

美ヶ原台上車道建設構想についての報告

下岡 英 樹

しもおか・ひでき
1962年長野県生まれ
長野県松本美須ヶ丘高校
教諭
美ヶ原の自然と風土を考
える会事務局長

美ヶ原高原道路問題の経過

1964年	ハケ岳中信高原が国定公園指定
70年	県会、霧ヶ峰有料道路美ヶ原線建設を決議
71年6月	県自然保護の会など反対陳情
10月	環境庁発足後、大石長官が台上視察。大石長官と西沢知事が会談し、和田峠一帯峠間部分暫工、台上道路再検討で合意
72年4月	県企業局、台上ルート修正で4案を発表
5月	全国自然保護連合総会で反対決議
11月	県自然保護審議会、和田回りルートを答申
73年6月	県自然保護連盟結成
75年11月	和田峠一帯峠間閉鎖
76年6月	小沢環境庁長官が美ヶ原視察
9月	国の自然環境保全審議会が台上整備など条件付きで和田ルート承認
12月	環境庁が和田ルート正式認可
77年6月	県自然環境保全審議会が美ヶ原台上の公園計画の変更案答申、台上の遊歩道化決定
81年4月	和田ルート完成、開通
83年12月	県会、松本市美ヶ原台上問題対策協の車道化陳情採択
86年7月	県会、松本市など4市町村の台上道路の車道化陳情を採択
91年9月	県会で「地方市町村合意のルート案がまとまった段階で、環境庁の意見を聞く機会を設ける」と県が表明 松本市が関係3町村に非公式に3ルート案提示
92年8月	松本市観光開発審議会が台上道路建設推進の答申案を了承

(1992年8月24日 信毎)

として計画されていたが、地域住民を中心とした自然保護運動により美ヶ原頂上部に計画されていた車道は歩道へと計画変更された。経緯については三で詳述する。

二、美ヶ原の概要

美ヶ原高原は標高二〇〇〇mの高さに広がる約六㎞

開発優先の時代一九六〇～七〇年代に、霧ヶ峰・美ヶ原での道路建設に反対し、自然保護運動が盛り上がった。車道建設反対運動は全国的な規模に発展し、尾瀬における車道建設反対運動と並び、日本における自然保護運動の出発点として高く評価されている。

全国的な運動の結果、美ヶ原の頂上部には歩道が位置づけられたにもかかわらず、車道建設構想はくすぶり続け、一九九一年からは実に四回目の車道建設に向けた動きが始まっている。

経緯を含め、現在の車道建設構想と問題点をレポートする。

一、ハケ岳中信高原国定公園

美ヶ原が属しているハケ岳中信高原国定公園の申請、指定、公園計画の一部変更など、現在までの経過は資料の通りである。

「ハケ岳中信高原国定公園」の公園計画を保護・利用の両側面から見ると、高標高地・湿原・山稜部などは特別保護地区と第一種特別地域に指定して厳正な保護を図り、一方では観光地や施設を適宜配置し、それらを観光車道で繋ぎ、さらなる利用を図るという基本的構図が見られる。この両面の施策は根本的に矛盾したものである。

美ヶ原頂上部は第一種特別地域に位置づけられ、開発行為などには厳しい規制が加えられているが、実際には土地改変等の申請・許認可数は他の地域と比して群を抜いている。一部で植生回復を見た裸地も見られるが、一方で代替として牧場に供された場所やオーバーユースにともなう裸地化の進行も見られる。

「ビーナスライン」は当初、この地方における観光開発の基幹事業に位置づけられていた。「ハケ岳中信高原国定公園」の公園計画の中でも車道

の台地状の草原である。美ヶ原頂上部が「台上」と言われる所以である。まず、自然の観点から美ヶ原を見ることにする。

中部地方での森林限界は約二五〇〇mであり、美ヶ原は本来森林が形成されるべきであるが、現在は草原となっている。美ヶ原の草原は次の三タイプに分けて考えることができる。

①自然草原

南西斜面など、風が強く吹き付ける場所（風衝地）に形成される草原である。乾燥、冬期の厳しい寒さ、凍結融解による土地の攪乱など、環境が厳しく高山性の動植物が生育する、美ヶ原では最も重要な草原である。

②半自然草原

採草と草原維持のための火入れなどの人為がわり、在来の植物で形成された草原である。ヤナギランやマツムシソウなどのお花畑となる、美ヶ原の景観を形成してきた重要な草原である。

③人工草原

現在の牧場の草原である。外国産のイネ科植物を播種することにより形成される。本来、美ヶ原には存在しなかった草原である。

これらの草原のうち①自然草原を形成しているのは氷河時代の遺存植物であり、絶滅危惧種・危急種、稀産種など学術的に非常に重要な植物を含んでいる。

地域の豊かなさを示す指標の一つに、生態ピラミッドの頂点に位置する猛禽類の存在が挙げられるが、美ヶ原台上には種数、個体数どちらの面から見ても多数の猛禽類が生育しており、「自然は豊か」と言える。

次に景観についてである。②半自然草原により

形成されるお花畑が、美ヶ原を「美ヶ原」（江戸期からの呼称）と呼ばせたのだと考えられる。広大なお花畑と同時に二〇〇〇mにおけるこの広さは、他に類を見ないものである。南北アルプスや八ヶ岳が一望できる大パノラマは、深田久弥の「日本百名山」に数えられ、尾崎喜八は「美ヶ原溶岩台地」の中で次のように称えている。

登りついて不意にひらけた眼前の風景にしばらくは世界の天井が抜けたかと思ふやがて一步を踏みこんで岩にまたがりながら此の高さにおける此の広がり把握に尚もくらしむ

無制限な、おほどかな、荒っぽくて、新鮮な此の風景の情緒はただ身にしみるやうに本原的で

尋常の尺度にはまるで桁が外れている

三、ビーナスライン建設と反対運動

ビーナスラインは南北の観光地を結び、過疎と貧困に苦しむ地域にバラ色の未来をもたらすものというのが当初の謳い文句であった。

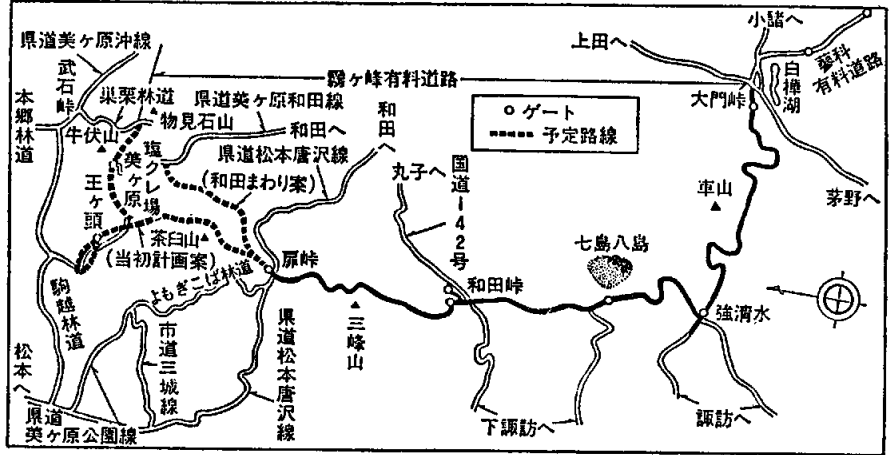
しかし、八島湿原と旧御射山遺跡を通過する段階になって（一九六八年）、かねてよりこの計画に疑問を抱いていた地元住民より反対の声が上がった。計画を中止させることができなかったもののルート変更をさせるなど当時としては大きな成果をあげた（新田次郎著『霧の子孫たち』に詳しいのでご一読いただきたい）。開発優先の時代にこれに反対したこと、住民運動として盛り上がったことが非常に大きな成果であったが、霧ヶ峰高原を通過したことにより、この地に二次開発をもたらした。

そのビーナスラインの延長（美ヶ原線建設）に対しては最初から反対運動が活発であった。「第二の霧ヶ峰にするな、ふるさとの山を守れ！」を合言葉に地元を中心にして全県規模へ、やがては全国的な反対運動へと発展した。当時、公害問題がクローズアップされる中で環境庁が発足し、実質的には初代環境庁長官となった大石武一氏が美ヶ原を視察してビーナスライン延長にストップをかけた。その後長官も替わり、環境庁もしいに変わって、最終的には雨中視界がきかない中で小沢長官の視察を経て、和田まわりルートに変更しながらも建設が認められた。ルート変更により、台上の車道通過を免れたものの、ビーナスラインはついに美ヶ原の東端にまで達した。第二次ビーナス闘争とも言える美ヶ原線建設反対運動は、次の成果をもたらした。

- ①従来の学者中心の運動から住民運動へ運動形態が転化した
- ②山岳観光道路を許さない社会的規制を生じた
- ③尾瀬の運動とともに、自然保護運動の原型となった
- ④長野県における自然保護全県センター「自然保護連盟」を生んだ
- ⑤ビーナスラインのルート変更にともない、美ヶ原台上には歩道が位置づけられ、一般車両の通行が禁止された。

四、その後の台上車道建設をめぐる動き

美ヶ原台上には歩道が位置づけられ、一九八一年にはルート変更されたビーナスラインが全線開通し、車道建設問題は一段落したかに見えた。しかし、松本市を中心に台上車道建設の動きはくす



(信毎より)

ぶり続け、少しずつ表面化してくる。
 一九八三年には松本市美ヶ原台问题上問題対策協の
 車道化陳情を、八十六年には松本・丸子・武石・
 和田の関係四市町村による台上道路の車道化陳情
 を県会が採択している。

一九九一年には県会で「地元市町村の合意ルー
 ト案がまとまった段階で、事務レベルで研究会を
 設置する」ことを県が表明し、以来現在につな
 がる四度目の動きが浮上した。

県の姿勢表明を受けて、松本市は関係四市町村
 でつくる「美ヶ原地域行政組合」の三町村に対し
 てルート案を提示し、助役級会議で車道化構想を
 話し合うなど、地元の合意形成のために動き始
 める。

松本市観光開発審議会も台上車道建設促進の答
 申を九十二年九月に行ったが、そこに見られる車
 道建設推進の論拠は次の五点である。

- ①公園の利用促進
 - ②保護管理・安全利用
 - ③ピーナスラインの利用促進
 - ④広域観光・地域活性化
 - ⑤自然保護センターの利用促進
- 国定公園であるために直接の管理者は長野県に
 なるが、県は「今のところ状況に変化はなく車道
 化することは困難である」としながらも、県会で
 地元合意案ができれば「研究会設置」の姿勢を明
 示したことは問題である。
- その後も新聞紙上で台上車道建設をめぐり、賛
 否両論の立場から論争が行われている。主な論点
 について簡単にまとめてみる。

- ①建設推進の立場から
 - ・ 台上を訪れる人は車道を切望している
 - ・ 車道を建設し、車道以外を踏み入れ禁止にす
れば、草原の荒廃と高山植物の盗掘は防止される
 - ・ オーバーユースは解消できる
 - ・ ピーナスラインの開設目的から車道化するの
が時宜にかなっている

②建設反対の立場から

- ・ 現況はオーバーユースになっており、多数の
入り込みによって裸地を生じている
- ・ 長野県は台上の一般車両通行を禁止し、植生
回復を早急にはかることを「美ヶ原台上保護利用
計画」で明示している

- ・ 車道建設はオーバーユース、裸地化、盗掘を
進めることはあっても解決策にはならない
- ・ 車道以外を踏み入れ禁止にするのは探訪の本
旨から外れる
- ・ 台上には過去の全国的な自然保護運動で歩道
が位置づけられた
- ・ 車利用と開発の制限が世論の流れである

五、報道等に見る予想される車道化案（トンネル 計画を含む）

行政サイドからは具体的な計画案は明示されて
 いない。しかし、マスコミ報道の内容と台上のホ
 テルの経営者である山本峻秀氏の著書『美ヶ原賛
 歌』からその構想を類推することができる。予想
 されるルート案は次の三つである。

①管理道路の車道化案

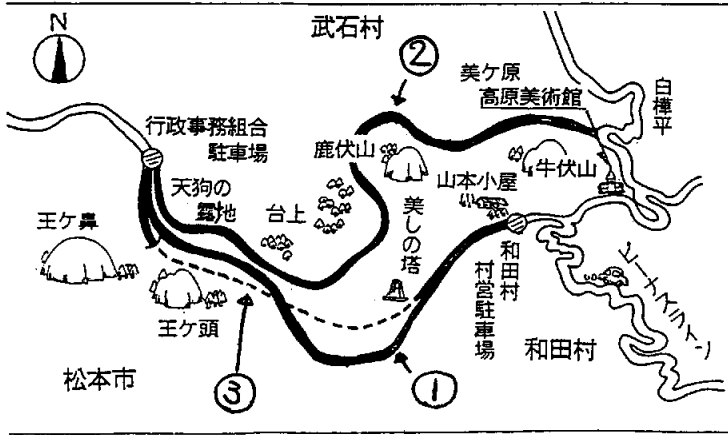
現在台上には牧場管理用の道路（来訪者は歩道
 として利用している）があるが、牧場等の管理以
 外の一般車両の通行を禁止している。これを拡幅
 舗装して車道にしようとする構想である。車道建
 設を進めようとするものは「新たな車道建設を行
 なわなくても、立派な車道になる」としている。

②北回りルート案

台上の北端に車道を新設しようとする構想であ
 る。これは、以前の車道計画の中で、様々な問題
 から廃案となったものである。

③トンネル案

マスコミ報道もされているが、「美ヶ原賛歌」には「台上を掘削して円形の鋼鉄板によるトンネル」を作り、「その上は以前の草原に復元する。自然を守りながら冬期に役立つ」「排土で（トンネルの）両側に大駐車場を建設する」「車は土の下を通過して自然破壊をまぬがれる。地下が不可能なら半地下でも」という構想が見られる。なお同書の中には、美ヶ原で最も自然度が高くて重要だと言われる南西斜面に、ケーブルを架けるという構想も見られる。



(市民タイムス 92.9.9.)

六、現状での問題点

美ヶ原の現状には、次のような問題点がある。まず、ビーナスライン開通による景観・自然破壊やオーバーユースなどの直接的影響である。

ビーナスラインに限らず、山岳道路は景観を破壊する。霧ヶ峰をビーナスラインが通過したときに、「霧ヶ峰に毒蛇がまいた」「ビーナスラインではなく美なしライン」と揶揄されたが、美ヶ原も同様である。ルート変更により頂上部こそ通過しなかったが、ビーナスラインが通過した東側山腹は「自然に配慮した自然石の石積み」をしたと設置者は言うが、無残な姿をさらしている。

当然のことながら、車道建設は直接的な自然破壊をもたらす。霧ヶ峰においてビーナスライン開設により、半数を越える種類の蝶が減少・絶滅したという報告があり、美ヶ原においても同様の事象が起こっていることは想像に難くない。また、大幅な土地改変が行われたために帰化植物の侵入が見られ、法面保護のために植栽された移入帰化植物が定着し、在来種の侵入を阻害している。

次は公園管理に関する問題である。現在は「八ヶ岳中信高原国定公園計画」「美ヶ原台上保護利用計画」に基づいて公園管理が進められているが、不備・不徹底・計画自体の誤りなどにより様々な問題点を生じている。

計画には美ヶ原の自然・景観の復元を含む、将来像に関する内容が見られない。草原管理については基本方針で「放牧地の適正な管理と適正な放牧により草原景観の維持・育成を図る」「草原の荒廃が甚だしいのでこれら植生の回復を早急に図る」とし、計画目標の中に「植生の回復」という文言が何回も見られるが、具体的にどのような「緑」

を回復させるのかを明らかにしていない。その曖昧さが台上に外国産牧草の播種を許す原因になっている。美ヶ原の植生は遷移の途中相である。厳しい環境で遷移の進行が遅いとは言え、放置すればやがて森林化してくるのだが、これへの対応策も認められない。美ヶ原が本来の姿を取り戻すための方策が示されていない点が問題である。

現在台上に設置されている管理道路は、一般車両の通行が禁止されているが、ホテルの送迎バスが観光案内をしながら恒常的に利用し、物資搬入業者もまたこれを利用して利用している。開山祭に際しては行政と報道関係の車が列をなして侵入し、美しの塔周辺では管理道路が一時的に駐車場とされている。計画の中では遊歩道の整備に触れられてい



登山道と二次開発が進む、ビーナスライン終点

ながら、実際には、案内板も朽ち果て、「歩かなくなつた」ために遊歩道がしだいに失われつつある。

訪客数（年間約二〇〇万人）は自然保護や景観問題にかかわる重要な課題であるが、美ヶ原はピーナスライン開通により明らかにオーバーユースとなっており、車の量・訪客者ともに美ヶ原のキャパシティを越えてしまっている。ピーナスライン開通によって利用促進にはつながったが、自然保護・景観保護の観点には明らかに逆行している。

七、まとめにかえて

一九九四年十月、大石武一元環境庁長官は、本会の要請に応じて二十三年ぶりに美ヶ原を訪れた。霧ヶ峰から美ヶ原にかけての現状を見た後のセミナーでその思いを話された。その折に語られた言葉でまとめにかえたい。

「山というのは歩くためにある。自然に接したいから訪れる。目先のことにとらわれて国民の財産を壊してはならない。」