

建設環境常任委員会会議記録（概要）

平成30年6月14日（木）

開 会 （午前9時0分）

（執行部の4月1日付け人事異動に伴い執行部の職員の挨拶）

西沢委員

諮問第1号について現地調査を行っていただきたい。

入沢委員長

審査に先立ち、諮問第1号に関して現地調査を行うことでよろしいか。

（委員了承）

休 憩 （午前9時13分）

（※休憩中に諮問第1号について現地調査を行う。）

再 開 （午前10時25分）

**【議 事】**

○諮問第1号「産業廃棄物処理業計画書（収集運搬業）に係る意見を求めることについて」

**【補足説明】** な し

**【質 疑】** な し

休 憩 （午前10時26分）

（※意見集約のため、協議会を開催する。）

再 開 （午前10時42分）

**【採 決】**

入沢委員長

諮問第1号については、全会一致、次のとおり意見を付し回答すべきものと決する。

産業廃棄物処理業計画書に係る意見

（諮問第1号に対する意見）

諮問第1号については、平成30年6月14日に現地調査を実施し、協議した結果、次のとおり意見を付すことに決しました。

この諮問は、所沢市議会が制定した「ダイオキシンを少なくし所沢にきれいな空気を取り戻すための条例」第3条第1号の規定により当該事業計画について意見を求められたものであり、所沢市議会は、次のことを求めます。

- 1 事業者は、関係法令に基づき、適正な対策を講じること。
- 2 廃棄物の搬入・搬出時の安全性を確保し、保管基準を十分遵守す

ること。

3 周辺住民との相互理解を深め、周辺地域の生活環境の増進に十分に配慮すること。

○議案第60号「平成30年度所沢市一般会計補正予算（第2号）」当委

員会所管部分

【補足説明】なし

【質 疑】

石本委員

当初予算の時にも相当議論があったが、その時になぜこの予算が出せなかったのか。

奥村みどり自  
然課長

昨年の詳細設計を行っている段階で、電柱が支障になるということは、確認していたのですけれども、NTTのケーブルの移設方法等がまだ定まらなかったことによりまして、正確な移設費を算出することが当初予算を準備する段階ではできなかったということがまず一つです。詳細設計が終了しませんと、地権者である東京都水道局との協議が確定せず、確定させたいので電柱の移設の関係についても東京電力と協議を済ませようということがあったことから当初予算に載せられなかったということです。

石本委員

確定した時期はいつ頃か。

奥村みどり自  
然課長

3月末でございます。

荒川委員

当初は1億円と見込んでいたものが2億円ぐらいに膨らんだという話

だが、いかがか。

奥村みどり自  
然課長

当初、議会に対して、橋のそのものの工事費が6,000万円から6,500万円で、その工事に先立って行う委託料等を含めると総額で1億円ほどであろうと説明をさせていただいたところですが、本郷の柳瀬川のところに新中里橋がありまして、人道橋が幾らぐらいするか参考に検討した経過がございます。この橋の工事費が大体6,600万円から6,700万円ということで狭山湖の人道橋をかけるに当たっては大体30mの橋りょうが必要ということから試算して、当初に申し上げていた金額で建設ができるのではないかとということで説明を申し上げていたわけですが、実際に狭山湖人道橋のところの概算設計、詳細設計をしていくうちに30mではバリアフリーの関係から勾配等をとる都合がございますので足りず、50mを超える橋りょうの延長になってしまったことが一つです。それと杭打ちをするときには10mほど杭打ちをすれば地盤に突き当るという予測をしていたのですけれども、当該地は盛土が多く、17m程度まで杭を打たないと支持ができないということと地盤が緩いことから、若干地盤の改良が必要であること、そういったことを積み上げて積算をしていた結果、最初に説明させていただいた金額を大きく超えてしまったという経過がございます。

荒川委員

新中里橋もスロープになっていないか。

奥村みどり 自然課長

新中里橋は階段です。

石本委員

追加で配られた資料によると東京電力の柱は68万2,070円で、NTT東日本のケーブルは163万1,298円ということだが、電柱1本、ケーブル1本というのは通常大体幾らくらいか。

奥村みどり 自然課長

通常、電柱を1本移設しようとするので大体50万円から100万円と見込まれます。その差額というのは電柱にトランスが乗っているとか、乗っていないという差です。今回お願いしている件につきましては東京電力柱につきましては68万2,070円で本柱の移設だけで済むのですが、高くなっているのはNTTの光ケーブルが電柱を移設するだけでは済みませんで、橋が通過するところにケーブルが当たってしまうことから、ケーブルを地面に蛇腹管を設けてはわせまして、橋の工事が終わりましたら、それをもとの形に戻して橋桁につなぐ工事が入るので通常より高くなっているものでございます。

桑島委員

議案質疑で部長は、この事業を導入するとごみが減るとおっしゃたが、どのような根拠でおっしゃったのか論理的に説明していただきたい。

廣川環境クリ

PR効果の一つとして、ごみ減量に期待するという意味合いで申し上げ

一 ン部長 たものでして、数値的な効果として見えるものとは、今の時点では言えないものでございます。

桑島委員 具体的にどれくらいの効果を見込んでいるのか。

廣川環境クリ  
一 ン部長 効果を期待するもので、具体的な数値は申し上げられるところではございません。

桑島委員 どのような明確な効果があって、具体的に受け手がどう思って、どういうプロセスでごみ減量になるのか説明していただきたい。

廣川環境クリ  
一 ン部長 EVパッカー車の使い道の説明をさせていただいている中で、まず使用方法としましては狭隘な道路でのごみ収集、特別収集、不法投棄などの回収、PR活動に使いたい旨を申し上げており、そのPR活動の中で具体的には、出前講座の時及びイベントで、もう一つ申し上げたのはラッピングをして、目立つような形にして、ゼロエミッションのPRとごみ減量も含めて行いたい旨を考え申し上げたものでございます。実際問題として、そのPR活動を、より多く行うことにより、ごみ減量につながると考えておりまして、そのツールの一つとして使用したいという意味で申し上げたものでございます。

桑島委員 具体的にどのような目標値を持っているのか。環境省の応募書類提出資料にそのことは明記したのか。環境省の応募要項の中にごみ減量はあるのか。

廣川環境クリ  
ーン部長 応募要項の要件の中にはごみ減量等の記載事項はございません。

桑島委員 応募書類の中にごみ減量としての効果は書いてないのか。

廣川環境クリ  
ーン部長 今回の補助金のメニューの中の採択要件はCO<sub>2</sub>の削減効果が主となっております。今回、申しあげましたPR活動などの方法につきましては、国の補助金の要綱で求められている項目としてはございません。

桑島委員 ごみ減量の効果があるかないかわからないものをなぜ議場で言うのか。

廣川環境クリ  
ーン部長 ごみ減量を進めるためにはPR活動などの啓発活動で市民に理解していただくことが一番効果のあるものと考えております。ごみ減量の数字につきましては、このPR活動を行ったことからどれくらい減るということをお示しすることは難しいことでございます。一般廃棄物処理基本計画などの中でリサイクルや分別等によって具体的な数値として目標を設けてございますが、例えば今の時期ですと最後の一絞りとしてPR活動をしており

ますが、それによつての効果の数字を表すことは難しいものと考えております。

桑島委員

これは低炭素化だ。ごみ減量は関係ないではないか。

廣川環境クリ  
ーン部長

今ご質疑いただいているのは補助金の項目としての低炭素化という部分と私が答弁させていただいたEV車両を導入した後の市としての使用方法というものに関して、ただ導入しただけで二酸化炭素が減るので満足するものではなくて、せつかく導入させていただいた際には、ごみ減量につながるPR活動にぜひ使用したいというのが導入した後にできる目的だと考えて申し上げたものでございます。

桑島委員

次年度以降の見込み額が8万4,000円、11万1,000円、11万1,000円だが、これを説明していただきたい。

當摩東部クリ  
ーンセンター  
収集事務所長

車検代行料、自動車等損害保険料、自動車重量税でございます。

桑島委員

国の申請書には何年計画で出したか。

古澤東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

国への実施計画書では平成30年度の計画で提出しております。

桑島委員

30年度の方だけで計画して、国に対しては一応5年の期間だけど残りの4年分については計画書としては何ら提案していないということか。

古澤東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

そのとおりでございます。

桑島委員

川崎市で収集運搬低炭素化事業は実証実験されたのか。メンテナンスコストはどのような報告を受けているか。例えば車両の故障に関わる修理費用などはどのように認識しているか。

當摩東部クリ  
ーンセンター  
収集事務所長

川崎市におきましては全国都市清掃会議事例発表会において発表されております。廃棄物処理において得られた電力をごみ収集や非常用電源などに有効活用することが確認できたと報告はいただいております、今の維持費については特別ふれられておりませんが、通常の車とほぼ同額と考えております。

桑島委員                    これは初期導入費だ。普通、新しく入れたものは不具合が発生して修理などがある。これは汎用車両ではないので、相当高いものになることが見込まれる。そのことについての見込みはいかがか。

当摩東部クリ  
ーンセンター            現在のところはシャーシ等含めて、架装部分などほぼ同額と考えております。

収集事務所長

桑島委員                    故障があった時には補正で対応するという考え方なのか。

当摩東部クリ  
ーンセンター            現在のところはほぼ同額と考えておりますが、大きな問題が発生した場合については、その時点で考えさせていただきたいと思っております。

収集事務所長            備品修繕費がございますので、その中でやりくりしていきたいと考えております。

桑島委員                    国庫支出金が出るからやるというのはわかるが、補助金はほとんど施設改修工事の4,590万円に使う。パッカー車を買うことについてはよいと思う。パッカー車だけ買って補助金をもらわないで、普通の電気の給電設備でやればよい話ではないか。8個充電できるのに最初3個しか買わない。なぜ施設改修までやる必要があるのか。川崎市は三菱ふそうと連携してEVトラックでゴミ収集をやる。こちらの方が給電設備は必要となる

が、非常に汎用性が高いものになる。そのことについてはどのような考えか。

古澤東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

パッカー車の走行距離が1回で約60kmでございますので、走行距離によっては1度の収集では電池が持ちませんので連続して走行させるためには交換のユニットが必要なものでございます。

桑島委員

三菱ふそうのEVトラックは1回の充電で100km走る。しかも直流充電で急速充電で1時間でできる。私は電動パッカー車の導入に反対しているわけではない。多少高くてもよいと思っている。今の規格は60kmしか走らないし、大きな施設改修工事が必要だ。しかも充電設備は共用できない。なぜそんなに慌ててやるのか。補助申請の時には業者確定でやっているのか。どこの業者か。

古澤東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

本システムの設計している業者はJFEエンジニアリング株式会社でございます。

桑島委員

なぜ入札しなかったのか。三菱ふそうもやっている。性能は三菱ふそうのは100kmだ。JFEエンジニアリング株式会社のパッカー車は急速充電できるのか。

古澤東部ク  
リーンセン  
ター  
施設課長

今回のシステムでは急速充電はできません。

桑島委員

1番になるために多くのものを犠牲にしている。なぜ急速充電もできなくて、60kmしか走らないものを導入し、しかも入札もしないで勝手にJFEで申請したのか。入札規則上、問題があるのではないか。競争業者があるのに、なぜ1者特定でJFEでやったのか。

廣川環境ク  
リーン部長

今年度から川崎市と三菱ふそうが行っておりますのは実証試験でございまして、市販されている車両でないものと伺っております。

桑島委員

こういう情報があるのだから待てばいいじゃないか。来年だってこの事業はあるのだから。技術がどんどん進んでいるのだから、充電設備を東部グリーンセンターにつくれば一般の人も充電できる。なぜ慌ててJFEの仕組みを入れるのか。他の業者は考えなかったのか。

廣川環境ク  
リーン部長

このシステムにつきましては平成28年度に川崎市で実証試験をしております、私どもも注視してまいりました。作業を行う車両につきましては電気自動車としては電欠などにより作業が中断するなど使いにくい欠点がございます。それらについて電池交換により補うシステムが今回採

用したシステムでございます。我々もこのシステムであれば昼間の収集作業については電欠なく作業ができると考えたものでございます。

桑島委員

先行購入で31年廃車予定なのだから、もう1年待って三菱ふそうの明らかによいものが出ているわけだし、競争性がない中で、60kmしか走らないものをやるというのは拙速なのではないか。

廣川環境クリ  
ーン部長

現在川崎市と三菱ふそうが行っております実証試験は今年度始まったところでございまして、結果についてまだ出ておりませんので、今のところ比較は困難と判断いたしました。

桑島委員

そんなに川崎市、川崎市と言うのなら、なぜ川崎市のJFEのメンテナンスコストを把握していないのか。1件も故障はなかったのか。故障に対しての設備費はなかったと言い切れるのか。初期不良は起こるはずだ。1番を狙おうと慌ててやっているが、川崎市では初期不良は全くなく順調にやってこられたのか。

廣川環境クリ  
ーン部長

川崎市の実証試験については、今ご指摘いただいた具体的な内容については伺っておりません。ただ、保証期間などもございますし、その範囲内でできるものもあると考えておりますし、メーカーからも車両部分、架装部分については現在の使用しているものとランニングコストについては

同様の額と聞いているところでございます。

石本委員

J F Eとの何らかの契約か文書の交換は現在されているのか。されているのなら見せてもらいたい。

古澤 東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

J F Eとの文書等の取り交わしは一切ございません。

桑島委員

保証はないのか。契約はないのか。

廣川 環境クリ  
ーン部長

保証を求めるという意味で申し上げたものでございます。

桑島委員

文書も取り交わしていないわけで、修理費が例えば500万円ときたら、言い値で払うしかないではないか。あるいは故障して、お金がなかったら、そのまま置き去りにするのか。故障が起きたときのことをなぜJ F Eと詰めないのか。詰めが甘いのではないか。保証は何を求めるのか。契約もないのに求められない。故障したら、それで終わりだ。

廣川 環境クリ

今申し上げましたのは発注する際に仕様書などにうたう文書の中に保

ーン部長

証を求めるという意味でございます。

桑島委員

発注文書の素案を見せてほしい。今年度以降のメンテナンスコストに関わる重要なものだ。それがなければ、これは認められない。多額のメンテナンスコストが予想されているのだから、それも含めての予算なのだから。施設設備というのは単年度で終わる話ではないのだから。

廣川環境クリ

ーン部長

委員ご指摘の多額の修理費用につきましても、未定のものと考えております。先ほど申し上げました仕様書の記載については、これから作成いたしますが、保証内容について厚い内容にしたい旨の考えで申し上げたものでございます。

桑島委員

どういうつくりにするのか。例えば免責事項500万円とか。素案があれば伺いたい。

廣川環境クリ

ーン部長

現在のところ、メーカー側の原因で故障が生じた場合には、それを保証するなどの記載方法にするなど考えております。

桑島委員

川崎市でまったく故障はなかったのか。修理はなかったのか。メンテナンス費用はどのように負担したのか。川崎市とJFEはどのような契約をしたのか。

廣川環境クリ  
ーン部長 川崎市につきましても、今回の応募で、本市と同時に業務を進めており  
ますので、契約は行っていないものと考えております。

桑島委員 川崎市で実証試験をした。その時の川崎市と J F E の契約はどうなっ  
ているのか。実証試験だからメーカーが負担するということだと思うが、そ  
の契約はどうなっているのか。実証実験をやっているのだから、実証試験  
のデータを手元に置いて、いろいろなリスクを勘案したうえで予算は出し  
てくるものではないのか。

廣川環境クリ  
ーン部長 川崎市との実証試験の契約自体に関する内容は入手しておりません。  
ただし、川崎市から、当該実証試験の報告書については公表されておしま  
すので、ホームページ等で閲覧することができるものとなっております。

桑島委員 ホームページの中にはメンテナンスコストとか保証のことは書いてい  
ないのか。

廣川環境クリ  
ーン部長 特にそうした記載はございません。

桑島委員 初期導入車なのだから、なかなかそう簡単にはいかないものだ。それに  
対して詰めが甘いのではないか。申請して出てきた時に予算は認めない。

ここでこれだけ言っているのだから。ちゃんと川崎市に聞いて調べた方がいいのではないか。

廣川環境クリーン部長 車両については、国土交通省の法律上問題ない形でナンバーが取れる車両で認められているものと考えておりますので、委員ご指摘の心配されるような大きな事故が認められるようなものではないと考えております。

桑島委員 思っている話をしても仕方がないのであって、電気駆動系が動かなくなったとか、充電ができなかったとか、積替えの時に不具合が生じたとか、いろいろあるではないか。全くなかったとは言えないわけだ。知らないのだから言えない。どれくらい予測されるコストを見ているかだ。何もないなら何もないでよいのだけれど、何も知らなければ何もないとも言えない。そのことについて、どうなっているのか。

廣川環境クリーン部長 公開されております川崎市の試験結果では、ごみ収集車自体の故障などで停止することは1度もなかったという記載がございました。加えて電池につきましては、あらかじめ収集ルートを決めて走ったので、電池切れなどはありませんでした。架装部分についてはダンプアップするときに動作不良が何度か起こったということでございました。もう一つ加えさせていただきますと、以前よりごみ収集車では電動式架装部分につきましては市場に出回って何台も走っている車がございます。今回、車の部分が初めて

の電気自動車ということになっております。大きな故障が発生するような車のように国土交通省でも許可が出ているものではないと考えていますので、十分実証試験で安全性が証明できたものと考えているところでございます。

桑島委員

今回、収集運搬低炭素化モデル事業が公募されたが、J F Eエンジニアリング以外の型式の業者の応募はないと見ていいのか。他に事業者はあるのか。

古澤東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

このような電池交換ユニットを作成している業者はJ F Eエンジニアリング、1者のみでございます。

桑島委員

公募についてはJ F Eエンジニアリング以外の業者からは出てこないと思っているのか。

廣川環境クリ  
ーン部長

今のところ川崎市と所沢市ですので、そのように考えております。

石本委員

これに関して所沢市はJ F Eと話をしたりとか、打ち合わせをしたりとかしているのか。

当摩東部クリーンセンター  
収集事務所長 J F E エンジニアリング株式会社の担当者呼んで、話を聞いたことと、J F E エンジニアリング株式会社の実際のユニットと電気自動車を視察しました。

石本委員 それを時系列で聞きたい。

当摩東部クリーンセンター  
収集事務所長 平成30年5月15日にJ F E エンジニアリング株式会社の担当者2人から東部クリーンセンターで話を伺いました。約3時間だったと記憶しております。実際にユニットと電気自動車を確認するため、6月上旬にJ F E エンジニアリング株式会社の神奈川県横浜市鶴見区にあります工場を訪問し、話を聞いてまいりました。

石本委員 議案質疑で今後西部クリーンセンターも場合によっては検討していく旨の答弁をしていたが、それもJ F E のものを想定しているのか。それとも三菱ふそうのような新しいもの入れていくイメージで答弁されているのか。

廣川環境クリーン部長 議案質疑で今後のご質疑をいただきました。その中で今年度中に納車があった場合に31年度中に、いろいろな使い方をして試してみ、32年度以降、その時点で技術開発も進むこと、違う車も開発が進むことも予測されますので、その時点でまた検討することになると考えております。

石本委員 1度入れると、そこの業者は固定化する可能性がある。今後やるとしたら、そういう方向になるというのは見込んで出しているのか。この事業は1台だけの実験なのか、将来を見越しているのか。

廣川環境クリーン部長 その時点での判断で投資効果などを検討することになると考えております。

桑嶋委員 バッテリーの施設設備はチャデモの給電設備のアウトレットはつけるのか。

古澤東部クリーンセンター施設課長 設置の検討を行います。

荒川委員 西部クリーンセンターの収集部門は民間委託化するのではないかと。それでもつけるのか。

廣川環境クリーン部長 この電源ユニットを設置することを申し上げたのではなく、車両の運行上の話で申し上げたものでございます。充電施設はごみ発電で動くというのが目的のものでございますので、東部クリーンセンターで基地局をつくりまして、車両として例えばもう1台入ったとしたら、西にも派遣できる

ということを申し上げたものでございます。

荒川委員

J F Eは廃棄物焼却発電によるもので、日本にここだけにしかない。三菱ふそうは自らスタンドをつくってやるわけだ。川崎市がJ F Eの方が実証実験でよかったというのなら、なぜ今三菱ふそうと新たに実証試験をやろうとしているのか。それは何か欠陥があったからじゃないか。

廣川環境クリ  
ーン部長

予測でしか申し上げることができないのですが、2社とも川崎市内の地元企業であると存じ上げております。

桑島委員

施設改修工事をしなくていいわけだ、三菱ふそうのものなら。トラックスタンドがあるのだから。経費が全然違う。実証実験でよかったから続けるのかと思ったら、今は日進月歩なわけだ、開発が。どんどん安くなっていくのではないか。だから変えたのではないかと思う。プラグインハイブリットでバッテリーを交換するなんて終わったコンテンツだ。実際使うのは啓発事業で、そんな長距離は行かないのだから。夜稼働しないし、バッテリー交換方式でやっているのは中国の24時間営業のタクシーだ。そこは給電時間がないからバッテリーを交換する方式でやっているのだけれど、バッテリー交換方式はなくなると思う。日産のプラグインのものもあるか。

古澤 東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

プラグイン車でございます。

桑島委員

バッテリーをかえるという考え方は終わっていると思う。ふそうはバッテリーを替える方式じゃない、これから実証試験だが。このパッカー車は直流の急速充電できないのか。

古澤 東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

本交換システムでは急速充電の機能はございません。

桑島委員

いちいちバッテリーをやるよりも、そもそもチャデモで三菱や日産にあるのだからスペースを大きくして、足りなくなったらそこで給電すればよいではないか。なんでこんなへんてこりんなバッテリーを交換するとか絶対普及しない。なぜこれを採用するのか。慌てないでもう少し待てば、値段も安くなるし、大きさも小さくなる。趣旨はいい。この方式を採用するのはおかしい。最初は啓発にしか使わないのだから、長距離に行くわけではないのだから、いいではないか。急速充電ができて、バッテリーを交換しないのが目の前に現れているのに、バッテリー交換式でやるのは驚きだ。そこについてお金の無駄遣いだと思うが、いかが。

廣川環境クリ  
ーン部長

これから実証試験をしようとしている三菱ふそうの車両と比較させていただきますと、当該事業で検討しております車両につきましては1つの電池で60kmを作業しながら走れ、電池が3パックでございますので、単純に言いますと180km作業しながら走れます。委員ご指摘のこれから実証試験しようとするものは電気自動車リーフと同じような充電方式で100kmでございますが、作業を行いながら走れる距離としますと、この電池交換の方が優れています。作業をする時間はコアな時間でなければ市民の方に取りに来ていないとか不安を与えるようなことになりますので、充電をするようなタイムラグがあるというのは作業上よくないものだと考えております。ご質疑の中でPR活動にしか使わないとおっしゃっていましたが、狭隘な道路がある収集場所ですとか、特別収集、不法投棄も含めて使用する予定でございます。

桑島委員

31年度の廃車予定なのだから、もう1年待てと言っている。それだけでも技術は進化するのに、1番になりたいということでやって、それを市民は求めている、1番になることなんか。それは部長のエゴではないか。そんなもののために今から技術が進展するものにこれだけのお金、いくら国の補助が来るとはいえ、いかがなものか。なぜそんなに1番になりたいのか。

廣川環境クリ

未知のものに対して待つよりも、現在目の前にあるものに対して低炭素

一 ン部長 化事業ができるのであれば、低炭素化事業を進めていくのが業務だと思っ  
ていますので、このような形でご提案させていただいたものでございま  
す。

桑島委員 コスト感覚がない。低炭素化事業で実際CO<sub>2</sub>の削減量は幾ら見込んで  
いるのか。その減に対してどれだけのコストをかけているのか。他の事業  
との比較考量していただきたい。CO<sub>2</sub>の削減量に対する投下コストを考  
えていただきたい。車通勤をやめる方がよっぽどCO<sub>2</sub>の削減の役に立つ。  
CO<sub>2</sub>、1 t削減当たりの投入コストを示していただきたい。

廣川環境クリ  
一 ン部長 この車両を導入することで年間8. 21 tのCO<sub>2</sub>の削減が図れるもの  
と計算しているところでございます。

桑島委員 1 t当たり大体800万円のコストをかけている。これならCO<sub>2</sub>の直  
接処理の方が安い。そうしたコストを考えないのか。何でも低炭素になれ  
ばいいと言うがコスト計算もしていないではないか。1 t当たり減らすの  
にどれだけのコストをかけるかという、市内の他の全ての事業と並べてみ  
たときにこれが本当に最善だと言えるのか。計算もしていないから言えな  
い。1 t当たり大体800万円かけるなら車通勤をやめればよい。バスで  
通えばよい。なぜ800万円もかけるのか。無駄が多いのではないか。

廣川環境クリーン部長 CO<sub>2</sub>削減のほかに燃料を買わないで東部クリーンセンターで発電した電気をそのまま使うことになると、燃料費が不要ということになりますので年間25万円の燃料費の削減ができ、数字で表せない部分での効果も期待していることも議場で申し上げたところです。

石本委員 電池は10年くらいすると使えなくなると思うが、その処理コストはどのくらいかかるのか。太陽光パネルも使えなくなると処理する費用がかかると思う。

廣川環境クリーン部長 ご指摘のコストについては調査していないところですが、テレビなどによりますと、電気自動車リーフなどで使用する電池類につきましてはリサイクルシステムの工場ができ上がったという情報は把握しているところです。

石本委員 ごみ収集車は音楽を鳴らしていると思うが、このパッカー車は静かに走るのがか。

當摩東部クリーンセンター収集事務所長 現在のところ、通常の収集においては、赤とんぼを鳴らしております。先ほどの部長答弁のとおり、学校での剪定枝やお祭りの片づけなどの特別収集については、赤とんぼを鳴らしていません。

石本委員 赤とんぼの音楽が流れているから、ごみ収集車が来たなとわかる。静かに走っていたらわからない。音が静かなのがメリットというが、音が静かだったらPR効果は薄いと思うがどのように考えているのか伺いたい。

当摩東部クリ  
ーンセンター  
収集事務所長 通常の収集の場合は、赤とんぼを、この車も鳴らします。

石本委員 そうすると赤とんぼを鳴らしていたら、普通の車の音と電動自動車の音の差はかき消されてしまう。それ以上の音量を流すのであれば、音が小さいメリットはあるのか。

当摩東部クリ  
ーンセンター  
収集事務所長 静音性については通常のパッカー車ですと走行中に大きなエンジン音がありまして、通行人がかなりの圧力を感じるようなことがございます。それに対しまして、この電気自動車パッカー車につきましては通常の走行については静かでございますので、市民の方からの苦情が減るのではないかと考えております。

石本委員 電気自動車の貸出事業で、アンケートなどで情報収集はしているのか。

大館環境政策 昨年度実施した電気自動車普及推進事業において市民モニター等のア

課長

ンケート調査を実施しております。市民の皆様のご意見では、電気自動車そのものの静粛性、低振動性に驚いた、不安であった充電回数も日を迫うごとに心配なくなったなどのご意見をいただいているところでございます。

桑島委員

非常用電源としての活用が見込まれるとのことだが、バッテリーに直つないだとして、ACで出力するのか。

古澤東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

EVパッカー車両にAC100Vコンセントが設置されています。

桑島委員

仮に非常用電源として使う場合には、EVパッカー車そのものを避難所に乗りつけて、そこで電気を供給するというシステムなのか。

古澤東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

そのとおりでございます。

桑島委員

口は1つしかないのか。

古澤東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

そのとおりでございます。

桑島委員

環境省から補助金をもらうために、どのような働きかけをしているのか。

廣川環境クリ  
ーン部長

担当者にご相談したことがございます。なお、応募が既に済んでいますので担当は国へ実施計画書の提出はしております。

桑島委員

公表されたのか。

廣川環境クリ  
ーン部長

川崎市と所沢市と聞いています。

桑島委員

バッテリーはリチウムイオンか。

古澤東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

リチウムイオン電池でリーフと同じでございます。

桑島委員

リーフの電池は今後、中国製になると思うが、地元企業優先と市は言うが、中国のバッテリーを使用していてよいのか。国内企業優先という考えはないのか。電池ユニットをつける設備というのは他の規格はあるのか。バッテリーの給電設備、発電したものをつける形状に汎用性はないのか。

廣川環境クリ  
ーン部長

トータルしてアセンブリしたメーカーが納入されると思いますので、後々のメンテナンスは見てもらえるとと思います。今のところ、一つしかありませんので汎用という意味合いでは一つになります。

桑島委員

日産のリーフと同じ電気容量なのか。リーフにも代用して使えるのか。

古澤東部クリ  
ーンセンター  
施設課長

40kWhでございます。今回の蓄電池につきましては、EVパッカー車専用のもので、それを直接リーフの電池としてかえることはできませんが、中身についてはリーフと同じ電池になります。

青木委員

災害時の対応について伺いたい。1つの電池で、どのくらい使用できるのか。ガソリン代やPR効果を考えると10年で、どのくらいの費用対効果があるのか。

廣川環境クリ  
ーン部長

体育館の電気ですと16時間くらいなので2晩使用できると考えます。10年での費用につきましては、電気を買った場合の燃料費で削減費用を

計算しますと年間25万円で10年だと250万円程度になろうかと思  
います。

谷口委員 平成31年度に実証的に使用したいと本会議場で言っていたがどのよ  
うな意味か伺いたい。

廣川環境クリ  
ーン部長 答弁の中で申し上げましたとおり、基本的には狭隘な道路の収集や特別  
収集、不法投棄の回収、ラッピングしてのPR活動につきましても検討し  
たいと考えております。例えば出前講座などでPR活動、学校に行った場  
合、環境教育の一環として使用したり、いろいろなことに使っていきたい  
という意味合いで申し上げました。その結果をもって、その年度以降の導  
入についても検討できるものと考えたものです。

谷口委員 先ほどCO<sub>2</sub>の8tについて議論はあったと思うが、実証的にという  
ところで、効果を可視化しようとする意図があるのか。

廣川環境クリ  
ーン部長 今回、川崎市では全国都市清掃会議の全国大会で報告されておりました  
が、所沢市でも走行距離などの記録については、まとまったときに、その  
ような場所にも発表していければと考えております。

荒川委員 この車を買って充電スタンドで充電できるのか。

當摩東部クリーンセンター  
収集事務所長

通常のプラグインという形では可能でございます。

荒川委員

市内に充電スタンドは何か所あるのか。

大館環境政策課長

市内の充電設備につきましては現在、把握しているもので28基です。急速充電で17基、普通充電で11基ございます。なお同じく、昨年度の電気自動車普及推進事業の中で、電気自動車を購入しましたが、1台を東部クリーンセンターにも配置したほか、急速充電、普通充電の整備を行っているものでございます。

桑島委員

急速充電できるのだったら売ればいいだけである。一番お金がかかっているのは蓄電池である。蓄電池は今安くなっている。急速充電設備があるのだったら、電気は株式会社に売ってやればよい。蓄電設備をつくるためにお金をかけるのは無駄だと思う。結局、ナンバーワンになることにこだわっているだけではないか。

廣川環境クリーン部長

理由は先ほどから申し上げているとおりですのでご理解いただきたく存じます。

石本委員                      このパッカー車はプラグをさせば充電できるとのことだった。蓄電池がなくてもナンバーワンになれるのか。

廣川環境クリ  
ーン部長                      電池を交換するメリットにつきましては、1回の充電で60km作業しながら行うものが連続的に電池を交換することによって、180km作業しながら走行できるものです。電池交換は2、3分でできますので東部クリーンセンターにごみを排出しに来たときに交換できます。ご指摘いただきました充電ということになりますと、今の車両ですと急速充電ができませんので普通充電ということになりますと、やはり8時間以上かかりますので、この方式がベストと考えたものでございます。

桑島委員                      それであれば3台買って回せばよい。

廣川環境クリ  
ーン部長                      車両2台を控えさせることは収集作業の車両の運行では考えにくいと思います。

石本委員                      電気パッカー車は稼働しない日もあるのか。

廣川環境クリ  
ーン部長                      全ての日でフル稼働にはならないと考えております。

休 憩 (午後0時0分)

再 開（午後1時0分）

**【質 疑】**

桑島委員

午前中に行った議論の中で、他の委員と自由討議を行い、問題点等を明らかにしたいため自由討議を行いたい。

入沢委員長

ただいま、桑島委員より自由討議を行いたい旨の申し入れがあったため、自由討議とすることよろしいか。

（委員了承）

**【自由討議】**

桑島委員

午前中の審査の中である程度、問題点がわかった。ごみ焼却場の電気を使用してパッカー車を動かす行為については、誰も反対ではなく、CO<sub>2</sub>削減効果もあることがわかった。問題は、それに見合うコストである。1 tを減らすために800万円程度費やすとのことだが、この世界は日進月歩で、どこまで進化するかはわからない。電気自動車、蓄電池の分野も進んでいるので、今、実施するよりはもう少し待ったほうが、コストもダウンするのではないかと思った。パッカー車の入れ替えは31年だから、本来であれば、あと1年くらい待って導入したほうが、コストも、より安くなるし、1 t当たりのCO<sub>2</sub> 排出を抑制するコストも下がると思う。

荒川委員

このシステムをもっているのはJFEと三菱ふそうだけだ。三菱ふそう

の場合は充電式スタンドで、日進月歩でもっとよくなるという意味では、桑島委員と考え方は一緒である。私ももう少し待ったほうがよいと思う。特定の業者が1者ということは、不透明な部分であるのできっちりと議論して決めてもらいたい。

西沢委員

三菱ふそうのパッカー車はキャンターをベースに収集車をつくったみたいで、川崎市でやっていることも他事例があまりない中での取り組みだと思う。今回、所沢市が取り組むような事業スキームも他自治体ではあまりなかった事例だと思うので、そのような意味では行政コストがどの程度意味があるのかなど比較相対が難しい中でやることなので、始めたらしっかりと検証すべきと思うが、現段階では拙速云々というところまではいえないのではないかな。やってみないとわからない事業なのではないかなと思う。

青木委員

初めてということは意味があると思う。国の補助金を使って残りの3,000万円以上のお金を出すような形ではあるが、初めてやることでマスコミ効果もあると思う。そういった意味で行政もごみ減量やCO<sub>2</sub>排出削減などをPRしているが、効果的にマスコミに取り上げられないと市民になかなか届かない。そのような意味では大きなメリットであるし、ごみ削減などの啓発になると思う。また災害時に電気が使用できるなどのメリットも考えるといいのかなと思う。

西沢委員 蓄電池を3個購入すると思うが、バッテリー単体を避難所に持って行って、そこにケーブルから電気を取り出すことは可能なのか。

廣川環境クリーン部長 今のところ、バッテリーを運搬する方法を検討することにより、可能と考えます。リーフの電池を、さらに鉄板で囲った電池ですので、300kg程度の重量があります。そのため手で運ばませんので、何かしらの方策を講じないと難しいと思いますが、物理的に考えればできないとは思いません。

西沢委員 パッカー車とセットで考えなくてもバッテリーを非常時に使用することも含めると、いろいろなことを想定できると思った。

石本委員 低炭素の方向性は大賛成であるが、昨年であれば中央中学校の木質化で、マチごとエコタウン構想である。議会でも付帯決議をつけたが、アンケートの取り方も疑問が残った。先ほど西沢委員が今後の検証も必要と言っていたが、検証をきちんとやれるかどうかということである。仮に今後、西部クリーンセンターも2台、3台導入するとなったときに、また、同じやり方ということもあるかもしれない。パッカー車は時代の流れで電気にかわっていくと思うが、検証はきちんとやってもらいたい。個人的には川崎市の事例をもっと細かく調べてもらいたかった。維持費に関して川崎市のホームページでは、大きな故障などはなかったと話されていたが、こ

これは10年間使う予定なのだから、2年、3年先が不明なのだから、維持費について危惧する。反対だと言い切れる議案ではないので、悩むところである。議会として共通認識はあると思うので、危惧するものを付帯決議のようなもので文書的に残すことも手なのかなと思う。今後、これに絡んで補正予算が提出されることもあるかもしれない。この委員会の話を残しておく必要がある。

桑島委員

結局のところ環境クリーン部もダイオキシンで苦労した経験もあると思うが、いろいろと失敗した歴史の連続である。例えばリサイクルふれあい館の木材の再生工場はほとんど稼働していない、あるいは屋上緑化についてもそうである。所沢市に限ったことではないが、ごみというものは組成が特定しないから、一時期、はやったRDFもうまくいかなかった。そのようなリスクがあるので、石本委員が言ったように、駄目と思ったら、すぐに撤退してほしいと思う。しっかりとモニタリングし、駄目なら撤退を考えてもらいたいと思う。

谷口委員

金額的に高いという印象である。新しいものに所沢市が手を挙げて環境先進都市としてやるのはよいが、それに見合った効果が可視化できていない部分があるのかなと思う。今回はJFEだが、ビジネスモデルの囲い込み戦略に入ってしまう危険性もあるし、今回の方法が同じような形で普及していくのであれば、よいと思うが、果たしてこのタイプなのかは不透明

なところがある。ごみ焼却関係で費やしている費用が東部クリーンセンターで年間20億円、西部クリーンセンターで10億円程度と思うが、この事業によりもう少しコストを安くできるといった明確なものが欲しかった。費用対効果がどうかである。

西沢委員

今回の事業で、事業効果を目に見える形で定期的に市民に対して説明責任を果たしてもらえそうなものがあればよいと思う。

谷口委員

こういった成果が出たというのを数年後に聞けるくらいの取り組みは必要と思う。

石本委員

先ほど青木委員が言っていたPR効果について、これを導入する際の広報戦略についても考えてもらいたい。

桑島委員

先ほど電源として活用できる方策を検討してほしいという話で、300kgで重いとのことだが、リース会社から借りる電源ユニットは下にコロがついて1tの重さである。300kgくらいは大したことないので、直ちに検討できると思う。

**【自由討議終了】**

休 憩 (午後1時35分)

(協議会を開催した。)

再 開 (午後1時55分)

**【質疑終結】**

**【意見】** な し

**【採 決】**

議案第60号当委員会所管部分については、全会一致、原案のとおり可決すべきものと決する。

○議案第60号「平成30年度所沢市一般会計補正予算(第2号)」当委員会所管部分に対する付帯決議について

入沢委員長

ここで桑島委員より付帯決議案が提出されたので、趣旨説明を願います。

桑島委員

議案第60号「平成30年度所沢市一般会計補正予算(第2号)」当委員会所管部分に対する付帯決議案の提案理由を申し上げます。

本議案の案件については、委員会の中でも活発な議論が交わされて、何点かメリットも確認できたが、それと同時に懸念されるデメリットや問題点が明らかになったところである。議案には賛成であるが、そのようなデメリットを、ある程度よい方向に変えていくためにも付帯決議案を提案したい。

**【質 疑】** な し

【意見】なし

【採決】

議案第60号当委員会所管部分については、全会一致、付帯決議を付すことに決する。

【付帯決議】

議案第60号「平成30年度所沢市一般会計補正予算（第2号）」当委員会所管部分に対する付帯決議

下記のとおり付帯決議する。

記

廃棄物発電電力による収集運搬低炭素化事業の可視化できる具体的な成果を毎年公表すること。

蓄電施設に急速充電ができる施設を設置することを検討すること。

蓄電池単体で非常用電源として活用できる方策を検討すること。

休憩（午後2時3分）

（説明員交代）

再開（午後2時5分）

○議案第72号「市道路線の認定について」

○議案第74号「市道路線の廃止について」

入沢委員長

議案第72号及び議案第74号については、一括議題とし、一括審査としてよろしいか。

(委員了承)

**【補足説明】** な し

**【質 疑】**

荒川委員

新設する道路の意味合いについて伺いたい。

加藤道路建設  
課長

新設される市道1-896号線につきましては、現在、清流苑地区から新柳瀬橋を渡って、県道に出る際、右折ができます。所沢方面から県道を使って清流苑地区に入るとき、右折で新柳瀬橋に向かって進入もできます。これが都市計画道路東京狭山線が新たにできると、中央分離帯が計画道路につくられますので、ここから右折で東京狭山線に出ることができなくなりますし、所沢方面から来た場合右折で清流苑地区に入ることができなくなりますので、その機能を保障するために、この市道1-896号線を新設してグリーンヒルの交差点に取りつけて、右折イン、右折アウトができるような形をとるために、この市道を築造します。

荒川委員

この交差点には信号機が設置される予定なのか。

加藤道路建設  
課長

グリーンヒルの交差点につきましては、新たに信号機を設置する予定です。

**【質疑終結】**

**【意見】** な し

**【採 決】**

議案第72号については、全会一致、可決すべきものと決する。

議案第74号については、全会一致、可決すべきものと決する。

入沢委員長

○議案第73号「市道路線の認定について」

○議案第75号「市道路線の廃止について」

議案第73号及び議案第75号については、一括議題とし、一括審査としてよろしいか。

(委員了承)

**【補足説明】** な し

**【質 疑】** な し

**【意 見】** な し

**【採 決】**

議案第73号については、全会一致、可決すべきものと決する。

議案第75号については、全会一致、可決すべきものと決する。

○議案第76号「市道路線の廃止について」

【補足説明】なし

【質 疑】なし

【意 見】なし

【採 決】

議案第76号については、全会一致、可決すべきものと決する。

○閉会中の継続審査申出の件について（特定事件）

閉会中の継続審査申出の件については、別紙の内容で申出を行うことと決定した。

散 会 （午後2時15分）

# 特定事件 常任委員会閉会中継続審査申出表

平成30年第2回（6月）定例会

## 建設環境常任委員会

- 1 環境との共生について
- 2 環境保全について
- 3 みどりの保全・公園の整備について
- 4 廃棄物の減量・資源の循環について
- 5 住宅・住環境について
- 6 市街地整備について
- 7 土地利用について
- 8 道路について
- 9 健全な水環境の保全《河川・水路》について
- 10 上水道について
- 11 下水道について