



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.12 2014年6月10日 発行

6/4 第6回活用検討委員会

パブリックコメントの「所掌外」の 扱いは国交省まかせ

北杜市の第6回中部横断道活用検討委員会が6月4日、開催されました。行政区の委員が交代し、委員会の半数が新任という状況のなかで開かれた今回は、事務局からこれまでの経過の説明と今後ワークショップ形式で議論を進めていきたいとの報告がありました。

しかし肝心の新ルート「B案」を前提としない議論の進め方についての説明はなく、パブリックコメントの8割を超える「所掌外」の意見の扱いについても、市が対応できる部分についてはホームページなどで明らかにするが、それ以外は国交省に真摯に対応するよう要請するとの報告だけでした。

これでは、活用検討委員会の審議において中部横断道の新ルートに反対する住民の意見は実質的に反映されないことになってしまいます。

北杜市には、行政として今後の審議において住民の意見を取り入れた議論を行っていくよう強く求めていかなければなりません。

ルートの選定にもワークショップを!!

Bルート前提で行われている6月4日の活用検討委員会は、今年度の道づくりプラン作成にあたっては、ワークショップ方式を取り入れ、広く住民のアイデアや意見を聞く機会を設けたいと事務局から提案があり、今後行われることになるようです。なお、このワークショップの説明、実施例が国交省委員から行われたことに強い違和感を覚えます。

なぜなら私たちは、昨年の地元説明会のときから、ルート選定に当たって、ワークショップ形式で行われた、能越自動車道の例などを挙げ、ここでも採用してほしいと提案してきましたが、一顧だにされなかったからです。

ルートは南麓の盛衰をも左右する重要なことですし、沿線住民の生活を根底から変えることにもなる大きな問題であることから、複数ルート案の中から比較検討して合意形成をはかることが必須のことと思います。

ルートは関東地方小委員会の審議を受けて国交省が決めるということは私たちも十分に承知しています。問題は、地域住民の議論をとおして最良の選択をさぐることにあります。

全国各地で地域活性化のため、ワークショップ方式で民意やアイデアを活かす試みがクローズアップされています。

今からでも遅くはありません、国交省は、県、市と連携し、ルート選択を主旨とする、合意形成のためのシステムを提案、実行してほしいと強く願うものです。

富士川町の工事現場



中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会運営委員会
 <連絡先> 佐々木郁子 0551-47-6260
 郵便振替 八ヶ岳新ルート住民の会 00220-7-050803
<https://sites.google.com/site/odandonewroot/oshirase>
 e-mail: nanroku2899@gmail.com

「幅広い住民協議の場」を作るよう 4/16 北杜市、5/14 山梨県へ申し入れ

北杜市の中部横断道活用検討委員会でのこれまでの5回の審議で、委員から議論の順番がおかしい、別のルートも検討すべき等の意見が出され、今年1月に締め切られたパブリックコメントでも新ルート案への反対や疑念の意見が全体の8割にもものぼったことを受け、沿線住民の会では、4月16日に北杜市の建設部あてに申入書を提出しました。

申し入れ書では

- ①新ルートB案を前提とする北杜市中部横断道活用検討委員会の一時中断。
- ②パブリックコメントに寄せられた意見のうち、「所掌外」として扱われた8割を超える意見を適正に扱うこと。
- ③活用検討委員会で道路プランを議論する前に、新ルートB案を前提とすることのない幅広い住民協議の場を設定すること。

を要求し回答を求めました。

北杜市は4月30日「回答」を出してきましたが、その中身は「今回の貴団体からの申し入れにつきましても、北杜市中部横断自動車道活用検討委員会の運営及び市施策の検討にあたり参考とさせていただきます」というもので、全く回答と言えるものではありませんでした。

5月14日には山梨県庁を訪れ、高速道路推進課に対し、前述の3点について北杜市に指導・提言するよう申し入れました。

北杜市には、申し入れに対する再回答を求めていく必要があります。

5.14 山梨県への申し入れ



北杜市議との意見交換会

推進の会との意見交換会を終えて感じたこと

6月8日の推進の会との意見交換会を終えて心に残ったのは、悲しいの一言です。この意見交換会は「推進の会」と「沿線住民の会」との意見交換で、お互いに接点を見出し、住民間の亀裂が大きくならないよう、北杜市の活性化に資するルートをどのように決めるか、その為の意見交換と認識していました。

私たちは、この交換会では、国交省から提示されたBルートに限定するのではなく、複数のルート案の提示を求め、比較評価できる住民協議の場を設置することを主張しました。Bルートが通る南麓地域は、移住者が多く北杜市で唯一人口が増えている地域であること、日本風景街道に選ばれていること、特A米の産地であること、など環境・景観など観光拠点になり得る地域であり、南麓に高速道路を造ることの、北杜市への悪影響を説明しました。一方、推進の会では、一部議員から複数ルート案に肯定的と受け取れる意見もありましたが、Bルートの利点を述べることは無く、概ね国交省のパンフレットに書かれた内容を主張していると聴こえました。交換会の最後で、推進の会会長が、Bルート推進を表明していました。私たちの意見を吟味する事無く、推進の会の主張で締めるとは。何故、幅広く住民の意見を聴き取れることが出来ないのでしょうか？

この会に先立ち、5月29日には推進の会に参加していない議員と意見交換を行いました。各議員は、それぞれ横断道に対する考え方を述べられ、私たちも主張を説明し、協力をお願いしました。これからもそれら議員の支援を行うとともに、その行動に期待したいと思います。(沿線の会T・C)

活動協力者募集のお願い

ニュースやチラシをご覧下さっている皆さまへのお願いです。現在大事な局面です。ニュース配布や傍聴など多くの皆さんの協力が必要です。新ルートへの反対の運動を更に拡大するために、ぜひ、皆様のご協力をお願い致します。

連絡先は一頁目を参照して下さい。

6.4 「第39回全国公害被害者総行動デー」参加報告 「国交省道路局へ八ヶ岳南麓新ルートについて要請」

総行動の中で、道路住民運動全国連絡会の皆さんと共に国土交通省・道路局交渉に参加しました。

道路問題では東京外環道、横浜環状南線、そして中部横断自動車道（長坂—八千穂）山梨県側の3団体が交渉に臨みました。沿線住民の会では予め提出した下記3項目の要請事項に対し具体的な回答を求めました。

1. 山梨県側の八ヶ岳南麓を横断する現在のルート案は、地元にも異論が強く、一旦白紙に戻し拙速なルート決定をしないこと。
2. 山梨県側については、改めて広く住民参加を保証したPIを実施すること。
3. 山梨県側については、現道の国道141号線の利用を検討すること。

それに対する回答は「平成22年12月から計画段階評価を行っている。今後は、地元の山梨県・北杜市等とともに連携しルート案に対する意見の集約を図り、対応方針の取りまとめに向けて、検討を進めてまいりたいと考えております。」という回答がなされました。

質問する時間を得られ下記のことを指摘し回答を求めました。

- ① 関東地方小委員会のワーキンググループは実質わずか25分の拙速な審議で地元説明会などで出された意見等への十分な審議も尽くされず、ルート帯（案）は「B案」が適当と出されたこと。
- ② ワーキンググループの審議資料として出されたルート帯（案）図の変更について指摘したところ、今年1月面談した関東地方小委員会の石田委員

長も「3^キの幅のずれの問題は、不注意で、ある意味で作為的と言われてもしょうがない、不手際だと思います。」と答えていること。更に地元説明会で出された意見の作為的な集計等を指摘。審議資料そのものに重大な改ざんがあったこと。

- ③ ワーキンググループで「住民の意見を聞く仕組みを構築するように」との付帯意見が出されたことを受けて市は、まだルート帯が正式に決定されていないのに「Bルートを前提とした活用検討委員会」を開催し、今年1月にパブリックコメントを実施した際に提出された意見の8割以上は反対・懸念の意見だったが、その意見を「所掌外」として排除していること。

等々、3項目の要請事項に関連して関東地方小委員会ワーキンググループの審議見直しも求めました。他2団体の要請に対する回答と同様にとってもまともな回答と言えるものはありませんでしたが、一方では今後もこうした国への直接交渉の機会を作りだすことができると実感しています。

一斉各省交渉に先立ち日比谷公園から霞ヶ関を一周するデモ行進がありました。道路問題の人たち、大気汚染・アスベスト・水俣病等の公害に苦しむ人々たち、福島原発訴訟（生業を返せ、地域を返せ！）を取り組む人々など千数百人の長い列が続きました。

今回、沿線住民の会は初めての参加でしたが、今後も各地で問題を抱え、国への働きかけを続けている多くの人たちと連携し学びながら粘り強く取り組んでいかなければ、と思いを新たにしています。



6・4 国交省道路局との交渉

大泉町下井出地区東組の動き

下井出地区東組高速道路反対対策委員会では設立から現在までに発行したチラシをファイルにして関係者に配布する活動を行っています。

6月20日（金）には、東組として集会を開く予定で、経過報告や双葉以南の工事現場の実情報告など話し合うことになっています。

連絡先：0551-45-7832 東健治

シリーズ 私はこう思う

小学校の社会科の教科書には、原子力発電所は3%とあった。大学生になって東海村 JCO 臨界事故が起きたとき、原発は 30%まで増えていると知った。そこで「原発は危険だと言われていたが、技術が進歩して安全になったのかな」と思った。人が2人も亡くなった事故のニュースを見ながら!!

その愚かさの根底には「エライ誰かがそれなりにやってくれるはず」という他人任せの無責任さがあった。選挙で世の中をよくしてくれそうな人に投票して、あとは政治の動向を眺めていればいいと思っていた。政治家や行政の職員はそれが仕事であり、給料は税金で賄われており、だから、その人たちが社会をよくするべく働くのだと。

それでも、小さな頃は「社会をよくしたい」と思い、大人になればそのために沢山のことができるようになるかと信じていた。私はやはり、そういう人でありたい。エライ誰かも私も、社会がよくなるように考え、動く。

自分たちが暮らす社会のことを、自分たちで考え、決めることは、権利であるとともに義務でもある。たとえば、子どもは、親や教師、地域の大人たちがどう生きているかをじつによく見て、まずはその姿を模倣して育つ。大人は正しいと信じているから。大人たちが「国がよきに計らってくれる」「社会をよくすることは自分の仕事じゃない」と考えていたら、その社会の子どもたちはそのように育つ。

八ヶ岳南麓に高速道路を作ることのデメリットは多数ある。だから国交省も北杜市も、デメリットを解決する方法を検討している。私たち住民もデメリットを知り、それらを減らす方法を考えるべきだ。その答えは人それぞれでも、「考えること」にまず意味があるのではないだろうか。

もし自分の子どもや家族、兄弟、友人……身近な人たちが「政治にはあまり興味がない」「デメリットがあってもメリットがあるなら仕方ない」などと言ったら、どうだろうか？ よりよい社会を作るための第一歩として、ひとりひとりが真摯に自分たちの暮らす社会のことを考える、そういう社会を作りたい。

(大泉町 30代 2児の母)

報告 沿線住民の会：春のイベント

中部横断道双葉以南を走る 双葉から富沢まで

5/8 高根図書館前を 11 時にスタートした。双葉から片道 1 車線の高速道路を走るとすぐに終点の増穂インターに着く。工事に使う山のような土砂がブルーシートに覆われている。中部横断自動車整備計画区間となっている増穂 IC から、六郷 IC、富沢 IC までの始まりだ。この地域は富士川を挟んで急峻な地形が続くところ。富士川の左側の山の中が高速道路のルートでトンネルと橋梁が連続して工事現場になっている。身延を過ぎると 999m の富士川橋で川の右側にルートが変わる。六郷 IC の工事現場はセレンが出て工事が中断と新聞にも載っていたところ。土盛りをブルーシートで覆っているから景観どころではない。IC を町の近くに作るため人家に近い工事現場が続く。場所によっては人家から数メートルのところには橋梁の橋桁が作られている。3 年後開通の予定で工事が進められている。新ルートで工事が進められたら 10 年間くらいこのような工事現場の景観になる。勘弁してほしいというのが率直な感想だ。

(大泉町：東 健治)

