

「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.38 2018年10月10日発行

災害に弱い日本の現状と中部横断自動車道

西日本大豪雨（平成30年7月豪雨）では、死者と行方不明者が237人、負傷者421人に及ぶ大災害となりました。各地で土砂災害が発生し、日本の森林行政の杜撰さが露呈されました。道路関係では、西日本高速道路管内だけでも49か所で災害が発生し、最大で2299kmが通行止めになったのです。北海道胆振東部地震では各地で土砂災害が起これ、ここでも4か所の自動車専用道路が通行止めになりました。

国土交通省が高速道路を「命の道」と言い続けてきてからしばらく経ちますが、最近の極端な異常気象の前では通行止めの高速道路は「命の道」であるどころか役に立たない道路にしかないというのが現状ではないでしょうか。安倍内閣の「国土強靱化論」はここにきて破綻

したと言わざるを得ないでしょう。

近くの避難所にまずは退避することが、災害では犠牲者を減らす第一歩と言えます。災害時に、高速道路で避難所まで行く避難者がいるはずもないことは自明です。それに、高速道路は入り口が限られています。救急搬送もICやランプまでの一般道が寸断されていると、高速道路には入れません。災害時には一般道の確保と、それによる避難こそが何よりも重要なのです。

この間の災害で、針葉樹を中心とした斜面が大きく崩れた土砂災害の現状を考慮すると、戦後行われてきた森林行政を見直し、治山治水を中心とした森林行政に転換を図るべきだと考えます。混合林（針葉樹と広葉樹を両方植樹して生まれる林）に転換を図る、これが海に囲まれ山岳地域が多い日本のとるべき道だと思います。避難所への道の改修を第一に考え、生活道路などのインフラを強化することが、今後の大災害への対策として重要なのです。

中部横断道でも同じことが言えます。計画されているルートのほとんどが山岳地域であり、そのうえ八ヶ岳南麓では地形に無理に逆らったルートをとっています。八ヶ岳南麓からスムーズに下りてくる一般道路を横断するということは、その生活道路さえ災害で寸断する可能性もあるというのが一般的な考えでしょう。自然の営みを見直し、自然の驚異もまた無視するような道路を作ることは大災害が起きる危険性を予測できることから、中部横断自動車道の計画の見直しを強く望みます。



9.29「道路とリニア」講演会

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 00220-7-50803

<https://sites.google.com/site/odandonewroot/>

9/29「道路とリニア」講演会と 現地報告が開催される

9月29日、新山梨環状道路北部区間反対連絡協議会など5団体との共催で、講師に上岡直見さん（環境経済研究所）をお迎えして「道路とリニア」講演会が甲府市総合市民会館で開催されました。

講演では上岡氏が「全国新幹線鉄道整備法（全幹法）」には一極集中を是正しようという思想があった。リニア中央新幹線は法的な枠組みとしても実態としても、明らかに『整備新幹線』ではない。リニア新幹線を『全幹法』で建設することには不適合性がある」とし、続けてリニア建設によるさまざまな問題点を指摘しました。リニア新幹線は一極集中をますます加速、「東京～名古屋が通勤圏」の愚、恣意的な費用便益評価、危ない経営計画、大深度地下工事でも地上への影響が甚大（工事車両による渋滞損失は1兆円以上、健康被害）、残土の問題、自然環境への影響、地震による影響等々を指摘しました。道路も大都市間を結ぶ交通でなく地域の交通が重要であることを強調し、「公共事業」は国民の幸福増進に役立つものでなければならない、と話しました。

続いて現地報告として、リニアと道路問題に取り組んでいる各団体から現状と問題点などが報告されました。新山梨環状道路北部区間反対連絡協議会からは建設に反対する5つの理由として①赤字財政が国民を圧迫②人口減少で車も減少③今や道路は建設より補修が必要④高速道路は地震に弱い⑤自然豊かな里山にダメージ、をあげ、リニアと環状道路をリンクさせて住民が複数の問題や被害にあう事態が引き起こされているなどの報告がありました。

新山梨環状道路東部区間の農業生産者からは「中部横断道と中央道、環状道路東部区間と南部区間が接続する地域で更にリニアの建設予定地となり、田んぼが壊され、今中央道に穴



上岡直見氏

を空ける工事が始まっている。このあたりは地盤が軟弱で地震があると液状化するため、薬品を注入して地盤を固める工事をしている。自分の周りの環境が変わってしまい

悲しい」と話されました。

中部横断自動車道からは、計画段階評価の過程での瑕疵、問題点を国交省事業評価制度における問題点として改めて言及し、長坂（山梨側）～八千穂（長野側）の現況を報告しました。

山梨リニア沿線住民の会からは、山梨県知事に騒音について再度の回答を求め要請書を提出したと報告がありました。浜松から来られた地質に詳しいという方から発言が有り、国交省に「絶対崩れるよ」と何度言っても「やる」という返事だったという話が報告されました。道路全国連の橋本氏からの「（リニアを）なぜやるのか」との問いに、上岡氏は、無責任体制→官僚は先送りの達人→破たんしても誰も責任を取らない、と厳しい口調で答えました。最後に当日配布されたチラシより一文を紹介します。

リニアは悲しい

山の水を涸らし

日影をつくり

75 デシベルの騒音をまき散らし

コンクリートフードは山梨の豊かな自然に

ナイフを入れたよう

もの言えぬ動物植物を踏みにじり

いやだと言う住民に立ち退きを強いる

そこのけそこのけリニアが通る

リニアは本当に悲しい

悲しすぎる

（リニア市民ネット・山梨

山梨リニア沿線住民の会 石原英次）

長野側 1 キロ帯に関し情報開示請求！

国交省「概算事業費はこれから計算する」 「どういう構造にするかこれから検討する」

長野側 1 キロルート帯が 7 月 11 日に発表されました。沿線住民の会ではこのルート帯に関し、国交省に開示請求を行い回答を得ました。

①長野国道事務所が第 2 回計画調整会議に提出した 1 キロルート帯案に関し、それを決定するに至るまでの経過を記載した文書

回答「請求のあった行政文書については、取得及び作成していないため、文書が存在しないことから不開示としました。」

②同、長野国道事務所がそれを決定するに際しての決裁文書

回答「請求のあった行政文書については、取得及び作成していないため、文書が存在しないことから不開示としました。」

③同、その概算事業費とそれを算出する根拠となる断面設定や構造設定を記載した文書

回答「請求のあった行政文書については、取得及び作成していないため、文書が存在しないことから不開示としました。」

沿線住民の会の開示請求について、国交省はすべて「取得及び作成していない」として不開示としました。

「概算事業費はこれから計算する」

開示請求で道路建設の概略事業費が算出されていないことが明らかとなったため、沿線住民の会ではその理由を長野国道事務所の担当者に質問しました。これに対して担当者は「概算事業費はこれから計算する」「どういう構造にするかこれから検討する」と返答しました！まさに「道路建設ありき」の回答です。いくら建設費用がかかろうが、どんな施設を作ろうとも建設を強行すると公言したものに他なりません。これが公共事業のあり方なのでしょうか。

国家財政の緊迫化のもと、公共事業を進める立場の役人は税金を少しでも節約し、費用対効

果を大きくすることが求められているはずなのに、こういう発言を行うということは自分たちの社会的責任を自覚していないとしか言いようがありません。道路建設のルート帯を発表するためには、まずもってそのルート帯の中にどのような工法でどういう施設（トンネル、高架、盛土等）を建設するのかが明らかにされなければなりません。そしてその内容で建設したときにどのくらいの費用がかかるかも同時に計算した上で国民へ示さなければならないことは公共事業では当然のことです。

長野側では中部横断自動車道の建設計画を決定するに当たり、計画段階評価は行われませんでした。複数ルート案を比較し、それらを検討・評価する作業が行われなかったため、こんなデタラメな計画がまかり通っていると言えます。長野側でも、住民参加のもとでしっかりと計画段階評価を行うことが必要です。

「決裁文書を取得及び作成していない」

長野国道事務所は 1 キロルート帯を決定して計画調整会議に提出しましたが、その 1 キロ帯を決定した決定権者は誰もいないという回答です。誰が決めたか分からないということは、責任の所在が不明ということと同じで、国交省の無責任体制を端的に表しています。

1 キロルート帯の決定は、そこに住んでいる住民のみならずその周辺の住民、そして自然・生活環境・景観に大きな影響を与えることを意味しており、国民にとり重大な決定です。国交省がそういう決定を行ったということは明らかですが、それを実際に決定した役人は必ずいなければならない、その決定の責任を負うことは明白です。国として決定したのだから、責任は国が負うので役人は負わなくてもいいというような主張は、責任の所在をあいまいにさせ、好き勝手がまかり通る体制を意味することになります。国交省には、国民への説明責任をしっかりと果たし、住民参加のもとで住民の意見を反映した施策を取るよう求めます。

国交省：長野側 1 キロ帯の住民説明会を予定…山梨側住民は排除？

国交省長野国道事務所は、7月11日、長野県と関係自治体の参加のもとで開催した第2回計画調整会議で1キロルート帯を発表し、了承されました。それまで3キロ帯のままだったルート帯を地元の意見を聞いて1キロ帯に絞ったものだとして、今後説明会を開催して住民に説明するとしています。建設計画には何千億円もの税金が投入されることになります。従って、その使いみちである1キロ幅の高速道路建設計画ルート帯が公表された経緯およびその合理的な説明に関しては、国民は当然ながら知る権利があり、またその説明は国民に納得されるものでなければならないことは明らかなです。

質問・疑惑隠し…山梨側住民の排除を画策

沿線住民の会がニュース37号で指摘したように、長野側1キロ帯の決定には、その経緯の不透明性やルートの妥当性・合理性に関して様々な疑問があり、建設計画を進めるにあたっては国交省は国民が納得できる説明を行う義務があります。そのことなしに国民の理解を得ることが出来ないのは明らかなです。しかし国交省は、この1キロルート帯の決定に関して国民を納得させるだけの合理的な説明の内容を持ち得ていないため、長野側住民だけを対象にして「穏便」に説明会を開催しようとしているのです。これは国民への説明責任を果たそうとしないもので、公共事業を進めるうえで決して許されないことです。

山梨側では、2012年11月の新ルート帯の発表の後、国交省甲府河川国道事務所は10回にわたり新ルート帯沿線地域で住民説明会を開催し、そこには山梨側住民だけでなく長野側住民、二地域居住者なども参加して新ルート帯について多くの質問と活発な意見交換が繰り広げられました。そのことを通じ、新ルート帯案の問題点が鮮明にされたことは改めて言

うまでもありません。

国民に開かれた説明会の開催を！

こういう先例があるにもかかわらず、今回長野国道事務所が山梨側住民を排除して行おうとしている住民説明会は、多額の税金を使って行う公共事業・道路建設であることを無視し、住民参加を否定した「説明会」となることは明らかです。これでは建設計画への国民の納得、同意を得ることは到底できません。公共事業である以上、当然のことながら関係住民（長坂～八千穂の建設計画なので山梨側の住民も含まれる）だけでなく広く国民に周知して開催することは国交省の義務でもあります。

リニア訴訟第11回口頭弁論

リニア山梨実験線沿線工事のアクセス無しで環境負荷が明らかに

ストップ・リニア！訴訟第11回口頭弁論は9月14日午後2時半から東京地方裁判所で行われました。この日は傍聴希望者が120人集まりました。私たちも山梨リニア沿線住民の会等の皆さんと共に参加しました。

公判では、被告（国）側の主張に対し、まずは原告側代理人の小笠原忠彦弁護士が山梨実験線の環境影響報告（アセスではない）の杜撰な内容について反論しました。さらに同代理人の横山聡弁護士が、静岡県におけるJR東海（裁判参加人）の工事計画と影響について追及しました。

今回の口頭弁論では、二人の意見陳述後、古田重夫裁判長から「この工事の認可が抽象的な議論で判断された」「モアっとした工事認可」との発言があり、これまでの沿線各地の原告や弁護士の詳細な事実認定を聞く限り、国の認定がひどく甘い判断と基準のもとに進められたとの印象を明らかにしました。

裁判長は原告側に対し、早く原告適格を明らかにするよう求めました。これに対し原告側代

理人は「ルートや関連施設が明らかにされていない。残土処理場や残土の搬出ルートも決まっていない段階で、具体的な被害を述べるのは困難」として、被告側の杜撰な主張を批判しました。なお、大まかな原告適格の内容は原告側が次回までに提出することになりました。

今後は共通問題で県をまたぐ運動体 を作ることが提案される

午後4時から参議院議員会館で、第6回シンポジウム「リニアに奪われる住民の権利」が行われました。参加者は100人にのびりました。リニア新幹線の工事が始まりましたが、各地で住民の抗議に直面しています。杜撰なアセスであったがために、当然起こるべくして起こっていると言えます。残土処理、騒音、日照、立ち退きなど、1都6県の各地で、それぞれ特有の問題が発生し、生活が脅かされ始めています。それは、憲法で保障されている生存権や幸福追求権等の侵害に他なりません。

リニア沿線の東京、神奈川、山梨、静岡、岐阜、愛知の8ヵ所の住民代表がリニア中止を求めて報告を行いました。リニア沿線の騒音、残土、大深度、立ち退きなど、各地域に共通する問題が明らかにされ、8月に山梨、長野、岐阜の住民代表が騒音について共同の運動体を結成したこともあり、今後は共通問題で県をまたぐ運動体をつくることが提案されました。（参考：ストップ・リニア！訴訟ニュース等）

■今後の裁判日程 11月30日・2019年2月8日・5月17日

地上型太陽光発電問題の現状報告

小淵沢太陽光発電訴訟は、8月15日に甲府地裁にて「進行協議」が行われ、渡部さんたち原告居宅周りの現場検証の日程、および次回口頭弁論日程が決定されました。

■現場検証：2018年10月29日（月）午後（詳

細の時刻は未定）

原告渡部さん宅周りからスタート

■第13回口頭弁論：2018年11月13日（金）11時30分～甲府地裁211号法廷

提訴後2年9カ月、裁判もいよいよ後半戦、北杜市の素晴らしい環境と渡部さん達原告が太陽光パネルに囲まれ、平穏生活権や様々な権利を侵害され続けている現状を裁判官に見てもらう重要な検証です。現場検証の際は邪魔にならない様「現場を遠巻きに見る」事は全く問題ないそうですので、是非多くの市民で立ち会い支援を継続したいと思います。

北杜市太陽光再生可能エネルギー 発電施設に関する検討委員会

第10回（10月2日）北杜市太陽光等再生可能エネルギー発電設備設置に関する検討委員会が開催され、この1年様々な苦難（妨害）を乗り越え最終的に市民委員が作成した提言書（案）を基に精査した内容で市に提言する事が決定され、近日中に市（市長）へ提出される予定です。提言書の中には既に建設済みの太陽光発電設備についても法律との整合性を持った規制が盛り込まれています！（市民委員の皆さんお疲れ様でした。）しかしながら現在の北杜市行政、北杜市議会の現状を考えると安心はできません。来年初めにも東京電力の送電線の整備が完了すると、更なる太陽光発電施設の急増が予想される為、これらの現状を踏まえた法的拘束力のある条例の制定が急務となっています。10回の検討委員会にも多くの市民が関心を持ち傍聴に参加しました。発言はできないものの、市民委員の方々の支援と行政の監視の意味も大きかったと思います。今後も「議会傍聴」や「市長への手紙」等を活用し太陽光発電設備に対して法的拘束力のある条例の早期実現を求めていきたいと思っています。

尚、提言書の詳しい内容は栗谷市議のブログ【ENZA-暮らしと政をつなぐ集い-ブログ】
<https://enza100000.blogspot.com/2018/10/blog-post.html> に紹介されています。

国交省の「地域の課題」を再度検証する 中部横断自動車道（長坂～八千穂）は山梨側では必要ない！

国交省は、長坂～八千穂には「地域の課題」があり、その解決のために中部横断自動車道は必要だと主張して建設計画を進めています。また、この区間は高速道路のネットワークの「ミッシングリンク」にあたり、その解消が必要だとも主張しています。

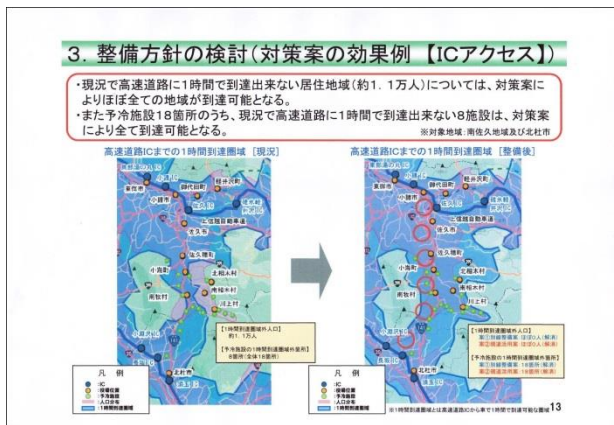
この国交省の言い分は一見もっともな主張に見えますが、詳しく検証するとそのなかに大きなまやかしが隠され問題のすり替えが行われていることが明らかです。

地域の課題とは

1. 地域の課題とその原因		
	課 題	原 因
産業	高速道路のインターチェンジに1時間で到達出来ない出荷施設があり、新鮮な高原野菜の流通基盤が不安定	出荷元から高速道路までのアクセスが不十分
医療	第3次医療施設に30分で到達出来ない地域に居住する方が南佐久地域で約1万6千人	救急医療施設への高速アクセスが不十分
観光	地域周辺には有数の観光地があるが、小淵沢～軽井沢間は車で約2時間30分を要しており、広域的な観光連携が不足している	観光拠点間や交通拠点との連携基盤が不十分
生活	生活に必要な衣料品などの買い物にも不便な状況にあり、例えば小淵沢から佐久市間までは車で約45分かかる	地方の中心都市への交通アクセスが不十分
道路	上信越道と中央道を結ぶ広域的な道路は国道141号のみであるが、通行規制区間や急勾配箇所(9箇所)などもあり、走行性や安全性の高い交通機能が不足している	代替路が無い脆弱な道路ネットワーク

国交省が指摘しているのは、主要には①産業物流、②救急医療、③観光地連携、④日常生活、⑤国道141号の状況の課題です。これらの課題につき、詳しく見ていきます。

①産業物流の課題

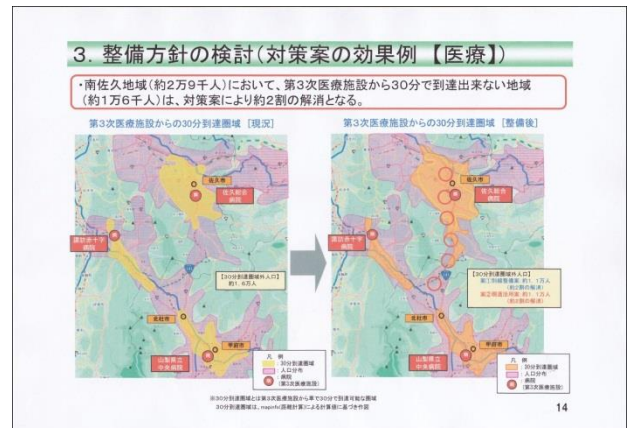


国交省は地域の農産物（高原レタス）などを

消費地まで運ぶのに時間がかかるため、「産業物流の速達性」に課題があるとしています。長野県の南佐久地域は広く知られている高原野菜の一大産地です。国交省の指摘では、現況で予冷施設18か所のうち高速道路に1時間で到達できないのは8施設あり、新たな高速道路建設でそれが解消するとしています。

しかしこれは長野県の高原野菜の話であり、中央自動車道が通っている山梨県側の課題でないことは明らかです。北杜市には中央自動車道のICが3か所もあるので、産業物流の速達性に問題はありません。

②救急医療の課題



国交省は救急医療施設までの救急搬送に時間がかかるため、「救急医療の速達性」に課題があるとしています。具体的には、第3次救急医療施設に30分で到達できない地域に居住する人が長野県南佐久地域で1.6万人おり、高速道路建設でその約2割が解消できるとしています。山梨県、長野県はこれをもって中部横断自動車道（長坂～八千穂）を「命の道」と呼び、必要不可欠であると宣伝しています。

それでは、高速道路の整備効果は山梨県側ではどうでしょう。国交省の説明図によると、山梨県側で高速道路を建設したとしても、第3次医療施設からの30分到達圏域は全く変化がないことが示されています。つまり、高速道路を

建設してもしなくても山梨県側では同じことだと国交省は説明しているのです。

山梨県側から第3次救急医療機関へ行く場合、中央自動車道を利用して山梨県立中央病院か、長野県の諏訪赤十字病院へ救急搬送されますが、中部横断自動車道（長坂～八千穂）ができたとしても、中部横断自動車道を通して一番近くの長野県の佐久総合病院へは、それらに比較して距離が長いという不利であることは明らかです。中部横断自動車道の建設で、一刻を争う第3次救急医療への対処が現況より改善されるということはないと言えます。

このことはすでに2011年の第2回関東地方小委員会で、当時の小濱委員が「北杜市に医療の課題はないのではないか」と指摘したことに対し、国交省もそれを認め資料を修正していることから明らかです。国交省は、長野県側の課題である救急医療の問題をあたかも山梨側でも課題であるかのように言うことにより、高速道路整備の効果をごまかしているのです。

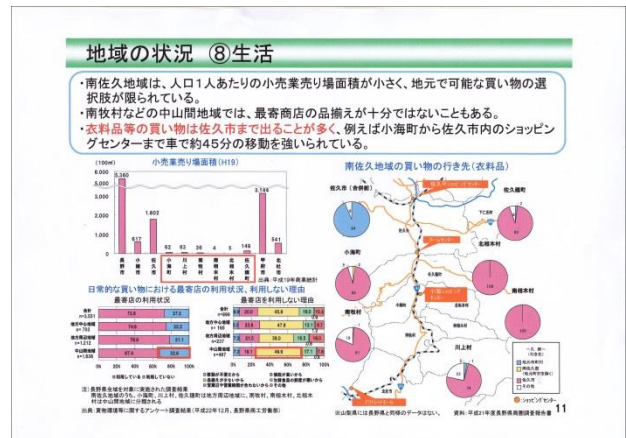
③観光地連携の課題

国交省は軽井沢や清里・小淵沢など、観光地間の移動に時間がかかるため「主要な観光地間の連携」が不足しているとしています。中部横断自動車道（長坂～八千穂）の長野側の区間が建設されれば、確かに141号によるアクセスに比べて時間的には短縮の効果があります。

しかし山梨側では、清里・小淵沢から中部横断自動車道により長野県境に行く時間と、一般道を使っていく時間はほとんど差がないのが実情です。観光地間の移動に時間がかかるというのは、もっぱら長野側の課題にすぎません。むしろ、ストロー現象により八ヶ岳南麓を周遊・滞在する観光客が減少するのではないかと懸念する事業者も少なくありません。

④日常生活の課題

国交省は近郊都市までの買い物や通勤に時間がかかるため、「日常生活の移動性」に課題



があるとしています。国交省は具体例として「南佐久地域は、人口一人当たりの売り場面積が小さく、地元で可能な買い物の選択肢が限られている」「南牧村などの中山間地域では、最寄商店の品ぞろえが十分でないこともある」「衣料品等の買い物は佐久市まで出ることが多く、例えば小海町から佐久市内のショッピングセンターまで車で約45分の移動を強いられている」という例を挙げていることから、長野県側の課題であると認識していることは明らかです。

北杜市ではいくつかのスーパー、ドラッグストア、コンビニ等があるため、商品の品揃えや買い物の利便性に欠くことはなく、高速道路建設によりこれまで以上に日常生活が便利になることは考えられないのです。したがって、この日常生活の課題もまた、長野県側の課題であることは明らかです。

⑤国道141号の状況の課題

国交省は、国道141号が災害等で通行不能となった場合においても、代替機能（リダンダンシー）の役割を受け持つことが可能となっているとしています。

長野県側では、野辺山から佐久方面の主要な道路は国道141号しかないため、豪雨、土砂崩れなどの災害で通行不能となる場合があり、住民は孤立の不安を抱えて暮らさざる負えない状況にあります。中部横断自動車道の建設はその代替道路の役割を果たし、生活の安定に寄与するものとして期待されています。

しかし山梨側の事情は長野県側と大きく異なります。北杜市には中央道、国道 141 号、国道 20 号、県道 28 号、旧清里有料道路、七里岩ライン、市道、鉢巻道路、泉ライン、レインボーライン、その他広域農道などが縦横に走っており、災害等でたとえ国道 141 号が通行不能となった場合でも、それ以外の道路を通行して目的地まで移動することが十分可能な地域なのです。そういった点で、北杜市には新たな高速道路の必要性はないと言えます。それよりも、国交省が脆弱と評価している国道 141 号の走行性・安全性を改善することこそが、この地域にとってもっと大切なことなのです。

以上検討してきたことから、中部横断自動車道（長坂～八千穂）に関して国交省が「地域の

課題」としていることが、山梨県側では課題でないことが明らかになったと言えます。

2013 年 5 月、国交省関東地方整備局の担当者は沿線住民の会との面談の際、「地域の課題が解決されれば、高速道路を造らなくてもいいんですよ」と発言しました。山梨県側に国交省の言う「地域の課題」が存在しない以上、この地域に高速道路を建設する必要性がないことは、国交省も認めざるを得ないことです。地域に必要でない高速道路を、巨額の税金を投入して建設する計画は、その妥当性・合理性に欠けているとしか言いようがありません。

国交省には、以上の点を踏まえてすみやかに建設計画を見直すことを求めたいと思います

シリーズ

八ヶ岳のここが好き

東日本大震災の年に北杜市に移住して 7 年が過ぎました。この地を選択した一番の動機は、スケールの大きな山岳美と里山の魅力です。八ヶ岳、南アルプス、秩父連峰、富士山は北杜市を取り囲む砦となって、台風などから住民を守ってくれています。そして、わたし個人としては、若い日々登山に親しんだ思い出の峰々でもあります。7 年経っても自然に魅かれる強さは衰えることがなく、毎日の野良仕事の合間や窓辺に眺める山々に愛着は増すばかりです。

わたしは繰り返しヒマラヤのトレッキングに出かけていますが、規模の大小はあっても、現在も活発に造山運動を続けるヒマラヤと南アルプスはどちらも毎年 4mm も標高を増やすこと、地殻プレートの“押しくらゐ頭”の力学で山脈が形成される構造が共通するという点で、兄弟のような自然です。そのあたりも、わたしが北杜市周辺の自然に愛着を感じる理由ともなっています。

しかし、ここ数年の太陽光発電施設の乱立が、自然・里山景観を台無しにする現実を目の当たりにすると、気持ちが落ち込むようになってきました。これでは「一流の田舎町」を標榜する自治体としては、景観に惹かれて訪問する観光客には、皮肉に響くのではないのでしょうか。どうしてこうなるのか、疑問の追求をするうち、“自然エネルギーは自然には増えない”のは当然で、市政ならびに議会の姿勢がその結果を招いていることを学びました。そういう中で、3 月にはじまった藤原尚議員の議員資格問題に関わるようになりました。市民の利益を代表して市の執行側に様々な提言をしあるいは批判していくのが議員の立場であるはずなのに、実際には逆になっている実態を知り、もはや“観客民主主義”に甘んじていては、自然破壊の流れを食い止める契機を作っていけないと思うようになりました。これが、わたしが“北杜市議会ウォッチングねっとわーく”の活動に加わる背景となりました。

中部横断道の八ヶ岳南麓ルートの住民運動においても同じ課題にぶつかっているのだらうと思います。目先の損得に惑わされず、未来の北杜市住民の財産でもある日本が誇れるこの大自然を、どう守り次世代に引き継いでいくのか、根幹の問いが市議会でも議論され政策化される日を、一緒になって作っていきたいですね。

「北杜市議会ウォッチングねっとわーく」呼びかけ人：中村研一