

建設経済常任委員会記録

平成 26 年 8 月 18 日（月）

場所：鳥栖市議会 第 3 委員会室

平成 26 年 8 月 18 日 日程及び付議事件

月 日	摘 要
8 月 18 日 (月)	所管事務調査 都市計画について (都市整備課) 線引きの廃止について (") 公園の一元管理について (") 道路行政について (") ごみ処理施設について (環境対策課) <p style="text-align: right;">〔質疑〕</p>

1 出席委員氏名

委員長 藤田 昌隆

副委員長 江副 康成

委員 森山 林 齊藤 正治 内川 隆則

中川原豊志 西依 義規 樋口伸一郎

2 欠席委員氏名

なし

3 委員会条例第 19 条による説明員氏名

環境経済部長兼上下水道局長 立石 利治

環境対策課長 榎原 聖二

〃課長待遇兼衛生処理場長 松田 智博

〃環境対策推進係長 竹下 徹

建設部長 詫間 聡

建設課長 内田 又二

都市整備課長 野田 浩

〃課長補佐兼都市計画係長 実本 和彦

〃課長補佐兼公園緑地係長 古賀 芳次

〃課長補佐兼新幹線対策係長 佐藤 晃一

国道・交通対策課長 小柳 誠

〃課長補佐兼道路・交通政策係長 豊増 秀文

4 議会事務局職員氏名

議事係主査 横尾 光晴

5 日程

所管事務調査

都市計画について（都市整備課）

線引きの廃止について（ 〃 ）

公園の一元管理について（ 〃 ）

道路行政について（ 〃 ）

ごみ処理施設について（環境対策課）

6 傍聴者

な し

用途地域がかぶっている部分でございます。

次、2ページをお願いいたします。

各都市計画区域の面積の比較でございます。

鳥栖市は人口に比べ、市街化区域の面積が広いと。佐賀市の3倍。人口は鳥栖市の3倍でございますけど、市街化区域面積は1.6倍。また、久留米市の人口は鳥栖市の4倍でございますが、市街化区域面積は2倍となっている状況でございます。

次に、3ページをお願いいたします。

土地利用別面積ということで、市街化区域の農地の面積、一番左の真ん中の部分、これが今現在8.5%でございます。

宅地につきましても、市街化区域内の宅地でございます。住宅用地の次に、工業用地が313ヘクタールと結構な面積になっております。

次に5ページをお願いいたします。

線引き制度の概要でございます。

昭和43年の新都市計画法制定時に、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図ることを目的とし、線引き制度が導入されました。導入された経緯といたしましては、10万人以上の近接する市にかかる区域ということで、久留米都市圏、当時久留米が昭和48年現在で19万4,178人ございました。久留米市につきましては、昭和46年の9月に市街化区域に編入されております。

隣接する区域、小郡、鳥栖、基山が一緒になったところで、久留米都市圏ということで線引きをされております。地域の実情に応じて都道府県が判断しております。

次に、7ページをお願いいたします。

変遷でございます。昭和48年12月1日に線引きが実施されております。当時、市街化区域面積が1,536ヘクタールございました。昭和62年の12月に、逆線、市街化区域を調整区域に2ヘクタールほど戻しております。

平成2年に、現在の弥生が丘を保留解除で市街化区域に編入しております。同じく平成4年の3月に、蔵上の土地区画整理事業地を編入しております。

平成16年に、定期見直しということで、流通業務団地、あさひ新町、虹が丘の既成住宅地ひっくるめて、88ヘクタールほど市街化区域に編入しております。

最後に、平成19年に新鳥栖駅西土地区画整理事業地内を市街化区域に編入し、昭和48年から342ヘクタールほど拡大して、今現在、1,874ヘクタールになっております。

次に8ページでございます。

線引き制度を用いたことによるメリットということで書いております。

1 番目の市街地の無秩序な拡大が抑制され、集約された市街地が計画的に形成されたということで、昭和 48 年の 12 月の線引きの 1 カ月ぐらい前に、九州自動車道、鳥栖～南関が開通しております。ジャンクションも一部供用されております。線引きをしたことにより、鳥栖市も中心部から商業系、住居系、工業系へと広がり、今では、流通業務団地、流通系の企業、あと保税倉庫等も、多く建てられる物流都市っていう感じになっております。

市街地を集約することで、学校、道路、上下水、下水につきましても、98%ぐらいの整備率で施設整備費用を抑えることができております。

次、9 ページをお願いいたします。

線引きを廃止した自治体ということで 15 地域ございます。平成 12 年の選択制になる前に 5 地区が線引きを廃止しております。

以降、10 地区につきましては、3 大都市圏以外の都道府県を選択制となったことにより、線引きを廃止されております。

で、線引き廃止の状況を等でございますけど、人口減少、産業の衰退ということで、6 地域。あと 6 地域は、合併等により編入された経緯がございます。

10 ページ、11 ページ、12 ページ、13 ページですね、廃止した自治体の例を挙げております。

線引きを廃止することによる影響等も入れております。

以上で簡単でございますけど、終わらせていただきます。

藤田昌隆委員長

今、簡単に執行部の説明が終わりましたが、これより協議を行います。

御意見のある方は発言をお願いします。

なお、発言する際は必ずマイクのスイッチを入れて発言されるようお願いをいたします。

それでは、御発言のほうよろしくをお願いします。

齊藤正治委員

もともと、この昭和 48 年に線引き制度を鳥栖市が導入した背景といいますかね、鳥栖市がこういうまちにしたいとか、ああいうまちにしたいということを踏まえて、どういう目的があったのかということが明確にあれば教えていただきたいと……。

野田 浩都市整備課長

先ほども少し申し上げましたが、昭和 48 年の線引き以前に、昭和 43 年の新都市計画法制定時に六八更新というのがされております。これは地方生活圏、六八答申……。

失礼しました。

人口 10 万人以上、近接する市にかかる区域及び地域ということで、久留米が、先ほど申し

ました、もう 20 万人に近い都市でございまして、それに隣接する鳥栖市、線引きにより、計画的な市街地を形成……、裏を返せば、久留米が線引きをされ、鳥栖市がそのまま未線引きで残った場合に懸念される開発ですね。その辺を懸念して、鳥栖、基山、小郡という地方生活圈関連ということで線引きに至った経緯でございます。

齊藤正治委員

ということは、鳥栖市がこういうまちにしたいとかそういうことやなしに、久留米に影響されたと、この区域区分についてはですね。そのように理解していいわけですか。

野田 浩都市整備課長

はい、答申により県が指定したということで理解しております。

齊藤正治委員

わかりました。

久留米と鳥栖市、久留米は久留米、鳥栖市は鳥栖市と、線引きだけは、久留米の都市圏としてしたけど、結果的には、久留米の都市圏としてしはしたけど、久留米市を中心とした、そういう市街地の形成を計画したわけではないというようなことではなかろうかと思いますが、そういう理解でよろしいでしょうか。

野田 浩都市整備課長

久留米の開発の抑制になっているとは思っておりません。ただ、鳥栖久留米テクノポリスですか、その辺の上位の計画みたいなのは、一緒にやっておりますので、一概に久留米の恩恵を受けてないという状況ではないと考えております。

齊藤正治委員

恩恵を受けてるとか受けてないとかじゃなくて、独自のまちづくりの方向性がどこにあったかという話なんですけども、区域区分をしたというのは、建設省——当時建設省ですね——建設省のいわゆる指導のもとに、久留米の都市圏として、あくまでも線を引きなさいというような指導が、県に対して、恐らくあった話だと思うんですけども。

その中で、例えばそいけん、久留米と鳥栖市が一体となって、本来、この都市計画をしてみるとするならば、隣接する、例えば、周囲がずっと鳥栖市と久留米市と隣接してるところがあるわけなんですけども、そこも当然久留米市の、一体となって進めるということであれば、そこら辺も本来は都市計画区域の中に、久留米市としての、そういったことを考えておかなければ、おかなければというよりも、おる必要があったのではなかろうかと思えますけども、その周囲に関しては全然その、いわゆるその、鳥栖市は鳥栖市として、鳥栖市の中心市街地を形成しようとしてるわけだから、そういうことが、あくまでも連携としてはなかったというような理解をしていいということですね。

野田 浩都市整備課長

齊藤議員おっしゃるように隣接するまちでございます。

みやきとか、上峰、もう当然、10キロ、15キロ圏域には入ってくると思われませんが、その当時、人口の状況とか、その辺を……。

また2県にまたがる都市計画区域を定める場合には、国の意見を聞くようになっておりますので、その辺の状況で、鳥栖、久留米だけがなったのかなというふうに思われます。

齊藤正治委員

いわゆる久留米のいい影響か悪い影響か——結果的にはある程度の一定の成果はあったと思うんですけども、やはり久留米の影響が強かったということがまず第一に挙げられると思います。

この福岡県と佐賀県に限らず、福岡県と熊本県のいわゆるこないだ荒尾にも行ってまいりましたけども、荒尾も同様の状況でございまして、荒尾もだからいち早く廃止を唱えてきた。昭和48年に区域区分が指定されてから、10年後には廃止の要望をずっと出して、平成16年にはなってきたわけですけども、そういったいわゆる荒尾市も大牟田市が隣接していたからこそ、あそこを区域区分をしなくちゃいけなかったというそういう状況が、同じような、この九州の中で、なってるのかなというように理解しておりますので、そういうところで、よろしくお願ひ……。

よかです。

藤田昌隆委員長

ほかには。

西依義規委員

これずっと読ませただいて、執行部の立ち位置っていうか、線引き制度のメリットをいろいろ聞いていきたいんですけど、まず、市街地を集約することで、学校道路って、今、8ページの2番目に、市街地を集約することと、学校、小学校、中学校の関係はどういうふうに位置づけをされてるんですかね。この学校っていう……。

市街地だから、例えば商店とか、買い物ができる。市街、住宅地ってイメージしてる……、この学校の位置づけを、この線引きの用いたことのメリットに書かれたのを理由をお聞きかせ願いたいと思います。

野田 浩都市整備課長

弥生が丘を思い出していただければ、大体わかると思いますけど、コンパクトなまちで、住宅地の中に学校があると。

また、面整備につきましても、費用対効果じゃございませんけど、その辺でコンパクトに

できると。

あと鳥栖市の場合は幹線道路とか数多く通っておりますので、地域別に、学校、校区を集約することで、都市を抑制できるというような……。

一番いいのは上下水でございますね。鳥栖市の場合は、市街化区域プラス調整区域にも、一部、農業集落排水で、下水道も完備されておりますし、水道につきましても、北部丘陵を除いて、高速道路から南につきましても、水道の供用区域になっているところでございますので、無意味に市街化区域を、都市を拡大していくと下水道の浄化センターみたいなのが大体一番末端に、一番低いところであって、それを取り込むのに、川を越えたり、あと低いところからポンプアップという二次的な作業が出てこないような、まちづくりをしてきたということでございます。

西依義規委員

いや、私が聞きたいのは、市街地、例えば、今から 60 年前に 2 町 3 村が合併するわけですよ。

そのときに、多分、市街地は単純に 5 カ所あったと思われるんですよ。各村、町役場のところが 5 カ所あって、合併したことによって、いや、鳥栖、要は鳥栖の中心地に市街地をガッと集めて、都市計画をつくると思うんですよ、つくられたと思うんですよ。それは違うんですか。

例えば旭村、麓村の町も残しながら……、だから、僕が聞きたいのは、小学校の周辺の市街地は分散してもいいのかっていう部分の考え方を聞きたいんですよ。学校って書いてあるんで。

例えば、田代小の周りとか旭小の周り、田んぼありますよね。本来の学校中心なら、そこ半径 2 キロぐらいは市街地でもいいわけなのに、なんで、そこにじゃあ調整区域が入っているのかっていう部分を聞きたいんで、この学校という位置づけをちょっと聞きたい……。

野田 浩都市整備課長

基里、旭、田代、麓が昭和 29 年に合併しております。昭和 48 年に線引きを行っておりますが、その当時、合併前のところに、一応学校は分散しております。

その中で、鳥栖市、中心市街地部分につきましても、市街化区域に編入している状況でございますが、その当時、例えば、鳥栖市でいう真木、真木なんかはもう断固反対ということで、あと田代につきましても反対意見が多かったということで、今の線引きの市街化区域の形になっている……。

学校につきましても、ある程度、市街化区域の中に取り込まれている状況でございますけど。

西依義規委員

ということは、学校を中心とした市街化を図ろうと思って、その当時の地権者に市外化区域に編入……、線引きをしようと申し出たところ、地権者の方から反対があったんで、そこは調整区域になってるというのが今の線引きってということなんですか。

反対が多かったというお話はそれでいいんですか。

野田 浩都市整備課長

はい、その通りでございます。

西依義規委員

もう一つ、下水道……、調整区域を含めた事業計画区域の95%って書いてあるんですけど、とてもすばらしいすごいことだなと思うんですが、これ見ると、下水道の事業計画区域っていうのは、もう鳥栖市の、さっきおっしゃったような高速から南側ほとんどの、今95%ってということなんですか。

野田 浩都市整備課長

高速の南っていうのは、朝日山に配水池がございますんで、あの高さで自然流下でカバーできる部分でございます。

下水道の供用、排水区域につきましては、市街化区域は全部ですかね。(発言する者あり)

西依義規委員

例えば先ほどの、これがまた、2番目と関連していくんですけど、要は集約することで、上水道、下水道の公共施設を効率よく、計画的に整備することができるという上にメリットがあるけど、鳥栖市はもうそれを、市街化区域を越して調整区域にまで下水道を整備できるインフラの力があるということに対して、この市街化区域と調整区域の違いがどこにあるのかっていう部分があるんですけど、これははっきりした違いがあるんですかね。

ただ線を引いてある、明確に、違い……、今、調整区域でも下水道通ってますよね。通ってるところも、上水道も通ってますよね。

何か違いってあるんですか。税金が違うだけと。

野田 浩都市整備課長

西依議員言われるように、市街化区域につきましては、都市計画税を徴収しております。

で、都市計画税の使い道としては、市街化を促進するために、都市施設の整備を、一番挙げられるのは街路ですね。街路、公園、下水道。たまたま鳥栖市の場合は、下水が先行して、もう95%までいったという状況でございます。

その割に、市街化区域内の街路でございますね。その辺が、ここ10年ぐらい、全然手をつけてないという状況でございます。

公園につきましては、基盤整備、面的整備の折に、蔵上、新鳥栖駅あたりに公園ができた
り、弥生が丘あたりは、街区公園から近隣公園から総合公園までできているような、鳥栖市
の状況になっております。

西依義規委員

ずっと私ばかり言うのもあれなんで。

わかりました。

私は、けど、下水道が終わって、街路、公園っていう、本当に順番があるなら、何か文書
かなんかがあれば、そういう計画があれば、見せていただきたいなど。

鳥栖市の最優先は下水道だと、その次に街路があって公園なんだっていうような、そのや
り方次第だと思うんですよ。下水道、下水道っていうのも、鳥栖市のやり方やし、いやいや、
街路とか、そういう道路、公園からやっていこうという町もあると思うんで、そういった整
備計画、それは都市計画に何かあるんですかね。

あとで、もし何かあれば、見せてください。

それともう一つ、この面積が異常に広がっている、これが私もちよっとびっくりしたんで
すけど、これは山林って言ったらあれですね、例えば河内とか、あっちのほうの面積まで含
んだ、この26%と74%になるんですかね。全鳥栖市の面積の比率ですか。それとも、平地だ
けはされんですよね。何かそういうのは——かどうかを質問します。

野田 浩都市整備課長

鳥栖市の市内全域の面積が、71.73ヘクタールになおすと7,173ヘクタールになってます。
河内の九千部まで入れたところが全体の都市計画区域っていう。その中の市街化区域が
1,874ヘクタールで26%ということになっております。

西依義規委員

もうちょっときれいに見せたほうが、これ……。この数字は線引きを廃止論者に絶対有効
だと思って出されてると思うんですけど、これは、佐賀市内……（発言する者あり）はい、は
い。おっしゃいました、いいですか、続けていいですか。

例えば、佐賀市内の平地の面積と、佐賀市内も大和町から、こっち富士町から、平地があ
るんで、どういう13%掛け87……、13対87になってるのかわからないですけど、この辺の
26対74の部分が、これが市街化区域が、鳥栖市が多いんですよっていう、本当、表になる
のかどうか……。なるんですかね。

すいません、これはもう独り言でいいです。

以上です。

藤田昌隆委員長

ほかにありますか。

野田 浩都市整備課長

一番いいのは、鳥栖市の人口を市街化区域の面積 1,874 ヘクタール、7万 2,000 を 1,874 で割ると、ヘクタール当たり 38 人ぐらいしかないんですよ。

佐賀の場合は、23 万 6,000 人を 2,950 ヘクタール、市街化区域面積で割り返すと 80 人になります。

だから、市街化区域面積の割には、最低 40 人ということに、市街化区域に編入する条件として、最低でも 40 と、ヘクタール 40 人というのがございますんで、先ほど言いました鳥栖市の場合につきましては、縁辺部に工業系の用途、300 ヘクタールぐらいございますんで、工業系の用途には、あんまり人が住まれてないと。

その関係で、ヘクタール人口が低めになっているのかと。そういうところでございます。「わかりました」と呼ぶ者あり)

中川原豊志委員

先ほど齊藤議長のほうからも話があったんですけども、一応、線引きをされたのが昭和 48 年で、そのときの状況というのは、久留米が線引きをしなくちゃいけなかったんで、それに付随してやったようなふう聞こえたんですが、そのときに鳥栖市として、どういうふうな都市像にしたいという具体的な構想というのがなかったというふうにとったんですけども、今、じゃあ、この都市計画をずっと続けていくに当たって、鳥栖としての都市像というのが具体的な形であるのかどうかというのを、まずちょっとお聞かせ願いたいと思います。

どういう鳥栖市、まち並みにしたいという構想というのがあるのかどうか。

野田 浩都市整備課長

鳥栖市、御存じのように、市のマスタープランはまだ作成しておりません。その上位の計画でございます国土利用計画法に基づくゾーニングと総合計画が鳥栖市の都市計画の根幹をなすものでございます。

中川原豊志委員

なら、具体的なマスタープランはないというふうな……、じゃあ、本当にね、この線引きが今後本当に必要かどうかという判断というのは、この 6 ページの下の方には、「現行どおりの区域区分を行うことが妥当と判断します」というふうに書いてあるんですけども、何をもってそうなるのかな、いうふうに思うんですよ。

正直なところ、昭和 48 年、今から何年前かな、もう、40 年、なると思うんですけども、今、日本の、昭和 48 年というのは、本当に高度成長の時期で、工場も団地もいけいけどんどんでつくれという時代だったと思うんですね。

ですけど、今もう人口減少というふうな形になってきて、少子高齢化というのが急速に進んでる状況の中で、一部の土地は人口増で、鳥栖も人口増はあるんですけども、本当に鳥栖の中でも一部の地域だけが人口がふえてる。

昔からある郊外の町というのは、本当に人口減って年寄りばかりになってきてる。そういった中で、やはりこの都市計画というのを昭和48年につくられたまんまの計画でいいのかというふうなのを今後検討していく必要があるのかなと思うんですよね。

ですから、役所一丸、全部でね、意見を出し合って、本当に今からさきの時代に沿った都市計画というのを、どうしたらいいのかというのをやっぱ考えてほしいな。

こっちはまちづくりを言いよばってんが、向こうは年寄りばかりしかおらんで、そこはもう本当に過疎化になってきてしまう。そういう町でいいのか。

そういうところにも、新しい人たちが住めるような、何か造成をどんどんしていけるような、活気が出るようなまちづくりというのも考えていってほしいな。思う中の、多分それができない状況もあるかなと思うんです、今の線引きの中では。

ですから、もうちょっと、本当にこの線引きが必要かどうか考えてほしいなっていう、これはもう要望で結構でございます。意見として言わせてください。

内川隆則委員

私も意見ですけどね、今、一部、中川原議員からおっしゃったような、目標を持ってという意味があると思います。

昭和49年のころは、久留米に働きに行く人たちが多かったわけですよね。ところが最近逆転現象起きて、小郡からも働きに来るような人たちがふえたわけですよね。

だからそういうふうな兼ね合いを考えると、どういうふうにすればいいのかというふうな思いがあると思います。

まず、今、市街化区域の拡大は、全部、いわゆる工場団地とか、弥生が丘みたいなのところとか、蔵上の区画整理とか、そういうふうな事業によって拡充されてきているところが、市街化区域に拡大されているというふうなことで、例えば、基里地区なんかは人口が減っているわけですよね。そして、田代のど真ん中なんかも減っていると思うんです。

だから本当に市街化区域というのが市街化区域の意味をなしていないところもあるわけですよね。だからその辺の考え方、見直し方っていうのは必要だろうと思うわけです。

だから、東京でいうドーナツ現象っていうふうなやつもあると思いますよね、多少なりとも。

だから、市街化区域を拡充するためには、久留米と、昔はもう久留米に行くな、行かせんよというふうな思いの中から、人口減少するから行かせないというふうな思いがあったけど、

逆に、そういうふうな働き具合が変わってきているというふうなことでは、もう久留米と鳥栖のパイプを大きくするために、ああいうふうなところの市街化区域を拡充するとか、小郡との関係の市街化区域を拡充するとか、いうふうな具合にしていかないと、ますますドーナツ現象が激しくなるのではないかというふうな、私の個人的な意見ですけども、思いがいたします。

したがって、意見ですので、そういうふうなものを昭和 49 年の考え方そのものを見直していくというふうなことは、ぜひ必要だろうというふうに思いますので。

野田 浩都市整備課長

内川議員言われるように、時代に即した見直しが必要であろうということでございます。

うちとしても、去年、基礎調を踏まえて、田代の空洞化と言われますが、その辺の用途の状況とか、あと市街化区域の拡大も新市街地だけじゃなく、ということも、検討しております。

また、時折、次回になりますけど、その辺の説明も、できるようになるかと思っておりますので、よろしく願いいたします。

藤田昌隆委員長

よろしいですか、ちょっと。でけん……。

ちょっとまとめて言います。

まず、線引き制度を用いたことによるメリット。メリットは力強く書かれてますが、ほんじゃデメリットは、ない。

それと調整区域の優良農地。どういう基準で優良農地なのか、私はよくわかりません。例えば面積なのか、一反当たりの米の取れ高とか、ね、そういったものなのか。何かわからんけど、いやあそこは優良農地です。えっ、あそこがや、というところがかなり見受けられます。

それから、ここに田園風景と、澄まして書いてありますけど、皆さん方が浮かんでる田園の風景っていうのはどういう風景ですか。わかりません。

要するに、棚田みたいな、あれが田園風景なのか。酒井東とか西にあるあの広い田んぼが田園風景と思ってあるのか。その辺もわかりません。

それと、高松とか坂出、丸亀というのが挙げられてますが、この状況、ここからいったら、もう人口が減ったのどうのこうのとありますよね、人口不均衡及び減少——これ条里制ですか——ちょっと意味がわかりませんが。要するに鳥栖と恐らく、高松とかね、坂出とか丸亀、全然状況は違うと思うんですよね。

で、なぜこの線引きを言い出してるかっていうと、現在もう鳥栖市では大きな企業を持っ

てくるとかね、そういうスペースがない。それが一つ。

それから2番目に、交通の要衝と日ごろ言われながらね、高速道路を下りた周りは、永吉とかね、あの辺はもうくだらん森林とか、小さい田んぼ、それから新鳥栖駅、新鳥栖駅近辺も小さな田んぼがいっぱいありますよ、ね。

肝心な、そういう交通の出入口、玄関口がまったく生かされてない。

それから市街化区域の内に広さがあると、佐賀市と比べてあると言ってますが、しかし佐賀市と鳥栖市は違うじゃないですか。

何をもって、いや市街化区域は、人口の割にはありますよっち。皆さん、目つぶって鳥栖市の中をこう、状況を浮かべてくださいよ。違うじゃないですか。

だから線引きが必要っち、いや線引き廃止が必要ということで、声を上げてるんですよ。

それで、今さきほど調査が行われてるということですが、しかもそれを検討するって。誰がするんですか、検討を。都計審ですか。

以上、全部答えてください。

野田 浩都市整備課長

じゃあ1番目の農地のことを……

藤田昌隆委員長

最初、メリット、デメリットからお願いします。

8ページです。

野田 浩都市整備課長

線引き維持のメリットといたしましては……

藤田昌隆委員長

いや、違う違う違う違う、メリットは書いてあるんで、デメリットを教えてくださいという事です。

野田 浩都市整備課長

デメリットでございますね。はい。デメリットにつきましては……

藤田昌隆委員長

もしもし。

はい。ちょっとこの場ですぐは出ないでしょうから、これ文書でください。こういう形で。きちんとメリットがこんなふうきちんとされてるんで、デメリットをきちんと出していたくようお願いします。

それから、次の優良農地についてどういうお考えかお願いします。

野田 浩都市整備課長

それでは再開をいたします。

野田 浩都市整備課長

先ほど御説明いたしました農用地区域内農地っていうのが、この黄色と青いやつに囲まれた部分が、農振、農業振興区域になります。

弥生が丘で申しますと、この青い、黄色の外側については、市街化区域と……。青いラインが市街化区域との境界のラインになります。

こっち側を見ていただければ、田代公園があつて、ため池があつて、愛宕山のところでこう抜けて、このラインがずっと市街化区域のラインになります——ですね。

委員長言われてた、インター周辺というのは、この黄色、これが農振農用農地、それも甲種農地、先ほど言った第一種農地、20ヘクタール以上の一団の農地、この辺はもう本当の優良農地ということでございます。

一団性ですから、この辺は20ヘクタールないかもわかりませんが、二種農地っていうのが、市街化調整区域内のと青いラインの中の農地ですね。これが二種農地になります。

三種農地っていうのが、市街化区域の中にある残存農地ですね。が三種農地っていう……。だから、この用途をここにかぶせたら一番農地と市街化区域の状況がわかります。

で、このラインの中に囲まれた農地につきましては、白地と青地、黄色いのが青地っていう部分になります。農振農用地ですね。

そのほかの農地が白地農地ということで、市街化の状況を勘案して、市街化区域に含めることができる……。

今回、新産業エリア、ここは、(発言する者あり)状況的に基盤整備したように見えますけど、これは白地農地でございます。だから今回、新産業エリアとして、新たに市街化区域に拡大しようと。

基盤の目になってるのが、基盤整備が大体入っている部分ですね。で、ここ、グリーンロジスですかね、ここも、基盤整備が入った分で、新しく面整備により、市街化区域に編入したと。

同じく、弥生が丘につきましても、一部農用地等がございました。(発言する者あり)

藤田昌隆委員長

何か、御意見は。

齊藤正治委員

農用地に関することは、恐らく農地法等々で、規制は、線引きを外しても変わらないと思いますので、それはそれでいいと思うんですけども。

昨年、平成25年の3月12日の義務づけ梓づけの第4次見直し中で、都市計画法施行令

についての所要の改正を行う必要があるということで、50万未満であるものについては、区域区分を定めなくてもよいということになつてくるわけですね。

それはもう、もともとは要するに選択の……、選択制に平成12年になった話でしょうけども、それからまたさらに踏み込んだところで、50万未満であるものについては、区域区分を定めなくてもよいということが、閣議決定をされております。これはおります。

そこで、今から農地の問題とか開発の問題出ておりますけども、鳥栖市が76町区ある中で、その約6割近い、四十数町区が人口減少に陥ってるわけですね。そのうちの中の、約20町区ぐらいが、こないだ要するに調整区域内の、50戸連たん制度を鳥栖市、決めたわけですけども、何も手が挙がらなかったというようなところで、基本的には、この都市計画法というのは、旧集落いわゆる調整区域内の集落を守っていく、活性化させていくわけやなくて、逆に、もう家が、どんどん、分家住宅が建てられるようになってるわけだけど、だからその分家の分家あたりになってくると、もう建てられないと。だから、そこに一番が問題があるわけであって、この鳥栖市は、そういった集落から、鳥栖市はっていうよりも、日本全体がそうでしょうけども、農耕民族の世界で、いろんな神社仏閣、そういった文化とか習わしとか、いろんなものがあつたわけですけども、それが破壊されて、最近では、今度は空き家対策とかね、耕作放棄地。そういった問題をしきりにするけど、もともとそうならざるを得ないような状況を、この法律そのものがつくっているというように理解をしたほうがいいのではなかろうかと思うんですね。

だからそういった観点からして、恐らく市が、今のところ、開発の許可の権限も何もないもんだから、一応県の言うとおりでだから、この程度の、恐らくお話しかできないのかなと思うんですけども、やっぱりここら辺たいは、もうちょっと実直に見た中で、この人口減少をどうやって、なら、各集落をね、活性化させていく、人口をふやしていくかっていうことについて、根本的な議論をやっぱりしていけないかん話だと思うんですね。

全体的には7万人、人口ふえてるけど。だけど新しい集落だけで、新しいところが、文化が、ほんならじゃあどんどんできていくかっていうたら、みんな我がよかごととしていきよつとこばかいやないけど、そういったものはなくて、栄えていきながら、あと恐らくそこも20年か30年かすれば、同じような状況が起きてくるというようなことをしていきよつたときに、やっぱり古いところを、もともと鳥栖市を皆さん方が築いてきてるわけだから、やっぱりそこをけらずに、きちんとやっぱ活性化できる対策をどうやってとっていきよつたというのが、今後のやっぱり鳥栖市のとるべき方向性だというように思いますけど、どのような御見解をお持ちか。

野田 浩都市整備課長

まだ質問ございまして、田園風景ですかね。

委員長申されますように、酒井、下野、ああいうところも田園風景で、里山がある山のほうも同じ田園風景ということで認識しておりますけど。

藤田昌隆委員長

それが答えですか。

田園風景って、もちろん風景はそうでしょうけど、やっぱりそこからちゃんと利益が出るような、農業とか農作物とか、そういうものをきちんとね、きちんとわかった上で、田園風景とか言ってほしいわけですよ、ね。

だから例えば、もっと補助を出すとかね。そういうものを考えると、田園風景って、何か言葉はきれいですけど、実際にそこに働いて生活してる人、その辺のことも、きちんとわかった上でね、田園風景という言葉を使ってほしいわけですよ。

そこがないと私は感じました。

以上です。

江副康成委員

すいません、ちょっと私は、これ意見になるのかもしれませんが、今までずっと線引き廃止の論拠っていいですか、ずっと述べられまして、私も個々に見ると、非常に共鳴っていうか、私も言ってきたことでもあるし、思うんですけども、先ほど課長のほうからも言われたように、1回線引きを廃止すると、元に戻れないというような大きなイベントでもあるから、本当にもうちょっと慎重に、廃止しなくてできる方法はないのかというやつを考えてみないといけない部分もあるのかなというふうに思うんです。

例えば、昭和48年のころに、久留米のほうから、市街化が進むと、人口流出を防ぐために、合わせてという歴史的経過かもしれませんが、現状において、福岡都市圏及び久留米都市圏のほうに囲まれて、新幹線が通って、その間にあると、そういうロケーションになりましたと、そういう時代の交通の体系も、少し体系っていうか、感覚もちょっと変わってきたりとか、当然従来の鹿児島本線とか当然あるわけですけど、高速道路もあると。

そういう状況の中で、線引き廃止で、民主的っていうか、皆さんの自助努力を主体とした、何かそういったところの、何かな、コントロールが2次的になるような形に、果たしてしていいのかなという部分もあります。

それとマスタープランの話なんですけども、当初はなかったかもしれませんが、どちらかの提言に基づいて、鳥栖駅及び新鳥栖駅を中心を2つの核とする、極とする二極化をぐっと縮めるというような提言もございましたですね。

それは市の、そういったマスタープランっていうか、そういったところに反映してなかつ

たというのが、非常に私はびっくりというか、残念なところでもあるわけです。

そういったところを織り込みながら、やっぱり福岡、久留米の中に埋没しているか、されないような、やっぱり鳥栖独自の、拠点のまちづくりってやつは、本当に捨てていいのかなあというのを、今一度考えてもらいたいなと思います。

それと、市街化区域がほかのところと比べて比較的多いというにかかわらず、こういう問題があるということは、市街化区域は、およそ10年以内に市街化を図るように、計画立てて努力するということがあったわけですね。

で、課長言われましたように、下水道を先にやりましたと。これから、街路及び公園等の整備の段階になるという話なんですけども、現状やっぱり市街化区域内で、何で市街化区域に宅地とか住んでながら、子供さんたちが、新たな弥生が丘とか蔵上とか、そういったところに行くかっていうと、やっぱり従来の市街化区域と言われながら、非常に住みづらいという環境に非常にあるわけですね。

私が知ってるところの町内でも、市街化区域、線引き前の旧集落があって、その先にミニ開発したちょっとした団地があって、入るところは2項道路、狭い道路を通過して、ぎゅうぎゅうで行って、非常に不満があると、お互いに軋轢しているか、お互いに何でセットバックしてくれんのかというような、含めて、あるいは、なんで後からね、先に大きなこういう袋路の大きな団地をつくるのかとかいろいろあるわけですね。

そういった意味からすると、良好な市街地を市街化区域、それこそ都市計画税とか税金取ってやってるのであれば、そういう街路の整備とか、住民のやっぱり日々不満しているか、やっぱり解決してほしいなというところに、何らかの手当てをできないのかというやつを、やっぱり真摯に、これまで考えてこられたのかなというやつをもう1回ですね。

そうしないと、もともと今の旧中心街には人は戻ってこないですね。そこが抜けてるわけですから。そして新しい、非常に、新しく一から作り直した、皆さんが住みやすいようなところにボンボンボンボン移って行って、だから元のやつを戻すためには、そういったところの整備を、もう一回やらないと、根本的な旧集落の部分に人が集まってくるというようなやつは難しいんだろうなと。

それが、線引きが廃止したからそれができるのかという保証があればいいんですけども、それはそれで、今ね、市街化区域で税金も取って、公的なお金も本来は入れられるという条件の中であってできなかったやつが、線引き廃止して、そういう一般的に同じ条件でしたときに、果たして本当に、優先的にできるのかというような部分もありますよね。

だから、そういったところも、本当にやっぱりもう一回本当にやれないのか、やらなかったのか。特に民主的な都市計画ってということで、地区計画というやつが法制上もできまして、

土地所有者の3分の2以上の賛成があればできると。だから地区計画を立てて、結局は道路をきちんと1本通して、そのかわり塀をずらす、そうした形で通して、その負担は皆さんでと。区画整理とはちょっと違いますけど、そういった手法もあったりするわけですよ。

実際とられてるところもありますけど、そういった何か、やっぱり現状でもうちょっと何か努力して、いや、それでもやっぱり非常に難しいから、やっぱり廃止というふうな形で、あとは、それこそ結局廃止して、どういうことが起こるかという、白地のところに、いろいろ、開発需要及び開発能力がある方がやられるんでしょうね、多分ずっと出てくると。

そういったところに、本来、都市整備、都市の基盤整備として、下水道とか、その他、いろんなところが整ってからという、それからまた継ぎ足してつくっていくといかんといかんというようなロケーションなるわけですよ。

であれば、やっぱり、私が思っていた2極の都市像というのが、私はあるというふうにならずに思っておったけども、それを刷り込んだところに、まちづくりをやっぱりそういったところで、手続き的に刷り込んでいって、やるということをやったりやって、それもできなければ、それは廃止ということに行かざる得ないんでしょうけど、廃止する前に、やっぱりその前に、本当はよそでやれるんじゃないかなということ、もう一回何か御検討いただけたかなというふうに私は思います。

以上です。

齊藤正治委員

鳥栖市が開発権限を、県の例えば土木事務が開発許可をするわけですが、そこでのやっぱり鳥栖市との、うまいところの調整がなかなかできてない部分があったりして、いわゆるさっきは道路の話もされたけど、側溝の話とかいろんなね、そういったこともやっぱり問題はあつたわけですよ。

だから、それだけやっぱり真剣に、自分たちの権限ないけん——逆に言えば、極端な話——同意する程度の話でしょうから。だからやっぱりそこら辺たい、開発許可をできる体制を市としてはとっていかなくてはならないということは、もう十分あるかと思えますけど。

いかがでございましょう。開発許可に対する……。

野田 浩都市整備課長

開発許可権限の移譲でございまして。

以前、検討した経緯もございまして。市民に直結するためには、建築確認も一緒についていう話にもなってきますんで、それからすると、開発と建築確認申請の事務までということになると、今ある都市計画の都市整備課の倍以上の人員が必要となってくるので、今からの、これからの検討課題だと思っております。

齊藤正治委員

だから開発許可だけ、建築基準はとらなくて、それはそのまま県に置いて、開発の権限だけを移譲してもらおうということも、それは可能ではなかろうかと思うんですね。

県が言いよるのは、一括でしょうけども。ただそれも、そういうことばかりやなしに、やっぱり、分割して権限委譲を受けるということも検討課題ではなかろうかと思って……。

野田 浩都市整備課長

議員おっしゃるとおりだと思います

藤田昌隆委員長

今、議員がおっしゃったとおりでございます。

ほんで、じゃあ、どう……、何か考えてるわけ。

野田 浩都市整備課長

開発だけという権限移譲も考えられるということで、これから検討していきたいと考えております。

藤田昌隆委員長

じゃあ何か、組織内に、庁内に、検討するんやったらそれなりのプロジェクトを組んで考えるのか、その辺は。

野田 浩都市整備課長

一応、課内と係で議論をこれからしていきたいと考えております。

藤田昌隆委員長

そういう、例えば課内で検討をしたやつとかの状況報告はいただけるんですかね。

野田 浩都市整備課長

はい、必要とあらば、説明をしていきたいと考えております。

藤田昌隆委員長

必要とあらばじゃなくて、必要なですよ。進んでるかどうかのチェックをするためには。

もしそういう課内で検討するとか部内で検討するんでしたら、ぜひその報告とか、その辺はよろしくお願いします。

野田 浩都市整備課長

はい。

江副康成委員

今、建築確認の話出たんですけども、今、建築確認、従来、行政のほうでやってたんでしょけども、民間のほうで結構、今やられてる部分があるじゃないですか。その比率及び、

それ民間のほうでやると、市のほうにやっぱり情報とやっぱり入りにくくなるのかも含めて、教えていただけないかなあと思ってですね、いろんな意味での。

野田 浩都市整備課長

江副議員御存じのように、民間が県内で1つですかね。久留米にございます。言われるように、民間の場合は情報が市に上がってこないことが多々ございます。

件数の割合はちょっと調べてみないことにはわかりませんが、数件ぐらいは、今、民間のやつが上がってきてる状況ですよ。

江副康成委員

これ、何でこういう話したかと言いますと、今、田代中学校の横に信号機がつけましたですよ、信号機が。あのあと、その東側のほうに住宅が今、建ってるじゃないですか。本来であれば、あそこ、都市計画道路が予定されてるところですよ。今のところ……。

そういう話が入ったときに、一つは簡易なやつで、必要になったときに撤去してもらえばいいんでしょうけども、撤去となるとそれなりの費用がかかりますよね。

であれば、そういう情報入ったときに、鳥栖市として都市計画道路予定してるから、道を、その部分までつくっとくとか、そういった意味での、そういうような対応も含めて、情報が入ったときにできないのかなというのがちょっと思うんですけども。

野田 浩都市整備課長

都市計画道路の用地の件についてでございます。

都市計画道路につきましては、昭和53年の計画制限、計画制限っていうのは、今ある、都市計画道路が入ってる部分については、地下を要しない2階建ての高層のやつであれば、建てられますと。

他人の土地に制限をかけてるわけでございますから、建てないでくださいとも言えませんし、あと、10年以内に整備をする区域であるなら、土地を相談することも可能かなと思えますけど。

今、先ほど言われた、田代駅古賀線の東側への延伸でございますけど、今、後ほど御説明しますが、久留米甘木線、池の内の交差点から国道34号までを今、事業化に向けて、採択するところでございますので、それ以降っていう話になるんじゃないかなと思ってるところでございます。

藤田昌隆委員長

ごめん、ちょっと今の件は、後ほど道路行政という部分で……。

今、江副議員が話したのは、何でああいうところに、計画道路に家が建ってんのかと。ね、誰がその建築許可を出したのかってということですね。これ、後でゆっくり話したいと思

ますので、よろしいですか。

江副康成委員

いいです。すいません。

藤田昌隆委員長

したら、よろしいですかね。

西依義規委員

その都市計画税の年間 6.2 億円は、これは施設整備費を賄うことができるって書いてあるんですけど、これ確固とした、6.2 億円は別にこれに使うっていうふうになってるんですかね。

詫間 聡建設部長

都市計画税の関係に対する御質問でございます。

14 ページに、年間約 6 億 2,000 万円ということでの歳入になっておりますけれども、実際この分につきまして、あくまで財源的な充と。市税の歳入について、予算項目に充てますよと。決算統計上のみでしか、実際的には計上はしてきません。

一応、財源確保として、都市計画税の使途については、都市計画事業に充てますよということに、決算書上、決算統計上に振り分けを行うというところでございます。ここに書いております財政関連の取り扱いということになりますと、線引きを廃止したところに伴いまして、税金として、逆に都市計画税等の徴収が必要でなくなるという可能性があります。ですから、これが徴収できないという意味ではございませんし、通常線引きをしてないところの自治体については、都市計画税の徴収をやっていない。また逆に、下の項目の中の基準財政需要額については、交付税の額、これは明らかに減収となります。

そういった意味でのこの財政関連の中での、項目としての 14 ページの項目については、こういった説明になります。

西依義規委員

だから施設整備費に賄ってることは事実っていうことでいいんですかね。

詫間 聡建設部長

はい。施設整備に充当するという意味でございます。（「わかりました」と呼ぶ者あり）

藤田昌隆委員長

ほかには、ないようですね……。

詫間 聡建設部長

本日の議題の都市計画並びに線引きの廃止についてということで議論いただいたところでございますけど、私のほうから一言申し上げます。

今回、提出させていただきました都市計画の現状、変遷についてというところで、まず、そういった今回の執行部側として、現状、他の自治体の関係、線引き廃止、いろんな意見の中で、線引き廃止の考え方、メリット、デメリット、今後、こういう中での進め方、例えば、9ページの中にあります線引き等の廃止した自治体、こういった事例の中で、冒頭御説明いたしましたとおり、人口減少並びに産業衰退に起こった中での線引きを廃止した自治体等がございますと。また、市町村合併に伴ったところで、お互いの合併した自治体での均衡を保つために、線引きを廃止した事例があります。

こういった中、人口減少関係ってというのが、非常に多い自治体が、線引きを廃止した事例等があるかと思えます。たまたま、本市においては、7万2,000人の人口になっておりますけれども、町区によっては減少をたどっているところがあると。こういったところを踏まえながら、今後の都市計画について論議を深めていきたいというふうに考えております。

各委員さんからの御意見をちょうだいしながら、今後検討していきたいということで、今回、都市計画並びに線引き廃止の論議をいただいたところでございました。

私のほうからは以上でございます。

藤田昌隆委員長

じゃあ最後に私のほうから。

調査が、何年に、本年度に終わるんですかね。今調査をやっているということで。

野田 浩都市整備課長

ことしと来年を予定しております。

藤田昌隆委員長

ありがとうございます。

そしたら、先ほどこちょっと言いましたけど、そういった調査報告ですね。結果、それから分析、その辺がわかれば、その辺の資料もぜひお願いしたいと。

なぜこれ言うかという、いや、こういうことでしたのでって、あとで報告されても困るということもありますんで、調査は調査ですから、その結果をきちんと分析までしたところまでの資料をぜひお願いしたいと。

こういうことでしたからこうなりましたと事後報告されても、どうしようもないからですね。

できたら、2年間かけて金かけてやるわけですから、ぜひその結果報告をよろしくお願ひします。

以上です。

それでは、以上で都市計画についてと線引きの廃止についての協議を終わります。

道路の変更の手続きを行っております。変更路線は久留米・甘木線の1工区の1,340メートルでございます。

こちらにつきまして、資料の2ページ、3ページ目のほうをごらんください。

こちらは先ほど説明しました計画変更に位置づけられた、久留米・甘木線変更原案に関する説明案内のチラシでございます。久留米・甘木線の変更区間は、起点は主要地方道、久留米基山筑紫野線の古賀町の池の内交差点から、国道34号田代大官町交差点への約1.34キロメートルでございます。当該区間は、歩行者、自転車の需要があるほか、ライフラインの収容空間機能を補っており、保線機能の高さから計画の存続となりました。計画路線の道路線形の一部が、現道と大きく異なり事業効率が悪い、既存道路の拡幅で対応すべきなど住民意見の要望等から、見直し計画において、道路線形の変更による計画変更とすることで方針が決定したところでございます。

今回の変更で、現道に沿った都市計画変更を行い、幅員も16から14メートルに変更手続きを行っている途中でございます。

説明会は、平成26年度の6月26日に、若葉まちづくり推進センターで開催し、約50名の住民の方がお見えになりました。説明内容を説明後、質問では、現在の都市計画道路のルートを決め、約50年も何も整備しなかった行政に対する不満、現道にもう家が建っている中で、事業の実現性、変更後は、速やかな事業化などを、御意見をいただいたところでございます。

資料の4ページをごらんください。

都市計画策定の経緯の概要でございます。

現在は、⑤番のところでございますが、案の作成になっているところでございます。1番からいきますと、関係機関協議、原案作成、地元説明を、先ほど言いました6月26日に開催しております。4番の公聴会につきましても、公述の申し出がなかったため中止にしております。現在が5番の案の作成でございます。

今後は、案の公告縦覧、7番の鳥栖市の都市計画審議会、そして9番の佐賀県の都市計画審議会を踏まえまして、予定としましては、決定告示のほうは平成27年の1月の予定でございます。

こちらの変更後が済みましたら、説明会での説明しましたが、都市計画の変更後は速やかに事業化に向け、庁内及び関係機関と調整を進めていくこととし、平成27年度から平成28年度の事業着手を目標に取り組んでいきたいと考えているということで、地元の説明会でも話しているところでございます。

最後のページ、5ページをごらんください。

こちらは計画の横断つけをつけております。車線につきましては、現在と同じ2車線でございます。今回は、両側のほうに3.5メートルの歩道を設置する計画で、全幅員を14メートルで計画する予定でございます。以上が都市計画道路についてでございます。

次に国道3号の状況についてでございます。3号につきましては、4月に建設経済常任委員会を開催していただき、議論いただいたところですが、委員会時に、今後、予算の獲得のため議会と執行部が協力していくべきということをお願いしておりますので、委員会から国へ要望書の提出を、国の本要望の取りまとめ時期であります10月または11月に計画をしていきたいと考えております。

また、その前に、事業主体である佐賀国道事務所のほうにお願いし、県内の直轄事業の概要や鳥栖拡幅の進捗状況などを説明いただき、その後、委員の皆様との意見交換ができるような場を設けたいと、国と協議を行いたいと考えているところでございます。

日時につきましては、9月議会等もありますので、委員長、副委員長と協議をさせていただき、日時については決定していきたいと考えているところでございます。

以上です。

藤田昌隆委員長

はい、ありがとうございました。

何か。

江副康成委員

先ほどのやつをちょっとすいません、ここの場でということだったもので、先ほど何であいいう話したかと言いますと、結局、将来、住民的に、ここに、例えば公園があったらいいとか、広がったがいいとかいうときに、やっぱりその建物がなくなったときに、市が交渉して望ましい形にもっていく、例えば、今、卑近の例で言うと、イズミセンターですか、あすこが立ち退きまして、今、更地になってると。そういったところで、あそこの筑紫野バイパスの幅員が狭いということで、橋間というんですかね、横に、道路をつくろうとされている。そういうタイミグがやっぱりあると思うんですよね。

そういうときに、いち早く、先ほどの例で言いますと、例えば、あそこに住宅を建てるにしても、都市計画道路を織り込んだところの住宅の配置とか、そういうところじゃないと、建築確認、下さんとか、そういった話とか含めて、何か行政がここぞというときに、主導的にやっていただけるのかなあというような、ちょっと素朴な疑問でちょっとお話しさせてもらったところでございます。

以上です。

野田 浩都市整備課長

先ほど計画制限、53条制限と申しまして、申し上げましたが、人様の土地に制限をかけてるわけでございますので、基本的には、将来的に道路かかりますよと。その場合、御協力をいただけますかっていう、同意書を添付していただいて、開発を、許可になるという状況になっております。

たまたま、最近、開発されたところでございますけど、その東側には、田代中の真ん中ぐらいいところに、中野ハウジングさんが開発された住宅団地もございます。そこも同じように、片っ方は公園等とかになっておりますが、あと3軒については、道路にかかるような状況になっておりまして、基本的には土地所有者の方の意見を尊重するっていう基本的な考えになっております。

江副康成委員

まさしく今のルールに基づいてやられてて、何も落ち度はないと、問題はないと思うんですけども、一応ですね。

ただその、将来、それこそ今、都市計画道路の話はずっと見直しも含めて延々されてましたよね、先ほどですね。そんなときに、家1軒のけるのが3,000万円とか5,000万円とか、あるいは、用地買収も、結構いろいろ交渉考えたときに、ジャッジをする立場と、将来的にこの道路を、行政をつかさどって望ましい道路をつくるという立場にあった場合には、今この時点で、そこまでやとったほうが将来、あと5年後、10年後、現実的に、家のけて、道つくって、そういったこと考えたときに、いや、今、やっぱりやるべきときですよという形で、内部的に声を上げるような雰囲気っていうか、あってもいいんじゃないかなというような意味合いで言ったもので、今言われてることが、まさしくルールに基づいてやられていて問題はないんですけども、あと一方の、道路行政のプレーヤーとしての立場から、望ましいやつに、この機会に御相談に行って、そしてそういう形でやるような、全体的な、1例を言って、ちょっと言っただけなんですけども、そういう主体的な、道路行政みたいなやつを、考えてほしいなというところでございます。

以上です。

藤田昌隆委員長

今、せつかく多少、今のところ出ましたので、私も何回か何でああいうところに許可を出したかという話をしましたよね。

一つは、都市計画道路の中に入ってるということと、もう一つは、あそこに信号が新設されて、非常に安心でよくなったという、かなり高い評価を得てるのに、結局、あそこの住宅から出てくる場合に、真正面には信号ないわけですよ。また、信号も新設せないかんし、だから計画が上がってきた時点で、出口を東側に、裏っ側にとんなさいという指導もね、そ

ういう指導もしていいはずだと思うんですよ。

何かと言や、警察がどうのこうのとか言われますけど、どう考えてもおかしいですよ、あれは。あそこで、してしまって、そのあと何かわけのわからん事を言って、なかなか進まなかったというのもあるし。

だから、いろんな方面っていうか、ものも考えて、ぜひ対応をしてほしいと。

2階建てをどうのこうのっていうという、五十何条ってよく言われますが、それはあくまで条例であって、実際に、立ち退いて、今、ありましたように立ち退いてもらうときには、田んぼだったら安く何百万円かで買えるのに、たった1軒のいてもらうのに、5,000万円も6,000万円も金かけて、どいてもらうって。そういうばかな話はないでしょう。

というふうにしてたんで、ぜひそのいろんな周りの状況も考えて指導を、指導はできるわけですから、ぜひしてほしいと。

特に今、建設業界っちゅうか、積水とか大和ハウスとか、もうあちこち回ってますよね、土地買いあさりです。ですから余計にきちんとした指導をね、お願いしたいと思ってます。

以上です。これは要望です。

何かありますか。

野田 浩都市整備課長

キューピーの東側の開発の件でございます。あそこにつきましては、市のほうから、議員言われた、東側の中学校のほうに、里道と公有水面がございますんで、それプラス、なんぼか、相談してセットをっていう条件は出しております。

ただそれが、土地の相談ができなかったのか、ということございまして、接道になってないというのが現状でございます。

と、手前に1メートル程度の緑地を設けて、歩道、歩行者の安全確保等とかも注文とかをつけている経緯はございます。

藤田昌隆委員長

何かありますか。

内川隆則委員

今の部分については、率直に、誰でもが矛盾を感じ、何とかならないのかというふうな思いがしていることだろうというふうに思いますので、本当に都市計画道路として、将来的な計画があるならば、あるとするならば、ぜひその辺は、何とかしなければならないと思うし、税金の無駄遣いをしない方法だというふうに思いますので、できる方法を今から考えていただきたい。

いやいやこれはもう都市計画どおり、絵に描いた餅ですから、いつ将来変更になって消え

てしまうかも知りませんよっていう考え方ならば別ですけども、ぜひやらなければならぬという観点に立てば、そういうことは、誰でもが思うことだろうというふうに思っております。

それから、一般道の関係ですけども、今までの話があったように、建築許可等とか、計画許可とか、いうふうなやつについては、県の許可であるがゆえにですね、市が何とも言えないうちに建ってしまう、道路ができてしまうというふうなことであるけれど。

例えば4メートル道路をつくられて、4メートル真四角で、車は通れんわけですよ。でも県はそれを許可するわけ。消防自動車もごみも通れんというふうなところが出てくるわけですよ。その後の処理は市が責任持たなきゃいかんというふうな結果になってしまうわけですよ。

だからその辺は、市としても、こういう道路はできませんというふうなやつを開発業者にも県にも物が言えるようなところでのチェック機能はぜひ必要だろうと思います。

そういうふうなことで、非常に、市としても、建設課としてもその尻拭いをしなきゃいかんというのが多々あるというふうに思っておりますので、ぜひその辺を、どこがチェック機能として働かせるのかどうかは考えていただきたいと思うんですけども、ぜひよろしく願います。

それともう一つは、既存の道路で、ぜひ鳥栖市としても、セットバックについては、市が財政的に負担をしましょう、そして測量についても、市が負担しましょう、そして何ですか、個人の財産についての測量の仕方も、市が負担しましょうというふうなことになっておりますが、せっかくそういうふうな決め方するなら、新たに家を建て直されているようなところについて、見えるわけですよ。何とかありませんかというタイミングが。

でもそれをほったらかしたようにして、家は新たに建てられるというふうなことが見えるんですけども、その辺はどういうふうに考えておられるのかなあと。せっかく家を壊されて、新たに家を建てられるときに、セットバックしてくださいというタイミングがあると思うんですよ。その辺、どういうふうに考えられているのかなというふうに思います。

ついでにもう全部言います。国道3号線。国道3号線については、一発勝負でそういうふうに課長は考えられておるのかどうか分かりませんが、今までが今までだけに、どういう新たな努力をするのかは、ぜひ具体的にお聞かせ願いたいと思います。

以上です。

内田又二建設課長

セットバックの件でございます。セットバックにつきましては、新たに建築確認が出たときに、前面道路4メートル未満の場合は、中心から2メートル、セットバックしていただく

ようになっておりますので、その場合については、本人さんの申し出があれば、測量と寄附という形で、測量代は、市のほうから負担しております。用地代ということではございませんけれども、評価額の、ちょっとそらでは覚えてませんが、何%かのお金をお支払いしているところがございます。

4メートル以上ある道路については、そういった対応はしてはおりませんが、あと、狭いので寄附するという状況が出てきた場合は、寄附、一般の寄附として受け入れているところがございます。

以上でございます。

内川隆則委員

ちょっとごめん、一つ一ついこう。

私は、せっかくね、家を建てられて、建て直されて、更地にされているときのタイミングに、そういうときに、建設課からかな、建設課から何とかありませんかという相談はやっていないのかどうかというふうな質問の仕方でした。

内田又二建設課長

失礼しました。

特にそういう相談はやってませんが、今後、そういう状況にあった場合、こちらから積極的にアプローチはしていきたいと思います。

今、現行の規制では、さっき申しましたとおり、そういう条件が整わないと、測量代とか出せませんが、既存の寄附での受け入れの相談をしていきたいと思います。

内川隆則委員

ちょっと一つ一つね、もう時間もあれですから。

私が言ってるのはね、もう通学路でも、ひしひしもう困っておられるような道路があるわけですね、4メートルなくて。だからそういうところに少しでも歩道をね、つくられるような状況が生まれるならば、非常に解消できるというふうなところがあるところにそういうふうなやつが生じた場合よ、相手の出先を待っているというふうな状況ではつまらんじゃないかと。ここに何とか通学路を、解消してほしいというふうなやつだってあるわけよね。

だからそういうタイミングのときに、むしろ積極的に市のほうから働きかけるべきじゃないかというふうな内容ですから、抽象的な話をしているわけでも何でもないので、ぜひその辺は考えていただきたいと思います。

以上です。

小柳 誠国道・交通対策課長

国道3号線の要望についてでございます。国道3号線につきましては、毎年、国道3号の

期成会や国道 34 号の期成会につきまして、そちらについて、10 月、11 月のほうで、整備局や本省のほうに要望しているところでございます。

今回、こちらのほうで、建設経済常任委員会という新たな要望者ということで、国へ要望することによって、その要望者、今、市関係、市町で行ったところであるんですけど、議会、建設経済常任委員会としての要望は今まで行ったことがありませんので、そういったことを新たに要望することによって、要望して、やはり効果が上がるかと思ったので、今回そういった提案というか、委員会として要望書の段取り等を執行部として整えたいと考えているところでございます。

以上でございます。

内川隆則委員

私はそれだけでは、なかなか今までの状況からすると、不足しているというふうに思うわけですよ。

だからお役所的に仕事をするんじゃなくて、実現するためには、どのような努力をし、図らなきゃいかんのかというふうなことを思ってるわけですよ。今までの状況を判断すると。

だから、あの手この手その手、いろんな手を使うことによって、最大限、毎日毎日をむだにせんで、やるべきやないかというふうな思いがしてならんわけですよ。でもない、また、同じような繰り返しの結果になると思うわけですよ。

どこでも普通、通常やるのは、やっていることは、大体どこの市だって、予算の取り合いの中では出てくるわけですから、その辺を、こんだけやりましたからなんていうことで、満足してはならんというふうに思うわけですよ。

だから受動的じゃなくて能動的に、積極的にやってくださいよ。お願いしときます。

以上です。

小柳 誠国道・交通対策課長

すいません、補足なんですけど、先ほど説明した中に、その要望書のほうも、新たに提出という窓口をつくったことと、あと今回新たに事業主体である佐国のほうと、委員会のメンバーの方たちをちょっと説明を聞いた中で、意見交換会、やはり国がどういった考えを持ってるかっていうことも聞ける場を設けたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

藤田昌隆委員長

はい。了解しました。

ともかく、考えられることは何でもやってみようということです。

西依義規委員

この都市計画の見直しの地図を見て、先ほどおっしゃったような田代駅までの道は、これの表を見ると、もう必ず行くんだなというふうに思えるんで、その辺の、いつ事業化なるのかは、お答えできないんでしょうから、あと、例えば前回廃止した部分の代替路線候補っていう線がありますよね、細い。これはどういう意味なんですか。

この道路を、何の1メートルも広げることなく、もうただ、今、既存の道路で、この都市計画道路を補いますよという、もうカタがついたということなんですか、それとも何か、これはまだ、この紫の線はどういう意味なんですか。

あともう一つ、その当時、例えば平成22年にこの道路、今から4年前に計画を見直されてるんですけど、それから考えると、例えば弥生が丘とか蔵上とか、当時の人口の分布図、鳥栖市内の——から多分また5年たって変わってきてると思うんですよね。

したら、人がこう流れるのが、何年かして、やはり、いやこっちの流れがどうしても要るというふうな、定期的な見直しも必要なんでしょうけど、これは今1回見直してこれを、ひたすら事業計画の機会を待つのか、それともまた、あと何年かして、やっぱりここを廃止して、こっちなのかっていうのも、これは計画的に見直されるのかどうかっていう2つ、お願いします。

小柳 誠 国道・交通対策課長

まず最初に、代替路線の候補ってあったんですけど、まず先に、都市計画の見直しの状況を今後変更するかということですが、これについては、今、見直し計画の計画を立てて、これに沿って今進めておりますので、もし変わるとしたら、ここは何年後に見直しますよって私からは言えないんですけど、何らかの状況の変化があるようだったら、見直しの、例えば、いろんな構造内容の再検討等いろいろ書いてありますけど、そういった鉄道の高架とかもいろいろ、JRの交差部は構造の検証が必要がありっていう、いろいろ書いてありますので、そういった何らかの概要が変更になったときには、やはり見直してっていうのは必要になってくるのかな。

あと、言われました人口の張りつき方も変わってくるようだったら、見直しが必要なのかなということで、何年か後に見直すっていうのは、今の段階ではちょっと……。

今はこれの見直し計画が立って、これに伴って進めているところなので、ちょっとその部分は、今ははっきりと言えないところがございます。

あと、代替路線の候補として挙げてる分につきましては、廃止することによって、この路線名まで、ちょっとすいません、私もちょっと今把握しておりませんが、代替路線のほうが、今の現道のほうで確保できるということで、候補として、廃止しても、今の現道で確保できるということで、候補として挙げてる線だと考える……、思ってるところ……、ございます。

西依義規委員

我々がここで単発に「こうだ、こうだ、こうだ」っていうのが、筋道っていうか、王道あれば、もう1個1個言いたいんですよね。ここの町の、何町のこの道路が……、じゃないんでしょう。

何か、そういった……、それとも、いや、市役所の方々が実際現場に週1回か月1回ぐらい回って、歩いてみたり、走ってみたりされてるのか、それとも何か地域の声を聞かれてるのか。何かありますか。

内田又二建設課長

各地区からの区長さんを通して、要望等は上がってまいります。道路側溝の古いところの改修なり、舗装が傷んでるところの局部的な改修については、建設課のほうで対応しているところがございます。

またPTAさんも含めた、通学路の点検、そういったところにも、うちのほうは立ち会って、危険な箇所等について把握をして、全部は一遍にはできませんけれども、年次計画で対応しているところがございます。

大きな路線の拡幅については事業化が必要になってきますので、そういったところについては建設部なり上に上げて協議をするという形になります。

西依義規委員

私は、小さい地域の声と大きな絵図と両方からいかないといかないと思うんですよね。町、道路行政、先ほど都市計画の話でもそうでしょうけど、例えば学校を中心にした、7個の小さい市街地化をしていくと。その中に、いや、大きな鳥栖市としての核を、鳥栖駅か新鳥栖駅かをしていくっていう、その中の前提にそれに道路が引っ付いてくるはずなんですよね。

じゃあ、学校を中心にしたら、学校へ、その区域の人たちが、うまく学校の近くに、例えばそういうコミュニティセンターもあろうし、一番集うところ、公共施設に対して、道路がちゃんと通ってるかっていう目線で見るとはならないんですよね。

そこに、いやいや、例えばこの町の真ん中に、やはりこの道路をもし後2メートルぐらい広げて、きれいにすれば、先ほどおっしゃったような違う、人口の流出も防げるんだというところの、そういったこう……。

私は、その校区で話し合われたほうがまずいいと思いますよ。その校区、校区をつなぐのが鳥栖市の役目であって、校区が一番身近なまちづくりだと思うんですけど、その辺と道路行政とはリンクされてないのかなっていう質問でしたけど、その辺は、いかがですか。

野田 浩都市整備課長

道路につきましては、幹線道路と地域の道路と、一番いいのは、車道があって、歩道が両

側ついてる、いわゆる幹線道路ですね。そういうのが一番いいんでしょうけど、弥生が丘みたいな、道路に、町の形になるのがいいのかという話にもなると思いますけど、幹線道路につきましては、都市整備なり、国道・交通が取りまとめをしております。

あと生活道路、あとスクール、通学用道路ですかね——につきましては、建設課のほうで対応している状況でございます、地域の声を単発的にじゃなくて、地区として、声を上げられたところは、やっぱし拾っていくような状況になっているところでございます。

西依義規委員

いや、要はこの地図を見て、何ですかね、鳥栖市が何をしたいのかがよくわからないのが実情で、見えない。いや、前に引いたからつなげないかんのはわかるんですよ。それがよくわかんないんで、何となく今、事業計画なったところも、これ大体、この道路に何の意味があるんだろうかって、今の時代になると思うんですよ。

だから、その道路行政としての大綱というか、そういった、何ですかね、ああそうか、ないって言いましたね。すいません。はい、意見、はい。(発言する者あり) はい。例えば、田代、さっきの田代駅にぶち抜く道路がありすよね、今、お話しの道路。あれに通したらどうい効果があって、絶対必要な道路なのかどうかっていうのは、その必要性をちょっと聞かせてもらっていいですか。あの道路の必要性、都市計画においての。絶対要するという。

野田 浩都市整備課長

道路って、御存じのように、京都みたいに碁盤の目のようになった道路がありますよね。あれを大体理想としてるんですよ。ラダー型の、東西南北、何百メートルか何キロピッチで、幹線道路を入れて、その中に6メートルぐらいの道路を入れて、その中には通過交通を妨げるようにするというような道路の標準みたいなのがあるんですよ。

だから、それに基づいて、(発言する者あり) はい。ただ、なんせ幹線道路が、斜めに横、34号線が斜めに横切ったり、鉄道も長崎本線が斜めに横切ったり、そんな碁盤の面のようになっていないのが現状でございます。(「わかりました」と呼ぶ者あり)

藤田昌隆委員長

よろしいですか。一応、理想は碁盤の目と。(発言する者あり) はい。いろいろございましょうが、次回また、これはずっと……(発言する者あり) あります。

中川原豊志議員

次回という話があったんで、次回がいつかわかりませんが、3つほど、ちょっとよかですか。

まず1つが、今回、都市計画のところに止まった道路も出てるんですけども、6月議会の議会の一般質問とか、委員会の中でも出たと思うんですが、要は、今、鳥栖がやってる道路

の整備事業、立石・大刀洗線、あれが終わるとほとんどもう全部終わってしまうんで、その後の鳥栖市としての道路の整備事業については、考えてないんですかちゅうか、考えていくような話があったと思います。で、その後検討されてるのかどうか。その進捗状況、ちょっと教えてほしいというのが1点。

それから、さきの、1カ月ぐらい前やったかな——の新聞に、ミニバスについて、旭のほうのミニバスの路線変更と、それに伴って、山都町まで延伸しよってというふうな話がちょっと新聞に載ってました。その辺の経緯並びに時期、それと先ほどちょっと西依議員が触れたんですが、通学路の件で、8月に入ってからと思うんですけども、7月かな、各学校校区内で合同点検があつてると思います。県とか、市とか踏まえた。その合同点検の結果について、お示しをいただきたいと。

これがきょうできる分はもうきょうでもいいですし、できないときは、もう次回でも結構です。お願いします。

藤田昌隆委員長

そしたら、(発言する者あり) じゃあ今のは、1回、次回でいいですか。

中川原豊志議員

次回があんまりさきになつといかんけど。

藤田昌隆委員長

ペーパーでもらいます。

中川原豊志議員

ペーパーで……。

藤田昌隆委員長

じゃあペーパーで、(発言する者あり) はい、はいはい。

野田 浩都市整備課長

道路事業っていうことでございます。先ほど国道・交通課長が申しました久留米甘木線ですね。これを一応、ことし以内には計画変更が可能となりますので、来年度事業に向けて、一番早いのはそれだと思います。

以上です。

江副康成委員

先ほど、2項道路を前提としたまちづくりというか、狭い道路の話させてもらったんですけども、全市的に、どのくらい2項道路を前提とした、まちづくりの箇所があるのか。よかったら、リストアップっていうか、していただけんかなと思います。

あと一つは、50戸連たん、これ私もいい制度だと思うんですけども、ただ悲しいかな、鳥

栖市の事情に合ってなかったということで、手を挙げるところがなかったということなんでしょうけども、先ほど言いました、そういった2項道路、狭いところ解消する一つの手法として、地区計画みたいなやつやっているとところあるんですよ。

結局、受益者からどのくらいもらう。結局、それに対して、協力した人にどのくらい払う。公的に負担はどのくらいするというようなところの全体的なやつを、結局、積極的に、市が提案してもいいのかなと思うんですよ、50戸連たんを提案されるぐらいっていうか、ならば、同じような形と思うから。

そういったところも今後考えていただければかなあというふうに思います。

以上です。

小柳 誠国道・交通対策課長

ミニバスについての御質問に答えたいんですけど、よろしいですか。

ミニバスの状況につきまして、旭地区の延伸についてお話がございましたけど、これについては、ミニバス自体は高齢者の足として、回すように計画しております。その中で、連携計画の中で、交通空白地のほうが、鉄道駅から500メートル、そしてバス停から300メートルにはまらないその空白地、500メートルと300メートルを線を引いた中ではまらない、交通空白地を7地区設けております。

その中で、山都地区のほうが今現在、交通空白地の位置づけとして残っております。

それにつきまして、今、ミニバスのほうで旭地区で運行しておりますけど、それで停車時間を考えたときに、1時間ぐらいちょっと待ち時間等がありましたので、山都地区のほうにもミニバスを回すことも可能じゃないかということで、うちのほうで検討しております。

そちらについては、今、地元のほうと関係機関協議を行っているところでございます、状況としてはですね。

まだ、その回す回さないっていうことは、まだ関係者の協議を行った後に、正式に決定する予定で、まだ協議の段階でございます。

以上でございます

内田又二建設課長

通学路の合同点検の結果についてございますが、現在、今、手持ちございませんので、きょう委員会終了まで間に合うようでしたら、きょう書記のほうに渡したいと思います。

藤田昌隆委員長

はい、よろしく申し上げます。

ちょっと時間も過ぎてます。

1時10分から、あと……。 (発言する者あり)

はい。まあそういうことで。ぜひ、これについては、まだ今からずっと議論は続けていきたいと思ってます。

そういうことで午後から、ごみ処理施設の件について、報告も踏まえてしていただきますので、建設のほうは、午前中で終了ということで、よろしくをお願いします。

内川隆則委員

今回は、もう今回決めとくほうがよかろうっちいうふうに、前回、言うとしたばってんが、それはもう建設課おらんところで決めらる。（「次回でしょ。それこそ、最後っていうか、正副ですわね、それを含めてですよ、御願っていうか、一任やないけど、させてもらいたいなあという……」と呼ぶ者あり）（「そりゃでけんばい、だからきょう決め……」と呼ぶ者あり）（「いいですか。なら、次回のやつも、当然計画的にやっっていこうという話しとった……」と呼ぶ者あり）

藤田昌隆委員長

本来は、もう具体的に、いつどこで誰がどうのこうのっというまで決めたいということでしたが、午後からだめなんですよ。

江副康成委員

午後は、こちらのほうは、都市計画審議会、都市計画審議会が……。

野田 浩都市整備課長

私、公園のほうと朝日山の景観のアドバイザーさんのほうと……。

藤田昌隆委員長

もう1回、日程……。あるのかな。（発言する者あり）

じゃあ議会前にやりましょうか。決めましょうか。（「来週おりません、1週間」と呼ぶ者あり）1週間おらん。（「研修」と呼ぶ者あり）

研修ですか。じゃあちょっと日程を。（「27、28、29 っって全部あれでしょ。広域の議会入ってるでしょ。全部。環境とか広域とか消防の」と呼ぶ者あり）（「朝から晩まではなかって」と呼ぶ者あり）（「議会は昼からですね、あれね。来週1週間、全部だめですか」と呼ぶ者あり）（「25日から30日まで、全部だめ。よかよ、皆さんがよければそれでしとってください。よかですよ、日程合うなら、皆さんが。来週」と呼ぶ者あり）

ちょっと希望の日にちをちょっと言っただけませんか。（「26日が午後から勉強会」と呼ぶ者あり）

26日が議会の全体勉強会、13時10分から。（「そのあとですかね。1週間」と呼ぶ者あり）（「皆さんよければ」と呼ぶ者あり）

じゃあ26日、議会全体勉強会が終わったあとでいいですか。（「会派の勉強会もすつとやな

藤田昌隆委員長

次に、ごみ処理施設についてを議題とします。

このことについて、執行部の説明を求めます。

槇原聖二環境対策課長

それでは、事前に資料をお渡ししておりました分について御説明をさせていただきたいと思っております。

ごみ処理施設の最近の動向についてという資料を事前にお渡ししていると思っておりますので、これに基づきまして御説明を申し上げます。

2ページのほう、表紙は終わりました、2ページ目のほうをお願いいたします。

施設整備に向けた概略工程ということで、これにつきましては、ごみ処理施設の建設から稼働までのスケジュールについて、一般的な工程を記載しております。

まず、用地選定から始まりまして、ごみ処理基本計画などの各種計画の策定と環境アセスと発注から建設までと、約10年の期間を要する大事業となっております。ただし、この期間につきましては、おおむね10年ということで見えておりますけれども、7年程度で完了する場合や、用地選定等で長引いて、さらに期間がかかっているというような事例もございまして、一概には言えませんが、おおむね大体10年ぐらいということで御理解いただければと思っております。

続きまして3ページでございます。

3ページにつきましては、ごみ処理処分の体系ということになっております。

ごみにつきましては、可燃ごみ、不燃ごみ、粗大ごみ、資源ごみというふうに分かれております。可燃ごみにも家庭系と事業系等がありますけれども、一応その可燃ごみにつきましては、ここについておりますけれども、可燃ごみ処理施設、焼却処理施設ですけれども、こちらのほうで焼却処理をします。

それに、焼却に伴う余熱につきましては、現在、今、発電とか住民還元施設、これは温浴施設とか、そういうふうな住民還元施設等で利用すると。

と、焼却に伴いまして、発生するスラグ、焼却残渣等につきましては、資源化、または最終処分の埋め立て処理されるということになっております。

不燃ごみ、粗大ごみ、資源ごみにつきましては、リサイクル施設と、マテリアルリサイクル推進施設というような呼び名をしておりますけれども、うちで言うと、リサイクルプラザというふうなことで、こちらにつきましては、鉄や破碎、選別を行いまして、金属類、鉄、アルミ等の金属類につきましては資源化するというところでございます。

と、一部再利用できるものにつきましては、手直しをしまして、再利用ということで、住民の方にお配りしたりとかしております。

いずれにもできない部分についてのものについては焼却処理というふうな形になっております。

続きまして4ページでございます。

処理技術の概要ということで、施設の処理技術の概要ということで大別して記載しております。

これにつきましては、大きく分けて、焼却式とガス化溶融というのがございます。焼却にも、ストーカ式と流動床式と。これはあとで、ちょっとあとで簡単に御説明申し上げますけれども、一応そういうふうな大まかに分けるとあると。

と、ガス化溶融、うちの施設につきましてもガス化溶融ですけれども、これにつきましても、シャフト式と、もう一つは流動床式、キルン式というふうな処理技術があるということで御理解をいただければと思います。

鳥栖・三養基の分のガス化溶融にしたときには、あすこを建設した時期にはダイオキシン類等の社会問題が大きく取り上げられておりまして、高温で溶融して、ダイオキシン類の発生が極めて少ないガス化溶融の導入が、この時期については盛んであったというふうなことでございます。

続きまして、5ページでございます。

5ページが具体的な処理技術の分ですけれども、焼却方式のストーカ式と流動床式の2種類を載せさせていただいております。ストーカ式というのは、こちら図で見ていただくとわかりますけれども、稼働する火格子と言って、格子状の階段式になっているのがありますが、ここで下のほうから火を入れまして、ごみを上において、このストーカ、火格子の上にごみを置きまして、焼却をしていくと。最終的に焼却灰が残るというふうな形式でございます。

流動床につきましては、一つの炉の中に、けい砂と書いておりますけれども、これは石英の細かい粒と、できた砂のようなのを、熱した砂について、砂を入れて、それでごみと一緒に燃やすというふうな方式でございます。後で砂のほうは回収して、また利用するというふうにして、灰のほうは取り除くというふうな焼却の仕方でございます。

6ページをお願いいたします。

6ページがガス化溶融方式です。これについておりますのは代表的なシャフト式というふうな炉がついております。このシャフト式につきましては、一体的に、ごみの乾燥から熱分解——熱分解というのは、焼却ですね——焼却から溶融までをやるというふうになっており

まして、上からごみを投入しますと、あとまずは乾燥と。その中間部分について熱分解と焼却をすると、最終的に下のほうで溶融ということで、溶かすということで、最終的にはスラグ、メタル等を取り除く、取るというふうになっております。

この燃やす材料として、ごみ自体の熱量とかで燃やす分もありますけども、これについているのが、代表的なのはコークスを使うと。コークス、鉄鋼炉みたいな感じで、コークスを使って溶融までするというふうなことでございます。

ちなみに、鳥栖・三養基西部施設組合の分につきましては、コークスではなく、主に溶融のために、LPGのガスと酸素を供給することによって溶かすというふうな方式でございます。

一部その部分がガス化溶融の中でも、若干ガス化改質というふうな呼び名でしておりますけども、そういうふうな方式でやっているところでございます。

続きまして、7ページをお願いいたします。

7ページは可燃ごみ処理施設の種別施設数ということで、今の資料につきましては、見ていただくとわかりますけども、平成22年度1,249施設ございます。そのうち焼却式が996施設、全体の約8割を占めていると。その中で、ストーカ炉、これが64.1%と一番多いと、一番最初に見ていただいた分ですけども、そのストーカ炉というのが64.1%ということでございます。

そのほかにガス化溶融のほうは7.3%、その他、幾つか、この規模によっても違いますので、堆肥化施設とかメタン化施設とかありますけども、これはもう小規模の施設だと思っていただければ結構かと思えますけども、主に焼却ガス化溶融の中で、ストーカ炉のほうは、多いというふうな状況でございます。

続きまして、8ページになります。

8ページは、可燃ごみ処理施設の処理能力1トン当たりの平均建設コストでございます。見ていただければわかりますけども、100トンの処理能力がある分、未満につきましては、右一番端になりますけども、6,370万円と、これは1トン当たり、1トン当たりで計算して、6,370万円ほどかかると。

ずっと下に行きますと300トン以上という大きな施設になりますと、建設コスト的には、単価的には4,480万円ということで、施設規模が大きくなればなるほど、やはり1トン当たりの単価は安くなると。

当然、建設費につきましては、大きな金額になりますけども、1トン当たり直しますと、そういうふうにコストは大きいほうが安くなるというふうな傾向がございます。

次に9ページをお願いいたします。

幾つかの、実際に平成 20 年 11 月以降に建った分の焼却施設の建設費を明示しているところでございますけれども、これで見ますと具体的に見ていただければわかりますけれども、小さい 80、5 と、5 トンというようなものがありますけれども、これは 5,423 万円、トン当たりですね。そして大きいやつでいくと 3,000 万円強というような金額でできていると。

これにつきましては、現在これは平成 20 年以降ということ書いておりますけれども、震災以降、資材や人件費の高騰などがありまして、年々建設単価が今上昇しておるといふようなことで、今後も東京オリンピックなどが 2020 年開催される予定でありまして、建設単価につきましては、高止まりするのではないかというふうな可能性が高いといふようなコンサルからの、会社からの話も聞き及んでおるところでございます。

続きまして 10 ページをお願いいたします。

10 ページにつきましては、ごみの、具体的にどういうふうな、燃やされるごみがどうなっているかということで、これは全国的なもので書かれております。

ごみ焼却量が 100 とした場合に、焼却して処分される分、減量化される部分が 87.1%、焼却灰を埋め立て処分するものが 9.8%となっております。そのほかの 3.1%というのが資源化です。資源化につきましては、熔融、ストーカ炉ありますけれども、熔融スラグ、これは、およそ 1,300 度以上で、高温で熔融したものを冷却、固化したものでございますけれども、これにつきましては鳥栖の場合は、セメント製品の原料として利用されております。これは全量、そういう業者さんのほうに売却しているといふようなことで、利用されていると。

続きまして、セメント原料化、山元還元とあります。セメント原料化につきましては、一部ですけれども、これについては飛灰になります。実際に燃やしたときに灰として飛び散る、飛灰と言いますけれども、その部分について、一部は鳥栖の場合は、宇部興産でセメント原料として利用をしております。

山元還元、これは製錬所で製錬して、非鉄金属等を取り出すものでございますけれども、これにつきましては、鳥栖の熔融飛灰の大部分を、大牟田の三池製錬所というところに送りまして、そちらのほうで亜鉛や希少金属を取り出していると、そういうことで利用しておるといふことで、鳥栖の場合は熔融化でございますので埋立処分はないと、発生した飛灰等につきましては、すべて熔融スラグ、セメントの製品等に再利用されているといふことでございます。

続きまして 11 ページをお願いいたします。

今後のごみ処理施設と廃棄物発電のあり方ということで、今では、ごみ処理施設につきましては、単なるごみを焼却する施設からエネルギー供給基地としての利用が注目されておるところでございます。

後ほど国の交付金制度について説明をさせていただきますけれども、他の火力発電などに比較して発電効率が低いなど問題点もありますけれども、安定した電源ということで、廃棄物発電を国も推進しているところでございます。

気象条件等にも影響されない任意の出力調整が可能であるとか、電圧調整が容易であるという利点があります。そのかわり、ちょっと発電効率が、火力発電は 50 から 60、原子力は 30% となっておりますけれども、発電効率は十一、二%が、現在のごみ焼却施設による発電の発電効率ということで、若干低いというふうな状況でございます。

続きまして 12 ページをお願いいたします。

これは実際に、ごみ処理施設における発電量を 3 施設について記載しております。

鳥栖・三養基西部環境施設組合につきましては、ガス化溶融炉の 132 トンということになっておりますけれども、発電量が 9,000 メガワットアワー、そして施設が年間消費する電力量が逆に 2 万メガワットアワーということで、発電効率自体は 13% ほど、鳥栖・三養基西部環境施設組合もありますけれども、消費量に比べて発電量が少ないということで、消費量に占める発電量の割合は 45% と自家消費で終わっているところでございます。

逆にクリーンヒル宝満と佐賀市清掃工場を載せておりますけれども、クリーンヒル宝満のほうがガス化溶融でございます。これは 250 トンあります。約 2 万 1,000 メガワットアワーを発電していると。それに対しまして、消費量は 1 万 4,000 メガワットアワーで、売電が 7,500 メガワットアワーというのを売電しておると。こちらにつきましては、年間の収入が 6,300 万円ということで、発電効率は 15%。消費以上に 150% の発電量があると。自分の施設の消費した後に 50% が売電できるというふうな形でございます。

佐賀市清掃工場も同じ、佐賀市清掃工場の場合は、ストーカ炉と、プラスその灰を溶融する灰溶融炉を、施設を持っております。全体で 300 トンの規模のストーカ炉でございますけれども、これにつきましても、発電量 2 万 5,000 メガワットアワーということで、発電効率が 17%、で、売電もしてございまして 5,100 万円ほどが年間売電収入として上がっているところでございます。

以上で、このページ終わりますので、次、13 ページをお願いします。

先ほど申し上げました循環型社会形成推進交付金と、これが、ごみ焼却施設を建設するに当たっての国の交付金制度でございますけれども、これは、条件は人口は 5 万人以上または面積が 400 平方キロメートル以上と、あと、3R を推進する地域計画の策定のほか、施設規模によって、一定以上のエネルギー回収を行う施設を整備するものに限られていると。

一番下の交付率ということで書いておりますけれども、エネルギー回収型、廃棄物処理施設は交付対象経費 3 分の 1 ということになっております。

これは、エネルギー回収率が 100 トンから 150 トン規模、鳥栖市の想定している規模ですけれども、これにつきましては 12.5%以上のエネルギー回収を、ごみ焼却場の発熱量に比べて 12.5%の回収量が必要であると。そういう施設であれば、交付金の対象になりますよと。

で、逆にエネルギー回収率が 16.5%以上になりますと、これは交付率が 3 分の 1 ではなく 2 分の 1 の交付をしますというふうな形で、なるべくエネルギー回収のほう、積極的にするよというふうなことで、政策的なもので、そういう交付率になっているところがございます。

さきにお渡しておりました資料につきましては以上でございます。本日、ちょっとお渡しをいたしました資料については、あと……。

藤田昌隆委員長

もう、簡単にいったら。

榎原聖二環境対策課長

簡単によろしいですか。はい。

今、説明いたしました概要で説明しました佐賀市とクリーンヒル宝満、と、上津クリーンセンター、これは久留米にあります上津クリーンセンター、それと 4 番目、久留米市北部一般廃棄物処理施設ということで、この 4 番目の施設につきましては、現在、用地を取得しまして今造成中と、一部工事を着工しております。

で、その概要につきまして、別紙で詳しく載せておる分がございます。俯瞰図がありますが、この 2 ページを見ていただくと、全体配置図ということで、これは施設自体が大きな 163 トンぐらいの施設でございます。これにつきましては、一つは、大きなものと、建物としてはリサイクルセンター棟と工場棟ですね、焼却施設分ですね。

それと、これは工場棟の分についてはストーカ炉とセメント化方式ということでなっておりますようでございます。

あと管理棟というふうなことで、主な建物については以上でございますけれども、ここにつきましては、いろんな環境整備ということで、足湯を設けたりとかビオトープをしたりとか、緑地帯を設けたりとか、そういう施設もあると。

そのほかに、災害廃棄物用の貯留ヤードということで、そういう施設も備わった施設で、敷地面積としては 7 万 4,000 平米ということでございます。

以上簡単ではございますけれども、説明を終わらせていただきます。

藤田昌隆委員長

執行部の説明が終わりました。

これより協議を行います。御意見のある方は発言をお願いします。

齊藤正治委員

4つのモデルをしてありますけども、これで、中で、鳥栖・三養基の西部環境施設組合と規模的にはほぼ似通ってるっていうものがどれかというのが一つと。

と、もう一つは、全体の焼却するごみ量に対して、水分が40%やったかな、ぐらいウェイト占めてるわけですけども、こないだも、下水のディスポーザーの話がありましたけども、それとの兼ね合いでどういうふうに変化して、今までの規模よりもっと少なくなったり。

そすと、もう一つは、燃えるごみの中に紙類とかビニール、もっと細分化して資源としてできるものがあると思いますけども、そういったものも今後どういうふうな推移の中で検討されて、どの程度の規模をやろうとされてるのか。

もう一つ、3点、交付、交付金ですね。交付金に対する2分の1とか3分の1とかっていうのは、これは初期投資に対する補助だけなのか、それとも維持費も含めて交付ができるのか、そこら辺も合わせて。

以上、御質問。

榎原聖二環境対策課長

1点目の、この施設についてですけれども、鳥栖・三養基西部環境施設組合につきましては、132トン、66トンの2炉ということで132トンの施設規模になります。

ここに御紹介しております、これは近隣の工場について掲載をさせていただいておりますけども、これにつきましては、佐賀市清掃工場300トンございます。300トンで、方式としてストーカ炉と、ストーカ方式ということになっております。クリーンヒル宝満につきましては、250トンでガス化溶融ということになっておりますけども、規模的には、どれもちょっと規模的には大きいと。

一番近いのは先ほど説明を申し上げました久留米市の、今建設中の4番目の宮ノ陣に建っておるこの施設でございますけども、これが163トンということで、若干、鳥栖三養基地区の量に比べると若干多い、大きな施設ということでございます。

一番似通っているのは、これでいくと4番目ということですけども、まだ施設はできてないということになります。

2番目の御質問でございますけども、生ごみの減量化というようなことにつきまして、ディスポーザーを利用した生ごみの減量とかいうような御提案もあっておりますし、それ自体については、上下水道局のほうでも検討していただいているというふうに理解をしております。

今後、当然生ごみの減量化と家庭の生ごみの減量化と合わせて、紙類、実際に資源化できる紙について、その辺については、当然、うちとして、その数値的にどうだというのは、う

ちのほうも現在持っておりませんが、当然なるべく再資源化できるような形で、それは啓発をしていって、できるような形での、こちらとしても何か方策を考えていきたいというふうには考えております。

ただ、現在、施設自体の規模にすると、それまで含めたところの規模といたしますか、ある程度、若干の余裕がある、減量化するにしても、若干のある程度の、災害とかも含めたところの、ある程度の焼却規模を持った施設になるものであるというふうには考えております。

と、維持費、先ほどの交付金の分でございますけれども、交付金はあくまでも建設、初期投資についての補助金でございます。で、それも、国の補助金につきましては、交付金の対象になるのは、そのごみ焼却のエネルギー回収施設と焼却施設自体の本体部分で、管理棟とかは除かれます。

実際には建設事業費が100億円かかって33億円は補助金が出るかというのと、そういうわけじゃなくて全体事業費から見ると、通常は20億円とか、2割程度になったりとか、そういうふうな形になっております。

実際に機械を設置して、処理等の分の対象である、それは細かく多分分かれているんですけども、その部分についての補助金というふうなことでございます。

森山 林委員

今、ここに出されておるこの資料の中で、このメーカーがわかるなら、メーカーを……。

なしかというと、うちのほうが住金ということでされておりましたけども、当初、初めての施設ということで、非常にトラブルがありました、それは。

そういった状況の中でやはりメーカーがわかればですね、同じガス化溶解炉の中での、クリーンヒル、それからですね。

まずそれをさきお願いします。

榎原聖二環境対策課長

全部ちょっとお答えが、うちのほう、私のほうもできませんが、クリーンヒル宝満については、新日鉄、住金と。実際、住金と新日鉄、合併しましたものですから、どちらかという新日鉄の方式のガス化溶解施設と、シャフト式ということでなっております。

久留米の北部一般廃棄物につきましては、これは多分、タクマというメーカーが、これは、上津クリーンセンターと同じだと思います。同じタクマという企業さんが、(発言する者あり)タクマ、タクマ、片仮名です、はい。の企業さんのほうが落札をされておると。

佐賀市のほうが、ちょっと存じ上げておりませんので、必要であれば、あとで、また、お答えをさせていただきたいと思っております。

藤田昌隆委員長

よろしいですか。

はい、ほかには。

樋口伸一郎委員

資料の12ページでお尋ねなんですけど、鳥栖・三養基西部環境施設組合とクリーンヒルと佐賀市清掃工場、3つありますけど、規模の割合から見て、発電量と消費量があるんですけど、クリーンヒルとかは150%で、佐賀市清掃125%って、黒字的な数値が出てるんですけど、売電量ですかね。

これ、鳥栖・三養基地区に限っては全然ないというか、もうけたたましく少ないんですけど、これは何かそういう機械とかかが、もうないってということですかね。

楨原聖二環境対策課長

これで見ますと、鳥栖・三養基西部環境施設組合の電力消費量ですね。電力消費量は佐賀市清掃工場と同じと、300トンと132トンなのということで、なぜ鳥栖・三養基が多いかと言いますと、これは、やはりガス化溶融のガス化改質方式ということで、若干ほかの施設と違うという部分で、それはガス化溶融するのに、LPGと申しあげましたけども、あと酸素というのを大量に供給すると、そこに。その酸素製造装置というのがあるんですけども、それについての電気代がかなりかかって、同じ施設でありますけれども、クリーンヒル宝満よりもより消費電力が多いというふうなことで、施設自体の方式とかによって違うと。

佐賀市清掃工場の場合は、これ、これはストーカ炉というのと合わせて灰溶融をしております。灰溶融で溶融化してるんですけども、これについての電気量が売電量と同じぐらいあるということで、灰溶融がなければ、逆に言えば、これは2万円っていうのが1万5,000円ぐらいで、あと売電に回せるぐらいあるというふうなお話は聞いております。

だからもう、これはそういうふうなガス化溶融かストーカなのか、また、そのガス化溶融でもどれなのかということで、やはり消費電力については変わってくるということで……。

ただ発電効率的には、鳥栖の場合は13%、それでもやっていると、発電効率はですね。同じそのガス、ごみの熱量からどれだけ取るかということ、13%は取っておるというふうなことで、著しく低いというわけじゃないですけども、逆に使う量が多いというふうに御理解いただければと思います。

樋口伸一郎委員

発電効率は先ほどおっしゃった13%ということですけど、この発電量のところを見るとやっぱり、9,000っていうあれなんで、同じ消費量でいうとそんな無茶苦茶な差はないんですけど、発電量はけたたましく少ないような数値が出てますよね。

これは、やり方によっては、例えば発電量をふやして売電量、売電収入という数値が出て

くるようなやり方とかも、検討していけばあるっていうことですか。

榎原聖二環境対策課長

確かに発電量は、132 トンの 250 トン、2分の1ですけれども、約2分の1で、2分の1よりちょっと下回るぐらいの発電量でございます。

で、これについては、ここにも下のほうに書いておりますけども、当然、発電効率を上げるためには、上げようとするれば、高温高压化したりとか、施設自体をそれなりの施設をまたつくらなくちゃいけないと、整備せないかんと。

それは何かっちゃうと、今度はランニングコストが、今度はそれを維持するためには、今度はランニングコストも高くなってしまふということで、単純に発電効率を上げたら、コスト削減になるかという、そういうわけではありませんというようなことで考えております。

実際に、建設するに当たっては、これはもう組合の多分検討されると思いますけども、それ、どちらかを比較して、そういうランニングコストも、20年間のランニングコスト等も見まして、それでコストが安いとか高いとかという判断はされるものというふうに考えております。

樋口伸一郎委員

したら、この表のところに各施設のランニングコスト的なものは別に動いてる部分があるっていいんですよね。認識した……。

榎原聖二環境対策課長

当然これはあくまでも発電量を比較するための資料でございます、実際に、この中でどれだけの施設を維持する維持費がかかっているかというふうなことについては、ちょっとこれには載せさせていただいてません。はい、申し訳ございません。

樋口伸一郎委員

ありがとうございます。

と、もう一点あるんですけど、先日、視察のほうに行きまして、リサイクルに関するような勉強させてもらったんですけど、分類の数っていうのを視察先のほうで幾つに分類してあるとか、そういった話をお聞きしたんですけど、現在、鳥栖市で分類の数っていいですか、大まかなじゃなくて、幾つのごみを分類されているっていうのがあれば教えてください。

藤田昌隆委員長

今出なきや、あとでいいですよ。

榎原聖二環境対策課長

正確な数字はまたあとでお答えをさせていただきたいと思っておりますけども、9か10ぐらいだったと思うんですけど。はい。

樋口伸一郎委員

あとでよろしいんですけど、例えば市民の皆さんが幾つに分類できるっていうのが、よりわかりやすく見れるような紙等があれば、ちょっと私いただきたいんですけど、今すぐじゃなくてもよろしいんで。

藤田昌隆委員長

じゃああとで、はい、よろしくをお願いします。

はい、ほかに。

中川原豊志委員

まずじゃあちょっと確認なんですけども、先般、鳥栖市のほうに、今の鳥栖・三養基環境施設組合の焼却炉等についての移転の、移設のね、要望が届いってったんですけども、それについて、今現在の鳥栖市としての考えとして、10年後ぐらいになると思うんですが、鳥栖の地域、鳥栖市内に改めて設置をしなくちゃいけないというふうに思うんですが、その方向性で間違いないということでもよろしゅうございますか。

榎原聖二環境対策課長

それにつきましては、鳥栖市のほうで建設するように考えておるといいますか、そういう方向になっております。

中川原豊志委員

あくまでも1市2町で取り組んでいくということの考え方もよろしいですか。間違いないですか。

榎原聖二環境対策課長

はい、現在1市2町と、その枠組みについては、かわらず、その1市2町の枠組みで建設をするというふうなことで進めております。

中川原豊志委員

はい、ありがとうございます。

で、今の処理能力からすると132トン。今回、久留米のほうで設置される予定の分が1日163トンというふうなことなんで、規模としては、この程度なのかなというふうに思うんですけども、それに伴う敷地面積が7万4,000平米というふうに久留米のほうになっております。

鳥栖市としても、やっぱり7万4,000平米程度の敷地面積が必要なかなって思うんですが、その辺の状況はどんなふうですかね。

榎原聖二環境対策課長

敷地面積につきましては、この久留米市とか佐賀市とかにつきましては、今おっしゃられたように広大な敷地を擁しております。

しかし都会といいますか、都心といいますか、そういう施設については、都市型の施設については、いわゆるコンパクトな施設で同じ規模、300トンとか250トンっていう規模も建っております。

実際に久留米市につきましては、もう本体、リサプラと工場棟、管理棟とかありますけども、本体以外の部分が大きいです。

こういう市民還元施設等の施設をどこに置くかっていうのは、また別の場所もあるし、これは一体的に久留米の場合は配置しているというようなこともございまして、その辺については、敷地面積については、柔軟に検討できるのかなというふうに考えております。

中川原豊志委員

先般、旭地区の区長会のほうからも、このごみ処理施設の要望が出ておりましたけども、そこについての検討っていうのはまだなさってらっしゃらないですか。

榎原聖二環境対策課長

旭地区からの誘致の要望をいただいた後、あしたになりますけど、あした区長さんのほうと、またその辺についてヒアリングといいますか、お話をさせていただきまして、市は市としての考え方と、ある程度どういう敷地でないとだめだとか、そういうことについては御説明を再度申し上げまして、江島町としてはどういうふうなところを考えておられるのかとか、その辺を具体的にちょっと聞いて、それで整理をさせていただきたいというふうに考えております。

以上です。

中川原豊志委員

はい、ありがとうございます。

また、進捗状況については、もしよろしければ、御報告いただければと思います。

以上です。

藤田昌隆委員長

はい、ほかに。

西依義規委員

今、中川原議員から、もう鳥栖市のほうでっていう、場所ですか、考えられてるっていうことなんですが、それは、この西部環境施設組合で、何らかの決議かなんかがされたんですか。

榎原聖二環境対策課長

これにつきましては、組合の中に首長会という中で、話し合いがされまして、一定、過去の経緯等も含めまして、前回はみやき町で施設をみたということで、今回については、じゃ

あ鳥栖市のほうでみてもらえないかというような、2町からの首長さんからのお話もありまして、市長のほうは、じゃあうちのほうで施設のほう、建設に向けて検討するというふうなことでお答えをしております、3月末、その内容については、議会のほうにも文書で御報告をさせているとおりでございます。

西依義規委員

委員長。いいですか、続けて。

そういった前回の、みやき町にできた、中原にできた経緯もあって、そういったお話でしょうけど、先ほどちょっとお話を聞いていると、やはりそのトン数が多ければ多いほど効率が上がるっておっしゃいましたよね。

例えば、西部環境組合ごと、例えば久留米とか、そういったところと一緒にしたらどうかっていう検討はなされたんでしょうか。

全くしてない……。

榎原聖二環境対策課長

検討はしておりません。1市2町を堅持するというようなことで首長会のほうでは確認をしておられます。

以上です。

西依義規委員

市民の立場になってみてどうかって話だと思うんですよね。メンツがどうたれこうたれっていうお話は確かに大事でしょうけど、市民の目から見て、例えば、久留米の北部に、こういった宮ノ陣に建ってるとか、全体に、鳥栖、筑後、筑紫野地域で見た、ごみ処理施設の場所を考えたら、いやいや宝満とは一緒にならん、久留米とも一緒にならんみたいな——よりまずその効率化とかを考えて、連携できるところは連携するように、まずいくのが順序かなと思うんですけど、その辺はなぜいけないんですか。御相談っていうか。

榎原聖二環境対策課長

基本的には、ごみ処理の考え方としましては、自分とかが出したごみは自分の自治体で処理するのが大原則でございます。

それがその施設の効率化を考えて、今、1市2町という、もともとは1市4町という枠組みの中で処理をさせていただいてた。

基本的には、だから自分のとこでするのをほかのとこにしてくださいと言うのは、筋が逆であって、自分でできないときには、ほかのとこをお願いをすると、考え方としてはですね。

(「いやいや」と呼ぶ者あり)

西依義規委員

いやいや、僕は押しつけるっていうわけじゃなくて、例えば、132 トンがベストなら、例えば 300 トンをつくって、じゃあ久留米の北部とかとも一緒にやりましょうとかの逆バージョンもありえるわけでしょ。

みんなでしたほうが効率が上がる、自分のところは自分でっていう、私はつじつまが合っていないと思うんですけど、答弁に。

榎原聖二環境対策課長

久留米とっていうのは……、施設を建設するときには、地域計画なり、っていうの、先ほどのですね、お話しの中でさせていただいておりますけども、施設計画なり。これは何かと申しますと、その枠組みをまず決めると、処理する人口なり、その面積を決めて、そこでどれだけのごみ量が発生するかを積算して、それに伴う、ごみ処理施設を建設しておられます。

で、今、久留米市さんが建ててる分は久留米市さんが、ごみ処理量を建設する分、建設じゃない、処理、排出される分を計算されて、その施設規模を考えてつくられておるといふことございまして、建てるのであれば、当然、久留米市が建てかえをするときと、鳥栖市の建てかえをするときが一緒じゃないと、同じところに施設に、基本的には乗っかるということはいかないと。

一緒のときに建てるといふことであれば、あわせてされますけども、今の状態では久留米市さんが建ててる、自分たちがしようと思った処理能力の中に、鳥栖市の分も入れてよというふうな話はちょっとできないと、自分ところは自分とこでやってくださいというふうな話にしかならないと。

だから、そこはもう施設、もともと建てる前に、人口がどうだとか、10 年後、20 年後の人口はどれだけだとかですね、一応そういうのを計算を、計算なり見込みを立てて、それに発生、それに伴う、ごみの処理、ごみ量がどれだけかというようなこと、あわせて、建設しますものですから、その過大な処理能力を持つような施設は国のほうが認めておりませんので、ある程度、その域内で処理できる人口、処理量の施設規模になるということでございます。

藤田昌隆委員長

よろしいですか。

西依義規委員

よろしくはないんですけど、わかりました。

じゃあもう、今、20 年後、30 年後おっしゃった人口を元に、容量も今度積算されて、そういう施設にするっていうことですかね。

小さくなる。

榎原聖二環境対策課長

今後、施設自体の規模とかについては、当然検討させていただくようになると思います。

それは、その域内の人口が今後、どうなる、人口推移が鳥栖市は上がるけども、みやき町は下がると。その中でどれだけの処理量を見込むのかと。それは、先ほど、あったようなごみ減量化も含めたところで、どれだけごみ減量化があつて、人口はどれだけになってとか、そういうことを推計したところで、それに見合う施設ということで、それプラスの災害ごみ、災害が発生した場合のごみをどれだけ見るとかというのがありますけども、それを含めたぐらいの量の規模の施設になるというふうに考えております。

西依義規委員

いや、私は選択肢は多くて、検討して検討して検討すべきだと思うんです。

もうまるっきりもう答えが決まったやつをここの場でもってきて、何かもうその議論する余地がないっていうか、もう答え決まってるものについて、もう時間の無駄すら思いました。

だからちょっと、もう一つ、じゃあ。じゃあ他市のことで、この久留米市に2つありますよね。上津と北部って、今度。

これはどういう、御存じですかね。久留米市さんのごみの形で、今度、なぜこれを建てて、なるかっていうのは。

楨原聖二環境対策課長

久留米の場合は、詳細についてはちょっと存じ上げておりません。ここで答えできるような、ちょっとあれは持っておりません。

藤田昌隆委員長

御理解できますね。

西依義規委員

いや、もういいです。

藤田昌隆委員長

ほかには。

何かそちらでありますか。

竹下 徹環境対策課環境対策推進係長

すいません、先ほどの樋口議員の御質問で、分別の種類なんですけども、町ごとにやる資源物回収では、10種類プラス、ガラス類の袋とオレンジ色の袋で合わせて12種類ですね。

あと、真木町の資源物広場のほうでやってるのが、町区でやってる分の12種類プラス紙類とあとプラスチック類と布類ということで、7種類分けて集めてますので、全部合わせると19種類というふうな分別になってます。

いるところでございます。

以上です。

藤田昌隆委員長

よろしいですか。

樋口伸一郎委員

これを何年に1回とか、対象は何件とか、わかれば。

竹下 徹環境対策課環境対策推進係長

これは一応全戸に1回配布をしております。

これが何年度に配布したかちょっと今……（発言する者あり）平成24年度に、平成24年の8月に発行してありますので、24年に全戸配布をしております。その後まだ在庫がございますので、

その後、転入された方については、その都度お渡しをしているという状況でございます。

樋口伸一郎委員

こういうわかりやすい紙があるのであれば、できるだけ皆さん方がわかりやすいように、頻繁にですね。この冊子だとちょっと高くつくようであれば、もっと簡略化したような、ただA3の紙でもいいんで、高齢者の方にわかりやすいくらいにしてすると、少しはエネルギーのぶんぶんにもつながってくるんじゃないかと思っておりますので、お願いをいたします。

榎原聖二環境対策課長

はい、委員の御意見につきましては、今後検討をさせていただきたいと思っております。

と、これにつきましては、ほかの、例えばマンション組合とかで、説明会なり講座をしてくれということであれば、そういうのにも活用して御説明のほうをさせていただいておりますし、転入者の方には、皆さんに市民課を通してお配りをしたりとかさせていただいております。

また、紛失された方については、うちの窓口のほうでお渡しもしておりますので、また、見やすいような分については、検討させていただきたいと思っております。

藤田昌隆委員長

はい、よろしいですね。（発言する者あり）

はい、挙手をお願いします。

中川原豊志委員

一応、消費税8%になった件で、ごみ袋なんかの金額が若干上がってるかと思っておりますので、新しく来られる方につきましては、何か、消費税変更前ですんで、金額については変更ございますって、何かちょっと……。

竹下 徹環境対策課環境対策推進係長

すいません、これは今、訂正前のを出していますけども、市民の皆さんにお渡しする場合には、手数料等が変更したものを、修正をしたものをお渡ししております。

中川原豊志委員

ありがとうございます。

内川隆則委員

ごみの議会で話すべき話かもしれんですけども、この間、部長も含めて、富良野に行ってきましたけども、あそこでは、一部、一般……、一般紙……、のも回収……、別に分別して、新聞紙と一緒にちゅうか、そういうものにしたから、非常にごみが少なくなったというふうな話でしたけども、それこそ広域で話しなきゃならんですけども、鳥栖市はそういう面についてはどういう考えですか。

榎原聖二環境対策課長

確かに、今の可燃ごみの中に再生できるそういう一般紙、御指摘いただきました一般紙等も含まれております。そういう分については、なるべく資源化してできるような形で、何らかの方法は組合のほうとも御相談をしながら、今後、検討をさせていただきたいというふうに思っております。

内川隆則委員

きょうは132トンとかいうふうな話、トン数ですけども、富良野に行ったら、水分をなるべく切るようにしますと、よってトン数を減らしますという理屈だったんですけども、それは理屈であって、あそこで言うと失礼になるけん、それは理屈であって、燃やすときには、それ以上の水分があろうとなかろうと、燃やすのには必要なエネルギーは出るんじゃないかと。

しかも、あんまり水分がなくなると、ちょっと話、本当かどうか知らんけど、水分がないと、火力が強過ぎて、水をまかんと火力が強過ぎるというふうな状態も生じるので、ただ、水分がなくて、この132トンというトン数だけで、容量は別として、はかれる問題なのかなというふうに思うけど、技術的な話としてどうですか。

榎原聖二環境対策課長

確かに水分が少なくなれば、今、何でも一緒ですけども、焼却の場合は、まず、ごみの乾燥をさせております。50%なり、水分が含まれているのを30%以下ぐらいに落として、それで焼却炉の中に今入れております。

先ほどのお話とちょっと合ってるかわかりませんが、その水分については、今度は、逆に水分を落とし過ぎると、乾燥機の中で発火してしまって、乾燥機の中で燃え過ぎるとい

うことで、ある程度の水分を残した状態で、実際炉の中に入れて調整をしているというふうなこともございますので、一概に、全然なければいいという話じゃないですけども、ある程度そういうふうな調整をしながら、今、焼却をしているのが現状でございます。

内川隆則委員

したがって、富良野では、量が減るように、トン数が減るように、水分をしっかりと切ってください切ってくださいという、話をしておりますというふうなことが言われたけれども、そればかりでは、本当の意味でのごみの量を減らすということにはならないということですね。

内川隆則委員

ちょっと最後。

この10年の計画、新しい建設に向かったの、スタートはいつからになるんですか。

榎原聖二環境対策課長

現在、用地の、鳥栖市のほうで用地を選定するというので、そちらのほうの作業のほうを、今、市のほうでは進めております。

実際には、その用地選定に当たりまして、決定等をしますと、当然議会なり地元なり、その選定候補地に上がった場所はですね、と組合のほう、組合といいますか、2町のほうにもお伝えをすると。

それで、一応その選定と合わせて、今のスケジュールでは、ある程度、その2町に対して、どういうふうな負担割合とか、どういう条件でというのも含めたところで、2町に打診をして、それが了解を得た段階で、新しい施設の検討に実際には入っていくというふうに考えております。

以上です。

内川隆則委員

今、言われたことが整えば、そこからは10年間のスタートラインということですか。

榎原聖二環境対策課長

10年間でどうかというと、もう10年間のそのスケジュール中には、もう用地選定も入っておりますので、実際はもう入っていると。

ただ、具体的な施設をどうするかという検討については、やはり用地が決まらないとなかなかできないものですから、1市2町がそれでいいというような、スタート、ゴーというような表明をしたところから、実際には、具体的に計画を練ったりとか、先ほど申し上げました計画をつくったりとか実際の機種選定とか、そういうふうな具体的な作業については、そのあとに入っていくと、その用地が決まった後に入っていくと。

用地も10年間には入ってますけども、用地選定も当然入ってますけども、今の計画ではなるべく用地の候補地については、ことし中、いろいろ交渉事まですると、実際、地元調整とかも含めると、来年度までには用地選定が終わるような工程で考えております。

以上でございます。

内川隆則委員

はっきりしたいのは、10年後をめどに新しい基地の、あれを始めていくっていうふうなことになるわけでしょ、稼働を、ね。

そうすると、逆算すると、もうことし、今年度からそういうスタートラインに入ってますというふうにして、平成26年度には、稼働開始が可能ですよという前提に立って、スタートしておりますということですね。(発言する者あり)

榎原聖二環境対策課長

平成36年のスタートに向けて、もう既に、もう入っていると。それ、それができるような形でやっておるとのことでございます。

藤田昌隆委員長

ちょっと一つ。

今、用地選定が、もちろん用地選定が大事だし、で、大体の焼却量というか、トン数も決まるとし、で、もう同時並行でいかんと、用地が決まるまで、どうのこうのっち言いよったけど、もう機種を選定から、用意ドンでせんと、私はだめと思うんやけどね。

突飛な広さを今から用地買収するわけでもない。逆に小さいところをするわけでない、大体、施設の大きさちゅうのは、大体決まるとでしょ。そりゃ300も500も、じゃないんだから。

だから、要するにもう10年はないと、全然、ね。前も言ったやないですか。5年とかね、もう6年しかないっち、あと。

だから、用地選定して、さあそっから機種とかどうのこうのじゃなくて、もう用意ドンで始めんともう間に合いませんよということですよ。

ね、1年かけて2年、1年半、2年かけて用地選定って。もうそんなときには同時並行で、私は進めるべきだと思うんですけどね。

以上です。

藤田昌隆委員長

ほかには。

なければ……。

森山 林委員

一応、ごみ問題が出ましたけど、ちょっとこれはお尋ねですけども、鳥栖市も企業誘致をされております。この中で、企業用のごみ、このごみについての、企業用の……、これは家庭版ですので、そういった状況はどぎやなふうですかね。企業、それぞれ、業者が恐らく入ってあると思いますけど、いっぱいですよ。状況がわかれば……。

楨原聖二環境対策課長

数値的なものはちょっと今、お答えはできないんですけども、当然、事業系ごみのほうも、今一般、家庭系ごみについては、量的にはふえてない状況なんですけども、やはり事業系の一般廃棄物の可燃ごみのほうがあそこの鳥栖・三養基西部環境施設組合の施設のほうに持ち込まれる量がふえているという状況がありまして、私どもその事業系のごみについて、何らかの資源物、資源化できるものについては資源化してもらおうということで、今ほかの自治体ともちょっと調べて検討しております。当然、事業系についても、家庭にお願いするのと合わせて、事業所のほうにも、ごみの減量化について、今後、積極的に啓発なりお願いをしていきたいというふうに考えておるところでございます。

藤田昌隆委員長

はい、よろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

はい、なければ、以上でごみ関係について協議を終わります。

よろしいですか。

〔発言する者なし〕

最後に、視察について副委員長のほうからお話があります。

江副康成副委員長

これを受けて、視察に行きたいということで、その前の勉強会を、きょう兼ねてたんですけども、執行部のほうから1枚もので、視察候補地、施設概要という形で4つ、一応用意していただいております。

きょう、いろいろストーカー方式とか溶融化とかいろいろ、大きく分けて教えてもらったもので、それぞれ代表的なところを回ればなと思うんですけども、そういう方向でよろしいですか。

〔発言する者なし〕

で、1つが、比較的新しい佐賀市清掃工場とクリーンヒル宝満のほうに行くパターンが1つと、あと1つが、下から2、3ですね、クリーンヒル宝満と上津クリーンセンターに行くという2つのパターンがどっちかがあるのかなと。

初めのやつは、両方とも新しいということが一つメリットなんですけども、佐賀の清掃工

場ってというのは、ストーカで灰溶融炉もあるという、どういうやつかなを見れるということですね。

あと一つ後者のほうは、合わせてクリーンヒルから上津に移動するときに、今、造成中の久留米市北部一般廃棄物処理施設、そこを通過して、移動できて3つも見れるかなと、合わせて。

そういう、どちらかになるのかなあとと思うんですけども、どちらのほうがよろしいでしょうかね。（「佐賀市のメーカー次第」と呼ぶ者あり）（「メーカーがわかれば」と呼ぶ者あり）（「違うメーカーに行ったほうがよかろうもん」と呼ぶ者あり）

藤田昌隆委員長

じゃあ3社、タクマと新日鉄と、もし違うならね、（発言する者あり）ちょっとごめん、この、ちょっとごめん、（発言する者あり）その前に、視察は、議会が始まったときのあの日に行くつちやろ。

江副康成副委員長

ちょっと、そのあとにちょっと御提案しようかなと思ったんですけど、現地視察があるじゃないですか、9月の議会に、その日を使って。

藤田昌隆委員長

この3つ回る。

江副康成副委員長

行けたら行かんかなあというふうに、このあと御提案しようかなと思ったんですけどですね。（発言する者あり）だから、今までの現地視察という意味合いよりも、もうちょっと長い時間使ったところの、行って帰って、お昼も……（「佐賀市は荏原」と呼ぶ者あり）（「荏原、荏原製作所たい」と呼ぶ者あり）焼肉のエバラじゃないよ。

〔発言する者なし〕

（「荏原ね」と呼ぶ者あり）（「どこでんよかたい」と呼ぶ者あり）

じゃあ、この1、2、3にしましょうか。（「3つもや」と呼ぶ者あり）（発言する者あり）3つ。

藤田昌隆委員長

いやいや、だから。（「2、3、4たい」と呼ぶ者あり）2、3、4。4はまだなかつちやけん。（発言する者あり）（「2つぐらいでよかよ」と呼ぶ者あり）1、2。（発言する者あり）なら、1、2。はい。はい。

江副康成副委員長

1、2ということですよかですかね。

午後 2 時 43 分閉会

鳥栖市議会委員会条例第 29 号の規定によりここに押印する。

鳥栖市議会建設経済常任委員長 藤 田 昌 隆

