

みんなが「担い手」きれいな川・海 生活排水対策

本市では、効率的な生活排水対策を目的として、平成23年10月に、社会情勢の変化を踏まえた処理方式の整備方針を定めた「高知市生活排水処理構想」を策定しています。

こうした中、国において、26年1月に「持続的な汚水処理システム構築に向けた都道府県構想策定マニュアル」が作成され、この中で、都道府県と市町村が連携し、適切な役割分担の下、より効率的な汚水処理施設の整備・運営管理を実施することが求められています。

問 国のマニュアル作成に対する本市の対応について聞く。

答 県において、平成29年度中に高知県生活排水処理構想を見直すことに先立ち、県下の各市町村において生活排水処理構想を見直すこととしており、本市でも、関係部局による生活排水処理対策協議会において、人口減少の進展や財政状況、地域特性などを勘案した見直しを進めている。

本市の27年度末の生活排水処理人口普及率（以下、普及率）は約85・4%であるが、今回の見直しにより、現在の生活排水処理構想において目標としている普及率約98・5%の達成年度を、42年度末から39年度末までに早めることとしている。

問 各処理施設における取り組みの進捗を聞く。

答 上下水道局の所管であり、普及率に占める割合は約58・1%。今後10年をめぐり、整備効果の高い人口密集地である初月・

公共下水道と農業集落排水事業の整備区域外で、単独処理浄化槽やくみ取り便所からの転換に補助を行っている。転換促進や維持管理には市民の理解と協力が必要であり、整備区域ごとに個別通知の送付を検討するなど、普及率の向上を目指す。

浄化槽の設置者には、使用開始から3カ月を経過した後、5カ月以内に行う7条検査と、その後年に1回、定期的に行う11条検査の2つの法定検査が義務付けられています。

しかし、平成27年度の受検率は、7条検査が71・7%、11条検査が35%であり、受検率の向上が大きな課題となっています。

問 受検率の向上対策について聞く。

答 高知県浄化槽協会と連携し、平成26年度から設置者全員に対して、浄化槽設置時における法定検査等についての啓発文書を送付している。

合併処理浄化槽

環境部の所管であり、普及率に占める割合は約26・1%。

農業集落排水事業

農林水産部の所管であり、普及率に占める割合は約1・2%。

春野地域の6地区で整備が終了しており、今回の見直しにおいては新たな地区での事業は計画していない。

主な議案

12月定例会で可決した

- 急患センター条例の一部改正議案**
休日夜間急患センター・平日夜間小児急患センターの診療科目に眼科を追加するため、条例の一部を改正するもの。
- 農業委員会委員定数条例制定議案**
農業協同組合法等の一部を改正する等の法律による農業委員会等に関する法律の改正に伴い、本市農業委員会委員の定数を定めるため、条例を制定するもの。
- 斎場整備事業火葬炉更新工事請負契約締結議案**
標記工事について、富士建設工業株式会社代表取締役鳴海利彦との間に価格3億7,800万円で請負契約を締結しようとするもの。

自転車レーン まだ走れん？

また、7条検査の申し込み時に、11条検査の申し込みも併せて行うことについて、高知県環境検査センターと協議中である。

さらに、庁内の関係部署による検討会議を設置して、情報共有の仕組みづくりや設置者への啓発・指導、工事関係業者への協力依頼など、効果的な手法を検討していく。

本市は、代表交通手段として自転車を利用する人の割合が24・5%と、全国平均の12・2%と比較しても非常に高くなっています。

平成24年4月には、国の検討委員会から、道路管理者や都道府県警察による自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるためのガイドラインの早急な作成を求める提言が出され、同年11月に、国土交通省と警察庁によるガイドラインが示されました。

問 本市の自転車政策の考え方と取り組みについて聞く。

答 安全な自転車通行空間の確保のためには、単に車道に路面表示シールや自転車レーンを表示するだけでなく、自動車交通を他の幹線道路に分散誘導することによる道路空間の再配分や、専用ではない自転車レーンを歩道に整備する場合における通行方法の徹底教育など、総合

人事議案等

12月定例会最終日の22日に、市長から監査委員、固定資産評価審査委員会委員の選任議案および人権擁護委員推薦についての諮問議案が提出され、それぞれ同意または異議なき旨答申しました。

- 監査委員**
- 谷 雅路
- 固定資産評価審査委員会委員**
- 小笠原一雄
- 人権擁護委員**
- 今西 恵子
 - 大崎 昌英
 - 北村 彰子
 - 森 裕之
 - 上田興一郎
 - 片山 すま
 - 関田 浩美

的な取り組みが必要である。

国のガイドラインが示されて以降、本市では、関係機関と自転車ネットワーク計画作成の可能性を協議する中で、自転車レーンの確保についての検討を重ねてきたが、右折レーンや歩道の幅、標識の移設場所など、ネットワーク路線の候補となる各道路での問題が判明し、平成25年末時点で、自転車専用道路によるネットワーク形成は困難であることをいったんは確認した。

ただ、27年度からは高知県道路交通環境安全推進連絡会議に参加し、他都市での事例を参考に、専用ではない自転車レーンを採用した整備手法も検討している。