



中部横断自動車道八ヶ岳南麓 新ルート沿線住民の会ニュース

No.3 2013 年 4 月 15 日発行

「市民参加の道づくり」「国道の改修と地域興し」を要望

地元説明会では、市民の多様な考え方が明らかとなり、自然環境保護や地域活性化の視点から八ヶ岳南麓新ルート案に多くの反対意見が表明され、地域を二分するほどの議論が起きました。このような中で、私たちはこの問題を、国交省が提唱している「住民参画型の道づくり」により解決するよう求めてきました。

この道づくり方式は全国で行われており、その成功事例の「能越自動車道」を参考に、「ワーキンググループ」と「道づくりと地域活性化のための懇談会」を設け民主的な議論をもとに、この問題の解決と地域の発展に尽くしたいと提案しています。

また、八ヶ岳南麓の雄大な自然を持つ北杜市の発展のためには、生活道路としての国道や県道の充実が必要です。笹子トンネル事故で明らかになったのは、国道の脆弱性です。高速道路新線建設より生活道路の141号線の走行性を高めた整備が必要です。

これら生活に密接な道づくりと地域の活性化は、「農の再生」や観光と密に結びついており、新規就農希望者や人材を広く活用し地域興しを進め、北杜市の発展にもつながるよう尽くしていきたいと思っています。

先日、県知事や市長にこのような趣旨の「要望書」を提出しました。どうぞ今後とも皆様のご理解と御協力を下さいますようお願いいたします。

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会 長田 佳久

★ホームページ:<https://sites.google.com/site/odandonewroot/>
(署名用紙は、ホームページからダウンロードできます。プリントアウトしてお使いください)

★ネット署名

<https://www.change.org/ja/キャンペーン/八ヶ岳の景観を壊す高速道路はいらない> (スマホ、ケータイ、タブレットでも署名できます)



連絡先 柴田 武 shibata@a2.mbn.or.jp 090-5807-1418

4月11日県知事へ署名簿・申し入れ書・要望書提出

長田会長をはじめ代表15人が4月11日山梨県庁を訪れ、横内正明知事あてに11033筆（下井出東組716筆を含む）の署名と申し入れ書、要望書を提出しました。知事に直接面会することはできませんでしたが、応対した県土整備部の野中技監に「2ヶ月余りで1万人を超える署名が集まった。これは皆の強い反対の声だ。これを知事に伝えてほしい」と要請しました。

さらに、中部横断道のルートの選定を「市民参加の道づくり」によって行うために、あらたな提案として北杜市民と地域にかかわる住民で構成される「ワーキンググループ」と「道づくりと地域活性化のための懇談会」を作ることを要請し、合わせて「国道の改修と地域興し」の必要性を訴えました。

これに対して野中技監は「山梨県の発展にとって高速道路は必要だ。そのやり方についてはいろいろな意見があるが、(沿線住民の会の)意見は国交省に伝える」と言うだけで、明確な返答はありませんでした。山梨県は中部横断道に対する住民の声をしっかりと受け止め、私たちが提案している住民の意思を反映させる仕組み——住民参加の道作りを推進すべきでしょう。

提出後、甲府駅前中部横断道の新ルートに反対のチラシを道行く人に配り、署名活動を行いました。



要請ハガキをワーキンググループと県・市に送ろう

2月の国交省の説明会の資料が3月中、WGに提出されました。そのためWGがいつ開かれてもおかしくない状況です。WGに私たちの気持ちを伝えましょう

ワーキンググループ

石田東生 〒305-8573 茨城県つくば市天王台 1-1-1

久保田尚 〒338-0825 埼玉県さいたま市桜区下大久保 255

小濱 哲 〒230-0077 神奈川県横浜市鶴見区東寺尾 4-11-1

二村真理子 〒167-8585 東京都杉並区善福寺 2-6-1

国交省甲府河川事務所所長 吉岡大蔵 400-8578 山梨県甲府市緑が丘 1-10-1

北杜市長へ「市長への手紙を送ろう」

・北杜市のホームページより 市長の部屋 → 市長への手紙（用紙は支所にあります）

県知事に意見を送ろう

・山梨県のホームページより 県政クイックアンサー → 送信フォーム

4月12日 国交省甲府との交渉は“ゼロ回答”

3月16日期限の「申入れ書」に対する口頭の回答が国交省甲府でありました。しかし回答は、ほとんどが説明会で国交省が説明した内容そのものでした。例えば、アンケートの集計方法「母集団をとらえきれないと小委員会が判断しまとめた」、国道141号の消えた理由「中間とりまとめで高速が有効と判断した」、交通量需要予測は「アセスで」…等々でした。

このような回答になったのは、小委員会やWGの議を経ていない、国交省の立場で答えたということのようですが、それにしても一つや二つ有意義な回答ができないとは遺憾と言うしかありません。

そのほか、PIについて、「どういう合意形式がいいのか小委員会で議論する」小委員会、WGの開催は未定、決まったら速やかに通知する。会議は原則公開する、とのことでした。

意見広告（ハケ岳ジャーナル紙）への賛同のお願い

私たちはハケ岳ジャーナル紙（5月1日号）の一面に意見広告を掲載します。北杜市全域に新聞折り込みという形で配布されるハケ岳ジャーナル紙は多くの方に読まれており、「中部横断自動車道の新ルート案に対する私たちの主張」をより多くの方に説明できます。私たちの主張点は「中部横断自動車道の山梨県側（清里―長坂間）について国道141号の改良化をメインにした住民参画型の道路づくりを基本にして進めるべき」というものです。

住民参画型道路づくり（パブリック・インボルブメント：PI）は国交省自身が提唱しているもので基本計画段階から地域住民の意見を計画に反映させるというものです。みなさんからの賛同金で掲載いたしますので、一口500円の賛同費のご協力をお願いいたします。

*賛同費：1口500円（何口でも）以上よろしくをお願いいたします。

（同封した振込用紙にて口数と金額をご記入の上お振り込みをお願いいたします）

お店等へのカンパ缶など設置のお願い

会では中部横断道ハケ岳南麓新ルート案を撤回し、国道141号などの既存道路の改良・活用を通じ、ハケ岳南麓の環境保護、北杜市全体の地域活性化促進の実現と住民生活にとって有益な「住民参画型道づくり」を訴えています。

こうしたことを地元の皆様はじめハケ岳南麓「北杜市」を訪れる多くの皆様に広くお伝えし、ご支援をいただくために、国道141号及び県道28号沿線などのお店等での「カンパ缶・ステッカー・チラシ等の設置」のご協力をお願いしています。既に多くのお店でのご協力をいただいておりますが、更に一層のご協力をお願い申し上げます。これまでに協力いただいているお店等の皆様には、心よりお礼を申し上げます。

わたしはこう思う

国土交通省・社会資本整備審議会道路分科会建議「道が変わる、道を変える」

ひとを絆ぎ、賢く使い、そして新たな価値を紡ぎ出す～(平成24年6月)について考える。

国土交通省が平成23年7月より有識者を集め、9回もの議論を重ねて取りまとめた日本の「今後の道路政策の基本的方向」について意見を申し立てる「建議」をご存知でしょうか。中身は、今後の日本の厳しい財政状況の問題・既存の道路の本格的な老朽化に伴う維持管理費増大の問題・一定の道路整備が形成された今日では、国民のニーズは「今ここにある道路」の改善に移行しつつある…等々、これまでに世論として当然考えられてきた意見が並べられ、国交省自身が“高速道路未整備区間の一般道の活用”を提案しています。

先日、国交省 道路局 企画課 道路経済調査室へ電話をし、道路分科会建議中間とりまとめの国交省内部の周知徹底方法及び施策の進め方について質問しました。国交省内部でも、局長クラス勉強会の実施、基本政策部会でも、昨年度3回のフォローアップのための部会を開催したそうです。しかしながら、具体的に中部横断自動車道(長坂～八千穂)の計画段階評価の問題点をお話した所、“全線高速道路整備の重要性”について数十分ものレクチャーがありました。高速道路未整備区間の一般道の活用も含む「国土のミッシングリンクを解消する」中間とりまとめはどこへ行ってしまったのでしょうか。人口減少社会・税収の増加は安易に見こめません。国の財政も民間企業同様に、一つの事業にかかる費用と効果を精査し、実行することが大変重要です。そして、実行に移すまでのスピード感も重要です。更に驚いた事に、ワーキンググループの座長である、埼玉大学 久保田尚 氏もこの建議の有識者のメンバーでした。せっかく有識者に血税を投じて分析を依頼しても、国交省内部でそれが活かされなければ、“税金の無駄使い”と言わざるをえません。これまで、私自身も国の政策についてほとんど関心を持たず過ごしてきましたが、「政治家と官僚に任せていては、何をやられるか分かったものではないなあ…」と痛感しています。これからも声を上げ続けて行こうと思います。

大泉町西井出 猪原弘子(30代)

今の私たちを取り巻く環境から高速道路を考える

若者の車離れに歯止めがかかりません。それは、そもそも車を買うどころか日々の生活をするにとさえもままならないぎりぎりの状態だからです。日雇い、派遣労働、派遣切り、非正規雇用が当たり前になる中で、20代、30代の所得は下がり続けています。これは正規雇用の中でも広がりつつあります。その中で観光地に高速道路をつくれば自動的に観光客が訪れるという安易な幻想は国を疲弊させ、また新たに後の世代に膨大なツケを回すことになります。他の観光地に高速の短絡路を造れば1日で首都圏から日帰りされてしまいます。実際にそれは可能なことです。友達同士でレンタカーを借り1日で回ってくる仕組みは、もう浸透しつつあります。観光地は潤うどころか、他の観光地と消費分散が起こります。使うお金が増えない以上、観光地に落ちるお金は増えないのは論理的必然です。まず、高速道路を作るよりも旅行ができる環境を整えることが必要です。

高根町堤 H2Yatsugatake 挽野 弘和(30代)