

1

議席番号 9 番

増田 剛士 議員

開始予定時間

3月15日 午前9時

【吉田町地域公共交通計画について】

去る2月8日の町政連絡会にて吉田町地域公共交通計画の策定について報告、説明が行われた。

私は、地域公共交通に関して過去3回に渡り一般質問で町の方針等を質してきた。この度、約10年の時を経て吉田町地域公共交通計画（素案）が示され、大いに期待するものである。

これまで、吉田町地域公共交通協議会、町民アンケート、名古屋大学加藤研究室による調査研究及び住民懇談会等を経て計画策定に至る経緯は承知している。

そこで、当計画に示されている基本方針について、以下質問をする。

(1) 基本方針1「今ある交通を利用していただけるよう工夫します」の「バス路線の見直し」「公共交通待合環境の整備」について

① 路線見直し案として経路変更が挙げられているが、経路変更が利用者増につながるのか疑問である。どのような利用者ニーズや利便性に基づく判断か。

また、経路変更と共に運行時間、便数の見直しも必要であると考えますが計画にあるか。

② 待合環境の整備については、過去の一般質問でも質しているが、現状において利用者の多いバス停は、上屋、バスロケーションシステムが設置され改善は見られるが、その他のバス停では椅子（ベンチ）すらない所もあり不便である。経路変更により新たなバス停を整備するに当たり、「シェルター」という記述があるが、どの程度のものか。また、その他の整備計画は。

(2) 基本方針2「交通拠点を整備します」について

① 「吉田インター入口」バス停の交通拠点整備計画において、駐車場・駐輪場・タクシー等の待機場を整備するには、広大な土地が必要となり、計画スケジュールでは、令和8年度までの拠点整備が示されている。これまで、農業振興地域整備計画により、農地転用が出来なくインター周辺の開発整備が困難であるとされていたが、農業振興地域整備計画との整合性は。また、土地取得、整備に関する経費の見積りは。

② その他3つの拠点整備に関しても新たな土地取得や道路整備等が必要であると考えますが、それらの計画、見積りは。

- (3) 基本方針3「町内移動を気兼ねなく行える手段を新設します」について
- ① 「町内を走る新しい交通」の導入についてオンデマンド型タクシーを計画している。町としてオンデマンド型タクシーを選択した理由は。また、オンデマンド構築に係る初期投資の見積りは。
 - ② 計画スケジュールでは、令和5年度 内容確定、令和6年度 実証実験、令和7年度 利便向上策追加、令和8年度 本格運行移行可否判断となっているが、計画の前倒しにより、もっと早くに実施できないか。また、本格運行移行可否判断の基準は。
 - ③ 令和2年度第3回吉田町地域公共交通協議会において、委員の方から
マース (モビリティ・アズ・ア・サービス) について言及があり、当
計画に盛り込む必要性を示していたが、スマートアプリ構築を含むM a Sをどのように計画に盛り込んで行くのか。

2	議席番号 1 2 番	平野 積 議員 開始予定時間 3月15日 午前10時
<p>【全国学力・学習状況調査結果に対する吉田町の対応について】</p> <p>令和3年5月に2年ぶりに小学校第6学年及び中学校第3学年の全児童生徒を対象に全国学力・学習状況調査が行われ、8月に文部科学省が結果を公表しました。</p> <p>そこで、以下の点について、質問します。</p> <p>(1) 公表された結果をもとに教育委員会ではどのような議論があり、その結論は。</p> <p>(2) その議論の結論を各学校にどのように伝えたか。</p> <p>(3) その時の各学校の反応は。</p> <p>(4) 教育委員会が公表している全国学力・学習状況調査結果に関する報告書のページ数が減少した理由は。</p>		

【TCPトリビンスプランの「授業の平準化」について】

吉田町が実施しているTCPトリビンスプランは、平成29年2月の吉田町総合教育会議にて承認され、華々しく全国に報道されました。

その時の資料のTCPトリビンスプランの具体的な施策の概要には、

- (1) 子どもの「確かな学力」を保障する環境づくり
- (2) 教職員が授業に専念できる環境づくり
- (3) 保護者（家庭）の教育ニーズに応じた環境づくり

が3本柱として掲げられ、それらの3つの施策の共通の具体的施策として「授業日数220日以上（H30年度～）」を示しました。

しかし、時間の経過とともに、授業日の平準化に続く説明は「授業日数基本220日（平成32年度完全実施）」に変わり、令和3年度では「放課後時間の生み出し（・授業準備時間及び研修時間の確保 ・教職員が自身でマネジメントできる時間の確保）」と変わっています。

また、新学習指導要領による小学生の3年生から6年生の授業時数35時間の増加への対策として、平日授業日数の増加、土曜日授業の採用及びモジュール授業の採用が案として挙げられましたが、平成29年2月の吉田町総合教育会議では平日授業日数の増加を選択しました。

そこで、以下の点について、質問します。

- (1) 「授業日数220日以上（H30年度～）」を「授業日数基本220日（平成32年度完全実施）」次いで「放課後時間の生み出し（・授業準備時間及び研修時間の確保 ・教職員が自身でマネジメントできる時間の確保）」と変えたそれぞれの理由は。
- (2) その変更から学んだことは。
- (3) 平成29年2月の吉田町総合教育会議でモジュール授業を採用しなかった理由は。
- (4) 現状ではモジュール授業を採用している。モジュール授業を採用した理由は。
- (5) 授業日の平準化策の方針変更から学んだことは。

3

議席番号 8 番

山内 均 議員

開始予定時間

3月15日 午前11時

【防災訓練・避難訓練の見直しと地域防災力の強化について】

計画的に繰り返し行われる防災訓練や避難訓練等は、地震や洪水等の自然災害などから人や町を守るための防災力の強化や避難体制の確保につながる。

吉田町は、駿河湾に面した海岸線から内陸に向かい、住吉地区、川尻地区、片岡地区、北区地区があり、各地区にはそれぞれ地理的特性がある。

津波災害での防災拠点や被災者の受け入れ体制、避難物資集積拠点確保など、各地区の役割に合わせた訓練や防災・避難体制への準備をしておく必要がある。新型コロナウイルス感染症に対する避難体制への対応も重要な要素として加わった。

しかし、最近の防災訓練の在り方には、疑問を感じている。

訓練日の指定された時間に避難場所に集合し、参加者の人数の集計をして解散をする、そこには目的が見えない。

もう一つの懸念は、令和3年12月5日に、吉田町地域防災指導員連絡会が廃止されたことである。

2011年3月11日の東日本大震災の大災害から10年以上が過ぎ、人の記憶から警戒心が薄れてきた今こそ地域住民主体の体制強化を考えなければならない。

そこで、以下の点について、質問する。

- (1) 吉田町防災訓練は、形骸化していると思う。町が防災訓練に求めているものは何か。これからの防災訓練の在り方は。
- (2) 防災は、地域の住民が自ら活動する自助・共助が重要であるとする。避難タワーでの地区対応のような、被災地と避難場所の関係と連携など、地区の実情に応じた防災・避難プログラムを住民が作成し、実践を想定した訓練をする必要があると思うが、町の考えは。
- (3) コロナウイルス感染症に対する避難体制の対応は。
- (4) 吉田町地域防災指導員連絡会の廃止の経緯とジュニア防災士の活用は。
- (5) 1月15日のトンガ海底火山噴火による未明の津波警報は、突然のことで非常に不安を感じた。災害はいつ起こるかわからない。町は夜間避難訓練を行う考えは。

4

議席番号 2 番

楠元 由美子 議員

開始予定時間

3月15日 午後1時

【安心した生活道路への取り組みについて】

町は、第5次吉田町総合計画「第1章 災害に強く安全・安心に暮らせるまちづくり」における「交通安全対策」では、令和5年度の目標値として、交通人身事故発生件数を150件以下と定め、令和2年は105件まで減少しました。

交通手段が限られた我が町では、自家用車での移動は多く、令和3年度版「吉田町統計要覧」によれば、自動車保有台数は令和3年が25,621台と上昇傾向ではありますが、行政・地域住民・交通安全推進団体等が連携し、地域の安全意識を高めていることが良い経過につながっているのではと推測します。

さて、我が町は、流通に便利な東名吉田インターチェンジや国道150号もあることで大手の企業は以前から町を支え、また、東名川尻幹線や榛南幹線の開通により、ますます様々な企業が立地して、それに伴う車の交通量が多くなっている現状があります。

朝の通勤や通学が重なる時間では、生活道路での車の通りが激しくなるとともに、なかには走行速度を上げて走る車もあり、通学児童や住民が安心した生活道路とはかけ離れた現状が見受けられます。

昨年、住民の要望により、川尻高畑高島線のゾーン30表示や白線が分かりやすくなり、住民からはとても喜んでいる声が私のところにも届いておりますが、スピードを上げて走る車は減らず、危険を感じている住民の声も少なからずあります。併せて、この道沿いには水路も多く、側溝蓋がないため、歩道が狭い箇所や側溝蓋が壊れた箇所、狭い歩道のすぐ隣に大きな段差があるなど、通学路の安全対策に課題が見受けられます。

また、南北の流通を支える東名川尻幹線ですが、所々1車線となっており、2車線通行が可能である道路でありながら、その役目が果たされないままです。

また、県営吉田団地交差点付近では、北から南へ向かう車線が2車線から1車線へと変更となり、交差点付近に車が集中し、さらに右折車も多く、スムーズに曲がれないことで渋滞が発生する時間帯がかなりあり、右折車の横をすり抜ける車も見受けられ、危険であり、東西から東名川尻幹線に入る場合、交差点の中心が分かりづらく、反対車線に入ってしまうなど、危険性を感じている住民の声があります。

そして、また、川尻防潮堤工事に伴い川尻古川1、2号線が閉鎖され代わりに川尻浜河原3号線を利用する車が増えていますが、東向浜河原1号線を挟んだ西側は綺麗に舗装されているものの、東側は所々路面がでこぼこで安全に走行できない道路になっています。町は、昨年、住民の要望で部分的な修繕を行いました。今もまたでこぼこ部分が目立っている現状であります。

以上を踏まえ、質問をします。

- (1) 高畑高島線のゾーン30を安心して利用できるものとするための町の考えは。
- (2) 県営吉田団地交差点付近は直進車が多いが、右折車専用レーン設置の必要性、走行車線規制、信号機の南北それぞれの走行時間を変更するなど、右折車による課題を町はどのように捉えているのか。
- (3) 川尻浜河原3号線について、町は、現状で安全に利用できると考えているのか。
- (4) 東名川尻幹線に限らず交差点中心表示など道路標示が分かりづらい所が見受けられるが、町はどのように考えるのか。
- (5) 今後、東名川尻幹線の2車線を通行可能にする時期はいつなのか。

5

議席番号 5 番

山口 一博 議員

開始予定時間

3月15日 午後2時

【5歳から11歳のコロナワクチン接種について】

COVID-19新型コロナウイルス感染症のパンデミックは、約2年が過ぎた今なお終息が見られない。

当町では、令和4年2月9日時点でコロナワクチン接種済の割合が、既に12歳以上で91.8%、12歳から19歳の2回目接種者が87.9%となっていて、今年3月から5歳から11歳を対象とした接種が始まろうとしています。

一方、厚生労働省では、令和4年1月21日に開催した新型コロナワクチン接種と副反応との関連性を議論する専門部会において、2021年2月17日から2022年1月14日までに新型コロナワクチン接種後の死亡疑いが1,444件あり、重篤者は6,370人と発表しています。

併せて、令和4年2月10日厚生労働省は、ワクチンと因果関係のある健康被害が認定され、被害補償の対象が518人いると発表しています。接種者が約1億人いる中ではごくわずかといえるかもしれませんが、過去40年余りのインフルエンザの被害補償認定の総数177人を大きく上回っていて、現在も審査未了が500件以上あり、このペースでは1,000件を越すのは時間の問題ではないかと思われる中、身体的に未熟な年代がワクチン接種により健康被害の懸念があります。

以上を踏まえ、以下の点について、質問します。

- (1) これまでも使用されている新型コロナウイルスワクチンについては、ファイザー製薬株式会社は、有効性も安全性も2023年5月まで不明の臨床試験中の実験試薬と発表している。
当町では、どのような科学的データや根拠で接種を続けているのか。
- (2) 2022年2月21日厚生労働省のデータにより、現在10代のコロナ感染死亡者と重篤者が0にも関わらず、さらに低年齢の5歳から11歳の子どもへのワクチン接種はリスクが大き過ぎないかと私は考えますが、当局の見解は。
- (3) 医療法や予防接種法によるデメリットを伝える方法や保護者が分かり易いツールは、国からの資料以外にあるのか。