

議員（古川 幸義）

10番、古川 幸義です。通告順により次の質問をさせていただきます。

今日の質問は2点ありまして、多度津町は昔から鉄道発祥の地、また地の利で鉄道に関するデメリットとメリットがございます。私の提案としては、今のメリットを活用することと、もう一つは鉄道に関するデメリットをいかに有効に使えばよろしいかという質問をさせていただきます。それでは質問に入らせていただきます。

最初の1件は、多度津町パークアンドライド駐車場、広告事業導入についての提案と致します。前回勉強会にて、多度津町パークアンドライド駐車場条例一部改正について、当局より説明がありました。改正の理由として、現在の物価高、人件費の高騰の影響を受け、今後の駐車場の財政、運営に支障があるとして、使用料金の改定の案が説明されました。内容としては、月極料金は4,000円から5,000円、一時駐車料金においては200円から400円に、施行日、改定料金については、今回の3月定例議会に諮り決定すると説明されました。物価高騰の中での使用料金の値上げは、現在の物価高や資材の高騰などを踏まえた要因を鑑みると、料金改定は運用上必要であると思われまいます。そこで、その他の改善策があれば、一議員としてではありませんが、提案し次の質問に入ります。

多度津町パークアンドライド駐車場広告事業導入についての案として、質問致します。パークアンドライド駐車場運用、運営に視点を変えてみると広告の掲示を新たに設け、今までとは違った景観を生み、町のイメージアップを図り、広告収入により新たな自主財源を確保する今回の提案についてはいかがでしょうか。ぜひ当局側のお考えをお答え願います。

パークアンドライド駐車場は、駅側からの乗客、毎日のJR利用から見ますと、JR境界には柵が設置され、長く広い空間には広告の掲示物は今現在では見受けられません。県外の駅周辺、または線路隣接部については多くの看板掲示物が見受けられ、本町にそのような掲示物、看板を設けることにより、新たな財源収入になるのではないかと私は思うのであります。今、写真で見られているところ、このような長い距離がありまして、駐車場も料金が安価のために利用客が非常に多いと思います。視点を変えまして、次の写真ですが、このように広い歩道もありまして、その景観、都市計画の中で広告看板の掲示は8メートル以上となっておりますので、有効スペースは十分にあると思います。次の画像ですが、これはプラットホームから見た景色で、パークアンドライドは向こう側で車が停まって見えております。このように駅での停車時間は非常に長く、駅の乗降数も4,000人をちょっと切っておりますが、かなりの利用客もでございます。また、列車の本数も大変多いため、私の推定ではありますが約1万

5,000人ぐらいの人が、パークアンドライドを何気なく見ている状態にあるかと思しますので、今回の質問に至りました。質問にまた戻ります。駅周辺の視認性を利用、活用し、行政の未使用資源を有効利用し、自主財源確保や本町の魅力や地元企業のPRにもかなり有効性がある策になるのではないかとおられます。行政がよりよい空間の条件をビジネスチャンスとして捉えるのであればと思ひ、今回の質問について答弁よろしくお願ひ致します。

総務課長（谷口 賢司）

古川議員の多度津町パークアンドライド駐車場、広告事業導入についてのご質問に答弁をさせていただきます。

議員のご指摘のとおり、広告事業は歳入確保策として全国的にも取り組まれており、自治体の貴重な財源の1つとなっています。本町においても広報誌及びホームページへの広告掲載のほか、広告付き案内図板を庁舎エントランスに設置したり、野球場のフェンスに広告物を掲示したりするなど、公共施設を有効活用した歳入確保策を講じているところです。

ご提案にあるパークアンドライド駐車場における広告看板等の設置については、屋外広告物法や香川県屋外広告物条例などの関係法令に適合したものである必要があります。また、駐車場内の車両・歩行者などへの影響や、軌道や架線がある隣接地に風などにより広告物が飛散又は落下する危険性があり、安全面での十分な配慮や対策も求められます。これらのことを踏まえ、設置物の種類や運用方法について、調査・研究しなければならないと考えます。

本町が将来にわたって持続可能な町政運営を確かなものとするために、議員のご提案のような歳入確保策について、他自治体における先進事例や実施状況なども参考にしながら検討していきたいと考えます。以上、答弁とさせていただきます。

議員（古川 幸義）

ただ今の答弁につきまして、再質問はございません。私の意見を述べさせていただきます。

鉄道の線路に隣接しているデメリットは、強風による広告物の飛散・落下や、車両やパークアンドライド利用者への影響など、デメリットを探せば数多くあるかもしれません。しかし、この場所は駅に面していることが最大のメリットと考えるなら、広告掲示により地元企業のPR支援や地域経済の活性化に繋がります。デザイン性の高い広告や町の観光案内などがあれば、駅を利用する方、また車窓から見る人に多大な印象を与え、本町のおもてなしにもなり得るのではないのでしょうか。自治体から見ればデメリットが多く目に付くかもしれませんが、メリットや可能性を膨らませることにより思った以上の効果が現れるのではないのでしょうか。また、色々なアイデアを出すということは町の活性化に繋

がり、町の新たな財源確保となるかもしれません。ぜひ、検討するといった消極的なお考えではなく、前向きに検討という形でお願い致します。

それでは、次の質問に入らせて頂きます。2点目は、中讃西部南北軸整備事業（町道277号）の整備促進に関する質問を致します。

計画道路の説明をしますと、多度津町堀江四丁目、北鴨一丁目、南鴨など南北に走る道路であります。ちょっと分かりづらいかも分かりませんが、写真お願いします。これが今イオンであり、これが丸亀詫間線でありまして、ちょうどこの北に向かって進む線が計画道路、277号線であります。この277号線は、計画道路として約30年ほど過ぎております。その早期実現をと思い、今回の質問に至りました。この計画道路につきましては、先程も申しましたが、30年以上にわたり未だ施工されず、その付近の道路の交通量は、浜街道や工業地帯からの通勤、生活道路、地元企業に通勤するものとして、朝夕の時間帯には大きな停滞を起こしているのが現状であります。また、JRが複線であること、踏切が駅近くにあること、ATSによる踏切の遮断機の効果による待機時間は最近特に多くなり、近隣住民、道路利用者は、踏切付近にて停滞と待ち時間に苦痛を感じ、早期に中讃西部南北軸整備事業（町道277号）が開通し、交通緩和を望んでいる方が多いのではないのでしょうか。当局は、その声を真摯に受け止めているのでしょうか。そこで、道路の早期着工と進捗加速についてお伺いします。なお、質問の1から3は関連がありますので一括にて質疑致します。1点目は、近隣市との連携及び広域調整の進捗状況についてお伺いします。2つ目は、本路線は多度津町内のみならず、丸亀市、善通寺市を繋ぐ広域的な幹線道路であります。県の計画に対する了解を得た今、事業加速のカギは近隣市との合意形成にあると考えますが、いかがでしょうか。3点目は、広域的なメリット、停滞緩和、物流効率化を提示し、2市1町の連携で県へ強く、早急迅速に働きかける具体的計画はありますか。以上3点、答弁をよろしくお願い致します。

町長（丸尾 幸雄）

古川議員の質問3点について、順次お答えさせて頂きます。まず最初に、古川議員の近隣市との連携及び広域調整の進捗状況についてのご質問に答弁をさせて頂きます。

本町の都市計画道路である町道277号線「堀江丸亀線」は、県道丸亀詫間豊浜線「さぬき浜街道」と県道多度津丸亀線を繋ぐ市街地幹線道路であります。

特に広域幹線道路である「さぬき浜街道」に接続することにより、広域的連携が強化され、人・物の流れが大きく変わり、まちの活性化や災害時の緊急輸送路として本町にとって欠かすことの出来ない重要路線であると認識をしており、現在、県及び近隣市と連携をして、町道277号線道路整備の早期実現に向

けて協議を進めております。

本路線の整備については、県事業としての実施を要望しており、昨年2月に県が策定した「香川県幹線道路ネットワーク整備長期ビジョン」において、善通寺インターチェンジからさぬき浜街道までの区間が「中讃西部南北軸」における道路ネットワークの欠落区間、いわゆる「ミッシングリンク」に位置付けられ、県においても本路線の早期整備の必要性について認識を頂いているものと考えております。

また、当該長期ビジョンの策定を受け、令和6年10月から今年度まで計3回にわたり、県及び近隣市である丸亀市・善通寺市との勉強会や意見交換会も行われ、関係市町とも「中讃西部南北軸」整備における「ミッシングリンク」の解消が、物流による地域経済の活性化や災害時の広域移動ルートの確保のためには必要不可欠であるとの認識であり、今後も早期の実用化に向けて検討を進めています。以上、答弁とさせていただきます。

続きまして2点目、古川議員の近隣市との合意形成についてのご質問に答弁をさせていただきます。

議員のおっしゃるとおり、本路線につきましては本町のみならず、近隣市である丸亀市・善通寺市においても防災面やまちの活性化などにおいて、欠かすことの出来ない広域的な幹線道路であり、そのため事業を加速させる上では、近隣市と足並みを揃えて、共同で県に対して早期の事業化を要望していくことが重要であると認識をしております。

なお、近隣市との合意形成につきましては、昨年8月に開催された意見交換会に本町の議長をはじめ、地元県議会議員、2市1町の首長、県土木部長など関係者にご参加を頂き、町道277号線を含む「中讃西部南北軸」の整備の必要性について賛同を頂いております。

また、県事業として早期の事業化を要望していくことにつきましても、各市町とも共通認識として確認出来ていることから、近隣市とは合意形成が得られているものと認識をしております。

今後も近隣市と連携し、早期整備の実現に向けて、県に要望してまいります。以上、答弁とさせていただきます。

続きまして3点目、古川議員の2市1町連携で県へ強く、早急迅速に働きかける具体的計画についてのご質問に答弁をさせていただきます。

議員のおっしゃるとおり、本路線の早期の事業化及び整備につきましては、関係市町が連携し県に働きかけていくことが、早期実現に向けて最も重要であると考えております。

現在、県において県政各分野における早急に解決すべき事業として、予算が重点配分される「未来投資事業」に位置付けられ、「幹線道路ネットワーク整備

推進事業」の中で本路線の事業化に向けた基礎調査等の検討業務が実施されており、その検討業務に係る協議においても、早期の事業化・整備の実現に向けて要望をしております。

また、2市3町で構成している「定住自立圏形成協定」に基づく、「第3次瀬戸内中讃定住自立圏共生ビジョン」におきましても「広域的な道路整備の促進」として、本路線の早期の事業化・整備を取組事項に位置付けており、継続して幅広く要望活動を行っております。

今後は、早期の事業化・整備についての要望はもとより、議員ご指摘のとおり、町内道路における交通事情の現状や住民の皆様からのご意見・ご要望なども踏まえながら、本路線の早期整備に向けて、近隣市とも連携をして取組を行ってまいります。以上、答弁とさせていただきます。

議員（古川 幸義）

ただ今の答弁に対しまして再質問はございません。意見を述べさせていただきます。

1から3まで一括でお答え頂きましたが、やはり2市1町の合意形成が急速に進まない要因として、鈍化の要因は、それぞれの自治体の優先順位などの事情があり、それにより遅い進捗となるのが要因と思われます。より進捗度を進めるには、計画道路の沿線となる企業や住民を招き、官民合同の意見交換会などの開催を行うのはどうでしょうか。また、進捗が遅くなると時間やお金の損失が可視化するアンケートなども良いのではないのでしょうか。ぜひ検討して頂きたいと思います。写真に戻って欲しいんですが、今の計画道路に関して、この延長線上に善通寺市は、今、県が、ちょうど多度津町の隣接にあたると思いますが、5万㎡ですかね、流通の会社の進出があり開発を進めております。ですから、この流通の拠点の善通寺市の立ち位置と多度津町の道路を結ぶ幹線は、非常に深い繋がりがあるのではないかと推察いたします。恐らく善通寺市もインターだけの動線方向ではなく、浜街道、多度津町に向けて動線の重要性というのは十分あると思いますので、是非その辺の観点から見ても今度の2市1町の合意に対して、また意見を述べて頂ければ助かると思いますので、よろしくお願い致します。

それでは、次の質問に入ります。4点目ですが、複線の線路を跨ぐ跨線橋建設が計画上で大きな障壁となっている事項は何でしょうか。お伺い致します。

建設課長（柴田 浩志）

古川議員の複線の線路を跨ぐ跨線橋建設が計画上、大きな障壁となっている事項は何でしょうかについてのご質問に答弁をさせていただきます。

議員ご質問の複線の線路を跨ぐ跨線橋の建設については、本路線の整備において技術的にも財政的にも大きな課題があることを踏まえ、県事業としての整備

を近隣市と連携して要望しています。

JR予讃線を跨ぐ建設工事については、建設事業費に加え、JR四国との協議や近接工事に伴う安全対策費、列車運行の影響を最小限にするための特殊工法の採用など多額の費用と期間を要することが課題となっています。

現在、県において「中讃西部南北軸」の「ミッシングリンク」解消に向けた検討業務が発注されており、その検討においては、既存道路及び都市計画道路「堀江丸亀線」の整備状況や金倉川を渡河する位置など、検討・協議を行うべき課題が複数挙げられています。そのため、今後、JR予讃線を跨ぐ位置をはじめ、道路の幅員構成など事業化に向けた個別具体事項についても順次検討していく予定にしています。

JR予讃線を跨ぐ跨線橋の建設については、多額の事業費が想定されており、また、多種多様な工法がありますので、工法の検討においては、安全性・施工性・コストなどの比較はもとより、他県での参考事例や先進工法を研究するなど今後の検討会において協議していきたいと考えています。

今後も跨線橋の建設については、県及び近隣市と連携してコスト縮減を図りながら、早期整備の実現に向けて取り組んでいきます。以上、答弁とさせていただきます。

議員（古川 幸義）

ただ今の答弁に対して、再質問はありません。また意見を述べさせていただきます。

答弁の中で「ミッシングリンク」と答えられましたが、これは進化する過程で失われた部分を指し中間的な存在が分からないという意味だと解釈致します。また、欠けた部分や繋ぎ目といった意味もありますので、今回の「ミッシングリンク」は、未整備のままで残っている幹線道路と解釈致します。仮に南北の幹線道路が繋がらなければ、2市1町のより良い進化は阻まれると思われまます。回答の中にもありましたが、複数の線路を跨ぐ跨線橋梁は難しい工事であるとは思われます。しかし、本町のメリットは町内に橋梁の工場があり、浜街道から大型の橋梁の横持ちが近く非常に便利であるため移動が容易であるということや、夜間工事において、短時間で一括仮設工法ができるメリットがあります。地元企業は、僅か2キロぐらいのところにありまして、地元企業による架設により工期短縮なども図れます。線路を跨ぎ橋脚を建てて三径間連続にすれば夜間の工事も出来ますし、やはり大型の機械もいますが、横持ちというところで大型の橋梁を運ぶ場合には相当の苦労がかかりますので、地元企業があるという利点は本町の強みであるかと思われまます。ぜひ県に、本町にはこういう工場があるので工期短縮やコストダウンを図るメリットがありますということ等を是非おっしゃって頂いて、地元企業を活用して頂きたいと思いま

す。よろしくお願ひ致します。

それでは、次の質問に入ります。5点目と6件目は関連がありますので、一括にて質問をいたします。

5点目、単なる町道の枠組みを超え、防災拠点（県営棧橋・自衛隊駐屯地）を繋ぐ「広域防災道路」として、より有利な補助金（国交省の防災・安全交付金など）の獲得、あるいは県道昇格を含めた検討状況はいかがかお伺ひします。

6点目は、防災・安全面における戦略的な重要性の再定義についてお伺ひ致します。本路線は、災害時に浜街道（県営棧橋）から内陸部（自衛隊善通寺駐屯地）を最短で繋ぎ、有事の際には「命の道」となります。海岸線から、南北避難ルートとしての重要性を踏まえ、防災計画上の優先順位をどう位置付けているかお伺ひします。

建設課長（柴田 浩志）

古川議員の広域防災道路として、より有利な補助金の獲得、県道昇格を含めた検討状況についてのご質問に答弁をさせていただきます。

本路線については中讃地域における重要な南北軸であり、平時・災害時を問わず、安定した「ひと・もの」の流れが確保され、臨海部の産業・商業をはじめ、中讃地域の経済活動が活性化されるとともに、近い将来発生が危惧されている南海トラフ大地震などの災害時における緊急避難路、また、救命活動や物資輸送においても大きな役割を担う広域防災道路として期待出来る路線です。町道277号線の未整備区間においては、JR予讃線を跨ぐ箇所などがあり、多額の事業費が想定されることから、財源の確保は大きな課題の一つであると考えています。

今後、県及び近隣市と連携して、より有利な補助金メニューの研究・情報収集に努めるとともに「期成会」などの設立も視野に、国に対して財政支援の要望なども検討していく予定です。

また、県道昇格を含めた検討については、現在「ミッシングリンク」に位置付けられている路線の整備を県事業として要望しているところであり、県道として整備され供用開始となる際には、既に整備済である町道277号線の区間も含めて、県道への昇格を図っていきたいと考えています。

一方で、県道へ昇格するにあたっては既存県道の一部を町道に移管する必要性が生じますので、今後、県と協議を進めながら調整を図っていきたいと考えています。以上、答弁とさせていただきます。

総務課長（谷口 賢司）

古川議員の防災・安全面における戦略的重要性の再定義についてのご質問に答弁をさせていただきます。

県では、大規模な地震が発生した場合等に、避難活動や救急救助活動をはじめ

め、物資の供給、諸施設の復旧等の応急対策活動を広域的に実施する必要があることから、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路を「緊急輸送道路」として指定しています。

緊急輸送道路はその利便性により、第1次、第2次、第3次に区分され、第1次緊急輸送道路は「県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路」、第2次緊急輸送道路は「第1次緊急輸送道路と市町村役場の他、行政機関・公共機関・主要駅・港湾・ヘリポート・災害医療拠点・自衛隊等の主要な防災拠点を連絡する道路」、第3次緊急輸送道路は「その他の道路」とされています。

県においては「緊急輸送道路ネットワーク計画策定協議会」で協議された「香川県緊急輸送道路ネットワーク計画」の中で緊急輸送道路を指定しています。同計画によりますと、本町の第1次緊急輸送道路としては国道11号線が指定されています。また、第2次緊急輸送道路としては県道丸亀詫間豊浜線、県道善通寺多度津線、県道善通寺多度津線側道のほか、町道では町道335号線、町道111号線、町道8号線などが指定されています。

同計画において緊急輸送道路の検討対象となるのは、現在供用が開始されている道路及び概ね5年以内に供用開始が見込まれる道路であるため、町道277号線は対象となっていません。

また、町の地域防災計画においては、緊急輸送道路は前述の県の計画に準じているため、現時点では町道277号線を防災上、優先するような道路としては位置付けておりません。以上、答弁とさせていただきます。

議員（古川 幸義）

ただ今の答弁に再質問ではなく意見として述べさせていただきます。

今現在の緊急輸送道路についての質問ではなく、これからの中讃西部南北軸整備事業の開通についての質問を聞きたかったのですが、ちょっと誤解を招いたようで大変申し訳ありません。中讃西部南北軸整備事業277号線が通行することにより、震災時や有事に対し避難する命の道として重要性があります。ふだん停滞する道路状況に不安を思われている方は非常に多いと思われまます。そのような人たち、静かな多数派の声を行政は聞くべきであり、意見などを収集するべきと思われまますので、是非検討をお願いしたいと思ひます。

それでは、7点目の質問に入らせて頂きます。踏切隣接部に、今回大型の工場が新設されておりますが、開発申請の際、今も停滞を起こしている道路状況を踏まえ、どのように改善策、代替案を設けられたのでしょうか、お伺ひします。ここで補足として説明させていただきます。今、1万を切る都市計画で、今、指さしているこの部分で、ちょうどここに鴨踏切がございまして、この部分の

1万㎡いかない9,900くらいでしたか、町の担当で開発の申請を行いまして許可をしております。この部分ですが、地図上で見て頂いたら、赤い部分が非常に交通の停滞を起こしており、朝夕には大変交通の停滞を起こしております。それで、私が実際この鴨踏切で通過する車両数を計ってまいりました。それで、朝7時から10分ごとに10分間で54台、次の7時10分から20分まで62台、7時20分から7時30分まで74台、7時半から40分まで80台、7時40分から50分まで76台、7時50分から8時になりまして46台と。合計で392台が通過しております。その間の、この待ち時間とこの待ち時間ですが、車の列が信号と踏切で何台止まっているかと申しますと、約11台から12台、長さは11台ですので、約67メートルぐらい、67メートルから70メートルぐらいはずっと車が待機して待っているという状態でございます。やはりこれに関することで皆さん方は非常に苦痛を感じていらっしゃる。通勤の方も苦痛を感じて、また地元の方もいつになったら停滞の中に入っていけるかっていうことで、このあたりの幹線道路から入ってくる、利用する方が、車の列に入れられない状態がありますので、質問させていただきます。

政策課長（吉田 拓也）

古川議員の踏切近接部における工場新設の開発申請についてのご質問に答弁をさせていただきます。

開発申請に対する許可審査については、都市計画法第33条の開発許可の基準に則って行われており、議員ご質問の開発行為についても、関係機関との協議などを経た上で、開発許可における法令上の技術的基準に照らしながら適正に審査を行っております。

具体的には、当該開発許可における接続する道路に関しましては、法令等で定められている規模に応じた道路幅員等の基準に適合しており、加えて土地等の権利者の同意、及び地域に対する合意も得られていることから、開発許可自体は適正に行われていると考えております。

しかしながら、議員ご指摘の踏切については、踏切の特性上として致し方ない面もありますが、特に通勤時間帯を中心として交通停滞が発生していることは認識をしております。

現在、当該開発行為が進められていますが、工事を施工する上では、特に車両の出入りにおいて無理な割り込みは行わないなど、通行する車両の安全に配慮して慎重に出入りするよう、開発許可の際には申請者に対して依頼を行っております。

今後も引き続き、都市計画法をはじめとする関係法令に基づいて開発許可に関する審査を行うとともに、申請者に対しては、たとえ適法内であっても地域の環境や交通などへの配慮を依頼するなど、道路管理者をはじめとする関係機関

とも連携して適切な業務遂行に努めてまいります。以上、答弁とさせていただきます。

議員（古川 幸義）

今の答弁に対して再質問はありません。これも意見として述べさせていただきます。

踏切線路に隣接する開発地でありますから、工場が稼働すると踏切近くでの搬入や搬出で道路を横断することは十分にあり得ると想定致します。その際、朝夕の交通量の多い場合は、今以上の停滞が発生いたします。しかしながら、町にとって、開発によって税収入や雇用の拡大などメリットは多くあります。では、なおさら中讃西部南北軸整備事業の277号線の進捗をより一層加速する必要が迫られて来ていますので、早く着工を希望するよう県に重ねてお願いしたいと思います。

それでは、次に8点目の質問に入らせて頂きます。地域経済の活性化と将来ビジョンについてお伺いします。30年前の計画策定時と比べ、南鴨・北鴨地区の商業集積は進んでいるのでしょうか。もう1点は、本路線の開通による交通循環の改善が、周辺の量販店や地域経済にもたらす波及効果をどう試算し、整備の「投資対効果」をどう評価しているのでしょうか、お伺い致します。

産業課長（植松 肇）

古川議員の南鴨・北鴨地区の商業集積並びに地域経済にもたらす波及効果の試算及び整備の投資対効果の評価についてのご質問のうち、南鴨・北鴨地区の商業集積について、答弁をさせていただきます。

該当地区は、町道の開通前には田畑が広がる耕作地帯でしたが、平成7年の供用開始後、大手流通の店舗をはじめとして、中小の小売店舗やコンビニエンスストアが進出しており、立地的にも丸亀市との行政境であることから、町内のみならず、周辺自治体からも多くの買い物客で賑わう町内でも最大の商業地区となっています。

また、商業施設の進出とともに町道周辺の宅地化が進行し、多くの新築住宅が建ち並ぶようになり、若い世帯の流入が続いています。

一方で、農地は相対的に減少し、農業従事者の離農が進んでいる現状となっております。以上、答弁とさせていただきます。

建設課長（柴田 浩志）

古川議員の南鴨・北鴨地区の商業集積並びに地域経済にもたらす波及効果の試算及び整備の投資対効果の評価についてのご質問のうち、地域経済にもたらす波及効果の試算及び整備の投資対効果の評価について答弁をさせていただきます。

「中讃西部南北軸」の一部を担う町道277号線を整備することにより、交通循

環が改善され、既存道路における渋滞の緩和、走行時間の短縮、交通の分散などが期待でき、また、周辺の量販店や物流施設へのアクセスが大きく改善され、輸送時間の短縮や配送などの安定化が図られることで、町内の企業活動の効率化、ひいては新たな企業立地にも資するものと考えています。

現在、供用開始している町道277号線の整備済区間においては、商業施設や住宅などの立地が進んでおり、道路整備による経済効果はあったものと考えており、今後、未整備区間の整備はもとより、「中讃西部南北軸」の路線が整備されれば、その事業効果は、中讃地域のみならず県西部地域や徳島県西部地域など広範囲に期待できるものと考えています。

また、効果分析については現在、県が発注している検討業務において、町道277号線の交通量調査を実施する予定であり、その調査結果を基として今後、交通状況の現状分析や将来交通量推計などを行う予定です。そのうえで、道路の幅員の決定や金倉川及びJR予讃線を跨ぐ位置なども考慮し、ルート案を作成されることとなり、そのルート案を基に来年度、予備設計の実施が予定されていると県からは報告を受けています。

今後も、近隣市と連携して、効果的な道路整備の早期実現に向けて、引き続き、要望・協議してまいります。以上、答弁とさせていただきます。

議員（古川 幸義）

今の答弁に対しまして、再質問はございません。ただ、私の意見だけを述べさせていただきます。

波及効果をどう試算するか、数値化するということは、非常に難易度の高いのも分かります。道路は、人間でいえば血を体内に送る血管のようでもあります。その実例を挙げれば、丸亀詫間線の跨線橋開通により、車の流れ、人の流れは急速に増えております。よって、中讃西部南北軸整備事業、277号線が開通することは、浜街道よりの車の流れ、人の流れは変わり、また多度津町の循環道路の開通により、経済の活性化やまちの魅力も高まることは必至であります。むしろ、血管が詰まっているということは、地域の動脈硬化を起し、経済の壊死にも繋がるといえるのではないのでしょうか。ぜひ、投資効果についての試算を行って頂きたいと思います。建設課の答弁については、早期に現状の交通量を把握し、これを課題として分析して行っていただきたいと思います。また、投資と経済効果についてですが、昭和40年に当時の信濃町長は臨海工業地域に埋め立てを行い、その頃の当初予算の10倍と言える投資をされて、さらに浜街道を引き寄せ、また四国電力から鉄塔を何基ですかね、多度津町にもかなりの基数があると思いますが、電力量を供給したその投資が、今の多度津町に非常に経済的に助かっているという現状は、やはり投資と効果について、過去にやった事例が明確に物語っております。B/Cという計算方式もあります

し、便益率という試算もあります。やはり目に見える数字として表れないですが、あらかじめ大体これ位であろうという想定をすれば、必ずやその数値が高いか低いかということは認知されると思いますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思います。これで私の質問は、どうも有難うございます。