

「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.51 2020年12月20日発行

## 中部横断道の環境影響評価現地調査の即時中止を！

10月19日、国交省甲府河川国道事務所は「(仮称) 韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線(中部横断自動車道(長坂～八千穂)・山梨県区間)の環境影響評価に関する現地調査実施について(お願い)」のチラシを北杜市を対象とした「配達地域指定」で配布しました。チラシには、10月1日から概ね1年間をかけ中部横断自動車道の環境影響調査を実施すると書かれています。調査箇所は山梨県北杜市の事業実施区域及びその周辺としています。

甲府河川国道事務所は、2020年7月からの

環境影響調査をコンサルタント会社・建設環境研究所と長大設計の共同体(地質調査)、応用地質(株)(水環境・地形地質)に委託しており、これらの会社が実際の調査活動を行うと見られます。

### 中部横断自動車道の山積する問題を 解決せずに手続きを進めるのは不当

私たちはこの間、中部横断自動車道の山積する問題点を指摘し、国交省に対して計画段階評価の手続きのやり直しと建設計画の見直しを求めてきました。その結果、今年の1月31日、国交省はついに3キロ幅ルート帯と1キロ幅ルート帯の関係図の改ざんを認め、訂正図を甲府河川国道事務所のホームページに公表したばかりです。

建設計画における重大な瑕疵を認めたことは、中部横断自動車道の建設計画に正当性、妥当性がないことを国交省自らが認めたことに他なりません。それ故、建設計画をそのまま強引に進めようとすることは断じて許すことはできません。沿線住民の会では11月19日、国交省に対して「中部横断自動車道の環境影響評価の現地調査への質問と中止の要請書」を送付しま



10.19 国交省が北杜市に「配達地域指定」で郵送したチラシ

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 (山梨県北杜市)  
 郵便振替 八ヶ岳新ルート住民の会 00220-7-50803  
 ホームページ <https://chubuoudando.sakura.ne.jp>

した。

国交省が妥当性のある説明を行わないまま強権的に中部横断自動車道の環境影響調査を

進めようとすることに嚴重に抗議し、直ちに建設計画に関わる環境影響評価の手続きと調査を中止することを求めます。

## 11/2 国交省関東地整、甲府河川国道事務所と面談

国会議員同席のもと中部横断自動車道建設計画に関する再質問と要請を行いました

11月2日、さいたま新都心にある国土交通省関東地方整備局にて、畑野君枝衆議院議員、武田良介参議院議員の同席のもと面談が行われました。

当日は国交省本省道路局企画課の草野真史課長補佐が同席を表明したため、関東地方整備局計画第一課の大胡賢一課長や三條憲一課長補佐、甲府河川国道事務所の松川洋一地域防災調整官の発言に影響が及ばないよう「参加は無用である」と伝えましたが、同席を強行したため発言は控えるよう要請し同席を認めました。これまで何度も関東地整との面談を行いました。本省が同席を強行するのは異例なことで、沿線住民の会との面談に危機感を抱いている証だと思えます。

### 沿線住民の会の再質問に対する関東地整の

#### 回答の抜粋及び会の見解は以下の通り

1.国交省は2020年1月31日に改ざんされた中部横断自動車道(長坂～八千穂)の山梨側の3キロ幅ルート帯と1キロ幅新ルート帯との関係図を訂正し甲府河川国道事務所のホームページに掲載・公表したことについて

(1)公表するに至った経緯及び意思決定した会議名と開催日、出席所管名、出席者名、会議内容等に関して説明を求めます。

**回答:**経緯に関してはこの資料は平成24年11月の関東地方小委員会ワーキンググループの資料であり、ワーキングの事務局である甲府河川事務所が訂正して掲載した。

(**見解:**事務的な経緯の説明に終始、意思決定の経緯については回答せず。)

(2)3キロ幅ルート帯を公表した際に十分説明したので、1キロ幅新ルート帯の住民等に再説明の必要はないとの回答を正当化するためルート帯関係図の改ざん図が提示されたのではないかと。ホームページの訂正で済む問題ではなく行政手続き上の瑕疵であり計画段階評価は適正に終了しておらずやり直しを求めます。

**回答:**3キロ幅ルート帯は平成24年11月のワーキンググループの資料の参考に表記したが、1キロ幅新ルート帯は適正に表記されており、その後も説明会を行いワーキングや小委員会を経て適正に取りまとめたので計画段階評価は適正に終了したと認識している。

(**見解:**3キロ幅ルート帯は「参考に表記した」と新たな言い訳を展開、1キロ幅新ルート帯は3キロ幅ルート帯を絞り込んだもので住民説明の必要性を否定してきた事と矛盾した発言である。)

(3)平成24年11月のワーキンググループでの委員の「住民の皆さんのご意見を反映して南のほうに寄せたものだ」という発言からもわかるように、改ざん図を基に検討が進んだため関東地方小委員会やワーキンググループの審議に重大な影響があった。その説明と委員会の再審議及び計画段階評価のやり直しを求めます。

**回答:**平成24年10月の第6回関東地方小委員会で委員の方々の提案も含め南側のルートの検討に入った。その前後の住民の皆さんのご意見も踏まえ事業者としてワーキンググループにA・B案を示した。委員会のやり取りや住民説明、アンケートを積み重ねた意見を反映し南側に寄せたルートを11月に公表したのが経緯である。

(**見解:**改ざん図を基に行われた審議に問題があるのでやり直しを求めたが、無視して「参考に表記した」3キロ幅ルート帯で行ったアンケートを基に南側に寄せたと、破綻した説明を繰り返している。)

2.新ルート帯案に関し、2020年1月31日の中部

横断自動車道（長坂～八千穂）ルート帯関係図の訂正により、そもそも1キロ幅ルート帯の対象地域の住民は3キロ幅ルート帯の外側に位置していたため、国交省からの意見聴取及び説明を一切受けていないことが明らかになった。

（1）1キロ幅新ルート帯に関係する住民への計画段階評価に基づく対応とはどのようなものであったか説明を求める。

**回答：**平成22年から計画段階評価として関東地方小委員会や平成24年のワーキンググループでは1キロ幅ルート帯を示し審議を継続する中で対象地域の住民の皆さんへ説明やアンケート等で意見聴取を行った後に対応方針を決めた。

（**見解：**説明やアンケート等で意見聴取を行ったのは「参考に表記した」3キロ幅ルート帯の住民であり、事実と異なる説明、回答を行っている。）

（2）「南麓地域での整備への異論」に配慮したとしているが、1キロ幅新ルート帯 A案、B案も「南麓地域での整備」である。説明を求める。

**回答：**平成24年10月の関東地方小委員会での議論を踏まえA・B案を設定しご意見を聞いて対応方針の決定に至った。

（**見解：**南麓地域での整備についての説明になっていない。）

（3）A案、B案で複数案としているが、そのルート案は大部分が共通地域でほんの一部が分岐しているだけである。住民等には全く選択の余地がなく、比較評価の機会もなく一つの家ありきで手続きが強行されている。説明を求める。

**回答：**平成22年から関東地方小委員会では3案を示してきた中で新規整備する案としてA、B案を示しワーキンググループで議論を重ね現在に至った。複数案を提示している。

（**見解：**3案の提示は「参考に表記した」3キロ幅で行われているので、1キロ幅新ルート帯は比較評価の機会が無かった。事実と異なる説明を展開。）

（4）2012年10月4日の関東地方小委員会から1か月半足らずで1キロ幅新ルート帯案を検討・決定しているが、どの会議（会議名、出席者等）でどのような検討が行われ、1キロ幅新ルート帯案を意思決定したのか、その経緯、どのような根拠に基づき決定したのか明らかにすることを求める。

**回答：**平成24年10月の関東地方小委員会やその前のアンケートを踏まえ1キロ幅新ルート帯案の検討を行いその後11月に公表したのが経緯、その後住民説明を行い対応方針案を決定した。

（**見解：**新ルート帯案の検討経緯と意思決定の経緯についての質問であるが、回答になっていない。ご



まかしである。）

（5）開示請求により2017年3月22日に公表された「中央道分岐部について」の資料では、国交省内部では中央道双葉IC、須玉IC分岐ルート案が検討されていたことが明らかになっているが、選択肢としてそれを住民に提示しなかった。これでは国交省が意図とする案だけを住民等に提示したことにはならない。この中央道分岐ルート2案も含めて住民等に複数案を提示しなかった理由の説明を求める。

**回答：**検討報告資料の開示請求資料で、山につながるルート案で懸念があり有効性を確認する資料として位置づけ公表しなかった。

（**見解：**有効性の確認は住民や関東地方小委員会によって行うべきであり、複数案を提示しなかった理由にはならない。）

（6）沿線住民の会の集計では、高速道路建設に反対する意見が住民等から寄せられた意見の3分の2を占めている。国交省の資料でも、反対意見が過半数を占めていることが明記されている。ワーキンググループの委員は、国交省甲府河川国道事務所が行った虚偽の報告に基づいて審議を行った。虚偽の報告をした理由について説明を求め、審議のやり直しを求める。

**回答：**アンケート等により集めた意見は関東地方小委員会の中で様々な観点に基づき取りまとめを行った。必要性や環境に関する観点に基づき取りまとめ説明を行っている。

（**見解：**虚偽の報告をした理由の説明になっていない。関東地方小委員会の取りまとめに虚偽の報告が使用された事を無視している。）

（7）新ルート帯の中に地元の当時の北杜市長とその親族、山梨県議会議員（当時の観光協会会長）、商工会会長等の土地が広範囲に存在する。この事実を甲府河川国道事務所はワーキンググループに報告しなかった。説明を求める。

**回答：**当時から把握してなかったのではないかと。ルート検討はするが個人情報にかかわる内容を検討した経緯は不明。説明は不能。

(**見解**:沿線住民の会では登記簿を確認し、ワーキンググループにこの事実を報告するよう求めたが、甲府河川国道事務所はこれを無視した。)

### 3. ボタンの掛け違いについて

2015年11月26日、国会議員同席の要請の場で、国交省本省道路局企画課の担当者はボタンの掛け違いについて、1回目は「アンケートの時」、2回目は「ワーキンググループを立ち上げる時」と発言している。2回目の「ボタンの掛け違い」について説明を求める。

**回答**:1回目は把握しているが2回目は把握していない。

(**見解**:この要請書は2週間以上前に送付しており、事前に調査することは可能。確認してその結果の回答を求める。)

### 4. 1キロ幅新ルート帯案の決定に係る行政文書について

(1)2012年11月21日、国交省甲府河川国道事務所は関東地方小委員会ワーキンググループに八ヶ岳南麓の山岳地域3キロ幅ルート帯案から里山地域に変更した1キロ幅新ルート帯案を提示した。その新ルート帯案を決定するに至るまでに甲府河川国道事務所及び関東地方整備局内で検討した経過とその内容を記録した文書等について、沿線住民の会が情報開示請求したが、行政文書開示決定書では文書が取得・作成されてないので文書が存在していないとされ不開示とされた。改めて文書の存在の有無を含めて説明を求める

**回答**:開示請求の中身について確認していないがルールに基づき開示できるものは開示している。

(**見解**:現在進めている建設計画の意思決定に関する重要な文書がないというのはおかしい。事業そのものに対する疑念を更に深める対応である。)

(2)2019年12月3日参議院国土交通委員会で、当時の池田道路局長は、文書が取得・作成されていないので文書が存在していないことに対して質問された際に、「有識者委員会やワーキンググループ等で審議した資料及び議事録等について国交省のホームページに掲載して適切に対応している」と答弁している。資料:12/3国土交通委員会記録  
国交省の行政文書管理規則第9条では、「文書主義の原則」として、「職員は、文書管理者の指示に従い、法第4条の規定に基づき、法第1条の目的の達成に資するため、国土交通省における経緯を含めた意思決定に至る過程並びに国土交通省の事務及び事業の実績を合理的に跡付け、または検証す

ることができるよう、処理に係る事案が軽微なものである場合を除き、文書を作成しなければならない」と明記されている。規則に基づいて文書を作成しているのかどうか、説明を求める。

**回答**:規則に基づき適切に文書は作成している。検討業務の経緯についての調査報告書はある。

(**見解**:適切に文書を作成しているのであれば情報開示請求で不開示になるのはおかしい。調査報告書があるなら、提出を求める。)

### 5. 山梨県庁が行っている環境影響評価の手続きの正当性と妥当性及び対応について

(略)

6. 中部横断自動車道の山梨県北杜市側は、中央自動車道、国道20号、国道141号、県道・市道、広域農道などの道路が縦横に通っており、国交省が提示している「解決すべき地域の課題」は山梨県北杜市側には存在しない。従って、中部横断自動車道(長坂~八千穂)の山梨県北杜市側の高速道路建設はまさに不要不急の公共事業そのものである。説明を求める。

**回答**:関東地方小委員会で議論を積み重ね進めてきた。141号の災害時の問題や、輸送の効率化の観点等を含め対応方針を確認している。継続的に山梨県や北杜市からも早期実現の要望もいただいている。引き続き整備効果等々を皆様の説明し、配慮すべき事項に関してはこれからしっかり調査する。住民との丁寧なコミュニケーションを行いながら具体化していきたい。

(**見解**:国交省の30年前の見解を繰り返しているだけで、現在の自然災害の激化問題や道路や橋の老朽化問題等は相変わらず無視を続けている。)

## 疑問に真摯に答えようとしない国交省

関東地整の担当者の回答を受け、私たちはいくつかのトピックについて集中的に再質問を行いました。

○1キロ幅新ルート帯は2012年11月の新ルート帯発表時に3キロ幅ルート帯の外にあった事。

○国交省は1キロ幅新ルート帯が3キロ幅ルート帯の中に入っているようにルート帯関係図を改ざんすることで、1キロ幅新ルート帯の住民には選択肢が与えられなかった事。

○計画段階評価は適正に終了していないこと。

○また1キロ幅新ルート帯は2012年10月の関東地方小委員会のわずか一か月半後の11

月に突然発表され、新ルート帯選定に関する基礎資料や意思決定に関する記録が情報開示請求しても文書不開示で開示されない事。

これらの質問にまともに回答ができない関東地整と甲府河川国道事務所の担当者は、何度も同じ回答を繰り返しほぼ進展がない状況で2時間が過ぎていきました。もはや官僚ではなく背広を着た詐欺集団(ペテン師)に見えてきます。有名な大学を卒業し、「有能」であろう官僚のその価値に見合わない仕事ぶりに毎回憤りを感じます。

### 新ルート帯決定時の国交省担当者へのヒアリングを要請

国交省が新ルート帯を決定するに至る資料や意思決定を示す資料が不存在として情報開示出来ないのは国交省の業務を適正に行っていないかった証といえます。

出席した国会議員より「国政調査権もありますよ！」との発言もあり、沿線住民の会は当時のルート帯の決定に関わった当事者である関東地方整備局計画第一課の小幡宏課長補佐、甲府河川国道事務所の乙守和人副所長、小林達徳事業対策官、計画課の宮坂広志課長に国会議員・当事者住民も入れて直接ヒアリングを行い、事実関係を明らかにするよう要求しました。

国交省は新ルート帯を決定したプロセスとその理由を明らかにすることを拒否し、さまざまな疑問に答えようとしません。事実関係を明らかにするため、当時の担当者のヒアリングの実施を強く求めます。また今後も引き続き疑問点の説明を求め、要請を行っていきます。

## 国交省の環境影響評価の問題点

国交省は中部横断自動車道(長坂～八千穂)の環境影響評価の現地調査を10月19日から実施することを表明しました。この建設計画の計画段階評価には重大な瑕疵があることは国交省自身も認めており、それ故、その誤りを正して「ボタンの掛け違い」の時点に戻って計画段階評価をやり直すことが現在国交省に求められているのです。

## 環境影響評価の手続きにも様々な問題点

### ① ずさんな「方法書」

環境影響評価のやり方を明らかにした方法書は2019年8月1日に山梨県庁によって公表されました。しかしその内容に関して多くの不備や疑問点があり、沿線住民の会ではこれまでその様々な問題点を指摘してきました。例えば、方法書の資料の地図は10数年から20年以上も前のものが使われており現在では全く違った状況にあることの無視、調査項目の不足や世界かんがい施設遺産に登録された村山六カ村堰を地域特性から外すなど調査項目・調査方法・調査地点などの設定においても妥当性があるとは言えないものです。

### ② 「方法書」ありき…現地住民等の意見を平気で無視する山梨県庁・国交省

このような不備のある方法書に対して、八ヶ岳南麓の住民等は494件もの意見を提出しました。この意見数の多さは、これまでの環境影響評価の方法書への意見としてかつてないもので、住民等のこの地の自然、生活環境、景観への関心の高さを表しているものです。

住民等の意見は意見概要書としてまとめられましたが、それに対する「都市計画決定権者の見解」(国交省の見解)では、住民等が指摘した村山六カ村堰疎水の重要性や山岳地域での大気質調査での3次元流体モデルの採用などはことごとく否定され、当初方法書で示した方針で調査を行うと宣言したものに他なりませんでした。

これは全く住民や二地域居住者等を見無視したもので、住民等の意見は一切聞かず国交省が決めたやり方を一方的に押し付けるもの以外ではありません。

### ③ 影響が大きいと予想される区域は調査せず

しかも、環境影響評価の調査実施区域の選定では、長坂から高根町堤地区の西川までは

高架方式で高速道路を建設する計画となっていますが、その地域や下流の地域を含めた地下水への影響は調査対象から外すなど、高速道路建設が八ヶ岳南麓地域の自然、生活環境、景観に与える影響をまともに調査しようとはしない意図がありあります。

高速道路を作ってしまう後にはどうにでもなる、と国交省は考えているのでしょうか。住民等にとってはこの建設計画は到底受け入れることができないものです。

### 甲府河川国道事務所のコンサルタント会社への委託に重大な疑惑！

甲府河川国道事務所は、中部横断自動車道の山梨県区間の環境影響評価の現地調査をコンサルタント会社へ総額約3億1千5百万円で委託しました。山梨県区間の対象区域は約12kmで、調査期間は2020年7月から2021年3月までの9か月間です。

他方、長野国道事務所は中部横断自動車道の長野県側の環境影響評価の現地調査をコンサルタント会社へ総額約2億2千万円で委託しています。長野県区間の対象区域は約28

kmで、調査期間は甲府河川国道事務所と同じ2020年7月から2021年3月までの9か月間です。

「方法書」に基づく調査内容もほぼ変わらないのに、山梨側約12kmの現地調査の費用が長野県側約28kmの現地調査の費用より約9千5百万円も高いということは、どうしてそうなるのか疑問です。単位距離当たりの山梨側の現地調査の費用は長野側の約3.34倍にもなる計算です。これは国の委託事業としては不可解で、業者への利益供与の疑惑を招きかねない対応と言わざるを得ません。甲府河川国道事務所はこのことについて国民へ納得のいく説明を行う義務があります。

### 連絡を周知徹底せずに現地調査を強行することは許されない！

甲府河川国道事務所は、実施するとしている現地調査について別荘所有者等へも漏れなく連絡する必要があります。それなしには現地調査への地域住民、国民の理解が得られないことは明らかです。国交省には、現地調査を直ちに中止することを強く求めます。

甲府河川国道事務所			
業務内容	委託先	期間	委託金額
関係・協議用資料作成	大日本コンサルタント	2020.7～2021.3	34,980,000円
水質・水象・地下水・地形・地質	応用地質	2020.7～2021.3	29,997,000円
動植物の現地調査	建設環境研究所・長大設計 共同体	2020.8～2021.3	249,975,000円
			計 314,952,000円
長野国道事務所			
水質・水象・地形・地質	八千代エンジニアリング	2020.7～2021.3	29,920,000円
植物・生態系調査	建設環境研究所	2020.7～2021.3	59,972,000円
動物・生態系（昆虫類・魚類・底生動物）	建設環境研究所	2020.7～2021.3	64,988,000円
動物・生態系（哺乳類・両生類・爬虫類）	日本工営	2020.7～2021.3	64,900,000円
			計 219,780,000円

## 12/1 ストップ・リニア！訴訟 中間判決 7割の原告適格を認めない 不当判決！



12月1日東京地方裁判所で、JR東海が建設中のリニア中央新幹線について沿線住民ら782名が国の工事認可の取り消しを求めた訴訟の中間判決があり、原告の7割弱にあたる532名の原告適格が却下されました。

「原告適格」とは「争う法的利益を有する者」が原告として当該処分を争う資格を有するとの要件であり、法的利益を有する者しか行政行為を争えないとされ、争う主体を極力制限することとなります。本件においては、原告らは「法的利益」を有するとして以下の3つの類型について原告適格の主張を行ってきました。  
①全原告について共通な適格（乗車した場合に安全な運行を確保できる利益、南アルプスの美しい自然景観を享受する利益）②リニアルート上の一都六県居住者の多くが有する適格（居住地域の関係で、工事及び運行に際して騒音、振動、大気汚染、水利、微気圧波、低周波などの環境被害を受ける高度の蓋然性、建設後の日照被害、景観侵害などの被害を受ける高度の蓋然性）③確実に被害を受ける者（ルート上ないし近辺に物権的権利を有する者）、としています。

今回の中間判決では、①と③の類型については原告適格を認めないというものです。

### 乗客の安全性と自然保護を無視

①を原告適格と認めないことは、高速でトンネルを走行するリニアの安全性や避難対策の欠如、国民的な遺産である南アルプスの自

然保護について原告適格を有するという原告の訴えを真っ向から否定するものです。

### ルートを明らかにしない被告の責任を問わない判決

②については、飲料水や農業用水等について及び工事に基づく騒音、振動、大気汚染等を理由とする生活侵害、完成後の日照侵害の適格を一定認めましたが、その他の適格については否定しました。

鉄道施設等の立地が明らかでなく、残土ルートや運び先が詳細ではないのに、認可時点では具体的影響を訴求できないとした国やJR東海の逃げ得を許す判決に他なりません。

ルートを明らかにしない被告の責任を問わず、そもそも立証不能の責任を原告らに負わせることは極めて不当です。これでは司法は国民生活を保護しないというメッセージを国民に投げかけることとなり、司法への信頼を失墜させることとなります。

### 訴訟の入り口で原告の請求を排除

③について東京地裁は原告適格を否定しましたが、工事が進行し物件の収用問題が現実発生するまで具体的権利侵害とならないというのであれば、そもそも計画自体を問題にすることが不可能になります。内容について判断することなく入り口である訴訟要件で請求を排除するなど、司法による行政への追従以外のなにものでもありません。

午後の院内報告集会では、原告弁護団からこの判決が如何に不当なものであるのかの詳しい説明がありました。原告団長の川村氏は、これでは個別的な利益を立証されない限り原告にはなれないということになる。個別的な利益を超えて社会的な不利益を考えるとというのがこの訴訟の大きな目的であったが、それも議論をしない極めて不当な判決。この問題は単にリニアの問題だけではないと訴えていく。環境問題などは国民共通の問題。ようやく

リニアが全国的な問題になりつつある、と話されました。

今後、原告適格を却下された人たちは東京高等裁判所に控訴することとしています。

## 東京外かく環状道路工事で 大規模な陥没が発生



10月18日午後、東京調布市の住宅街で道路に幅5メートルほどの穴が見つかりました。現場の真下にあたる地下47メートルでは「東京外かく環状道路」のトンネルの掘削工事が進められ、国内最大、直径16メートルのシールドマシンが9月14日に通過したばかりでした。

また、工事を行っている東日本高速道路会社が付近の地盤を調査すると、11月3日には長さ約30メートルの空洞が陥没現場

から40メートル北で見つかり、21日には約27メートルの空洞が新たに見つかりました。

国交省は、地下40m以下の大深度地下での工事は地上に影響は及ぼさないと大深度地下法を制定し、東日本高速道路会社が地下トンネルの工事を進めてきました。今回の調布市での陥没は地下を掘り進んだシールドマシンの影響によるもの以外に考えられず、国交省の説明してきたことの妥当性を厳しく問うものです。

地下40m以下を掘り進む工事はリニア新幹線でも予定されていますが、地上に与える甚大な被害が予想され、工事の即時中止が必要です。

〈外観ネットからの呼びかけ 1次集約1/8〉

■東京外環道事業・中止署名にご協力ください

<http://gaikan.sblo.jp/article/188192242.htm>

## 八ヶ岳のここが好き

私は東京生まれの東京育ち。たぶん全国で、一番あちこちに行きたがる人間ではないでしょうか？ 日頃ゴチャゴチャした所で暮らし、便利さにどっぷりつきりきり、スモッグまみれの空のもとでフーッとため息をつく。なんて毎日。

転職したら二地域居住だ！ とばかりに、みれんがましくも東京に近い、静岡・長野・山梨エリアにしぼってサア土地探し！ そんなさなかの原発事故に、静岡はパスさせてもらい(ゴメンナサイ)、山歩き好きだった御縁で、山梨をあちこちウォッチング。週末になると朝イチで家を出て、これまた山歩き好きだった夫と長男の3人で、あそこだここだ…。行きついた先は、ここ北杜市高根町でした。

我が家の南は南アルプスの山々。よそさまの林にさえぎられながらも富士山。北は八ヶ岳(ただし家からは見られず)。

小鳥のさえずりで目を覚まし、山々の姿に感動し、おいしい水を飲み、地元の野菜とくだものに元気をもらい、ウォーキングで森林浴を楽しむ。

便利さとは、少しおわかれしたものの、こういう暮らしが何とも言えず楽しくて楽しくて。二地域居住はどこへやら 気がつけば、どっぷりと山梨暮らし。

季節のめぐりを体で感じ、春は次々に咲く花たちに話しかけ、夏は清涼な空気に包まれ、秋は山の上から降りてくる紅葉をうっとり眺め、冬は初体験となった薪ストーブで火の移りゆく様を観察し。我が家にどれだけの友人が泊りに、骨休めに来てくれたことやら。

孫子も、ここが大好きで有効利用(!?)しています。ここに住んで良かった。皆さんはどうですか？

仁田るり子