

昨年の平成 23 年 6 月、東京から縁あって北杜市大泉に移住してきました。都会と全く違う豊かな自然、四季の移り変わりにふれ「幸せ」を感じ、家のこと、家周りのことを処理しているうちにあっという間に一年が過ぎてしまいました。

広い空、輝く星々、月の満ち欠けに日々の移ろいを感じます。風にそよぐ木々の葉、小川のせせらぎ、用水路に流れる水の音さえ心地よく耳に入ってきます。トンボや蜘蛛など昆虫の種類が多さに驚き、彼らの生死を見つめました。無人の野菜売り場で買う野菜は忘れていた本来の味でした。こんなにも自然をじっと見つめ、耳を傾け、味わったことがこれまであったのでしょうか。五感のすべてがこの八ヶ岳南麓の地に移り住んで良かったと感じています。

この地に移り住み、四季を一回りして私が感じたことは誰も否定しないでしょう。しかしその環境を損ないかねない事態が進められていました。

移住後半年経った今年の 1 月、高速道路を建設するという「中部横断自動車道（長坂～八千穂）第 2 回アンケート」が届き「なんだ、これは？こんなことが進んでいたのか」と驚いてしまいました。躊躇なく「整備なし」でアンケートの回答を出しました。建設する理由、必要性が見いだせないからです。

以下は中部横断自動車道（長坂～八千穂）第二回アンケートにおける【課題を解決するための目標】への疑問です。

- | | |
|-------------------|--|
| (1)生產品の輸送時間の短縮 | 生產品とは高原野菜と推察するが、その輸送時間の短縮は一部の業者のためだけであり、そこに多額の税金を使ってよいものか？消費者は購入時に 2、30 分輸送時間が短縮されて“より新鮮だ”とは思わない。 |
| (2)救急医療施設への移動時間短縮 | どこからどこへの移動を考えているのか？清里から甲府なのか。清里から長野県の諏訪若しくは佐久か。佐久から甲府なのか。単に時間が短縮されるというだけでは必要性を訴える根拠は希薄である。今までの出勤事例のデータはどのようなになっているのか。
人の命に関わる問題なので必ずしも否定するわけではないが、データ分析による必要性を明確にすべきと考える。 |
| (3)主要な観光地間の連携向上 | 北杜市として「連携」を取っている観光地とはどこなのか。軽井沢だけなのか。北杜市の観光スポットに置かれているパンフレットを見ると、長野県の原村、茅野、諏訪などは見かけるものの軽井沢のものは皆無である。観光地軽井沢と北杜市との間で人の流れ、物流をどのように把握してい |

	<p>るのか。それをどうしたいのか。</p> <p>調査データを開示し、展望がなければ「目標」の一つにはなり得ない。</p>
(4)地域の生活交通の円滑化	<p>長坂～八千穂間の高速を使って「近郊都市まで」とは、具体的に「どこからどこ」なのか。1時間もかかるところはないのでは…</p> <p>5分、10分程度の短縮に多額の血税は使わせない。10分早く出ればいい。</p> <p>交通状況の調査を行っているのならデータの開示を求める。</p>
(5)現道の走行性・安全性の向上	<p>「向上」は現道改修でできるのではないか。道路行政の無策を、多額の血税を使って造る高速道路で解決することは許さない。</p> <p>高速道路を造ったあとの現道の走行性、安全性は現状のままで置き去りにするというのか。</p>
(6)災害時の代替路確保	<p>先の東日本大震災時において、一般車両は高速道路を暫く走れなかったと記憶しているが…。ここに言う「地域の交通機能を確保」は瞞かしである。</p> <p>また「雪害」による通行止めは一般道より高速道路によくある話で、雪が降ると一般道に下ろされる。「事故」は高速道路にも頻繁に発生しており、一般道に特に見られるものではない。</p> <p>北杜市では清里以南に国道14号、県道28号・605号があり、代替路確保は当たらない。</p> <p>報道等で災害時に孤立した町や村の映像をしばしば見るが、それらの所にも代替路確保のため高速道路を建設するというのか。その論理を広く展開すると日本中隅から隅まで高速道路が走るようになってしまう。</p> <p>「あればいい」はイコール「絶対必要性だ」ではない。</p>
(7)企業誘致・雇用の促進	<p>円高により日本の企業は、以前より安い労働力を求めて海外進出を進めている。その状況の中で、日本各地にある工業団地等の企業誘致はどれだけ成功しているのだろうか。</p> <p>北杜市内特に八ヶ岳南麓における企業誘致の具体的計画はあるのか。企業誘致・雇用の促進は国からいわれてやるも</p>

のではなく、北杜市自身が率先して行動を起こすものと考ええる。具体的計画は伝わってこない。

「過疎化や高齢化の抑制」はここ八ヶ岳南麓または北杜市内に住むことが前提であり、高速道路は使わないと考える。従って高速道路は不要である。

(8)公共交通の利便性向上

南麓に住まいして一年、どこに行くにも車であるが、交通量が多いと思ったときは一度もない。「バスなどの公共交通の利便性向上」は都会での理論で、北杜市内には当てはまらない。

1日に6本前後では「公共交通の利便性向上」させる状態に至っていない。詭弁である。

高齢者運転の四つ葉マークをつけた車を多く見かけるが、高齢化の進行に伴い、近い将来それらの方々は運転免許証を返上する。デマンドバスの利用促進にお金を使った方が生きた税金の使い方である。

(9)環境・景観の保全

「環境・景観に配慮した構造」も、そのもの自体が自然界になかったものであり、そこから生じる音や光は環境を阻害するもので、ここ自然豊かな北杜市にはあってはならない。人間が思う「影響を最小限」は、動植物にとって「影響が最大限」であると断言できる。一本の高速道路がそのもの達の生死を分ける。「配慮」はヒトのエゴイズムである

私が住まいするところは大泉町谷戸ですが、高速道路建設反対を表明している団体の単独また複数での集会に、これまで数回にわたり参加しました。それらの集会では多くの意見が出され、多様な考え方があることが分かりました。反対集会に参加して、加えてインターネットによる情報で分かったことは…

- a) この計画は今から25年前の1987年、高規格幹線道路構想の一つとして、第四次全国総合開発計画が閣議決定されたのが始まりとのこと。そして10年後の1997年2月に北杜市/長坂JCT～佐久穂町/八千穂IC間約34キロメートルの「基本計画」が公示されたこと。
- b) その基本計画は、現在建設が決まったわけではない。
- c) 北杜市観光協会が2012年2月17日の理事会において、基本計画を「整備計画」へ格

上げし開通の早期実現をめざすため、内閣総理大臣、国土交通大臣など国側に請願する意見書を決議した。

- d) 山梨県議会は基本計画の次のステップ「整備計画」への格上げ請願を 2012 年 3 月 6 日に決めた。
- e) 北杜市観光協会は北杜市商工会、そして八ヶ岳青年会議所シニアクラブと連名で、先に決議した意見書の請願を北杜市議会に諮り、市議会は 3 月 16 日に可決した。
- f) 北杜市議会も「整備計画」への格上げを求めて議員有志から発議された「早期実現を求める意見書」を、2012 年 3 月 16 日可決、国側に請願することとした。

これらの情報の中で私が一番勇気づけられたことは、高速道路建設は「基本計画」の段階では「決定ではない」ということでした。そして一番失望したことは、市議会でもともな議論がなされていなかったことです。

以下は市議会への疑問です。

- (1) 【日程第 75 請願第 1 号】の市議会定例会における趣旨説明について
- (2) 【日程第 75 請願第 1 号】の経済環境常任委員会における審査について
- (3) 【日程第 75 請願第 1 号】の市議会定例会における討論について
- (4) 【日程第 57 発議第 1 号】の市議会定例会における趣旨説明について

(1) 【日程第 75 請願第 1 号】の市議会定例会における趣旨説明について

日程第 75 請願第 1 号「中部日本横断自動車道の早期実現を求める意見書の提出を求める請願」
請願者：北杜市観光協会・商工会・八ヶ岳青年会議所シニアクラブ
紹介議員：3 名

インターネットによる情報では、観光協会の理事会は「会員に知らせることなく」請願の意見書を決議したとのこと。その証拠に、その後 164 もの事業者が建設反対の声を国に届けたと言います。会員を蔑ろにし、無視したそれらの判断は果たして有効といえるのでしょうか。

請願事項、請願の趣旨は、美辞麗句を並べてバラ色の社会が実現されるかのような印象です。

高速道路は「災害発生時の物資緊急輸送路」としての役割を担うとされとされていますが、災害は一般道と高速道路を区別することなくおそってきます。

今年 4 月に開通した新東名道は、東名道をバックアップするためにつくられました。台風による大雨、強風・高波で東名道はよく通行止めになります。そして近い将来発生すると考えられる東海地震等の対策が急務とされ、緊急輸送路としての役割も担うことになりました。その新東名が開通 2 ヶ月後台風による大雨で三カ所、道路沿いの斜面が崩れ土砂が道路に流れ出し、通行止めとなりました。

東海地方の太平洋沿岸は北上する台風の南風を受け、特に山間部の南斜面では雨量が多くなることは、長年天気予報を見聞きしていれば素人の私でさえ分かることです。そのことを含めた多方面から調査研究を重ねてルートを決められたと思います。それでも起こる天災。高速道路は大丈夫とは言い切れないのです。

阪神淡路大震災の倒れた高速道の映像は衝撃的でした。東日本大震災においても高速道路は多くの箇所で見失われました。私事で恐縮ですが、震災当日義妹が茨城県水戸に観光で行っており翌早朝ピックアップに向かいました。水戸が近づくにつれ道路は波打ちマンホールは突き出て、そして屋根瓦はあちこちで崩れ落ち、所により道路に散在していました。神奈川の戸塚に送り届け帰宅した時は、日付が変わっていました。往路、復路ともに高速道路は使用できず、一般道でした。

震災後、確かに高速道路の崩壊したいくつかの場所では、優れた日本の土木技術を駆使し驚異的なスピードで補修工事が行われ、緊急輸送路として活用されたところもありました。しかしその例の通りに「いつ、何処でも、短期間で修復できる」とは限らないのが現実です。

東日本大震災では、高速道路を利用して物資を被災地に輸送したものの、そこから先の一般道の使用が困難を極め、スムーズに救援物資が市民に届かなかったと言われていました。「災害発生時の物資緊急輸送路」の確保は、高速道路ではなく国道、県道、市町村道ではないでしょうか。生活道路を確保して始めて市民の安全・安心を保障できます。プライオリティの第一位は生活道路の確保で、高速道路は現在のネットワークで十分だと考えます。

「緊急輸送路には高速道路」論理を全国に展開するならば、高速道路だらけになってしまいます。日本の国家財政はそこに費やす余裕はないはずで。

高速道路を造らなければならないという意見書には、「有機的に連結」「密接な連携」「再編」「拡大」そして「促進」などの言葉が挙げられ経済活動が最優先されています。しかしそれらの言葉は名神高速道路、東名自動車道や中央道など高速道路ネットワークを構築しようとする黎明期にはふさわしい言葉でした。おかげで私たちはそれらの言葉の恩恵を確かに享受しています。

しかし現在の生活環境は、それらの言葉がふさわしい時代の延長線上にはありません。取り巻く環境のほとんどすべてが変わってしまったと言っても過言ではないのです。今の時代に 5、60 年前の言葉を並べて豊かな未来を築くことができると言っても、言葉にかつての力を感じることはできません。何故ならばモータリゼーションの発達を背景に「高速道路ネットワークの整備」はかつての「豊かな未来」の一つでしたが、今と未来に求められているのは「安全・安心の生活」だからです。“コンクリートから人へ”はままならなかった言葉ですけど、“今”を表す端的な表現です。

「臨海工業地帯と内陸工業地帯との緊密な連携」は具体的にどのようなことなのか。二つの工業地帯はどことどこなのか？身近な日用品の生産国表示を見ると中国、台湾、

ベトナム、タイなどの国名が書かれています。海外との連携は理解できても、国内で物作りを連携する品物は何があるのだろうか？と考えてしまいます。その量は？どのような連携を取っているのか？高速道路ができてどのように連携が強化されるのか？その経済効果は？北杜市民にもたらす恩恵とは？

市議会の決定事項ということであれば、抽象論にとどまらず市民を納得させるだけの説明義務があると考えます。

新たな「人の流れと物流」とは？どこから何処へ？何を？その量は？「観光ならびに商工分野への多大な貢献」の経済効果は？千億円単位なのか？多大とは？

中央道が全線開通する以前の 1970 年代後半、アンノン族が大挙して清里に押し寄せました。二つの雑誌のおかげで清里駅前の狭いエリアはごった返し、お店の方達はパニック状態の毎日だったに違いありません。小海線の SL を撮ろうと多くのアマチュアカメラマンが沿線に並び、サービスなのか事故の防止か分かりませんが、機関車はスピードを落として走っていたのを思い出します。

こちらに住まいを移し暫くして清里に行ってみましたが、閑散としていてシャッターを閉めているお店や無人の家も多く見かけ、夢のあとを見たようです。

「観光」地とは清里と推測しますが、今を生きる人たちは観光や遊びが多様化していて、清里にかつてほどの魅力を感じてはいないのではないのでしょうか。

北杜市は中央道が東南／北西に走っており、そこには三つのインターチェンジがあって、車社会としては恵まれた環境にあると思います。清里へはそれぞれ 30 分以内で到着するのでは。ゆったりとした暮らしを求めるスローライフのドライブは、その途中でガソリンを入れたり、食事をしたり、はたまた無人の野菜売り場で地の新鮮野菜を買ったりするかもしれません。

北欧の大型家具店では店内の通路を一方通行にして、すべての商品を見せるようにルート設定し、購買意欲をかき立てるよう工夫しています。IC を降りて多少の時間を掛けさせて目的地に向かわせるのは、「商工分野への多大な貢献」になるものと考えます。観光協会、商工会、青年会議所は、お客様にこの土地でお金を使っただき、地元で繁栄をもたらす算段をする組織と思うのですが、いかがでしょうか。それなのになぜスルーしてしまう高速道路なのでしょう？会員の方々が反対するのは当然だと思います。

静岡・山梨・長野・新潟の 4 県を結ぶ高速道路を早期に実現したいという。静岡を除く 3 県はすでに中央道と長野道で結ばれており、残るは静岡との間は中部横断道が供用中と整備計画区間の状況で、いずれ結ばれることとなります。その時点でめざす目的は達成されます。いえ、整備計画区間と言うことで今もう結ばれているのと同じなのです。なぜ声高に必要性の一つになるのか理解しかねます。

「環境保全、景観保護に十分配慮した道路整備」とありますが、その「十分配慮」の判断は国側でなく、北杜市民にあるのでしょうか。その環境の中で日々の生活を送り、

自然景観の中で暮らすのは北杜市民ですから、当然北杜市民に判断する権利があると考えるのが道理でしょう。

「拒否権」とまでは言いませんが、十分配慮されていない場合は「再考を促す権利」は北杜市民にあると考えます。

(2) 【日程第 75 請願第 1 号】の経済環境常任委員会における審査について

北杜市議会経済環境常任委員会

付託事件：請願第 1 号「中部日本横断自動車道の早期実現を求める意見書の提出を求める請願」

観光協会、商工会そして青年会議所シニアクラブの連名で出された意見書提出の請願は、2月28日に市議会に提出された後経済環境常任委員会に付託され、3月8日に賛成多数で原案通り採決されました。

ほぼ一週間という短い期間の中で委員の方々は市民の声を聞いたり、勉強会を開いたりしてどれだけ下調べや考察ができたのだろうか。しかも採決した8日の審査案件は26件もあり、短いだらうと思われる時間でどれほど深く意見書は審議されたのだろうか。意見のぶつかり合いはあったのだろうか。会議録を読むと概要説明だけで内容は抽象論ばかり、市民がどのように考えているかなどのデータ分析を反映した理論展開はされていません。

「国道141号線の佐久から八千代（八千穂の間違え？以下八千穂として記述します）間は災害時の代替路線がない」と賛成論を展開していますが、佐久～八千穂間はすでに高速道路建設が決まっています。

議論のテーマは八千穂以南、長坂までのルート。基本的に山梨県北杜市議会で長野県側の「代替路確保」や「南佐久郡の住民の悲願」を議論すべきではないと考えます。何故ならば北杜市議会議員の報酬は北杜市民の税金だからです。ちなみに佐久以南の長野県側141号線の代替路線は、長野県道2、9、68、120、138号線があり、それらの支線とともに代替路となることでしょう。

「道路整備に合わせた観光地づくりに取り組む必要がある」とはいったいどのようなことでしょうか。観光地づくりの計画があれば説明すべきと思います。観光地が先にあって、それらを結ぶ道路整備が必要というのが思考の順番ではないでしょうか。本末転倒も甚だしい限りです。

そして「本市の活性化」の内容とは？経済効果の見積額は？その確信を裏付けるデータとともにご説明頂きたい。

(3) 【日程第 75 請願第 1 号】の市議会定例会における討論について

北杜市議会経済環境常任委員会委員長報告書

付託事件：請願第 1 号「中部日本横断自動車道の早期実現を求める意見書の提出を求める請願」

経済環境常任委員会で採択された意見書提出の請願は 16 日の市議会にあげられ、「討論」とはほど遠い賛成反対双方の意見発表の後、可決されてしまいました。

「山梨県民は約 500 年も前の武田信玄の時代から海に熱い思いと憧れを持ち続けて…」いるという。山梨県人はすでに中央道と長野道を利用することで越後の海の夕陽を見ることができ、もうじき開通する国道 52 号線に沿った中央道以南の高速道路で、駿河の海の水平線から上る朝日と見ることができます。「武田信玄の時代からの熱い思いと憧れ」は近い将来現実のものとなります。

この環境の中で長坂～八千穂間の高速道路が造られることによって、山梨県人は何が得られるのでしょうか。北杜市民のメリットとはいかなるものなのでしょうか。

山梨県人に「海への熱い思いや憧れはありますか？」とアンケートをとったとします。ほとんどの回答が間違いなく「あります」でしょう。武田信玄の時代では「塩の道」「鮑の道」を通して海産物がここ山国に入り、生活を支え、食文化を形成してきました。人々が海に対して「熱い思いや憧れ」を感じるのは当然でしょう。しかし今を生きる人たちは、物流の発達により多くの海産物を手に入れることができます。そして山国を出発して数時間後には、実際に海を見、潮騒の中で波に足を遊ばせ、潮風を顔に心地よく感じることができます。ですからアンケート回答の「あります」は、ただ山に住んでいるからという希薄な理由だけで、先人達の生活の中から生まれたものとは本質的に異なるものなのです。

500 年前の戦国時代の人々と現代の人々の思いが同じだとし、高速道路建設を推し進めようとするのは、はなはだ滑稽であり、理論的にも感情的にも認めることはできません。

「山梨県は今、一本の高速道路しかない」という。四国四県はほぼ一本ずつだと思えます。災害時はそれが不安で、もう一本高速道路を造らなければならない？いったい何本高速道路を造れば良いのでしょうか。「あればいい」は「強い必要性」ではないのです。

「30 年前中央道の土砂災害*で山梨は陸の孤島となり、半年もの間経済はずたずた、今起きたらもっと大変なことになる」という。30 年の年月の間に私たちを取り巻く環境は大きく様変わりしました。国道、県道が整備され、災害により破壊された道路の補修技術は格段に進歩しました。通信ではインターネットや携帯電話が発達し災害時には大きな力を発揮します。物流は巨大なネットワークを形成しており、災害時には活用されるでしょう。そして人の心も変わりました。先の東日本大震災では、多くの方々がボランティアで復興に救いの手をさしのべました。30 年前とは社会のシステムも人の心も変わったのです。ですから、「今起きたら」昔以上にはならないのです。

*「30 年前の土砂災害」とは、40 年前の 1972 年昭和 42 年 3 月 21 日、大月市の岩殿山で発生した大規模地滑りのことではないでしょうか。相模湖 IC と大月 IC の間が 123 日間全面通行止めになった。

「高速道路が津波を防いだ」ことは報道による映像で多くの人が見、良かったと胸を撫で下ろしました。しかし津波を防いだのは高速道路の「土手」であり、高速道路ではないのです。ですから防波堤若しくは防波土手をつくり津波対策を施せば良いのであ

て、「高速道路の存在感」を誇張するものではないと考えます。

「佐久までの国道は道幅も狭く」は、長野県側の道路であり北杜市議会が論ずる議題ではありません。

救急医療の選択肢の一つとして佐久総合病院をあげていますが、佐久総合病院に匹敵する、またそれ以上の緊急医療センターは北杜市、甲府市にないのでしょうか。

今年度から山梨県でドクターヘリが運用されています。甲府市にベースを置き、半径50キロメートルの県内ほぼ全域を15分でカバーするもので、機材の確保と維持を始め、医療機器を備え、医療スタッフを確保し、システムの構築と維持等々には、多くの費用つまり税金が費やされています。箱物行政と言われたいように県内のこのすばらしい医療システムを使いこなすことが市議会の使命だと思います。

「佐久総合病院が緊急医療の選択肢の一つ」として「あればいい」とは思いますが、これまで北杜市民が佐久まで緊急搬送された事例はあるのでしょうか。また高速道路ができたとして佐久まで急患を搬送する可能性はあるのでしょうか。調査結果を示して下さい。

ドクターヘリを使う山梨県民、北杜市民、そしてシステムを運用するスタッフも「あって良かった」と思われるような税金の使われ方をしなければなりません。それにはこのシステムを利用し、箱物行政と言われたいように活用することが肝要なのです。「安全・安心を与える医療体制は高速道路抜きに」考えられるのです。「あればいい」で限りある税金を使っては困るのです。

「日本一の避暑地軽井沢」に異論を唱える余地はありません。しかしここ北杜市は、日本の二番目の別荘地とは言いきれませんが、晴天率が高く、八ヶ岳を背に遠くに日本一の富士山を、南アルプスの山々にはナンバー2の北岳を望むことができ、水が美味しい自然豊かな特徴のある別荘地です。いずれも主に首都圏に住む方々の別荘地として発展してきたと思うのですが、首都圏からの導線は片や関越・上信越を經由して、片や中央道経由が大方のルートだと思います。そこに新しく造ろうとしている中部横断道を入れるのでしょうか。たとえこの高速道路を導線に入れたとしても、ここ北杜市は通過することになり、メリットはほとんどないと考えます。両者とも同じ別荘地だからです。

「北杜市に立ち寄ってもらえるよう観光業者も努力すれば、素晴らしい結果がついてくる」という裏付けのない理論展開、海のものとも山のものともつかぬものに血税を注ぐことは許されないのです。市民が血の出る思いで納めた税金は、他に使う道が沢山あります。国家予算は足りないのが現状で、今後税収入の減少が見込まれるのを直視しなければなりません。

「高速道路はつながってこそ威力を発揮する」のはごもったもな意見で、それに異議を唱えるつもりはありません。

しかし前述しました通り「中央道から南は全線工事中で」完成した暁には太平洋岸と

日本海岸は高速道路で結ばれ、まさしく日本の高速道路ネットワークの基幹道路として活用されるでしょう。地図を広げて見て下さい。日本の真ん中に縦一本、高速道路が走ります。長坂～八千穂間の高速道路がなくてもネットワークは構成されるのです。

「あればいい」と「絶対必要」では税金の使い方が違うのです。そして「絶対必要」の時代は半世紀も前の話です。赤字国債を発行して綱渡りしている日本経済を、ギリシヤやスペインのように財政破綻に導こうとしている大人達。「昔は良かった」と大人達は言う。右肩上がりの経済成長は昔の話で、若い納税者達は明るい未来を見いだせないでいます。彼らに対し、少しでも負担をなくすのが今の政治を司る者のなすべきことではないでしょうか。税金の無駄遣いはしない。高速道路を造らないという勇気ある決断で、若者達そして将来納税者となる子供達の未来に希望の明かりを灯そうではありませんか。

夢は終わりました。今は現実と向き合うときです。高度成長期の時代に残してくれたものに感謝して。

(4)【日程第 57 発議第 1 号】の市議会定例会における趣旨説明について

日程第 57 発議第 1 号 「中部日本横断自動車道の早期実現を求める意見書の提出」

提出者：1 名

賛成者：4 名

「体制の強化に寄与」「役割を担う」「様々な分野の活性化」「大きく貢献するものと期待」「促進を図る」等々予算獲得、陳情、意見書に並べられる決まり文句がここにも並ぶ。繰り返しになりますが、豊かな未来を作り出そうと盛んに使われた半世紀前のそれらの言葉を今見聞きすると、空虚感を感じます。社会情勢や取り巻く環境のほとんどすべてが変わり、私たちの目指す目的が違ったものになったからです。

1973 年の全国交通安全運動の標語募集で総理大臣賞を受けたのは「狭い日本、そんなに急いでどこへゆく」でした。中央道が全線開通する 1982 年の 9 年前のことです。当時の内閣総理大臣は田中角栄。全国に高速道路を建設していた時代にその標語が総理大臣賞に輝いたのです。追い越し車線を猛スピードで走り抜ける車を見、一台また一台と細かく追い抜いてゆく車を見ると「狭い日本、そんなに急いでどこへゆく」と思わず一言つぶやいてしまいます。今でも生きている言葉なのでしょう。

その言葉は、安全・安心の生活に国家予算を使いましょうと掲げた「コンクリートから人へ」のスローガンに一脈通じるものを感じます。こちらの標語は新しい日本の誕生を予感させましたがほとんど死語になってしまいました。

39 年前の標語「狭い日本、そんなに急いでどこへゆく」を今この時代に復活させて、「もう高速道路はいらない」運動のキャッチにしたいと思うくらいです。

高速道路が「緊急輸送の基幹となった」のは確かなことかもしれません。しかしそれは緊急輸送の一面を見ているだけで、「命の道」はそこから先の道の国道、県道、市町村道です。報道で見聞きする集中豪雨等による孤立した集落は基幹道路の先にあるのです。ですから、それらを整備しなければ「災害に強い国土づくり」はままならないのです。

高速道路のインターチェンジやサービスエリア付近にだけ人々の生活があるのではないのです。

この意見書には「5つの高速道路を有機的に連結」「工業地帯の緊密な連携」「物流体系の再編」「交流圏の拡大」「広域的観光ゾーンの形成」「新たな人の流れと物流を創出」、そして「様々な分野の活性化に大きく貢献」等々きれいな言葉がいくつも並べられています。これらの言葉は、国土交通省が高速道路を造ろうとしてお題目のように言っているから、では北杜市も同じような表現で、国と意見を合わせておけば無難でしょう、と文面に羅列したとしか思えません。

北杜市議会は、北杜市民の安全・安心を維持し、よりよい生活を実現するために選挙で選出された方々で構成されています。その方々は真に北杜市民のことを考えているのでしょうか。この意見書の中には、高速道路ができることにより北杜市民が受けるだろう恩恵は、具体的になにも記述されていません。これまでキーワードをいくつも並べてきましたが、それらを「なるほど、だから北杜市民のためになるのか」と納得させてくれるデータの提示は一つもありませんでした。

ですから、市議会は市民のことを考えていないし、従ってきれいな言葉を意見書に羅列するしかなかったとの結論をもたざるを得ません。

北杜市議会は同 16 日、議員による「早期実現を求める意見書」を質疑・討論もなく、原案通り可決しました。市民の声をきかずに作成され、質疑・討論もされない意見書にどれだけの重みがあるのだろうか。

議員諸氏は前回の選挙でこう言ったに違いありません。「私は必ず皆様の意見を議会に届けます」と。そもそも前回の市議会選挙では「中部横断高速道路建設」の是非はテーマになっていなかったのではないのでしょうか。であれば市民の声を聞き、賛成！反対！の議論を戦わせ、民意を反映した採決を取るのが市議会議員の仕事と思います。

民意の反映が議会政治の本質と思うのですが、いかがでしょうか？

幸いなことにこの高速道路、長坂～八千穂間は国による建設の最終決定はなされておられません。北杜市議会は 2012 年 3 月 16 日に行われた「日程第 75 請願第 1 号」及び「日程 57 発議第 1 号」の「可決」を前例に囚われることなく見直して欲しいと思います。市議会の良識を市民に示して下さい。その結果はエポックメイキングな決断として、広く日本の行政史に刻まれ、後世の人々に評価されるでしょう。

【私見】私が思い、考えること。

- (1) 八ヶ岳南麓固有の問題について
- (2) 社会情勢の変化について

(1) 八ヶ岳南麓固有の問題について

東京から北杜市に住まいを移すときは、勿論この高速道路建設のことなど知るよしもなかったのですが、もう一つ、ここ大泉地区には土砂災害特別警戒区域と警戒区域が設定されていることを北杜市防災マップで知り驚き、不安を感じています。

今から約 21 万年も前の昔のことですが、今の南八ヶ岳にあった古阿弥陀岳の南側が大規模な山塊崩壊し、その岩石や土が葦崎を過ぎて甲府にまで達したそうです。富士山と並ぶほどの山塊がなくなったとのこと。七里が岩はその名残。富士山が優雅な裾野を形づくる前のことです。

そして明治に入って 31 年 9 月、台風による大雨で大泉村谷戸は八ヶ岳の山腹崩壊で死者 57 名、家屋の全壊 72 戸の被害を受けたとのこと。また昭和 18 年には小荒間で山津波が発生し死者も出たそうです。私はこの土地から離れることはないのですが、この土砂災害特別警戒区域に果たして高速道路を通してよいものでしょうか。先の震災のように高速道路が山津波を止めてくれるというのでしょうか。高速道路は防災の基本的な対策にはなり得ないと考えます。

八ヶ岳南麓は水の豊かな土地です。八ヶ岳山系に降った雨や雪は、5～60 年の年月を経て地上に湧き水として出てくるそうです。大滝湧水、三分一湧水、大湧水等々、人々はその水で稲を育て野菜を作り、草花を育て生活を営んでいます。高速道路建設により地下水脈にダメージが与えられたらどうなるのでしょうか。

水の出が細くなる、枯れる、思わぬ所から水が噴き出す。先の震災後ある家では、突然床下から水が噴き出し今も湧き続けているそうです。ニュース映像で見る玄関の石は鉄分を含んだ水なのではないでしょうか、褐色に色づいていました。地震などの自然災害で水が出なくなるのは、ある意味「しょうがない」と思うしかありません。しかし人の手によって水が出なくなることには、憤りを抑えきれないでしょう。

水は生活の基本を支えています。八ヶ岳南麓を通す高速道路建設に反対する理由の一つは、その水を守りたいと思っているからです。

本州にはほぼ中央、地質学で言うフォッサマグナが南北に帯のようにあり、東のラインは柏崎～銚子構造線、西のラインは糸魚川～静岡構造線と呼ばれる断層に挟まれています。現在確認されている活断層の一つ牛伏寺断層は、その糸魚川～静岡構造線のライン上にあり、松本市の東側からほぼ南へ、鉢伏山方面へ 7 キロメートルほど走っています。この牛伏寺断層は東日本大震災に伴う地殻変動の影響で、周辺の断層と連動して 30 年以内にマグニチュード 8 程度の地震を起こすと考えられ、その確率は 25 パーセントと全国で 2 番目、突出して高いそうです。別の計算方法で確率を出すとトップだそうです。

北杜市の北西、長野県との県境に、その名もフォッサマグナの湯塩沢温泉があります。二つある源泉の一つは、地下 600 メートルの断層破碎帯から湧出しているとか。北杜市は正にフォッサマグナの西のライン、糸魚川～静岡構造線上にあり、北にたどっていくと牛伏寺活断層に繋がっているのです。

日本列島は東日本大震災を引き起こした地震の影響で、地盤が複雑に動き始めているそうです。かつては活断層がなかったところでも調査することで新たに存在を確認し、なかったところで地震が起きています。不安定な国土に高速道路はもうこれ以上造らないと勇気ある決断をし、今あるものに地震対策を施し、安全・安心の高速道路ネットワークを構築することが肝要と考えます。

ここ南麓ではどこに行くにも車ですが、時々ショートカットして林の中を走ります。すると静かな佇まいの一軒家を、また数軒、軒を並べた（都会に見るそれとは違いますが）いかにも別荘地という情景を目にします。都会の喧騒を抜け出し、豊かな自然の中に数日身を置き、リフレッシュする。広い空、澄んだ空気、美味しい水、満天の星空、静寂の林間、食を支える四季の田畑、豊かで美しい景観は南麓の価値ある資産です。その価値を低めようとする高速道路の建設推進を、市民の意見も聞かずに市議会で決めたことは認めることはできません。

高速道路建設で私たちはいくつものデメリットを負うこととなります。逆に市議会はどのようなメリットを享受するのでしょうか。市議会は県議会から、県議会は国から「いい子、いい子。よしよし」言われたいからでしょうか。そんなところに政治はないはずです。

(2) 社会情勢の変化について

新聞紙面の言葉を拾います。派遣社員、フリーター、非正社員、ニート、貧富の格差、少子高齢社会、老人社会、老老介護、老人の一人暮らし、孤独死、カーシェアリング、年金問題、生活保護費の増大等々、私たちの今の生活環境を象徴的に言い現している言葉が並びます。バブル崩壊後、経済成長率はマイナスの領域に度々入り、経済は混迷の度を深めています。

言葉はその時代を現します。戦後の復興期から高度成長期、そして第一次オイルショックを挟んでバブル崩壊までの低成長期時代に、新聞紙面に並ぶそれらの言葉が頻繁に使われたのでしょうか。そう、なかった言葉もあります。それらの時代にふさわしい言葉は、先に繰り返し記述した「豊かな未来の到来を予感させる言葉」の数々です。三種の神器、トランジスタラジオ、東京タワー、インスタントラーメン、カラーテレビ、首都高速道路、名神高速道路、東京オリンピック、大阪万博。今の社会の基礎とも言うべきものが生み出され、形づくられてきました。今この時代にそれらの過去の言葉を強調し並べて、成長期時代と同じように高速道路を造ろうとするのは時代錯誤だと考えています。

しかし幸いなことに、ここ八ヶ岳南麓を通そうとしている高速道路建設はまだ決定されてはいません。膨大な建設費用は国道、県市町村道の整備・維持、メンテナンスに使って欲しいと思います。「命の道」ライフラインは高速道路から先の一般道だからです。

2012年に厚生労働省が発表した日本人の平均寿命は、女性が85.90歳、男性は79.44歳で、世界有数の長寿国です。反面、そう老人社会、少子高齢化が問題です。

現在の人口ピラミッドは「ひょうたん型」に近いとされています。ひょうたんの上の膨らみは第一次ベビーブームで、下の膨らみはその25年ほど後の第二次ベビーブームです。その25～30年後、1995～2004年生まれの第三次の膨らみは確認されていません。

出生率は1940年代では4点台でしたが、その後低下し続け1975年からは1点台に入り、2010年には1.39。一つの国が人口を維持するのに必要とされる出生率はおおむね2.08とされおり、それをおおきく下回っているのが現状です。

出生率が低下したまま、人口ピラミッドで示す老年人口に第一次ベビーブームの数が入り、生産年齢人口が減少することは、労働力また社会の活力の確保にマイナスの影響を与え、年金制度や医療保険制度などの社会保障、水道・ガス・電気・鉄道などのインフラの供給やメンテナンスに支障をきたします。そして行政コストの増大により、警察署・消防署・病院等が減少し、第一次産業は担い手の減少で崩壊の危機にさらされ、国の根幹を揺るがす事態になる可能性があります。社会構造や産業構造は仕組みが変わり、それらに対する考え方を変えなければなりません。何もかもがもっと今まで通りではなくなるのです。これまでの常識は通用しない社会になるのです。

道路は今、「造る時代」から「メンテナンスの時代」に入ろうとしています。

北杜市橋梁長寿命化実施計画書は平成22年3月に出されました。市はおよそ1,100キロメートルの道路とそこに架かる426の橋を管理しています。426の橋梁の内、建設年次が分かっている橋の数は295で、その内20年後に建設後50年を超える橋が174あり、60パーセント近くになるそうです。建設年次が不明の131橋の多くがその数の中に入る可能性があります。

一般的な橋梁の更新時期は建設後50年だそうで、市は今後維持管理に多くの労力と費用がかかる時代に入っていくと分析。現在そして将来顕著に現れる少子高齢化、人口の減少による生産力の低下は、経済の長期停滞をまねき税収の減少が予想され、道路行政も合理的かつ効果的な維持管理が緊急の課題であるとしています。また、このような社会情勢や財政状態が続くと「橋梁を含めた公共土木施設に対する適切な対応や良好な状態での維持が困難となり、市民生活や市内の経済活動にも大きな影響を及ぼすことが懸念」されると続けています。市民の「安全・安心」に不可欠な「命をつなぐ道」を心配しているのです。

北杜市の道路状態、財政状態は他の市町村、県にも当てはまり、国としても抱えている問題の一つではないでしょうか。近い将来を考えただけでも新しく高速道路を造る財政的余裕はなく、合理的かつ効果的に国道等、一般道の「命をつなぐ道」を「安全・安心」に維持管理することが急務であると考えます。

東京では首都高速道路が建設からおおよそ半世紀の時を刻んで、鉄筋の腐食やコンクリ

ートの劣化、それらの原因による亀裂、破片の落下が深刻な問題となっています。

中央道は全線開通から 30 年を経過しました。こちらに移り住み所用で東京に出るときは電車も利用しますが、車窓から見る中央道に驚きました。そこを車で走っているときは道路の下がどうなっているかほとんど意識しませんでした。高速道路は高い橋梁の上を走り、場所によっては崖に近い急な山腹を横に走っています。盛り土ができないところは道路の片方を橋脚で支え、地面を走っていないのです。

土木技術の知識がない素人の印象ですが、東北の震災で谷に渡してあった橋梁が崩壊したニュース映像を見てしまうと、不安を拭うことはできません。

錆び付いている鉄骨を見れば「メンテナンスは大丈夫か？」蔦が絡まっているところを見れば「湿気で傷まないか？」はたまた「がけ崩れや地滑りで崩壊するのでは？」などと杞憂かもしれませんが思ってしまう。しかし近頃の異常気象による集中豪雨の現象をニュースで目にすると、あながち起こらないとはいえないのでは、と思ってしまう。中央道を見ながら並行して走る国道 20 号線に視線を移すと、こちらの方が安全なのではと思うのは私だけでしょうか。

高速道路にかけられた橋梁の設計寿命は 50 年より長いと推測はしますが、それでもメンテナンスは必要で、それにより寿命はより長くなり安全性は保たれるでしょう。しかし先に述べた通り、少子高齢化、人口の減少による生産力の低下、それに伴う税収の減少が確実視される中で、維持管理にかかる費用の負担は市民にとって重いものがあると断言できます。税金を使う、同じお金を使うのであれば「安全・安心」の生活を支える国道始め県、市町村道のメンテナンスに使う方が賢明と考えます。

「今が良ければ」と利己的に高速道路を建設することは、次世代以降の子孫に多大な負担を掛けることになり、「新たな高速道路は造らない」という勇気ある判断を今、しなければならぬ時なのです。

国土交通省は平成 23 年 2 月に「国土の長期展望 中間とりまとめ」を出しています。これは“人口減少、高齢化等が将来の国土へ及ぼす影響について検討”したもので、第Ⅲ章 人口、気候等の変化がもたらす人と国土の関係への影響<国土構造分野>13 項では、国土基盤の維持管理・更新費は今後も増え続け、2030 年頃には現在と比べ約 2 倍になると分析、それができない場合は「機能、安全性の低下が懸念される」としています。

このような将来の日本の姿を分析した報告書があるにもかかわらず、片や道路をつくりたいという国土交通省の矛盾をどう理解すればよいのでしょうか。

国土基盤の重要な要素の一つである国道、橋梁、高速道路等のインフラの維持管理・更新は、私たちの生活に安全・安心を与えてくれます。この維持管理・更新はほとんど近未来の 2030 年だけで終わることではなく、その先の未来へと続きます。その未来は人口の減少による一層の不安定な社会情勢が予測され、維持管理・更新は苦しい財政の中で行われるでしょう。今の私たちは数世代後よりもまだましな生活だと思い、先人達が造り上げたそれらインフラを使用できることに感謝して、メンテナンスをきちんと行うべきだと思います。将来の負担を少しでも減らすことが恩恵を受けた私たちの使命と考え

ます。

このように道路は「造る時代」から「メンテナンスの時代」に入ったことは明白の事実と認識すべきで、「国土の長期展望 中間とりまとめ」は人口の減少というテーマから「将来の国土に関する課題の整理・検討」を行い、「国土基盤の維持管理・更新」の困難さをいくつものデータで裏付けています。

北杜市議会が「山梨県民は約 500 年も前の武田信玄の時代から海に熱い思いと憧れを持ち続けて…」を始めとするセンチメンタルで抽象的な言葉で高速道路建設を訴えても、私はその必要性を微塵も感じることはできません。しかし一つの救いは、北杜市は「北杜市橋梁長寿命化実施計画」において、人口の減少等により「橋梁を含めた公共土木施設に対する適切な対応や良好な状態での維持が困難となり、市民生活や市内の経済活動にも大きな影響を及ぼすことが懸念されます」と「メンテナンスの時代」への認識があることです。

国と北杜市がともに、道路政策は「メンテナンスの時代」に入ったとの認識があるのであれば、勇気を持って北杜市は市議会の決議を撤回し、国は中部横断高速道路/長坂 JCT～八千穂 IC の基本計画を白紙に戻すことを決断すべきと考えます。

アメリカ合衆国第 35 代大統領ジョン・F・ケネディの就任演説を思い出しています。ほぼリアルタイムで見聞きした演説です。「祖国があなたに何をしてくれるかを尋ねてはなりません。あなたが祖国のために何ができるかを考えて欲しい」

これは大統領が、そして国が市民の考えることに聞く耳を持っている事だと理解しています。

私は高速道路建設に反対しています。北杜市に移り住み 1 年あまり、今の私に何ができるだろうと考えこの一文を書きました。郷土愛が芽生えつつある一市民として。