

# 高尾山からの報告

かわむら・しげゆき  
1931年東京都生まれ  
東京教育大学農学部卒、同  
専攻科修了  
元田園調布雙葉高校教諭。  
現在は高尾山の自然をまも  
る市民の会の常任幹事。日  
本動物植物専門学院講師、  
著書『高尾山から地球が  
見える』、『地球と環境教育』  
(共著)、『生きてる里山・  
天台峰』(共著)

## 河村 重行

はじめに

高尾山にトンネルを掘る話が八王子市民の耳にはいったのは、一九八四年の夏であった。地域住民のトンネル反対運動はその時から始まったのであるが、住民はその計画を知れば知るほど、これは大変な事態になるという感を深めることになった。

それは、高尾山が国定公園であることに加えて、北麓の谷間にある裏高尾町の真上に、中央自動車道と連絡する巨大なジャンクションが建設されること、周辺地域の山林が不動産業者らによって買収されつつあること、そしてトンネルは圏央道(首都圏中央連絡道路)という一都四県(東京都・埼玉県・神奈川県・茨城県・千葉県)を貫く二七〇キロメートルの環状道路(図一)を通すために掘られる、というものだからである。

高尾山トンネルの事業者は国(建設省)であり、計画路線の東京都部分は都が環境影響評価を実施し、八王子市がそれを積極的に推進する。そして工事を請負うのは、大手ゼネコンであって、圏央道全体の総工費は三兆円とも四兆円とも言われている。

本稿では、高尾山について紹介し、続いて高尾山トンネルと、国土開発政策である四全総(第四次全国総合開発計画)との関係を明らかにする。後半では地域住民の運動と展望を述べる。

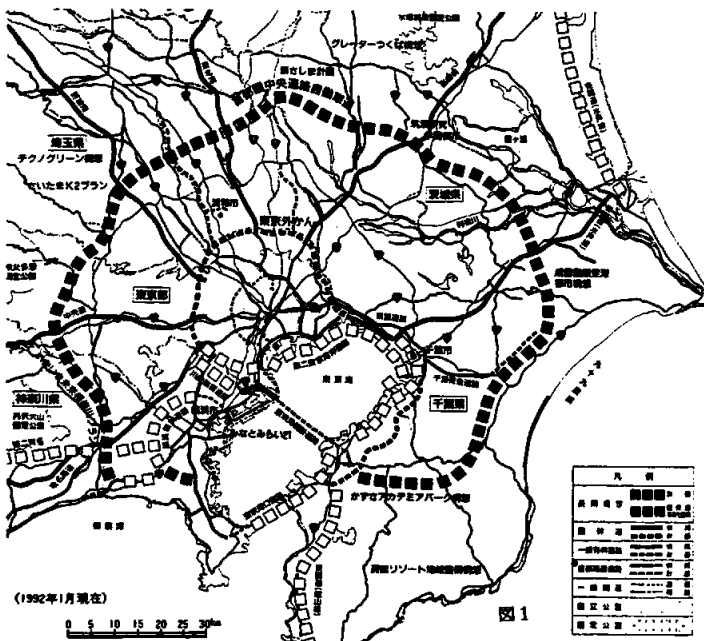
### 一 高尾山はどんな山か

高尾山に登る人は年間二〇〇万人を越えるといわれ、都民や近県の人たちにとっ

ては大変身近で、親しみのある山である。

多くの人たちの足をそこに向かわせるこの山の魅力は、都心から一時間たらずで山麓に到達できること、標高僅か六〇〇メートルで登り易く、自然林に被われていて、谷が深くはいりこみ、地形が変化に富んでいることなどから、いかにも山にきたという満足感が味わえるからであろう。かつては京都の貴船山、大阪の箕面山とともに昆虫類の三大生息地として昆虫愛好者が足を運んだ山でもある。

多くの人たちが訪れるもう一つの理由は、山岳



信仰の対象になってきていることである。山頂の近くに薬王院有喜寺がある。その寺伝によれば、七四四年（天平十六年、奈良時代）に、僧行基がこの山を訪れて自ら薬師如来の尊像を刻み、堂宇を建てて安置したとのことで、寺号はこの時に名づけられたという。

僧行基がこの山を選んだのは、おそらくブナ林の風土をもち、自然環境に恵まれていて、霊山に相応しい条件が備わっていたからであろう。

高尾山は、都市化の波に洗われながらも、その霊山の雰囲気を残している。それはどうしてだろうか。僧行基による開山以来一二〇〇年にわたって宗教的・政治的・軍事的理由から時の為政者によって手厚く保護されてきたからである。このような歴史をもつ山が、今モーターゼイションの犠牲になろうとしているのである。

高尾山は、東京都の西部八王子市にあり、関東山地の南東端に位置している。この山の植生上の特徴は、尾根を挟んで南東斜面には暖温帯に成立する常緑広葉樹林が、北西斜面には冷温帯に成立する落葉広葉樹林が繁茂していることである。南東側の主な樹種はアカガシ、ツクバネガシ、ウラジロガシ、アラカシ、シラカシなどであり、北西側の主な樹種はイヌブナ、ブナなどである。自然林は、この両樹林のほかにモミ林があるから、高尾山はイヌブナ・ブナ林、カシ林、モミ林に被われている。

カシ林とモミ林の林床には、各年代の若令木があるが、イヌブナ・ブナ林の林床には若令木が非常に少ないので樹林の継続という点では不安定であり、心配されている。おそらくイヌブナ・ブナ林の成立には標高がやゝ低いことと、環境の悪化

が影響しているものと思われる。

高尾山の自然の豊かさを昆虫類を例にして見てみよう。生態系における食物連鎖（食物網）の一次または二次消費者になる昆虫類の種数の多さである。五、〇〇〇種はいらぬだろうと言われているが、よく調査されているチョウ類について見ると、種の存続が危ないものも含めて今でも八十七種が生息している。

残念なことに、ギフチョウ、スジボソヤマキチョウ、オオウラギンヒョウモン、フタスジチョウ、クジャクチョウ、シータテハ、オオミスジ、コムラサキ、キマダラモドキ、キマダラルリツバメ、ウスイロオナガシジミなどは絶滅してしまつた。これらを加えれば高尾山とその周辺地域だけで一〇〇種にもなる。これは日本産チョウ類二二〇種の四十三パーセントを占めることになる。

しかし高尾山のチョウ類のかなりの種は個体数が減少している。このことは、種内の多様性維持の観点からすると危惧すべき状態にある。チョウ類は環境の状態の指標動物とされるが、中でもヒョウモンチョウ類の激減は高尾山の自然が安泰ではないと見るべきであろう。

## 二 トンネルなら大丈夫か

自然を大切にするため圏央道を通すときは「計画路線の延長二二、五kmは、植生に対する影響が最も少ないトンネル構造」にするので、植物への影響は少ない、と建設省は言う。都民の中にもトンネルだから大丈夫ではないかと思っている人たちがかなりいる。

そもそも自然というものは、地表とそれを被う植生だけからできているものではない。地表は、その下の地殻やマントルと続いているものなので

ある。地殻は地層・火成岩などいろいろなものでできている。この地層は地質時代の地球の歴史（地史）を知る重要な手掛りにはなるものであると同時に、現実の植生を支えている。

トンネル掘削は地層の大規模破壊にはかならない。自然破壊とは、森を伐ることだけでなく、地層の破壊や地形の改変であることを認識しなければならぬ。

トンネル掘削による地層の破壊は、地下水の挙動と水質の変化をまねくことになる。高尾山の植生が安定しているのは、気温や降水量に大きな変動がないからであるが、それだけではない。地下水が安定を保っているからである。蛇滝と琵琶滝が枯渇しないのもそのためである。

この小さな山の山腹に直径十メートルのトンネルを二本も掘つたらどうなるだろうか。地下水は流動を始め、トンネルの方に集中するだろうし、数年もたれば地表水の多くが引張られてトンネル壁に出てくるだろう。そのことは単なるトンネルの水漏れで終るものではなく、高尾山の植生をじわじわと変えていくことになり、生態系に影響をおよぼすようになることは容易に推察できる。

高尾山にトンネルを掘削すること自体が、高尾山を破壊することになるのである。

## 三 圏央道とは何か

いくつかの資料に基づいて考察してみよう。まず建設省の廣瀬勇専門官の次の言葉がわかりやすい。「中央環状線や外環道は都心、都区部に関係ない車をバイパスさせ、目的地の近いところに運ばせるという交通のみの問題です。それに対して圏央道は、各業務核都市を育成し、ネットワークさせ、都心に一極集中している機能を首都圏にバランス

よく配分させる意味あいがあります。いわば開発ポテンシャルの高い地域を結びこいで開発を促進させようという狙いです」(一部は筆者)

つまり開発、再開発の楔を打ち込む道路であって、生活道路の交通混雑緩和や一般市民の快適なドライブのために計画されているものではない。

圏央道で結ばれる「業務核都市」とは、八王子・立川・横浜・川崎・大宮・浦和・千葉・土浦・筑波研究学園の九都市である。機能の都心集中を避けるというが、大企業の中核機能(指令部門)は都心に集中させ、生産・事務部門は、これらの九都市にばらまいて都市間相互に競争させることで都市を「発展」させる、というのである。

「業務核都市構想」を受け入れた八王子市と立川の現状を見てみよう。

八王子市は、圏央道にアクセスする「南道路」と「北西部幹線道路」を市民が望んでいないのにつくろうとしているし、業務ビルや物流センターも建設しようとしている。「北西部幹線道路」だけでも約一千億円を投じようとしている(市の年間予算は一千六百五十億円)。すでに市の借金は約一千四百億にもなっている。

その一方で五十万都市でありながら、公立総合病院はまだまだ一つもなく、図書館は一つだけ、公共料金の値上げで、十二年間で一世帯当りの負担は十三万八千円にまでなっている。

立川市はどうだろうか。駅前とその周辺のすさまじい再開発で、業務、商業ビルが十棟も林立している。再開発の総事業費は約三千億円で、市は四年間で六十六億円もつきこんでいる(市の年間予算は六百六十億円)ここでも公共料金が値上げされ、一年間で一世帯当り三万五千円の負担増に

なった。立川市長はこんなことを言っている。

「立川市のことだけ考えたら、こんな大規模な開発は必要ない」(「日経」一九九四年三月二日付)。この言葉から察せられるように、圏央道とセットになった「業務核都市」は各都市の個性的発展と自立性を大きく妨げるものとなるであろう。

圏央道レベルの高規格幹線道路は、図二に示すように日本全土を網目のように走ることになる。その種類は四十九種にもおよぶ。これらの道路は「国内幹線交通体系の形成」として四全総で次のように決められている。

「高規格幹線道路の整備に当たっては、国土開発幹線自動車道としての整備のほか、その他の道路事業の活用を図り」、「高規格幹線道路網と一体となって全国の幹線道路網を構成する主要な道路については、地域相互間及び拠点都市と開発地域間の連絡強化、高速交通体系へのアクセス向上、地方中枢・中核都市等周辺における地域内交通との分離などを重点に、交通需要の多い路線の多車線化、未改良区間の解消等を進め、全国幹線道路網の体系的整備を推進する」。

ここでも圏央道が国土開発のかなめと位置づけられている。高尾山に圏央道トンネルを掘らせない闘いは、全国的に見ればローカルで小さな事件であるが、高尾山の自然つまりこの山に生きる命を開発から守り抜くということは、乱開発をおおる四全総に歯止めをかけ、反省を求めることになるのである。

#### 四 運動の展望

地域住民の運動は、理に適ったものであることを先ず強調しておきたい。

「東京都是都市計画決定もしてしまっし、測

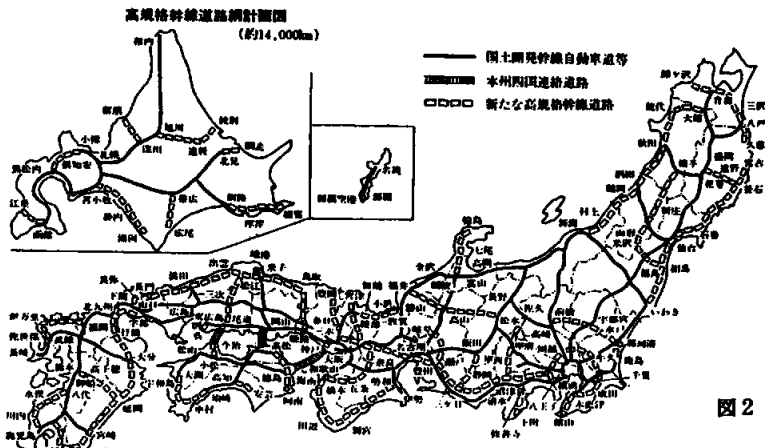


図 2

出典：道路審議会諮問第37号資料(建設省作成)。

量も終わったようだし、すでに着工しているのだから、いままら反対しても無駄ではないのか」と、新聞記事などを見て思っている都民も多い。そう思いこむような仕掛けを建設省は八王子市でやっている。昨年(一九九三年)の十二月に『TAKIたま・No.7』を建設省相武国道工事事務所(八王子市)は配布した。その中で「圏央道、平成八年春、ときめいて開通。ゆたかな暮らしと自然を大切にしたい道づく

り」と書いている。一月十四日公示、二十一日投票の八王子市長選挙を視野に入れた宣伝でもある。これだけ読むとやはり圏央道はできてしまうのだ、と都民は思うであろう。

高尾山のトンネル掘削を阻止できるか、できないかの展望と確信は、実際に運動に関わっているか、関わっていないかで違ってくるものなのである。

建設省や八王子市が目論んでいた高尾山トンネルや国史跡八王子城址トンネルは、十年たってもできていない。なぜだろうか。それは、裏高尾町という小さな町で起こった運動が、膨らみ、前進し広がっているからである。春秋林道をくいとめた秋田県の人、船形山のブナ林を守ろうと活動している宮城県の人、高尾山トンネル問題には大きな関心を寄せ、筆者と一緒に登っている。

地域住民は多様な取り組みを展開している。運動体としては、「裏高尾圏央道反対同盟」、「高尾山自然保護実行委員会」、「高尾山の自然をまもる市民の会」、「高尾自然体験学習林の会」などが組織されている。これらの運動体は、既存の自然観察会や市民団体と協力して考えられるすべてのことをやってきた。

自主環境アセスメントの実施、立木トラスト、トンネル予定地での観察会、シンポジウム、市民講座、集会、事業者による説明会や公聴会への参加、市長選挙、署名運動、圏央道二七〇ウォーキング、機関誌の発行、著作出版活動等々である。これらの活動が建設省や八王子市に影響を与えないはずがない。

建設省は焦っている。予定どおりに事が進捗しないからであるが、実は現場工事事務所が急ぐ理

由の根源は「四全総」にある。圏央道は「四全総」の大きな目玉の一つであって、「高規格幹線道路は、今後の高速交通体系の根幹をなす重要なものである」ので、位置づけられた全体構想をできるだけ早期に達成するよう努力すること。<sup>3)</sup>（国土審議会）と特に留意事項がつけられ、急ぐことが強く求められているからだ。

建設省相武国道工事事務所の役人は、いつもポーカーフェイスであるが、その裏側の顔は歪んでいる。その歪みと、焦りはこんな形で出てくる。

圏央道が通過する牛沼地区（東京都秋川市）で、地主が知らないうちに建設省は「測量」をしたと発表した。この違法測量<sup>4)</sup>に対して地域住民は納得のいく説明を求め、抗議に行ったら、工事事務所長は警官隊を投入して住民を排除したのである。警察権力を利用したことは、重大な三つの意味がある。一つは威嚇と挑発、二つは運動の分断、三つは民主主義への挑戦である。しかし同時にこのことは、住民の側の主張や行動に正当性と道理があることの裏づけでもある。

筆者は、高尾山のトンネル掘削は阻止できると確信している。高尾山は東京に残された唯一の原生的な里山であり、自然公園法に基づく国定公園である。この山の生物種の多様性を保護する運動は、地域の人たちが国際的な責務——地球サミットの「生物多様性条約」の履行——を果たすことになるのである。

- 1) 大藪友和 「圏央道・首都圏最大のプロジェクト」『エコ』七月号一九九〇年 中央公論社

- 2), 3) 国土計画調整局・四全総研究会（『第四次全国総合開発計画四十の解説』一九八七

年 時事通信社）  
4) 違法測量、警察官投入に関しては、高尾山の自然をまもる市民の会機関誌七四、七五、七七号に詳細な報告と論文がある。

