「八ヶ岳南麓を横断する高速道路はいらない！国道141号線の改良・改修を！」

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.２８　2017年2月10日発行

北杜市の現状と中部横断自動車道

気が付けば新ルート沿線住民の会も設立から4年が過ぎてしまった。北杜市はここ数年も変わらず移住者が増え、新しいお店も増加している。聞けばこの春にはミシュランの3つ星レストランのシェフが移住し、店を開くとか。北杜市のHPを見てみると「水の山プロジェクト」と題し北杜市のパートナーシップ企業が有名歌手を起用し、北杜市の自然をバックに天然水のCMを制作したり、外国人モデルが北杜市を3日間観光して北杜市の自然を満喫しているPR動画をTV放映して、「北杜市全域の地域活性化を目指すブランド推進プロジェクト」が行われているそうだ。しかし残念なことに、HPのどこを見ても「中部横断道（長坂～八千穂）建設推進中！」とか「中部横断道で地域活性化！」なんて情報は見当たらない…。

昨年10月末に日本ユネスコ国内委員会へ登録申請をした「甲武信水の森」地域の一部である須玉町津金地区や昨年11月「世界かんがい施設遺産」に登録された高根町の「村山六ヶ村堰」も北杜市のブランド化に大きく貢献するはずだが、いずれの場所も中部横断自動車道（長坂～八千穂）の新ルートが通過する計画だ。

先日は北杜市議会議員の有志でつくる中部横断自動車道推進の会による「意見交換会」が行われ、長野県側から二人の村長と北杜市長が参加している。なぜ彼らは、「北杜市主催の意見交換会」の開催要請を議会に提出しないのだろう？山梨県の高速道路推進課のHPによると昨年8～9月にかけて北杜市の地域委員との意見交換会が行われたそうだが、別荘所有者や行政区に入らない市民の意見は必要ないのだろうか？

「世界かんがい施設遺産」に登録された北杜市高根町の「村山六ヶ村堰」

いずれの動きも昨年5月に行われた山梨県・長野県両知事の早期建設要請に対し国交大臣から「住民の理解が得られるかが課題」との宿題をこなすべく、既成事実つくりとして行われていることは明らかだ。

このような北杜市と山梨県の現状からは真の地方創生や地域活性化に対する情熱は一切感じられない。そんな中、12月議会では「北杜市議会議員の議員報酬及び費用弁償等に関する条例等の一部を改正する条

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　　0220－７－50803
https://sites.google.com/site/odandonewroot/oshirase/

例について」議案が賛成多数で可決された。

ちなみに条例等には市長と職員が含まれるとの事で、市長・市職員・市議会議員の報酬が上げられる。その事が妥当かどうかはそれぞれ判断して頂くとして、この情報を知ることが出来たのは11月の市議会議員選挙で当選した新人議員さんのブログからだった。今後も彼らの活躍に期待すると共に、これまでは解り難いと感じていた市議会の構成や内容が少しずつオープンにされ、市民一人一人が北杜市の財産である自然と景観を守る為、八ヶ岳南麓を横断する高速道路の建設に反対の意思を表明することが大切だ。そして、太陽光パネルの乱立による森林伐採や景観破壊を阻止する為に声をあげ、「偽りの無い北杜市ブランド」を確立していかなければならない。

1/24　北杜市議会議長へ
新ルート見直し等の審議を行うよう要請！

1月24日、沿線住民の会と下井出地区東組高速道路反対対策委員会は北杜市役所を訪れ、北杜市議会の中嶋議長、保坂副議長に対して中部横断自動車道（長坂～八千穂）新ルートの見直しを検討する審議を行うよう要請しました。

要請の前段に新議長が北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会（以下、推進の会）の事務局長を続けていることについてただしました。議長は議会運営や活動において常に公平・公正に対応することが求められています。更に議長は、議会全体の代表者として、中立性のある活動を行うものとされていますが、中嶋議長は議長職にありながら推進の会の事務局長として継続的に推進の活動を行っています。議長の返答はあいまいで、説明責任を果たすものではありませんでした。副議長においても同様なことが問われます。

今回の要請はこれまでも指摘してきた計画段階評価の進め方の問題点や本計画が八ヶ岳南麓里山地域と近隣地域の自然・景観・生活環境などに大規模で深刻な影響を与えることの問題点に加え、新たに新ルートが世界遺産に登録された村山六ヶ村堰を横断することになり、更に山梨県はじめ10市町村で登録申請している「甲武信水の森ユネスコエコパーク」ゾーンを通過することが判明したため、これまでの新ルートを見直し、八ヶ岳南麓の自然、生活環境、景観を守っていくことがより一層重要となったことを受けて行ったものです。

中嶋議長が発言！
「新ルート帯は旧集落を外れている」

席上、中嶋議長に新ルート帯をどう考えているかと質問したところ、中嶋議長は驚くことに「地元の人間とすれば、旧集落を外れている。私のところ（高根町村山北割）は入っていない」からと、まるで問題ないとする見解を述べました。しかし、事実とは違い現在の新ルートには旧集落を含む移住者の住宅や別荘、商店等や優良な水田などもあります。自分の住まいや集落が外れていれば問題ない、どうでもいいという議長としての資質が問われる発言をしたのです。

更に議長はルート変更の際に行われなければならない事前調査ができるはずもないわずか1か月半の期間で山岳地域の3キロ幅から里山1キロ幅に変更されたことについて、「本来は国道141号の代替えですよ。韮崎から国道141に沿って、全線整備するのが、まぁ、一般的な話だと。国交省からは勾配の問題もありこのようなルートになったと説明を受けた。国交省からは検討すると言われて、その後このようなルートが発表された。」などと発言しました。

国交省からの話があったにもかかわらず、議員としての十分な対応も講ずることなく、結果として追認していたことが明らかになりました。

議会では計画発表当初から
本件に関する審議・検証なし

北杜市議会は本件に関して市政チェック機能は果たしてはいません。2015年1・3月の渡辺前議長(現市長)への要請時には当時、議長だった渡辺現市長は議会での審議が一切行われていないことを認めています。

今回の中嶋議長らへの要請時においても、建設計画に行われた計画段階評価(2010年12月から2015年3月)試行の多岐にわたる瑕疵、問題点の検証に係る審議を速やかに行うこと、市議会においても早期整備ありきの意見書提出のための審議ではなく、国交省が示している新ルート建設計画がもたらす八ヶ岳南麓及び近隣地域の環境・景観・生活環境、地盤や湧水・用水、農業活動などへの影響、事業者等の経済活動などをはじめ北杜市全体にどのような影響をもたらすのかを市議会自らが既設の経済環境常任委員会や特別委員会などを設置するなどして、検証・審議することなどを改めて要請しました。

私たちは残念ながら今回の要請で前出の議長発言に加え議長・副議長が建設計画の全容について事実誤認をしていること、現状の認識も不足し正確さを欠いていること、まずもって建設ありきで建設計画の詳細を理解していないことを改めて知ることになりました。

議長及び副議長には地方分権の進展や二元代表制を担う市議会を代表する重要な地位にあり(地方自治法第104条)使命と責任の重大さを肝に銘じ役割を果たすことを求めます。

今がルートを見直す時！

東京・豊洲の二の舞にしてはいけない

最後に北杜市議会には、今からでも立ち止まって、もっと前の計画段階評価の時点に立ち戻り、速やかに北杜市に対して、新ルート内の既に平穏な生活が侵害され、不利益をこうむっている住民・別荘所有者らが排除されず参画することができる場を設置することを進言し、議会においては速やかに本件に関する検証・審議を開始することを強く要請しました。今後も要請を続け、要請したことがきちんと実行されるかどうか議会を監視していくことが必要です。

巻き戻しボタンを押そう！

ユネスコエコパーク登録申請地域を新ルート案が通過！

山梨県と、山梨・埼玉・長野3県の10市町村でつくる「甲武信水の森ユネスコエコパーク登録推進協議会」は、昨年10月末に登録申請書を日本ユネスコ国内委員会へ提出しました。

登録を目指している「甲武信水の森」の地域は、日本有数の山岳が連なり、四季折々の美しい自然や渓谷美などに恵まれた地です。また、貴重な自然や生態系が保全され、生物の多様性にも富んでいます。ユネスコエコパークに登録され、国際的にもこの地域の自然の豊かさが認められることは、自然保護の大切さを再認識することにつながり、教育や経済の効果も期待されます。

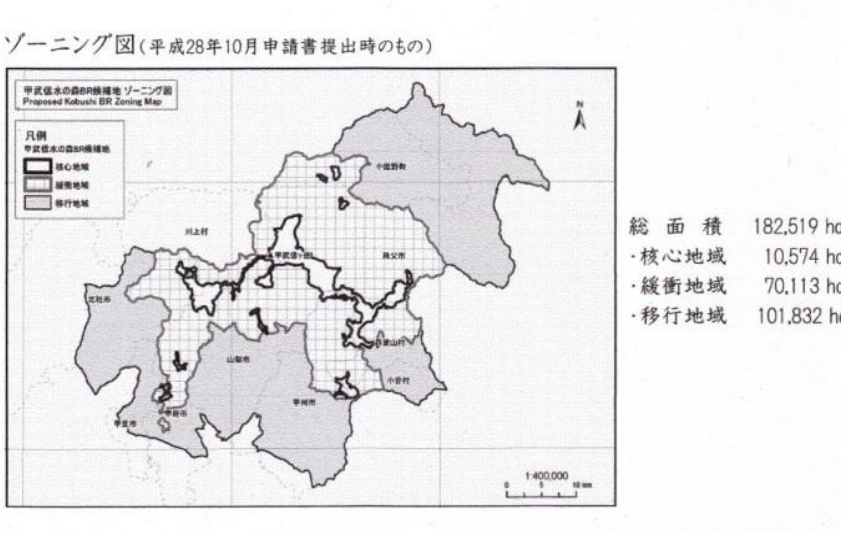
今後、順調に手続きが進むと、平成30年に登録が決定されることになります。

ところが、現在計画中の中部横断自動車道(長坂～八千穂)の新ルートがこの地域を通過する計画であることが判明しました。

通過地域の北杜市須玉町津金地区では、峡谷の上に高架橋が作られ、トンネルが掘られる計画です。

新ルート案での高速道路建設がこの地域の豊かな自然と生活環境に悪影響を及ぼすことは明白です。ユネスコエコパークへの登録申請を受けて、山梨県と北杜市は、国交省に対してこの地域を通過する新ルート案の見直しを求めていくことが必要です。

ユネスコエコパーク登録申請地域



中部横断道の長野側(佐久南～八千穂)の供用開始が大幅遅れ！

国交省関東地方整備局は昨年11月22日、事業評価監視委員会を開き、中部横断道長野県側・佐久南～八千穂区間の事業の再評価を行いました。そこではこの区間の難工事と要調査範囲の拡大に伴い、これまで供用開始を平成29年度としていたのが平成30年度以降に延びること、それに伴い建設費用も84億円増加することが明らかとなりました。

■工事が難航している理由

1. 関東ローム層と呼ばれている火山灰質粘性土に覆われた八ヶ岳の火山山麓を通るルートを設定したが、事前の地質調査、ボーリング調査が甘かったこと。火山灰質粘性土はふだんはある程度安定しているが、乱すと、特に振動を与えたりブルドーザーで転圧をしたりすると非常に危険で扱いが難しい土壌であるため、石灰系固化材を使う必要が生じ、大幅な追加工事が必要となった。
2. しかもその土壌の量が、平成25年の再評価時には140万㎥であったのが、今回平成28年11月には227万㎥と 1.6 倍に膨れ上がったこと。3 年前の予想がはずれ、工事を進めるにつれて泥沼式に大量の要処理土が発生していることが明らかとなった。
3. 埋蔵文化財の調査を文献でしか行っておらず、工事の進行に伴い当初 18 遺跡を調査すれば済むとしていたものがその後29遺跡に増えてしまったこと。調査面積では 2.5 倍の約 26 万 6 千㎡に広がってしまった。また、古型マンモスの化石が発見されるなど、予期しない事態も起こった。

そのため埋蔵文化財調査も、平成 27 年度の終了予定が平成 29 年度までずれ込んでしまい、しかも終了の目途が立っていないのが現状。

中部横断自動車道の長野側の工事について、これまで長野国道事務所、長野県は住民にきちんと情報を提供し、説明してきませんでした。そのため住民は「工事は着々と進んでいる」という説明を信じるしかなく、難工事の連続や、掘れば掘るほど埋蔵文化財が出てくるという実態は知らされませんでした。工事が順調に進んでも供用開始は 1 年以上遅れてしまうことは、ようやく最近になって公表されました。

実際の建設工事の問題点も教訓にして、新ルートの見直しを！

現在長野県側で進められている建設工事の問題は、山梨側新ルート案でも大きな教訓とされなければなりません。平成25年の事業評価監視委員会では、山梨側の長坂～八千穂の区間について、委員からの「ここも同じような火山灰などの非常に困難な地質であるという可能性があるということで、それも折り込んでこれから計画をされていくのでしょうか」という質問に対して、関東地方整備局道路部は「今後の話になりますけれども、そういったあたりは考慮して、検討が進んでいくんだと思っています」と答えています。

八ヶ岳南麓を横断する新ルート案が、それまでの教訓を生かしたものだとは決して言えないのは、このことからも明らかです。

沿線住民の会　総会の延期のお知らせ

沿線住民の会は、会員の皆さん、多くの住民の方々とともに国交省に対して八ヶ岳南麓を横断する高速道路の見直しを求めて、５年目を迎えました。私たちの訴えに耳を傾け、共感する人々の輪は、地元北杜市だけでなく全国で着実に広まっています。

これまで、沿線住民の会の活動の報告と会員の皆さんとの意見交換の場として厳冬の時期の１月に総会を実施してきましたが、別荘所有者・居住者の方々も参加しやすい時期に開催することとしました。今年は４～５月の適当な時期を予定していますが、近づきましたらご案内をお送りいたしますので、よろしくご参加くださいますようお願いいたします。

シリーズ

中部横断自動車道（長坂・八千穂間）の問題点（２）

ワーキンググループ設置はめくらまし

八ヶ岳大橋を通る旧清里有料道路ルートが多くの地域住民の反対にあってルート変更を余儀なくされたのは４年３か月前のことでした。国交省内に作られた関東地方小委員会の石田委員長がやむなく「清里の南側のルート」と「ワーキンググループの設置」を提起したのでした。2012 年 10 月 4 日に開催された「小委員会」でのことでした。

そして、翌月 11 月 21 日の「小委員会」で新ルート A/B 案が提示されワーキンググループで A/B 案のどちらかを決めるとしたのです。

あたかもルートの選択をするかのようですが選択されない部分が長くてかつ人家の多いところであることは地域の皆さんには良くわかっていることでした。

しかし、白倉北杜市長の「清里へのアクセスが良い B 案」という発言を機にワーキンググループの結論が出されました。

当然のことですが新ルート案全体の是非についての論議はまったくないままでした。このやり方については多くの地域住民に怒りの気持を持たせました。

また、国交省内部でも批判の意見が出たと推測されました。（国交省道路局篠田課長補佐の「ボタンの掛け違い」表明）。甲府河川事務所の担当官は多くの場で「3 キロ幅を絞り込んで 1 キロ幅にしました」と言っていました。

でも、新ルート 1 キロ幅は明らかに 3 キロ幅から出たものになっています。国交省が主張した「絞り込んで１キロ幅にした」という言い方が必要だったのでしょうか。ルート変更ともなると事前の多くの調査が必要になります。

しかし、新ルートの設定は極めて短期間（10 月 4 日から 11 月 21 日）で行われているのです。そして、あろうことかワーキンググループに国交省が提供した資料の中にある 1 キロルート帯は3キロルート帯の中にあるかのように改ざんされていたのです。この問題での私たちの指摘に国交省は答えることができないで現在に至っています。

私たちはこのような間違った資料を基にした「小委員会」の決定を認めることはできません。強く新ルートの見直しを求めていきます。

（次号へ続く） **********

その③旧清里有料道路と地域住民の反対運動

大臣発言とその後の動き

昨年5月、山梨・長野両県知事が国交大臣に中部横断自動車道（八千穂・長坂間）の早期実現を要望し、国交大臣は「地域住民の合意形成が不十分、ともに努力しましょう」と発言しました。

新ルートの発表以来 4 年も経つのに「合意形成が不十分」というのは「ボタンの掛け違い」をそのままに行政の力で押し切ろうとしてきた国、山梨県、北杜市の姿勢によるものです。

山梨県はその後、地域委員を通しての意見徴収を行い、合意形成に努力しているという形を作ろうとしています。しかし、後藤山梨県知事は私たちの再三の面談要請に応じようとはしません。北杜市議会議員の有志でつくる推進の会は１月末に推進の人々を集め、山梨県と北杜市の全面的なバックアップのもとで、「早期に事業化が図られるよう」意見交換会を開催しました。意見やアンケートは国に報告するとのことです。本当にこのようなことで「地域住民の合意形成」は可能なのだろうかと思います。

甲府河川事務所は私たち沿線住民の会と東組からの４者（甲府河川事務所・長野国道事務所・沿線住民の会・東組）によるルート見直しを議題にした話し合いを応諾したにもかかわらずその後、しり込みをしています。

渡辺英子北杜市長は私たちの面談要請に応じようとはしていません。（白倉市長時代にもなかった所轄職場の道路河川課を通せとのこと。）

行政を預かるものは行政措置によって犠牲を伴う地域住民へのケアを第一に考えるべきと思います。生活を破壊されるかもしれないと不安を感じている人たちの意見を尊重すべきだと強く思っています。

沿線住民の会会員及びニュース会員募集中！

沿線以外の方ももちろんOK、一緒に活動しましょう。

年会費：会員：2500円　ニュース会員：1000円

郵便振替八ヶ岳新ルート住民の会　0220-7-50803

花子(長野県)と太郎(山梨県)の一問一答

中部横断道・長野側(野辺山～八千穂)建設が進まないのは山梨県のせい？

花子：長野県では「中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設計画が進んでいないのは山梨側で住民が新ルートに反対しているからだ」という話を時々聞くけど、一体、どういうこと？

太郎：中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設計画は2012年10月に開かれた国交省関東地方小委員会で、「八ヶ岳南麓地域での整備の異論が非常に強い」ので、山梨側と長野側の「2つに分けて事業を完成させるのもいい方法」だとして、石田委員長は◆山梨県内区間については3キロ帯の南側、場合によってはその外側を含めたルートを検討する。そのためにワーキンググループを設置する。◆「長野県内区間については環境アセスメントの準備調査をする段階に進んでもいい」と提案し、了承されました。

花子：そうだったの、2012年に長野側は環境アセスに入ってもいいと。

太郎：しかし、国交省関東地方整備局は、山梨側ではルートの検討のためのワーキンググループを設置しましたが、長野側はそのまま放置しました。そのため、同年11月に行われた第1回ワーキンググループで甲府河川国道事務所は山梨側で1キロ幅の新ルート帯を提案しましたが、長野側は従来の3キロ帯のまま据え置かれることになったのです。

花子：なぜ山梨側と同じ1キロ幅に絞らなかったの？

太郎：関東地方小委員会での了承からワーキンググループが開かれるまでのわずか１か月半では長野県の住民の合意を得るのは不可能で、また環境、地形などの調査も進んでおらず、技術的な面でも難しかったことがあります。また、国交省は長野側を1キロ幅に絞れば、山梨側のように住民がいろいろな声を上げるのではと心配したこともあります。

花子：でも、ルートは一体なんだから、環境アセスも一緒にやるんでしょ？

太郎：道路建設の工事では、工事区間を分けて建設を進めることは良くあります。山梨県でもすでに一部供用されている双葉～増穂、現在工事中の増穂～富沢と分けて事業が進められています。もちろん、環境アセスも別々に行われています。

花子：高速道路は、条件がそろったところからやってもいいのね。でも、なぜ長野側は関東地方小委員会の了承に従って環境アセスに進まなかったの？

太郎：国交省は、長野県の住民が高速道路の早期整備の要望が強いことを良く知っていて、それを新ルートに反対する住民への圧力に利用しようとしたのです。長野側の建設計画が進まないのは、山梨県で住民が新ルートに反対しているからだと。しかし、中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設計画は一体で進める必要は全くないので、国交省の言っていることは矛盾しているだけでなく、関東地方小委員会の了承をも無視するものです。

花子：長野側の建設計画が進まないのは、国交省長野国道事務所が関東地方小委員会の了承を無視し、進めてこなかったからだということは分かったわ。じゃ、どうすれば長野側の建設計画が進むの？

太郎：長野側3キロ帯ルートの住民が、国交省長野国道事務所に対して、長野側は長野側で環境アセス→事業認定→工事開始を行うように要請することです。そうすれば、すぐにでも環境アセスの段階に入ることは可能です。山梨側に「建設計画が進まないのは山梨側住民が新ルートに反対しているからだ」というのは的外れで、国交省のいう事をうのみにすることになります。またそれだけでなく、現在、国交省から新ルート案(山梨側県境の北杜市高根町清里から長野側に一部入り込んでいる)として示されている1キロ帯に対しては住民や別荘所有者、二地域居住者、商店などに強い反対があり、その見直しを求めている山梨側と一体で環境アセスを行うことになれば、それによって長野側の建設計画は大幅に遅れることになるでしょう。

太陽光発電問題現状報告

小淵沢町下笹尾太陽光パネル訴訟

事業者が新施設建設（増設）で「説明会」を強行！

住居の周りに突然つくられた太陽光発電パネルの撤去を求めて甲府地裁に提訴中であるにもかかわらず、同じ事業者が今度は原告渡部さん宅を東側から南側へ、そして西側まで太陽光発電パネルで取り囲む新(増設)施設建設をするために住民に対する説明会を行いました。

説明会は事業者の親族・親戚が総出で社長の周りを固め、下笹尾地区の住民に限って入場を許可し、報道機関や市議会議員、傍聴を希望する市民らの傍聴は拒否して非公開で開催されました。説明会に参加した住民は僅か 8 人。建設計画を進めるために、住民へ形だけの説明会を行ったということは誰が見ても明らかです。

終了後には事業者 SunLink 株式会社社長はその場を離れ対応せず、関係者と称する人が新聞記者の質問に答え、新たに購入した土地2ヵ所に560枚の太陽光発電パネルを設置する、発電量は120kw で3月ごろに着工すると明言しました。

事業者は今回の新計画建設を更に強行することが原告の方々の被害を一層拡大すること、平穏な生活が実際に侵害されたまま生活しなければならない深刻な現状を何ら省みず、終始、行政的な規制又は指導がなければ何をやってもいいという対応を続けています。

酷い状態で生活することを余儀なくされている渡部さん等原告の皆さんの人格権(平穏生活権、身体権)及び財産権などの侵害を拡大するこのような増設のための新計画もなお許すわけにはいかないと思います。

次回第4回口頭弁論は2月28日(火)甲府地方裁判所で11時半から開かれます。私たちも傍聴に臨みたいと思います。

小淵沢下笹尾　太陽光パネルに囲まれてしまった原告宅

1/29 山梨リニア沿線住民の会発足記念

リニア騒音についての学習会が開催される

昨年11月、山梨県からリニア中央新幹線沿線で適用する騒音基準が発表されました。それによると、軌道の両側400m の範囲で住居区域は70dB、商工業区域は75dB と規定していますが、このような不当な騒音基準の設定に対し強い憤りを感じた路線下・沿線の住民が「山梨リニア沿線住民の会」を立ち上げ、抗議の声をあげました。その発足記念の学習会が1月29日、中央市の玉穂生涯学習館で開催されました。

学習会では中京大学の中川武夫名誉教授による「リニアによってもたらされる環境問題」、公害問題に長く取り組んできた高木輝雄弁護士による「東海道新幹線公害訴訟の経験とリニアの危険性」の二つの講演が行われ、その後質疑討論が行われました。

この勉強会では特に注意しなければならない問題として騒音がとりあげられ、騒音によるストレスが睡眠障害や様々な病気を引き起こすことの説明がありました。参加者に実際に騒音を体験してもらう「騒音実験」では、ピンクノイズの75dB の騒音がスピーカーから流されると、思わず耳をふさぐ人もいるほどで、参加者は騒音の問題の重要性をしっかりと知る良い機会となりました。

シリーズ 八ヶ岳のここが好き

ー自然が教えてくれたー

K.S

清里にある高校の学校寮に来たのが、初めての八ヶ岳との出会いでした。駅前にカラフルな店が立ち並ぶようになる前のことで、雪が残る寮の庭で冬のキャンプファイヤーを囲んだなつかしい思い出があります。あれからずいぶん時がすぎましたが、その間、電車とバスを乗り継ぎ通い続け、車にも乗るようになり、ついには大泉に移り住んで、早８年がたとうとしています。

春夏秋冬周囲の山々を眺め、畑の作物の移り変わり、草花の愛らしいすがた、小さな虫から大きな鹿など、自然の息吹が意識することのない心地よさを私にも分け与えてくれていると感じるようになりました。庭に咲く野生のすみれのような花にもさまざまな種類があり、自生する苔もたくさんの種類が競い合って生きていることにも気づきました。このところ厄介者になってしまった鹿たちが列をつくって歩く姿や、その下に残る獣道にも自然の力強さと美しさを強く思います。

いろいろなことを教えてもらったと思っていたはずなのに、それなのに失敗をしてしまいました。半分枯れてきた大木を十分考えずに切ってしまったのです。その結果、コゲラが姿を見せなくなってしまいました。コンコンコンコンという森の声が聞こえなくなってあらためて一本の樹木の存在の大きさを知りました。鳥も鹿も人間もおいしい食べ物と心地よいすみかを求めて生きている生き物であり、植物も含めて、もっと想像力を働かせて付き合っていこうと思うようになりました。まずは、暖かくなったら木を一本植えます。

山梨県をたたえる(1)

金田一春彦「ケヤキ横丁の住民」より

私は山梨県に惚れ込み、二十年前に北巨摩郡長坂町(旧小泉村)小荒間というところに土地を求めて山小屋を建て、夏はそこで暮らしている。

背後にはすぐ八つの赤岳・編笠の峻峰を仰ぎ、前方右に、駒ケ岳から鳳凰三山を臨む。天候に恵まれれば、その向こうに、雪を頂いた日本第二の高山、北岳がのぞく。左手には奥秩父の金峰・瑞牆が霞み、正面すぐ近くには茅ケ岳が裾を長く引いたやさしい姿を見せている。そうしてその彼方の空中には、ときに富士の麗峰が浮かんで見える。

このような美しい山々に恵まれた里は、日本にはちょっとない。

新ルートを歩く

3／26 村山六ヶ村堰疎水を歩きませんか

吐竜の滝を水源にした村山六ヶ村堰疎水は 1000 年前に作られ、周辺の田畑に用水を供給している水路で16kにもなります。昨年、世界遺跡にも認定登録されました。 この水路を維持管理するために江戸時代から村山西割、北割、東割、堤、蔵原、小池の六村が中心になって必要な労力、費用などが工面されてきたことも世界遺産に登録にあたっても大きく評価されました。あろうことか新ルートはこの疎水を横切る形になっています。

日時　3月26日(日)　集合:9時30分(吐竜の滝駐車場)　問合せ先　0551-45-7832　あずま

編集後記

沿線住民の会では1月の某集会で参加者に「ルート変更の要請」を伝えたチラシ配布をした。配布したチラシをグシャグシャにしてにらみながら「あげる」と言って返してきた女性がいた。推進に水を指すと思ったのだろう。私たちは八ヶ岳南麓に憧れて移住し、地元の方々と交流をしながら楽しく田舎暮らしを満喫してきた。だが、いま納得できないルート設定によって家を壊されるかもしれない不安という立ちを抱えてしまったのだ。「私達がそんなに悪いことしているの」と聞きたい。中部横断道建設によってこうして「軋轢」がうまれていくと思うと悲しい！「愛ある政治」を求めている市長に、ぜひ、理性的に話し合う場を設けてほしいと願う。(ひ)