

# 一般質問通告書

次のとおり、質問したいので通告します。

令和元年 11月12日

山北町議会議長 府川 輝夫 殿

受付番号	第1号	質問議員	11番	堀口恵一	印
件名	国会議員も動き出した御殿場線改善に町としての要望を				

## 要旨

本年10月21日に静岡県東部と神奈川県西部の与党国會議員、県議、市町長らがJR・私鉄沿線市町利便性向上対策連絡会を設立し、同日、JR東海、東日本など鉄道事業者5社の役員との意見交換会を開き、ICカード乗車券の「またぎ利用」実現や事業者間の乗り継ぎ時間の短縮、駅舎のバリアフリー化などを求めた。

今まで広域地域連携で、町も御殿場線利活用推進協議会に参加しており、議員においても交通系ICカードの利用を促進する議員連盟を立ち上げ、「またぎ利用」の問題は残したが交通系ICカードが当町でも利用できるようになった。今までの経緯があって、国會議員も動き出したと考えるところである。最近はテーマが主にICカードの件であったように思うが、ここで前々からのテーマと思われる乗り継ぎ時間の短縮、駅舎のバリアフリー化も考えていくべきと思う。

現在松田町では小田急線新松田駅を中心に駅前開発を組合形式で全事業費144億円規模を想定して計画の調整をしており、構想イメージ図も公表されている。山北の多くの通勤通学者は御殿場線と小田急線の乗り換えの時、階段もあり、かなり長い距離を歩いているのが現状である。

松田駅の乗り継ぎ時間の短縮、駅舎のバリアフリー化は山北町民であれば誰もが望むことと思う。山北駅と松田駅のバリアフリー化が進めば車いすで一人でも足柄上病院へ通院することも可能になる。

また、地域活性化の観点で見ると、御殿場～沼津間は乗降客も増え新駅もでき、活性化しているのに、御殿場～国府津間は不便が故、沈滞している状況である。今年3月の一般質問では御殿場アウトレットや足柄サービスエリアとの雇用の連携をとってはとの意見もあり、高齢者雇用などを考えた場合、御殿場線の駅近くに大きな就労の場があれば有効ではないかと考える。

そこで質問をする。

1. 「御殿場線利活用推進協議会として山北町内駅のバリアフリー化はJRに要望した

経緯がある。」と聞いているが、山北駅など乗降客3000人/日以下では対応できないとのことで止まっている。山北駅の場合は維持管理費の高いエレベーターで対応するのではなく、無人でも対応できる上下線別外側ホーム、ホーム長短縮、水平移動バリアフリー、踏切利用などでコンパクトに再設計すればコスト的に少なく済むと考える。このタイミングで今度は「JR・私鉄沿線市町利便性向上対策連絡会」としてJRに要望すれば強力と思うが、そういう方向の考えはあるか。

2. 御殿場線利活用推進協議会では鉄道事業者（JR・小田急線など）に協力の要望をして、利便性向上を推進しているが、御殿場線利活用推進協議会で「車いすでも無理なく利用できるよう新松田駅を現在予定の位置から新宿より（現在の踏切の新宿側）に変更して、御殿場線との最短距離で乗り換え出来るようにしてほしい」との話を出し「JR・私鉄沿線市町利便性向上対策連絡会」で要望するのはどうか。

3. 御殿場アウトレットと足柄サービスエリアを控える小山町では足柄駅からの巡回バスを考え整備していると聞いている。また、御殿場市では既に御殿場アウトレット行きのバスがある。しかしバスを使うのは、時間もかなりかかり非常に不自由である。そこで、山北町民を含む御殿場線沿線の市町民の広域地域連携、高齢者雇用を考え、御殿場線利活用推進協議会で「車通勤が難しい高齢者雇用のため御殿場アウトレットと足柄サービスエリアの下（御殿場市と小山町の境付近）に御殿場線の新駅を作りたい」との話を出し「JR・私鉄沿線市町利便性向上対策連絡会」で要望するのはどうか。

4. さらにもっと広い広域地域連携、観光という観点で見ると、御殿場線は箱根の周りということになり、東海道線と合わせると箱根を一周する路線とも見ることができる。国府津駅、沼津駅で乗り換えなしで小田原、熱海、函南に行けるダイヤがあれば箱根周遊線としてイメージアップでき、利用も活性化されると思う。御殿場線利活用推進協議会で話を出し「JR・私鉄沿線市町利便性向上対策連絡会」で要望るのはどうか。