

議 長 日程第1「一般質問」を行います。

昨日に引き続き、一般質問を通告順に行います。受付番号第9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 おはようございます。議長のお許しが出ましたので一般質問をさせていただきます。

受付番号第9号、質問議員10番 齋藤永。件名、踏切の安全対策を。

要旨、後をたたない踏切での死亡事故を減らすため、国主導で鉄道会社と自治体に安全対策を義務づける改正踏切道改良促進法が可決されました。「安全性に問題がある」と国が指定した場所は、暫定処置として立体交差の新設などの対策をとらなくてはならないとされています。

当町でも、小田急線内では2カ所指定される可能性がある踏切がありますが、連続立体交差など長期工事を実施する場合は、2020年度までに改良計画を策定することとなっています。また、このことを考える場所として、国が参加する協議会を設置できるようにもなっています。

危険踏切の改良、安全対策をどのようにお考えですか。よろしくお願います。

町 長 改めまして、おはようございます。本日も、引き続き何とぞよろしくお願いを申し上げます。

それでは、齋藤議員の御質問についてお答えをさせていただきます。

御案内のとおり、国土交通大臣が今国会に提出した「踏切道改良促進法等の一部を改正する法律」が平成28年3月31日に成立し、4月1日から施行されております。

この改正により、改良すべき踏切道の指定期限を5年間延長し、危険な箇所や渋滞の原因となる箇所について国土交通大臣が指定を行い、道路管理者、鉄道事業者や地域の関係者が連携して具体的な施策を検討する仕組みとなりました。

今年度、改正法により最初の指定となったものは、全国17都道府県、58カ所、県内では川崎市、秦野市で2カ所が指定され、近隣の秦野市の事案では、現況幅員約2.8メートルの狭小踏切を車道6メートル・歩道2メートルにする歩道

整備を中心とした平面交差踏切の状態では幅改良工事となっております。

それでは、当町における踏切道についてでございますが、小田急小田原線、JR御殿場線の2路線が市街地の中心を通り、小田急線では新宿から町道23号線・川久保商店さんの先・渋沢11号踏切、県道72号松田国府津線・籠場橋東側・渋沢12号踏切、町道15号線・足柄上病院北側・渋沢13号踏切及び県道711号小田原松田線・新松田駅前・渋沢14号踏切となり、町道2路線と県道2路線の計4カ所となっております。また、JR御殿場線は国府津側から町道19号線・町屋踏切、町道6号線・松田駅西側の矢倉沢踏切、町道1-5号線・第一庶子踏切、町道1-4号線・第二庶子踏切及び町道1号線・桜観音踏切の町道5路線5カ所となっております。したがって、全体では町道7路線、県道2路線、小田急線4カ所、御殿場線5カ所の全9カ所でございます。

議員の御質問にあります、国土交通大臣による「改良すべき踏切道の指定」については、全国の「開かずの踏切」、「自動車通行の支障箇所」、「歩道が狭隘な箇所」また「保安設備が不十分で事故防止策が必要な箇所」について、引き続き指定に向けた準備作業を行うというふうに聞いておりますので、当町においても指定踏切とされることも考えられます。その中でも、新松田駅前にある小田急線渋沢14号踏切につきましては、今年度から平成30年度末までの3カ年で策定する新松田駅周辺まちづくりマスタープランの中で、県の事業として検討を進めていただいているJR御殿場線のガードの改良や、隣接しているこの踏切の安全対策を考慮し、そのあり方についても重要な課題として、道路管理者である神奈川県、鉄道事業者である小田急電鉄・JR東海と昨年発足したまちづくり協議会や交通関係の作業部会において、計画策定の進捗に合わせて、順次、まちづくり全体の中で計画を検討してまいりたいというふうに考えております。

また、昨年度まで開催されておりました「関東地区踏切道調整連絡会議・神奈川県分科会」等の情報や国・県の動向・近隣市町との情報の共有を図り、改正法の趣旨を踏まえ、踏切道の安全性の確保に取り組んでまいります。

さらに、町道における踏切の改良や安全対策については、鉄道事業者と十分に調整を行い、踏切内での車両のすれ違いの困難な箇所の幅検討や、歩道設

置など従前の対策に加え、歩行者のために当面の対策として路側帯のカラー舗装化などが考えられます。

また、自動車及び歩行者の交通量から踏切部分だけではなく、接続する道路の線形や幅員を考慮し、今年度においては、町道19号線・町屋踏切、町道23号線・川久保商店さんの先、小田急線渋沢11号踏切の接続部において部分拡幅を予定しております。

なお、引き続き町道整備計画に基づき、周辺道路の整備とあわせて検討し、さらに県道における踏切道の安全性の確保のための要望活動も実施し、当町における踏切道の安全性に向けて、交通の円滑化を図ってまいりたいというふうに考えております。以上でございます。

10番 齋藤 藤 まず、丁寧なお答えありがとうございました。町長が、今言われたとおりのその踏切何カ所かございますけれども、まずこの法律が作成される原因となったのが、平成17年の3月の竹ノ塚踏切の手動遮断機の安全確認を怠ったときの4人の死傷者が出てしまったという事故がきっかけになっていると私は聞いております。単純な人間のミスがこのような事故を起こしてしまったということです。それでですね、当町も先ほど、町長が幾つか言われたその14号踏切、渋沢14号ですか、あとは神山の踏切。今回対象になる可能性があるのかなと思ったのは、平成19年にですね、道路局のほうで緊急対策の検討が必要な踏切として全国で1,960カ所指定した中に、当町にありますその踏切が2カ所。もう何とかしなさいよというふうに指示が出ていたかと思うんですけども、それでもなかなか道路を改良したりするのに手間とお金がかかってしまうという部分で、なかなか進んでいないのかなと思いますけれど、今言われたその新松田駅のところと神山の踏切、この2カ所が大きい踏切で、新松田の駅の踏切と神山の踏切、どっちが交通量多いかわかりますか。その辺、わかりますか、課長。

まちづくり課長 数字的なものは把握してませんが、緊急対策踏切リストの中では、神山の踏切については自動車のボトルネック踏切と、新松田駅の14号踏切については歩行者ボトルネック踏切という形でリストのほうに掲載されております。以上です。

10番 齋藤 藤 今、課長が言われたとおりですね、新松田駅のほうは歩行者ボトルネック踏

切ということで、歩行者の安全が確保されていないのかなという問題ですね。交通量が多いのはやっぱり神山のほうらしいんですよ。それで、先般も事故がありましたね、1年以内かな、車が突っ込んでしまったというような。多分、皆さん突っ込みたくて突っ込んでいる人はいないと思うんですけども、ほんのした不注意がいろんな事故を招きます。車だけでなく、人をはねてしまったとかいうのもあると思いますけれども、一番心配するのは、人が多いところに車が集中してきたとき。今、この地域が県の指定で大井町の「いやしの里」とかなってくると、もっとたくさんの車がこの地域に入ってきます。迷った車も出てくると思います。石内議員の質問にも、新東名ができ上がって、この松田町に入ってくる車も、またかなりふえてくると思います。現在、大井町の東名高速道路の入り口のところは2万7,000台の交通量らしいんですよ、1日。とてもじゃないけど、渋滞をできてしまっていてどうしようもないという中に、さらにふえるのが現状だと思います。そのような車が、いろんな今ナビゲーションついていますので、渋滞を避けて通る道を指示したときに、この松田の中を通っていけば向こうへ、南へ南下できますよとか、そういう指示が出る可能性もあるので、この町の中にもさらに車がふえてしまうのかなってところが一番心配するところでもあります。また、知らない人たちですので、一時停止、いろんな先がどうなっているのかわからないような状況の中で、そういった交通の麻痺を生む可能性のある踏切が、新松田のところかなとちょっと感じる場所なんですけれども。戸塚の大きな踏切が昔あったんですけども、あれは2015年に地下化、地下化というんですか、アンダーにして通過できるように改良されましたよね。人は上を通って行くような流れ。そういった形をあの辺もつくりたいのかなと考えるんですけども、その辺のこと、先ほどの町長の話だと県といろいろ協議されているというので、今県にどのような要望を松田町としては出されているんでしょうか。

まちづくり課長 県に対する要望でございます。まず1つ目としてはですね、新松田駅周辺整備にかけて、今計画を立てているところでございます。その中で、当然まちづくりの部門と道路を管理している部門が神奈川県西土木事務所のほうにございます。また、神奈川県西土木事務所のほうでは、道路管理課というところが一般

的な県道の維持管理等、歩道設置であるとか、そういった事業に対する役目を果たしている課とですね、道路整備課という課がもう少し高規格な道路を整備するようなどころでございます。県に対する要望としては、一括の形で要望させていただいてまして、各課、所管課または所管の事務所からいろいろ御意見を賜っているところなんですけれども、一応ガードの拡幅、踏切の改良というのは、これは単体で一個ずつ考えることはちょっと難しいのかなということも町でも思っております。そういった中で、先ほど町長の答弁にございましたとおり、新松田駅前のマスタープランの中で、あの県道とあのガードと踏切を含めた中での改良を考えていくことが必要であると考えておりますので、県からもそのようなふうに御指摘をいただいておりますので、現在、そのマスタープランを作成している最中でございます。以上です。

10番 齋 藤 わかりました。県に一応要望されているのは、そのマスタープランの中での作成ということで、駅前開発も絡めていかれるということですよ。たくさんのお金がかかると思うんですけど、その辺、県費を利用した形での計画で、松田町もお金必要になると思うんですけど、その辺は簡単にできるものではないと思いますし、莫大なお金がかかると思うんですけど、その辺のお金のことはどのように考えていますか。

まちづくり課長 踏切道単体、道路単体の話でさせていただきますと、一般的には秦野市さんの先ほど事例が、御案内させていただきましたけれども、社会資本整備総合交付金という形の中で、国庫補助対応させていただいております。55%の補助対象事業費をいただいて、県と町のほうで、施工者は町でございます。小田急電鉄さんに多分委託されてですね、やられていると思いますけれども、国費を導入してやられていると思います。松田町においても、道路改良において踏切道を改良する場合、国費の対象となる事業が町施工、県道ですので普通に踏切を直す場合には県施工になるかと思いますがけれども、県も同じで社会資本整備総合交付金を活用になられて事業をされると考えられます。以上です。

10番 齋 藤 わかりました。小田急線の踏切というのは、意外と安全性対策には優れていると思うんですけど、小田急線の非常停止ボタンの設置率が100%ということでも出ておりますけど、今その100%、非常ボタン以外に障害物検知器ですか、

これがついているかどうか、ちょっと私はわからないんですけど、その辺は把握はされているんでしょうか。

まちづくり課長 直接お伺いしたことはありませんけれども、以前にですね、新松田駅のところで夜間工事をしているときに、たまたま何人かの方が踏切内に残られているときに、音がしていたことは私自身が見たことがあります。警報音ですね、遮断機の中に人がいたときに、警報音が鳴っていたことは何となく記憶に残っているので、そういった装置があるのかなという感じでございます。正式にはわかりません。

10番 齋 藤 本当にそれがあるのかどうかわかんないんですけど、ただあれは小動物でも感知しないように車でしか対応しないと聞いているんですけども。余りにも小さいものもすべて感知すると、常に踏切が何らかの異常を感知してしまうと余計車の渋滞になってしまうからということで、まだ研究開発中らしいんですよ。その辺で、ただですね、非常ボタンの位置が高かったりすると、子供がそれを発見した場合押せなかったり、そういったことがあるので、高さはちょっと私もわかってないんですけども、今後その小田急の開発一緒にされるときにですね、非常ボタンの位置、また車いすでは届かなかったりすると思うんですけども、小田急線のそのあと、踏切の長さってあそこはどれぐらいあるんですか。

議 長 わかりますか。

まちづくり課長 正式な寸法は把握しておりません。

10番 齋 藤 電車が発車して遮断機が下りるまでの間が約15秒か20秒くらいらしいんですけども、電車が来るまでの間に15秒か20秒の間に遮断機が下りるらしいんですけど、75歳以上の平均速度が秒速1メートルらしいんですよ。そうすると15メートルを超えたときに、ちょうど踏切が鳴るんですけど、15メートル以上の踏切になるとちょっと間に合わない状況があったり、また、その踏切の途中で鳴ってしまったときに、戻るかどうかという判断を老人の方が多いこの町は、判断どっちにしているだろうと迷う時間が数秒間あるらしいんです。ですので、その辺の対策がなかなかとり切れないということで、今出ているんですけども。ある地域では、人を置いてみたりして、一番多分交通、人が歩く時間

が多いときだと思うんですけど、人を置いてうまく渡らせてあげたり、ただ途中で戻ってきたり、車いすが動けないような状態になったりとか、渡り切れないというときに本当に困るらしいんですけども、そういった対策は松田町は何かされているんでしょうか。

まちづくり課長 現在のところ、特段何もしておりません。

10番 齋 藤 1つ事例があるんですけど、認知症の方が踏切を渡り切れなくて事故に遭ったという。そのときに、その連れ合いの方は要介護1だったそうです。裁判になったときに、「同居の妻は民法の監督義務者として賠償責任を免れない」という裁判長の言葉だったらしいんですよ。とても何か無慈悲な判決だったということで、新聞にも出たことがあるそうなんですけれども、その認知症の方たちも踏切を渡ります。その辺の対応がし切れない場合、また夜動き出すこともあります。なかなか難しいと思うんですけども、ただ、福岡県の大牟田市ではですね、10年以上前から町自体で認知症たちを見守っていきながらいくということをやっていて、ちょっとおもしろいんですけど「安心して徘徊できる街」というようなネーミングでやっているそうです。この町でも、そういった方たちを見守るような仕組みがあるのか、また徘徊SOSネットワークなんかもつくられている町もあるそうですけれども、その辺はどのようになっているんでしょうか。

議 長 総務課長、いいですか。

参事兼総務課長 申しわけございません。直接の担当のほうからお話しできればいいのかとも思うんですが、徘徊に対する対策、町として特段の対策、今おっしゃられた大牟田のようなことは特には今できてないと思います。そういった事例、今裁判でその家族のほうに非があるという裁判が出たというのがあれば、私、別の裁判の例では、逆にそれは責任を免れたという話もあります。やはり、その都度の事案事案にもよると思うので、どちらのせいだからいいとか悪いじゃなくて、やはり町としてできる範囲のこと、ただ、その四六時中、人を立ててというのは現実的な話として難しい話だろうと思うので、もっと身近な中での見守れるような体制というか、そういう御近所との兼ね合いとか、そういったもの。ただ、非常に、これは個人の話としても難しい部分だと思いますので、簡単にこ

うしますとか、町でこうですと言う部分の前に、やはりその御家族がどういふふうに対応できるのかということが一番、どういふ接し方をするのかとかが一番だと思いますので。すぐこういうタイムリーな回答というのは、お出しにくい話だと思います。ただ、そういう課題があるということをもって臨みたい、臨ませたいと思いますので、そのような答弁でご容赦いただきたいと思ひます。

10番 齋藤 ありがとうございます。そうですね、なかなか認知症に対することも難しいのかなと思います。その家族とか、鉄道会社も問題がいろいろ、今の踏切で安全対策をとらなかったとかで、鉄道会社も責められる場合があるそうなんです。ですので、その家族とか鉄道会社だけではなく、町全体でそういう方たちを見守るような仕組み。これが踏切事故以外にもいろんなことにつながっていくのかなとは思いますが、そういった対策を今後少しずつでもしていけたほうがいいのかと思うんですが、それについてはいかがでしょうか。

副町長 大変貴重な御意見ありがとうございます。今、齋藤議員のほうからですね、特に踏切というお話もございました。これは踏切だけではなくて、今現在、横断歩道でもですね、児童等の見守りということで交通の関係でもさせていただいてます。また、これは町だけじゃなくて、今お話がありました鉄道事業者、また家族の方もそうです。また当然、踏切に突出しますと、交番等も近くにあるという、そういういろいろな条件の中でですね、やはり警察のほうも含めてですね、どなたでも、御高齢だけではありません、小さなお子さんもいらっしゃいますので、どなたでもですね、安全に歩けるような体制というのを、これはできるところから、また町も実施していかなければならないというふうに思っておりますので、その辺はですね、十分検討させていただいて、できるところから実施をさせていただきたい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。前向きなお答えありがとうございます。新聞等にはですね、今後、保険や基金の創設をしたらさらにいい救済案かなと出ているんですが、そういった形もあります。また、その踏切等の事故をなくすには、踏切をなくすのが一番だって新聞にも書いてあります。踏切をなくすのは

なかなか難しいのかなと思いますけれども、12月の私の一般質問の中に、酒匂川左岸縦貫道路を松田町に引っ張ってきて、そして246にぶつけると。あれ、道路をアンダー、鉄道をアンダーにしていく形をつくれればいいのかと思います。

そういったことによって、今コンパクトシティであるがゆえ、みんなで見守れる町としてできるのかなと思いますし、ただ、先ほど言ったように大量に今度車も流れ込んでくるような町にもなってしまいます。ですので、いろんな要因が重なってくると思いますので、今つくられているマスタープランを、その中にも先ほど12月に言ったような道路を、きちんと外へ流す車と町の中へ入れ込む道路、そして町の安全対策、そういった全体のことを考えながら、まちづくりをしていかなければいけないのかなと思うんですけれども。

最後に、そのことを町長にお聞きして、質問を終わりにしたいと思いますけれども。

町長 ありがとうございます。齋藤議員からの今回の御提案は非常に興味深いことだと思っています。安心・安全なまちづくりをする上では、内部的な要因と外部的な要因をしっかり押さえる必要があると思っておりますので、そういった観点から今協議会をさせてもらっているのも、内側だけでなく、外の方々にも相談をし、外からこの松田の地域を見た目で、このエリアをどういうふうにしなきゃいけないかというようなことも検討しなきゃいけないと思っておりますし、この県西地域の1市5町の首長さんたちとも、この問題は松田町だけの問題ではないということで御理解をいただきつつある問題ですので、そういったことも含めながらですね、その延長上に当然ですけれども、町民の方々の安全というのを守らなきゃいけないと思っておりますし、きょうの、今回の御提案の分はしっかりと財源の確保も含めて我々も検討してまいりたいというふうに思っております。以上です。

10番 齋藤 ありがとうございます。町長、今言われた中で、松田町だけじゃないということ、その県西全体で道路網を何か考えられるような会をつくっていただいて、車の流れをどうしようかということ。南箱道路もできますし、いろんな道路が今でき上がっています。ですので、その辺でそういった会をつくらな

らでも、県西エリア全体の安全対策としてやっていただければと思いますので、よろしく願いいたします。質問を終わります。

議

長 以上で、受付番号第9号 齋藤永君の一般質問を終わります。

以上で、本日予定しました日程の全てが終了しましたので、本日の会議はこれにて散会いたします。あすは、午前9時より本会議を開きますので、定刻までに御参集くださるようお願いいたします。

なお、この後、午前10時より、議会全員協議会を大会議室にて開催しますので、お集まりください。御苦労さまでした。 (9時32分)