

受付番号第7号、質問議員2番、山崎政司です。

(仮称)山北スマートインターチェンジ新設に伴う土地利用について。

山北町では、この半世紀の間に3回の高速道路建設工事が行われています。最初は、昭和44年5月に開通した東名高速道路であり、酒匂川から望む眺望、都夫良野トンネルなどとあわせ、山北町の名を全国に広めました。

その後、東名高速の渋滞緩和を目的とし、平成3年に上り車線の新設、拡幅工事が実施され、現在に至っています。

そして今回、今までの通過するだけの高速道路から(仮称)山北スマートインターチェンジの新設が平成26年8月、連結許可を受け、高速道路からの乗りおりが可能となり、山北町の玄関口として町民の期待もより大きくなっています。

新東名高速道路のインターチェンジは山北町を挟み、秦野市と小山町にも設置されることとなっており、秦野市・小山町においては、既に周辺の土地整備構想も発表されています。

(仮称)山北スマートインターチェンジの新設に伴う町民の期待が大きいことから、町民の期待に応えていただきたく質問をします。

1、山北町の玄関口と位置づける(仮称)山北スマートインターチェンジ周辺の土地利用構想について、現状、どこまで進んでいるのか。基本計画や実施計画もあわせて町民に説明すべきと考えるがいかがか。

2、今年度、周辺の土地利用構想について(仮称)山北スマートインターチェンジ周辺土地利用計画策定をコンサルタントに業務発注したと聞いていますが、発注に当たり町長として、将来どのような山北町の姿をイメージしているのか伺いたい。

また、秦野市や小山町が既に土地利用構想をまとめ、着実に年度展開を進めている現状を見ると、山北町の対応は余りにも遅いと言わざるを得ません。平成26年8月に連結許可を受けた後、今日に至るまでの取り組み経過を伺いたい。

3、(仮称)山北スマートインターチェンジの整備推進として、第5次総合計画に2019年度・2020年度の2年間を推進期間としていますが、その後の具体的実施計画及び予算計画について伺いたい。

4、（仮称）山北スマートインターチェンジ設置工事に関し、清水やまなみ橋の設計から町の負担が発生していると聞いていますが、スマートインターチェンジ完成まで山北町はどの程度の財政負担が必要となるのか。また、その財源はどこに求めることとなるのか伺いたい。

5、秦野市・小山町のインターチェンジ周辺土地利用構想及び基本計画、年度別実施計画について、町として、どのように捉えられているか伺いたい。

6、総合計画を見ると、（旧）清水小・中学校跡地活用の推進を2019年度より2023年度にわたり進めることとしていますが、町長として、どのように活用すべきと考えているのか。また今後、どのように実施に向け進めていく考えなのか伺いたい。

以上でございます。

議 長
町 長

答弁願います。町長。

それでは、山崎政司議員から「（仮称）山北スマートインターチェンジ新設に伴う土地利用について」の御質問をいただきました。

初めに、1点目の御質問の「山北町の玄関口と位置づけられる（仮称）山北スマートインターチェンジ周辺の土地利用構想について、現状、どこまで進んでいるのか。基本計画や実施計画もあわせて、町民に説明すべきと考えるのがいかがか」についてであります。町では、今年度にスマートインターチェンジ周辺地域において、産業・観光のゲートとしての土地利用展開を図り、観光・交流人口の増加や新たな産業振興につなげるため、本町の目指すべき土地利用の方向性を示すことを目的とした「（仮称）山北スマートインターチェンジ周辺土地利用構想」を策定いたします。

現在は、対象区域の自然条件や社会条件、法規制状況の現況分析や、関連諸計画、スマートインターチェンジ整備計画等の基礎条件について整理しており、今後はその結果をもとに、スマートインターチェンジ周辺地域の有する特性や、対応すべき課題と対応策について整理し、今後目指すべき土地利用の方向性と目標を具体化するための基本方針を取りまとめ、必要に応じて町民にも説明してまいります。

また、土地利用構想の策定や具現化に当たりましては、地元の清水地域とも情報を共有し、連携を図った中で検討を進めていきたいと考えておりま

す。

次に、2点目の御質問の「今年度、周辺の土地利用構想について（仮称）山北スマートインターチェンジ周辺土地利用計画策定をコンサルタントに業務発注したと聞いていますが、発注に当たり町長として、将来どのような山北町の姿をイメージしているのか伺いたい。また、秦野市や小山町が既に土地利用構想をまとめ、着実に年度展開を進めている現状を見ると、山北町の対応は余りにも遅いと言わざるを得ません。平成26年8月に連結許可を受けた後、今日に至るまでの取り組み経過を伺いたい」についてであります、私はスマートインターチェンジが接続する清水地区は、山合いの地域のため、新たな土地の確保は難しく、スマートインターチェンジ周辺にさまざまな施設をふやすような土地利用は困難と考えております。

その一方で、新東名高速道路が通過する本町の区間は、大部分がトンネルと橋梁で占め、河内川にかかる橋は国内最大の特殊アーチ橋となり、新たな観光名所の一つとして期待されていることから、新東名高速道路が開通することで生まれる新たな魅力も加えた中で、スマートインターチェンジを起点とした地域資源を周遊できる新たな観光ルートの創出や、観光客を誘導するための方策について、検討してまいりたいと考えております。

なお現在、首都圏では、圏央道を初めとする交通インフラの整備が進んでおり、新東名高速道路が開通すれば、新たな地域との広域的なつながりが生まれ、人の流れが創出されることが期待できますので、土地利用のみならず、さまざまな角度から新東名高速道路を生かした「まちづくり」に取り組んでいきたいと考えております。

また、これまでのスマートインターチェンジに係る取り組みについて申し上げますと、平成26年の連結許可以降、平成27年に中日本高速道路株式会社と基本協定を締結し、その後、設計や用地の調査・取得、工事に関する細目協定を締結して、スマートインターチェンジの整備推進を図ってまいりました。

さらに、（仮称）山北スマートインターチェンジは、秦野市や小山町の「サービスエリア・パーキングエリア接続型」のスマートインターチェンジとは異なり、大規模な本線盛り土を活用した特殊な「本線直結型」であることか

ら、神奈川県警本部との入念な交通協議や、当初算出した事業費の町負担分の圧縮に努めてまいりました。

現在は、本線工事と並行して事業が進められ、平成30年度には周辺道路施設なども見えてきたことから、本年度から5年間を計画期間とする第5次総合計画後期基本計画に、スマートインターチェンジの周辺土地利用計画の策定について位置づけ、現在、土地利用構想の策定を進めているところでございます。

次に、3点目の御質問の「(仮称)山北スマートインターチェンジの整備推進として、第5次総合計画に2019年度・2020年度の2年間を推進期間としていますが、その後の具体的実施計画及び予算計画について伺いたい」についてであります。 (仮称)山北スマートインターチェンジは、新東名高速道路が開通する令和2年度末に同時開通する目標となっていたことから、開通前の令和元年度、令和2年度の2年間で施設の整備を完了させ、予算の執行も終了させる計画としておりました。

設置後に町が取り組むものとしては、町道として位置づけるアクセス道路の維持管理などを予定しておりました。

しかし、中日本高速道路株式会社が、先月27日に発表した開通目標を令和5年度とする見直しに伴い、改めて、今後の実施計画や予算計画などについて、現在、関係機関と再調整を行っているところであります。

次に、4点目の御質問の「(仮称)山北スマートインターチェンジ設置工事に、清水やまなみ橋の設計から町の負担が発生していると聞いていますが、スマートインターチェンジ完成まで山北町はどの程度の財政負担が必要となるか。また、その財源はどこに求めることとなるのか伺いたい」についてであります。

これまでの清水やまなみ橋を含めた(仮称)山北スマートインターチェンジ建設において、国庫補助金等を除き、町が一般財源として負担したのものとしては、清水やまなみ橋の建設費として9,060万5,000円、(仮称)山北スマートインターチェンジの設計費として799万6,000円の計9,860万1,000円となっております。

今後、町が負担しなければならない工事費等については、現在のところ、

平成31年度当初予算に計上しました債務負担行為限度額の調書でお示したとおり、町の一般財源の負担は1億1,935万5,000円を予定しており、この財源については、起債などにより対応していきたいと考えております。

次に、5点目の御質問の「秦野市・小山町のインターチェンジ周辺土地利用構想及び基本計画、年度別実施計画について、町として、どのように捉えられているか伺いたい」についてであります。秦野市と小山町においては、スマートインターチェンジの連結が許可される以前より、インターチェンジやサービスエリア、パーキングエリアの設置が平成6年度から10年ごろにかけて、都市計画決定及び整備計画が策定されており、平成26年度に、初めてスマートインターチェンジの連結許可を受けた本町とは、新東名高速道路に係る経過や立場も異なるため、横並びで見比べることは、大変難しいと考えております。

秦野市では、平成26年に「秦野サービスエリア（仮称）スマートインターチェンジを生かした周辺土地利用構想」を策定し、現在、観光振興と産業促進の両面から、構想実現のための検討を行っており、小山町では、平成23年度から静岡県が進めている「ふじのくにのフロンティアを拓く取組」に参画し、インターチェンジやスマートインターチェンジの周辺地域において、新しい産業の創出・集積や、ゆとりある暮らしの空間の整備等を進める「ふじのくにフロンティア推進区域」に8つの区域が指定され、土地利用に取り組まれていると聞いております。

本町といたしましても、地形的な制約のある中ではありますが、本町に合った特色ある土地利用に取り組んでまいりたいと考えております。

次に、6点目の御質問の「総合計画を見ると（旧）清水小・中学校跡地活用の推進を2019年度より2023年度にわたり進めることとしていますが、町長として、どのように活用すべきと考えているのか。また今後、どのように実施に向け進めていく考えなのか伺いたい」についてであります。旧清水小・中学校施設については、平成28年度から、東急建設株式会社に新東名高速道路工事用の施設として、令和3年4月までの契約で貸しております。

しかし、先ほども申しましたとおり、新東名高速道路工事の工期が令和5年度までになったことから、工事の終了までは、引き続き東急建設株式会社

に活用してもらう予定であります。

新東名高速道路工事の完成後は、スマートインターチェンジ周辺の土地利用などと整合性を図るとともに、清水地区あり方研究会の検討内容など、地域の意見も聞きながら、よりよい活用方法となるよう、さらに検討を進めていく考えであります。

議 長 山崎政司議員。

2 番 山 崎 スマートインターチェンジ周辺の土地利用計画については、必要に応じて年度内に説明会を開催していきたいというような回答でございますけども、現在の検討の状況、それから年度内に、地域住民のほうに説明ができる段階にあるのかどうか、ちょっと確認させてください。

議 長 企画政策課長。

企 画 政 策 課 長 お答えいたします。

山北スマートインターチェンジの周辺土地利用構想の関係でございますけれども、本年6月にコンサルのほうと契約いたしました。現在は、先ほど町長の答弁にもございましたように、基礎条件の整理という形の作業を行ってございまして、スマートインターチェンジの周辺の状況を、現況分析するということと、あと関係諸計画、総合計画ですとか、町の土地利用計画、あるいは観光マスタープラン等との整合性の関係、それと、あとスマートインターチェンジ本体の整備計画、こういった部分について、今基礎条件を整理してございまして、その後に周辺地域の特性の整備ということで、スマートインターチェンジを中心にいたしまして、半径5キロ以内の土地の状況を確認いたします。その後に土地利用構想という形で、どこのエリアでどのような土地利用を図っていくのが適当なのかというような部分を整理して、計画のほうをまとめ上げてまいります。

作業につきましては、当初の予定どおりは進んでございます。契約期間が年度内という形で契約してございますので、年度内には完全な土地利用構想ではございませんけれども、ある程度、案というか、そういう状況で清水地区の方のほうには御説明等をさせていただきたいと思っておりますけれども、計画を進めるに当たりまして、いろいろな形で清水地域の方と、ちょっと情報共有を図りながら、土地利用構想のほうは策定してまいりたいと考えておりま

す。いつ、ちょっと説明できるかということが、ちょっと今、きょうの段階でちょっと話せませんけれども、例えば毎年行っております町長が出向きます地域の座談会ですとか、そういう場所で説明することも、現在考えておりますので、よろしく願いいたします。

議 長
2 番 山 崎

山崎政司議員。

自分のほうで言っている土地利用計画につきましては、今答弁がありましたように半径5キロ程度を念頭にしているというようなお話なんですけれども、町長が言われるように山北の玄関口という位置づけで、非常に重要な施設になると思っています。そういうことで、清水はもちろん三保、あるいは共和地区を含めて、もう少し広い範囲で、コンサルトはコンサルトでよしとしても、町としては、もう少し広い範囲で全体的な土地利用計画を考えてもらいたいというように思いますけれども、いかがでしょうか。

議 長
企 画 政 策 課 長

企画政策課長。

お答えいたします。

先ほど、半径5キロというような話をさせていただきましたけれども、先ほど町長の答弁の中にもございましたように、インターの本体の周辺には、それほど土地利用ができる土地がございません。ですので、インターの周辺といたしましては、やはり現在ある道の駅とふれあいビレッジ、あの辺が主な、あの辺の施設は充実していくのがよろしいのかなと。

それと、あと共和地区のほうにおきましては、つぶらの公園と、あと都夫良野の、あの土地開発公社の持っている旧簡保レクの跡地ですとか、その辺もちょっと念頭に入れておこうかなということと。あと当然、インターの関係で産業の関係もございますので、山北方面、平山工業団地とか、そういうところの部分もありますので、そちらのほうも頭に入れた中で、当然、三保のほうも観光の町の観光の中心でございますので、そちらも当然考えていかなければいけないのかなということ。あと将来的な話といたしましては、透間の山砂利の採取しているところもございますので、かなり作業がおくれているようではございますけれども、そのあたりも町の将来的にどのような活用をしていくのかということも念頭に入れた中で、構想のほうは策定していきたいというふうに考えてございます。

議 長 山崎政司議員。
2 番 山 崎 今話が出ました周辺の土地利用について、道の駅の話が今出ましたけども、現在の山北道の駅につきましては、まず一つ、ちょうどカーブがかかっています、非常に見通しが悪いという条件があります。

それから、場所的に駐車場が非常に狭いと。そのために駐車場内での車同士の接触事故が多発しています。せっかくスマートインターチェンジができて、来店者もふえるということになると思いますけども、現在の道の駅の施設、あるいは駐車場等では、とても対応ができないというふうに思うわけで、せっかくですので土地利用構想の中に道の駅の移転と、もっと広い土地を利用する場所で道の駅を開業するというのを地元としては願っているわけですが、そういう考えはないでしょうか。

議 長 町長。
町 長 道の駅については、非常に元の横浜国道の所長が、今、道の駅のほうを積極的にやっておりますので、できるだけ、その道の駅の移転がいいのか、あるいはほかの方法がいいのか、いろいろな意味で相談はさせていただいておりますけども、移転もその一つの方法だろうと思うし、あるいはその上下とか、あるいはその向こう側のふれあいビレッジのほうへつながるような方法とか、さまざまな方法が考えられますけども、そもそも論としては、おっしゃるように駐車場の問題が非常にネックになるだろうというふうに考えておりますので、そういった駐車場の問題がまず一つ、一番大きな道の駅のときの課題になるのかなと。

基本的に、私の今考えているのは、駐車場がもし通れるとすると、今インクラインがある下側ぐらいしか広い場所というのはございませんので、ああいったところが、小・中学校もございますけど、そういったところが一つ候補に挙がるのかなと。ただ、そうはいいまして、やはり河川地域、区域になりますので、建物等は、もう多分、その下では建てられないということになりますし、またほかに持っていくにしても、どの部分がいいのかというのは、これから道の駅については大きな課題だというふうに思っております。

議 長 山崎政司議員。
2 番 山 崎 先ほど話が出ましたけども、第5次総合計画に2019年度・2020年度の2年

間を推進期間としているということで、それ以降については、実は第5次総合計画の中には示されておりませんが、2021年度以降も継続して推進を図っていくという認識でよろしい。

議 長 町長。

町 長 当然、そうでございます。山北町にとりましても、このスマートインターチェンジは、どうしても外すことのできない一番の玄関口でございますから継続して、当然、時間がかかってもやり遂げなければいけない事業だというふうに思っております。

議 長 山崎政司議員。

2 番 山 崎 そういふことになりますと、現在、各町民のほうに第5次総合計画のダイジェスト版が配布をされておりますけれども、その修正版は発行されるのでしょうか。

議 長 企画政策課長。

企 画 政 策 課 長 お答えいたします。

第5次総合計画後期基本計画のダイジェスト版につきましては、全戸配布をさせていただいているところでございます。先ほど、新東名の工事の関係で工期が伸びたという形になりまして、修正が当然必要になるかと思っております。その町民への周知につきましては、ちょっと方法を含めて、私ども、町のほうで検討させていただきまして、何らかの形で、新東名の事業、大きい事業でございますので周知をしてまいりたいというふうに考えてございます。

議 長 山崎政司議員。

2 番 山 崎 先ほどのお話の中で、供用開始が2020年度末供用開始から2023年度末供用開始ということで、3年間工事期間が延長になりました。それを受けまして、せんだって8月28日の新聞発表で発表になっているところでございますけれども、実際に工事をされている清水地区、あるいは共和地区、あるいは向原地区、それぞれに工事の関係で、非常に朝早くから現在では夜10時ぐらいまで工事をされていまして、音ですとか、振動ですとか、もう毎日毎日、もうどんどんどんやっているんですね。そんなような状況の中で、3年間延びるということに発表になったわけですけども、地域の住民については、必ずしも、現在インターネットを持っている方も少ないですし、あるいは現在で

は新聞をとっていないというお宅もあるわけです。だから、そういうことで、地域住民に対する理解活動については、どのように今後展開するつもりなのか伺いたいと思います。

議 長 新東名対策室長。
新東名対策室長 お答えいたします。

町では新東名に対します組織が、新東名の町全体の組織、それから各地区の組織等が組織化されておりますので、そこをまず中心に説明していく。さらには、地元の自治会等に説明をしていくというのが一つと、この10月の広報に、これについての広報に掲載しようということで今取り組んでいるところであります。

以上です。

議 長 山崎政司議員。

2 番 山 崎 あれだけの大きな工事で、自分なんかは地元で役をやっていますので、十分理解はできるわけですけども、一般住民の方は何やっているんだと、いつまでやるんだということで、かなりお怒りになっている方もいらっしゃいます。ぜひ、その辺を御理解の上、丁寧な説明をお願いしたいというように思います。

それから、先ほど連結許可の話が出ましたが、確かに小山町、あるいは秦野市においては、新東名高速道路の計画段階からサービスエリア、あるいはパーキングエリアを設置するということが発表されておりました。後追いで山北町はスマートインターチェンジが欲しいということで、町のほうの御努力もいただきまして、平成26年に連結許可をいただいたわけです。だから遅くなっちゃっているよということではなくて、だからこそ早く土地利用計画については検討し、まとめていただきたい。そのまとめについては、先ほどのお話がありましたように、あくまでも、やはり地元の方の理解が必要だろうというように思いますので、ぜひ早目に案を提示していただいて、十分住民と意見交換をしていただいて、お互いに納得できるような土地利用計画ができるように御努力いただきたいと思いますけども、いかがでしょうか。

議 長 町長。

町 長 おっしゃるとおりだというふうに思っております。確かに、連結許可を受

けるまでは、非常にもっと東に寄っておりましたので、多分、仮に何というんですか、最後の判断のときに、町の負担が余りにも大きければ、我々も、断念せざるを得ないような考えが最初からありました。当初、試算では50億というような負担が言われておりましたので、それが今、非常に少なくなったということは、ただ単に少なくなったのではなくて、少なくしていただくように、もう、この数年間そればかりをやっていたというようなところが、現実でございますので、ほぼ、これで金額的なものとか、そういうものは確定しておりますので、これからは、あと事業について、しっかりやっていきたい。その土地の利用状態ですけども、先ほども課長が申しましたとおり、非常に利用するところが少ない地域でございます。ですから、それらを小山や秦野のような平たん地、あるいはそういったものがあるところと比べますと、非常に土地利用については制約が大きいなというふうに思っておりますので、今の私の考えでは、やはり、まず利用計画が出た段階、あるいは、また、その前後からいろいろな規制をどのように外していくか、保安林の解除とか、あるいは農振や、あるいはそういったものがかかっているようなところもあれば、それを利用計画の場所、あるいは、それに近いところであっても、どのように解除していくかということが、非常に課題としてあるのではないかなというふうに思っております。その中で、できるだけ山北町に合った周辺の構想をまとめていきたい。

まだまだ、仮想ではございますけども、私の頭の中にあるのは、やはり森林が多い、この山北地区、そして湖がある三保地域、そういったところは、例えばフォレストビレッジ、あるいはレイクビレッジのような構想の中で進めていけたらいいのかなというふうに思っておりますので、グランピングであるとか、あるいはさまざまな施設についても、そのような特性を逆に生かしながら進めることができれば、ほかにない山北らしい施設ができるのではないかなと、それには、やはり私有地や民地がいっぱいございますので、皆さんの御理解を得られないと、どうしても前へ進めない。そういったようなことで、地元とはよく協議しながら進んでいきたいというふうに思っています。

議 長 山崎政司議員。

2 番 山 崎 以前に、たしかスマートインターチェンジの連結許可の報告会の席だった

と思いますけども、現在のやまなみ橋のちょうど上流側に、約1メートルぐらい色を塗って歩行者用のスペースとして確保してあると。そうしますと、現在のやまなみ橋の幅員では大型車両のすれ違いというのができない。あるいはできたとしても、人がほとんどもう歩くスペースがなくなっちゃうという問題が出ていると。これから、スマートインターチェンジが、当然、開通しますと大型バス、その他大型の車両がやまなみ橋を行き来するという形になるわけですけども、人の歩行帯を今後どのように確保するのか、考えを伺いたいと思います。

議 長
新東名対策室長

新東名対策室長。

お答えいたします。

まず、清水やまなみ橋の設計段階では、まずスマートインターが連結許可を受ける前というか、申請前でしたので、必要最小限の幅員とスマートインターができたとしても、ぎりぎり通れるという設計でつくり上げております。スマートインターチェンジの連結許可申請の計画台数が1,300台ということで、これを24時間で、24時間使えるスマートなんですけれども、零時から朝の6時ぐらいまでは通行しないだろうという想定でいくと18時間ということから考えますと、1時間当たり73回という計算が、一応、成り立ちます。1分あたりにしますと大体1.2台ということで、あそこを1分間の間に1台か、さもなくば2台ぐらい、平均してですよ、平均して、そのぐらいの感覚で走るものですので、おおよそ実験してみたいんですけども、1分間に1台か2台の交通量であれば、今現在のグリーンベルト帯でも対応できるのではないかとというような、ちょっと実験をしてみましたので、ですけども、将来、どういうふうな運行になるかというのは、まだ実際、開通してみなければわかりませんが、計算上でいくと大丈夫じゃないかなという感触は持っております。

以上です。

議 長
2 番 山 崎

山崎政司議員。

今、計算上の御説明をいただきましたけども、自分なんかは一番心配しているのは、自分は大蔵野というところに住んでおりますけども、大蔵野の人が塩沢のほうに土地を持っている人がかなりいらっしゃるんですね。それと

あわせまして、ふれあいビレッジに、夏になりますと、この季節、もう6月末から9月、10月ぐらいまでは、もう夏休みはもう当然、毎日満杯です。10月、11月ぐらいまでは、土日になりますと非常に大勢のお客さんがみえます。ところが買い物をするためには道の駅へ渡るわけです。道の駅へ行くためには、やまなみ橋を歩いて渡るわけですが、そのときに非常に今の状態で、ただグリーンベルトだけがある状態では非常に危険だというふうに思っているわけです。

ですから、逆に今度はそこにガードレールをつけるなり、あるいはガードパイプをつけちゃうと、車の通行に非常に支障になっちゃうということで、28年の連結許可の説明会のときにも申し上げましたけども、はね出してもいいんで歩道部分をつけてもらえないかと。それで確認したところが、強度的には全く問題ないということを確認しておりますので、ぜひ今の状態で、車台数が少ないんで、問題ないよということではなくて、万が一事故があると、非常に町のほうにも責任が及ぶんじゃないかというように心配をしておりますけども、ぜひ前向きな御検討をいただきたいと思っておりますけども、検討の余地はあるんでしょうか。

議 長 町長。

町 長 おっしゃるように、さまざまな想定があります。ですから、当然、そういったような中で、先ほど、道の駅の問題もありますし、当然、ふれあいビレッジのところから歩いてくるという想定もあります。そういったものをどういうふうに何というんですか、取りまとめていくのか。おそらく、私的には相当変えなければいけないというふうに思っておりますので、今の想像ですけども、橋ができますと、非常にそれを、橋を目当てに観光客がそのところで見るとはならないかなというふうに思っています。

そうすると、そこも駐車場の問題、そして、それを渡る、例えば今のインクラインのあたりに駐車場がもしできるとすると、そこと、ふれあいビレッジのところをどういうふうに結ぶかというような、あるいは、今の私の頭の中にあるのは例えばの話ですけども、洒水の滝に、今、遊歩道をつけていますけど、ああいうようなもので、上まで、峰まで持っていけないかと、そういうような川を渡って向こうの、たまたま今トンネルが掘ってありますから、

あのトンネルを使わせていただいて、上のほうにずっと行けば、新城のそう
いったところを見られるのではないかなど。全部歩道にというんですか、木
なり、合板でつくった階段にもあるかもしれませんけども、そういったよう
な山北町でなければできないようなものはどうだろうかというのは、頭の片
隅にございますので、特にあの一带が一番の観光の目玉というんですか、そ
ういうふうになりますので、その中で歩道についても、当然、何らかの形で
考えていく。どういう形がいいかは河川区域でありますから、土木さんのほ
うに、何とかそういうような、例えば、真っすぐ行けるようなあれどうだ
というようなことはよく言っておりますけども、まだまだ、正式にお願いして
おりませんし、また総合的な、そのランドデザインができていないという
ことですので、そういったものをあわせながら、山崎議員のおっしゃるよう
な、そういったような歩行者の安全対策というのでも検討してまいりたいとい
うふうに思っております。

議 長 山崎政司議員。

2 番 山 崎 次に、旧清水の小・中学校の土地利用についての、ちょっと見解を伺いた
いというふうに思っておりますけども、先ほど町長の回答のほうで、スマート
インターチェンジ周辺の土地利用などと整合性を図りながら清水地区のあり
方研究会の検討内容、あるいは地域の意見も聞きながらというようなことで
御答弁がございました。

現状、清水地区のあり方研究会と地域の方の意見交換会というのは、多分
されていないと思いますけども、どのような情報交換をされているのか、お
聞かせいただきたいと思っております。

議 長 副町長。

副 町 長 清水地区のあり方研究ですけども、清水地区の新東名、それからスマート
インターチェンジができることによって、どういう形が望ましいのかという
ことを今研究していただいております。そして、それには、先ほど町長が申
上げました保安林の問題とか、河川区域の問題とか、がけ崩れの問題とか、
そういうものは余り考えなくて、実際、どういう形がいいのかということの
のびのびと考えていただきたいと。

そして、我々のほうで、それが実現できるのかできないのかと、法規制、

さまざまなものがありますから。それについて、判断をしていかなきゃいけないということでございますので、これから、あり方研究会、地域の方と話した中で、それがそのとおりいくということじゃなくて、町の考え方として地域の意向と、そういう考え方もあるということで、その辺も意見を伺った中で進んでいければと思います。

議長 山崎政司議員。

2 番 山崎 私は、現在の新東名高速道路がまだ第2東名高速道路という、呼ばれた十数年前、国土交通省が民営化になったとき、そのときに、第2東名高速道路の再開ということになったわけですが、その時点から地区の対策委員を務めてまいりました。それで、最初のころは本線の決定に伴う工事用道路の選定、あるいはいろいろな集落ごとに、もう本当に考えが、意見がもうまちまちで、もう何度も何度も協議を繰り返してきました。

次に、今度は本線用の用地内の家屋ですとか、山林などの移転補償では、NEXCOのほうの補償基準に大きな隔たりがありまして、本当に啞然としました。私の住んでいる大蔵野は、本線が集落のちょうど真ん中を通っちゃうということになりまして、7軒の家が大変小さな集落にもかかわらず、7軒のお宅が町外に移転をせざるを得なくなっちゃったということでございます。移転された方々は、家屋と土地の補償をもらっても、新しい土地に行く土地代にしかないんだと、家を建てるのは、もう自分の貯金を取り崩して、家を新築したんだよというようなことを言っていました。そういう方が、国の政策で立ち退くのはもう仕方がないと、だけど残った地域が、新東名高速道路ができて、それをうまく利用してもらって本当によかったと、協力したかいがあったと思えるようになれば、非常に幸いだということ言っていました。

秦野市や小山町の計画では、どちらも新たな産業を誘致して、労働者の定住を図ることを目的として、今着々と事業を進めております。ぜひ、山北町でも地域住民と協議を進めていただいて、町民あるいは住民が希望の持てるような対応を切にお願いしまして、質問を終わりたいと思います。

ありがとうございました。

議長 町長。

町

長 おっしゃるように一番の、土地が、非常に土地利用が少ないということで、当然、山崎議員のおっしゃるような道の駅から上へ上がって行って大蔵野の地区、このところは、非常に有望だろうというふうに思っております。

実現できるかどうかは、まだわかりませんが、そういうような計画の中で、例えば冗談で言ったのは、道の駅が上と下にあったらおもしろいねとか、上にも道の駅があって、いろんなものが共有できたらおもしろいじゃないとか、そういうような冗談では言っていますが、いずれにしても、あの地域に何らかのものが、可能性があれば、ぜひやって、そして当然、人口がうんと少なくなっているわけですから、そういった7軒に変わるような、完全に定住じゃなくても、常時、そこを利用して泊まっていただくような方がいらっしゃれば、また地域も活性化するんじゃないかというふうに思っておりますので、ぜひ地域の方々に協力していただいて、おっしゃるよう協力してよかったと言われるような、そんなような取り組みをぜひやっていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。