



山梨の課題に具体的提言

県民生活の向上を願って

まさに光陰矢のごとし、平成22年度がスタートしました。

目まぐるしく変容する、世界、国内情勢の中にあっても、私たちが暮らす山梨というエリアの充実と活性化は「待たなし」であります。私は県議会議員の一人として、県民の暮らし、地域の向上を最優先課題として県の各種施策のチェックと、独自の提言に、全力を投入してまいりました。

平成21年度の締めくくりとなる2月定例県議会では、昨秋につづき一般質問に立たせていただき、山梨が直面している種々の課題について横内知事をはじめとする行政当局に、現状と対策を正すとともに、私独自のプランも提言いたしました。

2月定例会では、特に「経済低迷期における企業立地」「ワイン産業の振興」「公立学校の耐震化の現状」「道路整備を中心にした富士北麓地域の活性化」などについて、独自の調査を踏まえた質問を投げました。各問題とも、県の施策は発表されているものの、県民にとって実態は定かでないものがあり、私の質問を通して各施策のどこに不備があるのかも見えました。

新年度は、課題の克服、実現に向けて、もう一步踏み込み、県民の暮らし向上に取り組んでまいります。

白壁賢一

しらかべミーティングの参加者を受け付けています。お申し込み・問い合わせは下記まで

TEL 0555-73-3737 FAX 0555-73-3757

〒401-0301 山梨県南都留郡富士河口湖町船津1505

白壁賢一 公式サイト : <http://www.shirakabekenichi.jp/>

白壁賢一 E-Mail : Shirakabe@kawaguchiko.ne.jp



お気軽にご意見をお聞かせください。

「白壁賢一」で検索してください！

白壁賢一

検索

③面からのつづき
ネットワーク」が行っているような、自殺しようとする人を保護し、帰る場所がない場合には、心身共に回復するまでの間、自立に向けて生活の場を提供し、さらに、就職活動まで支援する、このような取り組みが、本県においても、積極的に県も関与する中で、必要だと考えますが、御所見をお伺いします。

福祉保健部長 白浜レスキューネットワークの取り組みは、長い歴史を踏まえ、藤敷牧師という人材、キリスト教会という拠点を有得て、今日の活動につながっていると言われている。こうした取り組みは、全国に数カ所あり、民間団体により運営されていると承認している。

県では、青木ヶ原樹海周辺の市町村や民間団体などで組織する「いのちをつなぐ青木ヶ原ネットワーク会議」を立ち上げ、声かけ活動などを展開して

富士北麓地域の活性化のための道路整備について

国道300・138号

効果的な改善を

▽次は、富士北麓地域の活性化のための道路整備についてであります。

富士北麓地域の活性化を図るには、この地域へのアクセス道路の整備が重要であり急務でもあります。

アクセス道路としては、甲府圏域からは、今月開通予定の、若彦路や国道137号、東京方面からは、中央自動車道及び、道志を経由しての国道413号、伊豆・箱根方面からは、東富士五湖道路、また、峡南地域からは、国道300号があります。

このうち、国道三百号については、身延町中之倉地区において、勾配が急でありヘアピンカーブなども多いため、中部横断自動車道の開通を見据えた、この区間の整備は是非とも必要であります。

昨年六月議会において、この道路の中之倉地区における整備について、今後、経済性の検証や整備手法について検討を進める、との答弁をいただいておりますが、その後の進捗状況に

おりますが、活動は緒に付いたばかりで、まず、出ることや、しつかりやって頂く、そうした活動を積み重ね、白浜レスキューネットワークのような取り組みへの気運や人材が育つてくることを期待しております。

民間の活動が、高まった時、県として、どのような支援ができるのか検討したいと考えております。

▽気運の高まりを待っている間に、自殺企図者は思いを遂げるために、樹海を目指し全国から集まってくるのです、私は、県の姿勢は「あまい」と言い切ります。

また、もともと地元では金銭の伴う委託でなくとも、「声かけ」は行ってきた。そのような予算があるなら、知恵を働かすことによって、もつと効果のある対策が実施できるものと考えます。自殺予防対策に対して県の再考を促し、次の質問に移ります。

められ二月補正予算に計上したところであります。
今後は、地元の皆様の御協力をいただき、早期に工事着手出来るよう努めて参ります。

▽次に、国道138号の新屋地区から先の拡幅事業についてであります。
国道138号は、富士吉田市から忍野村・山中湖村を通り静岡県へ繋がる、富士北麓地域の幹線道路であります、四車線から三車線になっている富士吉田市の上宿交差点から山中湖方面向かへは、道路幅員が狭く、歩道も整備されていないことから、観光シーズンのみならず慢性的な渋滞が発生しており、生活の利便性や交通安全の上で、また、火山防災避難路としても問題がある道路となっております。

そのため、地域住民から四車線化を望む声が多く、これまで地元自治体を中心に、何度も国へ要望活動を行ってきました。

こうした中、昨年三月に、四車線化の都市計画手続きが開始されたことから、平成二十二年に事業化されるのではないかと大いに期待しております。

しかし、先般の政権交代により、「コンパクト」から人へのキャッチフレーズのもと、国の道路関係予算は大幅に削減され、新規事業は凍結される中で、すぐにも現地の測量が始まり、用地買収にも取掛かかると思っていた地域住民としては、今後どうなるのか、大変心配しております。



国道138号線

西側の鳴沢村内の拡幅も難しいというところになります。首都圏の道路は十分に整備されているので、地方はまだ不十分です。

コンパクトはすべて悪いという現政権に対して怒りにも似た違和感を覚え、やりきれない気持ちでいます。県におきましては、粘り強く現政権に対して要望することをお願いして、最後の質問に移ります。

富士山への新交通システムの導入について

世界遺産登録に備え 斬新なアイデア必要

▽最後に、富士山への新交通システムの導入についてであります。
夢なくして、目標なし
目標なくして、希望なし
希望なくして、努力なし
努力なくして、成就なし
夢、成就なくして、県勢発展、県民の幸せなし

ついに、夢の乗り物と言われた、リニアモーターカーが二〇二五年に東京、名古屋間を走ることが、JR東海より発表されました。まさに、夢はかなうのであります。

私は、スイスを訪れた際、アプト式の登山鉄道に乗り、標高三千メートルを超えるゴックフラウヨッホ展望台に立つ機会を得ましたが、一望千里の大パノラマは素晴らしいものでした。

県では、平成五年より八年にかけて、富士山有料道路への新交通システム導入可能性調査を行い、平成九年三月に、報告書が出されました。しかし、その報告書は、可能性を否定するための根拠探しの報告書であったとしか、私には思えないのであります。

過去に、何人も先輩議員が、この件について質問、提言されています。ある方は、「吉田口滝沢林道に山岳登山鉄道をした。また、最近の新聞に、現入パルライノを利用して、軌道を使った列車で、総工費が六百億円から八百億円などとの記事もあったと記憶しています。

新交通の問題点は、「通年型観光資源としての富士山」と「後世に残すべき環境資源としての富士山」との両立であり、また硬直化する財政の中での費用対効果の問題等々、課題は山積しています。

しかし、それらを包括的に解決する方法があるとしたならば、再チャレンジする価値があると、私は思うのであります。観光商品には賞味期限があり、それを過ぎるとお客さまは見向きもしません。だから民間企業は、常に斬新なアイデアで、誰もが想像しえないことを発想し、商品化するので



富士パルライン入口

あります。富士山の世界文化遺産登録が実現するである現在、県としても、再び可能性を求める検討が、今必要だと考えますが、御所見をお伺いします。

知事 富士山への新交通システムにつきましては、議員も御指摘のように、観光資源と環境資源としての両立や、費用対効果などの面から、導入は困難とされています。

現在、県議会の「富士山の新交通システム等議員検討会」や地元観光団体において、導入に向けた議論などが見られますが、導入検討に当たりましては、地元自治体をはじめとする多くの関係者の合意形成や、世界文化遺産の登録など、解決すべき多くの課題があります。

このため、県議会での御議論や地元の意向など、様々な動向を、なお見極める中で対応していく必要があると考えております。

世界遺産登録後となると、極めて高いハードルがそこに出現します。後世に禍根を残さないためにも、富士山への新交通システム導入の実現に向けて、県も交えて議論していくことをお願いして私の質問を終わります。

白壁賢一
一般質問