

○議長（中村 敦君） 質問順位3番、一つ、児童・生徒の通学路安全確保について、二つ、伊豆中央道・修善寺道路の無料化延期や静浦バイパスの有料化等、市民生活に影響のある道路行政への考え方について。

以上2件について、13番 江田邦明君。

〔13番 江田邦明君登壇〕

○13番（江田邦明君） 13番、会派は市政会の江田邦明です。議長の通告に従い、趣旨質問を行います。

まず初めに、児童・生徒の通学路安全確保について

令和3年の6月に千葉県八街市で下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5人が死傷する交通事故が発生しました。下田市においても、小中学生が日常的に集団で移動する経路に関し、関係者が連携して緊急合同点検を実施し、各主体が必要な対策を実施しているとお聞きしております。通学路の安全対策を着実に推進するため、次の事項について質問いたします。

1、子供の移動経路安全推進会議及び子供の移動経路に関する交通安全プログラムについて。

同推進会議及び同プログラムの概要についてお尋ねいたします。

また、このことは、中学生や高校生の通学路も点検及び対象であるかについてお尋ねいたします。

令和3年度に実施した緊急合同点検の結果等の内容について、現在、市のホームページでは公表されておりませんが、その理由と、今後、公表する予定があるかについてお尋ねいたします。

2、令和3年度に実施した緊急合同点検で抽出された危険箇所、静岡県全体では1,101か所。そのうち、教育委員会・学校による対策とする603か所、道路管理者による対策とする564か所、警察による対策とする257か所についてお尋ねいたします。

下田市全体の危険箇所数、小中学校別危険箇所数は幾つあるか、お尋ねをいたします。

対策済みの危険箇所数、対策中の危険箇所数、未対応の危険箇所数は幾つあるか、お尋ねいたします。

5年前、平成30年6月、大阪北部地震でブロック塀の倒壊による死亡事故が発生しました。下田市内の学校施設や通学路でブロック塀等の安全対策が未実施の箇所は幾つあるか、お尋ねいたします。

国は、令和5年度末までに、危険箇所の対策を完了させるとしましたが、下田市内の危険箇所の対策進捗状況についてお尋ねいたします。

3、本郷交差点の整備方針とスケジュールについて、統合される下田中学校の開校までに、道路拡幅工事等による安全対策を実施する前提で、カラー舗装化とラバーポール設置の暫定的な安全対策を図ったと認識しております。

現在、地権者との用地交渉の状況についてお尋ねいたします。

今後の整備方針と整備内容について、また、今後の整備スケジュールについてお尋ねいたします。

本郷交差点から土浜高馬線の西本郷方面のカラー舗装化、ラバーポールの新設と改修を検討しているかについてお尋ねいたします。

4、自転車走行空間の整備としての矢羽根型路面標示について、静岡県は、自転車の走行位置を示し、ドライバーへ自転車の走行を注意喚起する矢羽根型路面標示を伊豆半島周回・伊豆半島横断・伊豆半島縦断の三つのルートで整備しております。下田市は、都市計画マスタープランで、自転車空間の形成と自転車のネットワークについて大きく触れております。また、地域公共交通計画でも、伊豆急下田駅を中心とする南北と東西への軸（逆T字）に整備される既存交通として、自転車の活用について触れています。

伊豆縦貫道河津下田道路の一部区間開通で自動車の流れが変わる中、安全で快適な自転車走行空間の整備等を目的とする自転車走行空間整備計画があるかについてお尋ねいたします。

国道414号の中島橋交差点から箕作交差点、さらにその先の須原方面への矢羽根設置。

県道15号線下田松崎線の箕作交差点から加増野方面への矢羽根設置。

県道119号下田南伊豆線の弘洋園入口付近から大賀茂方面への矢羽根設置。

市道敷根1号線の本郷西交差点から、弘洋園入口付近への矢羽根設置。

国道136号の大賀茂方面入口から金山バス停付近への矢羽根設置について、考えをお尋ねいたします。

5、通学路対策以外での安全対策について、高校生の自転車通学許可には、自転車安全整備士の点検・整備と自転車保険の加入を確認するTSマークが必要となっております。

現在、中学校の自転車通学者におけるTSマークの加入状況についてお尋ねいたします。

また、中学生の自転車通学者のヘルメット着用状況についてお尋ねいたします。

6、特に交通量が多く安全対策を必要とする箇所等について。

市道敷根1号の測線等の引き直しを検討しているかについてお尋ねいたします。

国道136号下田メディカルセンター付近、ローソンの下田駅側のラバーポール設置、また、空き地に設置されている単管柵とブロック塀の後退について要望しているかについてお尋ねいたします。

国道136号下田メディカルセンター付近自動車販売店の吉佐美側に、交通事故で破損し、撤去されたガードパイプの復旧について、県等に要望しているか、お尋ねいたします。

国県道、市道等の草刈り等が不十分に見えるように見えますが、その課題と対策は何かお尋ねいたします。

次に、伊豆中央道・修善寺道路の無料化延期や、静浦バイパス有料化等、市民生活に影響のある道路行政の考え方についてお尋ねいたします。

なお、6月15日、通告書提出後、6月16日、静岡新聞では、料金徴収延長33年に短縮、6月21日、静岡新聞では、関係市町の見解等について報道されますが、6月15日時点の通告内容で終始質問を行います。

一般有料道路、伊豆中央道と修善寺道路は、沿線地域の交通課題を改善するため、国道136号のバイパスとして、静岡県道路公社が建設した有料道路であり、伊豆中央道は昭和60年、修善寺道路は平成10年に全線が開通しました。その後、平成23年に、外部有識者から成る伊豆地域の道路整備のあり方検討会を立ち上げ、伊豆中央道と修善寺道路の経営を一体化させて、平成30年代半ばまでに両道路を同時に無料化し、あわせて、無料化時に未償還額を残さない合併採算性の導入が、伊豆地域全体にとって望ましいと結論づけました。平成25年、国土交通省より合併採算性を導入することが許可され、両道路は、令和5年10月2日を料金徴収期限とし、周辺住民の多くは、その翌日から無料化となると認識しております。

ところが、令和5年3月6日、伊豆半島道路ネットワーク会議において、料金徴収期限を40年程度延長することを検討していることが報告されました。両道路は、当該地である伊豆半島北部の住民にとっては生活道路であり、伊豆半島南部の住民にとっては命の道として位置づけられております。伊豆の国市の順天堂大学静岡病院や長泉町の静岡がんセンターに通院している者も少なくありません。住民のために建設したはずの道路が、住民の生活を圧迫するという不合理な結果となっています。さらに、道路の無料化は、人の交流と物流の促進に欠かせないもので、伊豆半島南部の観光地にとって、両道路の無料化延長は、人と物の流れを阻害し、経済面でも大きなマイナス要因であります。現在、議会内会派の市政会では、同内容の意見書を静岡県等に提出することを下田市議会に求めています。

この件については、静岡県並びに静岡県道路公社の事業であり、事業そのものに対する質

問は、市議会での一般質問にふさわしくないことから、下田市として、県の道路行政に対する考え方や要望、今後の対応方針について質問します。

1、令和5年3月定例会での私からの緊急質問の後、この件について、下田市はどのような対応を取られたか、お尋ねします。

2、一般有料道路の料金徴収期限延長について、通行料は基本的に受益者負担や、伊豆縦貫道開通への道路財源確保を理由に無料化延長を容認される方もおりますが、道路法における道路無料公開の原則、道路整備特別措置法における一般有料道路の考え方について、お尋ねをいたします。

3、伊豆中央道・修善寺道路に限らず一般有料道路の料金徴収期限後の取扱いについて、無料開放、維持管理有料道路、料金徴収期限延長、合併採算性による料金徴収期限延長、この四つの考え方がございます。今回、伊豆中央道・修善寺道路の場合、この四つのうちどの選択が適切であるか考えるか、お尋ねいたします。

4、県の説明では、無料化した場合、交通量が2倍となり、さらに渋滞が悪化するため、基幹道路として高速性・定時性を確保するため、料金徴収期間を延長するとしています。3月定例会の私からの緊急質問に対し、市長は、住民との合意形成について、住民がそれなら仕方ないと納得できる県の説明が必要だと答弁されております。

5月30日に下田市で開催された説明会は、市長も出席されていると思いますが、この説明会では、住民との合意形成に資する内容であったかと考えるかについてお尋ねいたします。

5、県は料金徴収期間を延長する説明の中で、道路整備の財源確保についても触れております。平成26年の伊豆中央道と修善寺道路の合併採算性による料金徴収期限の延長では、一般有料道路事業と一般道路事業を組み合わせる。合併施行方式を採用し、江間交差点の立体交差化と、江間インターチェンジのフルインター化を進めることで、沿線住民の理解につながったと聞いております。

下田市として、伊豆中央道・修善寺道路の料金徴収期間の延長に反対か賛成かの立場についてお尋ねいたします。

下田市及び賀茂地区のメリット、デメリットは何かについてお尋ねいたします。

また、沿線市町である伊豆市、伊豆の国市、函南町のメリット、デメリットは何かについてお尋ねいたします。

今回の料金徴収期間の延長は、伊豆縦貫道の整備促進や、下田市内にある国県道の整備促進につながると考えるかについてお尋ねいたします。

下田市は、伊豆中央道・修善寺道路の料金徴収期間を延長することが決まった際、伊豆中央道・修善寺道路の拡幅や機能向上等について、県に何を要望していくかについてお尋ねいたします。

6、国道414号整備促進期成同盟会の構成市町である下田市として要望している静浦バイパスの早期全線開通、下田市、中島橋交差点付近の渋滞解消について。

静浦バイパスは早期全線を開通させるため、未整備区間に有料道路事業を導入するとしております。国土交通大臣の許可を受けるためには、次の点について許可が必要となっておりますが、この点について、県から説明を受けているか、お尋ねいたします。路線名及び工事の区間、工事方法及び工事予算、工事の着手及び完成の予定年月日、収支予算の明細、料金、料金の徴収期間。

中島橋交差点付近の渋滞解消について、下田市は具体的にどのような整備を要望し、どのような回答を県より受けているかについてお尋ねいたします。

以上、趣旨質問を終わります。

○議長（中村 敦君） 当局の答弁を求めます。

市長。

○市長（松木正一郎君） 私からは、質問ナンバーの2、伊豆中央道・修善寺道路の無料化延期等に関する御答弁を申し上げます。

まず一点目、緊急質問の後の対応でございます。

賀茂地域内での説明会開催を県に打診し、これに応えた形で、5月30日に下田の市民文化会館で開催されております。それは皆さん御承知のとおりだと思います。この説明会での様々な議論を踏まえ、最終的な判断を、今6月県議会の定例会で議論され、議決、あるいは否決かもしれませんが、そうしたふうに行われた後に方向性が定まるというふうを考えております。

2点目、道路法、道路整備特別措置法等に関しての、ちょっと難しい御質問だと思いますけれども、概念についてという言葉がちょっと難しかろうと思いますので、ちょっと私なりに読んだ内容でもってお答え申し上げます。

御承知のように、日本が戦後の復興に当たって、まず最初に、道路をばりばり造ったわけでございます。それを後押ししたのが東京オリンピックでございまして、オリンピックまでにみんなでしっかりした道路網をつくらうということで、日本中にかなりの道路が造られた。特に都心部はそうだったと。こうしたときに、やはりその道路財源がなかなかなかったとい

うことで、当時の内閣のほうで、ガソリンをそういったところに、使う人のお金でもって道路に充てようということで道路特定財源というのが生まれたわけでございます。道路はもちろん無料が原則というのがありますけれども、有料道路とか、有料道路法上の有料道路とか、そういう制度における道路法上の有料もありますし、それから、道路運送法とか、そういった様々な種類の道路があります。農道はまた別の道路、林道もまた別の道路になります。

今、江田議員の御指摘は、どちらかというところ、いわゆる一般の道路、道路法上の道路のことをおっしゃってると思います。これに対して、例えば、有料道路というのは、今、優先順位からするとそこそこなんだけれども、とても規模が大きい場合、それを市中から回収しようということやってるわけです。最初に銀行からお金を借りて、それでもって道路を整備して、その後、その道路を足しげく使ってくれる人から、つまり受益者から頂くということです。後年度に随分と長く行くというのは、いわゆる世代間の公平性を確保すると、こういうふうな面で有効であるというふうに言われております。これが2点目でございます。

三つ目の徴収期限後の取扱いでございますけれども、今回は法改正がなされ、これで県が判断するというふうに聞いておりますので、これについて、市としてコメントは差し控させていただきます。

四つ目の5月30日に下田で開催された説明会、ここで議員は合意形成という言葉を使われているんですが、私は恐らく合意形成という言葉は使ってないかと思います。理解をさせるという、理解を促進するという説明会をすべきであるというふうに多分言ってると思います。合意形成についてはかなり難しい問題になるので、ここではあえて触れません。また別の機会があったら申し上げます。下田市で開催された説明は、そういう意味では、合意形成を目的とするものではなく、質問に答える形で、現在、県が有料道路をする合理性についてしっかりと説明するというふうに意図したものというふうに私は見ております。その結果については、ですから合意形成という話ではなくて、どのぐらい理解が進んだかということになるかと思いますが、これは県が主催で、県がやってることですので、下田市としてコメントすることは差し控えたいと存じます。

五つ目の伊豆中央道・修善寺道路の料金徴収の延期、期間の延長について、これについてお答え申し上げます。

道路の、かねてから私は道路の高速性や定時性確保という観点からも、こうした道路を階層化するというんですけども、ややお金を払ってでも早く行きたい人、新幹線に乗りたい人と、鈍行でもいい人の違いですけども、そういう人たちのスピードを確保するという意味で

は料金抵抗というのは必要な行為というふうに言われています。また、今回の措置によりまして、つまり延長することによりまして、道路整備にかかる費用の財源を、全体として財源が広がりますので、その広がった分で、伊豆半島の肋骨などの私たちの特に賀茂地域はネットワークが脆弱でございますので、そうしたところにおける優先順位の高い道路整備の促進をお願いし、県としてもそれを検討しているというふうに聞いているところでございます。

6番目の国道414号の期成同盟会で、この静浦バイパスと中島橋交差点付近の渋滞解消云々ということにつきましては、まず、静浦バイパスにつきましては、有料道路の詳細、詳細については、私どもは一つ一つについて今整理をしてお答えしたほうがよろしかろうと思っておりますので、後ほど担当のほうからお答え申し上げます。

中島橋交差点のほうにつきましては、これもかねてより私どもは県のほうにお願いをしておりまして、言ってみれば、国道135号、136号、414号の起点が全部あの辺に集中しています。道路法上は起点・終点というのは、実は下田側が起点なものですから、よく国道135の上りというのと、135の上りというのと東京へ行くほうに皆さん思ってしまうけれども、実は上り下りは本当は逆、正確に言うと。もっと言うと、136号線といいます、あれは通称で、136号が法的な正しい呼び名なんですけども、こうした国道の主要なものが全部あそこに集まっている。それでもって、すぐ手前に川が、稲生沢川の橋があり、その橋を通り抜けるとすぐ横には山があつて、万蔵山という、ある意味大きな交通上の支障がある、渡ったところも、今度は様々な山がありまして、今はトンネルが取りあえずあそこを貫いていますけれども、トンネルの手前にも下田富士があつたり、非常に改善が難しいところになっています。とはいいいながら、あそこがこれからまだまだ長いこと渋滞が続くようでは困るということで、県のほうに申入れをしているところです。

県としては、この渋滞解消について、ハードでやろうとするとどうしてもお金だとか時間がかかってしまうので、取りあえずまずは、まちづくりと一体となったソフト的な対応をしようということでコミュニケーションを取っております。今はそういう段階でございます。

私からは以上でございます。

○議長（中村 敦君） 教育長。

○教育長（山田貞己君） 私からは、児童・生徒の通学路安全確保ということについて、現状を含めて少しお話をさせていただきたいと思っております。

子供の安全な通学のため、幾つか御指摘をいただいたところですが、江田議員がおっしゃったように、移動経路安全推進会議が一昨年実施されたことで、学校から、あるいは地域の

ほうからの要望を、下田中学校開校に向けた数か所の対策ということで、こうしたことが確かにございました。

中学校前のカラー舗装、これにつきましては、認定こども園の前から中学校前の横断歩道まで数十メートルありますが、自動車で3秒から5秒足らずで車下ってきます。そういった現状から、速度の減速への効果が期待できて、減速してくださる実際に運転者が増えました。また、下田南伊豆線の側溝、その改良、これは自転車通学者の、特に雨天時のスリップの自損事故が多発したためをお願いしていたもので、この改修によって、関連した自損事故は大幅に減少しています。本郷交差点のラバーポールの設置、カラー舗装等の対応も確かにされております。本郷交差点においては、登校時間帯、大体7時から7時35分ぐらいにかけて、高校生、中学生の自転車通学者が交錯するという時間帯でして、かねてからいろいろなところから心配の声があったところでもございました。7時15分ぐらいまではほとんど通行する児童生徒いないわけですが、多いのが7時25分から7時35分ほどの約10分から15分ぐらいの時間帯です。私が実際に立って、曇り空だったものですから、児童生徒の数は少なかったのかなと思いましたが、中学生は自転車で9人、徒歩はゼロ。稲取高生は徒歩3人、下田高校生が自転車で1人。稲取高生が自転車で1人。その前は松崎高校の生徒もいたんですけども、今はゼロということで、中学生は、事前に何度も指導を重ねておりますので、横断歩道の前で必ず自転車を降りて、カラー路側帯の通行を全員守っています。私が見た限りですけども。高校生と中学生、小学生の路側帯での交錯というのが、通学時間のずれがありますので、ほとんどなかったかなというふうに見受けております。7時半を過ぎると交通量が一段と増しまして、自動車の速度も若干上がっています。西本郷の交差点も含め、昨年度同様、高校側とお互い指導を継続するというのを続けていきたいと思っております。稲取高校、松崎高校、下田高校の実態も、なかなか高校の先生方は交差点まで足を運ぶことが難しいですので、下田高校近辺の蓮台寺周辺は多くの先生方が立ってくださって、非常に助かってるわけですが、そのところはこちらから情報提供して、情報共有しているところでもございます。そういったところは継続します。

幾つか御指摘いただいていることにつきましても、移動経路安全推進会議において、一昨年、昨年度に引き続き現状を伝えて、強く整備の要望をしていくことを、こちらとしては考えております。

現状を少しお話し申し上げましたけれども、詳細につきましては担当課長から申し上げます。



以上でございます。

○議長（中村 敦君） 学校教育課長。

先に市長。

○市長（松木正一郎君） すみません、答弁漏れがあったものですから、付け加えさせていただきます。

質問番号の5番の有料延長に関する様々な料金徴収の延長についての御質問の中で、私が、静岡県からこういうようなことを聞いていると言ったところまでだったんですが、その私たちの検討、そして、要望していること、そして、県も検討してくれているこの伊豆半島の全体でのネットワークの強化、これにつきまして、これまでも、そしてこれからも引き続き伊豆半島の首長が一丸となって要望を行ってまいります。

なお、伊豆中央道ですとか修善寺道路のほうも、機能の向上ですとか、あるいは賀茂地域の人たちにとってメリットのある料金割引制等につきましても、併せて要望してまいります。

以上でございます。失礼しました。

○議長（中村 敦君） 学校教育課長。

○学校教育課長（佐々木雅昭君） それでは、私からは、児童生徒の通学路の安全確保についてのうち、まず、学校施設や通学路のブロック塀についてお答え申し上げます。

ブロック塀対策につきましては、学校施設につきましては撤去が完了しております。そのほか児童生徒が通行すると思われる経路に存在するブロック塀につきましては、昨年度のデータによりますと9か所ほど残っておるというふうに確認しております。今後も関係者とともに状況把握、対策方法の検討を行ってまいりたいというふうに考えております。

次に、中学校の自転車通学者におけるTSマークへの確認状況ということでございますけれども、下田中学校におきましては、TSマークの有無の確認というものは個別には行っておりませんが、保険の面におきましては、全ての自転車通学者に保護者が加入しております保険名称を生徒から報告させるというようなことで、全ての生徒について保険への加入につきましては確認を行っているというところでございます。

次に、中学校の自転車通学者のヘルメット着用状況でございますが、ヘルメットの着用につきましては、中学校におけます通学者説明会におきまして、ヘルメットの着用を徹底するように指導しておるところでございます。自転車通学の生徒につきましては、ヘルメットの着用がなされていると認識をしておるところでございます。

私からは以上でございます。

○議長（中村 敦君） 建設課係長。

○建設課係長（土橋一登君） 私のほうからは、子供の移動経路安全推進会議、子供の移動経路に関する交通安全プログラムについて、同推進会議及び同プログラムの概要について、中学校や高校生の通学路も点検及び対策の対象であるかについて、令和3年度に実施した緊急合同点検の結果等の内容について公表されていないが、その理由と今後の公表する予定はあるかについて説明をさせていただきます。

下田市子供の移動経路安全推進会議は、下田土木事務所、下田警察署、市内小中学校及び下田市を構成員として、令和2年度に設置しました。下田市子供の移動経路に関する交通安全プログラムは、着実かつ効果的に子供の移動経路の安全性対策を推進するため、定期的な合同点検、対策計画の策定、安全対策の実施、対策の改善・充実、これらの取組をPDCAサイクルとして繰り返し実施し、子供の移動経路の安全性を図っていくものでございます。

なお、これは高校生の移動経路を含んでいる場合もありますが、基本的に小中学校を対象としたものです。

令和3年度に実施した緊急合同点検の実施状況については、令和4年4月の広報しもだに掲載しましたが、防犯上の問題など総合的な観点から公表しておりませんでした。公表の必要性等について、今後、下田市子供の移動経路安全推進会議の中で検討していきます。

次に、令和3年度に実施した緊急合同点検で抽出された下田市全体の危険箇所数、小中学校別危険箇所数について、対応済みの危険箇所数、対応中の危険箇所数、未対応の危険箇所数について御説明します。

下田市全体の危険箇所数は4か所。小中学校別危険箇所数については、稲梓、稲生沢、浜崎及び下田小学校、それぞれ1か所で全て対応済みでございます。

次に、本郷交差点の整備方針とスケジュールについて、地権者との用地交渉状況は、今後の整備方針と整備内容は、今後の整備スケジュールは、本郷交差点から西本郷方面へのカラー舗装化、ラバーポールの設置と改修は検討しているかについて説明をします。

本郷交差点整備に向けた境界確認に時間を要しましたが、地籍調査について、令和5年6月1日付で、静岡県知事から国土調査の成果として認証を受け、同日、静岡地方法務局下田支局長へ申請、地籍調査完了には一、二か月かかると聞いております。

今後、整備方針等について、下田土木事務所では、本年度事業化を見込み、予算措置もされ、地籍調査完了後、整備内容等を検討した上で、用地交渉、買収を実施し、その後、道路整備工事に着手すると伺っております。

本郷交差点の西本郷方面へのカラー舗装及びラバーポール設置については、県が実施する道路整備計画を見据えながら、関係機関と協議し、検討してまいります。

次に、自転車空間整備としての矢羽根型路面標示について、伊豆縦貫道河津下田道路の一部区間開通で自動車の流れが変わる中、安全で快適な自転車走行空間の整備を図ることを目的とした自転車走行空間整備計画はあるか、国道414号、県道15号下田松崎線、県道119号下田南伊豆線、市道敷根1号線、国道136号への矢羽根設置の考えについて説明をさせていただきます。

下田市としましては、自転車空間整備計画は策定しておりませんが、自転車活用推進法に基づき、都道府県及び市町村は国の推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策として、地方版自転車推進活用計画を定めるよう努めるとしております。県の自転車活用推進計画第2次を、期間、2022年度から2026年度までとして定められております。下田市におきましては、県計画の次期見直しと合わせ、2026年度以降、計画策定を予定しているところでございます。

また、矢羽根については、本県のサイクルスポーツの推進の一環として、自転車走行指導帯として市内国県道にも整備されています。これは、自転車専用空間ではなく、自動車やバイクなどと同じ車道の中にあるため、課題があると考えております。また、下田市として、市道敷根1号線への矢羽根設置については、必要に応じて子供の移動経路安全推進会議の中で検討してまいります。

また、国県道の矢羽根型表示については、オリンピック関連で3ルートを実施したところであり、そのほかへの設置予定はないと伺っております。

次に、国道414号期成同盟会の構成市町として静浦バイパスについて、県から説明を受けているかということについて御説明します。

質問事項の1番、路線名及び工事区間については、一般国道414号伊豆の国市江間から沼津市大平までの4.4キロの区間であると聞いております。2番の工事方法及び工事予算については、計画区域内においてトンネルや橋梁による工事を実施し、優先整備区間、実績から算定すると、300億円余りと聞いております。3番の工事着手及び完成予定年月日、4、収支予算の明細、5、料金については、具体的なものは聞いておりません。6の料金徴収期間については、40年程度というふうに伺っております。

以上です。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） 質問数も多かったので、幾つか答弁いただけてないところもございますが、この後、一問一答という形で、再質問の中で再度確認をさせていただきたいと思えます。

まず、通学路の安全確保についてでございます。

現在、安全推進会議や交通安全プログラムについては、下田市内の小中学校を対象ということで、高等学校は含まれてないという御答弁でございましたが、教育委員会であったり学校の設置ということでは、県、下田市ということで異なりますが、同じ市内在住の生徒さんであったり、市内を生徒さんが通われるという意味では、そこを含めて検討していったり、点検をしていく必要があるかと思いますが、現在、高等学校の通学については、どの機関がこのような推進会議であったり移動経路の点検をされているかについてお尋ねをさせていただきます。

○議長（中村 敦君） 市長。

○市長（松木正一郎君） 私、元県の職員でしたし、それから、道路管理者でもあったので、私知ってる範囲でお答えします。というのは、市ではないというのがまず、それから、県なので、県教委から道路管理者のほうに、高校の通学路について改善を求めると、そういうことがございました。しかしながら、基本的には、高校生はもうかなり自立的に安全を確保するという、そういうふうな年齢ですので、恐らくそういったものが、私の聞いている範囲では知りません。それから、我々がやっている通学路の問題、それにはたしか高校も入ってくると思えます。ですから、私たちは通学路の安全性といったときに、高校生を無視しているわけではなくて、高校生もここをこうやって使うというふうに考えています。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 教育長。

○教育長（山田貞己君） すみません、先ほどちょっと聞き取りにくかったものですから、どの機関がという、先ほど市長申し上げたとおり、県の教育委員会のほうで、当然、高校生の交通安全については指導、関わりがあると思いますが、先ほど私のほうから申し上げたとおり、この安全経路については、小中学生も高校生も同じです。やはり人の命を預かる場所ですので、当然その件については高校と連携を取って、小中学生、高校生、当然先ほど申し上げました交差するところもありますので、そういうところも、こちらも観察しながら、高校に伝えているところですので、考え方は子供のためにということでもよろしいかと思います。ただ、関わる場所は市教委と県教委ということで、それぞれあることであると思えます。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） 1の質問の中の緊急合同点検の結果の内容ということで、防犯上問題があるということで掲載されてないということですが、一方で、平成26年の点検結果についてはホームページで掲載がされております。ぜひともホームページで掲載することで市民の方がどこに危険があって、そこを通るときは少し気をつけようとか、車を使う方が、そういった啓発も含めて、私は必要な箇所、危険箇所というのは公表すべきだと思います。そちらについて、平成26年の経路を取り下げるのか、令和3年の点検結果を載せていくのか。再度お尋ねしたいと思います。

もう一点目が、ブロック塀の対策で、学校施設については全て完了しているということで、残り9か所が通学路で残っているという御答弁をいただきました。大阪府のほうがちょうどこの事故から5年経過をしまして、新聞社のほうで調査をしたところ、通学路の場合、1割が撤去対応済み、8,800か所大阪府内でございまして、残りの2,200か所が未対応。そして、5,500か所が自治体で把握せず不明という回答結果でございました。その少し心配がございましたので、この9か所というものは、何々小学校の通学路内ということで、分かれば御回答をいただきたいと思います。

○議長（中村 敦君） 建設課係長。

○建設課係長（土橋一登君） 緊急合同点検の結果について、26年度のものはホームページで公表されているということで、令和3年に実施した結果について公表されるかどうかということについてですが、すみません、今後、下田市子供の移動経路安全推進会議の中で検討し、26年のものを取り下げたほうがいいのか、新たなものを足したほうがいいのかというのは、そちらの中で検討していきたいと思っています。

あと、すみません、先ほど答弁漏れのほうがありましたので、追加で話をさせていただきます。

安全対策を必要とする箇所について、市道敷根1号線の測線の引き直しは検討しているか、国道136号下田メディカルセンター付近ローソンの下田駅側にラバーポールの設置、空き地に設置されている単管柵とブロック塀の後退について要望しているか、国道136号下田メディカルセンター付近自動車販売店の吉佐美側に、交通事故で破損し、撤去されたガードパイプの復旧について要望しているか、国県道、市道等の草刈り等が不十分であるが、その課題と対策は何かについて、すみません、追加で説明させていただきます。

市道敷根1号線の外側線につきましては、現地調査を実施の上、9月補正での対応を考えております。

国道136号線下田メディカルセンター付近のラバーポール設置、ガードパイプ復旧及び空き地の単管柵等の県管理の案件につきましては、推進会議の中で共有しており、引き続き、下田土木事務所へ対応を要望してまいります。

市道等下田市の管理する道路の草刈り等につきましては、主に会計年度任用職員2名で対応しておりますが、その規模や内容等に応じ工事等を発注し、対応しております。国県道については、財源確保の課題があるというふうに聞いております。

以上です。

○議長（中村 敦君） 学校教育課長。

○学校教育課長（佐々木雅昭君） ブロック塀の危険箇所として把握しております9か所の学区別ということなんですけれども、現在、私どものほうで把握をしている中では、下田小学校区、朝日小学校区がそれぞれ1か所、残る7か所については、全て白浜小学校区ということになりますが、全て大体やはり私有地内のものであるというふうに理解をしておりますので、やはりこれからの対策につきましては、関係者とともに対策方法の検討を行ってまいりたいというふうに考えておるところでございます。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） ありがとうございます。ブロック塀の対策については、やはり自治体によって、1軒1軒お願いであったり、この趣旨を説明されるということで取り組んでいる自治体もございます。下田市内のブロック塀等耐震改修促進事業費補助金制度を有効に活用し、残りの9か所のブロック塀、大きな地震がいつ起こるか分からないと言われている静岡県内において、やはり下田市内でそういった痛ましい事故が起きないように、引き続きの取組を要望させていただきたいと思っております。

あわせて、令和3年度の緊急合同点検の対策が必要な箇所については、国としては、令和5年度末までに対策を完了させると、当時、岸田首相が発言されております。私も会派の当初予算、令和5年度当初予算の中で、通学路及び生活道路の安全確保について継続の予算要望させていただきましたが、現在この中で、令和3年度対象箇所のうち4か所危険箇所があるという御答弁をいただきました。この4か所については、今後、補正等で対応できる箇所なのか。一方、道路拡幅等、下田市だけでは対応できなく、今後、引き続き対応に年度

がかかる箇所なのかについてお尋ねをさせていただきます。

○議長（中村 敦君） 建設課係長。

○建設課係長（土橋一登君） すみません、令和3年度に実施した緊急合同点検で抽出された危険箇所4か所については、対応済みということとなっております。

以上です。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） すみません、私の聞き違いで。といいますと、令和3年度緊急合同点検で実施され、危険箇所と認知されたうち未対応の箇所、対策中の危険箇所はないということではよろしいか、確認をさせてください。

○議長（中村 敦君） 建設課係長。

○建設課係長（土橋一登君） 令和3年度に実施した緊急合同点検で抽出された4か所については全て対応済みでございます。

以上です。

○議長（中村 敦君） 学校教育課長。

○学校教育課長（佐々木雅昭君） ちょっと補足をさせていただきたいと思うんですけれども、通学路の安全点検というのは、令和3年に限ったものではなくて、過去から、従前から行われているものでございます。令和3年度に子供の移動経路安全推進会議で合同点検を行ったわけですけれども、そのときに実際にその時点で把握されていた危険箇所は36か所程度あったかというふうに認識をしております。その中には、その当時も既に改善の予定があった箇所も含んで36か所程度あったというようなことで、国のほうで取りまとめております、県全体で1,100か所、この箇所の中に含まれる下田市として報告した数が4か所あったというようなことで、それ以外の部分につきましては、三十何か所程度の危険箇所の点検を行ったわけですけれども、これらを確認した上で何らかの対策を講じることを予定をしたというようなことで、それでもなお効果的な代替措置が取れない、困難だというふうに思われた箇所が4か所あったというようなことで、それを報告、県のほうに上げているといったことで、その4か所につきましては、令和3年度中に3か所、令和4年度に1か所、対策が済んでいるといったような状態でございます。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） ありがとうございます。

それでは、引き続き4番、矢羽根型路面標示の関係について質問させていただきます。

質問項目として、各箇所を矢羽根型路面標示の設置を提言させていただきました。県は414号線、135号、136号ということで、あと伊豆半島北部の熱函道路の部分が県の整備ということで、それ以外、県で整備する予定はないという御答弁をいただきました。

一方、伊豆縦貫道の一部供用開始ということで、須原から中島橋交差点に向けての交通量が非常に多く増えております。私も自転車であったり原動付自転車等走ったときに、やはり矢羽根の表示があると何か安心して走れるというような気持ちになります。また、車を運転していても、この表示がある、表示を見ますと、自転車と共用してこの場所を走行しているという意識にもかられます。今後、交通量が増えていく中、ぜひとも下田市として、県が整備しないのであれば、下田市として独自に整備を進めていただきたいと思います。平成26年、県の活用促進計画の切り替わりのタイミングで下田市でも検討というようなお話をされましたが、県政の主要事業ということで、令和5年度から令和6年度にかけて、静岡県は、毎年10億、合計2年間で20億かけて、安全な移動空間の創出ということで、自転車通行空間の確保をその内容としてうたっております。ぜひとも国県道については、県の事業としてこの新たな追加の矢羽根の設置を要望していただき、また、市道敷根1号線等については、下田市が独自に中学生の自転車通学等の観点からも整備を促進していただきたいと思います。改めて考え方についてお尋ねをさせていただきます。

○議長（中村 敦君） 質問者にお尋ねいたします。

ここで休憩したいと思います。よろしいでしょうか。

○13番（江田邦明君） はい。

○議長（中村 敦君） それでは、11時10分まで休憩します。

午前10時56分休憩

---

午前11時10分再開

○議長（中村 敦君） 休憩を閉じ会議を再開いたします。

休憩前に引き続き一般質問を続けます。

当局の答弁をお願いします。

市長。

○市長（松木正一郎君） 議員の今の御質問は、矢羽根を、一定の効果があるんだから、せっかくだからもうちょっと広げていったらどうかと、こういうことでよろしいでしょうか。ち



よっと前提条件として申し上げますと、矢羽根のあるなしにかかわらず車道というところは、軽車両である自転車の走行空間というふうに定められています。ところによって自転車歩行者道というこういう名前がついて、一般的には2.5メートル以上、警察の特例として、1.5メートルだか2メートルか忘れたんですが、若干狭くても可能なんです、そういうふうにマークで歩道のところに自転車と歩行者が両方歩いてる、入っているような絵がついてるところがたまにあります。そういうところは自転車も走っていいよと言ってるんですが、基本的には、当然のことながら歩行者が優先ですので、自転車は弱者である歩行者にちゃんと配慮しましょうねと、こういうふうになっています。つまり、道路空間というのは、多様な利用者が共有する空間ですので、共生というのでしょうか、みんなで仲よくしていこうというふうなことが求められる。昨日、長友議員から共生力が大事だとおっしゃった、そういうことに通じると思います。

この矢羽根を東京オリンピックの静岡県開催に合わせて、自転車競技の静岡県開催に合わせて、レガシーとして県内でサイクリングの振興をして、そのサイクリングによって、例えば、観光も振興するし、場合によっては経済も活性化するだろうと、こういうふうなことを目指して、私の記憶では、2017年から2019年ぐらいの3か年ぐらいで県内にどんどん引いていった。私は当時、土木事務所長をやってましたし、それから、危機管理、そういうところもやりましたので、この言ってみればややちょっと勇み足的な、青い矢羽根の展開に対して、若干のリスクを感じながら、そのリスクについて指示しておりました。それは何かといいますと、下田土木事務所というその道路管理者の所長としていたときに、三つの点です、指示したのは。一つ目が安全性の確保。二つ目が道路空間の拡大ですね、空間の拡大というハード。三つ目が、ドライバーや自転車の人たちの意識啓発です。

まず、一つ目の安全性の確保というのは、例えば、路肩をきれいにすることが必要であろうと。やっぱりその矢羽根は車道の中にありますので、後ろから車が来て抜かしたいときに自転車は邪魔になるんですね。はみ出し追越し禁止の黄色いのが多いもんですから、この地域は。そうなりますと、車は、特に上り坂ではスピードが出ないサイクリストが前にいますと数珠つなぎになってしまう。これを道路管理者としてよしとするんだなというふうに、ちょっときつく私は申し上げまして、そういうふうなことはやっぱりちょっと現実的ではないので、いざというときに路肩にちゃんと逃げれる、あるいは路肩じゃなくても登坂車線みたいな感じでちょっと何らかの空間をつくるということは重要だろうと、そんなことを申し上げておりました。

路肩をしっかりとやるということは、雑草をちゃんと手入れをすとか、土砂を取るとかと、結構これ大変なんですけど、これをしっかりとやらなきゃいけないだろうというふうに言っておりました。すみません、安全性と、それから道路空間を広げると、両方ともセットなんですけども、そういうふうにハード的な対応を必要とするだろうというふうに思ったということです。路肩の側溝に穴だらけで、あるいはその側溝の蓋が割れてたりなんかすると、自転車は、特に競技用のサイクリストなんか乗る自転車は、簡単にアルミホイールがへしゃげるそうです。こういったことを防ごうじゃないかと言いました。

3点目が意識啓発と申しあげましたけども、結局、先ほどの共生力ではありませんけど、みんながその道路という空間の、何ていうか、一緒にそこを使う仲間だというふうな意識を持って、ドライバーは弱い自転車にもちゃんと思いやりを持って、少しぐらいだったら我慢して走るということが必要でしょう。あるいは、自転車も、実は歩道空間をもし共用する場合は、前の歩行者にちゃんと配慮して走行するべきなんです。これが時々、小学生たちが歩いてると後ろからちゃりんちゃりんママチャリで音を鳴らして、どけというそういうメッセージを送ってる人いますけども、こうした風景というのは望ましくないというふうに思っています。ですから、私たちはいろんな立場でものを見て、そして、私たちの暮らしとか、そのこの使い方に気を使うべきであろうというふうに考えています。こうした様々なことをはらんでいるのが、この矢羽根ということになります。

今後、伊豆縦貫のような自動車専用道路が出来上がってきて、道路のヒエラルキーがもっと明確になってきますと、より自転車は走りやすくなってくだろうというふうに思っています。そういう意味では、縦貫道は交通安全、あるいはそのサイクリスト等に間接的ながら寄与するというふうに言っていると思っております。

以上、行政としては、やはり総合的に、あるいは幅広に対応することが必要で、県にどんどん広げてくださいというふうな形で要望するのではなく、必要性の高いところ、あるいはそこにつくることに、まちづくり的な意味があるところ、そういったところをしっかりと検討しながら、共に進めていくということが求められると思います。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 建設課係長。

○建設課係長（土橋一登君） すみません、議員のほうから、市として独自に国県道への矢羽根の設置を行ってはどうかというお話でしたが、道路管理者が異なりますので、市として、国県道への矢羽根の設置というのは難しいというふうに考えておりますので、関係機関と協

議しながら進めていきたいと思ひます。また、敷根1号線への矢羽根の設置については、推進協議会の中で検討し、必要に応じて対応していきたいと思ひています。

以上です。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） 矢羽根の設置に関してでございます。まちづくりを含めて総合的な観点で、今後、推進するか、とどまるか判断したいということでございましたが、私が議員になる前につくられた都市計画マスタープランの中では、乗って歩いて周遊できるネットワークということで、既にマスタープランでもこういった施策が掲げられております。その中に、私が提案させていただいた下田南伊豆線、県道119号、また、414号、箕作から県道15号もそのネットワークに含まれております。令和5年、令和6年、県の予算でこの自転車空間整備、矢羽根の表示は空間ではない、混在という形の空間ではございますが、県の予算を掲げておる中で、やはり下田市は、観光としての自転車利用、また、生活、通学としての自転車利用が中学校統合等により増えておりますので、ぜひともこの施策は、令和26年の計画整備を待つのではなく、すぐにでも庁内で協議をいただきたいと思ひます。この点については答弁は不要でございます。

最後、大きく一つ目の質問の最後になります。

自転車の自賠責保険のほうは全て加入を確認してから自転車通学許可ということで御答弁いただきました。整備の点については、現状どのような確認をされているのかお尋ねしたいと思ひます。

もう一点、下田5丁目ローソン付近の通学安全対策ということで、昨今、カラー舗装化がされました。あわせて、私のほうで頂いた資料ですと、折戸方面への迂回というものも検討の一つとしてあるようでございますが、なかなか地権者のセットバックというか、単管ブロックの撤去であったり、拡幅が進まない中、あそこの料理屋さんから上に少し30メートルほど上りまして、さらに左折していきますと、ちょうど下田小学校の正門といいますか、そちらに出るような通学路がございます。以前は避難路として使ってたようですが、そういった迂回の方向性について御検討はされているか、確認をさせていただきたいと思ひます。

もう一点、そのローソンより下田側のガードパイプの復旧についての要望をされているかどうかという御答弁がございませんでしたので、この3点について質問をさせていただきます。

○議長（中村 敦君） 学校教育課長。

○学校教育課長（佐々木雅昭君） 私のほうからは、自転車の整備の関係で、TSマークの確認は個別には行っていないという御答弁は先ほど申し上げたんですけれども、こちら、TSマークにつきましては、中学生皆さん、中学生入学と同時に全て自転車を買い換えるというようなこともございませんので、使い慣れた自転車を使い続けて中学校へ入学する生徒もいらっしゃるというようなことで、そういった意味でTSマークが全てについているわけではないというような御答弁を申し上げたんですが、この整備の安全性に関しての確認に関してですが、これに関しては、年2回、教職員が全ての自転車を点検して安全を確認しておるという形で安全性のほうの確認を取っているということでございます。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 教育長。

○教育長（山田貞己君） 基本的には、今、課長が申し上げたとおりですけれども、先ほど私のお話の中で、統合前は自転車の自損事故が多数あったけれども、いろいろ整備された中で激減したという話を申し上げました。昨年、統合前は、1学期だけで自転車の自損事故が7件から8件。ところが、統合後は4件。7件から8件というのは1学期だけです。昨年は年間で4件ということで、自転車の事故は激減しています。事故があるたびに、学校のほうで指導をしています。今、徒歩通学者、それから、自転車通学者、路線バス、スクールバスということで多岐にわたるわけですが、その生徒を全てここに集めて、事故があるたびに、あるいは、例えば、スクールバスでの乗車内でのマナーですとか、そういうことがあれば、そのたびに指導して、自転車通学者については、スピード超過のこともありますし、今の整備、点検のことも、当然、指導されてるはずですので、年間を通じてもうかなりの回数で指導しているというところでございます。今、課長申し上げた、定期的に2回は職員がその整備、点検に当たるということでございます。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 学校教育課長。

○学校教育課長（佐々木雅昭君） すみません、折戸への迂回の関係とローソン付近のガードパイプの件なんですけれども、確かに安全推進会議のほうでも、折戸への迂回に関しましては検討しておりますけれども、現状では、見守りの対応というようなことで迂回はしていないというようなことになっていようかと思えます。現状、私も何回かあそこに立っておりますけれども、迂回しているといった状況は確認できておりません。

それと、ガードパイプの関係でございますが、こちらのほうも現状では要望のほうはして

はいませんが、やはり安全推進会議のほうで把握をしている箇所がございますので、今後、またこの対応についても検討していくということになろうかと考えております。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） 通学安全対策に対する質問に対しての御答弁ありがとうございます。

続きまして、2点目の質問に対する再質問を行わせていただきます。

まず、この再質問については、首長である松木市長や議会議員である私は、やはり市民の代表たちとして、常に市民代表の利益を守ることを念頭に行動し、そして市民に分かりやすく説明する。そのためには、自身が理解し、納得し、市民に説明できる状況になるまで協議をする必要があるという観点から、2点目の伊豆中央道・修善寺道路の有料化延期等に対する再質問をさせていただきます。

まず、緊急質問後の市長の対応ということで、地域向けの説明会の開催を要望していただいたということで、実際、5月30日に開催され、私も参加をさせていただきました。議会としても、河津町議会開催の常任委員会の説明会、勉強会のほうにも参加させていただきました。私はその中で、回数券の、この賀茂南部での販売についてと、前回、合併採算性による徴収期限延長の際は、回数券を高割引化することで住民の理解が得られたということで、さらなる延長ということで、さらなる割引制度、また、住民への補助制度等の要望をさせていただきました。市長はそういった観点で、下田市民への利益を守るため、何か行動されたかどうかお尋ねしたいと思います。

もう一点、6月21日の静岡新聞のほうで、各関係市町の首長の考えというものの掲載がございました。こちらのコメントは、何か公の場で下田市である首長として松木市長が発言された内容かについてお尋ねをさせていただきます。

○議長（中村 敦君） 市長。

○市長（松木正一郎君） まず、地域住民の、もっと言ってしまえば下田市民の生活利便性が向上するよという意味では、回数券の販売を市役所でもできるようにしようということで今動いておまして、やり方はいろんなやり方あるんですけど、また、やり方に伴う課題とかいろいろある。そうした中で、5割引、最も割引率の高い5割引の回数券、今皆さんお使いな方もいると思うんですけども、この回数券を市役所で販売する方向で今動いているところです。まだ確定してないものですから、いつからとかはちょっと申し上げられませんが、そうしています。

それから、先ほど答弁でも申し上げましたけれども、やはり伊豆半島の地域住民のもうちょっと優遇制度みたいなものがないだろうかということについて、私たち首長がみんなで話し合ったり、お願いしたりしているところでございます。

それから、新聞の記事につきましては、恐らく私のところに記者の方がやってこられて、ちょっと教えてくださいと言って、それで幾つかの質問を受けて回答した、そのことだと私としては考えています。何となく首長一斉アンケートとか、そういったものが来たのではなかったような、私はうろ覚えですけども、思います。

それから、最後に1点申し上げますとね、市民の利益を守るというのは、市長としてはすごく大切なところだと思います。例えば、下田市は得をするけど、松崎が損するとか、南伊豆が得をするけど、下田が損するとか、そういうふうなミーイズムというんでしょうか、自分のところを一番大事にするという、ミーファーストということについては、私は若干疑念を持ってまして、伊豆は一つということで美しい伊豆創造センターができました。こういうふうにならうと行ったときは、場合によっては、自分が今回は負けても、全体がよければいいという、そういう全体最適という意識が私は大切ではないかというふうに思っています。個別最適を求めないということではありません。けれども、全体最適をやっぱりまず優先すべきであろうというふうに考えます。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） ありがとうございます

次に、質問の2になります。道路法における道路であったり、一般有料道路の概念ということで質問させていただきました。これはちょっと私も専門的でなく、松木市長は専門分野と思われませんが、基本的に道路というものは公共財産ということで、無料公開が原則である。しかしながら、道路の建設を促進されるため、道路整備特別措置法による一般有料道路制度を使って道路整備をするという中で、基本的には、償還後または料金徴収期限後は無料化というものが原則と思われれます。その点について、そういう考えで、共通認識でよろしいかお尋ねしたいと思います。

質問の3に関連しまして、一般有料道路の徴収期限が延長した後、どういう取扱いかということで、この点についてはコメントをいただけませんでした。やはり専門家として、これは何が一番最適かというコメントをいただきたいと思えます。私は、無料化、無料開放することがベストと考えますが、現状、県の説明ですと、渋滞を理由に料金徴収期間を延長と

するような答弁をいただいております。料金徴収期間を延長ということは、通行料を下げずに新たに何かを整備したり、バイパスの距離を長くしたり、構造的な補強をしたりということが必要かと思えます。私のほうで少し試算をさせていただきました。現状、伊豆中央道路と修善寺道路の年間の通行台数を1,000万台としたとき、そして、通行料金を割引制度がなく200円。そして、40年間徴収し、償還、人件費等の経費率を半分とした場合、約40年間で400億円の収入というか余剰財源ができます。この400億円で、現状の伊豆中央道と修善寺道路の改修、延長、何に使うかというのが県から全く説明がございません。生活道路への流入防止、そして、E T C化というだけで、建設当時約185億であった両道路に対し、400億円をかけて何を整備していくかということが疑問でございます。そういったことがあっても松木市長はコメントいただけませんでした。今回の伊豆中央道路・修善寺道路の場合、料金徴収期限の延長の取扱いとして、料金徴収期間の延長が最適と考えるか、お尋ねしたいと思います。

○議長（中村 敦君） 市長。

○市長（松木正一郎君） 今二つ、多分おっしゃったんですね。最初が、有料道路というものそのものに対するどう考えるかという話。もう一つが、有料化で延長した結果の、その浮いたお金で何をするかといったこと。この2点でよろしいでしょうか。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） その2点と、延長する場合、どの取扱いが最適か、無料化であるのか、県の方針としては、3番目であり料金徴収期間の延長というようなお話でございましたが、他の有料道路の場合ですと、無料化、これは真鶴道路の旧道が無料化されております。もう一方は、道路整備特措法の15条を適用した維持管理有料道路として再度料金を徴収する。これが真鶴道路の新道でございます。最後、四つ目が、合併採算性による料金徴収期間延長制度。これは平成25年、26年にかけての伊豆中央道と修善寺道路の取扱いとなっております。そういった中で、どの方法が最適か、県の方針ではなく、市長として専門家の立場でどれが最適かと考えるか、お尋ねしたい。

以上の3点についての質問になります。

○議長（中村 敦君） 市長。

○市長（松木正一郎君） 3点目分かりました。ありがとうございます

まず、忘れないうちに3点目という。合併したり、あるいは無料化したり、その辺のスケジュール感というんでしょうか、それがどうだということよろしいでしょうか。それを前

提にして話をしますね。やっぱりそれは最後に言っとくかな。

建設促進のために有料道路というのが生まれたというふうにおっしゃった。そのとおりですよ。現在、こういう私たちのような地方部を除いて、実は全国的には道路は相当レベルまで仕上がってるわけですね。ですから、その道路特定財源云々というそういう見直しの議論があって、それで、人口が多いところほど、もういいんじゃないのと。あんな人が住んでないところに道路なんか、我々のお金で造らなくていいんじゃないのと、こういうふうな議論があったわけですよ。ですが、私たちは、この下田は、下田の市民のためにももちろんありますし、それから、こういったところに来るお客様にとっても快適に来ていただいたほうがいい。それから、今の市民ではないかもしれないけど、未来の子供たちのためにも、インフラというのはしっかり造るべきであろうと、こういうふうな考え方で今、私たちは賀茂地域として、あるいは伊豆半島として、道路整備を訴え続けているという今状況の中におります。

無料開放すると混雑すると、ちょっとロジックとしてあまりにもちょっと単純化して、多分分かりやすさを追求して、リンゴが木から落ちたから引力分かったという、そんなはずはないわけですけど、分かりやすさを狙ってそういう言い方をしてるのかなと思いますが、道路は、ちょっと専門的になりますけど、ワードロップの第2原理とかなんとかというので、無料にしちゃうと両方が同じ混雑度になるまで、道路が、選択が行くと、そうですね、あっちのほうが早い、こっちのほうが早い、どっちなんだとって、私たちは、例えば、自動車のナビゲーションに、どこに行きたい、最適ルートとやるとぱっと出るわけです。彼らは、その最も効率的なところをコンピューターが選んで教えて。有料でもいいよと言うと、有料だったらこっちですと、ここに出るわけですね。ですから、無料にしてしまうと全部一律なるので、渋滞が発生するというのは、そういう意味からも納得ができることです。その結果、そのために、それでは有料をずっと続けると、このぐらいお金が得られるよねというのが、先ほどの、大ざっぱですけど、江田さんの仮想的な、仮説を立てたということで、そういった考え方、やり方ってとても大切なところで私もよくやります。

伊豆半島というのは、非常に道路網が脆弱ですね。この前、伊豆縦貫自動車道のシンポジウムで私は申し上げましたけれども、この脆弱さはどこに起因するかというと、まず一つは地形ですね。この伊豆半島のほとんどが山になっていて、しかも、溶岩とかでつくられてる山なもんですから、形がなかなかシンプルでない。こうしたところに道路を造るというのは本当に大変なわけです。一般的な半島というのは、真ん中に道路があるというところはほと



んどないんです。日本中、半島そこら中にありますけど、半島というのは海沿いに細く、何ていうんですか、岬巡りの道になってるわけなんですね。それを、トンネルを造って、なるべくショートカットして早く行けるようにしようというのが大抵のケースなんですけど、この伊豆半島は、下田街道というのが歴史的にありまして、下田が、言ってみれば港町として重要性を持っていたと、政府である幕府にとって非常に重要だった。だから、陸路としてもある程度のものが必要だったということで天城越えの道があった。それはまだ、馬とか籠とかの時代だったわけで、その後、天城に対していろんな道路整備が行われて、今は第3の道というんでしょうか、旧道から数えると、旧道、それから今の無料化になった天城越え道路の部分、あのトンネルの辺りで料金しばらく取ってましたけども、それが無料化になった現在の道路。そして今度は、いよいよ414の新しいバイパスである伊豆縦貫道を造ってるわけです。

我々から行くと、その天城を超えた延長線上にあるのが、現在の有料道路である修善寺道路と伊豆中央自動車道になります。これらが、今後お金を取り続けるということは、私たち首長としては、道路整備に対しての財源が確保されるために、もう非常にありがたいというふうに思ってますし、ですから、首長たちみんなで肩を組んで、スクラムを組んで、県や国の人に、伊豆縦貫道の早期整備だけではなく、有料道路の活用による地域内のネットワークの強化というのを頼んでいるところです。クモの糸のように414一本にぶら下がったり、あるいは135号一本にぶら下がっていると、そこが駄目になったら完全に途絶しちゃうというのではなく、その間に、ラダー、はしごのように、肋骨とも言いますが、横をつなげて、あみだくじのような形状にすれば、ここが駄目でもこっちがあると、こういうふうになります。このあみだくじの横棒がしっかりつくられるということが重要であろうというふうに、私は県の職員の頃からずっと主張してまして、そういう意味では、具体的に言うと、例えば、下田松崎線ですとか、河津下田線という、こっちはまだ途中までしかできてませんが、こういう道路の改良や、あるいは保守点検というのは非常に重要だというふうに思っています。こうしたものへの予算確保という意味でも、静岡県全体のパイを広げる。何インチかのピザパイをみんなで食べるとき、もうちょっと大きいパイにしたほうが1人当たり食べれるよねという、パイを大きくするというのやっぱりとても大事なことだと思っています。

東名高速道路は、本当は当初は、あれは償還したら無料にする予定で始まったわけですけど、途中で法律を改正して、あのドル箱路線をしっかりと活用しながら、全国の高速道路にちゃんとつなげようということで、今でもお金を取ってるわけです。

こういった観光客の皆さんから頂戴して、地域の道路整備に役立てるとというのは、私たち人口減少で財政力のない町にとっては、非常に重要な工夫した政策であるというふうを考えているところです。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） いろいろな事業、施策を進めていく中で、何でこの事業をやるか、この何でによって、やはり市民、住民の理解を得られる得られないかというところに関わってくると思います。現在の県の説明ですと、渋滞の可能性と道路予算の確保、これは松木市長も今答弁をいただきました。その何でが道路財源の確保であると、料金徴収はこれから人口が減っていく中、あの道路を維持するためには40年、昨今の新聞の報道では33年となりましたが、無期限で財源を確保していく。そういう理由になってしまいます。やはり、説明会に来られた方であったり、道路を利用する住民の方の理解を得るためには、この何でというところが必要かと思えます。

この静岡県議会2月定例会での一般質問に対する当局の答弁から、いろいろ改正道路整備特別措置法の制定も決まっています。また、新聞報道によりますが、合併採算性についても、6月21日付の静岡新聞では、伊豆中央道・修善寺道路の料金徴収で得た財源を、静岡バイパスの建設に充てる方針というような記事の書き方がされております。その前の5月30日の下田市の説明会において県は、この合併採算性について、可能性はあると答弁をしております。遡って、私が参加した3月28日の伊豆の国市の説明会では、今後の情勢で判断するとされております。やはり、この何でが時々変わってしまったことで、今回、住民の理解が得られてないのではないかと思います。

こうした中、松木市長は再度この件について、県は住民向けの説明会を開催する必要があるか、お尋ねしたいと思います。私は、この6月23日から会期となります県議会のほうにこの関連議案が上程されるということですが、やはりここは県として、県民の信頼を得るために、再度方針が変わった内容について説明会を開催するべきと考えますが、市長の考えはいかがでしょうか。

○議長（中村 敦君） 市長。

○市長（松木正一郎君） すみません、ちょっと今まだ考えがまとまってないまま立ち上がったんですけども、説明会を開催する必要の有無については、今のところ私は特段の必要性を感じておりません。今のところですね。なぜならば、静岡新聞に書かれているように、伊豆

半島の多くの首長は、このことについて、ぜひお願いしたいというふうに言ってるわけです。道路財源を確保するという一番大きなこと、私たちは道路を造ってくれと要求はするんですが、道路財源については、お任せというふうなことではいけなからうと。ですから、私たちもちゃんと一緒になって道路整備に向かっての努力をしていくことが求められるんじゃないかと思います。そういう意味では、この賀茂の我々にとっては、先ほど言いましたけれども、ぜひその財源でもってこういう道路をやってほしいとか、あるいは、この財源を使ってもっともっとスピードアップしてほしいとか、そういったことを向こうに対して主張していく。それで、その整備等について、こちらも協力を惜しまない。地元としても頑張りますといった立場のほうが、私は最終的に、ちょっと遠い利益なのかもしれませんが、最終的に必ずこの地域のためになるというふうに確信しているところです。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） 少し私の考えをお伝えしたいと思います。財源確保を理由とするのであれば、先ほどから申し上げたとおり、真鶴道路の新道のように、一度、国土交通大臣の許可を得た期間を終了した後、新たな道路整備特別措置法15条に基づく維持管理有料道路として、通行料金を下げた上で、住民の利用を図ることが最適かと考えます。しかしながら、一方で、渋滞緩和策として、静浦バイパス、こちらも414号線の期成同盟会の一員として松木市長が参加されております。こちらの促進を図るという目的であれば、合併採算性による料金徴収期限延長というものを明確にうたっていく必要があると思います。その点が明確に示されないまま6月県議会がスタートしてしまうことに疑問を感じております。現状では、市もどうすることもできませんが、7月5日に予定されてます県議会委員会審査の中に、傍聴で私は参加させていただき、しっかり県議の方がどういった議論をされたかについて、住民の、市民の方々にも説明できるよう、議員として取り組んでいきたいと思っております。

最後になります。6の質問の中で、中島橋交差点付近の渋滞解消についてということで、市長からは、ハード面の整備というよりはソフト面の対応ということで、ソフト面の対応の中の具体的なお話がございましたので、どういったソフト面の対応を今、協議、または県から回答いただいているのか、お尋ねしたいと思います。

一方、この交差点付近に住んでいる住民の方から移転について少し市からお話、ちょっと市なのか分からないんですが、行政の方からお話が来てるというような御相談をいただきました。この点について、下田市で現在把握している地権者に対する説明であったり説明内容

についてお尋ねしたいと思います。

○議長（中村 敦君） 市長。

○市長（松木正一郎君） すみません、2点目のほうが、ちょっと私、途中で聞き漏らしたものですから、何となく最初のときに担当でいいかなと思ってたものですから。2点目については担当のほうからお答え申し上げます。

最初は、そのソフトについて具体的に何があるのかという、こういう御指摘だったと思います。

一般的によく言われるのが、道路の渋滞に最も影響を与えるのが、二つ。一つは信号。もう1個はドライバーの心理なんですね。よくトンネルの手前で自然と速度が落ちちゃって、それに合わせて後ろも速度が落ちて、それが連動してしまっただけで自然渋滞が起こると、こういうようなことはよく言いますが、こういったドライバーの心理みたいなものがある。それから、二つ、三つある。最後に、道路だけではなく駐車場の適正配置です。この三つかなど。

信号現示というのは、例えば、中島橋交差点は現在、歩車分離型、つまり、歩行者は縦横無尽に行けると。歩行者を止めたら、今度は車は、縦軸か横軸かと、こういうに切り替わるわけですね。昔は、縦横しかなくて、歩行者というのは、その中で一緒に行けという。ですから、右折、左折車がいると危険だったわけですね。静岡県警がいつの頃からか、かなりこの分離、歩車の分離というのを、交通安全上もすごく重要なことだということで、道路管理者と相談して、こういうふうにしていこうということをよく言われました。その結果、各地でスクランブル型の歩車分離交差点ができて、慣れない頃は、お年寄りの方なんか、信号、目の前の青信号になったと歩き始めて、ああ違ったんだというふうに気がついて、何だこれはというふうに、私も生まれて初めて見たときはそういう感じだったんですけども、そういった信号現示は、やはりどうしても1サイクルの時間が延びるので、自分の青時間が短くなるというんでしょうか、どうすればいいのかというのは、あれ実はコンピュータ処理して、その都度その都度の交通量に合わせて時間をやってるんです。ですから、日中と夕方と朝、違うんですけども、それ全部、静岡の警察の、県警本部の交通何とか課というところで全てコンピュータ制御してるんですけども、そういったソフトが一つ。

それから、ドライバーが心理で何かついブレーキを踏んじゃう。これ交通工学的なことを教わりましたら、車間距離が一定であればそういうことはないんだそうですね。言われてみればそうですね、全部が電車みたいにつながっていて、青になったら一緒にぱっと行けば

一番いいわけです。用意どんで、何ていうんでしょうか、リレーのように、用意どんで一緒にこうやって動けばいいんですけど、一番後ろの人は、青になった瞬間にアクセルを踏む勇氣はありませんよね。それを例えば、電子制御というんでしょうか、そのAIか何かでGPSから指示を出して、それが車の自動オートドライブのほうに入って、一斉にみんな行くようになれば、相当の交通の処理ができるわけです。普通のトンネルなんかについてもそうです。恐らく2050年ぐらいになればそういう技術になっていて、もっと言えば、2100年になれば人間が運転するなんてことはあり得なくなるだろうと思います。運転したかったらサーキットに行きましょうという、今の乗馬をしたかったらそういうところに行きましょうというのと似てるようになろうと思いますが、それまでの間は、どうしてもやはりある程度は私たち人間の操作というふうになります。このところをどうやってうまくやるかということは、これから開発がなされるんじゃないかと思います。さっき言ったサグと呼ばれる、前の人がこうなったからこうやっちゃうという、自然の条件に合わせた人間の行動原理によって引き起こされる渋滞というのを、何らかの形で上手にやるというのが、今、模索されているところです。特にトンネルの辺り、伊豆中央道とか修善寺道路とかあっちほうでそういうのをやるというふうな話を、うわさとして耳にしています。

3番目の駐車場の配置というのは、昔、日本は、道路は一生懸命造り始めたんですが、駐車場の整備が全然なされてなかった。ですから、例えば、静岡市なんかだと、市の真ん中にあるデパートとか、そういったところに直接車で行っちゃって、そこにある駐車場に入れようとして、今度は駐車場に入る車で渋滞が起きるという駐車待ち。駐車待ちが嫌だから別のところ行こうと、これうろつき交通というんですけど、そういったものがまちの中にあふれてしまったので、これはよろしくないといって、駐車場を適正に配置しよう、どの場所にどんな量の駐車場があるのがふさわしいのかというのを、そういうのを私は担当でやっていたんですけども、各市町村のほうでやってくださいと、都市計画区域があるところは駐車場整備計画というのをつくることができますよ。そしたら、ちゃんとどこどこに駐車場を何台造るからお金ちょうだいと言ったら、街路事業だったかな、国交省の補助金でもって駐車場は整備できるようになっております。例えば、今開催されているあじさい祭が、そこまで行っちゃってから行列になっていて、もう抜け出せないというのは、やっぱりあれはよろしくないもので、今いろいろと私のほうから工夫を指示しているところなんですけども、毎年こうですではなく、こういったものがなくなるようにするには、例えば、もっと手前の道の駅に車を止めていただいて、そこであじさい駐車場は満車です。2時間待ちとか書けば、そっちへ行こ

うじゃないかと。それがやがては、今の自動車ってかなりそういったものに対する技術が進んできてますので、ナビゲーションはここに置いたほうがいいよというふうに指示をすれば、そこまで行かない。手前で止める。フリンジパーキングと言うんですけど、都市の端っこ。縁辺部のことをフリンジというんです。フリンジパーキングとって、そこからは、例えばバスに乗るとか、下田の場合ですと、例えば船で渡るとか、そういった2次的な移動のものをつくって、それさえも楽しくするというふうなやり方あります。

かように交差点の改良というのは、ただ単にその交差点をやたら広くして、あるいは立体交差にして、お金をかけて、周りの家々を潰して行ってというやり方だけでなく、多様な手法があるというふうに、私はこれまでの経歴上感じております。それを、ぜひ県、今の県の人をお願いをしております、県庁のほうにいろいろとお話をしているところでございます。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） 建設課係長。

○建設課係長（土橋一登君） 中島橋交差点付近の住民の方への説明についての件なんですが、過去に都市計画道路の区域を設定する際に幅員がどのぐらいになるとか、そういった説明を個々に伺ったという話は聞いておりますが、ごとの内容については、すみません、こちらでは控えさせていただきます。

以上です。

○議長（中村 敦君） 13番 江田邦明君。

○13番（江田邦明君） 最後、新聞報道で、市長の下田市として、この伊豆中央道・修善寺道路の料金徴収延長に対する立場ということで、賛成ということで、松木市長のお名前で記載がございますが、再度改めて、丸々だからこの料金徴収期限の延長は賛成する。この丸々というのが、伊豆縦貫自動車道の整備促進なのか、肋骨道路の整備促進なのか、財源確保のためのというような、この丸々というものを具体的に明確に御答弁いただいて、私からの一般質問を終わらせていただきます。松木市長よろしく願いいたします。

○議長（中村 敦君） 市長。

○市長（松木正一郎君） 重なるところございますけれども、私としては、必要条件として二つだと思って、十分条件はあえて申し上げませんが、必要条件としては、道路財源の確保による周辺道路網の整備の促進と、これは常に申し上げておりです。もう一つは、これは先ほどちょっと専門的な領域で申し上げたとおり、道路は本来はヒエラルキーをもって階

層化するべきだと。通学路と国道と、例えば一緒くたにする、あるいは貨物自動車がばんばん通る道路を通学路にするというのは、本当は望ましくないわけです。ですから、そういう意味で、道路は、自動車専用道路というものも、料金徴収をすることによって一般道と差別化して、お金を払ってでも早く行きたい人にはちゃんと早く行けるようにする。これはロードプライシングと言うんですけど、あえてお金をかけるようにして、それで混雑を緩和させるという、そういうやり方がございます。観光はもとより、私たちは医療関係でも資源が不十分ですので、そういった意味では、そういう常にしっかり走れる道を残しておくというのは重要だというふうに思っております。

この2点、財源による道路網整備と、それから、観光や救急の面でも必要な高速性や定時性の確保。こうしたことで道路の階層化をするということ、この2点で私は賛成する立場でございます。

以上でございます。

○議長（中村 敦君） これをもって、13番 江田邦明君の一般質問を終わります。