

○議長（吉田敏郎）

引き続きまして一般質問を行います。

7番、井上三史議員、どうぞ。

○7番（井上三史）

皆さんこんにちは。議席番号7番、井上三史。

先の通告文に従って、公共交通の充実についてお伺いいたします。

開成駅のホームが駅の北側に延伸されて、今年3月から急行が停車するようになりました。開成駅の利便性は格段に向上いたしました。小田急電鉄のホームページによると乗降者数は1日平均約1万1千400人に到達していることが分かります。

平日の朝7時半頃開成駅に行きますと、通勤者が西側ロータリーに降りてきて企業バスのバス停に並ぶ姿が見られます。通学者は東側ロータリーから徒歩で高校に向かいます。大変活気が見られます。

急行がとまるようになってから半年になろうとしている本町としても、そろそろ公共交通の充実に力を注ぐ時期でもある。

一方、後期高齢者の運転免許証の返納も増える傾向があり、将来を見据えて町民の足となる公共交通の確保を考えておくことが重要と思います。

足柄地域全体を見ると、人口減少の加速が懸念され、公共交通の維持確保を考える必要がある。公共交通について、近隣市町と連携して対策を考えたい。このような背景を受けて町の考えをお伺いいたします。

①急行がとまる前と後の駅利用者数の変動は。

②急行がとまる前と後の駅前ロータリー交通量状況の違いは。

③公共交通の充実の現況と課題は。

④公共交通の利便性の向上をどう図るのか。

⑤立地適正化計画を策定する考えは。

⑥地域公共交通網形成計画を策定する考えは。

以上、登壇での質問とさせていただきます。よろしくお伺いいたします。

○議長（吉田敏郎）

町長。

○町長（府川裕一）

それでは、井上議員の御質問にお答えをいたします。本年3月16日の小田急線ダイヤ改正に伴いまして、開成駅に急行電車の停車が開始されたことは、長年の町民の悲願であり、町の将来にとっても大きな意味があると認識しております。今後開成駅を急行停車にふさわしい駅として、また、地域の拠点として位置付けていくために、西口駅前広場の機能向上を図るほか、駅前通り線の整備など、南部地域全体のまちづくりを積極的に推進するとともに、周辺のインフラ整備の進捗にあわせて近隣市町とも連携を図りながら、人口減少や超高齢社会などにも対応している公共交通の充実に取り組んでまいります。

1問目の急行がとまる前と後の駅利用者数の変動についてお答えをいたします。

小田急電鉄株式会社では、年度ごとに乗降人員を集計しホームページで公表されており、現在のホームページには2018年度の1日平均駅別乗降人員が掲載されています。

ホームページによれば、開成駅の2018年度の1日あたりの平均駅別乗降人員は1万1千414人で、2017年度から0.8%増加をしております。開成駅における急行停車後の乗降者数の推移は2020年4月以降の公表となる見込みであり、現段階では数字を把握しておりません。

次に、2問目の急行がとまる前と後の駅前ロータリー交通量状況の違いについてお答えをいたします。

西口駅前広場の交通量については、現段階では実数は把握しておりませんが、西口駅前広場の機能向上を検討するための基礎データとして、また、今年度における現状の把握及び課題の整理を行うことなどを目的とした基礎調査業務委託の発注を今進めており、この中で急行停車による駅利用者数の変化や交通量の現状について調査をまいります。

町の役割としては、急行停車による乗降客数の増加に即して、駅前広場の機能を対応させていくことであると認識しており、今年度の基礎調査の結果を踏まえ、駅の利用に影響が見込まれる南部地域における各プロジェクトの方向性も含め、西口駅前広場再整備の検討をさらに進めてまいります。

なお、西口駅前ロータリーでは急行停車の影響と考えられる待機タクシー車両や送迎用車両の増加により、交通量が増えている現状は把握しており、現に西口駅前ロータリーでは、交通の錯綜が見られるため、ロータリー内の外側線やバス・タクシーの区画の消えかかった表示を再整備したところであります。

今後も、状況をきめ細かく確認するとともに、必要な部分については随時対応を図ってまいります。

続いて3問目の公共交通の充実の現況と課題についてお答えをいたします。

今年度4月からスタートした「第五次開成町総合計画後期基本計画」第6章におきまして、「公共交通の充実」を位置付け、現況及び課題を整理しております。

まず公共交通の充実における「現況」として、鉄道に関しては小田急開成駅の乗降客数の増加傾向による平成31年3月のダイヤ改正に伴う急行停車の実現、バス交通に関しては運行本数・路線などの状況を記載しております。公共交通の充実における課題としては、開成駅が急行停車駅となることにより、利便性が向上することから駅機能や駅周辺の都市機能の充実を図る必要があること、都市計画道路和田河原開成大井線の足柄紫水大橋西側から国道255号線までの延伸が事業化されたことから開成駅を拠点とする足柄平野を東西に結ぶ広域的なバス路線の整備について近隣市町と連携して実現に向けた取り組みを進めることの必要性、また子どもや高齢者、障がい者など誰もが移動しやすい交通体系の構築が求められていることを掲げております。

次に4問目の公共交通の利便性の向上をどう図るかについてお答えをいたします。

開成町における主な取り組みとしては、誰もが移動しやすい公共交通体系を構築するため、バス路線の維持・確保を図ることや近隣市町との連携による広域的なバス路線の整備、開成駅を拠点とする新たなバス路線の整備について、バス事業者への働きかけ、開成駅の利便性向上を図るため利用実態を踏まえた運行形態の改善や駅施設の改修などについて、鉄道事業者に働きかけていくこと等を推進し、令和6年までの後期基本計画の計画期間において公共交通の利便性向上を図ってまいります。

一方で、公共交通については開成町単独といった小規模なエリアでの検討ではなく、神奈川県西部エリアや神奈川県全体など、広範囲での取り組みや検討・研究が必要であり、既存の神奈川県西部広域行政協議会などの広域連携の枠組みをはじめとして国や県、民間事業者、大学などとのさまざまな連携・提携の構築によりまして、人口減少・超高齢社会の到来や高齢者の運転免許返納、車を所有しない若者増加などの課題に対応し、あらゆる人がどこでも自由に移動できる社会の実現を目指していきたいと考えております。

神奈川県全体の動きとして、平成31年3月に「かながわスマートモビリティ研究会」を設立をし、県内全市町村の参加によるスマートモビリティ社会を目指す新たな広域連携の枠組みによる取り組みが開始され、既に民間企業や大学との連携提携によるさまざまな実証実験等も進んでおります。これらの枠組みには、開成町としても積極的に参画し、公共交通の充実に向けた検討を進めてまいります。

5問目の立地適正化計画を策定する考えについてお答えをいたします。

「立地適正化計画」は、人口減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現すること。また、行政の財政面等において持続可能な都市型を図るため、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地をし、高齢者をはじめとする住民が公共交通により、これらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて組織全体の構造を「コンパクトシティプラスネットワーク」の考えによる包括的なマスタープランで、都市再生特別措置法に基づく計画であります。立地適正化計画に記載される医療等の誘導施設や事業の実施などに対して、交付金などによる支援や、税制措置・特例措置などのメリットはあるものの一定エリアにおいて人口密度を維持するために居住を誘導する区域や医療等の施設を集約するための都市機能誘導区域の設定が必須となっており、町域が狭い開成町においてこの計画作成の必要性については疑問を感じているところであります。

この立地適正化計画は、コンパクトシティの形成に向けた都市的土地利用をまち中心部に集約をし、効率的で持続可能な都市を目指した政策であります。平成26年8月に制度化されて以降、解決すべき課題の詳細化、定量的な目標の設定、関連施策との連携強化などの改正が行われ、国としてはコンパクトシティ＝「守り」の考えから賢い土地利用による生産性の向上や、健康寿命延伸など、都市の課題解決に対して「攻め」の対応を進めることが重要とされ、近隣の市町を含め、本計画

を導入している自治体もあると承知はしております。

開成町のように人口が伸びている状況で、この立地適正化計画にどのようなメリットがあるのかについては、今後において研究してまいります。この立地適正化計画は、人口減少に対応するものであると認識しております。既に開成町が進めている都市計画は、限られた町域を三つの区域に大別し、それぞれの特徴にふさわしい土地利用を目指した内容であり、まさに開成駅を中心としたコンパクトシティを進めてきた結果、今なお人口が伸び続けている成果をもたらしております。

したがいまして、現時点において、立地適正化計画を策定することは考えておりません。

最後6問目の地域公共交通網形成計画を策定する考えについてお答えをいたします。

「地域公共交通網形成計画」は、「第五次開成町総合計画」や、「開成町都市計画マスタープラン」をはじめとするまちづくりに関する計画と連携しながら、将来にわたり持続可能な公共交通網の構築を目指していくものであります。現在の公共交通を取り巻く環境は、少子高齢化や人口減少の進展による公共交通利用層の減少や高齢者の自動車利用等に高い自動車依存の継続、運転手不足等の課題による交通事業者の経営が難しくなっていることなどの要因から厳しい状況となっております。

開成町において、公共交通の充実に取り組む中では、地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、地域にとって望ましい公共交通網を示すマスタープランである「地域公共交通網形成計画」は、地域戦略の一手段であると認識しております。

一方で、公共交通の課題解決に向けた取り組みは、地域特性や地勢によりさまざまであり、現状においても各市町で住民のニーズやそれぞれの状況に応じて公共交通を維持・補完する施策が進められている状況であることから、地域全体の交通ネットワークをゼロベースで再構築することは困難な状況であると考えております。

開成町でも高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段として町内巡回バスを運行し、町民の輸送支援としての役割を担っているところであります。

急行停車駅となった開成駅をエリアの拠点として機能させ、地域全体の公共交通の充実を図っていくことは重要な政策であると認識しておりますが、地域全体における持続可能な公共交通網の構築という視点においては、広域での枠組みを軸とした連携強化や事業者を含めた関係者との意見交換、インフラ整備の進捗状況に即した対応の検討など相対的な検証が必須であることから、現段階において開成町として地域公共交通網形成計画を策定することは考えておりません。

以上であります。よろしく願いいたします。

○議長（吉田敏郎）

井上議員。

○7番（井上三史）

大変丁寧に、しかも明確に答弁をいただきましてありがとうございます。今年の

3月16日の小田急線ダイヤ改正に伴い、開成駅に急行電車の停車が開始されたことは長年の町民の悲願でありましたので、私も喜んで一人でございます。

今後、開成駅を急行停車にふさわしい駅として地域の拠点に続けていくために今後どう取り組んでいくのか、町長は明確に示されました。

一つは、西口駅前広場の機能向上をさせること。二つ目に駅前通り線を整備すること、三つ目に南部地域全体のまちづくりを進めること。最後に4点目として、周辺のインフラ整備をすることです。どれも重い課題ですのでしっかりと青写真のもとに計画的に進めていかれることを期待して再質問させていただきます。

まず①の急行がとまる前と後の駅利用者数の変動についてでございますが、2018年度の1日平均乗降者数が1万1千414人であり、急行がとまってからの乗降者数はまだ出ていないようですので、ただ2017年度から0.8%増加していることから予測すると、2019年度は約90人増えて、1万1千500人を越えることが予想されます。この予想を確認できるところがないか、いろいろ考えてみました。

小田急お客様センターはどうだろうか、ついこの間、9月2日朝10時に電話で問い合わせをしてみました。しばらくお待ちくださいと言われましたので、2時間くらいたって、担当部署から返事がまいりました。月ごとのデータはすぐ出せないが、4月、5月、6月の3カ月のデータでよろしければ出してみましたと前置きがありましたが、それによりますと、2018年4月、5月、6月の3カ月間の1日平均乗降者数は、1万1千848人です。同じ時期、今年2019年4月、5月、6月の3カ月間の1日平均乗降者数は、1万2千708人ですという回答でした。この情報から分かることは、急行がとまる前と後では4月、5月、6月、3カ月の比較ではございますけれども、860人増加しております。乗降ですので、利用者数はその半分の430人の増加となりますが、これは、予想をはるかに超える数の人が、急行がとまるようになってから開成駅を利用しているのだなあということが判断できます。

それでは、②の急行がとまる前と後の駅前ロータリー交通量、状況の違いに移りますけれども、西口駅前広場の機能向上を検討するための基礎データとして、また、今年度における現状の把握及び課題の整理を行うことなどを目的に、基礎調査業務委託の発注を進めており、この中で急行停車による駅利用者数の変化や交通量の現況を調査することのようですが、この基礎調査業務委託の発注について、発注先とか回答期限なども含めて、もう少し具体的に説明していただけるでしょうか。

○議長（吉田敏郎）

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。西口駅前広場再整備に向けた基礎調査というところがございますので、私のほうから回答させていただきます。

まず今年度、今ある現状の施設の状態であったり、その利用状況、それに係る課

題というものについて調査を行うというところでございます。その内容としましては、機能的なもの、いわゆる安全性というものであったり、交通結節、駅に向かってくる例えば一般車両であったり、公共交通都市のバスの関係、また、自転車等といろいろなものがございますけれども、そういったような結節機能の関係、そして駅前というところでは賑わいとか、という部分で、本来、駅前という形の中では、さまざまな利便施設とあっても良いのかなと思いますけれども、そういった課題の関係というものについての現況と課題を整理いたします。それとあわせて、基礎的な、客観的データというところでは、実際の交通量より車両の関係であったり、歩行者等の関係、そういったものについて調査をいたします。こういったものをまず今年度基礎調査ということで全体のものを年度末に向けて、実際には交通量を行っていくというところでございます。

なお、今後、来年度以降につきましては、今年度把握いたします課題等をまたさらに検討を進めていくというところでは、将来的なまちづくり、南部地域の中ではさまざまなプロジェクト等も今考えているところがございますけれども、そういったような動向も含めた中で、基本的な構想をまとめていって、西口駅前広場の機能として、どれだけキャパシティ、いわばどれだけ機能が必要かというところを考えた中で基本的な計画等も策定していくという流れでございます。

この中でそういった中で、西口再整備に向けた取り組みを進めていくというところでございます。

以上です。

○議長（吉田敏郎）

井上議員。

○7番（井上三史）

そうしますと、年度内には調査の結果は出るという回答ということでよろしいですか。分かりました。

町の役割としては、今、町長答弁の中にもありましたけれども、急行停車による乗降客数の増加に駅前広場の機能を対応させることで、今年度の基礎調査の結果を踏まえて、今課長の答弁もありましたけれども、駅利用に影響が見込まれる南部地域における各プロジェクトの方向性も含め、西口駅前広場再整備の検討さらに進めていく材料にするという課長からの答弁も伺っておりまして確認できました。

そうしますと、この基礎調査は重要なものになるというふうに受けとめることができます。ぜひ調査結果とその分析が出ましたら、議会への報告をお願いしたいと思います。また、急行停車によって、徐々に交通量が増えており、西口駅前ロータリーでは交通の錯綜が見られるため、ロータリー内の外側線やバス・タクシーの区画の消えかかった表示を再整備しておりまして、素早い対応が見られるなど、心強い思いです。

しかしながら、予想以上に乗降客数も増加しており、それに伴う送迎の車も増えてきておりますので、駅利用者の満足度を高めるためにも、機を見て敏となす対応

を、今後も期待したいと思います。特に駐車場は十分かどうか見ていく必要があるのではないかなと思います。

それでは次に進めさせていただきますけれども、③の公共交通の充実の現況と課題ですけれども、第五次開成町総合計画後期基本計画第6章に、公共交通の充実が位置付けられており、町長答弁の中にも明確に述べられておりました。特に公共交通の充実における課題を3点ほど明確に示していただきました。

1点目の課題は、開成駅が急行停車駅となることにより、利便性が向上することから、駅機能や駅周辺の都市機能の充実を図る必要があること。

2点目の課題は、都市計画道路和田河原開成大井線の足柄紫水大橋西側から国道255号線までの延伸が事業化されたことから、開成駅を拠点とする足柄平野を東西に結ぶ広域的なバス路線の整備について、近隣市町と連携して実現に向けた取り組みを進めることの必要性があること。

3点目の課題は、子どもや高齢者、障がい者など、誰もが移動しやすい交通体系の構築が求められていること。以上三つの課題を挙げていただきました。これらが第五次開成町総合計画後期基本計画に盛り込まれていることを大変心強く思いますし、しかしまた同時に、この3点の課題をどう解決していくのか、行政の力量が問われてきているのではないかなと思います。解決の手だてや方向性については後で触れさせていただきますけれども、④の公共交通の利便性の向上をどう図るかに先に移らせていただきます。

公共交通の利便性の向上を図るのか。なかなか難しいことですが、その手だても先ほどの町長答弁をお伺いしておりますと、やはりこの中でも明確にしているなあと思いました。本町における主な取り組みについては、誰もが移動しやすい公共交通体系を構築するという目的のために、一つ、バス路線の維持確保を図ること。二つ、近隣市町との連携による広域的なバス路線を整備すること。三つ、開成駅を拠点とする新たなバス路線の整備についてバス事業者へ働きかけるということ。四つ、開成駅の利便性向上を図るため、利用実態を踏まえた運行形態の改善や駅施設の改修などについて、鉄道事業者に働きかけること。この4点を通して令和6年までの後期基本計画の計画期間において、公共交通の利便性向上を図るという明確な答弁をいただくことができました。

さて、公共交通については、本町単独ではなく広範囲での取り組みの検討研究の必要性にも触れていただいておりますので、ここで次の再質問をさせていただきます。

既存の神奈川県西部広域行政協議会において、公共交通について何か話題に上っていたのか。協議会の紹介も含めてお伺いたします。

○議長（吉田敏郎）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（高橋清一）

お答えします。公共交通ということなのですが、こちらのそういったこと

も含めてということで、県西部の2市8町におきまして、バス事業者、鉄道事業者等も含んだ中で、交通戦略というものを策定してございます。いろいろ道路整備であったり、公共交通の将来的なあり方と全体的なネットワークというところも含めた中で、今後の進めるべきは将来的なことも含めて考えている計画でございます。こういったものを、平成26年10月の時に策定した中で、公共交通についても今後の各市町村の拠点を結ぶ中での公共交通のあり方というのも考えているということとございまして、その中で具体的な路線ですとか、そういったものについては、今後、バス事業者の動向等もありますのでまた道路での整備の状況とも含めた中で考えていくという中で、総論的な話の中で今現在まとめているというところでございます。

以上です。

○議長（吉田敏郎）

企画政策課長。

○企画政策課長（岩本浩二）

あわせて、御質問にお答えさせていただきたいと思いますが、神奈川県西部広域行政協議会、ここの常設部会であります都市交通部会、こちらのほうに、これまで小田原、南足柄市を含む2市5町、この枠組みの中で交通協議会をつくって、さまざまなバス交通等の調査研究をしてきたわけですけれども、今後この広域行政協議会の都市交通部会の中に、この協議会を取り込んで2市8町の枠組みの中で今後、バス交通に関する調査研究等を行っていくということに、今年度からさせていただいたというような動きがございましたので、今後はさらに大きな公共交通等の調査研究の動きになっていくのだろうと考えてございます。

以上です。

○議長（吉田敏郎）

井上議員。

○7番（井上三史）

分かりました。広域的にも徐々にではあるけれども、検討は進められているというふうなことは分かりました。

さらに平成31年、この3月ですけれども、神奈川スマートモビリティ研究会を新たに設立したようでございますが、こちらはどのような研究会になるのでしょうか。もう少し詳しく紹介していただければと思います。

○議長（吉田敏郎）

企画政策課長。

○企画政策課長（岩本浩二）

それでは御質問にお答えをさせていただきます。

神奈川スマートモビリティ研究会でございますが、町長答弁でも申しあげましたとおり、人口減少、超高齢社会の到来というようなこととともに、高齢者の運転免許返納でございまして、車を有しない若者の増加、これらを背景といたしまして、

交通面ではマイカーなどの移動手段を所有しない方、この人口が増えていくというふうに言われてございます。将来的に公共交通において、あらゆる方がさまざまな移動手段を可能にするというようなことを目指しまして、神奈川県内全市町村が参加をいたしまして、国や県、市町村、民間事業者等の関係間で意見交換、情報共有を行うこと。また、自動運転バスの実証運行ですとか、シェアサイクルなどの実証実験、これを民間企業とともに実施をしていくというようなことの中で、あらゆる地域でスマートモビリティの取り組みを促進するというような枠組みでございまして、まだ3月に研究会が設立されて、1回の研究会の開催にとどまっております、その中で趣旨等が説明されて、ただ、既に先ほど申しあげた実証実験等では、もう具体的に行われているということで、その実証結果等については、共有をしていく中で、具体的にいろいろな地域に落とし込んでいくという作業に、将来的には入っていくのかなというふうに思っておりますので、今後、積極的にこれらの枠組みを活用していきたいと考えてございます。

以上です。

○議長（吉田敏郎）

井上議員。

○7番（井上三史）

県内全市町村が加わっているというのは、これは県全体で考えていくことだなと。これはまた、大きい研究会になるなと思うのですが、参加者というのは、明確に本町からも、誰がここの研究会に出るとか、そういうことは細かく決まっているのでしょうか。まだ、第1回だけですので、今後にもいろいろ変わっていくでしょうけれども、どのくらいの人数がこの研究会にかかわるのでしょうか、本町といたしましては。

○議長（吉田敏郎）

企画政策課長。

○企画政策課長（岩本浩二）

開成町から、複数の人間がこの研究会の会議招集に出向くということとはございません。公共交通を所管しております、企画政策課のほうの担当で代表して出させていただきます、ほかの市町村、また、民間事業者の方と意見交換等を行っていくというような予定であります。

○議長（吉田敏郎）

井上議員。

○7番（井上三史）

そうしますと、分科会であるとか、テーマごとの研究会とか、そういうことではなさそうですね。全体のまとまった研究会という感じのイメージなののでしょうか。ちょっとなかなか捉えにくいところもあるのですが。

○議長（吉田敏郎）

企画政策課長。

○企画政策課長（岩本浩二）

お答えをさせていただきます。済みません。不明確な状態で、お答えがちょっとしにくいところもあるのですが、今、おっしゃられたように、今後、この研究会を通して、分科会ですとか、さまざまな講演会、学習会等があれば、そちらのほうには積極的に参加をさせていただきたいと思っていますし、ぜひそういうものも、ある程度実証実験の結果等を報告する場としても有益な機会だと思っておりますので、そういうものを開催していただくようなことも要望としては我々のほうから声を上げてまいりたいと考えてございます。

○議長（吉田敏郎）

井上議員。

○7番（井上三史）

この新しくできた神奈川スマートモビリティ研究会、どのようなものになっていくのか。また、全員協議会の中でも、何か提供していただける資料等が出てまいりましたら、またお知らせいただけたらなと思います。

それでは、⑤の立地適正化計画を策定する考えはと⑥地域公共交通網形成計画を策定する考えはについては、まちづくりの両輪として位置付けるものなのであわせて考えていきたいと思っております。

町長の答弁を要約いたしますと、立地適正化計画の策定については、まず本町は町域が狭いこと、また本町は人口が伸びている状況なので、人口減少と高齢化に対応するための立地適正化計画を策定することは、現時点においては考えていないということでした。そして、地域公共交通網形成計画の策定については、地域全体における持続可能な公共交通網の構築という視点において、広域での枠組みを軸とした連携強化や、事業者を含めた関係者との意見交換、インフラ整備の進捗状況に応じた対応の検討などが必須であると。このようなことから現段階において本町として地域公共交通網形成計画を策定することは考えていないという御答弁でした。現時点、現段階では考えていないという答弁でしたので、その時が来れば、またあるいは条件が整えば、策定することもあり得るという理解をされていてよろしいでしょうか。

○議長（吉田敏郎）

街づくり推進課長。

○街づくり推進課長（高橋清一）

お答えします。私のほうから、立地適正化計画についてということで、まずはお答えさせていただきますけれども、町長答弁にもございましたとおり、本町が今現在行っている都市計画とその立地適正化計画とは、ちょっと考え方が違う、方向性が違うという中で、やはりちょっと具体的に申しあげますと、例えば、小田原市のように、一つの行政区で都市計画を持っていく中で、複数の駅、拠点があつて、それをまあ集約していくというところであれば、こういった計画についても有効かなと思っておりますが、開成町の中では、限られた区域の中で市街化区域の一部、または他

の市等から比べると小さなものであると。その中で現在集約した中でのまちづくりが進んでいるという観点から、今現状については、なかなか方向性が違うという中身では、ちょっと策定については考えていないというところでございます。

ただ、国もいろいろな部分で、その制度自体について、改善等もしていると、議員おっしゃったとおり、その改善自体が、開成町の方向性とあってくるということがあれば、その段階において、研究、検討していくのかなと考えています。

以上です。

○議長（吉田敏郎）

行政推進部長。

○行政推進部長（秋谷 勉）

地域公共交通網形成計画のほうですが、これまでもお話し差しあげてきたとおり、町単独としては、この計画の必要性としては、あまりないだろうと思ってございます。

ただ、先ほど申しましたとおり、隣の町、隣の市とつなぐバス路線の形成とか、先ほど企画政策課長が申しあげました、2市8町で取り組んでいる交通政策、この中で、町単独でなくて、広域的な計画をつくりたいということになってくれば、そういうこともありますけれども、町単独でつくる、この計画を策定するということは、今のところないというふうに考えてございます。

○議長（吉田敏郎）

井上議員。

○7番（井上三史）

よく現在の本町の考え方というのは、両課長、それから部長の答弁を聞いておりますと、まだまだそういう時期なのかなというふうに感じました。

それでは、再質問というよりは、私の考えを、少し述べさせていただけたらなと思います。

本町は、人口が増えているとはいえ、いずれは頭打ちとなり、減少に向かうことになるでしょう。また、超高齢化の波は、否応なしに寄せてきます。人口減少、高齢化が進んだとしても、地域の活力を維持するとともに、医療、福祉、商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、まちづくりを進める視点が、私は重要だと考えております。その手だての一つに、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の二つの策定にあると私は考えているわけでございます。立地適正化計画は、平成26年8月に制定された都市再生特別措置法が根拠になっております。この計画の中には、生活拠点住宅、福祉医療施設、商業施設、公共施設を盛り込んでいきます。神奈川県では10の市が現在策定済みで、近隣では小田原市、秦野市が策定しております。

一方、地域公共交通網形成計画は、機を同じくして平成26年11月に制定された地域公共交通活性化再生法が根拠であり、拠点間をつなぐ交通、拠点内を巡る交通、路線バス、コミバス、デマンド・ライドシェアなどが含まれております。

神奈川県では6市町が策定しておりまして、近隣では真鶴町、湯河原町が策定し

ております。

ポイントは立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の両方を連動させることにあります。しかも単独ではなくて広域に連携で取り込むことが重要だと私は考えます。

立地適正化計画と地域公共交通網形成計画に詳しくて、地域公共交通による新しいコミュニティづくりを研究している人物がおります。東京のある私立大学のスマート社会技術融合研究機構電動車両研究所の研究員で、客員准教授がその方ですが、私はこの人のセミナーを6月28日に受けてまいりました。そのセミナーの中で、私が気づかされたことが、人口減少が続いている神奈川県西部2市8町、1市5町の枠組みの中で、唯一人口増を維持している開成町を拠点として立地適正化計画をつくり、広域で各町の拠点を結ぶ地域公共交通網を形成する計画が必要であるということに気づかされたわけでございます。驚いたことに一つ、准教授からこのような提案がありました。同大学の電動車両研究所が製造している電動小型バスを公共交通として使えること。開成駅から高校まで生徒を運ぶ教育バスとしての電気自動車ならば、文部科学省から100%の補助が出る仕組みがあること。この電気小型バスを通学時間帯以外の時間帯に地域コミュニティバスとして申請できること。その実現のためにも地域公共交通網形成計画を作成したらどうか。その作成に大学の研究機構が協力できるかもしれないというのです。この提案はあくまでも参考としての一つの提案ですが、私はタイムリーな提案だなとその時思いました。第五次開成町総合計画後期基本計画106ページに掲げた公共交通の充実の目標値は、2024年度までに1路線整備を設定することとなっております。

また、この准教授は、愛知県瀬戸市のコミュニティ交通、これは運転手不足を市民がワークショップをしながら、そこにその地域に住む市民が加わってのコミュニティづくりというものをつくりあげた准教授でもあります。

開成町の後期基本計画に載せてある、2020年度までに1路線は確保しましょうというこの目標が達成される、実現されることを期待いたしまして、多少時間は早いのですけれども、私の一般質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○議長（吉田敏郎）

以上をもちまして、井上三史議員の一般質問を終了といたします。