

○議長（茅沼隆文）

再開いたします。

午後 1 時 3 0 分

○議長（茅沼隆文）

午前中の質疑に続いて、一部答弁の修正がありますので、お願いします。

行政推進部長。

○行政推進部長（芳山 忠）

午前中のご審議いただきました議案第 2 号の開成町町営住宅条例の一部を改正する条例に関しまして、遠藤主幹からお答えした内容に一部誤りがありましたので、訂正をさせていただきます。

生保、あるいはDVに關しての規定について、条例の第 6 条第 1 項の 3 号から 6 号の中に規定があるとご答弁申し上げましたが、これは誤りでございまして、条例の施行規則第 5 条の第 1 項各号の中の規定でございます。正確に申し上げますと、第 5 号が生保、第 8 号がDVということで、こちらに規定がありましたので、訂正をさせていただきます。大変失礼をしました。

○議長（茅沼隆文）

それでは、午後の日程に入ります。日程第 8、議案第 5 号から日程第 1 5、報告第 1 号までにつきましては、町側の出席者は三役、部長、総務課長、街づくり推進課長及び担当主幹 2 名となっております。主幹の方については、発言がある場合は、挙手の上、私から指名がありましたら、まず、職名と氏名を名乗ってから、発言をお願いいたします。

それでは、日程第 8、議案第 5 号 開成町が管理する町道の構造の技術的基準を定める条例を制定することについてと。日程第 9、議案第 6 号 開成町が管理する町道に設ける道路標識の寸法を定める条例を制定することについて、及び日程第 1 0、議案第 7 号 開成町における高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な町道の構造の基準に関する条例を制定することについては、制定動機、内容等に関連があると認められますので、会議規則第 3 6 条に基づき一括議題といたします。

提案理由を町長に求めます。三つの議案の提案理由をお述べください。

町長。

○町長（府川裕一）

一つ目の議案第 5 号から始めます。提案理由、地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律の制定に伴い、開成町が管理する町道の構造の技術的基準を定めるため、開成町が管理する町道の構造の技術的基準を定める条例の制定を提案いたします。

二つ目、議案第 6 号、提案理由、地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律の制定に伴い、開成町が管理する町道に設ける道路標識の寸法を定めるため、開成町が管理する町道に設ける道路標識

の寸法を定める条例の制定を提案いたします。

三つ目、議案第7号、提案理由、地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律の制定に伴い、移動等円滑化に必要な町道の構造に関する基準を定めるため、開成町における高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な町道の構造の基準に関する条例の制定を提案いたします。

よろしく願いいたします。

○議長（茅沼隆文）

細部説明を担当課長に求めます。

街づくり推進課長、説明が長くなりそうなので、着席して説明して結構です。

○街づくり推進課長（瀬戸公雄）

それでは、開成町が管理いたします町道の構造の技術的基準を定める条例の内容等について、説明をさせていただきます。条例制定における背景及び趣旨についてではありますが、地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律が公布されました。これに伴い、道路法が改正され、これまで国が定めていた道路の構造の技術的基準等に関し、地方自治体が政令を参酌して、条例で定めることとなりました。よって、開成町が管理する町道の構造の技術的基準を定める条例の制定をしたいため、提案を行うものであります。

それでは、説明のほうをさせていただきます。まず、道路の構造の技術的基準についてですが、条例化に当たりましては、国の基準を参酌し、検討いたしましたところ、県道及び近隣市町村道との整合を勘案し、国の基準どおりとすることが適切と考えておりますが、3点独自基準を考えております。

一つは、条例第8条8項の路肩の舗装に関する規定であります。通学路の交通安全の確保のため、路肩の舗装については、規則で定める構造とするものとする旨の条項を追加するものであります。

独自規定を盛り込む目的ですが、昨年の4月の京都府で発生いたしました、登下校中の児童等の列に自動車が入り込み、死傷者が発生するなどの事故が相次ぎました。また、文部科学省交通安全業務計画においても、通学、通園路における交通安全の促進として、必要に応じ交通安全施設の新設、または改修などの環境の改善を図る旨、記載されておりますし、24年6月以降の通学路の安全確保に関する有識者懇談会の意見といたしましても、子供の命を守るための道路交通環境の整備についての中で、路側帯の拡幅やカラー舗装等は、地域の反対が少なく、コストも掛けずに速度抑制を図るのに有効の措置と位置づけもされております。

通学路における交通安全をより一層確実に確保することが重要でありますので、独自基準を設けるものであります。

二つは、条例第25条第4項の歩道等の舗装に関する基準であります。独自基準を設けた理由ですが、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、道路、移動等円滑化基準に適合するための措置を講じるものであります。そのための措置として、条例に自転車道等及び歩道の舗装については、雨水を地下に

浸透させることができる構造とし、平坦で滑りにくく、かつ水はけのよいものとするということを追加するものでございます。

三つは、条例第26条第3項の横断勾配に関する基準であります。横断勾配は、車椅子使用者の走向、歩行器での走行や、高齢者等に配慮して、可能な限り小さくする必要があります。一般的には、歩道排水のために、2%を標準として、横断勾配を設けるものとしておりますが、道路移動等円滑化基準では、歩道の舗装は雨水を地下に浸透させることができる構造とすることとし、あわせて横断勾配を1%として規定しております。これに準じて規定を設けるものであります。こちらも道路移動円滑化基準に適合するための措置を講じるものでございます。

これ以外につきましては、道路構造令で定める基準と同一の基準というものであります。道路構造令の第4条、設計車両、第12条、第39条第4項及び第40条第3項、建築限界になります。並びに第35条第2項及び第3項、これは橋等の設計自動車荷重になります。これらにつきましては、引き続き政令で定められる基準であることから、条例で定める基準の対象外となります。あわせて道路の区分につきましては、高速自動車国道、自動車専用道路、一般国道の区分であります。第1種、第2種及び第3種1級に関連する技術的基準及び軌道敷及び防雪施設に関する技術的基準は、街の地域特性に関連のない項目として、条例で定める基準の対象外というふうにしております。

それでは、条例内容について説明させていただきます。第1条は、条例を設置する趣旨について決めました。第2条は、用語の定義について規定するものであります。

第3条、これは道路の区分であり、道路の存する地域及び道路の種類に応じて、道路の分類を規定するものであります。開成町が管理する道路には、高速自動車国道や自動車専用道路等は存在しませんので、その他の道路の第3種及び第4種のみ対象とします。管理対象外の道路については、条例は規定はいたしません。

第4条は、町道の構造の一般的技術基準を条例で定める旨の規定でございます。

第5条、車線等に関する基準です。道路の区分、第1種から第4級及び道路の存する地形の状況に応じ、道路の車線の数、幅員を規定するものです。1種、2種の管理対象外の道路については、条例では規定いたしません。本条例については、政令で定める基準と同一の基準とするものであります。

第6条、車線の分離であり、道路の区分に応じ、車線の数、中央帯の幅員、側帯の幅員等についての規定であります。こちらも1種、2種については対象外のため、条例には規定いたしません。この基準についても政令で定める基準と同一の基準というものでございます。

第7条は、副道の規定であります。この副道につきましても、国の政令で定める基準等々のものであります。

第8条は、路肩に関する規定であり、道路の主要構造物の保護、故障車等の退避スペース、側方、余裕幅等、交通の安全性及び円滑性を確保する観点から、路肩の

設置及び幅員の基準を規定するものです。

本基準の第1項から7項につきましては、政令で定める基準と同一であります。8項につきましては、先ほど言った、町独自基準でございます。8項は、路肩の舗装に関する規定であり、町独自基準であります。道路構造令第8条第1項では、道路には、車道に接して路肩を設けるものとする規定されております。道路構造令に路肩の幅員などの規定はされているものの、舗装の色等についての規定はありません。舗装の色につきましては、施行規則第8条により、学校長が指定する通学路等における歩道のない路肩については、着色した歩道とすることができる旨を定めるものでございます。

路肩の舗装については、通学路の安全性をより一層確保することが重要でありますので、通学路の安全対策を講じるために、独自規定を設けるものでございます。

第9条は、停車帯の設置の有無、幅員を規定するものです。この基準につきましても、同一の基準でございます。

第10条は、自転車道の設置の有無及び幅員を規定するものでございます。自転車道及び自転車道の交通量の多い道路において、自動車と自転車の交差する可能性が高いことから、自動車と自転車の分離を図るため、自転車道の設置及び幅員の基準を規定するものでございます。本基準も同一の基準でございます。

第11条は、自転車・歩行者道の設置の有無及び幅員の規定であり、自転車と歩行者の通行の安全を確保するため、自転車の交通量の多い道路における自転車・歩行者道の設置及び幅員の基準を規定するものでございます。本基準についても同一の基準でございます。

第12条は、歩道の設置の有無及び幅員の規定であり、歩行者交通量の多い道路において、歩行者が安全を確保するため、歩道の設置及び幅員の基準を規定するものであります。この基準も同一基準でございます。

第13条は、歩行者の滞留の用に供する部分の設置の有無についての規定であります。本基準につきましても、同一基準でございます。

第14条は、植樹帯の設置の有無に関しての規定であり、主に都市部における良好な公共空間の形成、沿道における良好な生活環境を確保するため、植樹帯の設置及び幅員及び樹木、木種の選定と配置の基準を規定するものでございます。本基準も政令と同じでございます。

第15条は、道路の区分に応じた、設計速度についての規定でございます。本基準につきましても、政令と同じ基準でございます。

第16条は、車道の屈曲部分の形状についての規定であり、自動車が安全で快適に走向できるよう規定するものでございます。本基準につきましても、政令と同じ基準でございます。

第17条は、車道の曲線半径に関する基準であります。本基準につきましても、政令で定める基準となっております。

第18条は、曲線部の片勾配についての基準であります。本基準につきましても、

同一の基準でございます。第19条は、曲線部の車道等の幅員についての規定であります。こちらについても、政令で定める基準と同一のものであります。なお、管理対象外の道路についてが、条例のほうでは規定はいたしません。

第20条は、道路の設計速度に応じ、車道の屈曲部には緩和区間を設ける旨の規定でございます。この基準につきましても、政令の基準と同じでございます。また、管理対象外の道路については、条例には規定いたしません。

第21条は、視距についての規定でございます。本基準につきましても同一の基準であり、管理対象外道路については、規定はいたしません。

第22条は、道路の縦断勾配に関する規定であり自動車の交通の安全性及び円滑性の観点から、側道低下が著しい車両に生じる交通量低下及び交通の安全性低下を回避するために、道路の区分及び設計速度に応じた縦断勾配の基準を規定するものであります。本基準につきましても、政令と同一基準でございます。

第23条は、登坂車線の有無及び勾配についての規定でございます。本基準につきましても、政令と同じ同一基準でございます。

第24条は、縦断曲線に対する規定であります。本基準につきましても、政令と同じでございます。

第25条は、舗装の構造についての規定であり、路面における雨水時の水はねや乾燥機の砂じんを防止することや、路面の平坦性をよくし、適度の滑り、抵抗性を持たせることによって、交通の安全性、円滑性を確保するために、舗装の設置、自動車輪荷重の基準を規定したものでございます。

本基準の1項から3項につきましては、政令で定める基準と同一であります。4項につきましては、町独自基準を盛り込みました。第4項ですが、自転車道等及び歩道の舗装の構造に関する規定であります。高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、第10条第4項に基づきまして、道路移動等円滑化基準に適合するための措置を講じるものであります。

第1号ですが、雨水を地下に浸透させることができる構造とするものであり、高齢者、障害者等の移動等、円滑化を図るためには、通行する路面が平たんで、雨天時においても水たまりがないことが必要となります。そのためには、歩道等の雨水を路面下に円滑に浸透させることができる構造としなければならないものであります。ただし、浸透した雨水の凍結等により舗装の破裂が懸念される場合や、雨水を考慮する必要のないトンネル、あるいは地下水水位が高く、雨水を地下に浸透させることが不適当な場合には、この限りとしないうふうに考えております。

第2号は、平坦で滑りにくい舗装構造とするものであり、歩行中のつまずきや、滑りによるふらつきや転倒を防止する観点から路面を平たんで、滑りにくい仕上げとするものであります。

第26条は、横断勾配であり、路面の種類に応じ、横断勾配を規定するものであります。道路面に降った雨水を側溝、または街渠に導くため、横断勾配の基準を規定するものであります。

1 項及び 2 項につきましては、政令と同一基準であります。3 項につきましては、町独自基準でございます。横断勾配は、車椅子使用者の走向、歩行器での走行や、高齢者等に配慮して、可能な限り小さくする必要があります。一般的には、歩道排水のため、2%を標準として、横断勾配を設けております。失礼しました。一般的には、歩道排水のため、2%を標準として、歩道、横断勾配を設けるものとするとし、あわせて横断勾配を1%、失礼しました。一般的には歩道排水のために、2%を標準として横断勾配を設けるものとしておりますが、道路移動等、円滑化基準では、歩道の舗装は雨水を地下に浸透させることができる構造とし、あわせて横断勾配を1%として規定しております。これに準じて規定を設けるものであります。

横断勾配を1%といたしましたのは、透水性舗装等から透水性舗装とはするものの、透水性のレベルが低い場合や、水回り等により、路面に一時的に水たまり等が発生するおそれもあることから、最低限の勾配を付したものでございます。

なお、ただし書きの道路の構造、地形の状況、その他、特別の理由による場合とは、浸透した雨水の凍結等により舗装の破壊が懸念される場合や雨水を考慮する必要のないトンネル、地下水が高く、雨水を地下に浸透させる構造が不適当な場合等で、透水性舗装を適用しない場合や、曲線部等では1%以上となることのあるため、ただし書きというものを設けさせていただきました。

第27条は、合成勾配の規定であります。この基準につきましても、同一の基準でございます。

28条は、排水施設の設置についての規定であり、道路に損傷を与えたり、交通に障害を与えないよう、適切に雨水の処理を行うため、排水施設を設置することを規定するものであります。本基準につきましても、同一の基準でございます。

第29条は、平面交差と接続に関する規定であります。本基準についても、政令で定める基準と同一の基準でございます。

30条は、立体交差に関する規定であります。こちらも同一でございます。

第31条は、鉄道との平面交差に関する規定であります。こちらも政令で定める基準と同じものでございます。

32条は、退避所の設置の有無及び構造についての規定であります。こちらも同一の基準であります。

33条は、交通安全施設の設置についての規定であります。こちらも同一の基準にしております。

34条は、凸部の設置及び車道における狭窄部の設置についての規定でございます。こちらにつきましても、同じ、同一の基準としております。

第35条は、乗合の自動車の停留所及び路面電車の停留所に設ける交通島についての規定でございます。こちらも同一の基準でございます。

36条は、自動車駐車場等の設置についての規定であります。こちらも同一の基準でございます。

第37条は、道路の防護施設についての設置についての規定であります。こちら
も政令で定める基準と同一でございます。

第38条は、トンネルに対する規定であります。こちらも政令で定める基準と同
じでございます。

39条は、橋、高架の道路の構造についての規定であります。こちらも政令で定
める基準でございます。

第40条は、附帯工事の特例についての基準であります。本体とあわせまして、
やむを得ず工事を行うような場合において、条例に規定する基準によらず、既存の
道路をつくることがあってもやむを得ないとして、附帯工事の特例というものを設
けるものでございます。

第41条は、道路の交通に著しい支障がある小区間において、道路を改築する場
合の規定でございます。

42条は、自動車専用道路及び、自転車歩行者専用道路の構造についての規定で
ございます。

43条は、歩行者専用道路の構造についての規定でございます。こちらにつきま
しては、全て政令で定める基準と同一の基準でございます。

附則といたしまして、条例は25年4月1日から施行するものでございます。

以上でこちらの説明は終了させていただきます。

なお、本条例につきまして、開成町が管理する町道の構造の技術的基準を定める
条例施行規則を定めてございます。条例の細目的事項について、規則で定めており
ます。内容といたしましては、条例から委任されたものとして、第3条でございま
すが、車道により構成されない車道の部分、それから、4条から9条は、車道、側
帯、路肩の舗装の基準、10条は交通安全施設、11条は橋、高架の道路等という
ふうになっております。また、見ていただければと思います。

続きまして、開成町が管理する町道に設ける道路標識の寸法を定める内容につい
ての説明をさせていただきます。

こちらを一括法に基づき、条例制定を行いますので、再掲等につきましては、省
略のほうをさせていただきます。

条例制定の考え方ですが、近隣市町との連続性や、交通の安全性を確保するため、
国で定めた道路標識、区画線及び道路標示に関する命令と同一とするというもので
ございます。

なお、道路標識のうち、案内標識、警戒標識並びにこれらに附置される補助標識
の寸法及び文字の大きさを定めるもので、規制標識、指示標識につきましては、参
酌すべき基準の対象外となっておりますので、条例には定めはいたしません。

条例ですが、条例で根拠を規定するとともに、実際の寸法につきましては、規則
を委任し、規則において、別表を定めることにより道路標識の寸法を規定いたしま
した。

条例の中に入れていただきます。第1条は、条例を制定する趣旨について定め

たものでございます。道路法の改正により、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令を参酌し、道路標識の寸法を条例で定めることとされたため、道路法に基づき、開成町に該当する標識について条例を制定するものであります。

なお、本条例の最少となる道路は、開成町が道路管理者として管理しております道路であります町道ということになります。

第2条は、道路標識の寸法に関する規定方法であります。第1項は、道路標識のうち、案内標識、規制標識及びこれらに附置される補助標識について、規則へ委任するものであります。

第2項は、規則において別表を定めることにより、道路標識の寸法を規定するものでございます。

附則といたしまして、平成25年4月1日より施行というものでございます。

条例については、以上で説明を終わらせていただきます。

続きまして、添付されております施行規則であります。規則につきましては、各道路標識の寸法を定めたものであります。第1条は、開成町が管理する町道に設ける道路標識の寸法を定める条例に基づいて、本規則が設置された趣旨について定めたものでございます。

第2条は、条例より委任された道路標識の寸法についての規定であります。条例を実施するための細かな手続的なことを、条例の委任を受けて、規則で規定したものであります。

寸法に関しましては、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第3条になります、別表第2の本標識板の寸法及び文字の大きさ等と、補助標識板の寸法が対象となりますので、関係するものを、別表に記載させていただきました。

簡単ですけれども、説明を終わらせていただきます。

続きまして、開成町における高齢者、障害者等の移動の円滑化のために必要な町道の構造の基準に関する条例についての説明をさせていただきます。こちらを一括法に基づき条例制定を行いますので、背景等に関する説明は省かせていただきます。

開成町における移動・円滑化の考えですが、高齢者や障害者の方々など、あらゆる人たちが社会活動に参加できるように、道路のバリアフリー化を進めていく必要性があると考えております。そのため、高齢者や障害者の方などの移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定めるものであります。

条例化に当たりましては、国の基準を参酌し、検討したところ、歩行者の面的利用に配慮した道路構造とする必要があることから、これまでの基準と同様の基準とするものでございます。

では、条例の内容について、説明させていただきます。第1章は総則といたしまして、この条例の趣旨、用語の定義を定めました。

第1条は、条例を設置する趣旨についてでございます。

第2条は、用語の定義についてであります。

第2章は、歩道の設置に関する共通条文をまとめました。第3条は、歩道の設置

に関する基準であります。高齢者や障害者等の安全かつ円滑な移動を確保するため、歩道を設置することを定めるものがございます。本基準につきましては、省令で定める基準と同一の基準でございます。

第4条は歩道等の有効幅員について、移動円滑化の基準を定めるものであります。本基準もやはり省令で定める基準と同一のものでございます。

第5条は、歩道等の舗装について、移動円滑化の基準を定めるものでございます。本基準につきましても、同一の基準でございます。

第6条は、歩道等の勾配について、移動円滑化の基準を定めるものであります。こちらにも同一の基準としております。

第7条は、歩行者の安全かつ円滑な移動を確保するため、歩道等と車道等を分離することを定めるものがございます。こちらにも省令と同一基準でございます。

第8条は、歩道等の高さについてでございます。歩道等の高さについての移動円滑化の基準を定めるものであります。本基準についても、省令と同一でございます。

第9条は、横断歩道に接続する歩道の高さ等について、移動円滑の基準を定めるものです。こちらにも省令と同一になっております。

第10条は、歩道の有効幅員について、車両乗り入れ分における移動円滑化の基準でございます。本基準につきましても、省令と同じになっております。

第3章は、立体横断施設に関する共通条文をまとめました。第11条は、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な移動を確保するため、必要な箇所に立体横断施設を設置する旨を定めるものがございます。こちらにつきましても、省令と同一でございます。

第12条は、第11条2項に規定する立体横断施設に設けるエレベーターについての基準を定めるものです。こちらにつきましても、省令と同一でございます。

第13条は、11条第2項に規定する立体横断施設に設ける傾斜路についての基準でございます。こちらにも省令と同一でございます。

第14条は、第11条3項に規定する、立体横断施設に設けるエスカレーターの基準でございます。こちらにも省令と同一でございます。

第15条は、立体横断施設に設ける通路についての基準でございます。こちらにつきましても、省令と同一でございます。

第16条は、立体横断施設に設ける階段についての基準でございます。こちらにも省令と同一になっております。

第4章は、乗合乗用車停留所に関する共通条文をまとめました。

第17条ですが、乗合自動車停留所における歩道等の高さについての基準を定めるものがございます。高齢者、障害者等が低床バスに円滑に昇降できる高さとして、停留所の部分の歩道の高さ等を15センチとするものであります。ただし、道路の構造上やむを得ない場合は、高さの調整等によって、車椅子利用者が円滑に利用できる構造としていきたいと考えております。こちらにつきましても、省令と同一の考え方です。

第18条は、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な移動を確保するための乗合自動車停留所におけるベンチ等の設置基準でございます。こちらも同一の基準でございます。

第5章は、自動車停留所、自動車駐車場に関する共通条文をまとめました。

第19条ですが、障害者用駐車施設の基準でございます。こちらも省令と同一の基準でございます。

第20条は、障害者用停車施設に関する基準であります。こちらも省令と同一の基準となっております。

第21条は、自動車駐車場の出入り口に関する基準であります。こちらも同一の基準となっております。

第22条は、通路に関する基準であります。こちらも省令と同一となっております。

第23条は、エレベーターに関する基準であります。こちらも省令と同一の基準であります。

第24条は、傾斜路に関する基準であります。こちらも省令と同一といっております。

第25条は、階段に設ける基準でございます。こちらも省令と同一でございます。

第26条は、屋根に関する構造基準でございます。こちらも省令と同一の基準となっております。

第27条は、便所に関する基準であります。この基準につきましても、省令と同一というものでございます。

第28条は、多機能便房を設ける便所の構造の基準でございます。こちらにつきましても、省令で定める基準と同一の基準となっております。

第29条は、多機能便房の基準に対する読みかえの規定でございます。こちらにつきましても、省令で定める基準と同一というものでございます。

第6章は、移動円滑化のために必要な施設等の設置に関する共通条文をまとめました。

30条は、高齢者等の円滑な移動を確保するため、案内標識の設置基準を定めるものでございます。こちらも省令と同一の基準となっております。

31条は、視覚障害者等の移動を確保するための誘導用ブロックの設置基準を定めるものでございます。こちらも省令と同一となっております。

32条は、歩道等の休憩施設の設置基準を定めるものでございます。こちらも同一の基準となっております。

33条は、歩道等の証明施設の設置基準を定めるものでございます。こちらも同一の基準であります。

附則についてであります。附則1は、施行期日でございます。25年4月1日から施行するというものであります。

附則の2から6につきましては、経過措置に関する規定であります。

以上で、説明を終わらせていただきます。

失礼しました。順番が逆になりましたが、議案を朗読させていただきます。大変申しわけありません。

議案第5号 開成町が管理する町道の構造の技術的基準を定める条例を制定することについて。

開成町が管理する町道の構造の技術的基準を定める条例を制定する。よって、地方自治法第96条第1項の規定により、議会の議決を求める。

平成25年2月12日提出、開成町長、府川裕一。

議案第6号 開成町が管理する町道に設ける道路標識の寸法を定める条例を制定することについて。

開成町が管理する町道に設ける道路標識の寸法を定める条例を制定する。よって地方自治法第96条第1項の規定による議会の議決を求める。

平成25年2月12日提出、開成町長、府川裕一。

議案第7号 開成町における高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な町道の構造の基準に関する条例を制定することについて。

開成町における高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な町道の構造の基準に関する条例を制定する。よって地方自治法第96条第1項の規定により議会の議決を求める。

平成25年2月12日提出、開成町長、府川裕一。

大変失礼しました。

○議長（茅沼隆文）

説明が終わりましたので、質疑に入ります。なお、三つの条例にわたりますので、質問する場合には、5号議案、第何条というように、議案番号と条番号を指定の上、質問をお願いします。なお、この際、質疑、答弁は簡潔明瞭にお願いいたします。

それでは、質疑をどうぞ。

菊川敬人君。

○1番（菊川敬人）

1番、菊川です。ちょっと教えていただきたいという感じで質問いたします。

まず、第5条の設計基準交通量に係るところであります。関連する25条を見ますと、自動車荷重が49キロニュートンと定められております。これは国の基準もこういう形で49キロニュートンになっておりますが、49キロということは、四輪にしますと大体2トンぐらいかなというふうな感じになりますが、ここで荷重を決めておられるのですが、初めの交通量の数字と荷重とは、私は関係があるんじゃないかと、相関関係が出てくるんじゃないかなと思うんですよね。49キロニュートンということは、大型車はもっと多くなるわけでありまして、交通量そのものの数字の中に大型車の混入率というのですかね。どういう形でここに入ってきているのか。何%ぐらいの混入率を見た数字となっているのか。このところが、ちょっとよくわかりません。国のほうもこういう形で数字が出ていますので、そのこと

ころ、何%ぐらい大型車を含めた形で見ているのか。というところをもしわかれば教えていただきたいと思います。やっぱり荷重によって道路も傷みが早いと思いますので、これは構造基準ですから、そのところどういう形なのか、ちょっとお教え願います。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（瀬戸公雄）

大型車の混入率ということですが、大型車の交通量が多く、混入率につきましては、おおむね30%という話は聞いております。30%を超える場合という話、失礼しました。

○議長（茅沼隆文）

ほかに質疑ありますか。

小林哲雄君。

○7番（小林哲雄）

7番、小林哲雄です。まず、ちょっと確認したいのですが、議案第5号の関係で歩道を規定していますよね。それとあと、第7号でも、歩道を規定しているのですが、第5号ですと第12条、第4種の道路、また、第2項では、第4級と第3種の関係で歩道を決めているんです。

もう一度、第7条の1ページを開いてもらおうと、歩道、第3条、こちらの高齢者、障害者等の移動等の円滑化の云々の町道の場合は、歩道について、第3条で、道路には歩道を設けるものとするとの確約しちゃっているんですね。ここでは設けるものとしてやっぴいながら、第5号の道路では、別の歩道の規定があるということで、この第5号の議案と第7号の議案の条例の整合性について、まず、お伺いいたします。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課主幹。

○街づくり推進課区画整理担当・基盤整備担当主幹（熊澤勝己）

街づくり推進課主幹、熊澤です。私のほうからお答えします。開成町における高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な道路、町道の構造の基準に関する条例の3条にあります歩道の部分ですけれども、道路には、歩道を設けるという道路の規定ですけれども、基本的に、こちらは1条を参酌していくと、第10条第1項に規定する道路ということで、こちらの場合は、特定道路をとという位置づけになっていまして、特定道路には、歩道を設けるというふうな意味合いになります。

○議長（茅沼隆文）

小林哲雄君。

○7番（小林哲雄）

すみません。その特定道路というのは何か、ちょっと教えてください。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（瀬戸公雄）

それでは、特定道路について、ちょっと読み上げさせていただきます。特定道路とは、多数の高齢者、障害者等が日常生活、または社会生活において利用する旅客施設、公共施設、福祉施設を相互に徒歩移動により結ぶ道路として、特に移動円滑化が必要な道路として特定したものでございます。施行令の第2条の生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって、国土交通大臣がその路線及び区間を指定したもののいうふうになっております。

バリアフリー法の関係になりますが、これを速やかに効果的に進めていくということになれば、まずは重点地区というものを定めるということになるろうと思います。

この重点地区というのは、事業を重点的にかつ一体的に推進する必要がある地区ということで、おおむね400ヘクタール未満の地区と聞いております。そこに旅客施設ですとか、あるいは官公庁、商業、あるいは老人ホーム等が三つ以上存在しまして、これらの移動が徒歩で見込まれる地区というふうな規定になっております。ちなみに開成町には、そういうものは指定されておられません。この近辺ですと、小田原市ですとか大和市、もちろん横浜、川崎、藤沢、相模原、失礼しました。そのほかにも、平塚、二宮、厚木、伊勢原とか、結構指定されている部分がある。ただ、大変申しわけない。面積まではちょっと把握しておられません。

○議長（茅沼隆文）

小林哲雄君。

○7番（小林哲雄）

わかりました。それでは、話は変わりますして、第5号議案の25条舗装についてお伺いします。

25条の舗装の中で、強いて言うと、歩道がわりになるのですが、雨水を円滑に浸透させることができるものについては、横断勾配を1%まで減らせるということなのですが、透水性舗装ということになります。従来、路盤と上の表層については、当然、舗装をしっかりと接着させるために、アスファルト乳剤をまいて固定させるわけなんですね。

ところが、透水性舗装の場合は、そのまま地下に浸透させるということなので、多分乳剤が使えないのかなというような気がするのですが、その辺の確認と、乳剤を使わない場合には、その辺の舗装の強度的なものがどう担保されるのか、その辺をまずお伺いしたい。

もう一点は、先ほど菊川議員から出たように、自動車の輪荷重の関係で、49キロニュートン云々とあるのですが、実は道路に関係するものについては、国等の基準で結構がんじがらめになっているということで、補助金をもらうときには、国の基準を使わないと補助金が減らされるということで、自治体によっては、もっと簡易的なものをやりたいんですけど、それが補助金をもらうためにはできないとい

うことで、無駄なお金の使い方をしてきたような気がするんですね。それが今度こうやって条例できちんと決めちゃいますと、これより構造上、もう少し弱くてもいいなと思うものが出た場合に、しっかりと条例をつくってしまうと、かえって税金を無駄遣いする可能性があるんじゃないのかなという危惧があるんですが、その辺についての柔軟性について、例えば、交通量によって決められると。ただ、田舎の場合、交通量の中では、表層が例えば5センチでいいものが2層の10センチになったり、路盤が15センチでいいものが25センチになったりということの運用について柔軟性があるのかどうか、その辺を確認させてください。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課主幹。

○街づくり推進課区画整理担当・基盤整備担当主幹（熊澤勝己）

街づくり推進課、熊澤です。今言われました歩道の舗装等につきまして、透水性舗装ということですが、舗装に関しましては、舗装の設計基準というものがあまして、舗装設計指針というものに基づいて、舗装構成と舗装の施行について行いますので、ちょっと今、私のほうでも詳しく乳剤をまくまかないという部分については、申しわけありません、調べておりませんので、後ほどお答えしたいと思います。

あと舗装の強度につきましても、やはり舗装の設計指針に基づいて舗装構成をつくりますので、それに基づいてですから、基本的には設計指針を参酌して構成しますので、この条文についても、その部分を踏まえてこの条例に書いてあると。

○議長（茅沼隆文）

まちづくり部長。

○まちづくり部長（石井 護）

二つ目のご質問で、ちょっと補足をさせていただきます。

議案第5号の、例えば、舗装の第25条を見ていただきますと、その第2項ですか、ただし書きがございまして、まさに議員がおっしゃるとおり、その他、特別の理由がある場合は、この限りではないと。意外という言い方はちょっとあれですけども、一つ一つ申し上げるのはあれですけども、ただし書きでこういうような書き方をして、議員がおっしゃることについては、適宜決めていくということができるのかなと思います。

○議長（茅沼隆文）

小林哲雄君。

○7番（小林哲雄）

7番、小林です。ありがとうございます。透水性補正については、また、調べてご返事いただきたいと思います。

あと今、部長からお答えいただいたんですが、基準をただし書き以降利用して、その他、特別の理由がある場合は、この限りでないというものを使ったときに、補助基準と適合するかどうかの不安があるので、その辺を確認しながらやっていって

いただければと。幾らもう少し強度を落として安い道路をつくろうよといっても、補助金がなく町単独事業として100%だったら、やはりどうしても町の財産としては、補助金頼みになるので、その辺はうまく運用を願いたいと思います。

以上です。

○議長（茅沼隆文）

菊川敬人君。

○1番（菊川敬人）

1番、菊川です。5号議案のほうでお願いいたします。12条の歩道のところで、歩道の幅員は、歩行者の交通量の多い道路においては3.5メートル、その他の道路においては2メートル以上という形でうたっています。交通量に関しては数値が明確になっていますが、ここの部分の歩行者の交通量の多いところという、多いか少ないかの判断基準ですね。どこを基準に、何人を基準に多いと少ないと判断するか。少ないと見れば少ないととれちゃうし、多いと見れば多いととれると思うのですが、この辺のところは、どういう解釈をすればよろしいのでしょうか。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（瀬戸公雄）

現在の道路構造令には、その辺の基準というものがうたっていないんですが、その改正する前の構造令を見てみますと、歩道を設置するときの目安、一つの目安として、交通量が多い場合は、1日500人から600人程度というふうにはうたわれております。

○議長（茅沼隆文）

山田貴弘君。

○8番（山田貴弘）

8番、山田貴弘です。議案は第5号です。その中の28条、排水施設について伺いたいと思います。排水施設については、説明の中では、これちょっと読んでみると、我が国では降雨量が多く、雨水が原因となって、道路に損傷を与えたり交通に障害を与えることがしばしば発生することから、道路の保全上、交通の安全性の面からも排水を適切に行うことが必要とされるため、排水施設の設置を想定しているということで、あくまでここでの説明を解釈していくと、道路に降られた雨水を道路側溝によって排水をしているというふうな解釈がとられております。そのような中で、今回の条例は、国の基準を参酌した結果、国道、県道及び市町村道との整合性を勘案し、国の基準どおりするのが適切という判断の中で、国の基準を準用しているということでは理解はしているところであります。

しかし、町道における排水施設の現状を見てみると、国道、県道と違っているような形、家庭用排水が道路側溝に流れて川に行くような状況がある中で、説明された道路排水、要するに雨水の排水の断面水の部分が断面流量というのですか、その部分の確保と、生活排水を含めた中での排水断面というのですか、そこら辺の部分

が、この条例の中では見えてこないで、そこら辺の基準ですよ。どのような形で、今回、条例の中で国の基準と合致するというふうにしたのか。

そこで一つ聞きたいのは、排水施設という施設が、どういう役割をするのかというものを1点にお聞きしたいと思います。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（瀬戸公雄）

排水施設の役割ということなんですけれども、これはまさに議員おっしゃられましたとおりだと私も考えております。いわゆる適切に降った雨を、雨水の処理を行うための道路施設の位置づけだというふうにも私も考えております。

ただ、今言われました、断面の関係につきましては、正直言って、道路構造令にはうたわれてはおりません。それは現場、現場によって状況は変わってきているという部分がありますので、そちらを見た中で適切な断面を従来からもそうですけれども、適切な断面を確保してきたというふうな状況になっております。

○議長（茅沼隆文）

山田貴弘君。

○8番（山田貴弘）

8番、山田貴弘です。ここで何を言いたいかというのと、県道、国道というのは、道路排水の中に生活排水を入れるという考えの中でやっていないという。

しかし、町の中では、水路がめぐっているといっても、宅地開発のときに、道路が後からついてそこに排水を入れて、処理をしているというのが現状だと思います。そのような中で、国の基準をそのまま持ってくるというのがどうなのかなというところで、疑問が1点ありました。この補足を、今後、施行規則の中でうたっていくのかどうかかわからないですけれども、そこら辺をもうちょっと、開成町の実情にあった中での道路排水ではなくて、そういうものも含めているので、考える余地があるのではないのかなというふうに思っております。

また、排水施設というのは、やはり権利というものが発生してくるので、そこら辺のつながりの部分の排水の権利ですよ。単純に川にそのまま勝手に流すというわけにはいけないと思うので、そこら辺の部分の規制なんかも考えていく必要があるのかなと思っておりますので、そこら辺は今後の課題ではないのかなとは思っているんですけれども、そこら辺、どのように考えているのか。規則であらわすのか、条例であらわしていくのか、そこら辺、再確認をお願いします。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課主幹。

○街づくり推進課区画整理担当・基盤整備担当主幹（熊澤勝己）

議員の質問にお答えします。道路側溝につきましては、まず、市街化区域内にありますのは、町の地形の特性もありまして、農業用水路等の利用も兼用した中での側溝というものがかなり多くあります。

それともう一つ、雨水排水につきましては、下水道の雨水排水処理計画の中での断面というものもありまして、その部分の断面の確保という部分も側溝の中で取り入れている状況でございます。

あと市街化調整区域につきましては、やはり農業用水路の兼用がかなり多くありますので、そちらの部分で農業用水路の確保をした中での側溝の断面という部分とあと単純に雨水排水というだけの利用ですと、基本的にいえば、神奈川県であります設計に伴う基準も参考にして、断面のほうは決めている状況です。

○議長（茅沼隆文）

山田貴弘君。

○8番（山田貴弘）

8番、山田貴弘です。今、答弁の中で今決めているというような言い方をしたんですけれども、どのような形で今現在運用しているのかも当然重要だとは思いますが、それを踏まえた中で、今回の条例の中に排水施設という条文が入れていますので、そこら辺の整合性をどのようにとっていくかというところが一番重要ではないのかなと思いますので、もうちょっと答弁を明確にしてもらえると、わかりやすいので、よろしくをお願いします。

○議長（茅沼隆文）

まちづくり部長。

○まちづくり部長（石井 護）

私のほうからお答えしたいと思います。28条の排水施設ということですが、これはそもそも論といたしまして、そもそもこの条例自体が道路の構造に関する条例でございますので、ここで言っている排水施設というのは、町全体の例えば、言われているような排水施設ということではなくて、道路に附属するいわゆる路面の雨水等排除するための施設の規定であるということと解釈をしていただければと思います。

なおかつ、議員のおっしゃられる現実的な部分は、今回の条例とは別の観点のことかなと。そこについては、下水道という部分で、うちは分流式等で行っていますけれども、先ほど主幹が申し上げたかったのは、そういう下水道の、いわゆる道路の附属施設ということではない排水という意味で、一定の断面等を確保した中で整備をしておりますよと、そういうことでございますので、ご理解いただきたいと思っております。

○議長（茅沼隆文）

菊川敬人君。

○1番（菊川敬人）

1番、菊川です。5号議案の第8条の路肩について伺います。ここでは、路肩を左側に設置することと、その路肩の幅員について規定されています。開成町の場合は、道路と並行して川が流れていると思うんですが、道路と川の関係で、この条例で、問題が出てくるところは発生してこないのでしょうか。ちょっと私、川が横

にあって、幅員がとれるのかなと気になる部分もあるんですけども、問題が発生しないかどうか、お伺いいたします。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（瀬戸公雄）

道路をまず路肩の関係であります。路肩の主な機能としましては、いわゆる道路の主要部分というものを保護するというのが第一だと思っております。それとこの余裕高を確保して、通行の安全を確保していくということだと思います。

必ず道路には路肩というものを設けますので、路肩の横に川がある場合には川があるのかなというふうに思います。

ですから、特に川があるからといって何か影響が出てくるとは、今のところは考えておりません。

ただ、今後やっていく中で、何か出てきた可能性もなきにしもあらずだと思います。そのときまた検討のほうは十分させていただければと。今のところは、そういうものがあるとは考えておりません。

○議長（茅沼隆文）

菊川敬人君。

○1番（菊川敬人）

幅員のところで、0.75が、0.5メートルまでいいよということになっていますが、この数値そのものが実際そこまでとれるのかな、とれないところが発生しないのかなということでお伺いしているんですけど。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（瀬戸公雄）

今後、道路をつくっていくということになれば、当然、この基準に基づいた形で路肩は最低50センチ、0.75、それにできない場合は、0.5という形になろうと思います。

ただ、既存道路に関してまでは適用されませんので、そこはまた考えていかなくちゃいけない問題なのかなとは思っていますけれど。

○議長（茅沼隆文）

菊川敬人君。

○1番（菊川敬人）

1番、菊川ですけれど、7号議案の12条の9項、10項ぐらいのところですか。エレベーターに関して示してあるんですが、高齢者に関して、例えば、エレベーターに乗ったときに、その中で休憩できるような、座れるような、折り畳み式の椅子等があれば、非常に高齢者の方は助かるんじゃないかなと思うんです。乗合所の停留所にはベンチを設けなさいよとうたってありますが、このところでは、そういうふうな形で高齢者に配慮したというか、もう少し気を使ってもいいかなという

ふうな感じがいたしますので、座れるような折り畳みの椅子等の必要性について、お伺いいたします。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（瀬戸公雄）

道路では、例えば、車を待ったりですとか、あるいはバスの迎えの車を待ったりということで、長時間という部分があるかと思えます。そのために、いわゆるベンチを置いたりということは考えられるのかなと思っております。

ただ、こちらのエレベーターそのものは、正直言いまして、わずか数秒の短時間ということですから、そこまではうちのほうでも考えていませんでしたし、国もそこまでは考えていないのかなと思えます。どうしてもまた必要性が出てくるということであれば、また考えなくちゃいけないという問題だとは思っておりますけれど、今のところは考えてはいないと。

○議長（茅沼隆文）

菊川敬人君。

○1番（菊川敬人）

多分短時間だからいいんじゃないかという答弁だと思ったんですけど、例えば、短時間でも込み合った場合、物すごく混み合っただ一つの箱にも10人しか乗れないよといったとき、10人乗ってしまった、非常に混み合った状況のときというのは、短時間であっても座りたいお年寄りが出てくるんじゃないかなと思うんです。そういう意味で、少し配慮願えればということで質問いたしました。

これに対していかがでしょう。

○議長（茅沼隆文）

まちづくり部長。

○まちづくり部長（石井 護）

法律、あるいは条例の趣旨からしますと、まさに議員のおっしゃられる部分、あるいはそれ以外の部分もいろいろあろうかと思えます。今回の条例、法律もそうなんですけれども、基本的には、標準的な基準ですとか、あるいは最低基準という形の中で、こういう施設をするときには、最低これなりの基準ですよ、あるいはこれを標準としますよと、そういうような決めでございますから、実際、言われたような状況ということであれば、それは運用の中で、町としては考えていきたいなと思っております。

○議長（茅沼隆文）

先ほどの小林哲雄議員の質問に対する答弁を、まちづくり推進課主幹、お願いします。

○街づくり推進課区画整理担当・基盤整備担当主幹（熊澤勝巳）

先ほど小林議員から質問がありました、透水性舗装に関する質問です。先ほど質問のありました透水性舗装の構成の部分で、透水性を確保するために、乳剤はま

かないのかということで、乳剤はまかない形で舗装を構成しています。

○議長（茅沼隆文）

ほかに質疑ございますか。

山田貴弘君。

○8番（山田貴弘）

8番、山田貴弘です。6号、7号の関連でちょっと聞きたいんですけども、7号の部分の第30条、案内標識として絡んでくることが出てくるのではないのかなというふうに、円滑では交差点とか、駅前広場、その他の移動の方向を示す必要がある箇所につけるといふ、展示だとか、音声とか、そういうようなのを云々と書いてあるんですけども、今回、この議案第6号での町道に設ける道路標識として寸法が出されているところなんですけど、これの絡みというのは、あえて町道の標識には必要ないのかどうなのか。そこら辺の確認をちょっとしてみたい。なぜかというのと、現況の標識にもし円滑法に絡む部分で標識をつける場合の規制的なものというのは、どのようになっているのかというのが、ちょっと疑問になったので、そのところ、回答をよろしくお願いします。

○議長（茅沼隆文）

まちづくり部長。

○まちづくり部長（石井 護）

円滑化法の議案第7号の関係ですけれども、先ほど小林議員からも、一等最初に道路に歩道つけろと。そもそも規定しているんじゃないかというご質問と基本的に同じ回答になるかと思うんですけど、円滑化法の部分につきましては、円滑化法の第10条を受けてつくるわけです。その10条というのは、先ほど申し上げましたとおり、特定道路を新設、あるいは改築する場合には、こういう基準で行いなさいよということで、ずらずらと記述してあります。その特定道路というのは何かというと、この標識も入りますけれども、先ほど課長が申し上げたとおり、重点地区という形をつくって、道路の場合には国交大臣の認可なりがあって、特定道路という形で道路は規定されると。

では、なぜ今回円滑化法の条例を定めるかといいますと、円滑化法の10条の何項でしたか。市町村の努力義務というのがございまして、特定道路でない場合でも、道路管理者は準じた形で必要があれば、円滑化法にのっとった基準で整備をするように努めなさいというのがあるんです。そういうことからして、今回この条例を定めたと、これは一つの言い方にはなるかと思えますけれども、円滑化の条例をつくったからといって、必ずしも全てそういうふうにするという必要性は、基本的にはない。あとは町の判断で、駅周辺というのは重点整備地区ではないですけども、それに準じた不特定多数の人等が通るので、駅前広場、周辺については、そういう整備をしていこうよという形の中では、この条例が基準となっていくのかなと、そういう解釈でお願いしたいと思います。

○議長（茅沼隆文）

ほかに質疑ございますか。

(「なし」という者多数)

○議長(茅沼隆文)

お諮りします。質疑を打ち切り、討論を省略して、採決することにご異議ございませんか。

(「異議なし」という者多数)

○議長(茅沼隆文)

ご異議なしと認め、採決いたします。なお、採決は議案ごとに行います。

議案第5号 開成町が管理する町道の構造の技術的基準を定める条例を制定することについて、原案に賛成の方の起立を求めます。

(起立全員)

○議長(茅沼隆文)

起立全員によって、可決いたしました。

次に、議案第6号 開成町が管理する町道に設ける道路標識の寸法を定める条例を制定することについて、原案に賛成の方の起立を求めます。

(起立全員)

○議長(茅沼隆文)

起立全員によって、可決いたしました。

続いて、議案第7号 開成町における高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な町道の構造の基準に関する条例を制定することについて、原案に賛成の方の起立を求めます。

(起立全員)

○議長(茅沼隆文)

起立全員によって、可決いたしました。

それでは、ただいまより暫時休憩といたします。再開を15時ちょうどいたします。

午後2時45分