

中部横断自動車道に関するソリューションのご提案

はじめに

WGによって示された新ルート案と国道141号線の交点を起点として、その北側と南側では、住民の問題意識における質が違っているようです。この北側と南側を一緒にしては議論が出来ませんし、共通の論理で共通のソリューションを導き出すのは難しい状況にあります。強いてこの北側と南側で共通のコンセンサスを見出すことが出来るとすれば、それは、国道141号の改良のみを行い、高速道路を造らないという点しかありません。

私は、そういう消去法的な解ではなく、ロングタームの日本の発展に対する前向きな視点から私見を申し上げることとします。この新ルート案と国道141号線の交点より北側については、私は土地勘も知見もなく、全く存じませんのでここでは言及致しません。したがって、ここでは、この交点より南側に絞っての論点と私が考えるソリューションについての意見を申し上げます。南麓の会内部でのコンセンサスを踏まえていないので、私個人としての意見であることを申し添えておきます。

国土交通省の目的と目標について

『全国を高規格な道路でのネットワークを完成させたい』ということが国交省の目的ではないかと推測しています。そして、新清水と小諸の間を可能な限りローコストで、可能な限り短い走行時間で安全に走れる道路を造ることが具体的な目標であると推測しています。

ここで質問です。この推測は正しいですか？ 間違っているのであれば、国交省の目的は何で、具体的な目標は何であるのかをお示し下さい。

疑惑

長坂という単語が1997年に出てきたそうですが、誰がどういう理由でその二文字が現れたのかを私たちは何度も問い糾しましたが、貴省からの回答は、関東整備局のどこを探しても長坂の文字が出てきた経緯は分からないとのことでした。コスト合理性の観点から高度を稼ぐために長坂を入れたのだらうという推測を担当官から伺っただけです。ならば、もっと広い観点から合理的な理由があれば長坂を外すことにも何ら問題がない、ということになります。

長坂でなくてはならない、公にできない政治的なあるいは利権がらみの理由が裏にあるのではないかと多くの人達が考えているのも事実です。先日も、議員会館内のある方との会話の中で同様のことが出てきました。また、第二回アンケートの際の国土交通省の行った手口は、現在では住民の広く知るところとなり、道路行政に対する住民の信頼失い、感情面に悪影響を及ぼしていることは疑いの余地もありません。

疑惑をはねのけて

国土交通省が全国を高規格な道路ネットワークでつなぎたいという意図は、よく理解できます。その目的に対しては、ここでは論点にせず、その意図も一理あるということで良しとした上で、以下に考察を進めたいと思います。しかし、その目的を達成する手段に関しては、長坂という二文字に拘るのでなく、住民の意向を十分に汲み取って、思考停止に陥らず、柔軟にルート及び道路構造を探ることが肝要かと存じます。

新住民の意識について

新ルートと国道141号線の交点より南側の新ルート沿線住民の大多数は、高速道路が八ヶ岳南麓のこの地域を横切って貫いたくないと考えています。(ここで言う八ヶ岳南麓とは、地形的に須玉川の西側、あるいは141号線の西側と考えるのが自然です。)そこで、そのコンセンサスが国道141号の改良案となっているのは周知のとおりです。この地域に住む新住民のほとんどが、高速道路建設に反対している理由は、都会からわざわざこの環境を選んで、多大な犠牲を払ってまでも移り住んで来た人達だということをご理解下さい。この環境を自ら選んだだけに、この地に対するこだわりが強く、その選んだ環境を変えて貫いたくないのです。そのため反対運動も一筋縄ではいかない根強いものとなっているのです。多くの人達は、長期戦を覚悟で徹底的に反対運動を継続する意思をもっていますし、そうせざるを得ない住環境に在ることをご理解下さい。こんなことで10年戦争をするのは、日本の国全体にとってマイナスでしかありません。長期戦をしたくないのは、国土交通省だけでなく、住民も同じであろうと思います。また、地元経済にとっても、高速道路計画が不確定のまま時間が経過することは、大きなマイナスであると考えて間違いありません。

地元住民の意識について

一方で、昔からの地元の人達は、生まれた時からこの地に住んでおり、昔の不便な時代から、長期間に渡ってこの地が変化してきたことを知っています。その間には、国のインフラ投資もあり、だんだんと暮らしが良くなってきた経験を肯定的に捉えている方が多いようです。そういった方たちのほとんどは、昭和の高度成長期の成功体験を味わった年輩の人達です。インフラ投資が良い暮らしをもたらしたような感覚があるのだろうと想像出来ます。地元では家父長制により年輩の方たちの権力が伝統的に強く、いまだに若い人たちは自分の意見が言いにくく、結果として都会に出て行ってしまいう傾向が大勢です。

地元の人達の本音は、現在の閉塞した経済状況を良くしたいということにあります。そのためには、必要なら、道路敷設等の変化も歓迎するというものです。現在は、高度成長期とは、人口構造や経済環境が全く逆の方向を向いていることは、今更、指摘するまでもないことです。にもかかわらず、地元の人達は、勝算はなくても、変化すればひょっとして今より良くなるかもしれないという根柢の薄い願望を持っていると言っていいかもし

れません。深いところまで話し合いましたが、道路を造るなら、地域経済の活性化に寄与する道路を造ってほしいというものです。本音は、地元の活性化を図るインフラ投資をして欲しいというところにあります。

ソリューションのご提案

ここで求められているのは、上記で論じてきた、国土交通省の視座と新住民の視座、そして地元住民の視座の3つを同時に満足させる解が、ソリューションということになります。すなわち、全国を高規格道路でネットワークすることと、現在の住環境を守るということ、地元の経済の活性化に資することの3つの目的を同時に達成できる解が求められているのです。

ここで、地元経済の活性化について一言申し上げます。経済の活性化とは、突き詰めて言えば、地域の総生産を向上させるということです。地域の総生産とは、地域の経済活動の総合計です。その地域の総生産が向上すればその地域はより良くなり、潤うということになります。勿論、その中には、非常にうまくいく人とそうでない人が出てくるのは仕方ないことですが、経済活動が縮小する地域にいるよりも、拡大していく地域にいる方が恵まれるチャンスが増えるのは自明のことです。ここで強調して申し上げたいのは、地域の総生産の拡大に対して最も効果があるのは、人口の増加であるということです。住民の数、別荘の数、来訪者の数が増えることが経済の活性化に最も効くのです。これは何も難しいことではなく、経済学の基礎の基礎です。人の数が増えるような、魅力ある地域を作ることがすなわち、地域の経済の活性化に最も効くということになります。

ここでひとつクエスチョンです。A点からB点へ行く時に、二つのルートがあります。第一のルートは、時速100kmで走って、8分でA点からB点に到達できるルートです。第二のルートは、時速70kmで7分で到達できるルートだとします。どちらのルートが合理的でしょうか？

もう、お分かりでしょう。どちらのルートがいいかは自明のことです。ご推察の通り、A点とは、(須玉ICから少し長坂よりにある)中央自動車道と国道141号線の交点で、B点とは、新ルート案と国道141号線の交点です。私が提案するソリューションとは、このA点からB点までを、国道141号線をベースにして、「地域高規格道路」として整備する案です。このソリューションが、先に揚げた3つの視座からの3つの課題を同時に満足させる最適解であると思います。

この区間の道路整備のプラン造りを、地元経済の活性化にも寄与できるような計画にすることが可能であると思われます。能越自動車道や東京練馬の環状八号線などの例にあるように、自動車専用道路の走行性の良さと、地域からこの道路に対して、いくつかの点と部分的には線でアクセスが出来る工夫が可能でしょう。このルートの一定区間は、商業ゾーンと位置付けて長期的発展が望めるエリアにすることも可能ではないでしょうか。目標が明確になれば、いくらでも知恵を出せるのが人間です。これにより、北杜市への経済

効果もあり、コスト面でも、現在示されている新ルートよりも低いあるいは遜色ないレベルで可能であると思われます。

最後に

この案は、地元の最大多数のコンセンサスを得られるものと思料しておりますが、如何でしょうか？ 現在WGより提示されているルート（時速100km8分ルート）とここに提案させていただいたルート（時速70km7分ルート）の二つの案を、あらゆる角度、あらゆる視座から掘り下げて比較検討していただくようお願い致します。また、この検討に際しては真の意味でのPI手法で行っていただくことが必要かと思えます。

ここにソリューション案を提示させていただきましたが、どうぞ真意を御汲み取りの上、永続していく人間の営みを洞察し、多くの人達が幸せになる道路行政を重ねてお願い申し上げます。

山梨県北杜市高根町東井出4997-1

米田 佳孝