

○池谷委員長 ただいまより建設経済常任委員会を開会する。

当委員会に付託された議案は3件である。

建設部所管の議案の審査に入る。

議第47号「焼津市道路線の廃止について」、議第48号「焼津市道路線の認定について」、議第49号「焼津市道路線の変更について」は関連があるので一括議題としたいが、御異議はないか。（異議なし）

それでは、一括議題とし、当局の説明を求める。

（当局説明）

○池谷委員長 当局の説明に対し質疑・意見のある委員の発言を許す。

○杉崎委員 ページではなく、この3つの全部のことで、特に南部土地区画整理事業のことで、大変皆さん御苦勞なさって、ようやくここへ来てこういうことになったんですが、そもそもが住居地、生活のエリアと商店エリアと分けて物を考えていこうよということからスタートしたようなものだと思います。もともとあの地域は、狭隘道路があったり、道が大変曲がっていたり、旧道と新道が交差したりとか、そういうことでいろんなことをやっていただいて、結果的に狭隘道路はなくなったと思うんですが、生活道路を主体とするために動線が、ここ、もっと通りやすくなったらいいのになと思うようなところ、走ってみて、そういうところを感じるところがあるんですが、そういう意味のことで聞かせてもらいたいんですけど、そういう動線上の不都合が出ているよというのが、市民からの声があるかどうか。

それと、緊急車両の動線上、もう少しすんなり入っていけるような方法があるのかなというような声とか、皆さんのところで、これは将来変えた、今そんなことを言うと怒られるけれども、変えたほうがいいんじゃないかなと思うようなところがあったら、また教えていただきたいです。

○新村土木管理課長 今回の杉崎委員の御質疑ですけれども、今、実際に事業は土地区画整理事務所でやっています、大体道路のほうも完成したということで、これから土地区画整理事務所の所管から土木管理課の所管に移っていくという段階でございますので、実際の道路の、今の地域の方の御要望、そういったものについて、直接私どものほうには耳には入っていないので、その旨の回答とさせていただきますと思います。

以上でございます。

○増田建設部長 参考まででございますけれども、区画整理事業区域内につきましては、設計の段階で幹線道路と生活道路というのを分けていまして、さらに、住んでいる方が使い勝手のいい道路、そこを通過する方の使い勝手のいい道路ということで、8メートル、6メートルと、あと4メートルの一部特殊道路みたいなものが造ってございます。

南部土地区画整理事業区域内につきましても同様でして、いわゆる歩行動線とか、自転車動線というものは車が進入できないような道路で結んでございます。黒石通り線のような広い道路は、そのまま地域を突き抜けるような道路に設計してございます。

いわゆる不便ということはありませんが、あえて通過車両、要は抜け道として通過車両が生活のエリアをすーっと通過しないように、行き止まりということもないんですけども、あえて途中を車が通れないような道路にしてあったりとかいう工夫はわざととしてございます。そういった意味での、今まで道路は碁盤目に並んでいて、どこでもすいすい行けるんだというふうな感覚でいうと、ある意味、不便という方も、もしかするといらっしゃるかもしれませんが、逆に、住んでいる方にとっては、知らない車がびゅーって目の前を通過していくということがなくて、生活面では安全というふうな設計になっております。

以上でございます。

○杉崎委員　そういう考えの下にやってもらったというのは非常にありがたいことで、あと緊急車両で、特に消防車両のことなんか、考えた場合ですけど、ポールを打ってある手前で止まれば、先に入っている車は間近で放水、そういう打ってあるところはそこから延長すれば大体距離的にはみんな賄えるなという判断をしたものだから、今、その点もちょっと聞いてみました。ありがとうございます。

○須崎委員　私のほうから、議第48号の道路の認定についての内容です。

今、16ページのほうを見ますと、起終点が南部土地区画整理事業の街区番号と画地番号で表示されているんですが、最終的には、新しく換地設計が終わった後に法務局のほうへの登記が終わってから、また変更になって、新しい町名の番号に変更になると思うんですが、大体これがいつ頃になるのかなというふうに思って質疑させていただきます。

○新村土木管理課長　今の須崎委員の御質疑ですけど、まず、今おっしゃったとおり、実際には南部土地区画整理事業区域内のほうはまだ町名の地番が決まっていないものですから、ただ、先般の2月定例会で新しい町名は決まったんですけども、その後の地番振りというのはこれからやるんですけども、数年かかるというところは私どものほうも聞いております。実際にそれが令和何年というのは、すみません、具体的にそこまでのほうは、私ども、確認できなかったものですから、聞いているのは、これから地番を振って、新しいそうした権利関係を確認していく上ではやはり数年ぐらいの日数はかかるというところでの確認をしているところでございます。

以上でございます。

○須崎委員　承知しました。

○藁科委員　基本的なことを確認させてください。

焼津北大島線の変更ですが、基本的に、昔からの道路なんですが、焼津側の起点部分が変わったという変更かと思うんですが、ここの路線につきまして、昔から知っていたんですけど、結局、一部、路線的に1路線でなくなっているんですよ、通行上。大島のほうから走っていくと、中根辺りの、国道150号バイパスへ渡って、なっています。焼津、こちら、市街のほうから来ると、水道局の国道150号バイパスへ当たったところで通行を止めているという状況で、通常でしたら、1路線を通過する場合でしたら1路線として認定するんですけど、路線が1形態化されていない状況であるように私は現状を確認するわけなんですけど、その辺の認定道路として、1路線として形状をなしていないものが今回、起点の変更だけということになっています。この辺の考え方、新設になった場合と同様にこういうものって考えられるのかどうなのか、その辺を少し説明し

ていただけたらと思いますので、お願いいたします。

○新村土木管理課長 ただいまの藁科委員の御質疑ですけれども、確かにおっしゃるとおりに焼津北大島線、今、国道150号バイパスのほうへ分断されているところがございます。実際に、大きなバイパス等ができる関係で、どうしても物理的に通行できない部分というのでも出てくるケースもあります。その中で、実際の今までの市内の認定状況でいきますと、そういった中で、前後、両サイドが分断されても、線として形が残っているのであれば残しているケースもありますし、状況によって認定の具合が異なるというのはいろいろまちまちな部分も実際にはあるものですから、その辺につきましては、あとは実際にバイパスの計画、あるいは策定等によりまして、実際にはそういったところもございまして、考え方としましては、おっしゃるとおりに、例えば信号ですとか、そういったものがあればいけるんですけど、実際そういうところがない場合についての取扱いについては、全てが全て、全部区切って完全に分断しちゃうということばかりでもないものですから、また路線の特性でありますとか、名前、名称の関係、昔からの路線名等も含めまして、個々によって状況が実際は違う場合もあるところもございまして。

○藁科委員 そうしますと、主要幹線とか都市計画道路等が横断する場合、今みたいな形態を今後とも、今、大きなそういう計画道路というのは今後ないかと思うんですけど、道路的にはそういう状況の考え方で、1路線として認定をして管理していくということでは考え方はよろしいのでしょうか。

○増田建設部長 総論として説明させていただきます。

今、ちょうど参考資料の52ページの下小杉吉永線がございまして、今、御指摘の55ページ、焼津北大島線がございまして、今回の焼津北大島線につきましては、南部土地区画整理事業に伴いまして実態のない道路ができてしまったものですから、それを起終点の変更の形で修正するというお願いでございまして。

何で委員の指摘な状態になったかと申しますと、焼津北大島線がもともとございまして、そこに国道150号バイパスが後追いでできたということで、それ自体は県の道路だものですから、その時点での市の道路の認定自体は起点も終点も変わらないということで、そのままになってしまったというのが実態でございまして。

一方、52ページの下小杉吉永線、こちらはもともと県道でございまして、それを150号バイパスが分断したということで、これは今度は県道の位置づけを市道にするという形で県道は県道で起終点ができるものですから、それでもって県のほうがつながったまま、藁科委員の言う理屈、おっしゃるとおりの形でこちらは市道になったものですから、きれいに分断されたところは新しい1路線として認定されたというものでございまして。

結果としてこうなってしまったのは、今申し上げましたとおり、道路ができる順番というんですか、その結果でなってしまうんですけども、確かに言わんとするところは、新たに管理する場合に分断された道路をわざわざ1路線にする必要があるのかということもございまして、今後の行政にはその視点を活かして、うまくいけば2路線に、そういった意見を踏まえて、例えば、市道を市道で分断するならば2路線に分けるといような、そういった視点でもってやってまいりたいと思います。よろしく願いします。

○藁科委員 了解しました。

○増井委員 議第49号の変更の部分ですけれども、これは全体的な話なんです、変更されるに当たって、この道路だけではなくて、道路の周りの事情、例えば、水回りであったりとか、いろんな諸事情があると思うんですけれども、そういったものをおおむね、現状、変更しても、このままでも構わないと、大丈夫だよというふうな判断を一応されたと思うんですが、その点はどうでしょうか。

○新村土木管理課長 今回の委員からの御質疑、御確認ですけど、変更にあたっての、水回り……。

○増井委員 変更にあたっての、要は変更するための要因というか、周りの状況の確認をされているかどうかということですね。ただ変更にするだけの。

○池谷委員長 水回りのというのは河川ということですか。

○増井委員 河川というか、水の流れ等の、変更するために再度もう一回点検したかどうかという確認なんですけど。

○新村土木管理課長 実際、今回の変更、認定の場合の変更と申しますのが、道路の起点終点ですとか、そういったのが、例えば起点、ここからここまでのものが、今度、ここからこうなるとかというようなことでの変更をしたりですとか、あと、逆に、ここからここまでののがこうしたのでという、そういった主に道路の縮小ですとか延伸というのがほとんどのものがございます。

実際には、道路の、例えば今回の場合でいきますと、おおむねは南部土地区画整理事業の関係だものですから、これ、廃止になりまして、それについては新しい道路ができて、そうしたおっしゃるような基盤的な御心配は多分ないのかなというところと、あとは、ほかのところではいいますと、実際には、例えば今回は都市計画道路が短くなったですとか、今度新しく、一番最後のところの変更でありますと、例えば最後から2番目、祢宜島宮上南線というのが今回、病院に関連する道路の新設に係る認定ですけども、これにつきましては、新たに今年度、道路の整備の予定があるものですから、こういった整備をするために認定するというものですので、こういったいろんな周辺の状況をもろんただ単に廃止して、その周りの現状を見ないよとか、そういうことではないものですから、あくまでもそういった現状、あるいは計画に基づいた中での変更等を行っているというところがございます。

以上でございます。

○増井委員 了解しました。

○秋山委員 議案説明のときにも、ここは歩行者専用道路になるという、たしかあったと思うんですが、さっき杉崎委員からの質疑で、幅員によって入れないところがあって、それが周囲の住民の生活にとっては安全性が高まるという御説明だったんですけど、その基準というか、幅員の基準、ここ、見ると幅員2メートルというところもあつたりしますよね、2.幾つだとか。ここは歩行者専用だとか、どうだとかというような、その基準というのをどのようにしているのか、数字があるのなら教えていただきたいということと、それから、そういうようなことになったときに、無理に進入できないような標識であるだとか、ここは歩行者専用だとか、そういった整備も、今後、表示といいますか、どのように進めていくのか、教えてください。

○新村土木管理課長 秋山委員の御質疑の歩行者道路の関係ですけど、まず、幅員につき

ましては、これは、すみません、これも今回の歩行者道路につきましては南部土地区画整理事業のほうでやっているものですから、実際に区画整理のほうの事業計画に基づいて、現在、施工されて、焼津市が認定して、今後、引き取るということになっておるんですけれども、幅員につきましては、実際には、今回4メートルですとか、あと場合によっては6メートル道路、あるいは3メートルのところもございます。

実際には、この中でいろいろ、小川石津線ですとか、例えば本田島立通り線という、歩行者道路の中でも都市計画道路として決まっているものにつきましては6メートル、これももともと区画整理のとき、前の都市計画道路であれば、都市計画決定の中で決まっているところでありまして、あと、実際には、4メートルの場合ですと、本当に人が歩いていて十分擦れ違いができる幅員というのは確保してあります。あと3メートルというのもございますけれども、実際には3メートルのところというのは、南部土地区画整理事業でいいますと、水路に面したところがございますけれども、実際に幅員については、例えば建築基準法の中の建築の要件に係る道路であれば何メートル以上というのはありますけれども、こちらの場合の歩行者道路につきましては、建築の接道条件等とはまた別になりますので、そういった最低幾つとかということ、何メートルなければならないよということまではないというふうに認識しております。

あとは、その中で、今おっしゃったほかからの進入ですとか、車が入っちゃうかどうかという御心配もあるよというところがございますけれども、それにつきましては、全て車止めといたしますか、必ず今回の南部土地区画整理事業で造った歩行者道路につきましては、全て入り口に車止め等がありまして、車が進入できないような構造になっておりますので、そういった意味では、もちろん利用者の方が安心・安全に使えるような状況になっております。

以上でございます。

- 増田建設部長 幅員につきましては、あくまでも南部土地区画整理事業の設計時の話でございますが、私ども、すみません、ちょっと関わった人間だとうろ覚えで分かっているんですが、詳細な説明は難しいとは思うんですけれども、幅員というのは、幹線道路は、22メートルから、ここに22メートル道路がありますけど、通常12メートル以上、あと8メートル道路ももちろんございます。いわゆる区画街路と言われるようなものは8メートル、6メートルが大体標準でございます。4メートルというのは、いわゆる車の通らない道路として、緊急時にはボラードを抜けば通れるんですけれども、基本的には通行できないような形にして、地域の通過交通をなくすような工夫をしているところが大体4メートルでございます。

河川管理道として、黒石川沿い等に置いてあるものが、その辺が大体3メートル、広いところもございますが、そういうのが多いのではないかというふうに推察いたします。

例えば、41ページを御覧頂きますと、石津西公園がございます。その右側に190という番号の幹線道路がついていると思うんですけれども、例えば、幹線道路から、信号が嫌だからここを手前に曲がって入ってきちゃうという、これはいただけないということで、こういったところは、いざとなれば通るんだけれども4メートルの道路にしてございます。通常は通れないという形でございます。

同じく、石津西公園から縦にずっと、ちょっと色の濃いふにやふにやと曲がったよう

な道路が石津西公園から上にあると思います。ここなんかは、いわゆるコミュニティー道路というような位置づけ、いわゆる自転車、歩行者が通れるように、自動車が入れないという形で小川公園と石津西公園を安心して移動できるという形で結んでいる道路というふうに聞いております。

以上でございます。

○秋山委員 ありがとうございます。

そうすると、例えば、これは病院周辺の道路の、102、103ページなんですけれども、この103ページのところ、これは変更前も変更後も最小幅員2.3メートルとあるんですけど、例えば、これは今回、路線の変更であって、拡張とか、そういうことではないんですけど、市道に認定する場合は何メートル以上というようなことも焼津市の場合は特にないということなんでしょうか。ほかの市だと4メートル以上とか、いろいろ決めがあると思うんですけど。

○新村土木管理課長 市道の幅員の関係ですけれども、実際には、どうしても市道になりますと、沿線に家が建てられてという建築の要件というのがあるものですから、やはり最低4メートル以上というふうな、新たに造る、整理するものは、もちろん最低4メートルなんですけれども、ただ、昔からある道路で、どうしても3メートルですとか2メートルという細い道路等もあります。ただ、そういった場合には、建築できなくては困るものですから、やはり2項道路扱いとして、セットバックをできるような場合というのものもあるものですから、そういった中では、認定している道路でも、2メートルか2.5メートル、3メートルぐらいの道路というのがありますけれども、新たにこうして認定するような道路について、特に接道条件などの場合につきましては4メートル以上の道路というのが基本になってきます。

以上でございます。

○増田建設部長 今、秋山委員の御質疑の道路でございますが、この道路につきましては、病院建設に伴って、地元の協議会と2年ほど、話し合いをさせていただいて、迂回路として新たに道路を築造するものでございます。

現在の認定に当たりましては、道路の整備前ですので、あくまでも現況道路について、いわゆる終点の変更を行ったというもので、道路完成時には、4メートル以上の道路を今年度より造っていくというものでございます。

今現在、102ページでございますが、市立総合病院第7駐車場というのがありますが、これを北上もしくは南下して、縦の行き来がございます。この道路の部分が病院敷地になってしまうものですから、それを迂回するためにこの道路を造るといえるか、今後、広げていくんですけれども、そのときに起終点を延ばして1本の道路として造っていくという変更でございます。ですから、2.3メートルはあくまでも現況でございまして、今後道路整備を行っていくというものでございます。

一方、南部土地地区画整理事業区域内のほうは、もうできている道路を受け取ったものですから、当然に、所定の幅員が確保されているというものでございます。

○池谷委員長 副委員長、いいですか。

○川島副委員長 代わります。

○池谷委員長 1つだけ、確認させてもらいたいですけど、市道路線の認定という形で

県からバイパスができて、ここでいうと、52ページの大井川の下小杉吉永線は分かりやすいとは思いますが、もともときれいになってから市のほうに市道として変更して認定されるのは分かるんですけど、昔のままの状態、県土木事務所のほうからいろいろ引継ぎが、例えば、側溝なんかも含めて、安全なものも含めて、橋もあつたりとかというときに、県道から市道へというときに、引継ぎじゃないですけど、要は、お金のかかる整備がその後、くっついてくるのかどうかということも含めて、そういった話もあつたかどうかというのをひとつ聞かせてもらいたいという。

あとは、もう一つは、地元がそういうふうな、バイパスができることによって、今後、いろんなところでもし起こるとすれば、説明というか、そういうスケジュール的なものというのはどれぐらいのタイミングでどういうふうな最後に、着地していくかということのを分かる範囲でいいので教えていただきたいです。

- 新村土木管理課長 ただいまの御質疑でございますけれども、まず、県のほうから移管を受けるといことで、多分、御心配なのがその後、新しいのであれば何年も手がかからなくていいんだろうけれども、古いとまた市のほうの負担が大きくなってしまわないかと、その辺の御心配だと思います。

実際に、下小杉吉永線につきましては、国道150号線バイパスの絡みで、もともと旧大井川町と覚書を結ぶ中で移管をするということになっておるといような背景がございます。

その中で、この辺については大がかりな改修を、大きく修繕をして引き取るということまではしないんですけども、やはり、現地の中で、例えば、もし緊急的に必要となる小規模的な補修であるとか、そうしたものについては、そういうのを多少直してくださいというような協議のほうを今、進めているところでございます。

実際のそういったいろんな補修ですとか、あるいは、道路だものですから、その中にいろいろ水道ですとか、ガスとか、いろんな占用物件もございます。そちらのほうの周知と、あとはもちろん地元への周知、今回、説明のほうまでできるか分かりませんが、御案内といたしますか、そうした市道に関するものにつきまして、今年度ぐらいにそういったものを進めていきまして、実際は来年ぐらいになると思いますけれども、そういったスケジュールで、今、県土木事務所のほうと協議を進めているところでございます。

以上でございます。

- 池谷委員長 ありがとうございます。

最近、質問というか、相談を受けるときに、激しく古いものに関して、バイパスもそうですけれども、物すごい時間をかけて、今、整理されているものですから、地域によっては世代交代が起きていて、当時の人たちからすれば了解を得た話でも、今になってみるとゼロベースで話を聞いたぐらいの感覚になるところも実は出ています。そこに説明に入ろうとする自分たちも、議員になるかなり前の話だったりするので、常に何か事がというときには、皆さんで仕事の量からすればちょっと増えてしまうかもしれないですけど、そういった情報を、こういう経緯で今まで進んできましたよというのが最初の段階でスムーズに相手側が理解できれば、その後の細かいトラブルというのはまた避けてこられるかなという、心配した部分で今、質疑しました。ぜひとも、県土木事務所の

ほうともそうですけど、特に古いものとか、側溝の蓋がとか、若干ずれたお願い事もあるかもしれませんが、幅広く、今度市になるとなれば、地域の皆さんからすれば言いやすくなる、イコールという、そういう思いもあるみたいなのですから、ぜひともまた、聞くということに制限はかけることはできないと思うものものですから、受け答えがスムーズに行くためにも、最初の段階での歩み寄りというのも大事だと思いますので、その辺もまた、ひとつ、よろしく願いいたします。

以上です。

○川島副委員長 進行をお返しします。

○池谷委員長 質疑・意見を打ち切り、討論を許す。(なし)

◇採決の結果、議第47号「焼津市道路線の廃止について」は全会一致、可決すべきものと決定

◇採決の結果、議第48号「焼津市道路線の認定について」は全会一致、可決すべきものと決定

◇採決の結果、議第49号「焼津市道路線の変更について」は全会一致、可決すべきものと決定

○池谷委員長 以上で建設部所管の議案の審査は終了した。

以上で当委員会に付託されていた議案の審査は終了した。

これで建設経済常任委員会を閉会とする。

閉会（9：38）