


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4年 2 月 8日

山北町議会議長 児玉 洋一 殿

受付番号	第4号	質問議員	11番	堀口恵一 
件名	(仮称) 山北スマートIC整備計画の見直しを			
要 旨				
<p>(仮称) 山北スマートインターチェンジについては当初、小田原—甲府線構想、やまなみ五湖周遊道路案など北へ抜ける道と関連付けて地域の発展に貢献するものとされてきた。平成26年7月発行の整備計画では交通量約1300台/日、山北藤野線に接続と書かれている。また、オリンピックに合わせた開通予定で経済効果の期待もあった。</p> <p>しかし、ハーフインターによるデメリット、秦野の遺跡発掘、断層位置による橋脚設計変更などでの新東名工事の大幅な工期変更、コロナ禍によるインバウンドの減少など期待外れの状況が続いている。また、計画接続先の山北藤野線は林道としての開通見通しも立っていない。昨今では燃料、資材の高騰もあり建設予算は増える可能性が高い。また完成後の維持管理負担もある。</p> <p>このままインターから北へ抜ける道がない状態での開通はゴミや駐車場不足、交通渋滞などの負担が増えることも予想され、トータルで見るとマイナスになるのではないかと危惧する。そこで質問する。</p> <p>1. 北へ抜ける現実的な道として、おおよそ①山北藤野線、②秦野峠林道、③水の木幹線林道の3つが想定できる。町では1本に絞っていくとの話であった。</p> <p>①については犬越路トンネル先の相模原市側の道が問題であり総務環境常任委員会では令和3年10月に現地視察を実施し、2m大の岩がゴロゴロ落ちている状況などを確認した。河床から道までの高低差は大きく、平成28年には県から「急峻地形であり整備が困難」との回答も出ている。また、令和3年12月には相模原市を訪問し担当者から写真付き資料での説明も聞いたが、崩落がひどく林道としてすら通行見通しが立っていない</p>				

状況である。

確実にできる方法としては道志村にトンネルを抜く方法が（平成 15 年）過去検討されたが、概算で工事費 1 4 3 億円となっている。この場合、丹沢の自然価値への影響を十分検討する必要がある。また、犬越路トンネルよりずっと標高を下げた所に長いトンネルを設置して神の川林道をショートカットする案もある。

②については、県内の循環にとどまるもので、北に抜ける道としては効果が限定的と思われる。また、道路の一部が欠落していて現在不通である。開通していれば災害時の迂回路になりうる。

③については山北町内の道路整備のみで開通可能であり、河床から道までの高低差もそれほど大きくない。高低差が小さければ高規格の道路も容易に設計でき、災害に強い道もできる。不通箇所については令和 3 年 3 月現在、林野庁では「民有地崩土箇所上部については、現在神奈川県と工事について調整を行っている」とコメントしており、工事を進める方向で動いている。

このような状況であるが、①②③それぞれの一般道路化の実現可能性についてどう考えているか。

2. 北へ抜ける道がない状態での（仮称）山北スマートインターチェンジ設置は整備計画が平成 2 6 年から見直しがされていない。北へ抜ける道が開通するにはまだ 1 0 年、2 0 年またはそれ以上かかるとと思われる。

北へ抜ける道がない状態での（仮称）山北スマートインターチェンジ整備計画の見直しが必要と思うがどうか。

3. 北へ抜ける道がない状態での（仮称）山北スマートインターチェンジ整備計画においては、目玉になる周辺土地利用計画が重要になるが、現在目玉になるようなものがない。

北へ抜ける道がない状態でのインターは袋小路を作り出し、行き詰ってしまうわけであるが、何か町民に示せるランドデザインを出すべきではないか。