

○ 3 番（湯川洋治）

皆さん、こんにちは。3 番議員、湯川洋治でございます。

通告に従いまして、1 項目、質問させていただきます。小田急小田原線新松田 7 号踏切拡幅及び周辺道路歩道整備を。

平成 26 年 3 月に足柄紫水大橋完成後、町道 304－3 号線から町道 235 号線の交通量が増えてきております。小田急小田原線新松田 7 号踏切は、歩道が整備されていないため、道路と線路が交差する踏切は電車、自動車、自転車、歩行者が通行する極めて危険な場所であり、安全対策が必要となります。

道路等については、まず歩行者の安全を優先的に考慮すべきと考えるが、この場所は歩行者を優先とした踏切ではなく車優先のような状況が見られるため、踏切を拡幅し歩道を設ける整備が必要と思われます。また、近くには工場があり、大型車の搬入・搬出経路となっておりまして、踏切が狭いため普通車の交互通行もままならない状態であります。近隣の企業では、下島交差点方面から進入する大型車両は右折を禁止し、迂回をして搬入されている状況が見られます。

また、下島交差点から小田急小田原線新松田 7 号踏切までの間、歩道が整備されていないため、下島東地区方面や開成駅を利用する通勤・通学等や近隣住民にとって大変危険な状況にあります。歩道を整備し、早急に踏切拡幅を小田急電鉄に働きかけるべきと考えますが、町の見解はいかがでしょうか。

以上、よろしくお願いいたします。

○議長（茅沼隆文）

町長。

○町長（府川裕一）

それでは、湯川議員の御質問にお答えをいたします。

町道 235 号線は、開成町を東西に横断する道路として、また小田急小田原線を挟んで開成駅の東側地区と西側地区を連絡する重要な路線であります。

開成駅の東側地区については、住宅等の開発が進むとともに平成 26 年 3 月には足柄紫水大橋が開通をし、町道 235 号線の重要性はますます高まっていると認識しております。下島交差点以東の現在の町道 235 号線については、新松田 7 号踏切を除き平成 8 年に竣工した開成駅周辺地区土地区画整理事業により整備をしたものですが、下島交差点付近及び町道 235 号線の北側区域については、この土地区画整理事業の施行区域外となったため、道路拡幅や歩道の整備が一部のみのままとなっております。

足柄紫水大橋に接続する連絡道路建設の調整段階において、平成 18 年頃に新松田 7 号踏切の改良計画を検討いたしました。その整備にあたっては、道路構造令に基づき歩道の幅を 2 メートルとすること、また、踏切部分だけではなく踏切に接続する一定区間を整備するため、用地買収が必要となり多額の事業費が見込まれること、土地区画整理事業の減歩により、現在の道路用地を負担した方に、さらに道路用地の協力をお願いすることとなるため、結果的には歩道整備を見送った経緯があります。

また、踏切における事故は重大となり、多大な影響があるため、国は平成２８年３月に踏切道改良促進法の改正を行いました。その中で、緊急に対策の検討が必要な踏切として全国の１，４７９カ所の踏切安全通行カルテを公表するとともに、改良すべき踏切道として８２４カ所を指定し、地域の実情に応じた踏切道対策の検討、実施を推進しております。このうち県内の指定は６１カ所ですが、この中に新松田７号踏切は含まれておりません。

新松田７号踏切付近の町道２３５号線北側の地域、及び県道７２０号（怒田開成小田原）から東側に約６０メートルの区間の歩道未整備の区域については、昭和５４年３月に都市計画決定した開成駅周辺地区土地区画整理事業予定区域内であります。したがって、この区間の整備は、土地区画整理事業により拡幅に必要な道路用地を確保し、新松田７号踏切の拡幅及び歩道整備についても土地区画整理事業にあわせて行うことが町としての基本的な考え方であります。

新松田７号踏切を通過する交通量については、足柄紫水大橋開通前の平成２６年３月１２日に行った調査結果では、午前７時から午後７時までの１２時間で自動車・オートバイが１，７７０台、歩行者・自転車５１２人でありました。開通後の平成２６年７月８日に行った調査結果では、同じ１２時間で自動車等が１，４９２台、歩行者等が４３８人で、足柄紫水大橋の開通により自動車等が約１６％の減少、歩行者等が約１４％の減少という結果でありました。また、先月２月１４日に朝・昼・夕方のピーク時、各１時間の交通量を調査したところ、開通後の平成２６年７月８日の調査データと同程度の交通量でありました。

足柄紫水大橋整備の目的として、周辺地域での慢性的な交通渋滞の解消があります。この効果もあって、新松田７号踏切の交通量は、開成駅の自由通路や町道２３５号線以外の開成駅東側地区と連絡する道路により歩行者や自動車の分散が図られていると考えております。

踏切道の改良については、鉄道の適切な維持管理や安全確保の面から設計や工事は鉄道事業者が実施をいたしますが、その改良を必要とする原因者が工事費を負担するため、道路拡幅事業の場合は道路管理者である町が負担することとなります。新松田７号踏切も含めた下島交差点以东の町道２３５号線の歩道整備については、鉄道事業者など関係機関との協議に長期間を要することや、実施する際に多額の事業費が見込まれるため、土地区画整理事業の事業化の時期や今後の交通量の変化等を踏まえつつ、中・長期的な視点で調査・研究をしていきたいと考えております。

また、ソフト的な安全対策として、これまでも要請してきておりますが、踏切近隣の企業に対して、交通渋滞の原因となる交通量の増加する時間帯において、大型トラックの通行時間の調整や道路への駐車禁止を要請してまいります。

以上であります。よろしくお願いいたします。

○議長（茅沼隆文）

湯川議員。

○３番（湯川洋治）

まず、答弁でいただいたように、町道２３５号線は開成町を東西に横断する重要な路線であるという答弁をいただきましたけれども、この路線にある踏切道はこの地域の生活道路となっておりまして、通勤・通学でも利用されており、特に歩行者、子ども、それからベビーカーを押しているお母さん、高齢者、障がい者には安全対策の配慮が当然必要だと思われまますけれども、町は安全対策をどう考えているか、御答弁願います。

○議長（茅沼隆文）

危機管理担当課長。

○危機管理担当課長（渡邊雅彦）

交通安全のソフト面的な対策ということで、危機管理担当の私からお答えいたします。

踏切周辺で、町で行っております安全対策といたしまして、近隣の企業に対しまして大型トラックの通行について、下島交差点から酒匂川に向かう車両が通行する際に、踏切を右折する場合には対向車が来ますと右折ができずに渋滞の原因となる場合がございます。このことから、踏切を右折せずに直進方向に進んで、大回りをして企業の敷地に進入するように要請しております。実際に、この形につきましては、企業でも運用していただいている状況でございます。

以上です。

○議長（茅沼隆文）

湯川議員。

○３番（湯川洋治）

実際に踏切のところの状況を見ますと、これはドライバーのモラルにもよるのですが、ほとんど歩行者を無視して車が行ってしまいます。歩行者の方は、車が通り過ぎるのを歩行者が待ってから渡っている状況があるのです。ですから、これは何らかの処置をしていただきたいと思うのです。例えば広報で周知するとか看板を設置するとか、そういう考えはお持ちでないですかね。

○議長（茅沼隆文）

危機管理担当課長。

○危機管理担当課長（渡邊雅彦）

安全対策という部分でございますので、交通というところもありますので警察との連携も出てくるかと思えます。踏切付近で、パトロールカーが踏切の部分でこちらを監視していただいているような状況もございますので、そのあたり、警察にも安全な運行をするような形でのパトロールの強化、こういったものも要請していきたいと思えます。

以上です。

○議長（茅沼隆文）

湯川議員。

○３番（湯川洋治）

よろしくお願ひしたいと思ひます。本当に、子どもさんを連れたお母さんとかベビーカーを見ていると、当然、事故が予測されるので、ぜひ警察に協力をいただいてお願ひしたいと思ひます。

次に、平成18年頃に新松田7号踏切については改良計画を検討したと。道路構造令に基づき歩道の幅は2メートルとすることなどがあり、さらに、接続する一定区間を整備するためには用地の確保が困難となり見送ったという答弁をいただきましたけれども、これから12年の歳月が経ってしまひて現状は全く変わっていないわけです。むしろ、私は危険性が増えているのではないかと思ひています。再度、改良計画を検討していただきたいと心から思ひております。

また、踏切における事故については重大で多大な影響があつて、国は平成28年3月に踏切改良促進法の改正を行ひ、改良すべき踏切道824カ所を指定して、このうち県内は61カ所と。ただ、この中に新松田7号踏切は入っていないということなのですけれども、危険性の基準という点はどの程度のものか、教えていただけますかね。

○議長（茅沼隆文）

まちづくり部長。

○まちづくり部長（芳山 忠）

ただいま2点、御質問をいただきましたけれども、1点目の改良計画について、私から答弁をさせていただきます。

町長答弁にもありましたとおり、新松田7号踏切については、一時、歩道をつけるという計画で検討したという経緯がございますけれども、その後の道路状況、交通状況等を勘案しますと、それほど大きな変化が見られないと私どもとしては判断をしております、町長答弁にもありますとおり、これは本来のいわゆる土地区画整理事業の区域内の道路整備、あるいは踏切道の整備ということになりますので、土地区画整理事業とあわせた中での検討をしていきたいと、このように考えております。

次の基準につきましては、担当課長から答弁をさせます。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（高橋清一）

お答えいたします。

踏切道改良促進法に基づきまして国が指定する改良すべき踏切道の基準ということでございます。何点かございますけれども、まず1点目に、あかズの踏切ということでは1時間あたり40分以上の遮断ということがございます。こちらにつきましては、新松田7号踏切におきましては約30分程度ということがピークでございます。

次に、交通量によるボトルネック、いわゆる自動車、歩行者の滞留する量という関係でございます。こちらにつきましては、新松田7号踏切におきまして国の基準で車の関係でいいますと5分の1程度、歩行者につきましては2分の1程度という形では、その基準に達していないという状況でございます。

その次に狭あいの踏切の関係、いわゆる道路幅員の差によるものということござ

いますけれども、こちらにつきましても、その差につきましてもは国の基準に達していない、満たしていないというところでございます。

その他、事故の多発している踏切などということがございますけれども、このような中で、新松田 7 号踏切における指定については受けていないという状況でございます。

以上です。

○議長（茅沼隆文）

湯川議員。

○3 番（湯川洋治）

ありがとうございました。

今、課長の答弁の前に部長から土地区画整理事業ということでお話をいただいたのですけれども、私の質問は、要するに、歩道を整備していただきたいのと踏切を拡幅していただきたいと、この 2 点に絞っていましたが、いずれも土地区画整理事業の中の一環としてやるのだと、こういう形なのですから、これを土地区画整理事業でなく単独の事業として、例えば歩道の整備とか踏切の拡張というのは可能ですか。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（高橋清一）

お答えいたします。

議員の御指摘で踏切道の拡幅につきましては、今、現時点で町の考え方としましては土地区画整理事業にあわせてというところがございますけれども、それによらず通常の道路拡幅という部分の考え方について聞かれていると思います。

こちらの新松田 7 号踏切の拡幅につきましては、現状、両側部分に歩道があるというところでは、先程、申しあげましたが、幅員のずれがあると、差があるというところでは、鉄道事業者との協議にもよりますけれども、差がある関係では、できる可能性があるとは思っております。

ただ、今現在、町が考えております、先程、申しあげました土地区画整理事業としての都市計画決定とした経過との整合性ですとか、仮に片側のみという形で踏切を広げるといった場合につきましては、その後、土地区画整理事業を実施した際に、改めて、また踏切を広げるといような部分でいいかと財政投入の関係等もございます。そういったことも含めまして、現状の踏切を広げることについては慎重に考える必要があると考えているところでございます。

以上です

○議長（茅沼隆文）

湯川議員。

○3 番（湯川洋治）

難しい質問をしてしまって大変申しわけないと思うのですが、私としては、

むしろ土地区画整理事業でなくて踏切は単独でできるのではないかと思いましたが、そういう質問をさせていただきました。

例えば、仮の話をして申しわけないのですが、踏切が拡張する場合、設計、施工については鉄道会社がやるのだと。したがって、それについては鉄道会社がやるのだけれども、支払いについては、これは各自治体が支払うという形らしいのですけれども、この辺について。私もよく分からないのですが、例えば、鉄道会社が1億円ですと、2億円ですと言った場合には、それを精査する方法というのはないのですかね。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（高橋清一）

お答えをいたします。

踏切道の拡幅という特殊な事業というところだと思いますので、こちらについては、例えば、県の基準ですとか国の基準というのはあまりないのかなと思います。ただ、今、いろいろなところで事例等がございますけれども、その中にはいろいろな価格の比較等もできますし、また、鉄道事業者からそういった資料等が出た段階におきまして、いろいろな部分で調査をして確認していくということも可能だと思いますので、その中で判断していくということになろうかと思います。

以上です。

○議長（茅沼隆文）

湯川議員。

○3番（湯川洋治）

例えば、例え話ばかりして申しわけないのですが、あそこの7号踏切を拡張した場合、例えば歩道を設置した場合というのは、想定すると大体どの程度の金額が掛かるかというのは承知していますでしょうか。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（高橋清一）

お答えをいたします。

今、現時点で鉄道事業者と協議しているというところではございませんので、正確なところではございません。ただ、踏切道の拡幅につきましては、踏切に係る設備等の条件によって変わってくるというのは聞いたことがございます。この中で、通常、踏切道の拡幅、大体1カ所あたりにつきましては1億円以上は掛かるのではないかと、いうところで見込まれているところでございます。

以上です。

○議長（茅沼隆文）

湯川議員。

○3番（湯川洋治）

さらに仮の話をさせていただきますけれども、その場合、例えば、工事をした場合、工期というのはどのぐらいかかると承知していますか。

○議長（茅沼隆文）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（高橋清一）

お答えをいたします。

踏切道の拡幅にあたっての事業期間という御質問だと思います。踏切道の拡幅にあたりましては、鉄道事業者との協議や工事期間というところにつきましては、他の事例等からして3年程度と見込んでおります。これにつきましては、内容、いわゆる踏切道について詳細な設計等をしないと細かなところは出てきませんが、おおそ3年程度という形で見込んでいるところでございます。

以上です。

○議長（茅沼隆文）

湯川議員。

○3番（湯川洋治）

3年で承知しました。ありがとうございました。

次に、交通量の説明をいただきましたけれども、調査結果によりますと、平成26年度の開通前と開通後の調査結果を答弁いただいて、大して変わらないのだということでしたけれども、私は実際、あそこに住んでいまして、実際、あの道ができてから、例えば山北方面から大井方面に抜ける場合は、駅の信号を通過して開成駅南の信号を2カ所、通過して渡らなければならないけれども、踏切さえ通ればずっと行けてしまうので、相当の交通量が山北方面から大井町方面に抜けていると思うのです。逆に、大井町方面から山北方面に行く場合は、今度は開成駅南の矢印信号がついていないために右折がなかなかできないのです。そうしますと渋滞が発生するのです。それが嫌だから、連絡道路を通過して山北方面に抜ける車が相当数あるのです。

これは、調べていただいたのは、ピーク時という形で調べていただいたという数字は尊重しますが、私は、24時間を考えると、朝から晩まで車がぶんぶん通っている状況があって、こういう質問をさせていただいているのです。その辺は、ぜひ行政の方も御理解願いたいと思います。

この質問は、いわゆるピンポイントで質問していますので、答えがほとんどないですね。私の質問はいつもそうなのですが、「こうです」という答えは返ってきません。工事をやってくださいといっても、なかなかできません。これは、庁舎建設もそうなのですが、何十億かかります。今度は、駅前通り線も何十億かかります。で、踏切を何億でやってくださいと私はなかなか言えないのですが、やはり財政的な問題もあると思うので、ぜひ、こういう生活に密着した、必要としている人がいるわけですから、こういう工事は、財政が厳しい折、大変だと思いますけれども、計画をしていただきたいと思います。

私の時間は大変短いのですが、これで質問を終わります。

○議長（茅沼隆文）

お疲れさまでした。湯川議員の一般質問は、これで終わりにいたします。