

2023年6月定例議会 一般質問

件名1	空き家対策について
要旨①	危険空き家の除却補助及び固定資産税減免の概要と実績について
質問	ちょうど4年前の初めての議会で、空き家除却に係る固定資産税減免について一般質問させていただきました。内容は、空き家となった建物を取り壊さない理由の一つとして、住宅用地には、1/6とか1/3の課税標準額の軽減があり、一般的に住宅が存在しなくなると、土地の税金が上がることになるため、一定期間、固定資産税を上げないような制度設計を提言したものです。そして、この提言については、直ちに実行していただき、翌年の課税から適用されることとなり、有難く思っています。そこで、固定資産税減免制度の概要と実績件数、並びに、危険空き家除却に係る補助施策の内容と実績について、お尋ねします。また、空き家対策特別措置法でいう、特定空き家と危険空き家のそれぞれの定義についても、併せてお示しください。
回答	<p>【都市整備部長】特定空家は、建物の危険度判定の結果を踏まえて、周辺に対する影響を考慮した評価を行い、協議会で専門家の意見を聞きながら決定するものであり、これまで指定済み特定空家は10件あり、2件はすでに解体されています。一方、危険空き家は所有者などから判定申請を受けて職員が現地に出向き国が定めるチェックリストに基づき確認を行い、建物単体の判定により危険であると判断された建物となります。これまで判定した18件のうち、4件が危険空き家となっています。判定は申請に基づくものため、市全体に存在する危険空き家の数としては把握しておりません。次に危険空き家に対する除却補助制度は、令和7年度までの期間限定で市内事業者が行う解体工事費に対し実施しています。補助の対象としては、危険空き家と判定されたもので、1年以上空き家である個人所有の木造住宅です。実績は、判定申請があつた件数が令和2年度が9件、令和3年度が5件、令和4年度が4件であり、その結果危険空き家判定された件数が令和2年度が2件、令和3年度が1件、令和4年度が1件であります。また、除却補助の実績はありません。</p> <p>【市民部長】固定資産税についてお答えします。空き家除却後の土地については、固定資産税の住宅用地特例が適用されなくなり、税負担が大幅に増えることから、空き家の除却が進まない状況にありました。こうした状況を打開し、土地の有効活用、さらには周辺住民の生活環境の改善を図ることを目的として、令和2年4月1日に「犬山市危険空き家取壊し後の固定資産税の減免に関する要綱」を施行しました。この要綱では、空き家除却後の土地について、所有者からの申請により、除却後、最大3年度分、住宅用地特例で軽減されている税額を減免することとしています。なお、その土地が営利目的や特定の目的で利用されたり、売買等で所有者が変更された場合は、減免が適用されなくなります。令和2年度から今年度までの4年間で4件の申請があり、そのうちの3件に適用しています。</p>
再質問	<p>現在、市内に特定空き家が8件あり、また、危険空き家は所有者からの申請に基づくもので、これまでに、18件申請があり、この内、4件が、危険空き家と判定されたが、除却補助を受けた方はいません。ということが判りました。答弁ありがとうございました。</p> <p>再質問いたします。固定資産税減免の実績は、3件ということですが、その後その敷地はどうなったのかお訊きします。</p>
回答	現在、減額対象となっている土地については、すべて令和5年1月1日現在で更地のままとなっており、令和5年度分の固定資産税・都市計画税が減免減額されております。
要旨②	固定資産税の住宅用地特例の解除について
質問	本年2月に社会資本整備審議会 住宅宅地分科会 空き家対策小委員会が取りまとめた「今後の空き家対策のあり方について」を受け、3月3日に、特別措置法の一部改正案が閣議決定されました。内容は、市町村長は、空家等の敷地について、固定資産税の住宅用地特例を解除できるというもの。いすれ、国会で審議されることになりますが、その趣旨からみて、原案通り改正されるものと思っています。そこで、要旨2点目として、現時点で判っている内容や施行日などの今後の予定についてお訊きします。
回答	令和5年2月に閣議決定された内容としては、「空家等活用促進区域」いわゆるモデル地区の新設や放置すれば特定空家等になる恐れのある空家等を「管理不全空家」として指導・勧告などに関することが記載されています。管理不全空家については、勧告を受けた場合、対象の敷地は、特定空家と同様に固定資産税の住宅用地特例を解除できると示されています。しかしながら、現段階で国、県から施行などに関するスケジュールなどについて、まだ示されておりませんので、今後、情報が分かり次第、空家等問題対策協議会での意見などを踏まえ犬山市の現状にそくした運用方法や内容について精査したいと考えています。

要旨③	空き家除却に係る固定資産税減免の運用基準見直しについて
質問	<p>新たな対策として、「管理不全空き家」という区分を設け、こうした空き家については、たとえ住宅が建っていたとしても、特例措置は受けられないということで、取り壊しが、ある程度進むことを狙っての国の施策ということと理解いたしました。以上要旨①及び②を踏まえ、要旨③固定資産税減免の運用基準見直しについて、お訊きします。</p> <p>国の法改正が実施されると、当市の空き家除却に係る固定資産税を一定期間据え置くという取組は、更に取り壊しの促進に繋がるものと考えます。そこで、2点お訊きします。現在は、危険空き家を対象としていますが、いずれ、管理不全の空き家についても対象とすべきかもしれませんので、当局の見解をお尋ねします。</p> <p>また、先程、要旨①再質問で答弁がありましたように、除却されても、なかなか利活用までには至っていないのが現状のようですが、更に当市の制度にインセンティブを持たせるということから、現在3年間という猶予期間を、もう1、2年延長してはどうか、と思いますが、これについても、お尋ねします。</p>
回答	管理不全の空き家については、先ほど、都市整備部長が答弁したとおり、現在、国や県から詳細が示されておりませんが、管理不全の空き家を勧告することになった場合は、検討していきたいと考えています。また、この制度は、空き家の除却促進と併せ、除却後の利活用までの税負担の増加を抑制し、新たな土地利用を促進することを目的としているため、減免期間は最長3年としています。減免期間の延長により、その分、新たな利活用に向けた動きが停滞してしまうことが懸念されるため、現時点では減免期間の延長は考えていません。
コメント	答弁ありがとうございました。延長は考えていないと云うことで、理解いたしました。管理不全空き家については、確かに、国等からの詳細が示されていない状態ですので、今後の動きを注視して頂きたいと思います。
件名2	街路樹について
要旨①	街路樹の維持管理費を抑えるための方策について
質問	<p>市内幹線道路には、街路樹が多く植えられています。「緑色」は、安らぎや落ち着き、平和などの意味を持っており、リラックス効果や疲労回復効果などがあると言われ、一定の良好な道路景観を形成していますが、一方で、枝が覆い茂って、運転中における標識の視認性を阻害したり、電線に掛って危険状態になったり、或いは落葉によって、付近の住宅地に迷惑を生じさせるなど、負のイメージも指摘されています。これを解決するためには、定期的な剪定などが必要ですが、財政的に、だんだん厳しい状況になってきていると思っています。解決策として、例えば、樹木のオーナー制度を導入して、特定の方々に負担していただくとかの手法があるかもしれません、市内の街路樹の本数から考えても非現実的です。したがって、今後益々増大していく維持管理費を抑えるためには、計画的な街路樹の伐採もやむを得ないと思っています。</p> <p>本年度は、街路樹伐採委託に係る予算がかなりの額で組まれているようですが、来年度以降の予定も含めて、市の見解や計画をお尋ねします。また、伐採と云うことですが、根部分の除去、いわゆる伐根も含まれているのか、併せてお訊きします。</p>
回答	犬山市では、幹線道路を築造する際に路線毎に決めた樹種を、景観形成、道路利用者の快適性の確保などを目的として、街路樹を植樹しました。しかしながら、当時整備した街路樹も、年数の経過とともに老木化、大木化し、倒木や落枝等による道路利用者へ被害を及ぼす危険性が高くなるほか、枝葉の繁茂により、標識や横断歩道利用者等の視認不良による安全性の低下を招くなど、本来の景観形成等を目的とした植栽管理に加え、道路利用者等の事故を未然に防ぐための維持管理が求められています。このような状況から維持管理には多額の費用が必要となり、令和4年度に市が管理を行っている8路線の街路樹と近接する標識等の周辺調査を実施しました。この調査結果を基に、愛知県建設局発刊の「道路構造の手引き」や現地での視認状況により、道路の安全性を向上させるための、「伐採する街路樹の基準」を定め、併せて2年間で完了する計画を策定しました。この計画8路線には912本の街路樹があり、伐採条件に該当する街路樹を令和5年度に240本、令和6年度に248本伐採する予定をしています。これにより、管理本数を減らし、以降の剪定回数をこれまで1~3年周期で行ってきた街路樹剪定を1~2年周期とし、枝葉が繁茂する前に適正に剪定していく計画としていきます。また、手法としましては、根本で伐採するもので、伐根は周辺構造物の復旧工事が必要となることから、現在のところ行う予定はありません。
コメント	なぜ、伐根まで言及したかと言いますと、中切線の街路樹は既に、すべて伐採されて今はありますかが、一部歩道内に切り株が残っており、通学路にもなっていることから、危険で、何とかならないか、という相談を受けたからです。私も現地を確認しましたが、3カ所ほど、危ないなあと感じました。従いまして、路線によっては、伐根まで配慮していただきたいし、また、伐採し残った根っこが枯れた時は、積極的に撤去し、コンクリート舗装などをすべきということを付け加えさせて頂き、件名2の質問を終わります。

件名3	五郎丸駅の復活に向けての布石について
要旨①	市街化区域編入の手順と可能性について
質問	<p>原市長は、先の2月定例議会の現県議会議員である中村市議による一般質問で、道の駅の在り方や方向性について、この1年以内に結論を出すと表明されました。道の駅をひとつの起爆剤として、将来の五郎丸駅復活を目指す一人として、この発言は、非常に関心が高く、重く受け止めさせていただきました。道の駅の判断をされるにあたって、今回は、随分前から、描いていた構想を、後ほど、お示しさせていただきたいと思いますが、先ずは、このエリアにおける状況を整理しておきたいと思います。</p> <p>名鉄小牧線より東の国道41号沿いは、20、30年前から、色々な計画が、持ち上がっては消えるということが繰り返されてきました。市街化調整区域や、農振農用地であることなどから、大規模な開発は非常に難しいと云うことであります。本来、市街化調整区域での大規模な開発や建築物を建築するための、正攻法は、市街化区域編入と思っています。そこで、確認の意味を含めて、市街化区域編入の一般的な手順とこのエリア(国道41号の北側及び南側)における編入の可能性について、お伺いします。</p>
回答	<p>まず、市街化区域に関する都市計画についてご説明します。犬山市は、都市計画法に基づき、市域の全部が愛知県の定める都市計画区域に指定されており、その区域内を、計画的な市街化を図るための市街化区域と市街化を抑制すべき市街化調整区域に区分されています。市街化区域編入は、市街化調整区域を市街化区域に編入することですが、これは都道府県が決定するもので、市町村が自ら決めることができません。</p> <p>このことを踏まえて、正攻法となる市街化区域への編入手順をお答えします。市街化区域への編入手手続きは、愛知県に対し、市町村による案の発意、申出を行うことが必要です。案の発意には、土地利用計画などと共に、地権者などの同意状況をはじめ、農業、治水、環境などの関係者、関係機関との調整、協議が整った旨の資料を提示する必要があります。</p> <p>その市町村案を愛知県に提出すると、県担当部局で市街化区域への編入に関する素案が作成され、県関係機関との協議や中部地方整備局、東海農政局との調整や意見処理が行われます。その後は、地元説明会の開催や市町村による原案の閲覧などを経て、愛知県案の作成がされ、市町村への意見聴取、国との事前協議、都市計画案の公告、縦覧へと進みます。最終的に愛知県都市計画審議会への付議と国への同意申請を経まして、都市計画決定の告示によって市街化区域への編入となります。</p> <p>次に市街化区域編入の可能性ですが、市街化区域の編入には大きく5つの要件を満たす必要があります。一つ目は、上位計画との整合、二つ目は、基盤施設整備の確実性がある区域であること、三つ目は、位置の妥当性がある地域として、住居系の新市街地は、鉄道駅や市役所から概ね1kmの地域や、市街化区域に隣接する地域では、公共交通機関のバス停から概ね500mなどの地域が該当します。四つ目は、規模の妥当性、五つ目は、(市内の)低・未利用地の状況となります。これらの要件を踏まえますと、犬山市都市計画マスターplanに位置づけのある橋爪・五郎丸地区の新市街地検討エリアにおいては、規模の妥当性を満足し、基盤施設整備が確実な事業計画があれば、可能性があるものと認識しております。ただし、市街化区域の編入には、農地として保全すべき区域や災害ハザードがある区域などは原則として含めることができないとされていますので、先ほどの手順で申し上げた関係者や関係機関との調整、協議が整っていない状況では、市街化区域への編入は認められないものとなります。</p>
コメント	「規模の妥当性を満足し、基盤施設整備が確実な事業計画があれば、可能性があるものと認識している」との答弁がありましたが、一方で、優良な農地も含まれるなど、実務的には、非常に難しいものと、私は理解しています。もし、可能性があるのならば、是非とも積極的に取り組んでいただきたいと思います。
要旨②	将来に向けたまちづくりの提案について
質問	<p>先程申し上げたように、名鉄小牧線より東の国道41号の北側及び南側は、これまでに色々な計画が、持ち上がっては消えるということが繰り返されてきました。かつては、市の庁舎を当該地に移転することで、この地域のまちづくりを進めるため、市で取り組んだこともありましたが、計画が頓挫、という苦い経験があります。当時関わっていた一人として、このエリアを何とかすべきという強い思いを持っています。そこで、冒頭で申し上げましたように、私の考える構想を、配布資料を基に、説明させていただきます。</p> <p>今回提案させていただくエリアは、国道41号より南の部分、全体面積約28.5ヘクタールのうち、都市計画道路丸山五郎丸線より東側ニュータウンまでの約17.5ヘクタールです。なぜ、東の方まで大きく捉えているかというと、既成住宅地と市街化区域との連続性を持たせ、五郎丸駅復活に向け優先的に開発すべきと考えるからです。</p>

まず、このエリアに誘致すべき公共施設として、犬山警察署の移転を考えます。敷地面積としては、現在が約4,200m²ですので、来客用の駐車場等の増加を考慮し、6,500m²ほど必要と考えます。そして、これに合わせ、運転免許センターのような施設を包括する形で、民間の自動車教習施設約4ヘクタールを誘致併設してはどうかと思います。理由は、以前、県に確認したところ、県内には既に、平針の運転免許試験場と東三河運転免許センターがあり、立地は、困難ということなので、愛知県の財政的負担を軽減するため、民間とのコラボを提案するもので、主に免許の更新と高齢者の講習や実地研修に特化したものを想定しています。実現すれば、犬山市民のみならず、小牧、春日井、岩倉、扶桑、大口等々、近隣の多くの県民の利便性が高まると共に、ついでに犬山城に寄ってみようという方も見込まれるため、当市の観光資源の活性化に繋がると考えます。また、この他に、現時点では、市から概要が一切示されておりませんが、私の希望も含め、屋内型キッズ施設用地、約5,000m²を想定しています。

なお、都市計画道路丸山五郎丸線沿線については、都市計画法34条2号の観光資源の規制緩和などによって、道の駅など、起爆的な施設が立地すれば、梅坪地域のように、商業施設立地促進が期待できると考えます。以上、大まかな説明をいたしましたが、実は、計画の内、愛知県警に係る部分については、現原市長の県議時代にも、相談していますし、先般、中村県議から、『県内45警察署は、築40年以上のものが56%で、建て替えは年に1カ所ずつ、古い順で実施しており、犬山は20番目とか、場所は現在地が基本』とか、かなり消極的な回答であったということを、お聞きました。しかしながら、市が積極的に取り組むことによって、県の考え方も変わってくると思っていますし、20年後というのは、丁度いいタイミングかもしれません。ここで質問させていただきます。先程、説明しましたように、公共施設や商業施設など、ある程度、立地が期待できると考えますが、ニュータウン西側200メートル以内の土地、面積約8ヘクタールについては、商業施設の立地は難しく、農地として存続も好ましくないことから、住宅地を想定すべきと考えます。そして、こうした大型住宅地開発を実現するには、市街化調整区域内地区計画の手法が、まず考えられると思っています。そこで、調整区域内地区計画による開発の可能性をお伺いします。

回答 市街化調整区域内地区計画による住宅地の開発は、犬山市市街化調整区域内地区計画運用指針に則った開発計画について、都市計画法に基づく手続きにより地区計画を決定し、開発許可申請を経て行うこととなります。この運用指針は、市街化を抑制すべき区域である市街化調整区域内の秩序ある土地利用の観点から、円滑かつ適正な運用が図られるよう基本的な考え方を示すものです。指針に示された主な要件としては、犬山市都市計画マスタープランに明確な位置づけがあることのほか、計画区域が鉄道駅、市役所やこれらの支所から徒歩圏、概ね1km以内にあることや、既存集落の保全、工場跡地の利活用など、既存ストックの活用やコミュニティの維持に資する計画である必要があります。また、農林漁業振興上など開発が望ましくない区域として、農用地区域を含むことができないこととなっており、その除外が確実な区域でなければなりません。ご提案の区域における住宅地の計画は、現状においてこれらの要件を満たしておらず、市街化調整区域内地区計画を都市計画決定することはできないと考えています。

再質問 答弁ありがとうございました。当該地から、概ね1キロメートル以内に、鉄道駅や市役所などが存在しないため、市街化調整区域内地区計画では、難しいとのことで、理解しました。引き続き、自分としても研究したいと思います。ここで、市長に再質問させて、いただきたいと思います。当該エリアの一部は、都市マスにおいて新市街地検討エリアになっています。また、昨年度、消防庁舎建設基金が創設され、提案の区域内は、建て替え地の有力な候補区域の一つと思っています。そして、エリア内に虫食い状態で農地が残るようなことは、避けていただくためにも、当初から道路配置と導線計画を念頭に置くべきと考えます。道の駅の方向性の結論を出すにあたっては、「道の駅」単体で考えるのではなく、提案のように、長期的で大胆な視点に立って、望んで頂きたいと考えますが、いかがでしょうか。私としては、提案の区域にこだわっているものではありません。要は、将来の五郎丸駅復活も今から視野に入れて欲しいということです。市長のお考えをお訊きします。

**回答
(市長)** 道の駅については先の2月議会でも答弁させていただきましたが、まずは、民間企業の進出が可能なのかどうか、また新しいまちづくりに繋がるかどうか考えていかなければなりません。また、屋内型キッズスペースの最適な設置場所を考えていく必要もありますし、私が公約等で掲げている沿道の賑わいの活性化などの様々な可能性を探りながら整理した上で、今年度中に一定の方向性をお示ししたいということを2月議会で申し上げさせていただきました。道の駅構想については、先程申し上げました民間企業の進出と新しいまちづくりの可能性を探っていますが、万が一断念しなければならない場合であったとしても、ただ道の駅を作らないということを考えるだけではありません。道の駅に依らない新たな橋爪五郎丸地区の新しいまちづくりに

向けて考えて行かなければなりませんし、そうしたことを踏まえて検討の着手をしているところであります。いろんな新しいまちづくりの構想は必要でありますし、施設単体で考えるものではありません。41号のこれから6車線化を活かしたまちづくりを考えていくたい。41号は単に渋滞解消するための道づくりではありません。これからの我々の犬山のそして皆さんの地域の新しい地域づくりまちづくりとして考えていかなければならぬと思っておりますので、41号の新しいまちづくりが将来により良い方向に導いていけるように努力をして皆さんにお示しをしていきたいと思っています。

コメント 市長、答弁ありがとうございました。道の駅の判断は、非常に難しい政治的判断を伴うと思っておりますので、出された結論については、尊重したいと考えます。橋爪・五郎丸の当該エリアの将来を市長以下担当職員に託しますので、よろしくお願ひいたします。
以上で、私の一般質問を終わります。

2023年9月定例議会 一般質問

件名 1	防災、減災及び災害対応について
要旨①	犬山市国土強靭化地域計画について
質問	平成25年に、防災・減災等に資する国土強靭化基本法が公布・施行され、国の強靭化に関する施策を総合的かつ計画的に推進することが定められました。愛知県においては、平成28年3月に、愛知県地域強靭化計画を策定。こうした背景を踏まえ、令和2年に、犬山市国土強靭化地域計画を策定しています。この地域計画には指標と目標値が記載されていますが、25ほどある指標のうち、住宅の耐震化率、自主防災組織設置率、犬山市あんしんメール登録者数、保有感染防止衣の消防保有数、上水道基幹管路の耐震適合率について、現時点での、状況や達成度をお尋ねします。
回答	まず、市内の既存住宅の耐震化率は、平成27年度の現状値82.6%に対して、目標値は令和3年度で95.0%、令和3年度末時点では86.4%となっています。次に、町内会の自主防災組織設置率については、平成30年度の現状値87%に対して、目標値は令和6年度で95%、令和4年度末時点では87%となっています。次に、犬山市あんしんメール登録者数について、平成30年度の現状値15,789人に対して、目標値は令和6年度で25,000人、令和4年度末時点では18,585人となっています。次に、救急活動の際に、救急隊員が着用する感染防止衣数について、平成30年度の現状値700組に対して、目標値は令和6年度で5,000組、令和4年度末時点では4,000組となっています。最後に、水道管の中でも重要度の高い基幹管路の耐震適合率について、平成30年度の現状値44.9%に対して、目標値は令和6年度で50.0%、令和4年度末時点では49.5%となっています。
再質問	幾分達成率が低いと思われる、自主防災組織設置率・犬山市あんしんメール登録者数の項目について、目標値をクリアするために、今後概ね1年間、どう取り組んで行くのか、お訊きします。
回答	まず、自主防災組織設置率についてですが、出前講座などを通し、地域防災力向上における自主防災組織の重要性、必要性を周知しているところです。平成30年度時点では、317町内会のうち276町内会で設置されており、その後は、令和5年度に北三笠町で自主防災組織が設置されました。また、町内会ではありませんが、令和2年度には、犬山西地区コミュニティ推進協議会が自主防災組織として設置されました。現在、自主防災組織の設置率は87%となっていますが、残りの40町内会に関しては、なかなか新規設置が進まない状況となっています。しかしながら、自主防災組織の設置は、地域防災力の向上に繋がる重要な事項のため、出前講座や市広報などを通し、市民への周知、啓発に努めてまいります。次に、犬山市あんしんメール登録者数について、目標を掲げた平成30年度からは約2,800人増加で18,585人の登録者数となっています。あんしんメールは、災害時においても非常に速度性の高いプッシュ型の情報伝達手段です。加えて、令和2年度末からは市公式LINEと連携を図ることで、現在、約15,800人のLINE登録者に対しても、あんしんメールと同様の通知を行うことが可能となりました。今後も引き続き、あんしんメールに加え、市公式LINEの登録についても、出前講座や市広報を通してPRしていくことで、災害時における情報伝達手段の確保を継続的に進めてまいります。
要旨②	感震ブレーカー設置補助制度について
質問	『感震ブレーカー』は、地震発生時に設定値以上の揺れを感じたときに、ブレーカーやコンセントなどの電気を自動的に止める器具で、不在時やブレーカーを切って避難する余裕がない場合に、電気火災を防止することができます。当市では、木造住宅に感震ブレーカーを設置した個人に対して、器具の購入及び設置の補助制度が整えられています。この制度概要とこの数年間における補助実績をお示しください。

回答	制度概要としては、市内に木造住宅を所有、もしくは居住する個人を対象とし、感震ブレーカーの購入及び設置に要した費用の2分の1、上限5,000円の補助を行っています。その他の条件として、取り付ける感震ブレーカーは、一般社団法人日本配線システム工業会又は、一般社団法人日本消防設備安全センターの認証を有するものとし、一定の効果が期待できる器具を補助対象としています。実績としては、補助制度がスタートした令和元年度に7件、令和2年度に6件、令和3年度は0件、令和4年度に1件、計14件の補助を行っています。
再質問	令和元年度から、これまでに14件ということですから、まだまだ、感震ブレーカーの普及率は、低いことがわかりました。上限額(現状5,000円)を引き上げることと、木造だけではなく、非木造の住宅、軽量鉄骨造などに対しても、補助を拡充すべきと考えますが、当局の見解をお訊きします。
回答	参考までに、感震ブレーカーには様々な形式のものがあり、取付け方法や金額にも非常に幅があります。これまでの実績の中では、最安値で約2,000円、最高値で約84,000円の申請に対し補助を行っています。種類によっては、取付けに電気工事を要する場合もあるため、器具代とは別に設置費用がかかる場合もあります。議員ご指摘のとおり、このような電気工事の有無や規模感、費用については、取付けを行ったことのない方には検討がつかない上、そもそも感震ブレーカーという器具自体の認知度が低いことから、補助申請数の低下に繋がっている可能性があります。これまでにも、市広報で補助事業に関して周知を行ってまいりましたが、感震ブレーカーの設置推進に向け、出前講座、地域のイベント等でより一層の普及啓発に努めてまいります。次に、補助上限額の引上げ及び補助対象住宅の拡充については、先ほど答弁したとおり、申請が伸びないことや、補助上限額を超える実績もあることから、非木造住宅への補助対象拡充や補助上限額の引上げについて、検討していきます。
要旨③	自主防災会(組織)配布物品について
質問	現在どういった物品を支給されているのか、お尋ねをします。また、そもそも、支給備品の紛失や故障などがあった場合再支給していただけるのか?救急箱の医薬品などは、どこの防災会も、有効期限切れのものが多いと推察しますが、どこまで補充する必要があるのかについて、当局の考えを、お尋ねします。
回答	現在、自主防災組織の新設時には、必要と想定される資機材として、ヘルメット18個、拡声器1個、懐中電灯1個、救急セット1箱、担架1台、カケヤ1本、小型の斧1丁、バール3本、ノコギリ3本、町内名入りの旗1枚を支給しております。なお、これらは自主防災組織を新設した最初の1回のみの支給となっています。ヘルメットや懐中電灯、また、付随する乾電池などが使用期限を迎えた際には、市からそれらの現物支給は行いませんが、「犬山市自主防災活動支援補助制度」により、資機材買い替えの補助を行っております。内容としては、資機材の購入に要する費用の2分の1、上限50,000円として、年1回補助しています。また、町内会や地域の特性によって、必要となってくる資機材は大きく変わってくるため、組織新設時に支給した資機材に限らず、防災資機材として購入するものは全て補助対象としております。医薬品についても、災害時や緊急時には必要となるため、組織新設時に支給した救急箱を基に、それ以上の備蓄を推奨しています。しかしながら、消毒液等は消費期限が短く、定期的な入れ替えが必要となりますので、先ほどの「犬山市自主防災活動支援補助制度」を活用いただきながら、各組織の考えに合わせ、必要なものを管理していただきたいと考えています。
再質問	ひと昔前と比較しますと、市の避難所の備品、備蓄食料など、随分拡充されてきましたし、色々な防災グッズも開発、商品化されていますので、時代とともに、配布物を見直していく必要があると思います。たとえば、カケヤ、斧、バール、防災会旗やポールなどは、重要性や使用頻度が低いため廃止し、無電池式ラジオや保温シート、電池不要の懐中電灯などに変えるなどしては、どうでしょうか。見解をお尋ねします。
回答	ハンマーやバールなどの救助用資機材は、避難時には活用することができないため、普段はあまり必要性を感じませんが、震災時等における救助活動の際には、非常に役立つ資機材と考えております。また、先ほどの答弁のとおり、必要な資機材は町内会や地域の特性によって大きく変わってきます。組織新設時の現物支給は、自主防災組織の活動を支援するとともに、組織内での資機材備蓄のきっかけとなることも目的としているため、まずは活動の基盤となる基本的な資機材を提供させていただき、不足している資機材に関しては、「犬山市自主防災活動支援補助制度」を活用していただくことを想定しています。そのため、議員ご提案の無電池式ラジオやサバイバルシートやその他、各組織で必要と思われるものは、本補助制度を活用の上、備蓄をしていただきたいと考えています。
コメント	配布物品については、見直さないと理解しましたが、答弁に「地域の特性」という言葉がありましたように、のこぎり、斧、バールなどは、農村部では地区ですぐに調達できますので、配布にあたっては、一律ではなく、両者で協議してはどうか ということを指摘させていただきます。

要旨④	情報伝達について（中日新聞掲載記事から）
質問	国が災害情報などを住民に伝える防災行政無線を、2025年度までに設置するよう求めていることに関連し、未整備の自治体を総務省が公表し、全国1,672自治体のうち、4%に当たる69市町村が未整備で、県内では、犬山市のはか、一宮市、津島市、あま市、日進市が該当するということです。情報伝達手段については、これまで一般質問で、たびたびされており、私も2019年にFMラジオを活用した同報系無線を提案させて戴きました。そこで、改めて、市の考え方をお尋ねします。
回答	総務省消防庁が、令和4年度末時点での地方公共団体における防災行政無線等の整備状況を令和5年6月16日付で公表し、当市は防災行政無線等の未整備団体として名が挙がっています。今回の整備状況調査の対象となる「防災行政無線等」とは、屋外スピーカーやFM放送を活用した、防災情報を一斉に市民へ伝える同報系システムや、携帯電話網や地上デジタル放送波、ケーブルテレビ網などを活用した伝達システムなどのうち、プッシュ型での通知が可能な9つの手段を指します。そのうち、一般的な屋外スピーカーによる方法は、雨天時には聞き取りにくいことや、概算ではありますが、親局や子局、中継局の整備費用に少なくとも約4億円程度の費用がかかる課題があります。このため、市では現在、災害時における市民への情報伝達に「あんしんメール」や「あんしん電話」の他、「LINE」や「フェイスブック」を始めとした市公式SNSなど複数の手段を用いていますが、これらの方は先にご説明した9つの手段に含まれないため、当市は「防災行政無線等」が未整備という扱いになっています。 一方、情報伝達手段の拡充については、議員からもFMラジオを活用した同報系システムの提案をいただいており、以前より研究を進めているところです。これまで、栗栖、今井、池野などの山間地域では、FMラジオのつながりが悪く、中継塔の建設が必要と考えられ、導入には多額の費用が発生する課題があるものの引き続き、調査研究を進めましたが、防災ラジオの性能が上がっているため、今年7月に最新の機材を用いて山間地域を調査した結果、すべての地域で良好につながることが確認できました。このため、現在、コミュニティFMの電波を活用した防災ラジオの導入の検討に着手しており、関係機関とも協議を開始し、令和6年度の実施に向けて進めています。
要旨⑤	防災協定について
質問	災害協定に関連し、2点質問させていただきます。 まず、1点目です。7年前の平成28年12月に発生した、いわゆる糸魚川市大規模火災では、コンクリートミキサー車による水の搬送能力が実証されました。犬山市でも、2015年1月に5棟全焼の城下町火災が、起きており、いざという時の消防用水の確保は、大変重要です。市内には、生コン会社が2社ありますので、協定の締結状況を市のホームページで確認したところ、2社とも平成29年11月27日に協定が締結されました。そこで、現在2社と締結している協定は、コンクリートミキサー車での運搬を想定したものか、改めて確認させていただくと併せて、こうした協定は『締結するだけでなく実際に運用してみて、どこへ行ってどこから水を取るかなど、やってみることが重要』と言われています。民間会社との協議が必要ですが、是非、市の操法大会の時などに、実際に運用訓練をしていただきたいと考えますが、いかがでしょうか。 質問の2点目です。市内には現在、認定農業者が16存在していると記憶しています。そして、農業の大型化、機械化がどんどん進んでおり、最近では、ドローンを使っての農薬散布を目的にすることになり、私が調べたところ、2つの農業者が大型のドローンを所有してみえます。ドローンは、色々な場面で登場するようになりましたが、災害発生時に、ドローンを活用する場面が、今後増えていくと思っています。そこで、こうした農業者と災害協定を結ぶべきと考えますが、当局の見解をお訊きします。
回答	市内の生コン会社2社と締結している「災害時における消防用水等の確保に関する協定書」は、大規模災害時において、飲料水を除く生活用水や消防用水の確保が困難な場合に、コンクリートミキサー車で水を運搬していただくものとなっております。また、本年11月の秋季火災予防運動期間中に、本協定を踏まえて、消防署と協定事業所、さらに名古屋市消防航空隊の協力を得て、八ヶ岳ヘリポート付近山林で大規模林野火災を想定した合同訓練を計画しております。この訓練は、水源が乏しい山林での火災を想定し、消火に必要な水を確保するため、コンクリートミキサー車による消防用水の供給を行うとともに、犬山消防指揮隊の統制の下、名古屋市消防航空隊と連携して消火活動を行う訓練となっております。 現在市では、ドローンに関する災害協定を民間事業者3者と締結しています。その協力内容としては、災害状況を把握するために必要な情報収集や災害対応に必要な測量、災害時における物資輸送のほか、ドローン教育に関することが定められています。一方、ドローンを飛行させる際には、航空法や電波法などの法律での制約などが多いことから、それらを熟知し、事業として行っている者に要請すべきであると考えております。そのため、議員ご提案の、認定農業者とのドローンに関する災害協定の締結については、現在検討していません。

要旨⑥	マイハザードマップ作成授業について
質問	今年6月に、栗栖地区の住民の皆さんを対象に、「土砂災害に強い地域づくり活動」と題したいわゆる地区防災訓練が開催されました。色々なメニューが用意されていますが、数年前から愛知県が考案したマイハザードマップ作成ワークショップを行っています。台紙にシールを貼って、楽しみながら災害時の心構えを高めるようになっています。そこで、こうした意識啓発を小学校高学年の子供たちや中学生に授業の一環として取り入れることができないか、お尋ねします。
回答	学校における防災教育をより一層充実し、子ども一人一人が日頃の備えや地域の防災活動の大切さを正しく理解し、自らの的確な判断の下で行動を取れる児童生徒の育成が求められています。市内全ての学校において、火災や地震などの防災計画及び対応マニュアルを作成し、学校ごとに子どもの発達段階に応じた防災訓練や防災教育を行っています。具体的な取組としては、年3回の避難訓練、シェイクアウト訓練、煙道・救助袋、消火器などの防災体験活動の実施、非常時を想定した引き取り訓練、避難所で起こる様々な問題を模擬体験するゲーム「ハグ(HUG)」を活用した学習、「入鹿切れ」を題材にした防災学習など、地域や学校の実情に合わせて、それぞれ取り組んでいるところです。議員からご提案のあったハザードマップの作成体験なども、こうした防災教育のメニューの一つとして、各学校に紹介するとともに、今後も、より効果的な防災教育の実践に取り組んでまいります。
要旨⑦	総合防災訓練について

2023年11月定例議会 一般質問

件名 1	工事成績評点について
要旨①	制度の概要について

質問 市では、年間を通じて数多くの工事が発注されています。一つの工事が始まりますと、工事主管課からは工事担当者、いわゆる立会人が、また、技術吏員の職員から監督員が選任され、工事請負者の現場主任者などと共に、工事完了に向けて適宜、協議等が行われ、設計図書に従って、工事が進められることになります。そして、工事が完了しますと、検査員が任命され、完了検査が行われます。工事成績評点というのは、この完了検査時に作成されるもので、その工事の出来栄えや請負業者の熱意などについて、100点を満点として、点数化した成績表です。点数を付けるのは、先程申し上げました、市の「監督員」と「立会人」と「検査員」の3人かと思います。

工事成績評点表は、市の内部で完結作成され、おそらく外部に公表されていないので、こうした書類があることは、市の職員や市内の工事関係事業者しか判らず、一般の方は、知り得ないと思います。そこで、要旨1点目として、この制度概要について、簡潔に説明をお願いいたします。

回答	工事成績評定は、犬山市工事成績評定内規及び工事成績評定基準に基づき実施をしている制度となります。これは、公共工事の入札と契約の適正化を維持し、工事の出来栄えや品質を向上させるという目的で実施するもので、様々な項目を審査し、総合的にチェックをする評価制度です。具体的には、工事の完了検査時に「監督員」、「立会人(工事担当者)」、「検査員」の3者で評価を行う工事成績評定表を作成します。「監督員」と「立会人」は、①施工技術②工程管理③品質管理④現場管理⑤工事に対する熱意の5項目に関し評価をし、「検査員」は、①施工技術②工程管理の2項目について、各項目を100点満点として評価するものです。この3者が評価した各項目の点数は、単に合計をして平均をとるというわけではなく、それぞれの役割や項目の重要度を加味した係数を掛けた上で、最終的に評価点を導きだします。この評価点は100点が満点で、100点から90点までをA優秀なもの、89点から80点までをB良好なもの、79点から70点までをC普通なもの、69点から60点までをDやや劣るもの、59点以下がE劣るものと、優劣の順に、AからEランクの5段階で評価するものです。なお、工事成績評定に係る改正については、様式の年号を変更するなどの軽微なものはありましたが、制度的な改正は、昭和59年以来、行っていません。
再質問	評点の最終評定は、AからEまでの5段階にランク付けされるということですが、この1～2年(令和3年度と4年度)の工事評点該当件数とランク分布は、どうようになっているのか、お尋ねします。
回答	まず、令和3年度の工事成績評点の対象になった工事は47件です。そのうち、ランク分布では、Bランクが3件、Cランクが40件、Dランクが4件となり、Aランク、Eランクはありませんでした。続いて、令和4年度については、対象工事が49件です。ランク分布では、Bランクが6件、Cランクが41件、Dランクが2件で、この年度もAランク、Eランクはありませんでした。この2か年度分のランク分布を割合で表すと、Cランクが約85%を占め、続いてBランクが約9%、Dランクが約6%となり、「普通」と評価されるCランクが全工事の大部分を占めることになりました。以上の結果から、大部分の工事は市の施工基準等に照らしても、適切に施工されているのではないかと考えています。
要旨②	評点結果の活用について
質問	工事評点について、市内のある建設業者の方から、意見と相談がありました。内容は、工事の出来栄え、いわゆる施工技術のほか、工程管理や品質管理、工事に対する業者の熱意まで、評価されるため、自分としては精一杯努力している。他の業者が行った工事を見てみると、同業者の目から見て、出来栄えがそれほどでもないと感じる工事がされていたり、工程が結構ルーズなものも、たまに見受けられるが、そうした業者であっても、毎回のように入札に参加できている。評価される側としては、何のために努力しているのか、また、しっかりと評価され、どのように成績表が扱われているのか、疑問に感じる。こういった、手厳しいご指摘ありました。そこで、これまで、この工事成績評点がどう活かされていたのか、お尋ねをします。また、もし活かされていないとすれば、今後どう取り組んで行かれるのか、お訊きします。
回答	これまで工事成績評定は、過去に総合評価競争入札への反映などが検討されたことはありました。現時点では有効活用には至っていないのが現状です。今後の取り組みについて検討するにあたり、近隣自治体の状況を調査したところ、小牧市では、成績評定点を評価項目に追加するなど、価格以外の評価による総合的な決定方法による入札に活用したり、工事成績評定が優秀な受注者を表彰したりするなどに活用をしていました。また、春日井市では、評定の具体的な活用方法として、総合評価一般競争入札における成績優良者への加算といった優遇措置や、一方で低評定事業者の制限付き一般競争入札の入札参加の制限や指名停止といった罰則措置にも活用しています。こうした先進自治体の取組みを参考にしながら、今後、評定の活用を検討していくにあたっては、事業者の入札参加を制限したり、指名停止措置を講じたりするというペナルティ的な方向での活用でなく、優良な事業者にとってメリットがでるような方向性で考えていきたいと思っています。まずは、そのような取り組みを念頭に、仕組みづくりの研究をしてまいります。
件名 2	小牧・長久手の戦いについて
要旨	歴史的検証に関する今後の取組について
質問	今年1月8日に放送が始まったNHK大河ドラマ「どうする家康」も、17日が最終話となり、あと2回の放映を残すのみとなりました。そして、このどうする家康の第31回及び第32回放送では、家康、秀吉の直接対決いわゆる「小牧・長久手の戦い」が、描かれ、犬山城、羽黒城、楽田城の名が全国ネットで流れたことは、ご承知のとおりです。羽黒や楽田が映像として脚光を浴びたのは、おそらく初めてのこと、「小牧長久手の戦い」の放映は、ゴールではなく、世の中にこの史実を知らしめ、関ヶ原に匹敵するよう育てて行くスタートといったご意見もあります。観光面では、関係10市町でつくる同盟会と日本郵便とのコラボによる「オリジナルフレーム切手」の発売など、大きな反響がありました。一方で、学術的な取り組みといいますか、歴史的検証をしっかりと進める必要があると思っています。そこで、お尋ねします。スタートラインに立ったということなので、今後の取組をどう進めていくのか。また、歴史的な位置づけを確かなものとしていくために、専門家による研究が更に必要だと思いますが、どのように考えておられるのか、お尋ねします。

回答	<p>小牧・長久手の戦いについては、関係自治体の「小牧・長久手の戦い同盟」で、PRポスターの制作、YouTubeでの動画配信、オリジナルフレーム切手の販売などの連携事業を行ってきたほか、当市独自の取り組みとして、限定三種の御城印ラリーや犬山合戦帳の配布、市民総合大学での愛知大学山田邦明先生による講座や、城郭考古学者の千田嘉博先生による講演会など、様々な展開をしてまいりました。また、羽黒地区や楽田地区では、ゆかりの地をコースに組み込んだウォーキングが開催されるなど、地域でも盛り上がりを見せてています。</p> <p>今後の具体的な取り組みとして、まずは、同盟市町に声掛けし、広域で小牧・長久手の戦いゆかりの地を巡る合戦印ラリーの実施に向けた調整を行っているところです。</p> <p>大河ドラマの放送は、間もなく最終回を迎えますが、「真の天下分け目の一戦」を定説として浸透させていくためには、引き続き認知度の向上に努めるのはもちろんのこと、議員ご指摘のように、学術的な取り組みと歴史的な検証を深めていくことが大切であると認識しています。そこで、来年2月に小牧市の「れきしるこまき」で開催される小牧・長久手の戦いをテーマにしたトークセッションに当市の学芸員が参加するなど、学芸員同士の交流、連携をこれまで以上に密にしていく予定です。また、9月に販売を開始した山田先生による市民総合大学の講義録の売上げが、11月27日時点では196冊と大変好評であり、市民の小牧・長久手の戦いに対する向学心の高さを感じていますので、来年度の市民総合大学においても小牧・長久手の戦いを調査・研究している専門家による連続講座を計画中です。</p> <p>次に、小牧・長久手の戦いの歴史的な位置付けを確かなものとしていくための研究につきましては、すでに多くの専門家が取り組んでいらっしゃいます。特定の研究者に調査研究を依頼するという方法も考えられますが、まずは、市が所蔵する資料や犬山城、羽黒城などの小牧・長久手の戦いに関連する遺跡の発掘調査の成果などを広く提供して、多くの研究者に様々な観点から研究していただく環境づくりを進め、歴史的な検証がより深まるよう努めています。そして、専門家による最新の研究成果にアンテナを高くして、それらを基に歴史的な事実に裏付けされた形で、小牧・長久手の戦いが「真の天下分け目の一戦」であることを市内外に示していくことが、市の果たす役割として重要なことであると認識しています。</p>
件名 3	市役所公共駐車場について
要旨	一日料金に上限額を設けてはどうか。
質問	<p>去る9月定例議会の決算認定において、市役所公共駐車場に関する議案質疑として、昨年度の利用状況について、お訊きいたしました。その答弁を振り返ってみると、年間の駐車総数は、延べ20万8,689台、内訳としては、いわゆる市役所利用者が、公用車の駐車を含めて、20万145台、有料駐車が8,544台で、収入額 471万7,600円ということでありました。利用状況から判断しますと、市役所来庁者用としての、役割は十分果たしているものと思います。一方で、有料駐車部分について、1年365日として乱暴な計算をいたしますと、1日当たりの駐車台数が、約23.4台で、収入は1日当たり約13,000円、1台当たり550円となり、駐車時間に換算しますと、3時間以内ということになります。市役所周辺状況から考えますと、3時間以内という利用は、それほど無いと思いますので、特に平日の1日当たりの利用台数は、先程申し上げました23.4台よりも少なく、その分、土曜日、日曜日など、いわゆる閉庁時の利用が多くなっていると、推察できます。そこで、公共駐車場としての有料駐車については、もう少し市民等の利便性を考えても良いと考えています。近隣の民間一般駐車場を見てみると、利用料金は、概ね1時間当たり200円となっていて、市役所駐車場料金と同じです。また、ほとんどの近隣のパーキングは、1日当たりの上限額が定められていて、概ね1,000円から1,200円となっていまして、利用者からみると、少し安心できる要素となっています。</p> <p>そこでお訊きしますが、庁舎有料駐車場についても、1日の上限額を設定して、使い勝手の観点から利便性を図ってはいかがと 思いますが、当局の見解をお尋ねします。</p>
回答	<p>まず、令和5年4月から10月までの市役所の公共駐車場(条例名は犬山市公共駐車場)の有料利用の状況についてご説明します。利用台数は、5,885台、利用料収入は3,469,200円となっており、1台あたり約590円、となっています。利用時間については、最も多いのが3時間で約27%、次いで、2時間が約24%となっており、4時間以内の利用が全体の85%となっています。市役所の公共駐車場の利用料金は、1時間あたり200円で、近隣の民間駐車場と同程度の金額設定をしている一方、民間駐車場とは異なり、1日あたりの上限金額は設定していません。上限金額の設定を行っていない理由ですが、一つは、収入が減少すること。もう一つは、平日の市役所に用務がある方の駐車場利用を制限することになる可能性があることです。現在でも、観光ハイシーズンや会議等が重なると市役所駐車場が満車となることがあります。上限金額を設定することで、通勤客等が利用する可能性が高まると、さらに駐車車両が増加し、市役所来庁者にご迷惑をかける懸念が生じます。そのため、現在のところ、上限金額の設定を行う考えはありません</p>

件名 4	練屋・鍛冶屋町通りの無電柱化の可能性について
要旨	地中化の要件・課題や手続き、これを踏まえた実現の可能性はいか程か
質問	<p>犬山城下町の道路整備は、電線類の地中化や道路の美装化など、長年にわたる地元の皆様のご理解とご協力により、現在の姿となっていることは、ご承知のとおりです。質問の「無電柱化」とは、文字通り道路から電柱を無くす方式であって、電線類地中化方式のほか、手法的には、連続した住宅の軒下を利用する いわゆる軒下配線や、表通りではなく、裏路地等の見えない部分に配線する裏配線方式などがありますが、今回は、電線類地中化方式として、質問いたします。ここで、城下町のまちづくりについて、改めて、一連の経過を知っていただくため、当時の状況等を紐解いてみたいと思います。そもそも、城下町地区のまちづくりが、現在のような方向性を持つきっかけは、平成2年に、地区内に高層マンション計画が持ち上がったことが発端です。これにより、景観形成の機運が高まり、平成5年の犬山市都市景観条例制定に結びつくと共に、これを契機として、平成6年犬山北のまちづくり推進協議会の発足や、今でもお世話になっている元東京大学教授の西村先生と大きな関わりのある全国町並みゼミ犬山大会の開催など、城下町全体のまちづくりへと繋がっていくこととなりました。</p> <p>そして、平成10年から始まった、地元まちづくり検討会等での都市計画道路の拡幅の是非の議論を受け、平成12年に、犬山市が、都市計画道路の本町通線と新町線は、拡幅せず、現道幅員での整備を決定したことにより、計画変更に向けての協議や道路整備に向けての検討が本格的に始動しました。事業を進めるため、地元の方々と継続的な協議は勿論のこと、どうしたら都市計画決定を変更できるのか、そのために、どのようなまちづくりを目指すべきかなど、課題が多くありました。当時、電線類地中化を行うためには、国土交通省の「無電柱化促進計画」で採択を受けなければ、原則として電線管理者の協力が得られず事業化できないこととなっていましたので、一からの出発でした。更に、国庫補助を得るために、電線共同溝方式でなければならず、歩道の無い、狭い道路幅での工事施工についても大きなハードルの一つがありました。これらの、課題をクリアするため、国・県とも連携を密にし、取り組んでいくことになります。</p> <p>具体には、平成13年度末の「歴史のみちづくり整備計画」の策定を皮切りとして、翌年には、国が音頭をとって、地域再生を推進することを目的とした 全国都市再生のための緊急措置への提案や特区提案、平成15年の国土交通省「くらしの道ゾーン」登録、更には、平成16年に創設された「まちづくり交付金」制度の活用など、都市整備部一丸となって取り組みました。一方で、市が進める計画の追い風となったのは、平成13年から始まった小泉純一郎首相の「構造改革なくして日本の再生は無い」「地方にできることは地方に」を掲げた施策、そして、翌年の12月に首相官邸で開催された「首相・市長・有識者懇談会」に、全国5市の首長の一人として、当時の石田市長が出席し意見を述べる機会を得たこと、更には、平成16年の第1回まちづくり交付金大賞の受賞など、国の進める方向性と犬山市の方向性が合致していたことであると思っています。こうした追い風があり、平成17年3月に、ようやく都市計画変更が県で認められ、翌18年3月に、道路の一部区間の県道から市道への移管を受け、工事着手ということになりました。住民の皆さんによる都市計画道路検討会を含めますと、工事着手まで、概ね9年掛ったことになります。</p> <p>さて、本題に戻ります。現在、城下町は、道路や建物のハード面整備や観光協会、民間鉄道会社によるキャンペーンなどにより、多くの観光客の方にお越し頂いています。そして、大本町通りにこの夏 宿泊施設の営業も始まり、今後も、まちなかでは、そのような動きがあるようです。本町通り線や新町線以外のエリアも徐々に人どおりが増えつつあり、こうした状況を踏まえ、既に美装化が済んだ道路についても、電線の地中化をしてはどうか といったご意見もあります。そこで、質問いたします。本町通り線や新町線の電線類地中化は、先程ご説明いたしましたように、当時は大変な作業でしたが、現在は、どうでしょう？あれから20年程経過しますので、地中化の手法も、変化していると思います。そこで、どのような要件等があるのかなど、電線類地中化の可能性をお尋ねします。なお、路線としては、練屋・鍛冶屋町通りに限定させていただくと共に、市の財政的な面は除いて、地中化の要件・課題や手続き、そしてこれを踏まえた実現の可能性についてお訊きいたします</p>
回答	電線類地中化事業の要件及び手続につきまして、平成28年12月に「無電柱化の推進に関する法律」が施行され、その法律の第8条では「市町村は都道府県の定める無電柱化推進計画を基本として、その市町村の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画を定めるよう努めなければならない。」と定められています。計画を策定するには、整備すべき道路を指定する必要があり、道路の指定にあたっては、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」の第3条に、あらかじめ公安委員会や送配電事業者、電気通信事業者などの意見を聴かなければならないと定められています。電線類を地中化する手続を始めるにあたり、まず関係機関との調整を行う必要がありますが、調整を行う場合は、その要件として電線類地中化の目的を明確にする必要があります。

回答	<p>現在の国の第8期無電柱化推進計画では、防災の観点から市街地の緊急輸送道路での無電柱化に重点を置いており、またこの国の計画を受けた愛知県の無電柱化推進計画においても、国の計画と同様に、特に災害防止の観点からの整備を重点的に推進することとし、次に安全かつ円滑な交通の確保、そして最後に良好な景観形成等を図ることを目的とする、としています。現在、犬山市には無電柱化推進計画が策定されていないため、議員ご提案の練屋・鍛冶屋町通りの無電柱化を検討していくのであれば、まず市の計画を策定する必要がありますが、無電柱化の目的の優先順位としては、国や県の方針に沿った、電柱の倒壊等による災害防止を重点的に図る必要がある路線であること、次に安全かつ円滑な交通の確保を図ること、最後に良好な景観形成等を図ることとなります。これらの要件から練屋・鍛冶屋町通りについては、仮に犬山市無電柱化推進計画を策定したとしても、景観の向上が主な無電柱化の目的であり、現在では道路美装化が完了していることから実現の可能性については、かなり低いと思われます。</p>
再質問	
回答	<p>20年前と比べると、追い風の分が無いので、更に難しい状況下にあるという印象を受けました。ここで、市長に、再質問させていただきます。先程は敢えて、財政的な面は除いてお訊きましたが、市としては、お金を度外視して、政策判断はできないと思います。なので、財政面等を踏まえて、現時点で、どういったお考えをお持ちなのか、お尋ねします。</p>