

<市長第1 答弁>

えー、15 番四宮議員にお答えをいたします。

初めに「災害支援受入拠点港となり得る伊東港及びその周辺沿岸部において、港湾整備計画を立案をし、これを実現すべき時が来ていると考えるか。」についてであります。

今、私が今まで答弁したものを摘記^{てっき}してお話をされたわけでありまして、そういう中で今、伊東市といたしましても、できることは今やっていかなければならない、また長期的なものも考えていかなければならないという中で、防災計画におきましては、陸路が寸断された場合には、港湾を活用した緊急物資輸送ネットワークが策定をされておるわけでありまして、伊豆東海岸では、国からの緊急物質^マの、そのお、受入拠点港としては熱海港と下田港を位置づけをして伊東港は拠点からの2次輸送を担う防災港湾とされておるわけでありまして、また、その中で、船の喫水とか、また幅員そういうものも質問をされたわけでありまして、その中で伊東市といたしましては、観光棧橋の先に浮棧橋、これを今その設置をするということで、20m四方、これを今建設をしておるわけでありまして、これによって、あのお、沖に停泊した船舶、そこに中間的において、そいで港に入れる、そういうものも今進めておるわけでありまして、まっ、そういう中で、まあ今、現在伊東港には大型船が直接接岸できない、また、そのお、接岸できる堤防を作る、これには大変時間もかかりますし、また国県か

らの支援もしてもらわなければならないわけで、港湾というのは県が事業主体になって行くわけでありまして、県ともよく話し合いをする中で、国に対しても緊急物資等の大量輸送を可能とした大型船が接岸可能な港湾整備が重要な役割を果たすものと今でも私は考えておりますし、県もそういう風にも考えているわけでありまして。そういう中で災害支援の受入拠点となると同時に物流の面からも本市市内経済の活性化につながるものと考えておりますので、伊東港の将来構想も調査研究をしながら、偏に今まで私がやってきて財務省が認めなかったというようなものは私の説明責任というものもあるわけでありまして、そこらはもう一度反省をする中でどういう角度から今後国に対して説明をしていかなければならないのかというものは考え直していかなければならないという風にも考えているわけでありまして。そういう中で、今後も港湾整備の要望活動もあらゆる角度を通じて積極的に推進していきたいという風に考えております。

次に道路整備計画について「大部分が海岸線に沿う国道 135 号が被災した場合、これを代替する緊急輸送路が必要となると思われませんが、災害時における交通処理能力の低下を考慮した道路網の信頼性確保のための施策について」であります。

まず、緊急輸送路については、国道 135 号、及び県道伊東・修善寺線、通称中伊豆バイパスが第 1 次緊急輸送路に指定をされておりますし、また国道

135号が被災した場合には、状況によりまして、県道伊東・修善寺線も代替輸送路になるように考えておるわけでありまして、また、災害^マど^マき（時）における交通処理能力の低下を考慮した道路網の信頼性確保のための施策についてであります。これは災害^マど^マき（時）における交通処理能力を予測することは有事の際重要なことであると認識をしておりますし、国県に対し、災害^マど^マき（時）における道路状況などのシ^マム^マレ^マー^マシ^マョ^マン（シミュレーション）も行って強固な道路網を構築するよう要望しておるところであります。

次に、「災害^マど^マき（時）緊急輸送路としての機能を期待される中部横断道路の完成の実現性について」であります。

この中部横断道路につきましては、長年いろいろと整備をしてきたわけでありましたが、これも135号が通行ができなくなる、そういうようなものも考慮した中で、伊豆スカイラインと135号の間に道路を作っていこうということで整備を進めてきたわけでありまして、その時との、時代そういうものも変わってきておるわけでありまして、現在は、今この中部横断道路につきましては、計画はありますが、（進捗）、工事はしていないような状況が続いておるわけあります。この工事が止まっておるといのは、宇佐美から、あの、網代の峠までのあいだによりまして、その網代の中部横断道路との接続をするところをトンネルを掘って行こうということで、このトンネル工事は県の方がしていただきたい、後のものにおいては、伊東市側は伊東市の方がします、というよう

なことで話し合いをしてきたわけで、ありますが、県におきましては、熱海、あのお、浮橋間の整備を先に進めていくということで向こうの整備を先に進めて、縦線を今進めておるわけでありまして。ですから、そこらによって、横のところをどのようにつなげていくかというようなものは現在は、今ちょっと投資的なものを考えたときに、伊豆スカイラインを使って、それでそのお、熱海また浮橋へと抜けていった方が有効的であるのではないかという風にも考えておるわけでありまして。川勝知事も選挙の時には亀石峠をトンネル化をするというようなことも言っていたわけでありまして、そういうなかでも、話し合いをする中で、現在の財政状況を考えたときに、その上り車線、そこらを整備をして行くようにした方が有効的であるということで、あそこも今、上り車線も予算処置をして用地買収、そこらをして今進めていくということで今合意をしておるわけでありまして。また、そういう中で、これからも特に道路網の整備におきましても費用対効果も検証しながら、実現性の高いもの、そういうものを進めていきたいという風に思っております。

次に「静岡県『内陸フロンティア推進事業』と本市の位置づけについて、沿岸自治体の本市として当該事業をどう評価し、そのような事業が必要であるか」についてであります。

内陸フロンティア推進事業につきましては、県が主導し、県内全市町に呼びかけて、現在その構想について検討も行っている段階でもありますし、今後も県

と情報交換を行いながら、当該事業に対する本市の位置づけについて判断をしてもらいたいと考えております。尚、施策の一つとして、考えられる総合特区につきましては、その対象となる区域は新東名、伊豆縦貫道のインターチェンジやパーキングエリアに近いエリアに限定をしていることでもありますし、本市としてのかかわりはヒコウテキ（比較的？）薄いと思われませんが、本市にとって有益な施策につきましては、積極的に関与してまいりたいと考えております。次に「安価で安定的な電力供給の保証がない状況において新市民病院をはじめとする公共施設を中心とする本市としてのエネルギー確保に係る対策について」であります。

新市民病院につきましては、東日本大震災後に電気以外のエネルギーの変更等、色々な角度から検討もしてきておるわけでありまして、変更することによるランニングコストの増が見込まれることから、引き続きオール電化での対応とすることで決定をしたわけでありまして。また、将来的な処置として太陽光発電が導入できるよう病院の屋上階には設置スペースが2か所できるようにしてあります。その他公共施設の電気料金値上げなどに対する対応であります。各施設における節電の徹底を図ることにより、施設の一部におきましては、既に電力小売り自由化に伴う新電力からの電力供給を受けている個所もあるわけでありまして。こうやはり、節電におきましては、私は市長就任から、節電というものは、もう7年前からやるようにして、この庁内におきましても蛍光灯を

間引きをして約千本の蛍光灯も抜きましたし、また、契約電力におきましても少なく変更してきておるわけで、こうしてもう、省エネ対策はもう7年前からどんどん進めてきておるわけで、そういう中では効果はできておるわけであり、さらにまだ節電努力、そういうものもしていくように各部長として各課にも言っておるわけであり、今後もそういう中で、新電力があれば導入を検討するとともに、太陽光発電の導入事例などにつきましても研究を更に進めていかなければならないと思っておりますし、また、電気に代わるエネルギーとしまして新庁舎空調の熱源機設置につきましては深夜電力とガスによる併用方法を採用しておりますし、昨年夏の節電に際しましては、電気からガスへ切り替えて対応もしてきておるわけであり、今後につきましても色々な角度から調査研究をする中で深夜電力とガスのコストを比較しながら対応してまいりたいと考えております。以上です。

<第2質問>

(四宮) (えーとー、まあ、) 時間もあんまり残ってはいないんですけども、順番に、(えーとー、) 第2質問の方をさせていただきたいと思えます。(あの、まあ、ちょっと) 壇上の方側で、質問通告よりかなり詳細な、(あのお、) 質問をさせていただいちゃいましたんで、咄嗟にその場で市長の方もお答えいただくような場面もあったかとは思いますが、(あのお、) まずですけど

もね、(あのぉ、)先ほど、浮棧橋を設置して、(まあ、)もう少し大きい船も接岸できるようにしようということが、(あの、)あったわけですが、(まあ、)伊東港内そういうものを設置すると。で、具体的にこういった種類のどのくらいのサイズの船が、そうすると接岸できることになるんでしょうか。

(市長)それは、観光棧橋の先端に20m四方の浮棧橋を作って、それを沖に引っ張って行って、沖で中間でそこへと載せて、それで、接岸できる船で陸へと揚げるという方法。

(四宮)要するに、そういうことであれば、(まあ、)要はボートで今まではこう輸送している、のじゃなくて、もっと浮棧橋で大きく一度に大勢乗れるようにしちゃいましょうとそういうことでいいわけですよ。要はそういう形で、浮棧橋を使って、沖合停泊している船からも、そこにちゃんと降りれるようにしましょうとそういう考え方でよろしいわけですね。その辺はじゃあ、分かりました。

それで、あとですね。やはり、市長も岸壁をちゃんと作ってなんていうとそんな莫大な費用はできないよ。と認識は同じだと思うんですね。で、そこで、まあ、先ほど私が申し上げたところなんですけれど、災害の時の物資の搬入拠点として、総合防災訓練の時にもあったわけですが、オレンジビーチで

エルキャック

LCACが上陸するような訓練がありましたですね。で、実際のところ、例えば、この東日本大震災の時に海上自衛隊の海上からのアプローチというのはどんなものだったのか、というのをちょっと僕の方でも調べてみたんですけども、やはりその、震災直後ってというのは海上が、港湾がやられちゃってますので、結果的に、だから、もともと大型船が入れる港であったとしても、もう接岸なんて全然できない状況で、物資の搬入が海上からできるようになるまでにはすごい時間がかかっているわけなんですね。で、結果として、じゃあ、その時に何ができたのかというと、まあ、いわゆる、同じです、総合防災訓練時と全く同じで、大型船の接岸ができないために、おおすみ型の輸送艦が行って、LCACを出して、それによって物資を出すと、で、おおすみ型の輸送艦というのはLCACを実は、あの総合防災訓練の時には1隻しか上陸しませんでした、あれは2隻積んでいるんですね。で、それによって、だから、非常に輸送力があるホバークラフトなわけですけども、実際にはでも、あの上陸地点は、離岸堤が、こう、あるわけで、その幅だとか、あと、砂浜の面積のこともあるわけですけども、まあ、あれは、1隻上陸するのがやっとだろうと、で、後、（離岸堤間の）幅的なもの、離岸堤の幅もあるわけですが、所謂パイロット、操縦する人の話によれば、本来は（離岸堤間の幅が）150m以上ないと、風であれば流されるんで非常に危険なんだと、そこを無理矢理、あの時は天気も波も穏やかだったんで、無理矢理やりましたがと、本当はやりたくない

んだぐらいのことを言ってたわけなんでね、ですからそういう点も考えると、安全性も十分確保して、あそこにきちっと搬入拠点みたいなものを整備するっていうことをすると、僕はとてもいいんじゃないかなと思うんですね、で、しかも、今申し上げた通りに、砂浜も延長して、離岸堤もちょっと何とか改良してって話になれば、海水浴場としての魅力も逆に増すんじゃないかなと思うんですね。その辺のところについては、市長としては、どうでしょう、私のその考えについてはどう評価していただけますでしょうか？

(市長) (まあ、あのぉ、) 災害はという災害が来るかわからないもので、その時来た災害に即座に対応できる方法を考えていかなければならないという風に思っておりますし、今伊東港のことだけを考えているわけでありまして、宇佐美から赤沢まで、その地域でどういう災害が起きたかによって、どういう対応ができるかというシミュレーションは作ってあるわけでありまして、ですからそういう中では、海上自衛隊とまた海上保安庁そういうところはずぐに対応ができるように、いつでも連携は取れるようにもしてあるわけでありまして、そこによって、伊東海岸に LCAC が上陸できるようなそういうその、下をコンクリートを塗ったそういうようなところを作っていくと普段の海水浴そういうものによって支障が出てくるわけでありまして、そこらは災害の、今、その拠点をどこにするかというのは災害が来てみないとわからなくなってきておるわけでありまして、海上自衛隊もこの間の訓練の時にも、あそこが

狭いとかというようなことを言っておりましたが、上から災害があった時に狭いとか広いとかいうことじゃなくて、やれることをやるのが我々の任務だということであの LCAC をあそこのところに入れて、あの LCAC が来ると砂がものすごく舞ってしまうとあって、それで、かあの海岸の民家の方々にはものすごく迷惑がかかるというようなことも言われて、あの時も消防署の方が出て、あの LCAC が上がるところを水を相当撒いてやった経過もあるわけでありまして、やはりその時の対応そういうものによって、今の松原湯川海岸に LCAC が上がる（ところを）、下をコンクリートにして作るといったようなことは、私自身は考えていないところであります。

（四宮）（えーと、）その辺ちょっと誤解があると思うんですけども、（あの、）コンクリートにする必要は全くないんですね。LCAC が上陸するのに一番適しているのは砂浜なんです。摩擦が逆に低い方がいいわけなんです。あのコンクリートみたいなところをガリガリ行くんじゃないで、砂浜の上に滑りあがっていく、自衛官の方たちは「滑り」と言ってますけれども、逆にだから、磯なんかはダメなんです。砂の上じゃないとダメなんです。ところが、先ほどの東日本の例でいうと、先ほど大型艦が着岸出来なかったんで、要は LCAC で物資輸送を行ったと言っているんですが、実際には LCAC の上陸も難しかったそうなんです。これはもう海岸が瓦礫で埋まっちゃってるから、（あの、）

結果的に LCAC が上陸ポイントを見つけられないと、で、じゃあ、結果的にはそうなるそこはだから、陸からの支援があって、その海岸の上陸ポイントを整備して、というか、がれきの撤去を行って初めて LCAC の上陸ができるという状況なわけです。だから、そういう点でいうと、逆に津波なんかでね、万が一離岸堤が崩されちゃって、海岸線にボコボコとコンクリート片がこんな残っちゃいますよっていうと、もう上陸ポイントとしてはかなり難しいことになってしまうわけなんですね。だから、そういうことを考えると、砂浜にはそういう余計なものはない方がいいわけで、逆にそこにコンクリートを打つなんていうことは全く逆の考え方ですね。その辺のところはちょっと誤解のないようにいただきたいなと思います。だから、逆に砂を入れてね、砂浜を広くしてもらった方がいいわけなんで、そういう風にしていけば、僕はそこは緊急時のアプローチポイントとしてもなるし、海水浴場としても、逆により魅力が増すであろうという話をしているわけですから、その辺のところをご理解いただきたいなと思います。まあ、その件については、じゃあ、いいです。

次にその、道路整備のことについてちょっと伺いたいんですけど、（あの、まあ）先ほど来の話にしてもそうですけれども、まあ実際、135号線が海岸線を通っているということが非常に.....、東日本大震災の時に津波でね、やはり三陸海岸がやられたときに、あの辺も並行する道路が結構ない場所が多いんですね。私も実際、その山田町に行ってきましたけれども、山田町の市役所近辺

のあの平らなエリアっていうのも、海岸側の道路が1本あるだけで、市役所側に、だから、新たにもう1本、今復興の中で道路計画が作られているということで、1本しか市内に主要幹線道路がないというのは非常に不安なわけですよ。で、それがためにまた、道路の方が、復旧させるのに、そこしかないものですから、車両の通行できる場所もないわけですし、実際には、そのまま瓦礫で埋まったり、車両がそこに乗り捨てられたり、ということで、バイパスする道路がないがために、（復旧作業を行うに当たり）非常にその部分が苦労したということを聞いています。そういう点からすると、やはり伊東市民としては、やっぱり、中部横断道路のようなものがあると、それは非常に有効だろうなということは思うわけなんですけれども、ただ、どうも、県の今の道路事業予算なんかを考えても、そういったものは、もうピーク期から比べると、3割くらいしか道路事業予算がないそうですから、もう、ちょっとそこまで細かい道路にまで手が回らないのかなというところだろうとは思いですね。そうなってくると、じゃあ、バイパス道路としてどこを考えるのか、というとやはり伊豆スカイラインとあと伊豆縦貫道の完成を待って、そこの肋骨道路の接続をどういう風にしていくのかというところはどうしてもなってしまうを得ないのかなという気はするわけなんです。ですからまあ優先順位としてはそちらの方が先になって来るだろうと、だから中部横断道路はもう諦めましょうという話では全然ないわけなんですけれども、まあ、ずっと、まだまだ遠い将来、

未来の話になって行ってしまうのかなと思うわけですが、でもだとしたら、135号に対する代替路としてどこを確保していくのか、まあそうすると、伊豆スカイラインないしは.....、まあ、だって伊豆縦貫道にしたって、函南までつながるだけの話であって、まだまだずっと伊東市側に近いところまで伸びてくるのにはずーっと先の話になるわけですよ、道路計画にしても、下田まで行くなんてのは。そうすると、中伊豆バイパスですか、伊豆中央道とあと伊豆スカイラインというのが現実的な代替道路になって来るということなんですけど、そうすると、要は接続する肋骨道路が今の現状で果たしていいのかな、という気がするわけですね。例えば、今伊豆スカイラインで見た場合ですと、宇佐美、亀石で接続するということがあるわけですが、じゃあ、この先に行くと、もう天城、の方になっちゃうわけですね、あるいは中大見八幡野線かというところなんですけど、まあ対島の方までいかないとな。で、そうすると、宇佐美の次の接続道が対島地区までいかないとないわけですから、ここのエリアは完全に取り残されてるわけですよ、伊東市内。で、そうするとどういうことが起きるかということ、もしですけども、135号が、宇佐美からこの松原の方までずっと通行が不能になってしまう、単純にそれが通行止めみたいな形でね、規制をかけて止めているだけだったらまだ時間的な問題でいいかもしれないですけども、物理的に通れなくなってしまったなんて話になった時に、宇佐美が孤立地域になる可能性がないかってことなんです。宇佐美と伊東市

(街)をつなぐ場所がすぐにはないわけですよ。そうすると、伊豆スカイライン等が生きていれば、対島の方まで回って、中尾大見八幡野線から出てきて、鎌田経由でこちら側に出てくるということは可能なのかもしれませんがけれども、物資輸送だとか、救急搬送だとかをしなければならないんだ、なんて言ってる時に、そんな時間的な余裕はないわけですね、まあ、ヘリで運べばいいやって話になるかもしれないんですけど、まあ夜間だったらそうもならないわけですから。で、そういうことも含めて、その肋骨道路のありかただとかというのはどうなんでしょうか、どういう風に考えてますでしょうか。

(市長) (まあ、それはあの、) 災害が、どういう風な災害が来るかによって、ものすごい、変わってくると思う。ですから、今言われたような災害があった時でも、伊豆スカイラインの沢口から湯川へと降りてくる林道もあるわけで、この間、松原林道はやられました、湯川林道は大丈夫なわけでありまして、また、宇佐美の伊東・大仁線がやられた時には、今度は、みどりの村から伊豆スカイラインへつなぐに、すぐにつながるわけでありまして。ですからそこをつなぐことも可能でありますし、今伊豆スカイラインが通行止め解除できましたが、災害の時には、あれは自衛隊が来て、災害復旧によって、沢を埋めても道路が迂回できるような対策、これはもう緊急的にできるわけでありまして、そういう中においては、自衛隊の父兄会、協力会の方々も常日頃、本当にむこうからも現場を見てもらって、どこがやられたらどういうふうに行こうかとい

うことをものすごく真剣に考えていただいておりますんで、どういう災害が来ても各、伊東市の中で孤立するということは、私は、その1日くらいはあっても2日目には、もうないな、という風にその信頼関係は構築をされているので、私は大丈夫という風に確信はしております。

(四宮) もう残り時間もありませんので、次にちょっと、最後に、エネルギー問題のことについてだけ、質問と言いますかね、させていただきたいと思えますけれども。一点だけ、その当然、新病院をオール電化するってことにあたっては、慎重な検討を行った結果として、コストパフォーマンスも考えて、オール電化で行くんだという決定をなさったんだということであるんだろうと思うんですが、先ほども事例に挙げた、長泉町の場合ですが、ここも当初、電気冷房、まあ、オール電化システムというものと冷房だけというものというのでは規模も全然違うだろうとは思いますが、3月の議案として出てきたものを9月に変更して、要するに補正予算を組んで機器を変更してるわけですよ。で、当然のことですけれども議案として挙がってきてるものですから、詳細な資料が出ているわけです。どういう比較検討を行ったのか、例えば、電気で行くとかこういうコストだ、ガスで行けばこういうコストだと、で、伊東市の場合、そういう比較資料的なものというのは、提示できるものとして存在してるんでしょうか。それだけ1点お願いします。あるかないかでいいです。もう時間ないから。

(健康福祉部次長) 9月にその辺を検討した資料がございます。

(四宮) ありがとうございます。えーと、できれば、公開可能なものなのかどうか分かりませんが、見せていただけるものならば見たいと思っております。

以上で私の質問を終わらせていただきます。