

議 長 休憩を解いて再開いたします。 (13時00分)

受付番号第5号 齋藤永君の一般質問を許します。登壇願います。

10番 齋 藤 一般質問をさせていただきます。受付番号第5号、質問議員第10番 齋藤永。件名、都市計画の策定と駅周辺の活性化計画の状況は？

要旨、昨年一般質問でお聞きした都市計画の策定とコンパクトシティーのマスタープランの検討を進めていると思いますが、国道255号線はいまだに渋滞、新東名が完成すれば南下する車は必ず松田を通過し、さらに渋滞が懸念されます。このことを踏まえ、次のことについてお聞きします。

(1) 新松田駅南口整備事業や都市計画の策定等の進捗状況は。

(2) 新松田駅南口は送迎車であふれ、北口では送迎車でバスが立ち往生し交通の妨げとなり、また、JRガードから来る歩行者が認識しづらく、車が急ブレーキを踏んだりして危険な箇所です。交通の円滑化や歩行者の安全対策が不十分ではありませんか。

(3) 駅周辺に主要幹線道路整備が必要と思われますがいかがですか。

よろしく願います。

町 長 それでは、齋藤議員の御質問にお答えをさせていただきます。

まず初めに、現在、町が策定している都市マスタープランについてお話をさせていただきます。御案内のとおり、都市マスタープランはおおむね20年後の都市全体や地域の将来のあるべき姿を明示する、都市計画に関する最も重要な指針となる計画でございます。この計画は、第7回線引きの結果により、作成されている「整備・開発・保全の方針」いわゆる「整・開・保」や、町で総合計画を受け策定する都市計画版総合計画となります。その内容は、都市づくりの具体性のある将来ビジョンを確立し、個別の方針として地域別に将来のあるべき姿を具体的に明示し、地域における都市づくりの課題やこれに対する整備等の方針を明らかにするものでございまして、町の都市づくりに対する姿勢をあらわす指針ともいえるものでございます。この都市マスタープランの策定においては、人口減少社会や高齢化社会の到来、防災意識の高まり、地球環境への問題対応など、都市計画に求められる役割や位置づけも、従来の成長・拡大型から成熟・集約型、いわゆるコンパクトなまちづくりへの転換が求められて

いることから、時代に即した新たな都市マスタープランとなります。

それでは、齋藤議員の1つ目の御質問にお答えをさせていただきます。

新松田駅南口駅前広場整備事業の進捗状況につきましては、昨年10月に議会全員協議会で皆様に御報告をさせていただきましたとおり、事業内容に沿って、早期完成に向け、現在、用地取得等に鋭意取り組んでいるところでございます。取得状況につきましては、全体面積の7割以上の取得が完了しているところでございます。用地の取得等につきましては、地権者の方々の同意をいただくことが重要となりますので、今後につきましても鋭意進めていくわけですが、この事業につきましては、警察協議等に時間を要したために少しの間、事業進捗が見られていないという状況でございました。そのため、地権者の皆様方には事業の目的や重要性を再度御説明をさせていただき、御理解を得ることを優先して、今までの経緯や町の取り組みを含めて今後の予定などをお話しさせていただきながら、交渉を進めてまいりたいというふうに考えております。

用地取得や建物移転補償につきましては、現在お住まいの方々を初め、店舗等でお使いになられている方々の将来に対する不安や新たな生活設計なども含めて御提案を行い、御検討いただくものでございます。今のお住まいや土地に愛着や思い入れがあることは、議員の皆様も十分に御理解されていることだと存じます。現在のところ、まだ契約にまで至っておりませんが、多くの課題や御意見等に誠心誠意向き合うことで、地権者の方々からの御同意が得られることを信じ、交渉してまいりたいというふうに考えております。

次に、都市計画の策定状況についてでございます。初めにお話をさせていただきました、都市マスタープランの現在の進捗状況につきましてお答えをいたします。

昨年度は基礎調査といたしまして、現状分析及びアンケートによる、町民の意向調査を完了し、その中から都市づくりの主要課題の整理、将来の都市像の検討などの作業を進めており、これらの内容について都市計画審議会を2度開催し、慎重な御審議、御検討をいただいているところでございます。今年度は引き続きアンケート結果を踏まえた地域別構想や実現化方策の作成を行い、都市計画審議会にて御審議を賜り、今年度中の完成を目標に進めているところで

ございます。

次に2つ目の御質問についてお答えをさせていただきます。

町といたしましても、歩行者の安全確保、送迎車の駐停車による交通混雑の緩和について、十分に認識をしており、その対策にもさまざまな研究を重ねているところでございます。御指摘の駅送迎車についてでございますが、南口駅前広場が現在の形となった後、平成23年4月の交通量調査でございますが、朝6時から8時までのピーク時で、北口では330台、南口では187台の送迎車両がありますが、主としては駅利用者を送るためのものであり、停車している時間は極めて短い時間ではあります。

しかし、帰宅時間の送迎車は、朝の時間帯のように特に集中することなく、夕方17時から深夜23時までの6時間となり、北口で計399台、平均1時間当たり66台、ピーク時は19時から20時の88台となります。南口は計292台、平均1時間当たり48台、ピーク時は18時から19時の65台となります。

このようなことから、夕方以降については、迎えに来られる車両が長時間にわたり繰り返し駐停車をするため、駅前の混雑を誘発し、バス、タクシーとの交通障害になっており、時には10台以上の車両が連なっているというようなことも見受けられます。その原因の一つには、朝の時間帯に行われるキス・アンド・ライドができず、迎えに来られる方が駅で待つことなく、すぐに車に乗られるようとのことの心遣いや思いやりから、駅に早目に到着して道路に駐停車している状態になっているものと思われます。

そこで、ソフト面の対策といたしまして、迎えのときもキス・アンド・ライドの実践をするために、迎えに来られる方が家を出られる時間を5分程度遅くしていただき、車が待つのではなく、改札を出た方が5分程度、駅で車を待つ形になるよう御協力をお願いすることを考えており、対策といたしまして、お願い看板設置、啓蒙用のパンフレットを配布などを行い、少しでも混雑解消になるよう取り組みを実施していきたいというふうに考えております。

また、ガード付近の歩行者の認識がしづらいという御指摘をいただきました。駅広場方面からの車両が横断歩道手前の角で死角となっており、歩行者が確認しづらいということは町でも認識しております。現地には横断歩道の正面にカ

ーブミラーがありますが、歩行者からの車両の確認が容易ではないと思います。町といたしましては、以前、区画線による安全対策について、松田警察署と協議を行った経緯もございますが、今回、交差点の巻き込み部分に少しでも歩行者空間が確保できるよう、ラバーコーン等の設置に向け、県西土木事務所並びに松田警察署と再度協議をしてみたいというふうに思っております。

次に3つ目の御質問にお答えをさせていただきます。

今年度より3年間で策定する新松田駅周辺整備基本構想・基本計画策定業務委託について、主要幹線道路整備についても調査・研究を実施いたします。御案内のとおり、駅周辺整備やまちづくりにおきましては、面的な整備とあわせて道路網整備が重要であることは承知をしております。

まず、新松田駅北口広場やJ R松田駅南口が接続している町道3号線でありましたが、現在、幅員が約6メートルであり、歩車道が分離されていない状態にあります。この路線は松田小学校入口交差点から新松田駅北口広場までの主要な幹線道路であり、また、商業振興の面でも欠かすことができない重要な路線でございます。さらに、J R松田駅北口から松田小学校までの区間の町道6号線は幅員8メートルであり、比較的広い町道であります。同じく歩車道の分離がされておらず、駅周辺の整備には必要な幹線道路であります。新松田駅南口におきまして、南口広場に接続する町道5号線、そこから川音川堤防を通り文久橋までの町道4号線も中心市街地において3号線・6号線と並び、駅周辺整備のマスタープランにおいて幅員や道路の構造を御質問のとおり慎重に研究を重ねる必要があるというふうにも考えております。

しかし、駅周辺の面整備や周辺道路網の整備に伴い、公共用地に多くの土地が利用されることにより、駅周辺の優良な宅地が減少し、定住化や人口減少の抑制を目標としたまちづくりと相反することになるため、公共施設整備においてはバランスが重要になってまいります。駅前広場の整備、道路網の充実、環境にすぐれた住宅地開発、にぎわいのある商業地の形成など、これから策定されるマスタープランにおいて、多くの課題の解決に挑戦しなければならないというふうに考えております。御質問にあります主要幹線道路整備についても、新松田駅周辺整備基本構想・基本計画を策定する中で、十分な研究・検討を重

ねてまいりたいというふうにも考えております。以上でございます。

10番 齋 藤 いいお答えをいろいろとありがとうございました。まず、言っている内容、駅周辺のことの内容ばかりですので、これ一遍にとらえて進んでいきたいと思えますけれども、まず、北口の整備等の委員会ができましたよね。委員会というか住民を巻き込んだ。その辺の会議の回数は今どのぐらい開いているんですか。

まちづくり課長 お答えいたします。まちづくり協議会につきましては、第1回の開催をしておりますね、10月ぐらいを目標に第2回目を開催する予定でございます。各部会におきましては、商工観光部会という形で1度させていただきました。第2回の協議会までの間に交通関係部会ということで交通事業者さんを集めてですね、駅周辺の道路対策等について話し合う予定でございます。以上です。

10番 齋 藤 ありがとうございます。基本的にその松田町の中において、都市計画を策定してまちづくりをしていかなければいけないと思うんですけれども、都市計画決定に至るまでの今、どこの辺までいってるのか。準備は。その辺はやってくことがあるんですか。駅周辺に関してです。

まちづくり課長 駅周辺の整備につきましては、現在、駅周辺のあり方、全体の構想ですね、構想を今、考えております。そういった中で整備の手法、例えば道路改良、交通安全対策という面で整備をしていくものなのか、議員おっしゃるとおりに例えば再開発等によって事業を展開する場合は、都市計画決定というような事業展開になると思います。それもこれからの基本構想、基本計画の中で、整備手法によって都市計画決定が必要になってくると考えております。以上です。

10番 齋 藤 やっぱり都市計画決定をしていかなければいけないというのは御認識されていると思いますけれども、コンパクトシティーとしての都市計画決定をされていかれるのかなと思うんですけれども、コンパクトシティーで必要を求められているのは、やっぱり今言われたその道路の公共交通整備と、あと商業振興とこの2つが考えられるんですけれども、商業振興に関してはどのようなお考えですか。

議 長 10番議員、商業振興と今の新松田駅の、その辺ちょっと関連をもう少し説明しないと担当課が答えにくいと思いますので。

10番 齋 藤 中心市街地の活性化をつくっていかねばいけない、それはコンパクトシティづくりについてですね。コンパクトシティ整備というのは、今言ったように2つの事業をしていかねばいけないと思います。公共交通整備と商業振興。要は商業施設もなければ中心市街地に何もできないじゃないですか。その辺で、コンパクトシティづくりをされていくという松田町の計画において、道路整備網と商業振興のほうはどのようにお考えですかという質問です。

まちづくり課長 お答えします。まず、コンパクトシティという概念なんですけれども、かねてより大規模都市において、公共施設等を各地方に、例えば図書館を郊外地に、商業地域を郊外地にといった形で分散させた結果、人口減少化において都市機能が充実していないというところの問題で、駅を中心もしくは中心市街地に集約することによって費用の低減を図ったり、そういったことを目的としたまちづくりを概念としてコンパクトシティの構想と。幸いにしてですね、松田町におきましては、市街地が集中しているところもありまして、ある程度コンパクトシティ化が図られているというところでございます。その中で、今議員がおっしゃります商業に関してですけれども、例えば駅前整備をしてですね、駅の周りの建物を全部どかしてしまって、広場だけつくればいいという話ではないと思います。やはり商業の活性化、道路を拡幅するけども商店街を活性化。また、商業ビルを建ててテナントとしてお店に入っていただくとか、そういった考え方も、これから整備していく中で、一つずつ地権者の方々、またお店をやっている方々の御意見を聞きながら、どういったまちづくりをしているといいのかというふうに考えております。以上です。

10番 齋 藤 ありがとうございます。第7回線引き見直しに係る都市計画公聴会の中で、松田駅、新松田駅の集約拠点化について、松田町は官民共同による事業を進めていくというふうに、これインターネットの中で出てるんですけれども、酒匂川縦貫道路の計画を具体化を初めとした諸施策を実施するに当たって官民共同でいくというふうに載っているんですけれども、この辺の官民共同はどのような形を考えられてるんですか。

まちづくり課長 まずですね、駅周辺の整備等々につきまして、官民共同でやる事業があるのかということだと思いますけれども、一般的な市街地再開発においてはですね、

用地買収を全部してしまう方法と、町がとか企業者が全部してしまう方法と、おのおの組合等を設立してやるような場合があります。組合等を設立してやるような場合は、当然もう官民共同でやるような形になりますし、例えば町が一方的に買い上げてですね、その後の土地利用を皆さんと考えながら、例えば今よく言われています官民共同でやれば、例えば底地を町が持っていて、建物を民の方に建てていただいて、共同でその建物、土地なりを運営をしていくと。そういった中で事業費を抑制していくと。そういった手法もあるとは思いますが、でも、現在それについても、まずどういう整備をするかということを決めないことには、そこまでたどり着いていない状態であります。以上です。

10番 齋 藤 先ほど町長のお答えの中に、県西部の交通マスタープランがあと20年ぐらいでしたっけ、計画が実行されるまでに。すべてが完成するまででしたっけ。  
（「基本的な都市計画のマスタープランをつくると20年後、20年先までという話」の声あり）

交通マスタープランのこの神奈川県のものによりますと、平成15年から始まっている計画だと思うんですけど、42年を目標年次としてでき上がっているということなんですけど、今、平成28年。あと十何年しかないんですけど、もっとスピードを速めていかないと、この計画のおおむね20年後の平成42年を目標年次としていますっていうふうに、県の計画の中に出ているんですけど、松田町が追いついていかないのかなとすごく心配している部分があるんですよ。その辺で松田町の体制として、交通の拠点として挙げられている部分だと思うんですけども。また、松田町独自で観光立町を目指していたり、観光立町ということはやっぱり大量のバスがどかどかっとなんて松田町に入ってくることが想定されるんですけども、そういったことでやっぱり道路網というのがすごく重要な部分になるとは考えているんですけども、やっぱりお金がかかることですので、県や国を巻き込んでいかない限りはなかなか難しいのかなと思うんですけど、それにはまず綿密なある程度の計画が早急に必要になってくると思うんですけど、先ほど課長、今検討していますってこれ、コンパクトシティ、たしかもう2～3年前からのような話も出てますし、15年から始まっているという状況下において、もう約10年ぐらいたっている状況ですよ。その中でまだま

だ検討していくって、時代の変化もありますけれども、ずーっと検討していったらいい感じなんです、もう少し早目にできないものかなとは思いますが、その辺についてはどうですか。

まちづくり課長     お答えします。まずですね、神奈川県道路計画の全体の話なんですけども、松田町においてですね、左岸道路の延伸というのは、構想として、全体の構想としては確かに現在も生きている内容でございます。山北さんと松田町においてですね、26年度ぐらいでしたか、2市8町ですね、道路計画マスタープランの中で、生活道路として松田町と山北町を左岸の堤防を使って接続していきたいと。まずは生活道路としてそういったものをつなぐことによって、安全の、災害時の安全確保とか、地域間の交流ということで、その件につきましては、一昨年からですね、昨年度からですね、山北さんとはですね、一応お話し合いをさせていただきまして、来年度以降ですね、実際にその堤防道路を使った左岸道路の整備ということで、高規格ということではなくて、生活道路として考えていきたいというのが、まず第1点でございます。

続きまして、今おっしゃられているそのスピードですね、整備計画等のスピードにつきましては、まちづくり構想の中でですね、3年間を目標に計画を立てていくわけです。その中で、町長からも言われておりますけども、少しでも短縮をして事業が早く着手できるようにということで、3年を2年半とか、そういった形で少しずつでも短縮していきたいと考えております。以上です。

10番 齋藤     短縮方法はわかりましたけれども、構想の中においてですね、幹線道路のネットワーク計画って多分あったと思うんですけど、インターチェンジにアクセスする道路の整備もしなさいよと、多分言われていると思います。また、幹線道路は小田原を中心とした放射状の道路網であって、その形成に資するラダー型の道路網。はしごのように組まれた道路ですね。これをつくっていかなくちゃいけないという中において、さっき私の質問の中にあった、秦野に今度第二東名というんですか、新東名ができて、こう流れていきますよね。西へ行くのは246で向こうへ行きますけども、今度その255に走っていく道路、ここ1本しかないですね。1日今2万7,000台の通行量でさらにふえてくると。また、神奈川県が推奨している癒しの……何でしたっけ。その第一生命にやられる

ような問題で、たくさんの方がまたこっちに来られるという中においてですね、この246が今、籠場橋のところまで来て、大井に行くのに左側に曲がっていくのか右に行ってからこう255に乗っかっていくのかという部分で、選択がドライバーにされると思うんですけど、結局あそこの255のところと一緒にになるので、さらに渋滞してくる部分があるんで、松田町内が渋滞してしょうがないのかなと思うんですよ。

先ほど課長が言われた、その酒匂川左岸の山北の土手道路の選定といって、御検討はされていると思うんですけど、本来なら国道から国道へつなげるのが、ラダー状で何で向こう側に行っちゃうのかなというのがすごく懸念しているところで、本来なら国道246号線に昔もループ橋でおろすような構図があったと思うんですけど、そういう流れをつくっていくために、この松田町の中に引っ張り込んでくるのが通常の形かなと思うんですよ。ラダー状で。そのラダー状の範囲が1キロとかぐらいの距離でつくられていかないと、その意味がないのかなと思うんですけれども、今後あり得る可能性として255号線は、あそこちょうど松田のところは陸橋部分になってますよね。大規模震災が来たときにあそこ多分潰れちゃうんじゃないかとか、その横にある東京電力さんの鉄塔が倒れるんじゃないかとか、そういうことが懸念されるんですけど、もう一本違う道路をつくることによって、そういう迂回できるとか逃げるとか、何かあったときに今度、物資が運ばれてくるだとか、松田町のそのハザードマップの中でいうと、こっちの山側の道路はほとんど、山崩れが起きる図面が書かれているんですけど、そうすると246は全部全滅かなと。動けない状態になるのかなとは思いますが、そういったことを考えますと、もう一本その平野を通すような、今、酒匂川左岸縦貫道路を有効活用して、国道にぶつけていくのが一つの案なのかなとは思いますが、そういった構想をですね、県のほうに少しでもこう話をしていかないと、1本255だけでどうやってこの松田町に災害が起きたときに住民のために逃げる道、物資が来る道、その辺を考えられてるのかなと思うんですけれども、その辺についてはいかがですか。

まちづくり課長      議員御指摘のとおりですね、松田に入ってくるとですね、道路の幅員が狭くなって、高規格の道路の計画がないということだと思います。先ほど町長の答

弁の中でですね、市街地をですね、まず高規格道路を縦断的に南北に整備するというところでございますが、限られた市街地の面積でございます。人口減少化、定住化の中で、これ以上また道路をふやしていくことがまちづくりとして合っているのかどうか、そういったことも先ほど申しました、公共用地にとるバランスの中では検討させていただくことだと思いますけども、一般的にオーバブリッジであったり、アンダーパス、鉄道をくぐったり、上を越えたりという道路でございますが、町民の土地利用を考えますと、主たる道路のほかに当然副道、周りの接道が必要になります。自分のうちの周りにタッチしている道路がなくなってしまうので、主たる道路のわきにまたもう一本新しい道路が必要になってきます。面的な土地利用のためにですね。そうすると今、全くないところにつくれば、そこそこ広い幅の道路区域が必要となります。市街地の真ん中にですね、そういった道路を整備していくことが町の方策として正しいのかどうか。またそういったこと考えていくことも大事だと思われま。

議員御指摘のとおり、今後町の中で考えていく中では、そういったことも必要だと思われま。その中でですね、今考えているのは、防災上例えば避難路が、鉄道を挟んで避難路がないとか、一般の生活道路としてのくぐれる場所が少ないんじゃないかとか、そういったことでの町の住んでられる方の利便性をまず考えて、防災対策であるとか利便性の向上といったことでの縦断的、南北にわたるような縦断的な道路については、今も検討しているところでございます。御指摘のその高規格道路については、今後の課題ということでお答えさせていただきます。以上です。

10番 齋 藤 今後の課題としてとらまえていただきたいと思いますけども、この県の道路マスタープランの中にもですね、幹線ネットワークに関して、拠点間を複数に結びダンダンシー、確保するというふうに書いてあります。松田町としてこれ、道路網だけじゃなくて、多分ライフラインなんかもその問題のことだと思うんですけど、すべてを総合的に考えたその道路、ライフラインの確保、要は予備をもう一個つくっておけよということですよね。その辺のことを今やっていかないと、本当にいつ起きるかわからない大規模災害。北海道にあんなにいきなり台風が3つ4つ来ると川が氾濫し、東北にも。台風になれてないのか、

北海道なんかも大変な被害が出ておりますよね。この地域、意外と来る来ると言われながらなかなか、来てもらいたくないですけども、そういう目に遭ってないんで、私たちはまだそういう感じは受けてないんですけども、ただ、いつ来るかわからない異常気象の中において、少しすべての地球上のことが変わっているのが現状だと思います。それが、地震なんかは来る可能性はすごく高いと思いますし、来たときにどうするんだといってもどうにもできないのが現状だと思います。少しでもそれに近づけていって、住民の生命、財産を守っていただけるような施策を練っていただく上では、やっぱり道路網完備、そのリダンダンシーの精神をどのようにつくっていくかということが必要だと思うんですけども。

町長が先ほど言われたその住宅もつくらなきゃいけない、人口をふやさなきゃいけないし、いいところに道路つくられてもということ。ただ、先ほど申したように、観光立町を目指すのに道路が整備されてなきゃバスも、松田狭いからなと言われて、とめるところはない。日常の買い物をするにも、お店もないですけど、松田町に入ってくる道路が狭い中において、次々と今の迎える車も入ってきます。また、住民が今度外に出るのにそれが邪魔になったりもします。やはり道路の規格をきちんと。開成町の駅なんかは、こう駅に入っていくと右回りで駅前整備がされてますよね。ああいう整備の仕方が、多分駅前広場だと思うんですけども。この前私も南口へ行ってきた、ちょっとどれだけ込んでるのかなと思ひまして、行きましたらもう車の入るすきもないんですよ。道路上にあふれてしまっている迎える車がたくさんいまして、そこをこう、人も渡ってきます。そこを通過したい車は、そこでまたブレーキを踏んで、そうするともう南口ぐじゃぐじゃになっているんですよ。北口ももうぐじゃぐじゃですので、これはもっと大規模な手術しないと、区画整理ですね。そういったこととしていかない限り、この松田町の中心市街地は活性化しないのかなって思います。今、JRの北側のほうはそんなにまだ大きな土地もちょっと空いてますし、町が持っている土地がありますし、空き家もたくさんありますし、今のうちからある程度計画もして順番にやっていくことも必要なかなと思うんですけども、その辺に関してはどうですか。

まちづくり課長　　まず今、御指摘のありました、南口等々の渋滞対策と混雑の緩和ということなんですけども、先ほど答弁の中で、町長答弁の中でございましたとおり、皆さん松田の駅を使っていただいて、大変ありがたいことだとは思っています。ただし、住まわれている方、ほかの駅利用者の方においては、停車の車両が多いことによって事故につながるようなことは見受けられます。そういった中で、先ほどの答弁の中で町としてはですね、今後キッス・アンド・ライド、朝のうちはですね、本当に30秒、1分以内の停車でですね、ほとんどの車がいなくなるんですね。夕方はですね、皆さん御家族のことを考えるとですね、1分1秒、駅で待たせるのがかわいそうだからということでですね、早目に到着してすぐ乗せていきたいということがあるんで、皆さん早目の到着なんですね。車のほうが早く来ていると。残念なことに小田急線がおくれることのほうが多くてですね、1分2分おくれることも多うございますので、そういったことをですね、パンフレットを使ってですね、家の出る時間をもう5分だけでもいいから調整してもらえませんかということで、とまる時間を5分ぐらい削っていけたら、少しは停車の時間が減るんじゃないかと。そういったことも考えております。それからですね、全体のその道路網の計画なんですけども、おっしゃるとおり補完される道路がなければ、災害時等においていろんなことが発生すると。また、そういった面はですね、ソフト対策、いろんな啓蒙活動やソフト面での充実によって減災をねらっていきたいということもやっておりますので、一応そういうことでございます。以上です。

10番 齋藤　　いろいろと対策は練っていただきたいとは思いますが、いつまでやっていくんですかと。そういうことについて。もう時間もないんですけども。これ、ずっと僕、道路のことをやり出して、今の副町長が担当のころからずっとお話しさせていただいてます。このリダンダンシーについて松田町として今後どういう形をつくっていかねばいけないのかということ、真剣に早く政策を決めていかねばいけないのかなと思うんです。その辺について、最後に副町長お聞きしたいと思います。

副町長　　大変いろいろな御意見ありがとうございます。まず、道路づくりとですね、まちづくりというのは、一緒に考えていかなければならないというふうに考え

ます。

まず、まちづくりの点から申しますと、先ほど高橋課長のほうから申しましたように、駅を中心にですね、今3年を目途にこのような形、このような考え方ということで基本構想、基本計画をつくっていくということで、町民の皆様にはお示しをできるようにということで今、進めております。

また、やはり松田町といいますと、もう110年に近くなる歴史を持っていると思います。この町がですね、形成されている部分を、やはり保ちながら整備をしていかなければいけないということについてはですね、非常に難しい部分もございますので、やはりこの辺を、歴史というのを崩さない中で20年後、30年後に合ったまちづくりを考えていかなければならないというのは認識をしておりますので、それに向かった計画を立てていきたいというに、まず1点考えております。

それに付随しまして、道路計画でございます。先ほど齋藤議員のほうからも高規格的な道路、特に観光、また防災に向けた道路はどうかといった中ではですね、やはり道路については、役割また目的というのがあると思います。例えば国道246でいいますと、日本の経済を担っている道路だとか、また255については、やはり同義です。255と並行した今、左岸道路ですね。この辺はやはり255号線の渋滞緩和のための道路。今、町としてはやはり生活道路という部分が主な道路になっているかと思います。やはりその辺のですね、まず道路の役割、目的を明確にした中で、またそれが今、どれが一番必要なのか優先順位を考えなければならないというふうに考えてます。また、それがですね、そのまちづくりの中に合っているのかどうなのか、これは必要性も含めてですね、一緒に道路計画は考えていかないと。

そういった中でですね、先ほどもコンパクトシティという中で、私もこの松田町という、駅を中心とした中では、大分こうコンパクトシティというようなものに当てはまっているのかなということも考えます。そういった中で、道路ばかりに土地をとられてしまうと、今度住環境が悪くなるという、逆にそういう課題も出ておりますのでですね、やはりまちづくりと道路計画というのを、役割とか目的とかですね、そういう部分も含めた中で一緒に検討していき

たい。一番の目標としては、3年後にですね、まず駅を中心とした形がこのような感じになりますよというのをお見せできるように、今、努力しているというような状況でございます。以上です。

10番 齋藤 副町長ありがとうございました。3年後に図面を見るのを楽しみにしております。ただ、4年後にオリンピックが開催されます。町長も外国の方をかなり取り込んで、この町にお呼びしていろんなことを経験させたりしていただいていると思います。そういう中において、この町に来てよかったと思われるように、そういう、まず来るのに、まず車で来ますし、いい町だなと、入ってきた瞬間から思わせるような町の顔としての場所、駅周辺を整備していただければと思いますので、よろしく願いいたしまして質問を終わります。

議 長 以上で、受付番号第5号 齋藤永君の一般質問を終わります。