

## 「みんなで作ろう 市民トーク」開催結果（坂部地区）

### 1 日時等

- (1) 日 時 令和元年7月17日（水） 午後7時00分～午後8時40分
- (2) 会 場 坂部区民センター
- (3) 内 容 市長による市政情報、地区が希望する説明、質問表、意見交換
- (4) 参加人数 44人



### 2 地区の希望する市政内容について説明（19:48-20:05）

#### (1) 県道大東吉田線（南原ルート）の早期着工について

I Rについては日本全国で3箇所にとられているので、必ず牧之原に決まるということではありませんが、非常に大きなプロジェクトになるかと思えます。決まれば費用対効果は絶大ではと期待していますが、これも賛否両論あるということで、今後皆さんに関心をもっといただきたいと思います。

坂部地区については空港隣接整備事業が着々と進められています。隣接整備事業とは他に、大東吉田線というはばたき橋から来るルートがありますが、今月の12日に市長を交えて県の職員と意見交換会を行いました。その際にいつ着工し、いつ完了するのかを質しましたが、明確な県の回答はありませんでした。

事業を進めるということで、今年度は1億4千万円に増額しました。当然、市としては坂部とスクラムを組んで県にお願いに行くこととなりますが、遅々として進まないということで、今後の市の取り組み方を問いたいと思います。

空港の活性化は、この地域が一番影響力があると思います。空港に寄ったお客さんが、坂部で色んな経済効果をもたらすということも我々の願いですが、大東吉田線については牧之原市全体の経済効果があるということで、一番大きな課題だと思います。今後の方針を市長から区民の皆さんに説明をいただきたいです。

## 【回答：杉本市長】

私も職員時代から、空港と空港アクセス道路についてはずっと携わってきました。最初は坂4から初倉へトンネルで抜けるのに約30億円かかるという計画が、もともと空港計画の中に入っていました。今から約20年前ですが、空港の事業費を2,000億円から1,900億円に削る中で、開港後の位置付けになりました。そういう中で、遅々として進まず開港しても手が付かない状況の中で、板倉小右衛門さんを中心に、私も一緒に県とやりあって、最終的に万代へ道路を抜くことで、勾配は急になりますが30億円かかるといわれていた道路を15億円で事業費を削減できるということで、ルートを変えてスタートしました。

今、その事業費がつかないということです。

平成30年度は県の当初予算が2,430万円。事業が完成するまでに何年かかるか分からないので、染谷島田市長とタックを組んで、県や国へ要望に行きました。その後、昨年度は補正等が付き最終的に1億近い事業費となったわけです。

今年度は当初から1億4,000万円の事業費が付き、それなりに要望の成果は出たと思いますが、それでも15億円の事業には10年かかります。先日も空対協の中で県の土木の担当者に開通目標の質問をしましたが、明確な答弁ができない状況でした。

県会議員や国会議員の先生を含め、県にしっかり要望していかなければならない。県の整備要請の位置付けが低いと言われていますが、これからの空港を核とした活性化や空港利用客目標：135万人のインバウンドの取り込みには必要不可欠な道路であると思ひますし、この地域の発展に欠かすことのできない道路であると思ひています。

いずれにしても今年度も引き続き要望を行います。5月7日には、道路3団体（静岡県道路整備促進期成同盟会、静岡県市町村道整備促進期成同盟会、静岡県国道協会）において国へ要望に行った所ですし、6月14日には静岡県と地域づくりに関する円卓会議で意見交換を行わせていただきました。8月19日には国交省本庁に要望に行きたいと考えています。県庁や国にも引き続き要望活動を進めていくことが必須であると思ひています。そうして必要性を繰り返し伝えていくしかないと思ひていますし、早期整備に向けて取り組んでいきたいと思ひています。

## (2) 小学校の統合について

坂部小学校には現在111名の児童がいます。先ほどの説明だと、暫時子どもの数が減っているということで複式学級になってしまえば、子どもたちに及ぼす影響が大きいということで、今後10年で統合になってしまうのか。統合する前には非常に難しい問題があります。地域には地域の歴史と良さがあります。統合ありきというのが果たして良いのか。市民の意識がどうなのか。デリケー

トな問題であり、急いで事は仕損ずるということもあるので、情報が市民に伝わる方策について説明をいただきたいです。

**【回答：杉本市長】**

一昨年、片浜小学校が相良小学校に統合されました。その時には、片浜小学校の児童数が33名まで減少し、1～4年生までが複式学級になってしまいました。今回の統合というのは、どこどこの小学校をくっつけるということではなく、牧之原市全体の義務教育学校を考える中で、10年先ではなく、20年・30年先を見据えた中で教育環境の向上を考え、この牧之原の地で子どもを学ばせたい、外からも来てもらえるよう整備したいということで進めているものです。

**【回答：橋本教育長】**

先ほどのプレゼンテーションの中に、少子化の問題、学校の建物の老朽化、さらに安心安全な教育、また時代の要請として教育の情報化、国際化の対応など、様々な学校教育の課題があると思います。これらに対応して牧之原市は、どういう教育や教育環境を目指すのかを、昨年1年かけて検討しました。

市では今年3月「牧之原市望ましい教育環境のあり方に関する方針」を定めましたが、この内容についての説明を行うとともに、学校再編等について市民の皆さんと意見交換を行う機会を持つことを考えているので、自治会等から声を掛けていただければ日程調整をさせていただきます。

先月の広報まきのはらに概要版を掲載しているのでご覧ください。

これからの牧之原市の学校教育は、小中一貫教育とともに、国際化や情報化の進展に対応し、より充実した教育環境を実現していく必要がある。そのために、どのような学校の姿が良いのか、外部の人も入れて検討組織を設置し、来年にかけて学校再編について検討していきます。

戦後、小学校は6年間、中学校は3年間という制度に縛られてきました。今は9年間を一括して教育できる義務教育学校というのがありますし、全国的に小中一貫校が増えてきています。そういった小中一貫教育を進めるにあたって、学校の数・学区をどうするか、どういう教育内容にしていくかという部分も当然含まれると思います。教育環境のあり方の方針を、広報やホームページに掲載するだけでは、市民の皆さんには内容を理解していただけないと思いますので、小学校単位くらいで集まりがあれば、要請により教育委員会の者が出向いて詳しく説明するとともに、意見交換する機会を設けたいと思っています。

坂部小学校の学校規模が小さくなったから、どこかの大きな学校とくっつけるということが「統合」ですが、そうではなく「再編」としていただきますので、市内全体の学校を再編してどうしていくかということを議論して、10年後を目安

に牧之原市に新しい学校が将来にわたって複数学級を維持して、今の時代にあった将来的にも全国的に負けないような教育環境を整えていきたいと思っています。

### 3 個人からの質問票による意見・質問 (20:05-20:40)

#### (1) 交通施策について

坂部地区の公共交通は、特定の人しか利用できない乗り合いデマンドタクシーしかありません。50年くらい前には、お寺の門から神戸に行くバスがありましたが、今は普通の人が使えぬ公共交通機関が全くありません。坂口地区は静岡空港に一番近く、静岡空港まで車やバイクで行き、そこから島田や藤枝に行きます。

平成27年から藤枝のコミュニティバスが静岡空港に来るようになりましたが、静岡空港から出発する時間が早くて11時半頃です。朝は福岡便の第1便に合わせて藤枝駅から来て、また藤枝まで回送します。その回送するバスに乗車できるようにしてほしいと藤枝市に問い合わせをしたところ、「1回運行が増えることで運転手が疲れてしまう」との回答でした。

しかし実際は2時間程度、同じ運転手が空港に留まっています。藤枝市と協議して乗車できるようにしてほしいです。牧之原市が藤枝市にお金を出せば乗車できるようになるのではないですか。

次に相良渋谷線（渋谷ライナー）です。何回か利用しましたが、藤枝駅まではとても空いています。しかし藤枝駅では下車できず、下車できるのは東名の御殿場と渋谷マークシティだけです。難しいかもしれませんが、静岡空港から乗車して藤枝駅で下車できれば、坂口地区の交通機関として役に立つと思います。相良営業所と静岡営業所からは新静岡駅へのバスが出ているので、なくてもいいと思いますが、静岡空港から藤枝経由で渋谷に行くバスは、良ければ静鉄ジャストラインと東急電鉄と交渉して、藤枝駅で下車できるようになりませんか。

坂口地区の隣の湯日地区には、島田駅から六合駅経由で本村行きのコミュニティバスが2時間に1本走っています。そのバスは静岡空港のすぐ近くを通るため、島田市に空港まで運行するようお願いしたことがあります。島田駅から静岡空港に行くバスと路線がダブるので運行できないとの回答でした。

実際は島田駅発から静岡空港へ来る便は11時30分までは全くありません。しかも最終便は午後4時と、すごく早く終わります。島田市と協議したら、静岡空港から出る時間がもう少し良くなると思います。

最後に、今週の土曜日から静岡空港と金谷駅と新金谷駅を結ぶアクセスバスが、試験期間1年で運行されるようです。大きさは26人乗りのマイクロバスです。所要時間は13分で、運賃が400円ということでした。

このバスの静岡空港発の時間が早い時間で11時45分。その前に朝金谷駅を出発して静岡空港へ来た後回送すると思います。その回送便を乗車扱いにさせていただくことはできませんか。

### 【回答：杉本市長】

最初にデマンドタクシーではなく、公共交通のバスを走らせられないかということですが、今は静鉄ジャストラインも含め多くの公共交通機関で、バスの運転手が不足しているというのが大きなネックです。

市でも今から7～8年前にコミュニティバスの試走を1年間やりました。バスを回遊させても、今はバス停まで行けない人がたくさんいますし、運転免許を持っている人たちは車で行ってしまいます。そのため利用者がほとんど居ないということで、コミュニティバスというのは不向きであるということから、高齢者の足を考えてドア to ドアのデマンドタクシーがいいだろうということでやらせていただいています。

また地域バスというものがあり、市から区にワゴン車を提供して区が運営するという方法もこれからの検討課題です。空港から藤枝、島田に行けて、今度は金谷にも行けるようになっていますが、それぞれバス事業者と関連する自治体が色々と協議をした上で動き出していることですので、他市町から口を挟むことは厳しい状況だと思っています。

相良から渋谷に行っている渋谷線については、そういったご意見を多々頂いています。今後、静鉄さんや東急電鉄さんにお話をする価値はあるかなと思っています。当然、事業者さんも、採算ベース・収益増に上がることにに関しては、考えていただけたらと思いますが、いずれにしても許認可の関係もありますので、色々な手続きに関して課題もあるのではないかと推測をするところです。

頂いたご意見も含めて、今後さらにこの地域の公共交通が充実するように我々としても努力していきます。

## (2) 統合型リゾート（IR）について

IRについては長所短所があり、長所というのは簡単に言えば莫大なお金が入るとのこと。短所は、よく言われているのはギャンブル依存症や犯罪が増えたり、風紀が乱れるということがあるのではないかと推測をします。IRや複合型施設では意味が分からないので、博打施設と言わせていただきます。この博打施設が牧之原に入って成功した場合は、牧之原市は博打の上がりで飯を食うまちになります。市長に対して誘致してくださいという嘆願書を出した団体がありますが、そこでの試算には税収が274億円入ると書いてあります。これらの数字の根拠

は何かよく分からないので、そのまま使うのは危険だと思いますが、仮に 274 億円という金額を使った場合、牧之原市の一般会計は約 200 億円ですので、それに 274 億円の博打から上がったお金が加わると、一般会計は 474 億円になります。474 億円のうち、博打の上がりか 274 億円ですからおよそ 57%です。もしこの事業が計画通りになれば、市の予算の半分以上が博打に依存する形になります。

大阪市も手を挙げているようですが、大阪市の場合は一般会計が 1 兆 7,500 億円くらいです。もし 274 億円の税収アップがあってもそれは 1 パーセント強です。インターネットで調べると、自治体の規模によって収益がそんなに変わらないことも書かれていました。仮に大阪市の場合は税収が 1,000 億円になったとしても、その割合は 5%程度です。半数以上が博打の上りからくる牧之原市と、大都市の大阪市とではその辺の事情が全然違います。もちろん色々な複合的なものがあると思いますが、こうした現実を考えて私たちはよっぽどしっかり考えなくてはいけないと思います。果たして、博打の上がりかで飯を食うまちになることを、牧之原市民がどれだけ認容できるのか。

私はそれを牧之原市民の自尊心という言葉で表現しました。自尊心というのは人としての誇りです。「自分はこうやって生きてきた」、「私たちはこうやって生きていくんだ」という譲れない誇りがあって、博打の上がりかで飯を食うまちになった場合に、その誇りは傷つかないだろうかということなのです。

もちろんこれは個人の考えですので、博打に賛成の人もいますし、逆に非常に傷つく人もいます。その辺のところをすべての方に一度考えてほしいと私は思いました。例えば中條景昭や山本平三郎などのお茶で貢献した方々の銅像が建っているのはなぜか。それはお茶で生きてきたこの辺の人たちが、お茶に対する感謝の念や、それをここに導いた人たちに対する尊敬の念などが強いからだだと思います。

私は反対の立場ですが、牧之原の一人一人の人がじっくり考える機会が必要だと思います。いくつかの区の区長さんたちが連名で誘致をお願いしたいと文書を出しているそうですし、県とも協議していくそうですが果たして市民の人たちがどこまで承知しているのか。

ここに来ているのは地域の班長以上の方がほどんどです。私は班長でもない一区民ですが、一般の人がどの程度周知しているかが重要です。

大石県議が静岡県議会で質問していました。担当部長の答弁では、とにかく十二分に話し合っ、地域の人たちが理解をしたうえでなければ誘致はできないという答弁でしたので、慎重をお願いしたいと思います。

#### 【回答：杉本市長】

博打・カジノということですが、これは国が法律を作って推進するものです。

確かにカジノ施設はありますが、全体の3%ということで、シンガポールなどでは若者から高齢者までカジノに行かない人たちの賑わいがあると聞いています。

博打で上がった税収でということですが、競輪・競馬・オートレース・競艇などの公営ギャンブルもたくさんあります。今回は、初めて民間に対して認めるものですが、その代わりに複合施設、ホテル・国際展示場・ショッピングモールなど、地域に対して経済活動が活発になるような施設ですから、カジノの税収も当然あるかもしれませんが、関連の経済効果が大きいと思っています。

いろんな市民の皆さんのご意見があるということも私も十分承知しています。県が言うようにコンセンサスをとった上で、ということでありまして、我々も数字の根拠については、しっかりと検証したうえで市民の皆さんと学んでいきたいと思っています。そのうえで最終的に国に認可申請する権限があるのは静岡県ですので、県がどのように判断するかということもあります。

大阪と牧之原では分母が違うという話がありましたが、これは対大阪というふうに考えれば、対静岡県と考えるべきだと思っていますので、200億のまちと、静岡県で言えば1兆円の予算です。そういった意味で言えば、またそこは違ってくると思っています。色んなご意見がある中で、これから市民の皆さんと市議会の皆さんも含めて、しっかりと勉強する中で最終的な判断はしていかなければと思っています。

### (3) 南原ルートについて

南原ルートを早期に推進する立場で、意見を言わせていただきます。先日、空対協にも出席しましたが、県はあまり具体的な回答をしません。今の段階だとあまり必然性を感じていない。そういう中で「坂部が欲しい」、「牧之原が欲しい」ということだけではなく、この道路が空港のみならず防災という面でも必要な路線であることを訴えるべきだと思います。

東海地震・東南海地震で静波地区・細江地区に津波が押し寄せ、早期に逃げなければならない時、国道150線では逃げ遅れてしまうし、原発の事故が発生した場合も同様です。そういう面からも原に防災広場的なものを整備して、この道路を使って避難する。

牧之原市も合併して10年余り経ち、空港も開港して10年経ちました。そういう中で空港は運営者が代わり変化していますが、空港周辺のまちづくりは進んでいません。南原ルートの早期期成同盟というものを作り、その中には、小糸製作所などにも入ってもらい、企業にとっても必要な道路という形にもっていくことが必要ではないでしょうか。

#### 【回答：杉本市長】

先日の空対協では県の対応・考え方に私も少しがっかりしました。ご提案の

とおりに、私も防災はひとつの大きなキーワードだと思います。我々も浜岡原発の避難計画を作成する中で、南原ルートを選路に位置付けしたうえで、県や国に提出しています。津波時の沿岸部から内陸部への避難路としても有効であると思っています。

空港ができてから利用客は増えていますが、私は空港の波及効果がまだまだこの地域に落ちていないと思っています。国内線の利用客は約8割がアウトバウンドで、インバウンドが少ないのがこの空港の特徴です。静岡県やこの地域の皆さんは非常に便利になりましたが、その分経済効果がない。まずは賑わいを作る、人が来る核を作るということがインバウンドに繋がってくると思います。空港運営者が提案している中では、ターミナルビルの西側に賑わい・物販・ホテルを作るという案があります。県と民間の運営事業者とスクラムを組み、一つの核を作るということも重要になってくると思います。

牧之原市には、小糸・スズキ自動車・矢崎・伊藤園・伊藤園産業といった全国に名だたる大規模企業があります。今挙げた会社の従業員だけでも1万人強の皆さんが働いています。しかし地域から通う人は2割弱くらいで、昼夜間人口比率は110%という状況です。藤枝方面から多くの皆さんが牧之原へ通勤する道路ですから、朝晩は非常に渋滞します。実態も検証する中で、県にしっかりと訴え、県の整備順位を上げていく活動が必要だと思います。また地域の皆さんの声を大にさせていただき、一緒に取り組んでいきたいと思っています。