

議 長 休憩を解いて再開いたします。 (10時15分)

一般質問に入る前に、事務局は録画の準備をしてください。

議 長 日程第5「一般質問」に入ります。

一般質問は通告順に行います。受付番号第1号、中津川定雄君の一般質問を許します。登壇願います。

4 番 中 津 川 それでは、一般質問をさせていただきます。

受付番号第1号、質問議員第4番中津川定雄。

件名。町民の生活や経済活動を支える道路づくりの現状と今後について。

要旨。現代の車社会において必要不可欠な道路は、人や地域をつなぎ、私たちの日常生活や経済活動を支える重要なインフラです。県道や町道の新設・改良が進められ、道路の利便性や安全性は徐々に向上していますが、既存の道路ストックの老朽化により維持管理など多くの課題があると考えます。そこで、町における道路づくりの現状と今後について伺います。

1、道路の区分ごとの概要や維持管理の取組状況、さらに現在抱えている課題の解決に向けた今後の対応方針は。

2、道路施設の改良や舗装の更新工事など、選定基準や優先順位の考え方は。

3、県道710号の代替路線として期待できる中津川堤防道路を、町道認定して整備するお考えは。

以上、よろしく願いいたします。

町 長 それでは、中津川議員の御質問に順次お答えをいたします。

まず、一つ目の御質問の町道の区分ごとの概要につきましては、道路法に基づく町道は、認定基準により1級、2級、その他級の3区分としており、それぞれ1級は主要な集落や施設を結ぶ基幹的な道路網を形成するもの、2級はこの1級を補完する機能を有するもの、その他級につきましては日常生活に欠かせない補助幹線道路として位置づけております。

本町の町道に係るデータは、同法に規定する道路台帳にて取りまとめを行っており、全体では162路線、総延長は約62km、内訳といたしまして1級が12路線で約19km、これ、31%分です。2級が6路線で約4km、7%。その他級が

144路線で約38km、62%となっております。

なお、総延長のうち4mに満たない幅員の延長は約34kmでございまして55%を占めております。

次に、町道の維持管理の取組状況につきましては、長期的な視点から令和2年に策定しました町道舗装修繕計画の修繕基本方針に基づき、舗装の劣化が激しいなど、優先すべき路線を計画的に修繕するとともに、日常的な道路パトロールの実施や、自治会をはじめとする地域の皆様方からお知らせいただく道路の不具合に対し、道路維持費の予算内、毎年おおむね3,000万円にて補修等の対応を順次実施しているところでもございます。

現在抱えている課題の解決に向けた今後の対応方針につきましては、町道を舗装してから耐用年数である20年程度を経過した路線には、ひび割れや轍が掘れるなど平坦性に支障が生じるといった課題が認められるため、平成29年に幹線的な町道を抽出し、路面性状の調査を実施したところ、補修が必要とする割合が3分の1に上がったことから、先ほど申し上げた町道舗装修繕計画の基本計画のもと、順次対応しているところでもございます。

2つ目の御質問にお答えいたします。まず、道路施設の改良工事や舗装の更新工事等の選定基準や優先順位のつけ方につきましては、平成27年に策定いたしました町道整備基本計画において、持続的なまちづくり、にぎわいと交流を育む、住みやすさづくり、魅力づくりを軸とした道づくりの基本的な考え方を定め、町道整備内容の方針や、将来の道路網等について示しております。

改良工事の基準につきましては、道路幅員4m未満の狭隘な区間が多い本町において、道路交通量、地形、建築物の立地状況等を踏まえ、法令等に定める基準を十分に確保できないケースも想定した整備を行うこととしております。

また、同計画において、新設や改良を推進していく町道に関し、当該路線の持つ機能や位置づけについては、幹線的な役割を担うか、将来的な道路網を踏まえて必要となる路線か等のポイントを踏まえて、評価対象路線を抽出しています。

優先順位につきましては、抽出した必要性の高い路線について、さらに、事

業の施工性や連続性が担保できるか、土地利用の促進など費用対効果の側面での実効性等を検証し、実施に係る時期等を設定していくこととしております。

舗装の更新工事につきましては、1つ目の御質問にありました町道維持管理に係る町道舗装修繕計画に基づき、選定基準や優先順位等を定め、実施しております。

これまで、モータリゼーションの普及により町道を軸に構成されてきた道路でございますが、昨今では歩行者目線での道づくりへのニーズも高まりを見せており、今後、本町においても、こうした傾向やニーズを踏まえ、既成市街地内の幹線的な町道では、鉄道駅を中心とする環状的な道路網を構築し、ゆとりある歩道空間を整備するなど、将来を見据えた人に優しいまちづくりに取り組んでまいります。

最後に、3つ目の御質問にお答えをいたします。

大寺橋から田代橋までを結ぶ延長約1.5kmの中津川左岸の河川管理用として整備されております堤防道路は、平成13年当時、未舗装のため、砂ぼこりに苦慮されていた地域からの御要望を受け、河川管理者である神奈川県西土木事務所より占用許可をいただき、町が簡易的な防じん舗装を施工して、現在に至っております。

町道認定につきましては、占用当時にも検討されていたようですが、幅員が3m程度の狭小部分が多く、また、堤防道路という構造の特性や水路が隣接するなど、町道の構造基準に合致した整備には膨大な費用が想定されたため、財政面からも断念した経緯があると伺っております。

この堤防道路は、県道710号と並行して、寄地区の主要な集落を結び、現在、整備中の寄自然休養村管理センターや、リニューアルした寄みやまグラウンド等への誘客増加が想定されるなど、この堤防道路の利用が増加することも承知しております。

町道は、整備によって期待できる効果を踏まえ、町道整備基本計画における検討候補路線として位置づけ、毎年の予算の範囲内で、順次、整備を進めているところでございますので、今後につきましては、観光振興等による交通量の

増加や沿線の土地利用状況、さらには相互通行を可能にする整備に要する費用と、その投資効果等を勘案し、河川管理者である神奈川県御意見の見解を確認しながら、町道認定及び整備について検討をしてみたいと考えています。

以上でございます。

4 番 中 津 川 詳細な答弁ありがとうございました。

町内には広域幹線道路である国道や県道のほか、町が管理している町道がありまして、これらによって地域の道路網が形成されています。

一般的に道路は、人や地域をつなぎ、生活物資の移送や経済活動を支える重要な役割を担っておりますが、単に交通路としてだけではなくて、良好な市街地環境やゆとりある歩行空間の形成、あるいは電気、水道、ガスなどのライフラインの収納、災害時には避難救援などですね、多岐にわたる機能を担う地域の基本的なインフラとして位置づけられています。

町では、第6次総合計画後期アクションプログラムの中の「持続的に発展し、豊かな暮らしを育むまち」という政策体系の中で、町道については、町道整備基本計画に基づき、整備を推進し、町道や生活道路、生活の利便性の向上や安全性の確保を推進すると位置づけております。

先ほど、町道の区分ごとに概要について詳細な答弁がありましたけれども、道路区分として主要な集落や施設を結ぶ基幹的な町道である1級町道が12路線、これを補完する2級町道が6路線、もうその他級、いわゆる生活道路と位置づけられている町道が144路線で、延長にして約38kmということで、全体の60%を超えるということでした。

この区分は地域の道路網における連絡道路としての役割ですとか、重要度によるものと理解しますが、構造的な、例えば道路幅員や舗装構成などは1級、2級その他級ということですか。構造上の基準は、この区分ごとに定めがあるのか。その辺を先に確認をさせてください。お願いします。

まちづくり課長 お答えをさせていただきます。

ただいま御質問ありましたのは、町道の構造に関するものでございます。町の道路の関係の構造につきましては、大本は道路法に基づくものでございます。

道路法の中には政令で定められた道路構造令というものがございます。この中に一般的な技術的基準が全国的に展開されておりますので、これを参酌いたしまして、町といたしましては松田町町道の構造の技術的基準等を定める条例、これを定めておるところでございます。

中身に関しましては、町の町道に関しましては、今申し上げた、この政令に基づきまして、政令で言うと種類がやはりいっぱいあるわけですよ。高速道や自動車専用道、こういったものは当然松田町の中で、町が管理する区分としてはございません。

そういった中では、その他道路ということで、地方部においては第三種という規格でございます。交通量や地形等を加味して、さらに細かい級別の区分もございますが、先ほど主に御質問のあった道路に関する話として、まず幅員でございます。

幅員に関しましては、道路を構成するものは車線があり、また歩道があり、停車帯、路肩、こういった要素がございます。こういったものが町の条例の中でも定めておりますが、構造令上でいきますと、その多くは三種規格でございます。

車線の幅員は4 m、路肩が設置できる、できない、いろいろな箇所ございますが、これはあと0.5m、50cmです。これを確保していこうというのが全体的な実情となっております。御案内のとおり、町道、いろいろな箇所がございますが、非常に狭いところもありますけれども、ベースとしてはこれを目指しながらという考え方で、幅員としてはそういうことでございます。

舗装に関しましては、先ほど申し上げた条例の中で規定がございます。こちらについても交通量や自動車の重量、路床の状態等を勘案して安全で円滑な交通を確保できるよう、先ほど申した国交省での基準に適合する構造としてございます。

具体的な運用につきましては、これをさらに参酌しました、神奈川県さんのほうで道路設計の手引というものがございます。これを参考に舗装計画、これを交通量の区分によって施工しているのが実態でございます。

以上です。

副町長 技術的なところもございますので、当時、私のほうも担当していましたので、参考程度のことになるかと思えますけれども。

先ほど、中津川議員のほうから、区分による幅員、並びに舗装構成という御質問がございました。先ほど、区分については1級、2級、またその他となっておりますが、基本的には今課長のほうから申し上げましたように、幅員、舗装構成につきましては、まず道路構造令というところを基本に、交通量を基本に設計をしてございます。

ですから、1級ですと全て幅員幾つにしないで、舗装構成を何cmにしないでというわけではございませんで、将来の交通量を当時調査をさせていただいて、将来計画のもと幅員並びに舗装構成を定めていったということになっておりますので、1級、2級についてはいろいろ舗装構成、また幅員も混在しているという状況ではございます。

以上です。

4番 中津川 副町長、補足説明までありがとうございました。

道路の幅員については、先ほど三種ということで、4mの幅員プラス路肩の0.5mということで、舗装については交通量の区分によって、それぞれ舗装の構成が違うということで、はい、理解をさせていただきました。

次に、町道の総延長が62kmあるのですが、そのうち道路幅員が4mに満たない延長が約34m、全体で55%占めているということですが。

この基幹的な町道、1級、この1級町道では4mに満たない幅員の延長はどのくらいあるのか確認をさせていただきます。

まちづくり課長 お答えさせていただきます。

本町における1級の町道です。総延長は先ほどおっしゃっていただいたように約19kmでございます。そのうち幅員4m未満であります延長につきましては、約10km、割合にして約54%程度ということでございます。

1級町道につきましては、先ほど来の説明のとおり、主要な集落等を結ぶ幹線的な道路網を形成するというところでございます。そういう中で、この割合が

半分を越えるということで少し高いと思われるかもしれませんが、松田地区、本町の状況を考えますと、松田地区においては市街地、いわゆる町並みの形成が非常に早かった部分がございます。

認定時には既に昔からの道路の中で、その規格の中で存在した道路であるため、どちらかというとな改良が後追いとなっている部分があるのかなと。

あと、もう1点、寄地区に関しましては、町道としての整備の前段で、基本的には農道とかの設置が前にあった中で、これを町道へ認定して整備したこと、こういったことが背景としてあるのかと担当としては考えております。

以上です。

4 番 中 津 川      ありがとうございます。

今の話を聞くと、認定前ということで、いろいろな歴史的な背景があるということ、4 m未満のところは半分以上を占めているということですが。

4 mの幅員ですと、普通車の擦れ違いがやはり少し困難で、緊急車両の通行にも支障が出る。また、歩行者と自転車との接触リスクも高まりますけれども、町ではこのような狭隘道路の拡幅についてどのようにお考えなのか確認をさせていただきます。

また、事故防止の観点から何か対策とかを講じていらっしゃるのであれば、その辺も確認をさせていただきます。

お願いします。

まちづくり課長      お答えをさせていただきます。

ただいまお話のありました部分で、道路の幅員、これは構造的にどう考えるかというのは、先ほど来お話出ています町道整備基本計画の中に幅員というもの、これをどう考えるか。緊急車両のお話もございました。そういった中で、先ほどの説明もさせていただいたとおり4.5m、これを目指そうという考え方が1点ございます。

この考え方がある中ではございますが、狭隘道路という言葉、定義上でお話、言葉どおりの定義上でいきますと、いわゆる建築基準法です。家を建てる時に必要な法律になります。家を建てる時には、お聞きになられた方も多

と思いますけれども、前面の道路、建物・敷地が接する道路が4 m以上、これが1つの基準になろうかと考えてございます。

松田町は4 m未満の道路が、非常に狭隘道路多いので、こういった部分はやはり防災面、救急車のお話もありました。また、安全面、生活も車の擦れ違い含めてそうです。こういったところで非常に課題がございます。

そういった中で、では、建築基準法でいう、まず前面が4 mなければいけないので、義務後退というのが一つあります。法的に前の道路が4 mになるように中心線から2 m、セットバックという言葉もありますけれども、この考え方が1点ございます。

これをしていただかなければいけないわけですが、これを支援するものが松田町としては、まちづくり条例の中で道路後退に関する支援を町の姿勢として定めてございます。

こういった、今言った、道路を少しさがっていただいて、おうちを建てていただくような場合、建築基準法にのっとり義務後退でございますけれども、原則として、では、その土地はどのようにしていただくのかということでありまして、寄附をお願いしております。原則でございますが寄附をお願いしています。

ただ、その相手様と町のほうでよく御協議をさせていただいて、道路の後退する部分の用地に関する工事です。あと、道路になっていく部分の工事。また、当然登記の関係も出てきます。こういった費用に関しましては町のほうで御負担をさせていただいているところで、狭隘道路の解消に向けた、町の姿勢としての取組でございます。

今が一宅地的な道路拡幅の話をしましたけれども、あとはもう少し一団的な住宅開発等もございます。こういった場合につきましては、前面町道の交通量や地形、位置、いろいろなケースありますよね。4 mあればいいというわけでは、全て当然道路、ありませんので。

こういった場合は義務後退、法的にはここまででいいのだけれども、さらにもう少しカーブだとか、いろいろなケースがありますので、そういった部分に

は御協力をお願いする場合がございます。

狹隘道路の基準法に少し沿ったお話になってしまいましたけれども、毎年度お認めいただいている道路新設改良費の予算にて対応しているところでございます。

4 番 中 津 川      ありがとうございます。

セットバックとか狹隘道路の中で、建築基準法で言うとセットバックということで、よく使われる用語ですけれども。町のほうでもいろいろなケース・バイ・ケースの中で狹隘道路の解消に向けて対応してらっしゃるということで理解してよろしいかと思えます。

次に、道路施設の維持管理の取組についてですけれども、橋梁については長寿命化修繕計画を2020年に策定して、これに基づいて計画的な維持管理がされているものと思えますが、橋梁以外の道路施設については維持管理計画は策定されているのか確認させてください。お願いします。

まちづくり課長      お答えをさせていただきます。

今、おっしゃっていただいた橋梁長寿命化修繕計画、これは令和2年に策定をさせていただきます。橋の関係はやはり道路のネットワークをつなぐ上で非常に大事なポイントとなります。

本町には橋は52橋ございます。橋につきましては、今申し上げた計画に基づいて、5年に1回、これは法律で定められたものでありますけれども、点検を実施しながら効果・効率的な維持管理に取り組むこと、また、修繕等の予算の平準化や施設の長寿命化を図る、こういった計画でございます。

御質問の、それ以外です。道路関係で維持管理計画あるかということでございますけれども、こちら以外については、先ほど来申し上げた町道の舗装、修繕計画、こちらのほうを策定しているということでございます。

以上です。

4 番 中 津 川      橋梁にはこの補修・修繕計画があるということですがけれども、道路施設には排水施設とか、あとは防護施設などもありますので、のり面も含めてですけれども。

ということで、この計画の中に全部含まれるのかどうか分かりませんが、それよりその施設の適切かつ計画的な維持管理を進めていただければと思います。

昨年1月に埼玉県八潮市で下水道管が破損して大きな陥没事故が発生しました。県内では、公共下水道管については、県で緊急調査を実施しましたが、町ではこの事故を契機に道路陥没を未然に防ぐための路面下の空洞化について、何か調査をされたのか少し確認をさせてください。

まちづくり課長      お答えをさせていただきます。

八潮市での事件でございます。本当に交通や生活環境に甚大な影響を及ぼした案件だと承知をしてございます。

この案件を受けて、国等のほうからも様々な通知等がございました。いわゆる調査を推進するよということの中で、その対象が地下埋設管の中で管の太さというか、管径が2m以上、こういった話でございましたので、本町では該当はなかったのですけれども、やはり地下埋設の関係でいきますと、腐食の懸念というか、心配のあるマンホールポンプ、これを中心に、町直営にて調査を実施し、問題がなかったことをまず確認をしてございます。

また、今のお話以外でも、御案内のとおり本町においては一昨年、台風10号の際、寄地区で地下埋設物に起因する陥没事故を経験してございます。今回の事件もなおさらなのですけれども、国からいろいろなものを受けて道路の地下占用物件です、これの管理、調査徹底に係るガイドライン、こういったものが今示されておりますので、こういったものを参考にしながら維持管理を徹底していきたいと考えてございます。

4 番 中 津 川      今の回答の中で、寄の4号線の例の事故についても、仮復旧だったのがもう本復旧にされていまして、大変御苦労さまでした。

地下空洞化の件なのですけれども、大井町では湘光中学校付近の町道の路面下に、縦が約5m、幅が約1.5m、深さが2.7mの空洞が発見されて、応急復旧が完了したということで、1月の末に新聞報道がありました。

これ、下水道管の破損によるものではないということで、大井町によると大

きな水路沿い、大井町の中、酒匂堰とか走っていますけれども、大きな水路沿いとか、水路が横断する箇所を中心に調査をしていた過程で判明したということですので、本町においても先ほど言った酒匂堰も走っていますし、あるいは水路が道路を横断している箇所もありますので、何らかの形でこういった空洞化調査って、日常のパトロールの中で、目視では点検されると思うのですが、いろいろとレーダーを活用した調査法もありますので、一応そういったところも検討されてはどうかというふうに思います。

次に、では、舗装に関して少し伺います。

道路の舗装は、平常時に安全・安心で走行できるように、舗装を良好に維持するということは、道路管理者の大変な責務であると思います。

先ほどの答弁では平成29年に路面性状調査を実施した後、令和2年に町道舗装修繕計画を策定して、計画的に修繕していくということですが、道路は一日も休むことなく車両が通行し、経年においては舗装の破壊が進行して剥がれ、またそれが事故につながるおそれもあります。

よって、日常的なパトロール、目視点検も大事なのですが、やはり舗装性状調査を適切な時期に実施することが必要だと思いますけれども、町では29年以降路面の性状調査はやられているのか。少しその辺を確認させてください。

まちづくり課長 お答えします。

ただいまの御質問は29年度以降、性状調査をやったかということに関しましては、実施はしてございません。

まずはそれだけ。

4 番 中 津 川 実施はしていないということですが、一般的に路面の性状調査の調査頻度は、一般的にですよ、3年から5年に一度と。そういった損傷の遅い、遅れている、いわゆる3級というかその他級の生活道路は、まあ、10年とは言われていますけれども。

ですから、路面を正常な状態を確保するのは大変重要なので、調査頻度については町のほうで適切に設定していただいて、それで実施をしていただければと思います。

次に、アスファルトの舗装の耐用年数。これは交通量ですとか、気象条件などによって左右されますけれども、一般的には10年から15年、あるいは損傷のおそいところでは20年と言われてはいますが、

令和2年に町道舗装の修繕計画を策定してはいますが、こういった耐用年数とか路面性状調査の結果を踏まえて、修繕計画の見直しの時期はどのようにお考えなのか少し確認をさせていただきます。

まちづくり課長      お答えをさせていただきます。

令和2年3月です。町道舗装修繕計画を定めております。この中でいわゆる今後の考え方、まずは計画で調査した内容等も踏まえた更新、また対応、こういったものがあります。

この計画の期間、はっきりと明示ではないのですが、やはり10年間ということの一つの目途として修繕等を進めていくという考え方がございますので、10年と言うと次は令和11年度ぐらいに計画を改めて策定をしなければいけないのかと考えております。

先ほど、御指摘もございましたが、性状調査に関しましても、この計画を定める際に一度やっておりますので、その計画も含めて、11年度の前段階で性状調査も必要なものというふうに担当としては考えております。

4 番 中 津 川      令和11年の改定に向けて、その前段として、性状調査を実施されるということで、そういった計画だということに理解をいたしました。

町道のり面の草刈りについてなのですが、草刈りについては当該の自治会に町が委託して実施してはいますが、昨年8月に寄地区振興協議会から町に草刈りの単価について、長期間同一単価になっているので見直してほしいという要望書が提出されたと聞きました。

8年度の予算書を確認したところ、7年度に比べて増額になっていることからこの要望が反映されたのかと考えますが、引き続き地域の実情を把握した中で、地元と連携して道路環境の整備に努めていただきたいと思います。

次に、道路改良や舗装の更新工事の考え方について伺います。

道路改良工事の箇所を選定に当たっては、先ほど答弁にもありましたけれど

も、いろいろな角度から検討していると思います。

車両や歩行者の交通量、通学路の有無、交通事故の履歴、また道路の見通しや路面の状況などを勘案して、行政自らが必要と判断した工事のほかに、やはり地元からの要望による工事も実施されていると思いますけれども、近年における町道の新設改良費の、費用の推移だとか改良工事の内容の傾向についてちょっと確認をさせてください。お願いします。

まちづくり課長      お答えをさせていただきます。

ただいまの御質問は、新設改良系の費用等ということでございます。町道全般ですね、いわゆる工事費に着目をして見て、どうかということでございますけれども、大きくは維持をしていく費用、あとは新設や改良をしていく費用、この2種類に大別をさせていただきますと、全体では先ほど来申し上げているように、維持に要する費用がどちらかというところと大きくなってきている状況でございます。

10年程度の、これ工事費の決算額、今言ったそれぞれ種別で見ますと、平均でございますけれども、道路維持に要する費用がおおむね2,800万円、新設改良に要する経費が2,200万円、これは純粹に工事でありますので、新設や改良といえは用地や補償、こういった費用もかかってくると。新設改良の費用というのもっと大きくなるのですけれども。工事で関係して見ますと、そのような傾向が見てとれます。

ただ、あと、町道の新設ということですが。言葉としては、道路が新しくできる。これがなかなか最近、新設というものはなかなかない。新設改良の、では、内容として何をやっているのかといいますと、通行の円滑化、安全面です。あとはよくあるのが通学路等の安全確保。こういったものを目途とする改良系の事業、これが多うございます。

例えば、最近で申し上げますと、松田地区では、松田小学校前の交差点の改良です。また、町屋の地区の踏切周辺、ここ、相互通行できるように拡幅等の改良も実施いたしました。

寄地区におきましては県道710号と中津川左岸堤防道路を結ぶ寄の10号線、

この拡幅改良等も実施してございます。いずれの事業も平成26年度に策定しました町道整備基本計画に基づいて推進をしているものでございます。

箇所的なお話を差し上げましたけれども、これ以外にも先ほど来、本当今日の当初からお話のありました道路後退用地の整備事業等々もございます。主なものということでのお話でございます。

以上です。

4 番 中 津 川      ありがとうございます。

道路の新設はないけれども、ほとんどは改良系の工事が進んでいるということで、工事についても、これ、工事費だけだということですが、補修に要するものは2,800万円で改良系が2,200万円と。10年平均ということですが、

8年度の予算書を見せていただくと、先ほどの所信表明の中でありましたけれども、補修のほうが3,400万。改良系が4,400万かな。過去の10年間で比べると8年度はちょっと増えているのかと感じておりますので、引き続き利便性の高い道路づくりを推進していただければと思います。

町では、道路改良工事箇所の抽出については、町の町道基本計画に沿ってやっているということですが、この中に、生活道路の評価について整備優先度を評価するチェックリストを作成して、職員が路線を評価できる仕組みを構築するという記載があります。

この取組は、構築されて、活用されているのか、少し確認をさせてください。

まちづくり課長      お答えをさせていただきます。

この仕組みということで、今御紹介くださいました内容でございます。町道整備基本計画の策定時に作成をしたチェックリストでございます。リストの内容といたしましては交通の視点、事業性の視点、あと現道改善の視点、維持管理含むということで、こういった三つの視点によって評価をする形式をとったチェックリストでございます。

町道の整備に関しましては、この計画に基づいて実施していく中で、さらに生活道路というお話もございました。整備の必要性を検討せねばならない事情、

当然発生しておりますので、その際にはこのリストをもとに検討して判断を、判断というか、施工に関しての判断をしているということでございます。

4 番 中津川 まあ、これ、チェックリストを活用しているということですね。やはり統一したこういった評価項目について評価を行う手法というのは、事業箇所の選定ですとか、優先順位をつけるに当たっては、透明性も確保できますので、引き続き有効にこれを活用していただきたいと思います。

次に、中津川の堤防道路についてです。町では高齢者をはじめ誰もが安全に安心して利用できる道路の整備が求められているということから、平成27年に松田町町道整備基本計画を、これは改定をしています。

これは整備が追いつかない生活道路の整備充実を図るとともに、これ、地域ごとの特性に合わせて生活に密着した実効性のある道路計画を目的としています。

この計画では将来の道路網を踏まえて、必要と考えられる新規の地区内主要道路を抽出しています。松田地区では1級、2級の現町道10路線のほかに新規路線として8路線が。寄においては、1級、2級の現町道8路線のほかに新規路線として3路線が位置づけられています。

この寄の3路線の一つが田代橋から大寺橋までの中津川左岸堤防の区間約1.5kmです。

松田町の道路認定路線網図を確認させていただきました。この堤防道路を生活道路としても認定をされていません。県から河川法の占用許可を受けて、堤防天端を舗装し、実態としては生活道路としての機能を果たしています。町はこの堤防道路、どのような位置づけで管理されているのか、そこをちょっと確認させてください。

まちづくり課長 お答えをさせていただきます。

今、御指摘のありましたとおり、認定町道として道路の位置づけはございません。ただ、本日の答弁でもございましたとおり神奈川県さんが管理されている堤防道路でございますので、そこに舗装させていただくという、占用させていただいたときの部分、これを管理していると。舗装している、舗装の部分

管理させていただいているのが今の現状でございます。

舗装に関しましては、県と当然占用いただくときに管理に関する覚書等を結んで河川管理に必要なのないような形の中で、今言った舗装部分を町は今管理をしているのが現状でございます。

4 番 中 津 川 今の回答ですと、道路法には及んでいない。いわゆる認定外道路という位置づけですか。生活道路。

はい、了解しました。

この松田町の町道整備基本計画において、この新たに新規路線として抽出された堤防道路ですけれども、地域の道路網としての位置づけはこの計画の中でどんなふうに位置づけられているのか、そこをちょっと確認させてください。

まちづくり課長 お答えさせていただきます。

これは先ほど来お話が出ております、中津川沿いに県道710号と並行して走り、地域の生活的な通行はもとより観光面でも非常に有用な路線であるということでございます。

機能的には質問の中でもおっしゃっていただいているとおり、防災の面からも県道の代替や補完的な機能、本当に寄地区の主要集落を縦断的に走る主要路線としての役割が期待されるということを整備計画を検討した際には位置づけとして考えてございます。

4 番 中 津 川 位置づけについては理解をしましたがけれども、寄の中で3路線を抽出したということですが、それぞれ抽出するに当たっては、いろいろな角度から評価をされていると思うのですけれども。

この主要道路に抽出されたところ、評価の内容。どういった評価で抽出されたのかというその辺の評価の内容について確認させてください。

まちづくり課長 お答えさせていただきます。

先ほど来、位置づけという意味で、この路線の性格的なもの、評価的なものも一部含まれております。重複するかもしれませんがネットワークです。道路としてのネットワークやアクセス性はもう本当先ほど申し上げたとおりでございます。

プラスアルファのお話といたしましては、堤防沿いで河川側でないほうの、いわゆる沿線の土地利用、これの誘導性というものも期待ができるのかと。

また、中津川沿いの河川景観とも相まって、シンボリックな路線としてのポテンシャルの高さ、こういったものも評価をしているところでございます。この評価の中にはこういったいい面プラス、当然整備の仕事をしたときには事業費というものが伴います。これについても検討しておるのですが、これは相当に高額になる部分が当時想定をしておるところです。

ただ、費用対効果という面もございまして。そういった面では非常に高い評価をこの検討の中ではしていたということもございまして。

4 番 中 津 川 今、費用対効果の面では高い評価をされたと。安心したのですけれども。今の言動、車両の相互通行をするにはかなりの大きな断面にもなりますし、堤防道路という特殊性もありますので、また先ほどあったように水路も並行しているということもあって、当然河川法との課題にもありますので、大変な事業にはなるかと思っておりますけれどもよろしくお願ひいたします。

先ほどの答弁の中で、まあ、町長の答弁の中では、今後について答弁がありました。観光振興等による交通路の増加や沿線の土地利用状況、さらには相互通行です。可能とする整備に要する費用と、その投資効果を勘案して、町道認定及び整備については検討を行いたいと大変前向きな答弁をいただきましたけれども、現状を申し上げますと、御存じのように、一部では堤防の上下断面のそのままの区間もあって、馬の背状の堤防道路です。車両と歩行者が交互に通行している状況です。

今、この堤防道路で一番懸念されるのが、通行している車両が堤防から転落をすることと、あとは歩行者との擦れ違いです。過去には車両の転落事故も複数回ありました。

この町の基本計画では将来道路網を形成する主要路線と位置づけられて、先ほどもお話ありましたが、県道710号の代替路線としての効果も期待できるということから、町道認定し整備することを私のほうからは強く要望しますが、ただ、この区間全体を町道の構造基準に合致して、相互通行を可能とする整備

には膨大な時間と費用を要することから、全体計画を検討した中で現道の状況ですとか周囲の土地利用を踏まえて、段階的な整備が必要であると考えます。

短期的な整備としては、まずは事故防止の観点から転落防止施設の設置、あとは避難所の整備について検討を進めるべきと考えますが、ここは一つ町長に御見解をお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

町長 御質問をいただきましたので。

今、言われるように、段階的なというのは想定できるというようには考えています。というのは、これ、町道認定にすると交付税算入があるわけです。大体概略、少し検討してみたところ年間片手ぐらいいは入ってくる。500万ではないですよ、50万円ぐらい。

例えば、10年で計算するとき、では10年で500万かということで考えると、10年後たまってからやろうという発想の人では私はないので、では10年のために、では500万先に投資して、多少お金を借り入れするなりしながら。じゃあ500万円ずつやっていきましょうかというやり方も多分あるかと思うのです。

ですので、町道認定するに当たっては、先ほど来話しているように、県土木とよく話をし、その中でこういう計画を立てて、こういうふうやっていくのでいかがでしょうかといった部分で、堤防道路としての町道認定をした後に、少しずつ計画的にやっていくという手法は、まあ、ありだと考えていますし。

ただ、どうしてももう高低差がガツンときているところが何か所か、数十mというか数百mぐらいあるので、あの辺なんかは地主さんともうちょっと考えないといけないと思うので、やはり今後あの道路を使う方々、要は初めて通る人たちも多分いると思うので。

転落防止は当然おっしゃるとおりにしてあげたいという思いはあるのですが、まずできることから。この辺が待機所ですとか、何かそういった看板を立てて、相互通行がスムーズに。もう初めて来た人たちができるような対応から詰めさせていただきながら、皆さんが描くような未来に向かって対応していきたいかなと思っています。

以上です。

4 番 中 津 川      ありがとうございます。

まずはできることからというお話でしたけれども、やはり待避所。待避所が明確ではないのです。堤防道路沿いにもう住宅も接しています。あそこの住宅の前というのは、あそこは河川敷だから個人のものではない。

でも、一体的に使ってしまっているから、あそこに車を寄せづらい、あそこでは待機しづらいというのがあるので。それはしっかり、土地の境界は地主さんも承知のことと思いますけれども、待避所、ここは待避所なのでと明確にする、やはり整備が、まずは必要かと思しますので、ぜひその点を早急に。

また、河川管理者との調整もあると思いますけれども、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

町道整備に関連して、少しもう1件。現在、町道寄11号。県道の田代橋の向かいのバス停から田代橋までの間ですけれども。令和7年度に用地調査を実施しているようですけれども、この改良工事の進捗状況、あるいは今後の見通しについて少し確認させてください。

よろしくお願ひします。

まちづくり課長      お答えをさせていただきます。

寄11号、今、おっしゃっていただいた県道710号から田代橋に向かってでございます。本年度、令和7年度中は用地等の交渉をし、鋭意買収を進めてございます。買収と協議を進めております。

令和8年度予算におきまして、今回提案をさせていただいておるものですが、県道から田代橋のほうに向かって左手側です。延長約40m程度でございます。この部分を拡幅を来年度させていただきたいということが現状でございます。

相互通行を何とか、あそこで止まっている車ありますので、そうならないように何とかしていきたいということで、今取り組んでいる最中でございます。

4 番 中 津 川      あそこの区間ですけれども、県道から入るとすぐに河土川にかかる橋があって、あそこが今一番ネックになっていて、普通車でも交互通行できないという

ことですけれども。

あの橋は架け替えるのですか。架け替えない。で、幅員は4 m確保するということですか。少しその辺は確認させてください。

まちづくり課長 今、先ほど御説明した改良部分というのは、橋の手前というか河土橋、要は県道から橋のほうに向かって、橋を渡ってその先のほうです。先のほうの40mですので、今回は橋の関係はしません。

ただ、橋も何らか、今言ったようにまるっきり架け替えとかではなくて、何かをしないと改良の意図、恩恵という部分は感じておりますので、そこは現在少しまだ整理中でございます。この場での御解答はお控えさせていただきます。

4 番 中津川 今回の回答だと改良にはならない。どうしてもあそこがネックになってしまいますよね。その辺は早急に検討を進めていただいて、あの区間全体が4 m拡幅、4 m以上かな。拡幅できるようにひとつよろしく願いいたします。

町内の道路網の中で寄地区へのアクセスとして大変重要な役割を果たしているのが県道の710号です。災害時の孤立化を防ぐために県においてものり面保護工事が継続して実施をされていますが、立山橋付近と織戸組の採石場の付近には幅員が大変狭くて、またカーブもきつく、大型車の交互通行に支障を来しているということですが、町ではこういった県道に関して、県道の狭隘箇所の改修について、県に対してどのような働きかけをされているのか確認をさせてください。

まちづくり課長 今、おっしゃっていただいた部分もしかりなのですが、県へのということであると、例年町のほうから県への要望ということで、要望書等を出させていただく場がございます。

また、首長さんが、知事さんとの話し合いの場というか懇談の場もあります。こういった場を通じて、今、おっしゃっていただいた場所もしかり、ほかの場所もありますけれども、そういった箇所について要望をさせていただいているというのが県に対する働きかけかと思えます。

4 番 中津川 県への要望活動を実施していただいているということですが、あとは地元の調整も必要だと思いますので、その辺をよろしく願いしたいと思いま

す。

少し時間がなくなってきましたけれども、道路ストックの老朽化が進んでいる中、厳しい財政状況にありながらも長寿命化の観点から計画的かつ効率的な管理が大変重要になってきていますので、コスト縮減も視野に入れた中で、町内道路網の整備や安定かつ適切な維持管理に引き続き取り組んでくださるよう要望して、私の一般質問を終わります。

ありがとうございました。

議

長 以上で受付番号第1号中津川定雄君の一般質問を終わります。