

- 議 長 それでは、日程第1「一般質問」を行います。
- 昨日に引き続き、事務局は録画の準備をお願いします。
- それでは、一般質問を通告順に行います。受付番号第7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、一般質問させていただきます。
- 受付番号第7号、質問議員、第10番 齋藤永。件名、中心市街地の活性化について。
- 要旨。中心市街地の活性化は、町民が希望する第1番目だとお聞きしております。特に駅前開発は、当町にとって重要かつ不可欠なものと認識しております。駅は町の顔、新松田駅周辺及び松田駅周辺を未来的・魅力的に整備することが今後の松田町のにぎわいを取り戻す起爆剤になると考えます。総合計画の中にも、新松田駅周辺整備等のことが盛り込まれていますが、実現可能な事業ですか。どんな課題がありますか。公共交通機関及び周辺企業、地域住民とのコンセンサスはとれていますか。今後どのように進めていくかお伺いいたします。
- 町 長 おはようございます。議会定例会2日目、本日もよろしくお願いを申し上げます。
- それでは、まず今回策定しております新松田駅周辺整備基本構想・基本計画について、簡単に御説明させていきながら、御回答させていただきます。
- この基本構想・基本計画の中には、重点事業といたしまして4つの事業を挙げております。1つ目といたしましては、駅周辺のネットワークを構築している県道711号を初めとした町道3号線や町道5号線の歩道整備や道路拡幅による安心・安全な町形成。2つ目といたしましては、公共交通の結節点また足柄上地区の玄関口にふさわしい小田急線新松田駅の南北の駅前広場の整備による拠点の形成。3つ目といたしましては、地域の南北の回遊性を高めるための新松田駅南北自由通路や、その整備に伴う橋上駅舎化など、鉄道関連の施設整備。4つ目といたしまして、御質問にあります中心市街地の活性化やにぎわいの創出を生み出すための市街地再開発事業による集約施設の整備の4つの重点事業

から成り立っているというふうと考えております。

まずは、御質問の2つ目、どのような課題があるかという点について、事業別に回答させていただきます。1つ目の重要事業であります駅周辺のネットワークを構築している県道711号を初めとした町道3号線や町道5号線の道路整備事業につきましては、用地買収を伴う事業でありますことから、関連する沿道権利者の方々の御協力を得ることが課題となります。JRガードの拡幅については、道路管理者である神奈川県とJR東海との連携協力が重要となっております。

2つ目の小田急線新松田駅の南北の駅前広場の整備についても、広場の面積を拡大するため、同様に関連する権利者の方々の御協力を得ることが課題となり、さらにはバス・タクシー事業者などの公共交通事業者との調整が必要となっております。

3つ目の新松田駅南北自由通路や、その整備に伴う橋上駅舎化などの鉄道関連の施設整備事業に関しましては、鉄道事業者との協議が必要なことはもちろんですが、今後整備される駅前広場や集約施設の建築計画とあわせた自由通路の配置も課題となっております。

4つ目の市街地再開発事業における集約施設、駅ビル等々になりますが、の整備においては、再開発組合施行による整備を基本に事業化の検討を進めるため、まずは土地や建物権利者の方々に構成される準備組合の設立、この事業を実施する民間事業者の参入が不可欠となり、そのことが重要な課題というふうになります。

また、これらの事業の実施に先立って、都市計画決定を行い、駅前広場を含めた再開発事業の区域を決定し、駅周辺の事業が計画的に進めるための事務手続の複雑さも課題の一つというふうに挙げております。さらに、これらの事業に関する財源の確保についても課題となります。以上が4つの重点事業と事業全体に挙げられる課題と考えております。

次に、公共交通機関と周辺企業、地域住民とのコンセンサスがとれているかとの御質問にお答えさせていただきます。事業に関連する公共交通機関につきましては、鉄道事業者として小田急電鉄、JR東海、バス事業者として富士急

湘南バス、箱根登山バス、タクシー事業者として松田合同自動車、箱根登山ハイヤーの6社が挙げられます。JR東海を除く5社の皆様方には、新松田駅周辺地域まちづくり協議会において、基本構想・基本計画の策定にも平成28年度当初から委員として参加いただいております。JR東海さんにおきましては関連部会である交通部会に御参加をいただき、6社の皆様方と一緒に駅前交通広場の利用状況や広場のレイアウトなど意見交換、協議を進めてきたところでもあり、この部会のほかにも個別の協議、打ち合わせにより、駅前広場等の計画案を策定してきております。

さらに小田急電鉄さんとは、今年度中には駅周辺整備事業の実施に関する協議書を交わすよう調整を図っているところでもございます。

また、JR東海さんとは個別の協議を実施しており、基本構想・基本計画については御理解をいただいているところでもありますが、今後も詳細な協議は事業内容の検討が進んでいく段階で協議することとなっております。

そのほか、バス事業者やタクシー事業者の方々も同様に、今後駅前広場の詳細な検討などの実施の際に、必要に応じて協議を行うこととしており、今回作成している基本構想・基本計画については御理解いただけるというふうに考えております。

次に、周辺企業とのコンセンサスについてでございます。現在、富士急本社事業部及び横浜銀行、鉄道事業以外の小田急沿線事業部など、基本構想・基本計画策定に向けて資料説明、意見交換を実施しており、一定の御理解をいただいているところでもございます。

また、地域住民とのコンセンサスに関しましては、権利者の皆様方には協議会での進捗をお知らせするため、年度末ごとに資料をお届けし、必要に応じて説明や意見交換会を実施し、基本構想・基本計画の内容をお知らせをし、協議会においても地権者及び建物権利者の各1名ずつの御参加をお願いし、地域の自治会長にも協議会への参加をお願いをしているところでもございます。

平成30年9月には、再開発事業に関するアンケート調査をお願いするため、当該に対する地域の土地所有者の方々や、建物を所有されている方々に資料を配布するとともに、新松田駅周辺整備基本構想に関する意見交換会を実施して、

構想の内容や市街地再開発事業の説明を行ったところでございます。

アンケートの調査結果につきましては、土地所有者の対象人数が24名で、16名の方、約70%になりますが、方から回答をいただき、建物所有者の対象人数20名のうち12名、約60%の方から回答をいただいております。

回答につきましては、新松田駅周辺で再開発事業を適用したまちづくりを進めることについての御意見を伺ったところ、22名の方から早期に再開発事業を進めてほしいとの回答をいただきました。22名の回答は、全回答者の80%になります。

このようなことから、今回の基本構想・基本計画については、一定の御理解を頂戴しているというふうに判断しているところでございます。

また、平成30年12月からことしの2月15日までの期間で、新松田駅周辺整備基本構想・基本計画案を公表し、パブリックコメントについて意見募集を行ったところ、多くの意見が寄せられ、駅周辺整備に対し町民の方々が関心を持たれていることが改めて確認ができました。

また、ことし1月には全町民を対象に意見交換会も実施し、今後はパブリックコメントとともに皆様方からいただいた御意見を参考に、基本構想・基本計画案を再度確認し、今年度中に策定を行い、多くの町民の方々への周知のため、広報紙で報告、また事業進捗に合わせて説明会を開催することを予定しております。

続きまして、今後どのように進めていくのかについてお答えをさせていただきます。来年度からは事業に関して町民の方々、特に事業の計画範囲内の多くの方々に、再開発事業に関する御理解や御協力が必要となることから、引き続き勉強会や検討会を実施するとともに、組合施行に不可欠な民間事業者へのアプローチを積極的に行い、再開発準備組合設立に向け取り組んでまいります。

また、重要課題であります都市計画決定等の事務手続については、神奈川県や神奈川県警との協議、また橋上駅舎や南北自由通路など、鉄道事業者との協議・調整にも引き続き積極的に取り組んでまいります。

さらに、財源確保についてであります。国・県の補助金を最大に活用するために、新年度予算にも計上しております立地適正化計画の策定を行うとともに

に、土木事業の全体の見直しを図り、選択と集中による予算の確保、また事業実施に向け、予算の平準化を図るために本議会定例会において基金条例を提出させていただいたところでもございます。

最後になりますが、一番最初の質問にあります実現可能な事業ですかについてお答えを申し上げさせていただきます。議員が申し上げているとおり、新松田駅周辺整備は町民が1番目に希望する事業でありますので、その事業を推進する責任があると強く認識しており、身が引き締まる思いでもございます。その希望をかなえるためには、今までお答えしたように、解決するために必要な多くの課題がありますが、町民が一丸となってこの課題を一つ一つ解決していけば実現可能であるというふうに考えてもおります。最終整備までにはまだまだ時間と労力を要しますが、今回策定した基本構想・基本計画は、新松田駅周辺地域の再編等にかかわる方向性を整理するとともに、その整備手法、実現の方策を検討、整理したものでありますので、今後さらに実施に向けた協議、検討を進めてまいります。

また、それらの事業を実施するには、行政のみの力ではなく、権利者のほか関係の皆様方の御理解、御協力、さらには多くの町民の方々からの御支援、また議会議員の皆様方の御協力を得て初めてなり得るものでございますので、新年度以降も松田町の積年の夢の実現に向け、積極的に取り組んでまいりますので、よろしくお願い申し上げます。以上です。

10番 齋藤 藤 御回答ありがとうございました。まず、町長の決意がわかりましたので、ありがとうございます。今、たくさんの課題も出たところでございますけれども、これらがすごく多いなと感じるところでもひとつあります。これらを一つ一つクリアするのに、今、この基本構想・基本計画の中において行われる期間において、この辺ができ上がっていくのかという部分が、ちょっと短いのかなとは感じる場所なんですけれども、その辺はいかなものでしょう。

まちづくり課長 御質問ありがとうございます。まず、期間の問題なんですけれども、まず課題の中に用地の取得であるとかということが多く含まれていたと思います。都市計画決定をすることによって、用地の取得が計画的に行われると。まず先に都市計画決定に向けた取り組みをしていかなければならない。そういった中では、

昨日御説明させていただいたとおり、4年間をかけてですね、最初の2年は地域の方の勉強会、それに継続して私たちも勉強しながら都市計画決定に向けて4年の歳月をかけていくと。その中では都市計画決定が可能であれば、とれた暁にはこの事業全体の進捗は見込めるのではないかというふうに考えています。時間的にはこれから4年間がスタートダッシュと一番大事な時期になると考えています。以上です。

10番 齋藤 すごく図面とかこれをいただいて、この構想の中、すごくすばらしい図面だとは思いますが、例えば南口開発求めたときに、もう10年たってまだ対応ができてない現状がございますよね。それを4年で計画立てて今後やっていくという、このスパンで南口が10年かかってもできてない部分、本当にできるのかなって、すごく心配です。決して私は作りたくないんじゃないで、やっていただきたいと思います。そういう考えではいるんですけども。ただ、課題はどんなのかと聞いたことは今、いろんな課題を一つ一つクリアしないと、これは完成しないのかなと思っています。もう前から駅前開発はいろんなことでやってきております。その中で、10年かかってもできない部分もあったりするので、その辺の対応ができるのかなと、すごく不安に思うんです。そういう一つ一つの課題をこれからクリアしなきゃいけないと思うんですけども、まず全体の図面を考えて、いろんな区画整理事業だとか都市計画法にのっとり形でいくだとか、そんなこと、たくさん考えていかなきゃいけないことだと思うんですけども、本当にこの短い期間でできるのかなって、すごく心配しています。そこが一番のネックになるのかなと思ってるんですけども、見込みはありますか。

まちづくり課長 御指摘の南口の事業でございますが、南口はですね、道路事業で今現在行っているところです。交通安全対策と立体横断施設、エレベーターですね。そういったものを基準に整備を進めております。道路事業の中では、なかなか土地に制約をかける、要するに収用法による土地の制約をかけるということが難しくですね、用地の取得に手間取っているところもあります。都計法でですね、再開発事業区域が確定されれば、当然その区域の用地取得については、皆さんにそういったことも説明をしながら用地取得に向かっていきます。また、都市

計画決定をとるには、再開発準備組合の設立が大前提となります。再開発準備組合には地権者の方々に、おおむねの方に入っただくようになるということは、逆に都決がとれば用地は買えるというふうに町としては考えています。以上です。

10番 齋藤 ありがとうございます。都市計画を進めていかなければいけないという前提に物事を進めると思うんですけども、まだ都市計画法にのっとって、これをやっていく上で、いろんな課題が出ると思います。例えば平面踏切は禁止だとか、そういった問題をこの町はどうクリアしていくのかなというところが、すごく心配しているところです。たしか過去の歴史を見ますと、高規格の道路はこの町に入ってきてないので、酒匂川左岸縦貫道路を使って車を町の中に入れ込ませる。また国道につなげる。そういった流れが高規格道路を使ってやろうとしていた県の計画の中にですね、この町の都市計画がなかったもので、まして松田町が一回拒否をしてしまった部分、そこで一回途切れてしまって、もう何十年とたってると思うんですけど、そこを、そういったことの課題があると思うので、県としての対応がどうなのかなと心配の部分もあるんですけども、その辺はいかなものですか。

まちづくり課長 御指摘のですね、駅前広場とですね、再開発施設の集約施設等の都市計画決定には、道路をあわせて都市計画決定をとる必要があります。今回ですね、この事業に先立って、都市計画決定の道路をどのルートをとらなければいけないのかということで、過去に議員御指摘のですね、バイパス的な鉄道をオーバブリッジで越える、上を通るとか、246タッチだとかって、過去にはそういうこともありましたので、私どもも一番最初にそれを懸念する材料、それができないと、広場ができないとか、集約施設ができないというふうになってはいけないということで、都市計画課さん、県庁のですね、都市計画課さんとですね、協議をさせていただきました。

県の判断では、駅前での発生交通量が既存の駅広と面積が変わっても、発生交通量がさほど変わらないんじゃないか。新駅であれば新たな発生交通量が生まれる。商業施設ができたとしても、その発生交通量の計算をしてくださいねということで、今、発生交通量の計算もして終わっております。その中では、

県道711号を広場から大井町の南へ行く街路ですね、交差点、車屋さんがあるところの交差点までの間を都市計画決定の道路として、駅前広場の発生交通量を処理するという形でどうだろうかということで、県のほうからもそれでいけるんじゃないかと。

それから、御指摘の立体交差です。駅のすぐそばに平面の交差の踏切があります。これについてはですね、道路規格を担当している部署にちょっとお聞きしましたところ、道路がどういう構造でつくらなければいけないという決まりがあります。当然、バイパス的な道路であれば立体交差もあり得るんですけども、地形によってはその限りではないと。そういうような、要するにJRのガードがそばにあって、そこをアンダーとかオーバーですることが多額な費用が要する場合には、平面交差でもやむを得ないという事例がございます。そういったことも今、確認してですね、都決がとれる、道路の都決については大井町さんと神奈川県と松田町で一緒に向かっていく。県決定になるのかなというふうな感じはしていますけども、そういった形で県西土木さんとも協議をしております。以上です。

10番 齋藤 都計道の作成についてですけども、踏切の問題、ボトルネック踏切だと思うんですけど、その手前のJRのガード、そういう問題が解決できるのかどうかという部分がすごく気になるんですけど。あのまま、別に平面交差でオーケーですよといっても、あそこのガードも変えなければいけないということがあって、JR側とも相当話さないといけないことなんですけど、その辺はどこまで進んでいるんですか。

まちづくり課長 JRのガードの拡幅につきましては、神奈川県さんのほう、県西土木さんのほうに今、要望を、ここで県要望は何年か、もう数年やっております。その中の回答では、松田町が駅前広場の構想を作成すれば、それにのっとって県も動きますよという回答をいただいております。そういった中では、今回神奈川県の県西土木の所長さんも協議会の会長…協議会の役員をやっていただいておりますので、当然その拡幅についても県の土木事務所のほうでは御議論いただいております。なおかつ、県庁を含めた中で今後JRとの協議を進めていきたいというふうに聞いております。以上です。

10番 齋 藤 わかりました。松田町が計画を立てれば県も動いてくれるよということですよ。先ほど町長のお答えにもあった部分で、駅前の道路の部分、ほとんど小田急の土地だということだと思んですけど、道路認定をするに当たって、町道化にしていかなきゃいけない部分があると思うんですけども。ということは、小田急からそこを買わなければいけないということですよ。そうすると、どのくらいお金かかるかわからないんですけど、またそこでお金が必要になってきますよね。そういったものが今まで、ここ今、何人か質問の中で財政推計問題だとか、そういったものに対して、その部分が入っているのか。そこはまた別な問題なのか。そこはどうなってますか。

まちづくり課長 買収の費用につきましては、現在考えております事業費の中に小田急さんの広場の面積も一応入れてあります。ただ、一般の方の用地買収の単価と小田急の交通広場が同じなのかという、なかなか疑問なところがあります。小田急さんに対してはですね、広場については個別案件で取り扱いをしますので、御相談くださいという形で、今後単価の交渉であるとか、寄附でいただけるのか、道路部分はもらえるのかとか、そういったことを含めて協議していきたいと考えております。以上です。

10番 齋 藤 小田急と話を進めるということの中におきましてですね、新松田駅周辺まちづくり協議会の議事録を私ちょっと読まさせてもらったんですけど、その中において、小田急が駅の改良図面とかを松田町がつくった中において、これは鉄道事業者の事業だから、松田町が重点事業に挙げることはおかしいじゃないかとか、小田急との余り合意が図られてないような、先にちゃんと話せよみたいな内容の議事録が載っかってるんですけど、この辺はクリアされているんですかね。この前、きのうのいろんなほかの方の質問の中において、新たにまたこの協議会が行われたということで、その内容はちょっと把握してないんですけども、その辺はどうなってるんですか。

まちづくり課長 小田急さんにはですね、個別案件としても協議会の中でも当然意見をお伺いしてるところでもありますし、個別の案件として会社のほうに、本社のほうにですね、出向いてですね、資料を、例えば記者発表するとか、広報に載せるとか、こういった形でまとめていくというときには、資料をお送りして、社内で

決裁を取っていただいております。その中では、例えばあくまでイメージだよということ載せてくれと。それはなぜかという、位置が今後詳細設計の場合に、内容によっては橋上駅舎の位置が若干変わったり、駅のレイアウトが変わる可能性があるから、あくまでもイメージだよ。ただ、橋上駅舎であるとか、自由通路であるとかという整備については、今のところ小田急さんのほうは御理解いただいているというふうに考えていますし、4日の日の午前中に協議会を行ったときも、小田急さん、本社から課長さんお見えになってですね、この形で一応まとめていきますということで理解はいただいております。以上です。

10番 齋藤 小田急が納得してればいいんですけど、内容は別としてですね。そこをすごく詰めて話していかなくちゃいけない、一番中心の部分だと思いますので。それと、今のイメージ図の中で行われる部分で、この議事録の中にも範囲が、歩道にエスカレーターみたいなのがきてて、そこが通れないんじゃないとか、そういった内容のことも書いてあるんですけども、それが技術的に可能かという問題。そういったことの要はあそこ狭過ぎるんですよ。ですので、もう少し広くとらなくちゃいけない部分が出てくるのかなとは思いますが、そういったことで、あそこを開発するに当たっての、あそこに商業施設も何軒かありますから、そういうものをうまく取り込めるような、あそこ全体のJRを入れた中で組み立てていかなくちゃいけないと思うんですけども、近隣企業さん、例えば小田原駅さんが今、駐車場をつぶして会議うめこですか、会議場みたいなをつくって、駐車場もつくって、今その横を民間の万葉の湯さん、ちょっと名前出して失礼ですけど、ホテルができますよね。近代的なホテルの前側には、すごく古いイメージの商業施設を連続でつくっていくという、そういう構想があると思うんですけども、そういった流れは、この町はつくっていくのか。商工業との話がまず商工振興会を入れて話ししてあるのかどうか。そういった部分を一緒に考えていかなくちゃいけないと思うんですけども、その辺はどうなってるんでしょうか。

まちづくり課長 まずですね、駅前広場を整備してですね、例えば集約施設をつくっても、例えば商店が1軒もなくなってしまえば、広場としての価値は全くないというふうに考えます。交通結節点である駅の広場とともにですね、にぎわいを生み出

すのが駅だと思っています。そういった中では、今後建築を予定するような集約施設の1、2階部分においては、当然テナントを募集してですね、その近隣にある商店の方に入っていただければなというふうに考えていますし、ロマンス通りの整備につきましては、道路を広げてお店がなくなってしまうのも困りますので、そういったことを考えていきたいと考えています。

それともう1点ですね、協議会の中にですね、商工会さんからですね、1名参加していただいてですね、御意見を頂戴していますし、今回の意見交換会の中でもですね、商業の若手の方々でしょうか、青年部の方がですね、3人さんお見えになってですね、意見交換会でも前のほうに座っていただいて、私たちのこの案について耳を傾けていただくということもありました。今後はですね、実施に向けて、当然商店の方、そういった方をきちっとお話し合いをしながら、今後のまちづくりとあわせて商工振興もやっていくというのは別の課題としてきちっとやっていきたいと思っています。ハード整備に合わせてそういったこともやっていきたいというふうに考えています。以上です。

10番 齋藤 ぜひとも商工会のほうとのコンセンサスとっていただきたいと思います。

それと、小田急駅前だけじゃなくですね、JR側も含めた全体の構想をつくってあると思うんですけども、その中の基本計画対象区域ですか、線引きがされている中において、仲町商店街の道路のところで線が引かれている。またはJRの駅の手前側に線が引かれているんですけど、ここの中の一番中心的な部分だと思うんですけども、道路の反対側だけ整備して、反対側はやらないのかって思ってしまうようなこの図面なんですけれども、駅もJR側の駅はやらないのかみたいな位置になっているんですけど、その辺はどうなんですか。

まちづくり課長 構想、計画を立てる段階でですね、ある程度、地形地物ですね、現地にあった目標となるものを範囲に設定しております。ただしですね、この構想、計画、基本計画そのものは、その区域だけをやるという意味ではなく、おおむねの目安を示したものです。当然、その道路の反対側、沿道に沿ってる商店街については、その沿道を含めて、左右ですね、左右含めて当然計画、実施計画の中では検討していくことになると思います。駅前、駅、JRの駅についても全く同じような考えで、実施に当たりましてはその区域をきちっと入れて計画をして

いくということになると思います。以上です。

10番 齋藤 ぜひともその中心市街地を全体的に見た形での構想を行っていただきたいと
思います。

それとですね、一番ちょっと気になってる部分はですね、さっきの都市計画法によつての道路をつくる時の平面踏切または平面交差の道路に対してですね、東北の震災のときに一番問題になったのが、停電によることで、平面の状態ですと、例えば踏切の場合は電車がそこで止まったら、もう通れませんよね。平面交差の道路も、信号機が止まると。そこでお巡りさんが全部交差点に行ける時間というのは多分ないので、事故が起きる可能性もある。そういったことによつてこの松田町が小田急線の踏切と、こっちの246は斜面にあるので、山が崩れる可能性もありますよね。神山に行く橋も落ちる可能性がありますよね。開成に行く橋は落ちる可能性もあります。山北の方面に行くと、今度トンネルがあつたりすると、あそこでトンネルは崩れてますよね、よくね。そういった問題も出たときに、この地域が一带が防災上孤立してしまう可能性があります。だから立体交差をなさいよというのが都市計画の中に載つてきてるんだと、どこかに書いてあつたんですけれども。あくまでも許可はとれても防災上の問題が出てきたときに、この町がそういう部分、対応できなくなって、物資が届かない。どこも多分いろいろ、でかい地震だとこの辺一带はみんな潰れてしまうんですけれども、この町が孤立してしまうおそれがある部分がちょっと懸念するところなんですけれども、どこかでやっぱり立体交差的に交通網がうまくできるような、高規格の道路の設定が必要ではないかなと思うんですけど、その辺はいかがなものですか。

まちづくり課長 高規格道路につきましては、今、私どもで考えているのは、やはり県道であつたり、国道にその部分はですね、お任せするというふうに考えています。それから、災害時の物資の運搬等につきましては、現在神奈川県と松田町で緊急輸送道路について整備を、区域を決めております。緊急輸送道路になるべく道路というのが指定されています。その道路につきましては、当然緊急輸送道路でありますので、関連の施設、例えば先ほどおっしゃられた橋であるとか、のり面であるとか、そういったものは順次災害に…うまい整備をしたり点検をし

たりという形で今、既に県道も国道も行われております。そういった意味では、町内に入ってくる緊急輸送道路は246、255、東名からこちらのアクセスについては国道・県道を利用するという形になっていますので、一応にはすぐに鉄道が止まったから、踏切が通れないから、橋が落っこったからということで、町内に物資が運ばれないというふうには余り考えておりません。橋梁に関しましても、今想定されている中の地震であれば、落ちないというふうに設計されておりますので、一応その辺はそれを信じるということになると思います。町内に余り大型車を入れるというような物資の配給ではないと思います。どこかに大きい基地をつくって、そこから小運搬、小さいものに乗せかえて運んでいく。先ほどの踏切がおりたまま、電車が止まったまま、それに関しましては今後小田急さんとですね、お話をするとき、緊急時の、当然小田急さんにもマニュアルがあると思います。そういったことを確認しながら、御理解をいただいでいくようにしたいと思います。以上です。

10番 齋藤 橋が落ちないなんていうのは想定であって、想定外なこと、最近いつでも起きておりますので、想定外のことをもう想定していかないといけないときじゃないのかなと思います。あらゆるものに対応できるような形を組んでいただければと思いますけれども。

最後に1つ、JRのところは余りこの計画の中に出てきてない部分で、話し合いの中にもまたちょっと別な部署という感じであるようですけれども、町を分断するJR、堤防のようにあるわけじゃないですか。ですので、例えば向こう側の海から津波が来たら、あそこ堤防で押さえられる。その向こうは沈んでしまいますけれども。こっちは山津波が来たときに、そこが堤防になると。その堤防的な鉄道のところをよく見ますとですね、中澤さんの横あたりの石炭とってる部分、あそこがもうぼろぼろになっていて、鉄がさびてるような状況です。あのままじゃちょっと堤防の擁壁の用途をなさないのかなと思うんですけれども、その辺も今後、開発の中に入れて、JRの線路がどっち側からでも堤防的な役割を果たせるようなことも考えていく一つかなとは思っていますけれども、それはいかがなものですか。

まちづくり課長 JRの軌道敷をですね、例えば災害の堤防みたいな役目があるんじゃないか。

地形的にはあるかもしれませんが、246から上の土砂なんかで、イエローゾーンになってる部分があると思いますけれども、その前に東名があったり246があったりというので、JRまで届くにはなかなかの距離が必要ですが、この間もタイムリーなところで、JRさんにいろいろな、別件です、協議に伺ったときに、やはりJRさんの用地に対して、古い国鉄時代からの構造物が多いということで、JRさんもその維持管理について、どうしていかうかという話をされていました。おっしゃるとおり、これからのまちづくりの中では、真ん中を縦断・横断方向に走っている小田急さん、JRさんをいかに利用しつつ、中を南北方向に抜けるかということがまちづくり、松田の中のまちづくりでは起点になると思います。JRさんとは個別案件ではないと協議ができないというふうに会社から言われておりますので、個別案件を幾つも出していきながら、総合的にまちづくりに合わせた協議をしていきたいと思っております。以上です。

10番 齋藤 藤 どうもありがとうございました。課題はたくさんあると思います。一つ一つ解決しながら進めるしかないと思いますので、いろんな分野にたけた人たちが、いろいろな部分であると思いますので、それらを使っていただきながら、この駅前周辺整備計画を進めていただければと思いますので、都市計画って、よく見ますと、住民福祉のためって書いてあったんですよ。ひとつよろしく願いいたします。終わります。

議 長 以上で受付番号第7号、齋藤永君の一般質問を終わります。