

と、総面積約79平方kmのうち、農地面積が約42平方kmと、総面積の約53%を占め、農地が多いことから「農業のまち」というイメージがあるのは当然のことと思います。

しかしながら、工場が多く立地する工業専用地域でもある、福岡地区をはじめ、その他市内各地に多数の企業が進出しており、多くの市民が働いています。

市では、市民が住んで良かった、住み続けたいと思うまちづくりを進めるためには、市内に市民の働く場をもっと多く確保することが重要であると考え、企業が進出しやすくなるような制度を設けています。

具体的には、市内に新たに立地した企業に対し、3年間、土地や建物などに税金をかけない制度や、この制度を利用した企業が、市内に住所を有する方を雇った場合に補助金を支給する制度を設けています。

今後は、都心から40kmという近い位置にある本市の地理的優位性、そして、TXや常磐自動車道が通っており、また、圏央道も2015年度に開通予定となっていることから、交通の利便性を活かして、工場の誘致を図るなど、福岡地区やワープステーション江戸周辺地区の開発を推進してまいりたいと考えています。

しかし、その一方、市の発展

のためには、工業など第2次産業だけでなく、農業など第1次産業の発展も大切であると考えています。

皆さんは、第1次産業に関連して「6次産業」という言葉をテレビや新聞で見聞きすることはないでしょうか。これは「第1次産業の1、第2次産業の2、第3次産業の3を足し合わせて6次産業」という着想から生ま

## 道路の整備について



市長 坂本 英毅 (小絹中3年)

れた言葉で、生産者が、生産から加工・流通・販売まで総合的・一体的に進めて、生産コストを削減するとともに、新たな付加価値を生み出し、生産者の所得の確保などを図るものです。

「6次産業」が根付けば、渡辺議員がおっしゃるように、食品加工場の設置など、市民の働く場を生み出すことにもつながっていくものと期待しています。

【質問】  
小絹地区の筒戸では、一人一人がギリギリ通れるくらいの幅の歩道があります。場所はTX車

両基地から小絹駅に向かう市道で、高速道路のトンネルをくぐった所から、100mくらい先までの区間です。

多くの生徒の通学路になっている上に、比較的交通量も多いため、とても危険です。また、この道路は自転車の走れる幅もせまく、自転車側としても自動車側としても、とてもこわい状

ていただけではないでしょうか。

## 【市長答弁】

自動車が通学時の児童・生徒の列に突っ込み、歩行者が被害に遭われる痛ましい事故が、全国各地で発生しています。

昨年4月に起きた京都府亀岡市での事故では、登校中の児童と引率の保護者が軽自動車にはねられ、3人が死亡、7人が怪我を負っています。

この事故を受け、亀岡市では、通学路の変更や、歩行者が通行する部分をペイントし、歩行エリアを明確にする対策や、事故現場の道路の制限速度を、30キロに引き下げるなどの対策を講じたと聞いています。

私は平成22年5月の市長就任以来、常々「歩道のない道路は道路でない」と申し上げています。まさに、この様な痛ましい事故が起きないように、当市の将来を担う子どもたちが、悲しい事故に巻き込まれないために、安全な歩道の整備が必要不可欠であると考えています。

そのため、平成24年度からは「歩道のない道路は道路でない」事業を立ち上げ、市が管理する道路を再確認し、歩行者に配慮した安全で安心な道づくりの指針となるような「歩道整備計画書」の策定に取り掛かっており、先ほどお話ししました亀岡市が

行った様な対策なども、すでにこの計画書に取り入れてあります。

「歩道整備計画書」は今年度、各小中学校の先生や保護者の方々、地区代表の方々に素案を提示し、地域の皆様のご意見を頂くとともに、歩道整備の計画づくりに参加して頂くと考えています。

坂本議員ご質問の、筒戸の高速道路トンネルから小絹駅へ向かう100mの区間については、ですが、駅に向かって左側はトンネルを出て約50mで歩道が途切れており、歩道幅員が大変狭い箇所もあり、自転車・歩行者を問わず危険な箇所と認識しています。また、この道路については、歩道整備計画の中で実施した交通量調査においても、朝7時〜8時での通行車両数が455台と、調査箇所42箇所の中でも7番目に多くなっています。

この様な状況から「歩道整備計画」においても、この路線については優先整備路線と位置付ける予定であり、短・中期的には、早期に効果が発揮できるように、歩行者エリアのペイントや、車道が狭く見えるような路面標示による車両の減速、あるいは警察と協議し、制限速度を引き下げなどの対策を検討するとともに、長期的には歩行者・自転車を利用可能な幅員の歩道を整備したいと考えています。