

「平成11年9月」第3回定例会 9月9日

(片山議員)一般質問

第1は離島振興対策と答志島開発構想の経過の対応についてお尋ねをいたします。

私は6月の一般質問でも離島が持つ課題や離島の観光への活用等につきまして日ごろの思いを私なりに提言を含めまして広く、浅く質問をいたしました。市長からは離島の課題は市の力で及ばない部分につきましては県管理の位置づけを要請していくことと、また観光への活用については観光形態が多様化し、自然志向型という時代に向かって遊歩道の整備を順次実現していくという前向きな答弁をいただきましたので、今後大きく期待をしているところでございます。

離島の人口が今5,400人の中で65歳以上の高齢者が実に26%、1,450人を数える現状の中で、これからの高齢者、あるいは弱者の福祉対策や介護保険制度の公正な対応など課題が山積しておりますけれども、そのほか地域の集会等で最も集中する課題は住民の本土との足、すなわち海上交通の利便性の改善と、もう一つは島の中で生計が成り立つ経済基盤、つまり地場産業の振興策に絞られてくるのでございます。

このような特殊な課題について市独自の企画を県行政や国の離島振興法に十分反映していただいて、ときには発想の転換も含めまして抜本的な振興策を推進をしていただきますように重ねて要望いたします。

そこで前回の広範にわたる質問から、今回は焦点を絞ってただきたいと思っております。まず人口3,500人を有し、海岸線26キロ、唯一島内で県道を有する答志島を他県の実例のように海と島の資源、そして海産物等の特徴を生かして観光に連携させるなど、振興開発に向かって本格的に検討してみる構想はいかがなものでしょうかと、お尋ねいたします。

1点目は去る昭和62年に本市は三重短期大学の研究室とともに当時の答志島の現状分析を行い、答志島全世帯を対象にヒアリングやアンケート調査も実施されまして、将来を展望した中身の濃い、答志島開発構想調査報告書が発表された経緯がございます。そして本市はその報告書に基づきまして地域住民説明会も開かれまして、また各地域では答志島開発構想委員会も結成して構想実現のための検討を重ね、地域として大きな関心と熱意を示しまして、将来実現に向かっての大きな期待というものを持ったものでありました。

しかし、これが平成の時代に入りましたら、この構想の話題がぶつくりと途絶えてしまったという経過がございます。開発構想の内容については時間の関係もありますのでとりたててご披露するまでもございませぬが、大まかな概要は道路、交通体系の整備、地元産業の振興、観光ルートの整備と観光資源の活用など10項目にわたり項目ごとに具体的な構想が描かれておりまして、島民にとりましては夢が膨らむ内容がシュミレーションされておりました。

振り返りますと12年前のこのビジョンが地域の期待どおりにできるところからでも実現に向かっての検討推進が図られていたならば、もう少し島の将来も明るさがあったのではないかと。住民意識もありますし、市当局で開発構想自体が前向きな検討がなされないままに忘れ去られていたのではないかとこういうふうに思うところもあります。

そこで当時答志島開発構想調査報告書が完成しましてから、その後の取り組みの経緯と今本市の離島振興行政の中で実現のために検討し、活用されているのかどうか。あるいは第4次鳥羽市総合計画への位置づけを考えておられるかどうか、お尋ねいたします。

(井村均市長) 答弁

この構想調査につきましては昭和62年浜口市長の時代に実施されたものでございまして、当時は景気もよく最大離島の答志島に橋をかけて島の振興を図りたいという思いから、架橋の実現を前提にして答志島の開発をどう進めるべきかをめぐる目的で三重短期大学地域問題総合調査研究室に調査依頼をしたものと聞き及んでおります。その後経済状況の変化もあり、また財政事情も厳しくなっておりまして、構想から計画へと進まず方向性が見出せないまま現在に至っております。

しかしながら、この調査報告書にも漁業と観光の連携や、また振興を図ることが記述されていますが、その方向に沿った漁業振興策や観光に配慮した海水浴場の整備などを行ってきたものもあります。しかし、全体としては日の目を見ていないものが多いわけですが、内容的には今日課題であるものもございますので、今後答志島の振興を考えていく上に当たって活用していきたいと考えております。

(片山幹夫議員) 2 問目

また第2項目目の2問目でございますけれども、構想では橋梁での事業化を図る前提で現地調査が行われてまいりまして、過去11年間我々離島地域いろいろと調査に協力もしてまいりましたけれども、ただいまの市長の答弁では技術的には橋梁は可能であるということでございますけれども、もう一方ソフト調査といいましょうか、社会経済調査すなわち地域活性化策や事業採算性での検討調査も実施されているとお聞きしますけれども、本市にかかわる部分でその結果等について把握しておられましたらお聞きしたいと思います。

もう一つは早期実現のために建設促進同盟会の積極的な活動や関連団体等が建設機運を盛り上げるべく幾つかの運動が展開されているとお聞きしますけれども、この種の運動に本市はどの程度参加しておられますのかお尋ねいたします。

以上、2問目の質問を終わります。

(井村均市長) 答弁 2 問目

それから伊勢湾口道路の2点目の事業採算性については検討をしているのかという部分につきましては、ただいまのところいわゆる橋梁、伊勢湾口道路を第二国道軸として建設を進めていくという国策の中での事業促進を私どもは願っておりますので、私どもの市としての単独での事業採算性については調査はできておりません。今後期成同盟会等に参加しています我々としましては、いろいろな面から採算性も含めて検討をする中で早期の実現を促進されるように運動をしていきたいと考えております。特に三重県の南部の郡、特に市町村におきましては伊勢湾口道路ができることによって三重県の南勢地域もさらに発展をするということと、奈良から和歌山に抜けてこれまで交通不便地域でありましたところに新たな国土軸の一環として伊勢湾口道路が位置づけられて開発をされることに、私どもとしては大きな期待を寄せて運動を進めているということでご理解をいただきたいと思っております。

(片山幹夫議員) 3 問目 要望

最後の2項目目の湾口道路の関係でございますけれども、どういうルートを通るにしましてもとにかく鳥羽市を関係なく行き過ぎてしまつては、仮にどの島を通つても鳥羽関係なく伊勢市へ行つてしまつては何のメリットもないと思っておりますので、その辺は市民が願うところと思っておりますので主体性を持った今後の強い県や国に対する鳥羽の事情を訴えていただけてよろしく願いを申し上げまして、私の二つの項目についての質問を終わらせていただきます。

「平成13年6月」第2回定例会 6月11日

(片山幹夫議員) 一般質問

質問の第1は、**離島架橋**構想の具体化推進についてであります。

市長は、第二期目の就任に当たり、重点項目の抱負を述べられ、本市の活性化に向かって意欲的な方針を示されましたので、厳しい情勢下ではありますが、一つ一つの課題実現のために、そのリーダーシップの発揮を期待するところであります。幾つか示されました抱負の中で、離島振興対策の大きな目玉として、**離島架橋**構想が打ち出され、その中でこれまで積極的に市が動いてこなかったが、生活道路として架け橋の必要性を県に訴えて、離島住民の希望にかなえられるよう、本腰を入れて努力するという前向きな姿勢を新聞紙上で明らかにされました。離島に住む人たちにとって、架け橋は生活環境格差の改善や、産業振興、あるいは就業対策や、後継者対策、または救急医療対策や福祉、教育の拡充など多くの課題解消のために、長年の大きな願いであり、夢であります。

過去、昭和62年に答志島では、当時人口3,540人のころでございましたが、本市が三重短大の綿密な調査によりまして、島の開発構想調査報告がまとめられ、21世紀に向かって総合的な構想が示されました。その中で特に当時の浜口市長が開発構想の柱として、答志島架橋構想を打ち出された経緯があります。当時として、小浜半島から桃取間、二車線で橋の長さ1,500メートル、総事業費209億9,800万円という概要も発表されましたことは、ご案内かと思えます。この架橋構想に対しましては、島の素朴さが失われる懸念、あるいは、自然環境の問題等、幾つかデメリットの議論もありましたが、多くのメリットが明らかでありましたので、島民のアンケート調査等も行い、島挙げてこの構想の実現に期待したものでございました。以来、14年の間、当時の関係課長さんも在職でございますけれども、市当局において、どう具体的な推進検討や、運動展開がなされてきたかは定かではありませんが、時代の変化や財政事情等があったらうと思えますが、この構想は具体化に至らず、残念ながら立ち消えになってしまったと、このように記憶しております。

そして今、関連して太平洋新国土軸構想による伊勢湾口道路構想が本格化して、いろいろ調査が行われ、ほぼ基礎調査は終了したと聞き及んでおりますが、諸般の情勢によりいまだ実現性が不透明な中で、本年3月には県議会で木田県議が答志島架橋を早急に取り組んでほしい旨の一般質問をされましたが、県当局は海上部の県道への認定要件や事業費概算数百億円に対する財政事情や投資効果から見て、現時点では困難という答弁がなされたと同っております。このような経過や情勢の中で、このたびの市長の架橋構想については、離島住民は目が覚める思いでありまして、新たな希望がわいてくる気分であります。

そこで、1点目は今の厳しい時代背景の中で、定期船の最終便の延長すら難しい中で、架橋構想の実現に向かって市長の基本姿勢について示していただきたい。

二つ目は、新道路整備五箇年計画国家プロジェクトの伊勢湾口道路構想と**離島架橋**の構想がリンクした考えなのか、あるいは、別メニューの構想なのか、また、湾口道路の実現見通しはどうかお伺いします。

3点目は、**離島架橋**を生活道路として実現を期するために、地域の熱意と強力な推進運動体制の立ち上げが第一歩と考えますが、市長の構想のもと本市の推進体制づくりについてどう考えておられるのかを求めます。

(井村均市長) 答弁

まず、1点目の架橋構想における基本姿勢についてですが、離島住民にとって架橋建設が長年の悲願であることは、島での生活経験を持つ私も十分理解をいたしております。それだけに、新しい時代を展望する活力ある島の未来像として、**離島架橋**の実現を位置づけたいと考えてまいったところでございます。架橋建設は一般論では道路形態の一つにすぎないわけですが、**離島架橋**の場合は海上交通という極めて不安定な交通手段を24時間利用可能な陸上交通体系へと変化させ、救急医療や消防、産業振興などを初めとする島民のライフラインともいべき役割を担うものであります。**離島架橋**が海による本土との隔絶性を根本的に解消する手段になるという点で、本土における一般的な道路整備とは基本的な違いがあると考えております。

平成4年の離島振興法改正では、離島を取り巻く環境の変化を踏まえ、総合的な交通体系の整備が必要であるとして、同法第14条で交通の確保に関する特別の配慮規定が設けられました。しかしながら、議員立法で制定されましたこの離島振興法は10年間の時限立法であり、平成14年度末にはその期限が切れ、法律としての効力を失います。

現在、離島及び一部離島を抱える228市町村で構成する全国離島振興協議会でも同法の改正継続に向けた運動を進めておりますが、鳥羽、磯部、志摩の1市2町で構成する三重県支部としましても、先月開かれましたこの全離島の通常総会に離島振興法の継続と国民だれもが安心して暮らせる生活の基盤整備として、**離島架橋**を位置づけ、架橋建設に当たってはこれまで以上の特別措置をとるよう、強く働きかけるべきであるとの提出議案を出したところであります。議員各位におかれましても、離島振興法の継続に向けた取り組みについて、ぜひともご理解とご協力を賜りますようお願いを申し上げます。

次に、2点目の伊勢湾口道路計画とのリンクについてですが、議員もご承知のとおり、伊勢湾口道路構想は、昭和40年の国連のワイズマン報告に端を発した国家的プロジェクトであります。以来35年が経過し、太平洋新国土構想は今交通軸としてだけでなく、地域の人々の営みの軸として、そして、太平洋新国土軸の東の入り口として位置づけられ、紀淡海峡、豊予海峡とともに改めて日本の21世紀のランドデザインを問う大きな課題を背負っているものと認識をしております。

また、私はこの構想は21世紀の日本の国土づくりの先導的役割を担うものと確信をしており、国家的プロジェクトとして新しい国土計画に明確に位置づけられるとともに、三つの海峡横断プロジェクトを初めとする交通基盤整備が着実に進展するよう、伊勢湾口道路建設促進期成同盟会の活動の場や伊勢志摩地区広域市町村圏協議会の中でも積極的に要望活動を取り組んできたところであります。

また、伊勢湾口道路は第二東名名神高速道路、東海環状自動車道等とともに、環伊勢湾八の字型環状道路を形成し、地域整備の重要な骨格をなすものであり、同時に三河湾口道路と一体となって、中部国際空港の広域アクセス道路としても大きな期待が持たれています。この道路の実現見通しについてですが、当面の最重要課題は道路特定財源制度を堅持することと合わせ、次期道路整備5カ年計画において、ただいま候補路線であります。事業化に向けた計画路線に格上げをしていただくことであります。これまで国や県において、いろいろな調査が行われてきましたが、候補路線の域を出ておりませんので、この計画とは別の視点で**離島架橋**を検討したいと考えておりますので、ご理解を賜りたいと思います。

次に、3点目の架橋実現に向かった本市の推進体制づくりについてですが、交通の利便性という視点からとらえれば、離島であるがゆえのハンディは大きなものがあると認識をしております。それを解決する方法は架橋しかないと考えております。しかしながら、これだけのプロジェクトを市が建設することは財政的に不可能でありますので、国・県の事業として取り上げていただけるよう、積極的に市民

の皆さんとともに運動をしていきたいと考えておりますが、市の内部に専任する部署を置くことまでは考えておりませんので、ご理解を賜りますようお願いを申し上げます。

(片山幹夫議員) 2回目

離島の架橋構想でございますが、島の暮らしのハンディや後進性について痛切に体験をされております市長さんが**離島架橋**の実現を位置づけられましたことは、この決意に対して大きな意義があります。まさに夢の架け橋ともいべきこのプロジェクトはもちろん市の事業として、計画化できるものではないのであって、いかにして国や県の事業に取り上げてもらえるかが課題であります。太平洋新国土軸構想への伊勢湾口道路とはリンクせず、新規に別の視点での架橋構想という答弁について、今、道路特定財源の見直し等が叫ばれる中で、国や県の施策の中に、どう位置づけをして、事業採択をしていただけるかということが問題だと思えます。

現在全国で本四公団架橋等13の架橋が実現していることは広く知られておりますが、ちなみにこのほかに離島振興事業で実施された架橋が長崎県の23、熊本県の18、鹿児島県五つ、山口県五つ、広島県14を初め11県で71の架橋が離島振興法の適用で行っております。そのうち現在着工中のものが、長崎県で平成9年より二つ、平成11年から広島で1、岡山県で1、平成12年からは熊本県で1カ所が事業中であるというふうに聞いております。この離島振興法71の架橋を事業手法で分類すると、一般生活道路で47、農道で18、漁港関連で五つ、港湾で一つというような実態になっております。全国でこのような先進事例があることは、まことにうらやましい限りであり、本市ももっと早い機会にどうかならなかったのかなという思いがしますが、年々財政事情が厳しくなり、採択要件の中にはクリアすべき幾つかの難題があろうし、容易なものではないと思われませんが、特に素人なりに興味を引くところは、漁港関連の手法では漁港の外郭事業の延長の考えとか、漁港の維持管理や水産物の集出荷の改善等の根拠が基本であること聞いており、本市においても漁港関連等でこれから実現のための道筋がつけられないものか、強力な運動展開を望むところでございます。

平成14年度末で時限立法が切れる離島振興法の延長運動とともに、この際、離島振興事業の中で架橋建設の拡大と特別措置の実現について率先して運動を展開することを約束いただきたいと思えます。架橋実現のため推進体制づくりについては、構想中としての段階では当然考えられないと思えますが、準備期間として最短10年から30年は要すると言われる中で、大切なことは地域の意思統一の中で、地域を挙げて熱意を示し、強力な住民運動を展開することが大切だと思えますし、方針が固まれば促進期成同盟会の発足等推進母体の結成の考えについてお聞かせをいただきたいと思えます。

(井村均市長) 2回目答弁

まず、1点目の**離島架橋**構想についてですが、先ほど述べさせていただきました太平洋新国土軸構想の伊勢湾口道路につきましては、現時点ではルート決定がまだされておられません。渥美半島から鳥羽市に至る距離的な面を考えますと、少なくとも二つの島を通る必要があるのではないかと、推しはかかっておるわけでありましたが、残念ながらこの湾口道路の実現で、本市が抱える四つの離島すべての離島性を解消することはできないだろうと考えております。**離島架橋**につきましては、片山議員の言われるように一般生活道路など先進地の事業手法を探りながら、今後進めていく必要があります。そのためには、先ほど申し上げましたように、平成14年度末で期限が切れず離島振興法の延長運動に向けた取り組みが最も重要であります。**離島架橋**の促進につきましては、離島振興法改正検討会議の中でも離島対本土間、離島相互間の架橋を積極的に進めるとの報告が出されておりますので、今後、離島振興法改正延

長実現総決起大会や国会等への要望運動の中でも、これらの組織とともに、率先して運動を展開いたしてまいり所存であります。

いずれにいたしましても、架橋実現のためには、そこに住む人々の熱意はもちろん、片山議員の言われたとおり地域が一丸となった住民運動が不可欠ですし、体制づくりにつきましては、構想が明確にならないうちは具体的な推進組織を立ち上げるのは難しいと考えております。今後、離島住民相互の意見調整、鳥羽市民全体としての**離島架橋**に関する合意形成などに向けた取り組みを進める中で、組織づくりも検討してまいりたいと考えておりますので、ご理解を賜りますようお願いを申し上げます。

(片山幹夫議員) 3回目

3回目の質問をいたしますが、架橋問題は単に島の生活の不便さの解消だけでは実現は非常に厳しいと思いますので、島のメリットのみならず、地域振興や鳥羽市、あるいは県全体としてのプラス面、投資効果等について全体的な位置づけをこれから明確にして国の施策に乗れるかの戦略を専門的に検討し、推進をしていただきたいと思います。また、仮に実現した場合には、完成後1年で離島振興法の指定解除となりますので、島のその他の振興策や保全策等へのマイナス影響等十分な住民との意識の統一等も必要かと思えます。今、答志島3町で組織している活性化21委員会でも、水産部門、生活交通アクセス部門、教育部門の協議においては、先ほどの最終便の延長問題とともに、究極は架橋実現が大きな願いでありますので、さらには、島には県道もありますので、県道との連結もあわせこれから先、市当局の本腰を入れられた積極的な運動を展開していただきまして、構想だけで終わらないようにひとつご尽力をお願いしたいと思います。

統合市場につきましては、この基地確定の姿勢が主体性、積極性が非常に乏しいような実感がいたします。漁協合併も国・県の施策の一環でありまして、統合市場計画も今の国会で上程されている国の水産基本政策大綱に基づく産地市場統合再編整備計画に示された国庫補助事業としての施策がありますので、検討するとか、望ましいとかいう考えの域を超えて、担当課においてめり張りをつけて上部への折衝を重ねていただいて、国の施策に乗りおけないような強力な指導性を発揮していただきたいと思えます。以上、私の質問を終わります。

(木下行保議員)一般質問

まず、第1点目に離島4島の基盤整備についてお伺いをいたします。

小泉総理の誕生で聖域なき財政改革と構造改革を掲げ、さっそうと登場いただきましたが、公共事業の抑制と国債発行30兆円の制限など、国民に痛みの伴う厳しい現実が予想されます。そこで、公共事業の抑制による地方等には大変厳しい状況であると思われませんが、国際空港整備と愛知万博に連動した伊勢湾口道路の事業化も大変厳しい状況が推察されます。また、伊勢湾架橋の今後の趨勢にもよりますが、離島4島を一体としてとらえ、離島性の解消がさまざまな離島における諸問題に係る本土並みの社会基盤整備の均衡を図る上からも、伊勢湾架橋と連動した離島4島を結ぶ架橋交通ネットワークの構築が緊急の課題であると思うが、特にだれとは申しませんが、鳥羽市には有人離島4島があることを忘却したかのような架橋大橋の話題を耳にいたしますが、鳥羽市を代表した地位にある方は有人離島4島の離島性の解消は市民一致したコンセンサスであると思われませんが、市長、どのように思われますか。

そこで、私は機会がありまして山口県の豊北町に視察をしてまいりました。本市の離島性の解消策の参考に少しお時間をいただきまして、概略を申し上げます。

角島の概要は面積3.93平方キロメートル、周囲17.1キロメートル、島内全域が北長門海岸国立公園に指定され、平成12年で人口944人、世帯数306戸からなり、昭和44年角島架橋請願書が提出され、地区から町、山口県に昭和55年に第2次豊北町総合開発計画が策定され、特に地域住民220名が知事への年賀状で架橋陳情を10年間続け、平成元年予備調査に着手する。特に、過疎地域活性化特例措置法による過疎代行制度により、過疎地域における基幹的な市町村道で建設大臣が指定するものの新設及び改築については、都道府県計画に基づいて、都道府県が行うことができるとあり、当時の知事いわく、離島住民944名の人命を重んじて事業費149億円、総延長2,080メートル、地元負担率ゼロで、しかも通行料無料で実現をしています。市長、鳥羽市においても平成8年8月26日付で、当時の市長、市議会議長に対して各離島を結ぶ架橋交通ネットワークの構築と島内一周道路を含む展望台の新設に係る陳情書が離島6町内会で提出されていることはご承知のことと思いますが、公共事業抑制の機運の中でありましたが、市長が先頭に立ち、離島性の解消に向かって、その決意の一端をお伺いするものであります。

1、離島4島を結ぶ架橋交通ネットワークの構築についての所見はいかがなものか。

(井村均市長)答弁

まず、1点目の**離島架橋**につきましては、さきの片山議員のご質問でも答弁をさせていただきましたが、離島は確かにハンディを持っています。そのハンディを乗り越えてきたのは、島にある先祖の墓や家を守るという日本的な生活習慣と文化であり、そういう意識を持った人々によって島の歴史文化や生活そのものが継承されてきたのだと思っております。利便性という尺度で推しはかった場合の離島のハンディというのは、突き詰めていきますと、中央か地方かという考え方にもつながってまいります。東京への一極集中は、学問や経済や通信等の拠点であると同時に、利便性の高い東京へのあこがれという気持ちも大きな要素としてあると思われまます。

これまで、行政も住民も地方を大切だと考え、地方のハンディを乗り越え、そこに住む努力をしてまいりました。例えば、国は議員立法による離島振興法によって、離島の産業や生活基盤の充実を図ろうとしてきましたし、これらの法整備は地方を重視した施策のあらわれでもあります。また行政責任として、地方交付税を配分するに当たっては、基礎加配として離島の配慮が行われております。国も県もそのような努力をしてきたわけですが、鳥羽市においても、水道の市内同一料金を初め、診療所、出張所、

保育所、小中学校の設置など、市民の理解を得ながら行政の責任として実施してきたこれらの対策は、離島を大切にすることがための施策であったと確信をいたしております。

しかし、同一の生活基盤にしようとするれば、その解決方法は架橋しかないであろうというのは私も同感でございます。それゆえに、**離島架橋**を21世紀の大きな夢として、既に夢をかなえた他県に追いつく努力をしたい、そういう思いを込めた**離島架橋**構想であります。これまで、県や国に強くこのことを訴えてこなかった私ども鳥羽市は、やはり21世紀の大きな夢として、この努力をしていくべきだと思います。本市における4島すべての離島性を解消し、交通ネットワークを築き上げるには、国家プロジェクトとして動いております伊勢湾口道路と生活道路としての**離島架橋**を並行して進めていくことが必要であります。しかしながら、議員ご指摘のように、道路特定財源の見直しを初めとする聖域なき財政改革を掲げ、これまでの都市と地方の格差是正という視点から都市基盤の再整備へとシフトさせようとする今日の政治状況のもとでは、これまでにない厳しい状況に立たされるであろうと推測されます。本市では適用を受けることができませんが、過疎法による県代行事業として実施されました山口県の角島大橋につきましても、夢をかなえるまでに45年の歳月をかけておりますし、平成9年から工事に着工しております長崎県の伊王島大橋、鷹島肥前大橋におきましても、完成までに10年を要する大事業となっております。このように財政基盤の脆弱な自治体にとっては、多額の資金、長い年月を要する架橋事業には国の強力な支援が必要であります。今後は島民の夢を実現させるために、行政のみでなくみんなで汗を流し、国・県へ働きかけていきたい。2001年はそういう年であると考えております。

(木下行保議員) 2回目

離島4島を結ぶ架橋交通ネットワークの構築について、答弁にもありますように、市長は常々離島性の解消なくしては鳥羽市の発展は大変難しいとよく言われていますように、市長が先頭に立ち、伊勢湾架橋実現と離島性の解消なくして鳥羽市の未来の発展はないのでありますから、今後も声を大にして実現に邁進していただきますことをお願い申し上げたいと思います。

次に、各離島内一周道路の実現に向かって各離島には開墾道路や農道また赤道など、さまざまな道路も数多くありますが、全国離島の各島々にはほとんどの島に島内一周道路があり、観光道路として整備されておりますが、なぜ、本市の離島には実現をしないのか、やる気がないのか、離島振興法の恩恵もあり、今後も島内一周道路の実現に前向きに検討する気はないのか、菅島、神島、答志島の遊歩道整備事業につきましても、当時は大変難しい計画でありました。関係各位のたゆまぬ努力と英知を結集した結果が遊歩道整備事業の発展に展開できたのであります。今の答弁でいきますと、大変すばらしいといいますが、コマーシャルのコピーのようですが、何もしない、何も考えない、前進しないでは夢も希望もありません。市長は大変実行力と決断力があると定評な市長であります。また、本市にはここにご列席の大変優秀な市長さん初め職員もたくさんおります。やる気があればできるわけですから、町おこしなどの視点から歴史遺産などが点在しており、エコミュージアム構想などと連携していくためにもいま一度再考をしていただきたいと思います。もう一度お考えをお聞かせください。

(井村均市長) 2回目答弁

さて、第1点目の各離島の島内一周道路につきましても、さきにも述べさせていただきましたように、道路整備の目的が必要になってくるかと考えております。他県の島々で一周道路が整備されておりますところは、島の南北や島内に集落が点在したり、水田、果樹園と農地としての土地利用がある場所が多いと認識しておりますが、残念ながら鳥羽市の離島は島の一方所に集落が集中しているという特徴があ

ります。島内一周道路は自動車道としての整備と自然遊歩道としての整備が考えられるわけですが、観光面も含んだ自動車道としての整備は離島架橋との一体的な整備として考えていく必要があると思っております。

「平成14年6月」第2回定例会 6月11日

(戸上幸子議員) 一般質問

次に、生活道路としての**離島架橋**建設促進について、お伺いいたします。

市長は2期目就任に当たって、答志島架橋を提唱されました。離島住民に希望の火がともりました。私は5月に各離島を回り、長崎**離島架橋**の視察報告を行いました。改めて、架橋は、私のように本土に暮らす者の想像をはるかに超える島民の悲願であることを痛感いたしました。これほどの悲願が、なぜ今まで実現しなかったのでしょうか。それは、市の財政負担が余りにも大きいと心配されたからです。だから、国の伊勢湾架橋構想に乗って国のお金で橋をかけてもらうしかない、これが従来の考え方でした。

しかし、架橋の先進地、長崎を視察して私はびっくりしました。人口1,100人の伊王島町に建設中の橋は、橋梁部分900メートル、事業費は110億円です。国の負担が3分の2、県が3分の1です。地元負担はありません。人口5,800人の大島町、大島大橋は橋梁部分が1キロメートル、事業費は290億円で平成11年度に完成しました。この事業費のうち190億円は国と県の負担です。残りの100億円は、少しでも早く建設を促進したい、こういうことで長崎県の有料道路事業としました。つまり、2つとも国と県負担だけで町負担、行政の負担はゼロだったわけです。

島民が欲しいのは、島と本土を結ぶ生活の橋です。ところが、国・県は巨費を投じる伊勢湾架橋偏重路線でした。長崎や熊本、広島のように、生活の橋を優先した県は、着実に架橋をふやしてきたんです。なぜ、三重県でできないのか、三重県の中で6島ですけれども、その4島を抱える鳥羽市で1つもなぜ橋がかからないのか。今これが多くの島民の思いではないでしょうか。離島、また鳥羽市の将来を見据えたとき、今こそ架橋による漁業、観光など、島の活性化を真剣に議論すべきときだと思います。行政としてイニシアチブを発揮すべきときです。市長の提唱を裏づける具体的な取り組みを今後どのように進めていくのか伺います。

まず第1点、架橋チームを立ち上げ、まず架橋先進地の市町村の運動と県の姿勢を調査する必要があります。その体制と予算措置をとるべきだと考えますが、いかがですか。

2点目、調査と並行して運動を進めることが大切だと考えます。今後の具体的な運動方針をどう考えているのかお伺いいたします。

以上で、1回目の質問を終わります。

(井村均市長) 答弁

続きまして、第2問目、生活道路としての**離島架橋**建設促進についてであります。

離島架橋の問題につきましては、昨年の6月議会で片山議員及び木下議員のご質問でもお答えをさせていただきましたように、医療、福祉、教育、産業、流通など離島の持つハンディをすべて解消し、本土側と同一の条件を確立しようとするれば架橋しかないと思っておりますし、戸上議員が答志島のみ架橋の話が私がしたというご指摘であります。新年号の私の市民へのメッセージの中に、2つのルートという意味ですね。片一方は桃取から小浜、もう一つは菅島、坂手、本土という形での2本のラインの架橋が鳥羽市の将来的な大きな課題であると位置づけをしていることをご理解をお願いしたいと思います。

島の人たちの架橋建設にかける願いも、架橋の有用性も十分に理解をしているつもりでありますし、島の将来像や、鳥羽市の長期展望を見据える中で、実現に向けて積極的な取り組みを進めていく所存で

おります。

しかしながら、多額の資金と長い年月を要する架橋事業を市の単独事業として進めていくことは、財政的に不可能であろうと考えております。ナショナルミニマムという言葉がございますが、架橋建設は離島住民の救急医療や消防、生活の安定を初めとした島民のライフラインとも言うべき役割を担うものであり、国民あるいは県民として、だれもが等しい行政水準を受けるための基盤整備として取り組んでいただく必要があります。

ただ、架橋は多くの人々が望むメリットと同時に、デメリットの部分も数多く抱えていることをお互いに理解し合っていきたいとも思っております。とりわけ離島であるがゆえに今日まで受け継がれてきた島独特の自然や風土、都市の人々を引きつける離島という魅力、島の人たちが経営している民間船舶運送事業者への影響、さらに他県の事例に見られるストロー現象と呼ばれる急激な島の人口減少など、架橋建設と同時に、その後の島の振興策をくみ上げていかなければなりません。

これからの架橋建設運動で最も大切なことは、島民自身の声だと思っております。現行離島振興法の改正延長と並行して策定が進められる予定の三重県離島振興計画、これは平成15年度から平成24年度までの分ではありますが、ここにおいて島民自身が今後どのようなライフスタイルを望むのか、架橋問題を含めた離島住民相互の意見を集約しながら進めていきたいと考えております。

これまでに**離島架橋**を実現させた市町村の多くは、島そのものが1つの自治体という一島一村が大半を占め、架橋も市町村間を結ぶ道路、あるいは県庁所在地と離島自治体を結ぶ道路として位置づけた運動を進めてきております。私どものように一部離島の場合は、より厳しい要因が幾つか絡んでくると思われれます。**離島架橋**の推進に係る特別な推進体制や予算措置につきましては、現在のところ考えておりませんが、これまでも市行政とともに離島振興にご尽力をいただいております県会議員を初めさまざまな人々が、あらゆる機会を通じて粘り強い住民運動として取り組んでいただくことが不可欠ですので、ご協力とご支援をいただきますようお願いを申し上げます、答弁といたします。

なお、その他の件については助役から答弁をさせますので、よろしく願いをいたします。

(戸上幸子議員) 一般質問 2回目

それでは次に、**離島架橋**の問題について2回目の質問を進めていきたいと思います。

市長は、答志島架橋だけを提唱したのではないと。坂手、菅島も提唱したんだということでおっしゃったわけですが、そうおっしゃられた割にはですね、答弁の方はトーンダウンといいいますか、厳しい厳しいと困難な理由ばかりを並べられたように私は受けとめました。

これまで鳥羽市の場合は、伊勢湾架橋に頼ってきたわけです。その場合は本当に夢の大橋ってということで、国や県に乗っかっていったらいいということで、鳥羽市として自主的な取り組みというのは余りなかったと思います。年数回の期成同盟の大会に出たりとか、そういうことだったと思うんですね。しかし、今回の離島住民の本土と離島を結ぶ橋というのは、本当にこれからの島民の暮らし向上への願いがかかった橋、現実の橋なわけです。ですから、これまでのような姿勢ではだめだと思うんですね。その点でまず意識改革というものが行政のトップにも要るのではないかなと、私はまずその点を一番強く感じました。

いろいろ紹介したいと思うわけですが、市長は架橋についての有用性については、理解しているつもだと、島民の願いも理解している。しかしデメリットもあると。いろいろおっしゃられたわけです。では、日本離島センターが平成9年度の国土庁の委託で**離島架橋**の効果とその活用による離島振興方策に関する調査、こういう調査をしております。図書館に分厚い調査資料があるわけなんですけれど

も。つまり架橋は、莫大な費用がかかります。ですから実際に橋をかけた町で本当に離島活性化に役立っているのかどうか、これを国が調査した、その資料であるわけです。ですから各自治体にアンケート調査をしたもので、とても貴重な資料です。

これによりますと平成 10 年 1 月現在、架橋により本土とつながった旧離島振興法指定離島は、33 島、37 市町村に上っております。当時、平成 9 年当時建設中が 11 島、8 町ありました。ほぼ現在完成しているとしますと合わせて 44 島、45 市町村が架橋によって本土と陸続きになったということです。この点を調査した資料です。この中で建設中のものを除いて 33 なんですけれども、実施主体は県が 19 と 6 割を占めています。次いで道路公団です。鳥羽のように海上部分が 1 キロもあるようなところで、その地元の自治体が建設したような例は、私が見る限りありませんでした。先ほど市長は、もう口癖になっておられるのか、お金がかかると、市単独で進めるのは非常に難しいということをおっしゃったわけなんですけども、私 1 問目から言ってますように国・県の財政負担で建てるということです。

さて、肝心の架橋効果なんですけれども、これもいろいろアンケートがされておりますが、重立ったところを紹介したいと思います。通勤通学に関して 1 万人未満の島ですと、93% の市町村が効果があったと回答しております。島外への通勤通学圏の広がり、時間短縮を挙げております。鳥羽にとって関心の高い観光への効果なんですけれども、1 万人未満の町では 71% が大幅にふえたと回答しております。そして、漁業への効果も関心の高いところです。漁業は 8 割が効果があったと回答しております。その内容として、出荷時間の短縮、出荷時間の制約の解消、出荷の安定性、輸送コストの削減、新たな市場開拓、こういう順になっております。このほか、鹿児島島の長島というところなどでは、従来フェリーで運んでいたときよりも高い価格で販売できるようになったとか、えさも安価で大量に購入できるようになったと回答しております。

市長先ほど言われた人口のストロー現象なんですけれども、これもずっと離島性を維持していた離島と、この本土への架橋によってつながった町を比較した資料もありまして、定着率は明らかに橋でつながった町のほうが高いと、こういう結果が出ております。ストロー現象はブレーキがかかっております。

ちなみに長崎県でも私は聞き取りをしました、架橋担当者に。長崎県では 79 市町村ありますけれど、その 3 分の 1 が離島です。うち 5 町が既に本土と陸続きになっております。現在 2 つの架橋を建設中です。担当者によれば、本土から 1 キロ程度の離島で要望があるところはほとんどなかったと、そのように認識しているという答えでした。あと架橋希望があり、残されたのが今 1 つある、こういう答弁でした。

広島県の県の担当者にも聞き取りをしました。現在、有人離島は 14 あるそうです。1 万 8,000 人が住んでいます。広島県では、昭和 36 年から平成 12 年までに 9 本橋をかけたそうです。そして本土と陸続きになりました。40 年の間に 9 本ですから単純に考えますと 4 年半に 1 本橋が架かったということになります。これを鳥羽市に当てはめると、神島はさておきましても坂手、答志、菅島、3 本で 13 年半でかかると、実現すると、こういうことになるわけです。広島県現在、平成 20 年目標の建設計画がさらに 1 本あるということでした。

こうして先進地の事情や、また日本離島センターの調査などを見ますと、三重県が架橋は難しいんだと、そういうことを言っているのが、時代おくれのような感じがしてくるわけです。先ほどの市長の答弁は、本当になかなか難しい難しいということだったわけなんですけれども、この架橋はお金がかかるということではないわけですね。国・県への運動、熱意とエネルギーが要ります。しかし基本的にはお金はかからないわけです。もちろん、橋がかかったらその近くの公園を整備するとか、ちょっとした工事はありますけれど、基本的にはかからないというのは、他県の例が示しているわけです。ですからお金は

要らないとまず思っていたいて、熱意とエネルギーが要るわけです。その点で市長の答弁を求めたいと思います。先ほど同僚議員からも5月に北川知事が鳥羽に見えたときに、答志島の中学生が知事に橋をかけてほしいと直訴をしたと、こういう例も紹介してくれていうことですので紹介したいと思います。

離島住民は、署名をもう始めたい。知事にも手紙が書きたい。そんな声がいっぱいあります。この声に一体どこの課が窓口になって担当するのか。全く行政のほうが後手に回っているわけです。計画を持っただけではだめで、市長の熱意を形にする必要があると思います。踏み込んだご答弁をいただきたいと思います。

以上で2回目の質問を終わります。

(井村均市長) 答弁 2回目

戸上議員の**離島架橋**についての問題で、どのように取り組んでいくのかとのご質問にお答えをいたします。

離島架橋につきましては、島民の声はもちろんですが、市としても何としても実現をさせたいものがありますので、今後も引き続き努力をしていきたい。県の離島でもあるという部分での県への働きかけが、やはり一番これまで鳥羽市側に欠けていた部分であるという認識で、今後とも県へ強く働きかけていくとともに、新しい離島振興法の中に具体的に市としての要望として県へ上げ、県から国に建設についての努力を求めていくという部分、そこに力を入れて頑張っていきたいということで答えとさせていただきます。

「平成14年9月」第3回定例会 9月9日

(木下行保議員) 一般質問

10点目、最後にこれらの諸制度を活用して離島の生活基盤の改善、さまざまなきめ細かな諸施策が仮に充実したとしても、本土並みの生活水準の是正は不可能であります。やはり、離島住民の願いは有人4島を結ぶ**離島架橋**が必要であります。生活の利便性、多様性、雇用環境の機会均等、生活者の視点に立てば、やはり**離島架橋**の実現こそすべての願いが包括されています。三重県の離島をなくすために、ぜひともこの機会に、離島でなくなることが全離島住民の切なる願いでありますから、英明なる井村市長の政治決断、北川知事の政治力を結集して、ぜひ**離島架橋**の実現に取り組んでいただきたいのであります。

以上10項目について計画に反映できないのか、その決意のほどをお尋ねいたします。

(井村均市長) 答弁

離島架橋につきましては、大規模な公共事業に対する非常に厳しい環境にあるわけでございますけれども、離島住民の長年の悲願として重要な課題になると考えております。

今後の進め方でございますけれども、改正法の内容や離島振興計画につきましては、先月20日に国土交通省が関係都道県の担当者を集めまして概要説明を行い、26日に県と鳥羽市、磯部町、志摩町と市町村レベルの説明会を持ったばかりでございます。国の説明の中でも、補助対象となる新たな事業の範囲や補助率など、今年の11月をめぐりに、これから策定をしていくということですので、本市におきましては、県とも十分連携をとりながら情報収集を行い、12月をめぐりに計画案の策定を進めたいと考えております。年度内には、1市2町6島の三重県離島振興計画としてまとめ上げる予定でございますので、今度ともご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。答弁とさせていただきます。

「平成14年12月」第4回定例会 12月5日

(藤原喜代造議員)一般質問

今後市議会がともに取り組むべき離島の課題といたしまして、当然離島架橋が浮かび上がってまいります。離島振興法の適用を受ける有人離島4島を抱え、市の人口の20%は離島住民であります。幸いにして、2003年4月1日から新離島振興法が施行されることになりましたが、この新しい法律では離島の自立的発展を促進することが盛り込まれ、その基本となる離島振興計画においても、県は市町村の策定した案を十分に反映させた振興計画を策定するよう定められております。本市においても離島地域の振興策を充実させ、離島住民の生活の安定と地域経済の活性化、社会資本整備の充実に向けて、これまで以上に積極的に取り組んでいただきたいと思います。そのためにも、まず3地区3,120人が住む島に、本土と島をつなぐ離島架橋を少しでも早く実現するよう強く要望いたしまして、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

「平成14年12月」第4回定例会 12月6日

(戸上幸子議員) 一般質問

離島架橋につきましては、昨日の藤原議員、そして9月議会での木下議員、また各離島の議員の皆さん方、この議場で過去熱弁を振るってみえました。また、市長もこの年頭のあいさつで、答志架橋を提唱されました。私も全く同じ思いでございます。

それでは、2点お聞きいたします。

1、今回初めて生活道路としての**離島架橋**が振興計画に盛り込まれました。どのような経緯で意見、要望をつかんで具体化をしましたか。

2、**離島架橋**先進地である諸県を視察しても、架橋実現の最大のポイントは、地元挙げての熱意と運動です。市は今後、実現へのプランをどう描き、どのように実行をするつもりですか。

(井村均市長) 答弁

次に、第4問目の離島振興計画の中の**離島架橋**についてお答えをいたします。

まず、1点目の離島振興計画につきましては、6月議会及び9月議会でもお答えさせていただきましたが、全国の離島関係者や関係各位のご協力を得まして、離島振興法の一部を改正する法律が、去る7月12日、第154通常国会で議員立法として成立し、7月19日に法律第90号として公布されました。関係都道府県には8月20日に、国土交通省から改正概要と離島振興計画策定についての説明がされましたので、現在、平成15年4月1日の施行に向けて、離島とかかわる全国の自治体が振興計画の策定を進めております。

本市におきましても、8月下旬に三重県副知事や県の離島振興計画策定の担当窓口となります地域振興部市町村行政チームのマネージャーを初め、市の関係各課の職員とともに離島4島を回り、計画案策定の説明と、それぞれの島の課題や要望などのご意見を聞かせていただき、11月には各離島の代表者や離島の医療、教育、環境、産業などの関係者を交えた検討会議を開催して、計画案の策定を進めてきたところでございます。

離島架橋につきましては、これまでも島民の長年の願いであるとして、中村和徳議員、木下議員、藤原議員、片山元議員などからも、ご質問と強いご要望をいただいておりますし、私といたしましても、ぜひとも実現をさせたい課題として積極的な取り組みを進めていくとの答弁をしております。

今回の離島踏査や検討会議でも、離島の持つハンディを解消するには**離島架橋**の実現しかないとの強い要望がいずれの島からも出されておりますことから、今回策定いたします鳥羽市離島振興計画案の中にもその旨を盛り込むよう準備を進めております。

次に、2点目の今後実現へのプランをどう描き、どのように実行するつもりかとのことでございますが、架橋実現のかぎは、地元の人々の総意と住民運動がその中心になると考えております。10月13日に和具浦漁港で開催されましたまるかじり答志島に、私も行って参りましたが、その会場には「実現させよう、答志島架橋」という横断幕が掲げられておりました。この地域活性化事業は、答志島の3地区で組織されております答志島活性化21委員会主催の自主事業として開催されたものですが、横断幕も島の人たちの手づくりであると聞いております。こうした島の人たちの自主的な活動を行政としても全面的にバックアップさせていただきながら、地域住民と行政が協働した運動として機運を盛り上げていくことが、国を動かし、県を動かしていく原動力になっていくと考えております。

実現へのプロセスであります。本年度内には鳥羽市、磯部町、志摩町の1市2町の計画案をもとに

して三重県離島振興計画が策定される予定ですが、鳥羽市離島振興計画案がそのまま県の振興計画になるわけではございません。架橋実現のためにも、まずは三重県離島振興計画の中に、架橋建設を盛り込んでいただく必要があります。そのためにも、離島振興計画を定めるに当たって、「都道府県は当該市町村の離島振興計画案の内容をできる限り反映させるよう努めるものとする。」と定めた新離島振興法第4条第5項を最大限尊重していただき、本市の意向を踏まえた計画策定を行うよう要請をしていきたいと考えておりますので、ご理解を賜りますようお願いを申し上げます。

(戸上幸子議員) 一般質問 2回目

次に、4点目の**離島架橋**について再度お聞きいたします。

市長の答弁は、住民の要望が強くて、**離島架橋**を離島振興計画に盛ったと、そういうことでした。市として計画に盛った以上、間髪を入れずに具体的な運動を開始することが非常に大事だと思います。先ほども、地元の漁師さんたちがそういう横断幕を答志架橋実現に向けてということをやっている取り組みが、市長の方から紹介されましたですけれども、離島住民も市民も、市長のイニシアチブを満を持して待っております。

私どものアンケートにも離島の方から多く寄せられているわけですが、離島も県民であり市民であるし、離島に橋をかけてください、実行に向けてどのような運動をしていったらいいのか具体的に教えてほしい、こういう若い方たちの声が多かったです。ですから、市長は地元が頑張らねばというような発言でしたけれども、地元が頑張ることは言うまでもありません。しかしこれは、会派、党派を超えて鳥羽全体でやらなくてはいけない問題です。私は長崎の離島を視察してきました。この中でも、トップである市長や町長の行動力、そういうものが大きな決め手になっているんです。これは調べていただいたらわかることだと思います。

ですから、今こそ市長のイニシアチブをぜひとも発揮していただきたいと思います。地元の選出の県会議員やまた私ども議会、そして行政も陳情に行かなくてはなりません。また、先進地の方を呼んでの離島シンポ、**離島架橋**シンポ、また決起大会、署名運動、やることはたくさんあると思うんです。これを具体的に進めていくスケジュールを、ぜひとも市長の方でつくっていただきたいと。それを市民に明らかにしていただいて、離島住民のやること、また市民がやること、また近隣町村にもお願いをしなくてはなりません。そういう具体的なスケジュールの提案を、この県の離島振興計画に**離島架橋**を盛った今こそ提案をしていただきたいと、そのように思います。

会派、党派を超えてこの問題に取り組み、**離島架橋**実現に鳥羽は燃えていると新知事に知らしめようではございませんか。そして子供からの嘆願の手紙、また架橋での島おこしの青年たちの手紙を、知事の机の上に、また国土交通大臣の机の上にどんと積み上げると。それぐらいの運動をこれからしていく必要があると思います。

市長はことしのお正月に、答志架橋を新年の夢として語られました。来年2003年はその夢を現実にする、そういう年です。最後にご決意をお聞かせいただきたいと思います。

(井村均市長) 答弁 2回目

それから、架橋の問題であります、大変厳しい状況下にありますが、官民あわせて一体となって強く要望をしていきたいと、そのように考えています。

「平成15年3月」第1回定例会 3月12日

(戸上議員)

2、離島振興鳥羽協議会の会長は井村市長であり、補助金申請添付の事業計画を見ますと、交通体系の整備を初めとした国家予算獲得運動が盛られています。離島架橋実現は全離島住民の悲願であり、市長もかねてから架橋促進を表明してみえますが、この補助金予算計上に当たり、離島架橋促進運動はどのような位置づけられていますか、お答えください。

(企画課長 清水彰)

第2点目の離島振興鳥羽協議会補助金における離島架橋促進運動についてでございますが、この協議会は各離島の漁業協同組合や町内会など、島の代表の方々と行政とで構成をしております、三重県あるいは全国の離島振興協議会などとも連携をしながら、各種の要望運動や離島後継者の育成など総合的な見地から離島振興に関する活動を推進しております。

離島架橋の整備促進につきましても、当協議会の活動方針の一つとしてとらえており、離島振興法の改正継続の運動とともに、新しい三重県離島振興計画の中に離島架橋の推進を折り込むための活動を進めているところでございますので、よろしくご理解のほどを賜りますようお願い申し上げ、答弁といたします。

(戸上議員)

伊勢湾口道路の実現性は乏しいというのが、今衆目一致しているところだと思います。先ほど、課長の答弁にもありましたように、財政切迫を言うのであれば、負担金はゼロにしてもいい筋合いのものではないかと思えます。問題は、生活道路としての島民悲願の離島架橋、当面は答志島大橋の実現ですが、離島議員を初めとした、私たち議会はもとより、市長ご自身、答志島架橋に再三言及をしています。先ほどの答弁によりますと、三重県の計画に盛り込むための活動はしたということでしたけれども、今後の運動ですね、予算措置を当然講じなければなりません、この離島協議会の補助金にも離島促進の予算的な位置づけはもう一つはっきりしていないと、離島架橋の実現を目指す運動の主体はこの協議会だと考えて予算措置をしたのですか。それとも、企画課に担当者をきちんと配置し、別途予算措置もして進めるのか、お答えをいただきたいと思えます。

(企画課長 清水彰)

離島振興鳥羽協議会におきましては、先ほどもお答えをしましたように、その活動方針の中に離島架橋の整備促進ということを入れておりますが、当面は三重県離島振興計画の中にそのことが位置づけられるよう頑張っているところでございまして、現時点では素案の段階でございますけれども、島の人たちの熱心な協力のおかげをもちまして、今回初めて県の計画の中に、離島架橋の必要性や方策等について検討していく旨の記述を盛り込むことができました。協議会といたしましても、このことを踏まえた形で新年度の活動計画を協議していくことになると考えております。

なお、企画課に離島架橋推進のための担当者を配置する考えはないかとのお尋ねでございますけれども、平成13年第2回定例会の片山議員にもお答えをしましたように、市の内部に専任する部署を置くことは、現在のところ考えておりません。

以上、答弁といたします。よろしくお願いたします。

(戸上議員)

離島架橋の問題ですが、先ほど課長から三重県の計画の素案の中に市から上げた文言がきっちり入ったと、そういう答弁がありました。肝心なことは、上を待つより島民や市民の声を正面から受けて運動を進めていくと、それがこの計画を一層促進させていくことに、そして県を動かすことになるわけですね。ですから、計画どうのこうのということでは待っているのではなくて、どんどん運動していくことが必要な時期であるということを知っていただきたいと思います。

全島民ならず鳥羽の歴史的な悲願事業であるにもかかわらず、今年度の予算のどこにもこうした推進体制の人的財政措置をとっていないと。市長が2年ほど前の新年に言われた情熱は一体どこへ行ったのかと言わざるを得ないと思います。行政がとるべきイニシアチブの全く見られない予算だと、私は離島初め市民の声を代弁しておきたいと思います。

「平成15年6月」第2回定例会 6月9日

(高橋議員)

次に、離島大橋の今後の市長の決意と行動方針についてお伺いいたします。

市長は平成13年6月議会の片山議員の質問に対して、「新しい時代を展望する活力ある島の未来像として、**離島架橋**の実現を位置づけたい」と述べております。また、「国民だれもが安心して暮らせる生活の基盤整備として**離島架橋**を位置づけ、架橋建設に当たっては、これまで以上の特別措置をとるよう強く働きかける」とのことでした。

端的に3点ほど伺いますが、今回の新離島振興計画の中に、**離島架橋**の促進はどのように盛り込まれているのか伺います。市長も国・県の事業として取り上げてもらえるよう、積極的に市民の皆さんと取り組んでいくとのことであります。私も3月に東京の離島センターに視察に行き、平成12年4月現在で完成、建設中、合わせて110件ほどの全国でたくさんの架橋がかかった説明を聞いてまいりました。架橋を完成させるには、地元のそのやる気をどう行動に移していくかだと思います。「地域住民と行政が協働して、運動として機運を盛り上げていくことが、国を動かし、県を動かしていく原動力になっていく」と、市長も言っておりますが、やる気を行動に移すためには、まず、鳥羽市**離島架橋**促進期成同盟会をつくるべきだと考えますが、市長の決意と方針を伺います。

(井村市長) 答弁

新しい離島振興法の計画では、離島の住民が多く望んでいるものを計画的に推進していくということであります。特に新しい三重県離島振興計画では、交通分野において島民の悲願であります**離島架橋**が明記されたことが、離島での生活体験を持つ私も実現に向けてまして一歩前進したものと、大変うれしく思うところであります。

次に、2点目の**離島架橋**についてであります。これまでも島民の長年の願いであるという部分では、議員ご指摘のとおりであります。しかし、それまでに過去にはやっぱり漁港が先行したという、私どもの鳥羽市側の事情もあります。ですから、漁港整備中心にあって、ようやく漁港整備が終わってきた段階で、**離島架橋**の問題が上がってきたということであります。そういう意味でのご理解をいただいた上で、新たに**離島架橋**について各離島の意見が出そろいましたから、県に**離島架橋**を第1番に入れるように交渉してきたと。たくさんの費用がかかることから、県も第1に置くという部分については、かなり難航した部分もあることをお知らせしておきたいと思っております。

今後は島民の方々や全国離島振興鳥羽協議会の会員の皆様との論議を重ねつつ、国・県に**離島架橋**の必要性等を働きかけながら、架橋実現に向けて取り組んでまいりたいと思っておりますし、議員ご提案の**離島架橋**促進期成同盟会のような組織につきましても、他市の状況、これまでやられたところの状況等を踏まえながら、架橋促進の機運等から検討をしてまいりたいと思っておりますので、よろしくお伺いいたします。

(高橋議員)

次に、**離島架橋**についてですけども、新しい三重県の離島振興計画の中に**離島架橋**というのが、住民の声が新しく明記されたということは、これはやっぱり大きな前進だとは思いますが。先ほども言いましたけども、私も3月に東京の離島センターに皆さんと一緒に視察に行ってきたわけですけども、いろいろと全国の橋がかかった説明を担当者に聞いたわけなんです。その中で、最後に私どもの方から担当者の方に、「鳥羽市の**離島架橋**は本当に実現ができるんですか」と、そういうことを聞いたわけですけども、

その中で「やる気があればできる」という、そういう返事が担当者から返ってきたわけです。ですから、もうやる気があるかどうかということになってくるわけですね。

そのやる気があるかどうかという中で、市長の今の答弁では「他市とのいろいろな状況を見ながら、その中でそういう組織的なものを取り組んでいきたい」という答弁しかなかったわけですが、私はそういう、もっともっと、先ほども言いましたように、大きな組織的な枠で、やっぱり例えば先ほども言いました**離島架橋**促進期成同盟会というふうな、はっきりしたそういう組織を立ち上げて、そして県、そして国に何回と足を運ぶ中で進めていかないと、これは本当になかなか進んでいかないと、思います。

先ほど言いました。全国的にもあれ平成12年の状況がこうだということですから、今は120ぐらいの小さな橋まで入れますと、もう全国的にかかっているわけですが、どこの橋をかけたそういう状況を聞かせてもらっても、本当にすごい運動を展開して、実際に長くかかったところもありますし、実現をさせておられるわけです。ですから、今まででも質問された方も言われておりますように、本当に離島の住民が、市長も言われたように、心が一つになって、そして、鳥羽市が一丸となって、もうこれからは県が中心になってもらって、国へ進んでいかなければ、本当にいつまでたっても実現はやはり厳しいと思うわけです。

ですから、くどいようですが、そのためにはもうぜひ早い時期に**離島架橋**促進期成同盟会の組織をきちっとやっぱり立ち上げるべきではないかというふうに思います。

それと、当然その組織を立ち上げていくためには、市としてはその担当窓口はやはりきちっとつくて、そして、地元の人々のいろいろな形で予算的な措置も、これも講じていかなければ、本当に市長は実現に向かってやっていくということだけは、答弁、前も今回もいただいておりますけれども、そういうきちとした決意がなければ、これはやはりいかなのじゃないかと。最初が大事だと思いますので、再度、市長の具体性と説得力のある決意を聞かせていただきたいと、思います。

(井村市長)

次に、**離島架橋**の今後の対応についてであります。

先ほど「国・県に**離島架橋**の必要性等を働きかける」と答弁をさせていただきました。離島振興法の第1位に上がったということが、その意気込みというふうに理解をしていただきたいと思います。

それから、今後は島民の方々や全国離島振興鳥羽協議会の皆様と、島づくりについて具体的な意見等を伺いながら、島のあるべき姿を検討していくという方向で、**離島架橋**問題についても努力をしていくというふうに理解をしていただきたいと思います。

それから、先ほど**離島架橋**促進期成同盟会についてお答えさせていただきましたが、担当セクションについても検討をしていくようにしたいと思います。

(高橋議員)

離島架橋におきましては、**離島架橋**は離島住民を初め鳥羽市民の大きな希望であります。鳥羽市は**離島架橋**一色だという強い思いで、さらに市長の強い行動力をもって、新しい野呂知事を動かしてもらって、架橋実現に向けて一日も早く国の施策に乗れるように、全力で取り組んでいただきますことを強く訴えさせていただいて、ちょうど時間ですが、私の質問を終わりたいと思います。

「平成16年3月」第1回定例会 3月10日

(戸上議員) 議案質疑

議案第1号、平成16年度鳥羽市一般会計予算、歳出、款2総務費、項1総務管理費、全国離島振興鳥羽協議会補助金についてお聞きいたします。

1、同補助金は、平成15年度119万円、新年度89万円と、前年対比で一挙に3割減にしています。その理由は何ですか。

2、同協議会は市長みずから会長を務めておりますが、補助金交付申請書に離島架橋建設を含む離島振興計画がどう記載されていますか、お答えください。

(企画課長 木下憲一) 答弁

戸上議員ご質疑のうち、目15地域振興費のうち、全国離島振興鳥羽協議会の補助金について、私から答弁をさせていただきます。

まず、1点目の全国離島振興鳥羽協議会の補助金の3割減についてお答えをさせていただきます。

この補助金につきましては、全国離島振興協議会の負担金の算定基礎の一部が大幅に減になったことが主な要因であります。

次に、2点目の同協議会の事業計画における離島架橋についてご説明を申し上げます。

まず、平成14年度に離島架橋の整備促進を明記し、関係省庁には要請をまいりました。しかし、昨年4月にスタートしました議員ご承知の新しい離島振興計画に離島架橋が明記されたことから、平成15年度については離島架橋の建設の検討を明記しながら、同協議会の事業の一環として事業計画に離島架橋の調査費を予算化し、現在鋭意取り組んでいるところであります。

この調査につきましては、引き続き平成16年度においても調査費を計上し、実施してまいりたいと考えております。離島架橋の調査内容につきましては、架橋効果の検証として離島振興の課題であるとか、架橋による課題解決の可能性等について調査をしていく予定をしております。

ご理解をいただきますようお願い申し上げ、私の答弁とさせていただきます。

(戸上議員) 再度質疑

まず、離島振興協議会の補助金の問題です。

先ほども課長から答弁がありましたですけれども、平成16年度はまだ同協議会からの補助金交付申請は上がっていないはずなんですけれども、市は既に予算計上したわけですね。平成15年度の事業計画の中で離島架橋の調査に着手したということでしたけれども、これまでにどんな調査をし、また新年度はこの調査と活動に具体的にどこまで行っていくのか、そのあたりをご答弁いただきたいと思えます。もう少し具体的にお願いたします。

(企画課長 木下憲一) 再度答弁

戸上議員も、全国的な離島架橋先進地視察を行っていることは私も承知しております。現在の離島振興法に基づきまして、各全国に離島架橋がたくさん施工、供用開始をされております。ただ、私ども協議会の事務局といたしましては、離島架橋ありきのスタンスから各島々のあるべき姿、将来のまちづくりの一環として離島架橋の必要性をコンセプトにして取りまとめたいというふうと考えております。

調査内容につきましては、先ほども若干ご説明をさせていただきましたけれども、**離島架橋**による検証といたしまして、例えば医療、消防、廃棄物に対する課題の**離島架橋**の効果、それから産業であります漁業、観光にかかわる架橋効果、それからもう1点は、架橋整備に伴う課題等について整理をしたいというふうに考えております。

もう1点目の、平成16年度につきましても引き続き調査を計画しておりますけれども、先ほど申し上げたこういうメニューを踏まえながら、より具体的なものを調査していく予定をしておりますが、先ほども申し上げましたように、予算化がかなり少ないということもありまして、ご期待できる調査ができるかどうかはこれからの課題というふうに考えております。

以上、私の答弁とさせていただきます。

(戸上議員) 指摘

1点目、離島振興協議会の問題ですが、課長からいろんな調査の内容が答弁でわかりました。この情報、今離島の方は非常に**離島架橋**に期待しているわけで、もっとどンドン市の方から、今こういう状況でこんな調査をしているんだということを住民に向けて情報公開していただくよう、この点指摘しておきたいと思います。

先ほど、これだけのわずかな金額でどこまで調査が進むのかということもあったわけですがけれども、こんな大事な調査なので、必要があれば補正などで対応するよう、これも指摘しておきたいと思います。