

11 番 堀 口

皆様おはようございます。

受付番号1、質問議員11番、堀口恵一。

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。

本年10月21日に静岡県東部と神奈川県西部の与党国会議員、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国会内で開き、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。

今までも広域地域連携で、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、国会議員も動き出したと考えるところである。最近のテーマが主に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。山北の多くの通勤者は御殿場線と小田急線の乗りかえ時、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、車椅子で、一人で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～沼津間は乗降客もふえ、新駅もでき、活性化しているのに、御殿場～国府津間は不便がゆえ、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3,000人以下

では対応できないとのこととまっている。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、「車椅子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かえでき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つくってほしい」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。

4、さらにもっと広い地域連携、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、沼津駅で乗りかえなしで小田原、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」で要望するのはどうか。

以上です。

議 長 答弁願います。

町長。

町 長 それでは、堀口恵一議員から「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」についての御質問をいただきました。

初めに、1点目の御質問の「山北駅のバリアフリー化については、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。」についてであります。現在、山北駅を初めとした町内の駅施設については、バリアフリー化が進んでおらず、鉄道を利用される方々に御不便をかけております。

このため、「御殿場線利活用推進協議会」では、JR東海に対して、バリアフリー化されていない駅施設への整備について、継続して要望しているところであり、今後も引き続き、強く要望していきたいと考えております。

なお、「JR・私鉄沿線市町利便性向上対策連絡会」については、「御殿場線利活用推進協議会」の代表である御殿場市長が常任理事として役員になっておりますが、まずは「御殿場線利活用推進協議会」において、しっかりと議論を重ね、協議会の会員の御理解をいただいた上で、連絡会としての要望活動につなげていく必要があると考えております。

また、本町は、神奈川県知事を会長とし、県内全市町村長が会員で、国會議員や県議會議長等を顧問として構成する「神奈川県鉄道輸送力推進協議会」に参画し、御殿場線部会の部会長として、毎年要望活動を行っておりますので、引き続き、町内の駅施設のバリアフリー化を強く要望してまいります。

次に、2点目の御質問の「御殿場線利活用推進協議会で、車椅子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寄りに変更して、御殿場線との最短距離での乗りかえできるようにしてほしいとのお話を出し、「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について。」であります。新松田駅及び松田駅の周辺整備については、松田町が「新松田駅周辺整備基本構想・基本計画」を策定し、推進しているところであり、この計画には、松田駅・新松田駅間の乗りかえ客のための動線や、周辺区域のバリアフリー対策についても、記載されております。

今後も、松田町や鉄道事業者から情報提供していただきながら、その動向

を注視していきたいと思っております。

次に、3点目の御質問の「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の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つくっ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について。」であります。御殿場線内の新駅につきましては、直近では、平成14年9月に静岡県長泉町の「長泉なめり駅」が開業したところであります。一般的には、請願による新駅の設置については、鉄道事業者だけではなく、関係する自治体においても、多額の費用負担が必要となります。

この御質問は、御殿場市や小山町の財政に影響するものであり、本町の意見として要望するのは難しいと考えますので、まずは、「御殿場線利活用推進協議会」に情報を提供し、今後、要望していくのはどうか検討してまいります。

次に、4点目の御質問の「国府津駅、沼津駅で乗りかえなしで小田原、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するのはどうか。」についてであります。東海道本線東京方面から御殿場線への乗り入れ列車については、平成16年に御殿場駅行きが、続いて平成23年に山北駅行きが廃止されたため、近年継続して、その復活について要望しているところであります。

しかし、この要望に対して、JR東海からは直通運転は、「他路線において事故や災害等が発生した場合、影響が相互の線区に波及し、直接関係のない区間においても遅延や運休等が発生するため、安定した輸送を提供していくことから乗り入れを行う考えはない」との回答がされているところであります。

このような状況を踏まえ、今後は、「御殿場線利活用推進協議会」において、観光列車等の臨時列車増便の要望や、視点を変えて観光客が乗りかえで生じる滞留を利用した地域の観光振興や活性化策などを検討してまいります。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 2番の質問ですが、松田駅、新松田駅間の乗りかえ客のための動線や周辺地域のバリアフリー対策についても、既に対策について策定されているというふうに記載されているということですが、おそらく、駅の移動については何も考えてないかと思うんですが、町長も駅の移動については効果がないと考えますでしょうか。

議 長 町長。

町 長 お答えしているとおり、やはり、今現在のJR東海さん、あるいは、また私鉄等の考え方を見ますと、現在については、やはり要望はしていきますけれども、難しいのではないかとこのように思っております。その辺のところは、我々としても、しっかり要望していきたいというふうに思っております。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 電車の場合は、利用者を主体に考えるべきで、利用者でない他町の顔色中心で判断したら、利用者の利便性改善は進まないと思いますが、どう思うか。

議 長 町長。

町 長 当然、利用していただく方の利便性というのが一番肝心ではあるというふうに思っておりますけれども、我々も長年にわたって、さまざまところで利便性については要望しているところであります。その中でいつも感じることでありますけれども、JR東日本さんあるいは小田急さん、その他については、要望したところを前向きに検討していただいて、毎年の報告では少しずつ前へ進んでいくかなというふうには思っておりますけど、残念ながら、東海さんについては、ICカード以外はなかなか進まないというのが状態でありますので、我々も乗降客の目線というものについて、しっかりと要望してまいりたいというふうに思っております。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 現状ですけれども、御殿場線の本数が少なく不便なため、小山町の人なども新松田駅に駐車場を借りて通勤している人もいると聞いています。

私も以前、新松田駅に駐車場を借りて通勤したことがあります。これは、電車本数だけの問題ではなく、乗りかえ距離が長く不便でスマートでないためもあるかと思うが、どう思われますでしょうか。

議 長 町長。

町 長 その件に関しても、もう再三にわたって、例えば乗りかえの一番顕著な例としては、国府津駅があります。乗りかえの時間が余りにも短かったり、あるいはホームが長かったりというのは、長年にわたって、私たちとしても要望しているところではございますけども、なかなか、これについては、やはり東日本あるいは東海さんの考え方というのもございますので、なかなか実現しないのが現在でございますけども、これからも諦めることなく、要望していきたいというふうに思っております。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 3番目の質問の関係ですが、やはり先ほどと同じで、電車の場合は利用者を主体に考えるべきで、利用者でない他町の顔色を中心に判断したら、利用者の利便性改善は進まないと思うわけでありまして、先ほどと同じ話ですが、そういうのを踏まえた上ですけども、新駅の有効性について、どう考えるか。

議 長 町長。

町 長 皆さんが、堀口議員がおっしゃるようなことは当然だというふうに思いますので、我々も、それについては再三にわたって要望はしておるんですけども、なかなか前へ進まないというのが現状でありまして、そういった意味では、さまざまな要望活動はしておりますけども、私が町長にならせていただいてから8回ほど、JR東海さんのほうには行っておりますけども、やはり、その中で目に見えて進んだなというのは、ICカードということだけでありまして、そのほかについては、なかなか進まないのが現状であります。さまざまなおっしゃることは、当然だというふうに思っておりますので、そういったことについては、これからはしっかり要望していきたいというふうに思っております。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 町長もおっしゃるとおり、個別で考えると、いろいろな問題があって進まないということであるかと思いますが、今回、国会議員含め、新たにJR・私鉄沿線市町利便性向上対策連絡会ができたわけで、その意図はおそらく総合的に考えた判断をするということがあるかと思いますが、それについてはどう思われますでしょうか。

議 長 町長。

町 長 おっしゃるように、新しい組織ができて国会議員の方も加わっていただいて、そういった意味では、大所高所から判断していただいて、ぜひ利便性が高まるようになっていただきたいなと思いますので、当然、我々としても、そういったところと情報を共有しながら進んでいきたいというふうに思っております。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 各市町村の利害関係を乗り越えて、ぜひ総合的な見地で地域向上に役立つよう活動を願いたいと思います。

以上で終わります。