

2013年10月20日

国土交通省関東地方整備局甲府河川道路事務所 所長殿
北杜市中部横断自動車道活用検討委員会 委員長殿

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会 代表 米田佳孝

現時点において当会の会員から現状を踏まえた意見を広く集めました。その意見を集約したものを以下に申し述べます。

1 当会としての集約意見

当会の結論として、『中部横断自動車道の八ヶ岳南麓エリアについては、国道141号の整備拡充あるいは国道141号に沿って高規格道路化を進めるべきである』と進言します。

2 集まった意見の要約

- ・当会は、高規格道路の全国ネットワーク化そのものに反対するものではありません。
- ・当会は、高速道路の八ヶ岳南麓エリア（概ね川俣川、須玉川または国道141号線より西側の地域）の通過に反対します。
- ・国土交通省による八ヶ岳南麓エリアの道路建設に関する意思決定プロセスは、地域住民をないがしろにしているだけでなく、正当なものではなく、決定そのものが無効です。
- ・北杜市当局および北杜市中部横断自動車道活用検討委員会の進め方は、市民の真の声を聞かず、地域を牛耳っている一部の人間による私利私欲に基づく一昔前の非民主的方法で進められていると私たちは感じています。
- ・日本の国が置かれている財政状況から常識的に考えて、東北復興を優先することは当然として、道路整備の分野にだけに限っても、中部横断自動車道の当エリアは劣後順位とすべきものです。
- ・これからのスロースピード時代の八ヶ岳南麓地域の観光業を含めた活性化を考えると、高速道路はプラスにならずマイナスに作用すると考えます。

3 集まった意見の各論

(1) 高速道路建設に至る当局内の意思決定プロセスについて

国土交通省による八ヶ岳南麓エリアの道路建設に関する意思決定プロセスは、地域住民をないがしろにしているだけでなく、正当なものではなく、決定そのものが無効と考えます。その国土交通省の手法は以下のとおりです。

これまでの経緯を辿って見ると、見かけ上の民主的な形式を装ってはいるものの全ては国交省主導により当初からの高速道路建設の意図を貫徹していることが透けて見えています。

現時点から振り返ってみると、評価制度という民意を反映すべく設計された制度に則ったポーズを採りながら進められてきたが、初めから建設ありきであったことが明らかです。第1回アンケートに基づいて、委員会の意見を取り入れ国道141号改良案を第2回アンケート時に加えておきながら、国交省のやらせ工作も実らず、住民の当改良案への圧倒的サポートが示された途端、アンケート集計の捏造を行い、無理やり当案を葬りました。その後も、地域行政に委ねるポーズを採りながら、国土交通省主導で、北杜市中部横断自動車道活用検討委員会自動車道を設置しました。このような意思決定プロセスは、行政手続きとして不当であり、無効です。

また、中部横断道計画段階評価が開始された当初、国土交通省職員が、「地元住民が高速道路を必要としない場合は国土交通省の描いた計画をそのまま進めるわけには行きません、同様な事例は他にもある」と明確に発言されています。この発言を踏まえると、今後国土交通省はこれまでの北杜市民の反対意見や行動実態を知りながら、これを無視して強引に高速道路の推進を進めることは許されるものではありません。

(2) 中部横断自動車道（山梨～長野区間）計画及びB案（2012年11月21日WG提示）について

国土交通省の審議会で示されたとおり、この地域の将来人口減少は相当なものがあり、利用者も当然ながら伸びるはずがありません。加えて今まで作ってきた道路などのインフラの維持管理コストはこれから膨大なものになります。そのなかで、さらに赤字を増やす赤字路線が確実な長坂一八千穂区間に中部横断自動車道は必要と言えるのか、甚だ疑問です。

北杜市にとっては、国道141号を改良し、側道やトンネルによりカーブや急坂や冬期凍結区間を改善する方が地域経済の発展に有益で、それでも高速が必要なら141号沿いに高速を通し須玉IC以東で中央道に接続するルートが次善の策であると考えます。

(3) 北杜市中部横断自動車道活用検討委員会について

そもそも、北杜市当局は、中部横断道整備は地元の悲願であるとし、それに形式理屈を貼り付けたものを北杜市民の意見集約と決めつけ、安易に国に「お願い」する発想と体質であり、その一方で異論（※）を唱える一般市民の声を聞こうとしない市の姿勢は、北杜市及び北杜市民の将来に対して誠に無責任です。

（※ いかなる高速も絶対反対から、自宅の近くにさえ通らなければ高速賛成まで様々な異論があり、対話のしようはいくらでもあるのですが、その対話姿勢がほとんど見えないのが実態）

北杜市当局は、ことあるごとに中部横断自動車道は国の責任であるとし、説明の場からことごとく逃げて説明を国に押し付けつつ、その一方で県とともに中部横断道整備決起集会の開催や国への陳情等を行い、相変わらず市民の異論を聞かない姿勢は実にわかりやすいです。

また、それまでルート案に特段の意向を示さなかった市長が突然B案を支持する声明を出したことは、北杜市役所内でも、議会でも全く議論せずに市長独断で出されたものであ

り、かつ市観光協会も市商工会も、会員の意見も聞かずに支持の意見を出したものです。それぞれの組織も役員や会員個人としては反対の方がいますが、組織としては市長のイスマンになり高速への支持をしているのが実態です。これら、内部の声をまっとうに取り上げるプロセスに欠ける組織の長を委員にし、かつ彼らの意見が市民の声としてオーソライズされ、異論は排除される過程になっていることも疑問です。

北杜市中部横断自動車道活用検討委員会は形式上は北杜市に事務局がありますが実態は国土交通省の指導により設置されたものであり、委員の多くが充て職（観光協会会長、商工会会長等）による任命とは言え、ただでさえ地元で異論のある高速に関する委員会なので、疑惑を持たれるような人選はすべきではありません。その人選の問題が表面化した現在、検討委員会に対する信頼も意義も失われたとみなすべきで、2012年10月4日関東地方小委員会の「事実上の白紙撤回」（石田小委員長発言）の時点に立ち返り、プロセスをやり直すべきと考えます。

(4) 高速道路と北杜市の重要産業である観光業との関連について

北杜市、特に八ヶ岳地域は、我が国でも屈指の眺望景観が地域の価値であり、それがあからこそ人も集まって北杜市の最重要産業である観光業の基盤となっています。

景観は八ヶ岳の命であり、南麓を通る中部横断自動車道はその景観を破壊するものです。

また、南麓エリアには高速道路がないから入り込み客が多いのであって、長坂から清里に中部横断自動車道を通せばそれら入込客の大半は通過型になり、地域経済にとり大きな打撃となります。北杜市観光協会は中部横断自動車道建設促進を主張していますが、通過型観光地となることを自ら望むような主張をする思考が理解不能です。

(5) 高速道路によるマスツーリズムと、八ヶ岳南麓のスローツーリズムは矛盾する

北杜市の主要産業である観光業ですが、その観光スポットは、清里だけではなく、八ヶ岳南麓全体（清里～大泉～長坂～小淵沢）、武川・白州エリア、須玉エリアなど、多種多様に広がっています。そのどれも景観や高度差の違いがあり、山梨県や北杜市の要望書で言うような清里だけが市内の観光ではありません。

景観形成により地域の価値を高めているよい実例として、北杜市高根町清里に、朝日ヶ丘地区（※）があります。清里駅との距離はわずかですが、印象は全く異なります。

<http://www.asahigaokahan.com/>

<http://yatsugatake-keikan.net/study/2006/study2.html>

一方、清里から西の八ヶ岳南麓エリアは、著名な観光スポットは少ないですが個性的な店が多く、それが八ヶ岳ファンを呼ぶ一つの理由となっています。前時代的な店や観光スポットが目立つ清里には行かない観光客も相当いると聞いています（大泉から旧清里有料道路を抜けて清里駅前に出ると非常に興ざめするのが実感です）。かつ、八ヶ岳南麓を訪れるリピーターの多くは、八ヶ岳を中心として雄大な自然景観と身近に自然が残されているからこそ八ヶ岳に、北杜市を訪ねて来るのだと聞いています。そして、アクセスに不便を感じている方は稀であり、小淵沢、須玉、長坂ICから目的地への景色をゆっくり楽しむのが魅力の一つであることもよく言われることです。

北杜市は、スローツーリズムの考えを強く打ち出した「リトリートの杜」（※）を主導しており、言行一致が求められます。

http://www.city.hokuto.yamanashi.jp/komoku/manabu_asobu/kanko/1306284457-38.html

これと相矛盾するのが、1980年代に観光客が急増しその後急減、今ではバブルの残滓のようなJR清里駅前の商店街です。数年前、駅前だけは補助金を使って整備しましたが、一時期芸能人の店などが乱立した駅前商店街は「サムい」としか表現のしようがない実態です。

その原因は、以前のように大量消費をする時代ではなくなってきたため、マスツーリズムで訪れる観光客を相手にした単なる観光店は立ちゆかなくなっているからです。

マスツーリズムのスポットとなっている清泉寮や萌木の村の集客力は相当なものがありますが、実際には、見るだけの客の増加であり、一人当たりの購買単価の減少に直面していると聞いています。しかし、現在は、家族や友人でゆっくりと楽しむスロートーリズムの時代となっており、清里もその波からの例外ではありません。

1980年代以前ならともかく、便利になり観光バスが大量に乗り付けるようになると観光地の価値が下がるのが実態です。価値の高い観光スポットとは、せわしなく行くところではなく、少人数で長時間滞在できるという評価が全国的に定着していると思います（近隣の例では長野県小布施町）。

また、リピーターができるかどうかは大変重要なポイントです。自然に大幅に手を加えるリゾートは90年初頭で終了しました。今は、八ヶ岳という全国的にも非常に高い価値を持つ自然と景観をうまく生かした観光業を作っていく時代です。