と

いっても限られた財源の中で、先ほど来皆さんがおっしゃっているとおり、優先性とか、あるいは計画的な整備とか何かというのが、やっぱりこれがまず市の大きな課題になってこよう、間違いなく実行していくということだと思います。そしてあと、こういった自然災害について、特に今回の台風の影響なんかを見た、この道路はどういうふうなことが原因で危険なのだという部分をしっかり把握しながら対応を図っていくというようなこともこれから大切なのかなというような部分と、やっぱり強い道路づくりというかな、災害に強い道路づくりという、一言で言ってしまえば、そういうような部分もやっぱり意にしながら進めていくことが大切なのかなという部分でした。

(梅津一匡委員長) このほかご意見ございませんか。

【「なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) では、ご意見ありがとうございました。

私として一応まとめというわけではないですけれども、感じたところとしましては、皆さんから出た意見総合的に判断させていただきますと、まずは情報収集の手法ということが一つ現状の課題であるというふうに感じるところです。また、今後の展望というのも示されたわけですけれども、今後の展望についてもまだまだちょっと理解できない部分、また今後の仕事量というものを考えたらどのようなふうになっていくのかという部分、また根本委員からも出ましたけれども、データベースというような形どのようにとっていくのか、そういう情報の扱い方ということが一つ大きな課題なのかなというふうに思っております。また、私のほうからも質問させてもらいましたけれども、県との連携とはどういうふうにやっていくのかとか、国、県との連携という課題であったりとか、あとそれらに対する、問題が発生した箇所に対する処理方法の優先度のつけ方であったりとか、またそういう問題が発生しないために、石原委員からあったような材質を考えたようなものであったりとか、工法を考えたものであったりとか、長寿命化に対応できるようなものというものも検討、研究していくべきなのではないかなというふうに私自身は思ったところでした。ご意見ありがとうございました。

本日いただきましたご意見については、正副委員長手元で内容を整理させていただきます、今後の委員会の中でお示しさせていただきたいと思っております。

以上で当局説明に対する意見開陳についてを終了いたします。

次に、参考人招致の実施についてを議題といたします。

前回開催いたしました委員会において、次の調査の方法については、参考人を招致し、意見を聴取することで調査項目に関する見識を広げることとしておりました。

また、参考人招致の日程、意見を聴取する内容等については、正副委員長手元で事前に調整を進めることとしておりましたので、本日はその調整内容を踏まえまして、参考人招致実施要領の案を用意いたしました。

それでは、書記に配付させます。

【資料配付】

(梅津一匡委員長) それでは、参考人招致実施要領案についてご説明いたします。

まず、1点目、日時ですが、令和2年1月22日水曜日の午前10時から午前11時までの1時間を予定しております。

場所については、こちら、福島市役所908会議室となります。

3点目、目的といたしましては、建設水道常任委員会で実施している道路の効率的な維持管理、安全対策に関する調査の一環として、委員会の参考人として出席を依頼し、意見を伺うものであります。

4点目、依頼先及び参考人より聴取する意見の内容ですが、聴取内容につきましては、前回の委員会でもお話しいたしましたとおり、国道における維持管理と安全対策の取り組みについて、1点目として、国道における維持管理について、2点目、ICTやAI等を活用した先進的な取り組みについて、3点目、市町村や市民と協働で取り組む維持管理、安全対策の事例についてというような内容で意見をいただきたいと思っております。

依頼先としては、前回の委員会において、国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所より参考人をお招きすることとしておりましたが、記載のとおり、道路管理課課長でいらっしゃいます田中隆紹様にお越しいただくこととなりましたので、よろしくお願いたします。

次に、当日の進め方についてですが、委員会を午前9時50分から開会し、10時より参考人招致を開始したいと考えております。参考人招致の時間配分は、参考人の意見開陳を30分、質疑応答を30分の計1時間程度の時間を予定しております。参考人がご退席された後、参考人招致に対する意見開陳を行いたいと思っております。

次に、報道機関の取材についてに関してですが、今回の参考人招致に係るプレスリリースについて、これまでは常任委員会における所管事務調査の参考人招致に関してのプレスリリースは行っておりませんが、各常任委員会の所管事務調査としての委員会活動をこれまで以上に広く発信していくため、当参考人招致についてもプレスリリースを行ってまいりたいと思っております。

説明は以上となりますが、委員の皆さんからご意見があればお願いたします。

【「なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) なしということで、それでは参考人招致についてただいまの案のとおり実施することにご異議ございませんか。

【「異議なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) 異議なしということでございますので、それではこちらの内容で参考人招致を実施すべく、議長から参考人に対して出席依頼をしていただくように申し入れをいたしたいと思っております。

次に、行政視察の実施についてを議題といたします。

前回の委員会では、現在準備を進めております行政視察の検討状況などを報告させていただきましたが、その後、正副委員長手元で調整をいたしまして、このたび行政視察実施内容案を用意いたしました。

こちらの案を書記に配付させます。

【資料配付】

(梅津一匡委員長) まず、視察行程は令和2年2月4日火曜日から6日木曜日までの3日間です。

次に、視察先及び視察項目です。まず、初日の2月4日午後1時から、東京都町田市におきまして、市民や企業との協働による道路環境改善の取り組みについてを調査いたします。こちらは、道路をよりよくする運動、みちピカ町田等、市民や企業との協働による取り組みについてお伺いするほか、先ほどの当局説明にもありました本市でも導入予定である市民通報アプリについて、導入の背景や事業の効果、そして課題についてもお伺いできればと考えております。視察時間は、2時間程度を想定しております。

2日目の2月5日におきましては、午前10時から、静岡県浜松市におきまして、道路の維持管理に関する取り組みについてを調査いたします。道路総延長が日本一である浜松市において既に運用されている市民からの土木スマホ通報システムの事業の効果や課題について、また配送業者と連携した道路モニタリングプロジェクトの取り組みなど、記載の内容についてお話を伺ってまいりたいと思っております。視察時間は、1時間30分程度を想定しております。

3日目の2月6日につきましては、午前10時から、千葉県柏市におきまして、道路の維持管理に関する取り組みについてを調査いたします。こちらは、スマホを活用した路面状況の見える化の取り組みについて、事業の内容や維持管理の課題などについてお伺いするほか、道路の維持管理計画についてお話を伺いたしたいと思います。視察時間は、1時間30分程度を想定しております。

次に、視察者につきましては、委員8名と随行書記1名の合計9名です。

それでは、委員の皆さんからご意見あればお願いいたします。

【「なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) それでは、行政視察についてただいまご説明の案のとおり実施することにご異議ございませんか。

【「異議なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) それでは、この内容で行政視察を実施することに決定いたします。

次に、現地調査についてを議題といたします。

前回の委員会でお話をさせていただきました11月に発生したあらかわクリーンセンターのストックヤードにおける火災の被害状況について、当委員会においてもその状況を把握するため、現地調査を実施したいと思います。

それでは、書記に現地調査実施案を配付させます。

【資料配付】

(梅津一匡委員長) それでは、令和2年1月8日、本日ですが、本日午後1時からあらかわクリーンセンター現地視察調査案についてのご説明をさせていただきます。

調査内容、場所については、あらかじめクリーンセンターにおけるストックヤード火災の発生現場にて、被害状況及び対応状況を確認するということと、また現在災害ごみの対応、そしてごみの減量化などさまざまな課題がある中で、どのような形でごみの処理を行っているのかというような状況を確認をしていきたいと思っております。

この件について何かご意見あればお願いいたします。

【「なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) では、現地調査についてはこちらの案のとおり実施することにご異議ございませんか。

【「異議なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) それでは、委員会の単発の所管事務調査といたしまして現地調査を行いたと思いますので、よろしくお願いいたします。

現地調査は午後の1時からとなりますので、ここ908会議室へお集まりいただければと思います。

次に、その他を議題といたします。

委員の皆様から何かございますか。

【「なし」と呼ぶ者あり】

(梅津一匡委員長) なければ、ここで委員会を暫時休憩いたします。

午後0時05分 休 憩

建設水道常任委員長

梅 津 一 匡