議　　長　　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　　質問の前に、少し風邪を引いておりますので、せきでお聞き苦しい点はお許し願いたいと思います。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を。

要旨、駅前に集中する大量の交通を円滑にさばくとともに、交通機関相互の利便性を増進するために、駅前整備をされていると思います。また、都市美観上及び都市防災上も重要な役割を有する都市施設であります。まだまだ開発途中の松田駅・新松田駅の周辺整備ですが、以下のことをお聞きします。

①　議会全員協議会に出されました新松田南口駅前広場整備事業計画ですが、交通の円滑化やライド・アンド・ライドには現状解決策になっていないように思われますが。

②　駅勢圏人口をどこまで見て、どのように予測されましたか。

③　酒匂川左岸縦貫道路を町内に通過させることにより、小田急やＪＲ駅周辺整備を国や県の力を借りながら都市計画を実施すべきと思われますが、いかがですか。以上、よろしくお願いいたします。

町　　長　　それでは、齋藤議員の御質問にお答えをいたします前に、これからまだ寒くなるので、風邪をひどくならないように、お見舞い申し上げたいと思います。

まず、都市計画の策定でございますが、議員御存じのとおり、社会全体に人口減少や超高齢化の到来、防災意識の高まりや環境問題への対応など社会経済情勢は大きな変化を見せております。それに伴い、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・集約型へ転換が求められております。本町におきましても、松田町第５次総合計画の見直し、さらに県が定める都市計画区域のマスタープランであります整備、開発及び保全の方針や市街化区域と市街化調整区域の区分の見直しが県内一斉に進められていることから、これら上位計画の見直しに伴い、松田町都市計画マスタープランをことし、来年の２カ年で策定をすることを作業を進めておるところであります。

この松田町都市計画マスタープランは、松田町第５次総合計画と県の都市計画区域マスタープランとの整合性を図りながら、かつ足柄上地区での本町の立地的な役割を念頭に置き、土地利用など基本的な考え方をまとめる作業を進め

ております。また、駅周辺の活性化につきましては、新松田駅周辺の交通渋滞の緩和、駅利用の利便性向上など、都市機能の向上を図ることを目的に、新松田駅南口駅前広場整備事業に着手しているとともに、北口広場周辺を中心に、商業の活性化も含めた新松田駅周辺整備事業の整備計画を進めているところでございます。

また、神奈川県におきましても、県道711号線の電線地中化と歩道整備や、これら実施される県道72号線との交差点改良など、将来のまちづくりや駅周辺の活性化に向け、町だけでなく県の事業、技術支援を受けながら着実に進んでいると考えております。

そこで、１点目の御質問の新松田駅南口広場整備事業計画について、交通の円滑化、またＲ＆Ｒには現状解決にはなっていないと思われるということですけれども、事業がまだ途中でございますが、確かに解決に至ってないというのが現状でございます。

まず、交通の円滑化に必要なことは、北口広場のバス発着場所と送迎による一般車両等の分散化の実施であります。北口広場に発着している小田原方面行きの路線バスを南口広場から発着することにより、北口広場のバスバースの減少による広場の整理と、小田急線の踏切を路線バスが渡らないことや、送迎の一般車両との分散など、交通渋滞の緩和により現状の北口広場に比べ、交通安全等が図られると考えております。

それと、Ｒ＆Ｒでございますが、よくパーク・アンド・ライドまたキス・アンド・ライドなど、よく目にするところでございますが、そのことから推測いたしますと、ライド・アンド・ライドと読み、公共交通機関の乗り継ぎのことを示しているというふうに考えております。このことにつきましては、南口広場から小田原方面行きの路線バスの発着をすることにより、鉄道やバスへの乗り継ぎが現状より整理され、駅北口・南口において利用者のバリアフリー化とともに利便性が向上すると考えております。先日、議員皆様に南口駅広場整備計画を御案内した内容で、県警本部と交通協議を行い、協議が完了いたしました。その結果、計画どおりの道路線形と道路構造が了承されたとともに、完成後の交通規制の見直し案も了承され、路線バスの進入も可能となります。した

がいまして、南口駅前広場整備事業の早期完成と、周辺道路の整備を進めることにより、路線バスの発着の分散化、タクシー及び一般車両の送迎車の分散も含め、北口広場の交通渋滞が緩和され、かつ北口・南口とともに公共交通機関の乗り継ぎ、Ｒ＆Ｒの整備もされ、利用者の利便性も向上されると考えております。

また、新松田駅南口の利用においては、近隣自治体の利用者も多いことから、南口へのアクセス道路についても町道整備計画等に基づいた整備など、さらなる交通の円滑化を図るよう考えておるところであります。

続きまして、２点目の駅勢圏人口をどのように予測されましたかとの御質問についてお答えをさせていただきます。通常、駅勢圏並びに駅勢圏人口は、鉄道事業で鉄道の旅客需要を予測する手法として、特に新しい駅の設置計画などに用いられ、駅勢圏内の人口に鉄道駅利用率を掛けて、その駅の乗降客数を予測する手法と認識をしております。

そこで、新松田駅前広場整備事業につきましては、平成13年度の計画年次におきまして、駅勢圏を松田町の都市計画区域とし、その区域内人口に当たる駅勢圏人口を１万3,340人と予測、この駅勢圏人口をもとに乗降客数を３万9,400人と想定し、当時の北口・南口の改札利用者の想定比率、北口８割、南口２割りを掛けまして、北口３万1,520人、南口7,880人としております。また、南口駅前広場整備につきましては、北口広場の機能が飽和状態にあり、特に交通渋滞の緩和が求められていたので、主に交通空間としての整備計画となっております。しかし、今後の新松田駅周辺整備計画に当たっては、町内だけでなく近隣市町の居住人口や人口動向、また道路事情、路線バスなどの二次公共交通など、車・人の流れを含め新松田駅を利用される上地区と御殿場線を利用される小山町までの範囲を駅勢圏ととらえ、駅周辺整備計画に向けた調査・研究が必要だというふうに考えております。

続きまして、３点目の御質問でございます。御存じのように酒匂川左岸縦貫道路は、国道255号線の慢性的な交通渋滞の緩和を目的に、県道711号のバイパスとして整備が進められてまいりました。整備の効果に当たっては、紫水大橋の開通も含め、交通分散がされ、足柄大橋では１日約交通量が6,000台も減少

したということで県のほうから伺っております。議員の御提案の酒匂川左岸縦貫道を町内に通過させ、まちづくりにつなげる案につきましては、今後総合的に検討する上での一案として考えてまいりたいというふうに考えております。

酒匂川左岸縦貫道路でございますが、当時の計画ですと、川音川の架橋、小田急線の立体交差、新十文字橋への高架での接続、また国道246号線への効果的な接続方法など、さまざまな問題があり実現が困難なことから、現在では実現度や広域性を含めた見直しがされ、酒匂川左岸堤防を利用し、山北町へ向かう北部延伸として、県西部都市圏交通マスタープランにも計画構想に位置づけております。この酒匂川左岸縦貫道路につきましては、大型車の通行量も多く予想されますので、交通安全や環境の面からも町内を通す位置など、計画については慎重な議論、検討が必要というふうに考えております。

また、都市計画を実施すべきとの御意見でございますが、都市計画決定事業で実施したほうがよいとのことかと思われます。駅周辺整備の都市計画決定事業としては、一例として市街地再開発事業が考えられますが、都市計画決定事業のメリットとして収用法による用地の取得や大規模な建築物の規制などが挙げられ、その反面、都市計画決定や事業認可など複雑な事務手続等による事業進展のおくれが予測されるなど、デメリットも一部あるというふうに聞いております。また、県が進めている県道711号線の電線地中化並びに歩道整備工事と同じような道路事業を主とした事業手法も考えられますので、事業の特性をよく研究し、駅周辺の交通安全や都市機能の向上並びに商業の活性化に向け、関係者や関係機関との御意見を聞きながら、国・県の補助事業が活用しやすく、かつ早期に事業が実施される事業手法を選択していくことも考えております。

いずれにいたしましても、本町は古くから交通の結節点として、また足柄上地区の玄関口として栄えきた歴史的な立地条件を活かしていくために、今後も駅周辺整備につきましては県並びに足柄上地区の市町村とも連携を図りながら、県西地域の足柄上地区の現状や動向をよく見きわめながら本町の都市計画マスタープランや各整備計画をもとに、広域連携も視野に入れながら、活力のあるまちづくりを進めたいというふうに考えております。以上です。

１０番　齋　　藤　　お答えありがとうございました。それでは、まず順番にいきたいと思います。

まず、全協に出されました図面ですよね。この図面が出されたと思うんですけど。この図面を見ますと、バスバースが１台分ですか、これ。乗用車の待機がこれ、１台。現状を御承知だと思うんですけど、私も現場を見に行ってきました。朝夕のラッシュ時、これは乗降の人をおろしたり乗せたりする、また学生さんがおりてくる。ものすごく混み合った地域だと思います。そこで路上に、この待機所に入りきれない車が路上にあふれてますよね。またそこを通過する車もあります。両側に車をとめてあるので、両方から来たときに、どうやって通るのよというぐらいな感じの状況が今、生まれていると思います。スムーズに通過できず、一旦停止して、またどんどん入ってくる。それが小田急の踏切のほうまで流れる。そういった現状があります。それと、先ほど言いました人の大量におりてくる。また乗る方もかなりおられて、危険な状態かなというのをすごく感じました。あれをつくることには反対じゃないんですけど、もう少しスムーズなことができないのかなと考えまして、計画上のこのなぜバスバースが１台に車が１台しか計上されてないのか。その辺、もう少し多くの車を計画上に計算して入れなきゃいけないのかなとは思うんですけど。それしかなかったのかなと思うんですけど、その辺はどのようなお考えでこの図面を書かれたのかなと思って、お聞きしたいと思います。

まちづくり課長　それではお答えをさせていただきます。このバスバースの１つ、これは私どもの計画が基本になった考えで、それを警察との、県警との交通協議をした結果だというふうに、まず御理解いただきたいと思います。このバスバースですが、まず、今、町長のほうからお答えさせていただきましたが、まず北口のバスバースの整理ということで、小田原方面の路線バスについて、まず分散させていただこうという目的がございました。そこでですね、当時、計画当時ですね、乗降客数並びにバスの便数等、これ、算出いたしましてバースを決定してございます。

その路線バスにつきましては、１時間当たりの乗降する人数、これをもとに積算をさせていただいてございます。その中で、１日の…ちょっとお待ちください、すいません。乗車バースにつきましては、計算式でですね、当時のバス発車台数を１時間に12台発車いたしますという仮定をさせていただいておりま

す。これは基本的な仮定という数値で御了承ください。それで、中でですね、まず南口に１バース、小田原方面に行くバスを１バースと、これ、乗車バースですね。それと今度降車のときです。今度降車についてはですね、降車時間、１人がおりる時間を２秒と仮定させていただいております、当時。そこで１時間当たり何人がバスからおりるか、1,800人という数字を出してございます。その数字をもとにですね、乗車１バース、降車１バースというふうに出ました。ただ、ごらんのようにですね、当時から計画区域というのが幅というんですかね、駅の広場の幅が規制がございまして、現在の狭い幅ということもございまして、交通の支障にならない数。それとですね、乗車と降車が同じ時間帯になるという、これが確率が少ないということで、１つのバースで乗車も降車も足りるだろうという計画を立てまして警察協議に臨んでおります。また警察もですね、その１バースについては広場の中で、当然バスがとまってますと追い越しする車両等も考えられますので、１バースという御意見も、資料もいただいてございますので、うちのほうといたしましては乗降客の時間、それと乗車と降車のバスが同一時間帯にないという判断をさせていただきまして、１バースというふうに決定をさせていただいております。

それと、一般車についてですが、やはり御存じのように最小限の中での駅広場という面積になっている、区域というふうになってございますので、この一般車につきましてはどうしても身障者の方を優先とした１バースというふうに考えてございます。議員がおっしゃられるように、現在の交通渋滞、これがこれで解消できるのかよと。これはですね、私も現状を見てですね、この今の南口の計画ができたからといって、全て解消できるとは私は思ってございません。これはあくまでも今の北口の飽和状態、これを分散して、何とか北口の飽和状態を少しでも緩和しようということで、交通空間のみを計画した南口というふうに考えてございます。ですから、将来、これが暫定的な事業ではございませんけれども、将来についてはですね、まだ用地の取得というんですか、計画用地の取得というのは南口としても必要かなというふうに考えてはございますけれども、今現在やはり早期実現をできる範囲といたしましては、今現在の計画区域がその事業区域ではないかというふうに考え、まずは今の区域の事業を早

期完成に向けて進めているところでございます。以上です。

１０番　齋　　藤　　限られたスペースの中ですので、これしかしょうがないのかなと思うんですけど。ここに私立の学校の生徒がおりてきたときに、ちょうどこのおり口からこっち側の道路側というか、踏切側の横断歩道に行く手前を、かなり歩いて渡っているのも現状があるんですよ。そうすると、ここ、出口としてバスの出口とかタクシーの出口になるんで、そこが人が往来するのですごく危険かなって感じたときがありました。ですので、その辺の対策も練っていかないと、今、先生がついて指導してやったりもしているみたいですけれども、学校側とも少し交通ルールを守ってくれみたいな話をしに行ったほうがいいのかなとは思うんですけど。事故があってからですと、なかなか問題が大きくなってしまいますので、その辺の整理はちょっと、渡る横断歩道をもう１個つけてみるとか、何か違う方法をとらないと、人の流れも少し考えていかないといけないのかなとは思うんですけど。これが最終完成形じゃないですよね。

まちづくり課長　　この前お示しさせていただいた計画図の中に横断歩道、今、議員おっしゃられたように県道の交差点のところに１カ所、それと一番西側ですね、に１カ所と。この横断歩道の計画位置は、この図面のとおりというふうに判断しております。それと、これ完成しましたらですね、この駅広が完成しましたら、横断防止柵ということを全面的にやります。これはバスの乗降場所とかですね、そういう部分は除いて、あと全てはですね、一般的に道路を横断できないような形をとります。ですから、今の現状のような、無謀な横断はないかというふうに考えています。ただですね、今の現状を考えると、やはり議員から御提案がありましたようにですね、立花学園ですか、の学校とですね、現状の解決策というんですかね、注意というんですか、この辺はちょっと私どもで早速話し合いを持たせていただいてですね、事故がないようにということで学校の協力も得たいというふうに考えます。

１０番　齋　　藤　　ぜひともその辺を行っていただきたいと思います。この２番目の質問の中にもありますけど、そのときにだから駅勢圏をどのように見たのかということで、同じような感覚でこれを入れさせていただいたんですけど。先ほどの町長のお答えですと、松田の１万3,340人が駅勢圏の中で、３万9,400人が利用するとい

うお話でしたけども、その後、近隣の住宅がふえたとか、小山町から乗ってくると。ということは、小山町までが駅勢圏なんですよね。あと、小田急を使うのに255あたりで、鬼柳とかあの辺の車から松田に来て、車とめて乗っていく人もいると思うんですよ。ということは、小田原の一部までが新松田を使う人の駅勢圏範囲内にくると思うんですよね。そんなところのあたりまでの全体の人口を考えると、相当大きな駅の役割が必要じゃないかと考えます。

また、沢尻のところの駐車場を小山町に何か貸してますよね。ということは、松田に来なさいよって言ってるようなものなんで、小山町あたりもかなり来られると。そうすると県を越えた形で新松田利用の範囲が広がっているという見方だと思うんですけど。ですから、ここの先ほどの南口のこの広さで本当に大丈夫なのかというのが心配してるところでございます。駅のある自治体が何とかしなきゃいけない部分と、自治体だけじゃお金もないので、この次の３番目の質問にもつながっていく問題ですけれども、その駅勢圏をもっともっと広く見た形では、今後やられると思うんですけど、その辺の策はどのようにお考えですか。

まちづくり課長　先ほど町長のほうから駅勢圏並びに駅勢圏人口ということをお答えさせていただいて、またその数字ということをお答えさせていただいております。まずこの駅勢圏、一般的には鉄道等が新しい駅をつくるときに、この駅、どこまでの人が利用して、どのくらいの乗降客数がいるんだというのを多分出す手法だと考えております。新松田につきましては、当時、北口広場という改札が１つでしたので、数字的にはそこの実際の乗降客数というのが面積出すのには基本になってくるかと思います。ただ、考え方ですよね。駅勢圏をどこまで。当時はですね、計画としては駅勢圏を一つの基本的な考え方に、1.5キロから…鉄道の駅をですね、中心に1.5キロから２キロぐらいの、これは徒歩でその駅に到達できる範囲。これを一つの駅勢圏と考える考え方もありますよという基準がございます。多分その辺をですね、利用した中で松田町、当時の松田町の都市計画区域という区域を駅勢圏に定めたという計画になってございます。

また当時はですね、平成13年というと、まだまだ右肩…人口がですね、予想がですね、まだ右肩上がりのときということでしたので、その区域内人口１万

3,340人というふうに、今ではですね、ちょっと多いのではないかというような人口の数値を利用させていただいていますけれども、一応その当時はですね、そういう数字を基本にですね、考えさせていただいております。

ただ、今やはりですね、実際の新松田の駅の乗降客数も若干ですが、２％ずつぐらいですかね、前年度対比少なくなってきてございます。約、今ですとですね…ちょっとデータを出しますけども、約２万4,000人ぐらいの乗降客数かなと。また、それにＪＲ松田駅のほうもですね、約6,500人ぐらいの方が乗りおりをしているんではないかというふうに考えております。ですから、やはりこれがですね、人口が減ったからといって、だんだんだんだん減っていっては、駅も衰退していきますし、またそんな小さい規模の駅になってしまうと。先ほど町長が言いましたように、また議員からの御提案があったように、やはりある程度、上地区また県西という、あと静岡の東部ですよね。その辺のものも考え方としてですね、駅勢圏と、新松田に集まっていただくようなですね、考え方を持って駅勢圏というのを今後特にですね、北口を中心とした周辺整備計画に向けてはですね、検討していかなければならないというふうに考えております。ただ、駅勢圏人口となりますとね、その人口をそのまま使っちゃいますと、べらぼうな大きな面積という形になってしまいますので、その辺はですね、適切な駅人口、駅勢圏人口というのを使わせていただきますけれども、駅勢圏という考え方は、やはり広範囲にわたった中で検討していかなければならないというふうに考えてございます。

１０番　齋　　藤　　わかりました。今後そうやって広がっていく上で、人口が少なくなってると…利用客が少なくなっているんですね。逆に返れば新松田、魅力ないのかなっていうことですよね。ＪＲ北口側と小田急の北口と南口、ＪＲ全部含んだ形の駅の構想を練っていって、周りから新松田、一回出てからどこかへ行くとか、帰ってきてから新松田で買い物をして帰るとか、そういう交通の結節点にしていかないといけないと思うんですよ。平成３年ごろに平野町長がつくられたＪＲのところの構想図ですか、まさに30階建てのようなビルが建って、商工業があそこの中に入ってというような図面、私、昔見たことがあるんですけど、そういった何か地域でも寄っていくような魅力あるようなものをつくっていかな

いと、本当に通過地点だけのものになってしまう可能性もあります。最近は海老名にららぽーとができて、平塚にもまたこれができるって聞いてます。商業が海老名あたりですと40分で小田急で行けますよね。小田原まで車で30分ですから、そんなに変わらないんですよね。ですから、どんどんと、車社会ですので、どうしても車で出たり、鉄道網を利用して行くのにすごく便利な地域でありますから、外に出て行ってしまうのは仕方ないのかもしれませんけど、松田もそれなりのものを売っているよと。交通も便利だよと。乗り継ぎに便利だ。じゃあこの町に住もうかとか、そういった形で、先ほど寄のドッグランに来た人が住みますという人、私もこの前ちょっと会ったんですよ。たまたまお話しして。ドッグランに来て、とてもいい地域だからって、寄に住みたいっていうことで住んだってお話を聞きました。まだまだ松田に来てもらって、松田を感じてもらえば、松田に住んでみたいと思う人がいるんじゃないかなと。それには自治体の町の顔となるのは駅です。その駅が渋滞で、道は狭く、買うものもなく、不便だといったら、なかなか来たくもないと思うんですけど、そういった駅づくり、中心市街地を活性化していく。その方法をとるべきじゃないかなとは思います。その辺で、小田急の北口・南口だけじゃなく、ＪＲ全体を含んだ駅の構想をつくられるようなことはあるんでしょうか。

まちづくり課長　松田駅また新松田駅周辺の整備ということは、これ当然一つ一つを分けての計画ですと整合性が図れないと。やはりこれ、まちづくりという中では、まず今、作成しています都市マスタープラン、これがまず第一に上がってくるかと思います。その下にですね、松田駅・新松田駅周辺整備というような計画が策定されるかというふうに考えております。そこでですね、今月ですが、新松田駅周辺のまちづくり協議会というのをここで立ち上げてですね、皆さんに、関係機関の皆さんにですね、御意見をいただこうということを出発したいというふうに今、準備を進めてですね、関係の委員さんには御了承もいただいてございます。やはりその中ではですね、新松田北口・南口というふうに固定しないで、やはりＪＲも含んだ中でですね、まずまちづくりの中でその中心となるのが駅であろうというようなまず考えを持った中で、そういう整備計画を今後やっぱり必要になってくるというふうに考えてございますので、やはり上位の計

画を、総合計画ですね、総合計画また都市マスタープラン、この辺の上位計画を関連づけながら、新松田・松田駅周辺の整備ということを中心としたまちづくりという計画を策定していきたいというふうに考えてございます。

１０番　齋　　藤　　ぜひともその計画を立てて進めていっていただきたいと思います。また、ただいろんなことをやるのに、当町お金がなかなかないんで、それでこの次の３番目のことと重なっていきますけれども、酒匂川縦貫道路の、これ、いろんなものに載せられてますよね、酒匂川縦貫道路のことについては。富士・箱根・伊豆ネットワーク広域連携部会の市町村の構想の中にも、酒匂川縦貫道路という位置づけがされてると思います。

その中で、この本路線は国道246号線と小田原環状道路とを結ぶ都市計画道路小田原大井線、都市計画道路松田大井線、酒匂川堤道路、松田開成駒形の合計7,450メートルの道路であると明確に記載されています。松田に今きているのは、川の手前までですよね。前は庶子の方面に行ってループ橋で246につなげるという形でありましたけど、あの構想が今、消えて、北部延伸という形で山北側に行ってますよね。今、周りの市町村を見ますと、例えば開成に大井をつなぐ紫水大橋、あの周りにいろんなものがまたできましたよね。今、開成と大井って、人口も松田よりどんどん抜いていって、多少減ってるとは聞いてますけど、人口もふえてますよね。やはり基礎となる道路があるところが必要じゃないかなと感じます。足柄大橋の横に紫水大橋という。松田へ入ってくるところは、何だっけ、あそこの松中のところの橋しか…文久橋しかないんじゃないですか。あの橋だけしかなくて、あの周りも利用しようがないのかなと思うんですけど。今、酒匂川縦貫道路が松田の土手のところにとまってます。あれを松田町内に引き込んで、新松田方面まで通過させて、こっちの246にぶつけていく。最終的に県はこれ、246とを結ぶというふうに…のが希望だと思うんですよ。今ですと大井町へ行ってから東名に乗ったり246へ、255へ一回出てからの話じゃないですか。ただ、255が今、かなり渋滞してますよね。今後大井町のところに黒岩知事の訴える未病を治すというセンターが、第一生命のところにできますよね。また、先ほど中野議員がお話ししたような山側に、八沢のほうに第二東名の出入り口ができ上がって、またそれが255に流れてくるんで

す。そうすると、さらにこの松田町は、大井町のところは渋滞するのが見えているんじゃないかなと思うんですけど、そのことを考えると、もう少し分散をするような道路が必要ではないかと考えます。

また、いつくるかわからない大規模災害、これに対応する高規格道路、現状この辺にある高規格道路というのは、255号線と246号線ですよね。ここ246号線から、東京から物資が来たら、先ほどの、さっきの話、つぶれちゃったら、松田の半分向こう側には持っていきようがないですし、大井町経由で物は入ってくるのかなとは思うんですけど、もう少し、先ほど言ったように渋滞をしてしまっているような道路です。新たな道を計画するように、県や町に訴えていく。今、防災にも必要な道路だということで、伝えていくことが必要じゃないかなと感じるところでございます。第一次緊急輸送道路というのは、今先ほど言ったところですよね。町内に走っているのが、第二次緊急輸送道路だけですよね。主幹線の部分が入ってきてませんので、その辺を町の中にもっと持ち込めるような企画を松田町として県に要望していくのも一つじゃないかなと思うんですけど、その辺のお考えはいかがでしょうか。

まちづくり課長　それでは、酒匂川左岸縦貫道路は、今、齋藤議員からもお話がございましたように、当初の計画、川音川、足柄大橋が今、交差点ですね、県道は実際にそこでとまっております。それから、大井町並びに松田の下原地区を通りまして、今、川音川の堤防でとまっている状況でございます。この目的といたしましては、おっしゃられるとおりに、246と東名高速並びに国道１号と西湘バイパスを連絡する主要道路ということで、255の混雑解消を図るための整備というふうに、それを目的にですね、この道路が整備を進めてきているというふうに私も理解してございます。当時はですね、確かに川音川を渡りまして、小田急線を立体交差で渡り、また新十文字橋に接続する。この辺がですね、当時（仮称）酒匂川堤通線というんですかね、ありました。それと今度、その新十文字橋からですね、河南沢の交差点方向に向かいましてループ橋を使ってですね、246に接続するという、松田開成駒形線というんですか、仮称。何かその路線で計画されていたようです。

これもですね、私も話を伺ったところによると、まず、やはり実現性が非常

に困難である。川音川の橋というのは、これはもう財政的なものであってですね、そんな大きな技術的には問題はないかと思うんですが、小田急線の立体交差、また新十文字橋への高架での、要するにですね、だんだんだんだん上って橋としての接続。それと今度246の接続というのがですね、計画当初は平面で交差してもいいような計画だったようですが、その後やはり交通の流れ等を阻害してはいけない。安全第一だということで立体的なインターチェンジ形式でなくてはいけないと。ということを考えますと、当初の場所ですと、東名高速道路が大変接近していまして、東京方面のインターチェンジの用地がまるっきりとれないというような、現実的にですね、ちょっと技術的にもちょっと不可能な部分もございまして、実現が非常に困難であるということから見直しをされましてですね、それでしたら左岸、酒匂川の左岸堤防が当時まだ護岸整備をされておりました。その後、護岸整備が上流に向かっておりますので、その整備が完了とともにですね、山北町と両町で北部延伸という形でですね、何とか県の力を借りながらですね、酒匂川左岸の北部延伸という形で計画に載せていただきたいというような形で動いている。現在、構想に載ってるというふうな流れかというふうに考えてございます。

それで、議員の御提案の酒匂川の左岸道路としてですね、町内を通す。やはりこれはですね、一つの案だと私も思っておりますが、やはり非常にですね、検討事項が多いかなと。まず１つはですね、やはり松田という地形ですよね。松田山に向かってのですね、この傾斜地というんですかね、それでそういう特殊な地形の中で、小田急線、御殿場線等の立体交差、どういうふうにしていったらいいのか。その立体交差をしたときに、果たして町内に接続できる部分、接続する部分があるのかどうなのか。そういう技術的な問題とですね、やはり議員も御意見していただいたように、都市美観上とかですね、防災上、そういういろいろな総合的なことも考えてですね、やっぱりその通す位置、計画する位置というのは非常に慎重に検討していかなければならないかというふうに考えております。ですから、県に事業としてですね、道路を整備していただくというお考えは、非常に私も賛成かと思いますが、やはりそういう通す位置ですとか、いろいろな重要な部分は慎重にですね、検討していかなければ、町内の

交通安全ですとか、環境面ですとかですね、いろいろな面を総合的に考えた中でですね、調整また県のほうにもですね、要望していかなければならないかというふうに考えます。

１０番　齋　　藤　　確かにごちゃごちゃした町の中なので、技術的に難しいのかもしれないんですけど、県道を使った道を町内の新松田駅側にちょっと角度を変えて入ってきてくれることにより、駅の道路整備まで、接道扱いしていただければ、それで駅前広場ができちゃうんじゃないかなと、単純な発想の感覚ですけど。要するに町のお金はそんなに使わずに、県のお金でできるんじゃないかなと。昔、吉田課長が結構都市計画のことを考えられてたと思うんですけど、そういう発想はなかったんですかね。そんなことをちょっと耳に挟んだような気がするんですけど。要は駅前も道路の一つとして扱うことによって、新松田、ＪＲ駅、あそこのあたりにおろす道路をもう一個つくることによって、駅前整備もできちゃうのかなという。勾配はありますけど、多少平面交差していかないと、町の人が使いにくいと思いますし、そういう流れで、例えば新松田駅へ来たら、この役場の横につないじゃって、246のバイパスへ上げちゃう。ここ、ハーフのインターチェンジできてますよね。上り口、おり口。あと半分つくるだけじゃないですか。そんなこともできるのかなとは思うんですけど、難しさのこと、私よく技術的なことは知りませんけど、そういった構想ができるなら、少しでも近づけるように、訴えていってもらうことができるならですね、構想段階にまず訴えていただいて、その次に今度計画になってくると思うんですけど、山北にそのまま流したって、松田は何のメリットもないじゃないですか。ただ流れるだけで、まだまだ255のほうの渋滞はそれじゃ緩和できないと思うんですよ。将来的にはその道路ですね、この松田山でも穴をあけて寄まで抜けていく。そのくらいの構想を練っていくべきじゃないですか。寄の土地も上がるじゃないですか。寄に３分で行ければ、すごく近いところになりますよ。今は20分以上かかりますよね。そのまま八沢にできるインターチェンジにつなぐことによって、255に流さないで、こっちを通していく。新しい道を通す。酒匂川左岸縦貫道路に流れを持ってくるような構想を描いてもいいのかなと思うんですけど、なかなか多難なところはあると思いますけど、もしその酒匂川左岸縦貫道

路のまずは246へつなげる部分の構想が変えられるものなのか。変えられるとしたら、それを町としてのマスタープランの中に入れてできるのかどうかってことは、あるんですか。

まちづくり課長　この構想をまた計画を変えること、やはりこれは先ほども申しましたが、一つには神奈川県の道づくり計画という今、県の大きな道づくりの計画があります。それとまた県西部、都市圏交通マスタープランという、県西地域のマスタープラン、このやはり見直し時期、これが５年もしくは７年ぐらいでですね、見直しがされると思いますので、その時期をねらった中でですね、要望また計画に載せてくれということは可能かと思います。ただですね、余り実現性のない中でですね、ただ要望すればいいということではございません。やはり神奈川県もですね、大変財政も厳しい中でですね、実現ができるというところからやはり順位をつけていってですね、そういう計画に載せていただけるというふうに私は思っております。ですから、何でもかんでもというわけではございませんので、やはり計画にまず載せていいものかどうなのか。要望していいものかどうなのかをですね、慎重に調査、町の中でですね、検討をまずさせていただくというふうに思って考えております。以上です。

１０番　齋　　藤　おっしゃるとおりで、確かに難しいと思います。ただ、アクションを起こさない限りは、次の案も出てこないかと思うんですよ。さっきから言ってるように、駅前をつくったりするため、また大規模災害に備えた緊急輸送路確保のため、それはここに住んでいる町民のためでもあって、道路をつくることが次のステップに行くのかなと。それは先ほども言ったように、大井町や開成町、大きな道路が次々できて、いろんな沿道サービスが生まれてます。今、松田は商店が閉まっていくだけですよ。大きなところくれば閉まってしまうのかもしれませんけど、買い物ができないとか、そんな苦情ばっかりじゃないですか。これから、昔の人はちょっと車も免許もない人たちが多かったんですけど、免許を持ってる人たちもどんどんふえてもいますし、そういった中で住民がどう暮らしていけるか。そういうことを将来的なことを考えながら、まずは道路かなと思ったので、このような質問をさせていただきました。

また１年前にですね、コンパクトシティーづくりということでお尋ねして、

町長のお答えの中にも、交通機能や土地の利活用も含めた町のあり方そのものを見直す必要性があるというお答えをいただいております。そういう中で、交通機能の見直し、それがとても必要かなと思います。ここの町に住んでいる人が、住んでよかった、住んでみたいと思えるようなまちづくりの第一歩が道路も必要かなと。今、高齢化して、高齢者だけが住んでいるよう町になってるような状況じゃないですか。若い人たちもう少し取り込むようなのは、やっぱり車社会ですので、道路規格をつくっていって、県西地区道路マスタープランの中に要望していただきながら、どこまでできるかわかりませんけど、一本幹線を引く。高規格道路をつくっていただければなと思います。これを最後に町長に御感想をいただきながら、これで質問を終わりたいと思いますけど。今言ったことに対して、感想じゃなくて、今言ったことに対して、どのように思ってるかということです。感想文じゃないですからね。今言ったことに対してどのようにお考えかということです。

町　　長　齋藤議員の熱い気持ちは、本当によくわかるところでございます。本当に座談会でも道が狭いとかいう話は聞いておりますし、そういった面ではさまざまな面から考えなきゃいけないと思っております。コンパクトシティーの話をしたのも、やはり県西地域全体を置いたときに、この松田町の立地条件というのはどういうものなのか。昔、郡都と呼ばれたこの松田町をこれからどうしていくかというのは、松田町だけの問題じゃないということを先ほど答弁をさせてもらったと思います。ですので、そういった関係で、関係各位といろいろ話をしていきますけれども、そのためにまずは協議会という形をこれからとらせていただいて、駅周辺の方々、またそのステップの上では町民の方々の御意見をいただきながら、皆さんでこの町をどうしていくかということを話をしていくことになろうかと思います。

その件に関しましては、先ほどというか、一番初めに質問していただいた利根川議員のお話ではないですけれども、やはり自治基本条例というのをつくっていく上ではですね、町民の方々とか周りの話を聞く。またその中で、その主張をする権利はあるものはありますけども、それに対して権利だけではなく、義務が発生するということも含めてですね、町民の方々とよく話をしていきな

がらやらなきゃいけないと思っております。高規格道路が必要か必要じゃないかというのは、ないよりあったほうがいいのはよくわかりますが、やはりこの松田町自体を大きい道路が通ることによって分断をするというようなこともありますし、地域の方々の安全・安心を守れるかというような、総合的な面で判断をしなくてはいけないことだと思いますので、先ほどちょっとお話をさせていただいたように、齋藤議員の御提案も物理的に可能かどうかということも含めて検討する価値はあるというふうに思っておりますので、その際にはですね、またいろんなアドバイスをいただければというふうに考えております。以上です。

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。

これで暫時休憩といたします。午後３時０分より再開をいたします。

（14時44分）