受付番号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」。

(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、やまなみ五胡周遊道路など北へ抜ける道と関連づ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1,300台、日当たりですね。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。

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。

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、ごみや駐車場不足、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。

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水ノ木幹線林道の三つが想定できる。町では、1本に絞っていくとの話であった。

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、2メートル大の岩がごろごろ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、担当者から写真つ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143億円となっている。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ところ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得る。

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、①、②、③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26年から見直しがされていない。北へ抜ける道が開通するまでには、まだ10年、20年、またそれ以上かかると思われる。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つくり出し、行き詰まってしまうわけであるが、何か町民に示せるグラウンドデザインを出すべきではないか。

議 長 答弁願います。

町長。

町 長 それでは、堀口恵一議員から「（仮称）山北スマートIC整備計画の見直しを」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「北へ抜ける現実的な道として、山北藤野線、秦野峠林道、水ノ木幹線林道の三つが想定される。それぞれの一般道路の実現可能性についてどう考えているか」についてであります。現在、建設中の（仮称）山北スマートICが完成することで、広域的な交通拠点が形成さ

れ、町域を越えた地域との連携や地域振興につながる効果が期待されております。

しかし、一方で、三保地区、丹沢湖周辺から東方、西方、北方への町域を越える幹線道路が未整備であり、こうした状況が地域振興や防災の観点から大きな課題となっております。

こうした状況の中、町では令和2年度から県の御協力を得て、本町における広域的な道路ネットワークに関わる意見交換会を進めております。この意見交換会では、丹沢湖周辺から町域を越え、現存する道路施設の活用可能性を検討するために、県の職員同行の下、丹沢湖から東方への秦野峠林道、西方への水ノ木幹線林道、北方への犬越路林道の現地調査も実施しました。

現在、町では丹沢湖周辺から東、西、北の3方向の中で、（仮称）山北スマートICの供用開始を含め、本町における町域を越える幹線道路の必要性や効果などをしっかり整理し、優先的に検討を進めるルートを判断する準備を進めております。

そして、まず、町域を越える幹線道路として、東、西、北の3方向の中から優先的に検討するルートを決め、その次の段階で林道などの既存の道路施設を含め、そのルートに対応する複数の路線案を選定し、それぞれの路線案について、比較評価をしていきたいと考えております。

したがって、現時点では3ルートにある既存林道の一般道路化の実現可能性については、検証しておりませんので、判断することは困難と考えておりますが、いずれ、既存林道についても、一般車両が通行可能となるような整備をするためには、整備費用や環境面など、大きな課題があることは認識しております。

次に、2点目の御質問の「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」についてですが、町では、平成26年6月に国土交通省の「スマートインターチェンジ整備事業制度実施要綱」に基づき、「新東名高速道路（仮称）山北スマートインターチェンジ実施計画書（案）」を策定いたしました。この実施計画書（案）については、地区協議会の中で検討、調整した後に、連結許可申請書に添付し、国へ提出しました。

実施計画書には、（仮称）山北スマートインターチェンジの整備効果や計画交通量、供用開始時期、管理・運営形態などが示されますが、周辺の幹線道路なども含め、いずれも策定時の本町の状況を踏まえた中で検討した結果であります。

このため、実施計画書策定時には、北へ抜ける道路については考慮されておられませんので、この計画を見直す必要はないと考えております。

なお、実施計画書に記載されている供用開始時期が令和2年度から令和5年度に変更となった際には、地区協議会を開催し、変更するなど、重要な事案については、地区協議会に諮り、計画の変更をしております。

次に、3点目の御質問の「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、目玉と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。何か町民に示せるグラウンドデザインを出すべきではないか」についてであります。町では、令和2年3月に（仮称）山北スマートICの周辺地域における、本町の目指す望ましい土地利用についての基本的な考え方を示した「（仮称）山北スマートIC周辺土地利用構想」を策定しました。この基本構想では、スマートインターチェンジ周辺地域に施設を集中配置するのではなく、スマートインターチェンジ設置により主要観光施設へのアクセス性が向上するという利点を生かし、山北町の観光拠点である丹沢湖周辺や中心市街地との連携を図るとともに、周辺地域の資源の魅力化と情報発信、誘導強化を積極的に展開することで、山北町全体の活性化につなげていくことを基本目標として定めています。

そして、この基本目標を具体化するための五つの土地利用展開イメージが示され、現在、町では、この土地利用展開イメージに優先順位をつけて、事業化に向けて検討を進めております。

なお、グラウンドデザインが持つ本来の意味は、「大規模な計画・構想」であり、町ではこの基本構想については、（仮称）山北スマートIC周辺の土地利用に係るグラウンドデザインとして、策定しております。

議 長 11番、堀口恵一議員。

11 番 堀 口 最初の3ルートについては、一般道路化ということについては考えていな

いということでありますけれども、当然、長い目で見た場合には視野に入ってくるかと思うんですけれども、その辺のつながりというのは、どう考えたらよろしいでしょうか。

議 長 企画政策課長。

企画政策課長 3ルートの関係なんですけれども、先ほど町長からお話があったとおりでございますけれども、現在、町では、今、三保地区、丹沢湖周辺から東、西、北方面にまで抜ける道がないということで、地域振興と防災の面から、非常に課題になってるということが以前から言われてきたところでございます。

そうした中で、3方向全て車両が通行できる道路ができれば、それはそれでありがたいことなんですけれども、なかなか3ルート一度にはできないよということで、現在3ルートの中で優先的に検討を進めるルートを決めている状況でございます。

そして、先ほど、議員さんの質問の中にございましたけれども、林道を活用して道路を整備するというのも一つの選択肢ではありますけれども、まずは、町のほうで3ルートの中でどちらの方向の道が一番必要かということを検証させていただいて、まずは3方向の中で優先的にやる方向を決めるということが1点ございます。

そして、その中でその方向に合った道路の関係でございますけれども、例えば既存の林道を利用する考え方もございますし、あるいは橋脚ですとかトンネルを掘って新たな道路を造る方法ですとか、様々なルート案、道路の考え方があるかと思しますので、現在は、まだその方向を北に抜けるのか、東に抜けるのか、西に抜けるのか、その3方向の中から一つの方向を、今、選定しているような状況でございます。

その選定が済んだ後に様々なトンネル案ですとか、分かりませんが、あと、橋脚を造るだとか、あるいは既存の林道を改良していただくとか、そういった中で、今後も町にとって必要な道路を要望していきたいというふうに考えてございます。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 スマートインターの役割を考えるに当たって、ちょっと昔ありました小田

原から甲府へのルート、小田原甲府線構想というのが昔ありましたけれども、小田原—甲府というのは主要都市で、それを考えるのは一つ重要なことだと思っ
てまして。現在の小田原甲府ルートを考えた場合は、小田原、山北、御殿場
または小山、山中湖、富士吉田、河口湖、そして新御坂トンネルを
通って甲府へ至るルートが現在、実際使われている小田原甲府ルートになる
かと思っ
ています。これは実際確立されて、皆さん、使っていることだと思っ
ています。

平成20年まで研究された道志を通る小田原甲府線構想は、そのルートに
対して優位性がなかったんじゃないかと思うんですね。つまり、できても今
通って
る道より距離が長く不便ということだったと思うんですけど、その辺に
ついては、どう
いう見解でしょうか。

議 長 企画政策課長。

企画政策課長 議員、おっしゃるように、平成20年度まで、小田原甲府線の関係で、研究会、
検討会を関係自治体を集めてやっておりました。

その中で、様々な検討をしてきたわけなんですけれども、長い間、当初検討した初期の段階では、
そもそも道志村さんのほうから、これお話があった件でございまして、そういった中で、
いろいろ何年も検討してきたわけ
でござ
います。

その中で、神奈川県側の自治体と、あと、山梨県側の自治体さん、複数の自治体
が加入して、いろいろ研究を進めてきたわけなんですけれども、なかなか県をまたいで
の道路でござ
いますので、なかなか自治体によって温度差があるといったような中で、要はだんだん、
研究会もうま
く進まなくなってしまっ
て、要は自治体ごとの温度差があるために進まなくなってしまっ
て、それで研究会のほうは閉じ
させていただいたというような状況が実態でござ
います。

ただ、そういった中で、そのルールが山北町、あるいは小田原から甲府に抜ける
ルートでござ
いますので、そのルールが効果がなかったからやめたとか、そういう理由で研究会を
やめたわけ
ではござ
いません。

効果については、ある程度検証した中で、そのルートについては小田原から甲府
まで抜ける
ルートでござ
いますので、県をまたいで、防災の面ですとか、あるいは地域振興の面、
そういった部分で十分な効果があるというよう

な認識の中で進めた検討でございますので、効果がないのでその検討をやめたという経緯ではございません。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 分かりました。現在、実際に小田原甲府のルートといえば、御殿場、小山を回っていくルートになっているかと思うんですが、現在の小田原甲府ルートを考えた場合、山北と山中湖間をつなげば、御殿場または小山をショートカットできる可能性があると思うんですね。

要するに、小田原、山北、山中湖、河口湖、御坂トンネル通って甲府というルートが、ある意味では小田原甲府線というふうに言えるようなことが想定できるんですけど、そういった意味合いでの水ノ木林道というんですか、その辺、可能性が私はあると思ってるんですけども、どう考えるかということですね。

議 長 企画政策課長。

企 画 政 策 課 長 現在、山中湖に、山北町から行く場合には、小山町を通過して、県道通過して、オリンピックのロードレースのコースになっていた県道を通って、山中湖のほうに抜けて、甲府に抜けていくというルートが一般的な形だと思います。

今、議員さんおっしゃられてるのが、丹沢湖から山北山中湖線、県道729号線が、現在道が全部完了しておりませんので、そちらのルートで行ったほうがアクセスが時間的にも短いんじゃないかというようなお話だというふうに認識しておりますけれども、以前、山北山中湖線、世附から水ノ木幹線通って山中湖に抜けるルートについて、30年ぐらい前に一度検討会を、神奈川県側と、あと山梨県側とで検討会を開きまして、その中でいろいろ検証して、結局はそのルートはできなかったんですけども、その中で仮に丹沢湖の世附から、そちらの山中湖に行った場合と、現状のように小山町を通過して、行った場合と、じゃあ時間的にどれぐらい差があるんだというような検証はしたような記録が残ってございまして、それによりますと、10分から15分程度しか時間的に変わらないというようなこともございましたので、そういった部分も含めて、なかなか水ノ木幹線林道を利用して、山中湖に行くルートというのは、実現に至らなかったという部分もあるかというふうに認識しております。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 過去に検討したというのは、山北山中湖線、要するに県道のルートで、たしか書かれていて、未整備区間の何期だと書かれてたんですけども。その未整備区間もあることを考えると、今の水ノ木林道で、そのまま今の小山山中湖線ですか、そちらに明神峠でぶつけるところは、全部、現在の林道がありますから、そちらのルートで考えられると思うんですけども。それから、あと小山側の小山山中湖線、あれは結構急峻だという形になってるわけなんですけど、勾配が18%か20%、かなり勾配で、それをこの前、自転車で行ったんですけど、かなり最後へたってしまうという状況でして、車もやわな車だとちょっと息切れする感じがあるくらいで、そういった意味では、それに勝つ道ができる可能性もあるのかなと思っているところになるんですが。

それで、先ほど言った、過去に検討された県道72号線、山北山中湖線とちょっとずれるもんですから、話がごっちゃになっちゃうんですけども、そちらの明神峠へつなげる水ノ木幹線のほうの検討はされましたでしょうか。

議 長 企画政策課長。

企 画 政 策 課 長 過去に検討した中で、水ノ木幹線林道について検討されましたかというような御質問というふうに認識したんですけども、過去に検討した際には、世附から現状の水ノ木幹線林道をずっと道なりに行きまして、それで一番北に行った箇所から下に下りてくる部分があるんですけども、その一番北に行った箇所から山中湖側に向けて、県道のほうが開通してございませんで、県道として、県のほうで予定している部分について検討をさせていただいた関係で、水ノ木幹線林道全線についての一般車両を通行できるようなルートについては、道路については検討はしていないんですよ。

水ノ木幹線林道の途中から県道の未整備部分が出てまいりますので、そこから先を想定した中で、検討のほうはさせていただいております。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 私も資料、過去のを見たところ、そう書いてあったので、取りあえず現道を生かすことを考えたら、それが一つ、もう一度見直す必要があるんじゃないかなと思ったところです。それで、あくまでも、これはどうかという話になってしまいますけれども。

それから、山梨側の動きなんですけれども、要は、山梨側というのは甲府が中心で考えてるわけなんですけれども、甲府から河口湖に出るのに、新御坂トンネルというのが現在あって通ってるわけなんですけれども、本年2月、今現在通ってる御坂トンネルの120メートル下に、新しい新たな御坂トンネルというのを計画してるようで、静岡県知事が本年2月に国に要望したという記事が出ているわけなんですけれども、非常に、そちらのルートがどんどん増強されているという状況なんですけれども、御存じでしょうか。

- 議 長 企画政策課長。
- 企画政策課長 すみません、そういう要望があったということは存じ上げておりません。
- 議 長 堀口恵一議員。
- 11 番 堀 口 トンネル延長が4.6キロで、前後含めて5.8キロで、370億円ということで、国が6割負担ということでの要求を2月幾日かに出されています。それが記事に出てました。

そうすると、甲府から河口湖、河口湖から富士吉田、そこもトンネルができてます。で、富士吉田から山中湖、そういったルートが結構しっかりしたものになってきてまして、そうすると、おのずと、かなりこのところが重要なポイントになるんじゃないかなと思うんですけど、どうでしょうか。

- 企画政策課長 ここのポイントというのは、水ノ木幹線林道のところですね。
- 議 長 堀口恵一議員、ごめんなさい、今の質問の、ちょっと意図が、議長としては不明確だったので、もう一度整理をして再質問をお願いします。
- 11 番 堀 口 今回できるスマートインターチェンジのビジョンを、グランドデザインですか、求めるにはですね、より大きなところも組み入れたほうが意味づけができるんじゃないかと思うんですね。

そういった意味で、そのつながりというのは結構重要でして、その辺について、そういった動きがあるということについて関連が出てくると思いますんで。要するに何が言いたいかと申しますと、スマートインターを下りたら丹沢湖へ寄って、今のほう行って、河口湖行って、御坂トンネル通って、甲府へ行くと。それでリニアモーターカー乗れると。そういうルートがイメージするわけなんですけれども。要するにそういった、昔あった小田原甲府線って、今から考えれば、道志は通らないんだけど、ある意味、小田原甲

府線だと言えると思うんですけども、そういった位置づけからいくと、スマートインターが、意味が結構また違ってくるんじゃないかと思うんですけど、どうでしょうか。

議 長 企画政策課長。

企画政策課長 恐らく、堀口議員さんのおっしゃられてることというのが、以前も一般質問のときにあったかと思うんですけども、丹沢湖から東ですとか北へ抜けるルートではなくて、山中湖側のほう、西へ抜けるルートのほうが、SKY圏ですとかそういった部分で、より山北町にとって地域振興が図られ、観光的にもメリットがあるので、そちらのルートができるようになれば、山中湖、あと河口湖、それと甲府、そちらの辺りまで観光のエリアが広がるような関係で、そちらのルートを何とかしてもらえないかというようなお話だというふうに認識させていただきました。

先ほども、町長、答弁の中で申しましたように、現在、要は丹沢湖からどちらに抜けるルートが一番町にとって必要なのかというのを県の御意見伺いながら検証しているところでございます。

ですので、現状で、じゃあ西のルートを町のほうで進めますですとか、そういう発言はちょっとできませんので、これから、さらに県といろいろお話し合いを進めて、どちらのルートを優先的に検討を進めているかというのを決めさせていただいて、それで、あと、いずれにしても、相手側の自治体もあるわけでございますので、そちらとの調整等も必要になってまいりますので、この場では西へ抜けるルートを優先的に進めるですとか、そういう回答は控えさせていただきたいと思っておりますので、御理解いただきたいというふうに考えております。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 道路の開発というところ、やっぱり自然保護の観点も出てくるわけなんですけれども、世附の奥ですね、三国峠のちょっと手前ですけども、あそこが不法投棄の場所になっているというのは御存じでしょうか。

議 長 堀口恵一議員、今の質問の意図をもう一度、明確の上、整理をして再質問をお願いいたします。

堀口恵一議員。

11 番 堀 口 自然保護の名の下に、いろいろ手を入れない、要するに、人が入れないようになってるという状況をつくり出しちゃってるんで、それについて、人が入ってないところで逆に目が届かなくて不法投棄が起こってる。

ちょうど場所的にいいますと、三国峠とロードレースで使った道ですけども、山北側ですね、ちょうど小山から反対に下りて、山北側へ行く途中のところに、でかい看板で不法投棄の看板が出てまして、で、何年か前に町と県で撤去したとかという話も聞いてますので。

ですから、要するに小山町から入るんじゃないなくて、こっちから入って、しよっちゅう見てれば、そんなに不法投棄されないんじゃないかなという気もするわけなんですね。

ですから、必ずしも自然を守るためと言いながら、先へ行ったらごみが落ちてたっていったら、何の保護してんだって話になっちゃうわけで、そんな状況もありましたんですけども、御認識がありますでしょうか。

議 長 堀口議員、不法投棄の関係と、この堀口議員の今回の質問の部分がどう関連づけるのが議長としてちょっと解釈ができにくくあります。いま一度、整理をして、再質問をお願いします。

11 番 堀 口 ですから、自然保護ができてないじゃないかということを書いたかったわけですね。

ルート選定に当たって、今後考慮する中に必要な情報かということで、御認識を伺った次第であります。

議 長 堀口議員、今の質問を議長なりに解釈をさせていただきますと、不法投棄と自然保護がなされていないので、道路計画が立ち行かなくなるのではないかと、そこを懸念して新たな道路開発ができない、そういった類の質問ということよろしいでしょうか。

堀口議員。

11 番 堀 口 すみません、ちょっと違うんですね。

要するに、ある程度目が届くようにしておかないと、自然を守れないよという話です。ですから、自然保護するためには、やっぱりある程度ルートは必要だよという話であって、その認識があるかという問いをしたわけでありまして、そこら辺が不法投棄の場になってるとするのは御存じなかったよう

なんで、確認した次第でありますということで。そこについて、一応、そういう話で確認したということで。

議 長 というのは、今の質問ということではなく、そこは意見ということで、意見を述べたということで解釈してよろしいんですか。町側からの答弁が必要ということですか。

11 番 堀 口 町から、要するに認知してなかったということで、聞いたつもりなんですけど……。

議 長 環境課長。

環 境 課 長 すみません、不法投棄の認識があるかということの御質問に対しまして、これ、山梨県と神奈川県と、あと町とで、3者合同でパトロールを実施したりですとか、今、大分、かなり谷底のほうに落ちているというところで、ちょっとこの回収がなかなかできない状況でございますけれども、フェンスを高く設置したりとか、あと、監視カメラの、ダミーではございますけれども、そういったものを設置しながら、抑止力につながるような形の対策を取っているのが今の状況でございますので、町としてはそこのごみについて、要は状況を把握してるのかという御質問に対しては、状況は把握しているということでございます。

山梨県じゃなくて、静岡県。

議 長 堀口議員、よろしいですか。

堀口恵一議員。

11 番 堀 口 3方ふさがりでは246合流部、清水橋のところが合流渋滞が発生し、国道246の交通妨害、清水地区の交通困難を引き起こすわけで、便利になるどころか大不便になると思うわけである。2020年3月3日の一般質問では、町長の回答において、「連結許可を国交省のほうに行ったときに一番先に指摘されたのは」とありまして、「清水橋のところが、これじゃ駄目だよ、こんなもんじゃとてもじゃないけど難しい、もっと広げろというようなお話をいただいて、その金額についても簡単に40億とかそういう金額をぼんと出されました」とある。そして、町長の回答としましては、「慎重に協議しながら、町として一番いい方法を考えていきたい」というふうに答えています。

これについて、今どう考えてるか、お願いいたします。

議 長 町長。
町 長 言い方は多少違うでしょうけども、基本的には、一番、連結箇所案をいただいたときに、やはり国道246との接点が清水橋のところは狭いのではないかというふうな指摘を受けました。もし、広げる気があるんなら、国のほうは約半分出すよと。で、県が半分で町が4分の1だよというふうな指摘を受けました。

専門家が見たときに、将来の交通、開通したときの交通予測からすると、やはり専門家が見た意見というのは、町にとっても重要な課題ではないかというふうに私は認識しております。

議 長 堀口恵一議員。
11 番 堀 口 具体的な策は何か考えてないのでしょうか。

議 長 町長。
町 長 当然、開通して交通量が実際にどういうふうになるか、どういう渋滞とかそういったことが起こるかによって、それは、もし、どうしてもそれが必要であれば、町として考えなければいけな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 2020年9月4日の6か月後の一般質問に対する町の回答では、要するに計算上は大きな渋滞が発生しないと考えているので、近隣住民が困ってから対策を協議していくというふうな、ちょっとまとめた形なんですけども、ような回答になってるわけなんですけれども、私が思うには、国交省の方の話はそのとおりだと思ってるんですね。これじゃあ困っちゃうよというのが本当だと思ひまして。また、渋滞して困ってから協議するのでは手後れじゃないかと思うわけであるんですね。

思うに、3方のどれかの道が抜けられるようになるとか、その渋滞解消の拡幅をしちゃって大丈夫だよとか、そういう安心感がある状態で、初めてスマートインター開通すべきだと思うんで、何かそういう条件がそろうまでスマートインターは延期しなければならないんじゃないかというふうに考えちゃうんですけども、どうでしょうか。

議 長 町長。
町 長 開通したものもいろんな想定があると思います。ですから、そういうふう

な指摘のようになるかもしれないし、ならないかもしれない。

また、当然、町としてはなあってほしくないわけですから、最低限の、別のところのルートに分散させる、あるいは時間差を起こさせる、そういったようなことがこれから必要だろうというふうには、私のほうとしては認識しております。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 ちよっと私の認識では、国交省の話と同じ感覚でして、これで大丈夫なのという感覚でおるんですけども、町長としては、やってみての様子でという感じでよろしいのでしょうか。

議 長 町長。

町 長 ですから、分からないわけですよ、予測ですから、国交省が言われること、あるいは堀口議員の予測されたことが合ってるかもしれないし、また、合ってたときにそういう解決方法しかないのかどうかということも、まだ分かりません。

また当然、そのこのところをその当時で、私も推測で国交省の方がぱっと見て40億ぐらいだろうというふうに軽く言いましたけど、それで今は50億なのか何十億になるのか分かりませんが、町としては、4分の1でも10億円以上の負担がかかるわけで、当然、そういったことを、ただ予測だけで実行するというわけにはいかな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 前のところですけども、計画書の見直しはしないという話だったと思うんですけども、少なくとも工期とか金額とか、あと、接続先が山北藤野線と書いてあるんで、あれ、誤解を招く感じがあるんで、県道76号線にして、括弧書きで藤野へは行けませんとか、何か書いておかないと、何かつながってるように思ってしまう。昔の、そういうつながりの計画かなというふうに、私も勘違いもちょっとした部分もありますんで、その書き方もありますし、ちよっと分かりやすい形での計画書をちゃんと、多分、恐らく金額も結構上がっちゃうんじゃないですかね。

ですから、その辺も含めて計画書というのは、何か国に出さなくても、町内で分かるような、これが町の計画書と言えるような何か、必要じゃないか

と思うんですけど、どうでしょうか。

議 長 企画政策課長。

企画政策課長 スマートインターチェンジの実施計画書の関係だと思うんですけども、この計画書につきましては、町のほうでスマートインターチェンジの事業化を取るために策定した計画書でございまして、平成26年7月策定というような形で国のほうに出した計画書でございます。

計画書に書かれている内容について、今、議員さんからお話のありましたように、事業費の関係ですとか、あと、完成時期、供用開始の時期の関係ですとか、策定当時と、変更した部分が幾つかはございます。

ただ、そういった中で、必要な改定内容については、その都度、地区協議会の中で、この部分を改定をするというような形で、必要な改定は行っておりますので、改めて町のほうの計画書として、改定する必要はないというふうに私どものほうでは考えてございます。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 金額とか工期を入れた計画書というのは、経過報告資料は過去に出てるわけですけども、いわゆる一般の人が見て分かるような形の計画書というのは出さないんでしょうか。

議 長 企画政策課長。

企画政策課長 先ほどから話に出ているこの実施計画書については、ある意味、国から連結許可を取るために策定した計画書でございます。したがって、連結許可の申請書には、この計画書を添付して、連結許可を取ってございます。

その後、事業費の関係ですとか供用開始の時期の変更、あるいは様々な若干の変更というのは当時でございますけれども、町として、この実施計画書を改定したものを作るという考えは、先ほど申しましたように、その必要性から考えると、そういった計画書を改めて作る必要性というのではないというふうに、繰り返しになりますけれども、認識してございます。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 そうしますと、順繰りに行われる改定の内容、改定書みたいな形のは追加されていくんで、それを見てくれということによろしいんでしょうか。

議 長 企画政策課長。

企画政策課長 この26年7月に作られたスマートインターチェンジの実施計画書に記載されている内容の中で重要な変更があった場合については、地区協議会の中で、その旨を報告させていただいて、地区協議会の中でお認めをいただいて、それをもって、実施計画書の計画内容が変更されたというような形を現状ではとっている状況でございます。ですので、紙ベースで新しい計画書を作り直すですとか、そういったことは現状ではしておりません。

議 長 堀口恵一議員。

11 番 堀 口 その件については分かりました。

それで、一応、最後にグランドデザインを出すべきではないかとかというので書いていたわけですがけれども、私が思うには、③の計画が成り立てば、小田原―甲府ルートとして、いろいろ大きなビジョンが描けるのではないかと思います。もう少し検討して、先ほどから検討のさなかということでありましたので、そういう、もう入ってくればグランドデザインは非常に描きやすくなると思いますけれども。現状では、年数たってますけれども、結構なかなか袋小路での、描けないんですね、これがいいよというのがね。

周辺構想か何かで幾つか出てますけれども、一番いいかなと思ってた眺望スポット、でかい橋ができるから、眺望スポットかなと思って、私も小山町に行って、もうできてる橋を見てきました。南から写真を撮ったのと、北側から撮ったのでは、まるきり違いまして、北から撮ると橋が影になっちゃうんですよ、逆光になっちゃうんですね。

そういった意味で、なかなかグランドデザインが、要するにインスタ映えしない位置になってしまうということで、何かポイントがなかなか見いだせないという状況がありまして。そういった状況ですんで、もしかしたら、納得できるグランドデザインが描けないのか、ちょっと分かんないですけど、私にしてみますと、先ほどの③のケースがあれば、すごく描けるということで、現状は結構、議員の皆さんもみんなきゅうきゅうして、なかなか難しいというふうな状況になってるかと思いますので……。

議 長 堀口議員、質問を明確にお願いいたします。

11 番 堀 口 そうですね。一応、水ノ木林道の件はお話ししましたので、今後の検討を期待したいと思いますが、最後は町長のお話を聞いて終わりにしたいと思

ます。

議 長 堀口議員、今の町長への最後の質問は、もう一度明確にお願いいたします。
明確かつ簡潔にお願いいたします。

11 番 堀 口 要するに、最後のグランドデザインを出すべきではということに対して、
策定しておりますと書いてありますけれども、いま一度、策定しているところを、これがグランドデザインだというのを一つお願いいたします。

議 長 町長。

町 長 基本的には、だからグランドデザインというのは、方向性、要するにどう
いったような考えでスマートインターの周辺を、やってくるのか、前のときにも
ちよっとお話ししましたが、私は造ればよいというものではないにせよ、
造るのは当然大事ですけど、それを維持していく、あるいは運営していく、
そういったことが非常に大事ではないかというふうに思っておりますので。

ですから、当然ここに書いてあるとおり、出た、出口だけではなくて、丹
沢湖のほう、あるいは大野山のほう、様々な、あるいは眺望スポットいろい
ろあると思います。そういった中で、その方向性をしっかり決めて、町民の
皆さんに理解していただけるような、そんなようなグランドデザインにして
いきたいというふうに思っております。

11 番 堀 口 終わります。

議 長 休憩前に引き続き会議を開きます。 (午後 2 時 50 分)

初めに、環境課長から訂正がございます。

環境課長。

環 境 課 長 先ほどの堀口議員の御質問の中で、不法投棄の関係で御質問いただきました。
合同パトロールを実施しているということで、私答弁させていただいた
んですけども、過去にということを加えていただいてということで修正いた
だければと思いますのでよろしくお願いします。

議 長 皆さん、おはようございます。

ただいまから本日の会議を開きます。 (午前 9 時 00 分)

なお、林野火災により総務防災課長が不在となっておりますので、御承知

おきください。

また、また先日の一般質問の中で堀口議員のほうから訂正がありますので発言を許可します。

堀口議員。

11 番 堀 口 11番、堀口です。

3月4日の一般質問において、現小田原・甲府ルートの話の中で、新たな御坂トンネルを知事が国に要望したと話しましたが、そのとき、「静岡県知事」と言ってしまいましたが、正しくは「山梨県知事」ですので訂正願います。