

[ 平成19年 9月 定例会 ]

## ■自転車の通行環境整備について

## ■下水道の接続促進について

◆2番（小池智明 議員） 小池トシアキでございます。最近、敬老会などで私の名前を漢字をそのまま読みまして、小池トモアキと紹介されることがよくあります。漢字をそのまま読みますとトモアキですけれども、本当は小池トシアキでございます。三日市場の浅間さんでつけていただいた名前です。後ろに座っていらっしゃる渡辺議長と同じトシアキですので、改めて覚えていただきたいと思います。大変失礼ではありますが、この場をおかりいたしまして、改めてご紹介させていただきました。これからは常に平仮名で表記するようにしたいと思います。よろしく願います。

私は、さきに通告してあります2点について質問いたします。

まず第1点目は、まちづくり、交通政策としての自転車の通行環境整備についてです。

自転車は、だれもが使える手軽な移動交通手段として、子どもからお年寄りまで多くの皆さんに利用されています。日常の生活圏内の移動であれば、自動車と比べ経済的であり、環境負荷も低いというよりほとんどなく、交通渋滞、交通事故の減少にも寄与し、健康にもよいなど、さまざまな面で利点が多い乗り物です。また、自転車は富士市の大きな課題であるマイカー中心から公共交通中心の交通体系への移行、既成市街地を中心とするコンパクトシティの形成を進めていく上でも必要不可欠な移動交通手段と考えます。

しかし現実には、自転車が安全、快適に移動できる交通環境は整っておらず、特に通学に多数が利用する高校生などの自転車事故が多発しています。

こうした中で、以下の3点について伺います。

1点目は、富士市のまちづくり、交通政策において、自転車交通の基本的な位置づけ、あり方をどう考えるかです。これにつきましては、昨年11月議会におきまして太田康彦議員からの質問に答える中で、現在策定中の岳南都市圏総合交通体系調査の中で明らかにしていきたいと答えております。これらを踏まえ、自転車交通に関するより明確な今後の位置づけ、あり方についてお答えいただきたいと思います。

2点目は、本年6月に道交法が改正されました。それに伴い、富士市内における自転車の通行環境整備の推進に富士市としてどう取り組むかです。これは歩行者、自転車、自動車それぞれの安全確保の観点から、自転車利用者に対するルールの周知や安全教育の推進などとともに、自転車専用通行帯など通行環境整備を積極的に進めていこうとする法律の改正だと私は理解いたします。この法改正に基づき警察庁交通局長名で出された方針によれば、1つ、平成19年度内での緊急対策の実施、2つ、警察や道路管理者などから成る推進体制の確立、3つ、20年度以降のモデル地区の指定も含んだ計画的な整備の推進の3点が示されていますが、富士市としてはどのように取り組むのか、お答えいただきたいと思います。

3つ目といたしまして、このような取り組み以外に、現在の市の取り組みの中で自転車通行環境整備について、どのような工夫策がとれるかについて伺いたいと思います。

私の方から1つ提案でございますが、既に取り組んでいる部分もございますけれども、1つは、センターラインの消去と車道の外側線を道路の中央寄りに移設し、歩行者、自転車の通行空間を確保するという方策です。これにつきましては、何年か前に日曜日のテレビ番組でも紹介され、自動車の減速と、それに伴う交通安全効果、それと歩行者空間などの確保に効果があるということで、全国各地で取り組んでいるようですが、富士市での取り組み実績とその効果についての検証はいかがでしょうか。

2つ目は、これ以外に本市で取り組んでいる工夫策についてお答えいただきたいと思えます。

質問の大きな2点目は、公共下水道の接続促進についてです。

下水道は、水洗トイレが使える、快適な生活を送るとともに、川や海などの公共用水域の水質の保全、環境改善を進める上で重要不可欠な社会基盤です。接続が可能になった段階で速やかに接続することが重要であり、接続してこそ投資に対する効果が発生するものです。

富士市の公共下水道は、本年4月1日現在、市全体の総人口に対する接続可能なエリアの人口割合、通常、普及率と呼ばれておりますが、これが68.5%、また、公共下水道全体計画エリア、北部の大淵と市街化調整区域とを除いたエリアということになると思えますが、その下水道全体計画エリアに対する接続可能なエリアの人口割合は現在75.4%でございます。今後ともまだまだ下水道管網の整備を積極的に進めていかなくてはならないと思えます。

一方で、下水道網が整備され、下水道に接続可能なエリアにおける接続済み人口、これは水洗化率と呼ばれておりますが、89.9%であり、10人に9人が接続している状況です。しかし、未接続の約10%は、世帯数で約6500戸、人口では約1万7000人に上ります。この世帯数、人口は、例を挙げてみますと、市内で最大の小学校区である富士南地区の全世帯数5999戸、人口1万6597人を上回るものです。実際には、いかに未接続の家庭が多く、その家庭の接続を促進するかが大きな課題であるかがわかるかと思えます。

また、昨日の水道部と下水道部の統合に当たっての議論にもありましたが、下水道は大きな債務を抱えております。しかし、この未接続の家庭が本来適切に下水道に接続し、下水道使用料を納めてくだされば、1軒月平均約2500円の使用料として、年間合計2億円が下水道会計にプラスになっているはずなのです。

こうした中で、以下の2点について質問いたします。

1つは、下水道未接続家庭の接続しない原因などをどのように把握、分析しているかです。これは、接続していない家庭にはさまざまな原因、理由があると思えます。それらの原因等、原因別割合などはどのような状況にあり、市としてはどう分析しているのかを伺いたいと思えます。

2つ目は、これまでの接続促進への取り組みの総括と、今後のさらなる対策をどう考えるかです。これは、このような未接続の家庭に対し、接続促進策としてどのような取り組みをしてきたのか、また、その取り組みをどう評価、総括しているか。また、その評価、総括を踏まえた上で、今後の接続促進策にどう取り組もうとしているかについてお答えいただきたいと思えます。

以上で1回目の質問を終わります。

○議長（渡辺敏昭 議員） 市長。

〔市長 鈴木 尚君 登壇〕

◎市長（鈴木尚 君） 小池議員のご質問にお答えいたします。

まちづくり、交通政策としての自転車の通行環境整備についてのうち、1点目の自転車交通の基本的な位置づけ、あり方をどう考えるかについてであります。平成16年度から平成18年度の3カ年にわたり、岳南都市圏の2市1町を対象に、人の動きの把握を目的としたパーソントリップ調査、いわゆる岳南PT調査が実施されました。

調査実施に当たり、学識経験者、国、県、地元市町、交通事業者及び関係団体から成る岳南都市圏総合都市交通計画協議会を組織し、20年後の総合的な都市交通計画の策定することを目的に検討を行ってまいりました。この調査の中で、本市は低密度の市街地が広範囲に広がっていることから、都市施設なども分散をし、身近な移動についても自動車を中心となっており、加えて公共交通網の利便性も低下傾向であるという実態が浮き彫りになりました。

また、住民交通意識アンケート調査では、町中でも自転車が利用しにくく、自転車や歩行者のための歩道の環境整備も十分ではないという意見が多数寄せられました。具体的な状況を数字でお示しますと、本市の交通手段別の利用割合は、自動車の割合が71.3%で全国平均の43.2%をはるかに上回っており、一方、原付、自転車を含む二輪車の割合は8.4%で全国平均の18.5%を大きく下回っております。さらに、自動車移動の1回当たりの利用時間は6分から10分という短時間で利用が最も多くなっており、1分から5分の超短時間利用も相当数発生していることが明らかになりました。

これらの短時間の移動は、本来自転車や徒歩が担うべきものであり、自動車を下駄履きかわりに利用する習慣実態も浮かび上がっており、自転車走行環境の安全性や快適性の改善を進めるほかに、公共交通、自動車、自転車、徒歩をバランスよく、かしこく使う方向へと自発的に転換することを持続的に促す施策として、モビリティ・マネジメントの取り組みが必要になっております。これらの都市交通上の課題を踏まえ、将来あるべき姿を見通し、都市交通体系の基本方針として、都市活力の向上、安全、快適な暮らしの確保、環境負荷の小さな都市づくりを施策の方向と位置づけをいたしました。長期的な交通計画では、この3つの基本方針に沿って都市交通施策の展開方針を設定しており、徒歩、自転車交通につきましては、歩行者、自転車ネットワークの形成、道路空間の高度化、再配分、安全・安心な交通環境の整備、交通結節点の機能強化などの展開につなげております。

具体的には、学校周辺や中心市街地など自転車利用が集中する地域を中心に、自転車ネットワークの形成を目指し、既存道路幅員あるいは道路拡幅により、歩行者や自転車の通行空間を優先的に割り当てる検討を進めてまいります。また、安全・安心な自転車利用環境整備といたしましては、歩行者と自転車の分離、幅の広い歩道の整備、歩道の占用物の整理、歩車道境界の段差の解消、案内標識の整備、滑りにくい舗装、夜間照明の整備などについて検討を進めてまいります。

さらに、今回の調査で早期に重点的に取り組む都市交通の課題として、交通弱者の利用しやすい移動手段の確保、渋滞緩和に向けた自動車依存の抑制、さまざまな交通手段での

快適な移動の実現、歩行者や自転車の安全で安心できる移動の実現などについて、おおむね5年から10年後を目標とする短中期交通計画にあわせた岳南都市圏の都市交通戦略の策定を行っております。この都市交通戦略の富士市プランとして、公共交通の軸や枝となるDMVや循環バス、コミュニティバスの導入を施策に盛り込んだ公共交通活性化プランと並行して、都心部交通戦略の具体的な策定作業の中でも自転車利用の移動満足度の増加を成果目標として検討を進めてまいります。

次に、2点目の道路交通法改正、平成19年6月であります。これに伴い、富士市内における自転車通行環境整備の推進に市としてどう取り組むのかについてであります。近年、自転車は環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりを背景に、その利用ニーズが高まっております。

その一方で、交通事故全件数の中で自転車事故は増加傾向にあり、特に歩行者と自転車の交通事故が急増しております。このような状況を踏まえ、本年度、国土交通省と警察庁では、自転車を取り巻く現状を明らかにした上で、今後の自転車利用環境のあり方について検討するため、有識者等から成る新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会を開催し、去る7月の懇談会最終報告を踏まえ、自転車走行環境整備について関係機関が連携し、緊急対策の実施、推進体制の確立、計画的な整備の推進に今年度より取り組んでいくとの連絡を受けております。

現在、静岡県道路交通環境安全推進連絡会議の活用を含め、この会議の事務局である国土交通省が自転車走行環境整備に関する推進体制の確立や、計画的な整備推進のための組織化などについて内容調整を行っていると同っており、近々、第1回の会議の開催が予定されることとなっております。この会議の東部のモデル地区は沼津市に決定されましたが、県の考え方は、富士市においても所轄の警察署から指摘されている市内危険箇所について、市道、県道、国道など道路管理者にかかわらず警察と連携し、積極的に緊急対策を実施していきたいということですので、市も協力をしていく考えであります。

次に、3点目の現状の取り組みの中での自転車通行環境整備の工夫策についてであります。初めに、自転車歩行者道についてご説明をいたします。

道路構造令における自転車歩行者道は幅員3.5メートル以上となっておりますが、この規定に当てはまる歩道は数が少なく、自転車にとって不便なものとなっております。そこで、公安委員会では車道の交通量などを考慮し、幅員が2.0メートル以上あれば自転車歩行者道として認め、標識により自転車を誘導しておりますが、歩行者優先のため、自転車にとっては大変走りにくいものとなっております。さらに、道路交通法の改正により、児童、幼児等が自転車により車道を通行することが危険な場合、または交通の状況により、やむを得ない場合、自転車は歩道を走行することができるようになり、歩行者と自転車はさらにふくそうすることとなります。

そこで、国が進めようとしている自転車道あるいは自転車専用通行帯の整備についてありますが、既存の道路幅員に余裕がある場合は通行区分を明確化できると思われまので、検討していきたいと考えております。

また、道路幅員に余裕のない道路につきましては、次のような方法などが考えられます。1つ目として、センターラインを消し、両側の余裕幅のある外側線を引くことにより車道幅を狭め、車の減速を促し、歩行者と自転車の安全を図る方法。2つ目として、それを工

夫し、どちらか片方に幅の広い路側帯を設け、歩行者と自転車の通行をしやすくする方法。3つ目として、車線を一方通行にすることで生まれた余裕幅にカラー舗装等を施すことにより、自転車通行帯を整備する方法、以上のことが可能かどうか、公安委員会と協議をしてまいります。

今後、静岡県道路交通環境安全推進連絡会議において提案された施策を参考にし、局部改良できるものは早期に着手し、歩行者と自転車の通行が安全なものとなるよう、研究と実施に向け努力をしてまいりたいと思います。

次に、公共下水道の接続促進についてのうち、1点目の下水道未接続家庭の接続しない原因等をどのように把握、分析しているかについてであります。本市の公共下水道事業は、昭和33年、旧吉原市で公共下水道事業に着手し、昭和40年の吉原終末処理場の供用開始、昭和55年の西部浄化センターの供用開始、平成2年の東部浄化センターの供用開始を経て、現在に至っております。

水洗化率につきましては、平成19年4月1日現在89.9%であり、平成9年度の79.6%からこの10年で約10%向上しております。議員ご指摘のように、公共下水道は接続してこそ、投資に対する効果が発生するものであります。このため、接続しない原因を把握するため、平成11年度、12年度の2カ年、緊急地域雇用創出特別対策基金事業として、公共下水道水洗化促進業務委託により未水洗化世帯約9500世帯を対象に調査を行いました。

このときの調査結果では、未接続の理由としては、借家、借地のためが37.2%と一番多く、2番目が経済的に困難で29.7%、3番目が新築、改築、移転の予定があるで11.2%となっており、全体の約8割を占めておりました。この調査の際に、未接続のご家庭を把握するために未接続カードを作成し、以降、この未接続カードをもとに職員による接続依頼を行ってまいりました。平成17年度からは水洗化指導員の制度を設け、平成17、18年度は1名、平成19年度からは2名の臨時職員が1日20から25軒程度訪問し、接続依頼を行っております。現在、未接続カードは約4600枚ありますが、1つの建物について1枚作成しますので、アパートなどの集合住宅では世帯数が多くてもカードは1枚となります。接続しない原因等については、このカードにより把握、分析をしております。現時点での未接続理由を集計すると、経済的な理由が約25%で一番多く、次が借家及び借地のためで約20%となっております。

次に、2点目のこれまでの接続促進への取り組みの総括と、今後のさらなる対策をどう考えているかについてであります。この10年で水洗化率が約10%向上し、ほぼ90%となったことについては、これまでの取り組みで一定の成果が出ているものと考えております。従来より実施していることではありますが、工事を施工するに当たり、事前に説明会を行い、工事内容、受益者負担金、宅内の排水設備工事などについて説明をさせていただき、理解を得るよう努力をしております。工事完了後は、下水道本管へ接続可能になった旨を連絡し、速やかな接続をお願いしております。今後のさらなる対策については、水洗化指導員による戸別訪問、水洗便所改造資金融資あっせん制度の継続、職員による下水道接続キャンペーン、小学校への下水道出前講座等を実施することです。また「広報ふじ」、ラジオf、CATV等を活用していきたいと考えております。

大切なことは、下水道の必要性、整備効果を理解していただくことと考えておりますので、そのための努力をしていく所存であります。

以上であります。

○議長（渡辺敏昭 議員） 2番小池議員。

◆2番（小池智明 議員） まず、自転車の通行環境整備についてでございますが、これからの自転車の位置づけ、まちづくり交通施策についての位置づけということは非常によくわかりました。それでなくても自動車利用が多い本市において、歩行者、自転車をもっともっと大切に位置づけ、利用を促進していこうという基本的な考え方は非常に整理されていると思います。それを踏まえて、現在の策定した計画、あるいは今後細部を詰めていくよという計画の中では、短期、中期、5年から10年のプランの中で、特に自転車については都心部交通戦略プランということで、町の中の自転車移動というのを重点的に考えていくということだと理解いたしました。

確かに自転車というのは、坂道ですと利用しにくい。町の中でこそ利用しやすいものですし、より利用者がふえてくれれば効果があるわけです。また、緊急対策といいますか、ことしの法改正に伴う対応の中でも、モデル地区の指定ということでは富士市はならなかったけれども、これから路線を選定してやっていきたいという、計画的に進めていきたいというお話がありました。そういう中で、ぜひこの岳南地域の総合交通計画に並行する形で、富士市全域を対象にした自転車のマスタープランを私は策定すべきではないかと思えます。

と申しますのは、岳南地域の総合計画では、やはり重点的には都心部ですよということをおっしゃっております。しかし、都心部もそうですけれども、実際には自転車を一番利用するのは高校生です。市内の高校一部を除いて、ほとんど山の方にあります。私の家も今泉の駿河台ですけれども、富士東高、吉原高校、吉原工業、吉原商業の生徒が毎朝、本当に死を覚悟したような自転車の運転の仕方をして学校へと通っているのが現状です。私はちょうど今、富士東高のPTA会長をやっていますけれども、本当に子どもたちが怖い思いをして通っています。そういう現状を見ますと、自転車の利用のためのハード、ソフト両方あると思えますけれども、やはりもう少し範囲を広げた中で自転車マスタープランというものを策定して、それに基づいて、先ほどの広域の交通計画とあわせた形で環境整備を進めていく必要があると思えますが、これについてはいかがでしょうか。

○議長（渡辺敏昭 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（鈴木利幸 君） 現在、岳南交通計画の中では、都心部の中心、それから学校の周辺を重点的に短期、中期計画を立てておりますけれども、今後、全体的な計画については、この辺の計画を見ながら、また研究してまいりたいというふうに考えておりますので、よろしく申し上げます。

○議長（渡辺敏昭 議員） 2番小池議員。

◆2番（小池智明 議員） 今、都心部と学校をということでしたが、その学校というの

は、私が質問した高等学校を想定するのでしょうか、それとも平野部にある小中学校ということ想定したお話でしょうか。いかがでしょうか。

○議長（渡辺敏昭 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（鈴木利幸 君） 自転車を利用していただくのは高校生でありますので、小学校のうち是非常にマナーのよろしいのが、いつ間にかそういう暴走するような形になりますので、やはり一番利用していただく方が利用しやすい方法、自転車利用していただいているのは、今1割程度でございますけれども、これがほとんど高校生が中心だということになりますので、やはりここら辺の安全確保、それからもう1つは、マナーを守っていただくという双方から考えていかなきゃならないということで、我々の方としては、ハード整備の基本的な考え方の方向、この辺を、今議員おっしゃったような形で整備ができればというように思いますので、研究をしてまいりたいというふうに考えております。

○議長（渡辺敏昭 議員） 2番小池議員。

◆2番（小池智明 議員） わかりました。そうしますと、現在策定中の岳南広域の計画、現段階でまとめたものは、非常に大きな基本方針が整理されたものということですが、今後、実際のプログラム計画的なものの中で、自転車通行環境の整備計画というものが明確に落とされるということで理解してよろしいでしょうか。

○議長（渡辺敏昭 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（鈴木利幸 君） 今の時点では、まだそこまでということではございませんけれども、やはり将来的には自動車を補完する乗り物ということになってまいりますので、その辺の考え方を含めながら研究してまいりたいと思います。

○議長（渡辺敏昭 議員） 2番小池議員。

◆2番（小池智明 議員） もちろん、現状を考えますと、自転車が安全に通行できるスペースが道路空間の中にあるかということ、現実的には非常に厳しいものがあると思います。ですから、今、都市整備部長が将来的にはというお答えをされたのは最もだとは思いますが、それにしても現状を見ても、子どもたちは本当によくこれで大きな事故が多数発生しないものだと不思議になるぐらい危ない中を通っております。将来的なことはもちろんなわけですが、本当に短期的にどう取り組むのか、あるいは中長期的にどう取り組むのかということ踏まえた計画づくりというものをやっていただきたいし、それに基づいた整備を進めていっていただきたいと思います。

それにも関連するんですが、本年度の法改正に伴うことですが、モデル地区には指定には漏れた。でも、市としても頑張ってやっていきたい。こちらについては、多分長期的な取り組みのお話だと思います。しかし、今年度の法改正に伴いまして、19年度、緊急的に

整備をすべき路線も取り上げて、それについても各自治体、候補を挙げて、これからやっていくんだということが国の方から示されていると思うんですが、富士市として考えております緊急対策路線というのは、どのような路線があるのでしょうか、そのあたり、お聞かせいただきたいと思います。

○議長（渡辺敏昭 議員） 建設部長。

◎建設部長（田中豊 君） 法改正の前、18年度から富士市としては実施しております、今までに4路線をやっております。伝法小学校から西の上中町中桁線、これが約2100メートル、それから、松本の堀下四ツ家線、これが400メートル、日東の横割二丁目6号線というものが700メートル、蓼原本市場線が500メートルばかり、これらについては18年度改修しておりますけれども、今後につきましては、とりあえず富士駅の南口の街路を検討しております。

それからまた、警察の方からの指摘がまだ具体的にございませんで、そういうものを受けた中で早急に対応は考えていきたい、このように思っております。

○議長（渡辺敏昭 議員） 2番小池議員。

◆2番（小池智明 議員） 今伺いました路線は、どちらかといいますと大半が市の西部の路線が多いかと思えます。私が先ほどから申しております高校については、特に東部地域に集中しているわけです。これは富士市の市道、県道、国道、そういったことに関係なく自転車は通るわけですから、県道であっても国道であっても、緊急路線、実際に道路幅がないから対応できないんだよという面はあるかもしれませんが、その中でもやはり工夫策というものを、先ほど具体的にセンターラインの消去、それによる歩行者、自転車スペースの確保というようなこともありました。そういう中で、これは県、警察とも協力した中でぜひ取り組んでいただきたいと思えます。今後、正式な推進会議が持たれて取り組んでいくということですので、富士市としても、特に根方街道、あるいは県道裾野線等について、ぜひ重点的に取り組むよう要望をしていただきたいと思えます。

それと、自転車通行環境の中で、特にセンターラインの消去につきましては、先ほどこれまでの実績ですとか、そういったことの検証等について、その成果等についてお答えが明確になかったかと思えますが、そのあたりは部長の方でいかがでしょうか。

○議長（渡辺敏昭 議員） 建設部長。

◎建設部長（田中豊 君） まだ始めたばかりでして、そこまでの検証はしておりません。

○議長（渡辺敏昭 議員） 2番小池議員。

◆2番（小池智明 議員） 全国的な事例等を見ましても、これはかなり新しい取り組みだということで、国交省の方でもいろんな機関で研究しているよという状況らしいのです。

が、ただ、効果があるのでしたらどんどん進めていけばいいことだと思います。そういった意味では、しっかり検証して一步一步ということですので、ぜひこれまで取り組んだ路線についての検証をしっかり進めていただいて、地域の皆さんとも調整が必要だと思いますけれども、可能なところからぜひ取り組みを進めていただきたいと思います。

以上で自転車の方は終了いたしまして、続きまして、下水道の関係ですけれども、下水道に接続しない理由の分析等、先ほどお話しいただきました。経済的に無理、あるいは借地、借家である、また、近年中に改築予定がある等々、いろんな理由があるかと思います。

そうした中で、これをもっと突っ込んだ形で分析する必要があると思います。いろんな理由があってできないんだよということで、それで終わってしまっただけでは接続がなかなか進みませんので。どういうことかといいますと、例えば、このお宅はどうしても難しいだろうな。経済的にこれをやってくれといっても、本当にできないというお宅もあれば、あるいは、いや、自分は本当に単独の浄化槽へと流しているから、水をきれいにしているものだと思ってたよ。全くそういう意味の無理解という方もいらっしゃるかもしれません。また、先ほどのように、いや、来年建てかえるからとかという方もいらっしゃると思います。中には、経済的に余裕というか、十分接続もできる、だけれども、お金を使うのが嫌だからということで逃げている方もいらっしゃると思うんですよ。その辺の数字は、私は逃げているとは絶対に答えないでしょうからあれなんですけれども、そういう割合というのは、突っ込んで下水道部の方では、数字は挙げられないにしても、そういう方がいらっしゃるのかどうかということを含めて、タイプ別に区分したらどうなるんでしょうか。例えばどうしても無理、あるいは単に無理解、わかっているけれども、逃げているよ。それと、ほかの市では、違法に接続している、つなぐだけつないじゃってお金を払っていないというお宅も調べてみるとかなりあったというような報告も出ているようです。そのあたりは部長の方から、大ざっぱでも結構ですけれども、教えていただければと思います。

○議長（渡辺敏昭 議員） 下水道部長。

◎下水道部長（曾根田照雄 君） 今の議員のご質問でございますが、先ほど市長の方から、平成 11 年度、12 年度、未接続世帯につきまして調査をかけましたということで、その当時、9500 軒ございまして、この件につきまして調査をかけるに当たりまして、未接続カード、その 1 軒につきましてカードを 1 枚つくりまして、現在もそのカードに基づきまして、まだ接続されていない家庭につきまして訪問させていただいております。

その理由の中で、確かに、先ほど言いましたように、借地、借家のためにやらないんだ、経済的に困難だ等々ございます。それから、11 年、12 年の調査の中と現在を比較してみましても、やはり借地、借家、11 年度の調査のときは 1 番でございましたけれども、19 年、今現在の調査でやりますと、経済的に困難というのが一番大きいというような考え方がございます。確かに、その理由というのは、やはり市の職員、あるいは水洗化指導員がそのお宅を訪問した中でいろいろヒアリングさせていただいております。その中で、当然お願いしながら、どういう事情かというのでも聞いた中で、ただ、そのお宅へ行って 1 回で終わりにしているわけではございません。ですから、今言いましたように、未接続カードが現在も四千数百ございますものですから、そのカードに基づいて、例えば今月行って、ま

た来月行くということはしませんけれども、やはり少し時間を置いた形の中で、何回も何回も相手の状況を考えながらお話しさせていただいてございます。

実際に現状でございますけれども、18年度の実績でございますけれども、訪問件数が全部で4849軒訪問させていただいてございます。その中で、どうしても面接、相手とお会いできないケースがかなりあるものですから、このときも約57%、2758軒の方と面接をさせていただいております。18年度の実績でございますけれども、これはお願いに行き面接したからという結果ではございませんけれども、実績としまして、その年は230件申請がございました。ちなみに17年度は128件の申請がございました。訪問しまして、約半分の方と面接させていただいた形の中で、そのとき面接できなかった方については、次回また行ってお話しさせていただくというような形を現在とらせていただいております。

○議長（渡辺敏昭 議員） 2番小池議員。

◆2番（小池智明 議員） ありがとうございます。訪問の効果が上がっているというお話だったんですけれども、そういう訪問の成果をさらに上げるためには、もう少しきめ細やかな分析なり、あるいは対応の仕方というのを考える必要があるんじゃないかと思えます。例えば、今この議場には私ども議員と当局の皆さんを入れて大体60人いらっしゃいます。水洗化率が今90%ということは、このうち54人はつないであるわけです。つないでないお宅が、例えばAさん、Bさん、Cさん、Dさん、Eさん、私、割合というのはこの6人だけです。多分、私たちはこういうふうに囲まれると、おまえら何だよと思われる立場にいるわけなんですけれども、それでもつないでいらっしゃるお宅が6人いる。きめ細かくというのは、この6人について、どういうふうな人たちなんだろう、どういうお宅なんだろうということを、これまで以上にもっと整理する必要があるのではないかと。例えば、Aさんは、もうひとり暮らしで、年金暮らしで本当にお金がないんだ。このうちはどうしても無理だよと。やっぱりこのお宅はちょっと除外しておこう。Bさんは、来年うちを建てかえそう。だったら、来年の家を建てかえるときにもう1回ちゃんと行こう。Cさんは、失礼ですけども、違法で接続してあった。だったら、あんた、困るよ、早くちゃんと払ってくんと言うことも必要。Dさんのところは、さっきも言いましたけれども、浄化槽をつないであればきれいだと思っていた。だったら、こういうお宅は説明すればわかってくれるんじゃないか。Eさんのところは、実はもう接続できるけれども、3年たってまだ接続していなかった。私のところは、もう6年もたっていた。ひどい悪いやつだな。そういうのをちゃんと、もちろん1軒1軒調べていると思うんですけれども、それをいわゆるデータベース化して、それは内部資料としてはしっかりやらなきゃいけないと思うんですよ。（笑声）笑い事じゃなくて。

今言ったように、やっぱりこのお宅は来年のこのころに行こう、この人はすぐわかってくれる人だから、すぐお願いに行こう。一番悪いこの人らは、やっぱり別のやり方を考えよう。そういう意味の、これまで水洗化指導員の皆さん、あるいは職員の皆さんが回られたデータをすぐに分析できるような形のデータベース化というのは今してあるのでしょうか。また、そういうデータベースに基づいて、例えば3年後の水洗化率はこのぐらいに上げよう、あるいは5年後はこうだよと、そういう目標設定というのはされているのでしょ

うか。

○議長（渡辺敏昭 議員） 下水道部長。

◎下水道部長（曾根田照雄 君） 先ほど私が申し上げましたように、未接続カードに基づきまして、前に 11 年、12 年のときはカードを持ちましてやりましたけれども、現在それはデータベース化した中で打ち込んでございます。その中で、先ほど言いました未接続の理由の中を、やはりたくさんの方の中で幾つか中身を分析しまして、そういうものもちゃんとデータの中に取り入れてございます。ですから、先ほどちょっとお話にありましたように、新築の時期があと二、三年先だという形のお宅については、当然その時期前にはお伺いするような形の中で現在は進めてございます。ですから、いろんな理由を持ってございますものですから、その中を分析しながら相手と面談をさせていただいてございます。

○議長（渡辺敏昭 議員） 2 番小池議員。

◆2 番（小池智明 議員） データベース化されているということでした。ぜひそれをうまく活用して、これからもきめ細やかな対応をしていただきたいんですが、そうしますと、先ほどの例でいいますと、最終的に残った E さんと私のような方、そういう方のところへはどうやって接続してもらうのかというのが最終的に残るんだと思います。例えばほかのつないである 54 人の皆さん方が、私と E さん、お金もあるのにつないでいないというお宅を見れば、私は二重の意味で不公平感を感じていると思います。

というのは、一般の方はお金を出してつないで、さらに使用料も払っている、それで環境負荷をかけないできれいにしている。だけれども、つないでいないということは、お金も払わないで環境を汚しているばかりだ。そういう意味で、二重の不公平感ということですけれども、言ってみれば、何だ、おれは銭も払ってきれいにしているのに、おまえらは銭も払わないくせに汚しているばかりじゃないか、みんなに迷惑かけているだけだぞ。私は、そういう意味の不満が接続しているお宅には非常にあると思います。そういった中では、今、市の条例の中では、接続が可能になったら 1 年以内につなぎなさい、つなぐんですよという規定はありますが、それに対して特に罰則規定というのはありません。私は、いろいろちゃんと精査した上で、どうしてもつながないというお宅には、そういう意味の罰則も設ける必要があるんじゃないかと思いますが、このあたりについてはいかがでしょうか。

○議長（渡辺敏昭 議員） 下水道部長。

◎下水道部長（曾根田照雄 君） その点につきましては、今議員おっしゃるとおり、市の方でも条例化されてございます。その前に、下水道法の中でも、そういう形の中で下水道がつなげる状況になったらすぐしなさい。あるいは、今、くみとりの方が下水道が入った段階ではすぐにやらなければ、1 年以内にやらなければ幾らぐらいの罰則とかというのはここに記されてございます。ただ、これは平成 17 年の岩手の方でのあるセミナーの資料

なんですけれども、この中でお話しになっている今の問題というのは全国的な問題の中でとらえてございます。下水道協会がこれを主催したわけなんですけれども、この中でもやはり、今議員おっしゃるとおり、水洗化命令とか、接続命令を発した自治体というのは、本当に命令ですけれども、今こういう罰則も含めた形でやった自治体というのはゼロだそうでございます。静岡県内でも、私の方で調べましたけれども、やはりそういう処置をとったところは一市もございません。ですから、富士市につきましても、確かにおっしゃるように、いろいろな状況の中で接続できる方がしていないという状況も中にはあろうかと思えます。小まめに回った中で説得して、今後の中でもお願いしていくのが現状でございます。

○議長（渡辺敏昭 議員） 2番小池議員。

◆2番（小池智明 議員） 今部長がおっしゃった17年度の全国研修会の資料は私もインターネットですが、見ました。確かに法律の罰則規定というの、ため式のものから水洗便所にするということについてはあるけれども、それ以外にはないよと。また、全国の自治体でも、実際にそういう条例をつくって命令をした、あるいは罰則をかけたというのがないということは私も承知しております。ただ、時代は確実に変化していると思えます。これまで、下水道接続ということになりますと、受益者負担ということがよく言われていたと思えます。その場合の当時の受益者というのは、下水道につなげてきれいなトイレを使えるようになった、自分の家がおわなくなったよという意味で受益者だから負担するんだと。逆に言えば、そういう意味の下水道につないでいないうちは受益者じゃないから負担しなくてもいいんだよ、そういう雰囲気があったんじゃないかと思えます。

しかし、今ここまで下水道の整備が広がって接続する人が多くなった。また、いろんな意味で環境問題が叫ばれている中では、受益者というのは下水道を使う人じゃなくて、もっと広い意味の、流域に住んでいる市民、あるいは地球環境ですとか、全地球、それが受益者だと思います。だとすると、排水を流す、垂れ流しにする方というのは、単に受益者じゃなくて排水者、あるいは汚染者というようなことじゃないかと思っております。そういう意味の、考え方が変わってきているんだよということも含めて、家庭によるかと思うんですけれども、私は戸別訪問して理解を訴えたりするときに、そういったことをちゃんとやらなきゃいけないんじゃないかと思っております。そういう意味の対応をぜひひとつしていただきたいということと、それと、罰則がそういう条例ですとか規則をつくっているとどこもないよということですが、私はぜひ検討すべきじゃないかと思えます。

というのは、昨日から、来年から水道部と下水道部を統合して上下水道部になることが可決されました。これは両方の効率的な経営という目標がありますけれども、それとあわせて、本来、もっとその上位目的としましては、上流から下流までの安心できる水の一元的な循環管理というのが大きな目的であると思えます。そうした中で、接続できるのに接続していないお宅に対しましては、例えば上水道料金の上乗せというような形で、それが罰則ということになるかと思うんですが、そういうことによって接続を促進するということも考えてもいいんじゃないかなと。部を統合して水の一元管理をできるからこそ、1人

の部長さんでそういう判断もでき、進められるんじゃないかと思います。また、そういう大きな目的に合ったことから考えたことをしなければ、私は部の統合の意味というのも出てこないんじゃないかなと思います。

そのあたりは、特に市長、いかがでしょうか。

○議長（渡辺敏昭 議員） 下水道部長。

◎下水道部長（曾根田照雄 君） まず先にお答えさせていただきます。

今のお話、昨日こちらの議会の方で可決されましたけれども、当然そのときに私どもからも申し上げているのは、下水道の企業会計化に基づいた形の中でやるということでお話しさせていただいております。当然今議員ご指摘の、そういうつながりがない人間についてどうするんだということを、企業会計になればより一層健全なる経営をやらなきゃならないということになりますものですから、やはりその中の一環として、今後、今の問題についても検討させていただきます。

○議長（渡辺敏昭 議員） 市長。

◎市長（鈴木尚 君） 今の部長の方でほぼ答えたというふうに思いますけれども、市としても下水道、議論を昨日からいろいろしていただいておりますし、一元化をしてまいります。その上で、今後は罰則等々のことについても、これは我々としては今のところ考えていないわけですが、いずれにしましても根本的に下水道の接続をとにかくしていただきたいということについては、従来どおりそこの一元化した中で進めるようにしていきたいというふうに思っております。

○議長（渡辺敏昭 議員） 2番小池議員。

◆2番（小池智明 議員） 罰則規定を設けるとするのは難しいということですが、例えば実際に罰則規定を設けて、それを行使するかどうかは別にいたしましても、罰則規定を設けるということによる接続効果もあると思います。最終的な罰則を行使するというのは市長なり部長の判断ということもあると思いますけれども、そういう効果もあると思いますので、それも含めて、私はぜひ検討していただきたいと思います。

以上で質問を終了いたします。