

「松本四賀直結道路整備事業についての調査」

「くらしを考える会」ホームページ <http://www.tatsue.jp/>

山崎たつえ 松本市島内 6595

はじめに:

危機管理上必要

四賀地域道路に関する三つの提案

[] 松本四賀直結道路案(四賀直結トンネル)について

1. 危機管理上必要とする意見の検討

- 1) 「危機管理=消防署からの距離」から必要とする意見
- 2) 四賀村を通る国道 143 号線は交通量が多いのでトンネルが必要との意見
- 3) 四賀村の国道 143 号線は事故が多くトンネルが必要との意見

1) 緊急病院、消防署からの時間短縮にトンネルは必要との意見

(1)四賀地区の管轄は明科消防署

四賀直結トンネルと国道 143 号線の比較

(2) 本郷消防署から四賀地域並びに信大病院へのキロ数

「緊急病院、消防署に行くのにトンネルは必要との意見」のまとめ

松本市はなぜ本郷消防署からの距離でトンネルの問題を市民に説明してきたか

2) 四賀村を通る 143 号線は交通量が多くトンネルが必要との意見

3) 四賀村の路線は事故が多くトンネルが必要との意見

「危機管理上四賀直結トンネルは必要とする」を検討してみる

2. 松本四賀直結道路を財政的面から検討

- 1) 建設費 80 億円のうち、市民が負担する分はどの位か
- 2) 直結道路についての手塚教授の二つの心配

四賀直結トンネルの検討をして

[] 四賀地区にインター設置の案

- 1) 救急施設、消防署へのアクセス
- 2) インター利用者予測

[] 143 号線と矢室明科線の改修

おわりに:

参照文:新聞記事 : 参考文献:

著書・論文 :

「松本四賀直結道路整備事業についての調査」

「くらしを考える会」ホームページ <http://www.tatsue.jp/>

山崎たつえ 松本市島内 6595

80 億円の予算を要するとされる松本四賀直結道路整備事業が大きな問題となっている。

17 年度実施の「市長と語ろう会」でも問題視する市民が多かったらしく信濃毎日新聞は同語ろう会が三分の一終わった段階で「市長が必要性を明言した、トンネルを伴う松本・四賀直結道路の建設など個々の課題に疑問の声は目立つ(信毎文末参照 16.7.27=以後文末参照は省略)」と報じている。

しかし、このことについての松本市からの情報は「松本四賀直結道路の予定キ口数(4.4km)と、その予算額(80 億円)、並びに国道 143 号線利用の場合と松本四賀直結道路との差が往復 26 分であること(信濃毎日新聞 16.8.1)」のみである。そこで、わたし達はこの問題を客観的に判断するためデータ収集を行った。なお四賀地域の道路のあり方についてインター設置案、143 号の改修案も出されているので、そのことにも触れてみた。

[] 松本四賀直結道路案について

菅谷現松本市長は 16 年 3 月の「市長選挙に立候補した時は『(四賀直結トンネル)道路ができて 5 分しか時間短縮できないのに 80 億円もかける必要があるのか』としていた(信毎 16.7.22)」が、当選後の「市長と語る会」では「四賀地域の市民の命を守るためにも直結道路が要る(信毎新聞 16.7.22)」としている。紆余曲折しながら最近の会見では「直結道路は危機管理の面から必要」とした上で「他地域の意見を聞いて慎重に進めたい」と答えている(信濃毎日 05.4.14)。ところで市長の言われる「危機管理の面」とは何をさすのであろうか。市長は 16 年 8 月の「市長と語ろう会」で次のように述べている。

「市長は『トンネルが出来れば本郷消防署から出勤する救急車が四賀地域と市街地を往復するのに現在より 26 分短縮できる』と意義を説明する。会場からは一部に強硬な反対意見はあるものの、「危機管理」を根拠にした説明に理解を示す声も多かった」(信濃毎日新聞 16.8.1)。

つまり市長は「消防署からの救急車の出勤に危機管理上松本・四賀直結トンネルが必要」と述べているのである。そこで松本市全体のバランスを考慮しながら、「危機管理=消防署からの距離」を軸に松本・四賀直結トンネル問題(以後四賀直結トンネルとする)を検討してみたい。なお、旧四賀村は合併した村の中で唯一病院を持っている。

1. 危機管理上必要とする意見の分析

危機管理上の問題として次のような意見を耳にする。

- 1) 松本~四賀間の直結道路は市長の言われるように「危機管理=消防署からの距離など」から必要とする意見
- 2) 四賀村を通る国道 143 号線は交通量が多いのでトンネルが必要との意見。
- 3) 四賀村の国道 143 号線は事故が多くトンネルが必要との意見。

そこで、これらについて調査した。順を追って記す。

1) 緊急病院、消防署からの時間短縮にトンネルは必要との意見

注：この論を進めるに当たり四賀支所に近く四賀地域の中心地であると思われる県道矢室明科線と西城会田線の接点をA地点とする。又、キロ数は松本建設事務所発行「豊かな自然」より引用したが、同誌に記述なき場合は筆者の車スズキ ALTO で走行して測った。そのため km しか算出できなかったので距離に多少の誤差が生じていると思われる事をお許し頂きたい。

(1) 四賀地域の管轄は明科消防署（松本広域連合インターネットより 16.7.25 日調査）

消防署業務は松本広域連合で行っており、松本市、塩尻市、南安曇郡、東筑摩郡の全ての市町村が加わっている。前述したように市長は「トンネルが出来れば本郷消防署から出動する救急車が…」(信濃毎日新聞 16.8.1)としている。私は市長が言われるので四賀地域への出動は「本郷消防署」と思っていた。しかし、調査の過程で四賀地域は合併した現在(17.8.1)も明科消防署管内であることが判った。明科消防署は生坂、明科、四賀地域を管轄しており、職員は 19 人で三交代制である。ちなみに本郷消防署は 22 人体制で三交代制である。

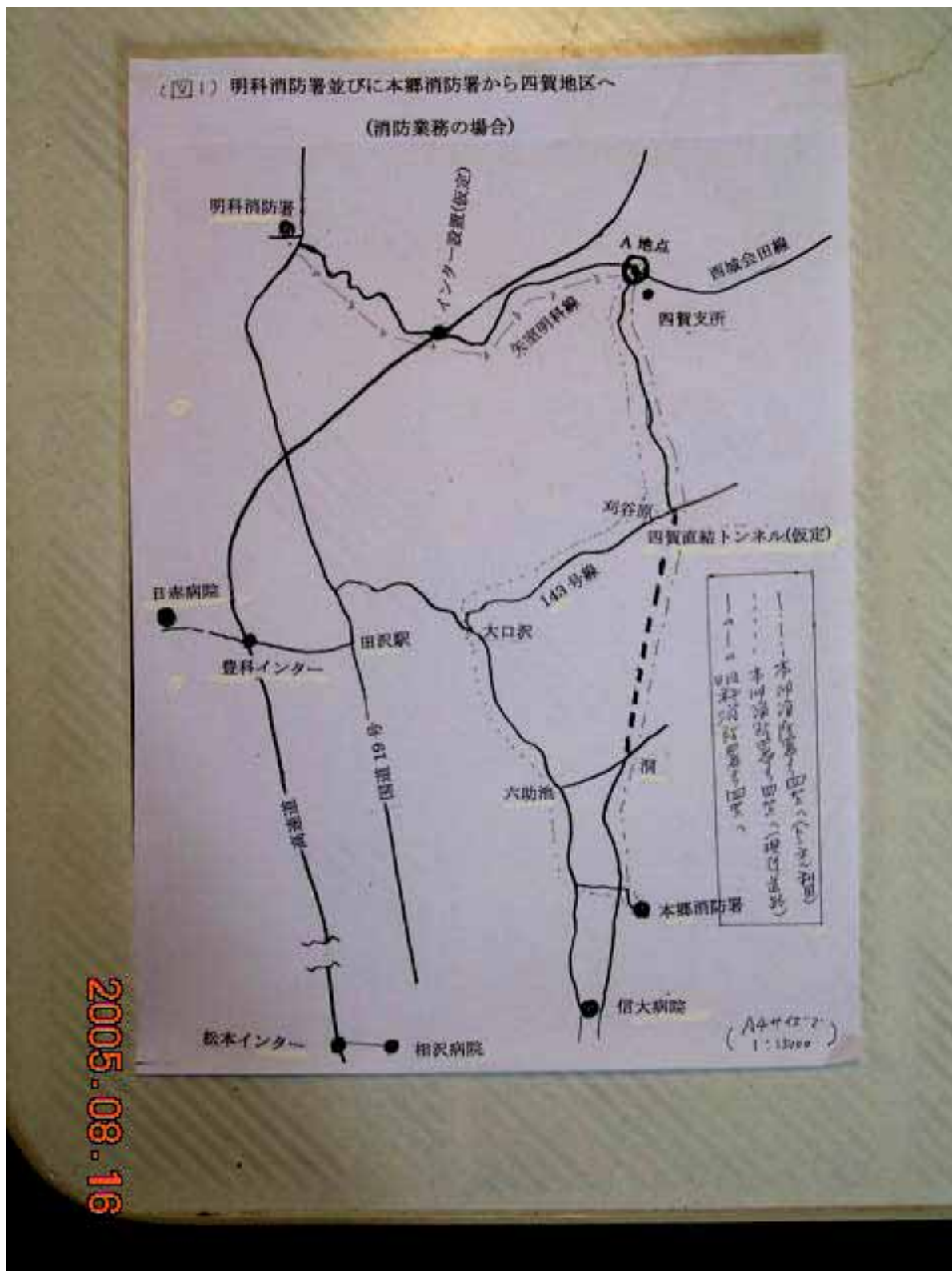
消防署の業務には主に消防業務と病院への緊急搬送などの救急業務がある。なお、「病院への搬送は消防署から現地に行き、病院に行く」コースとなるので消防業務より距離も時間が長くなる。図 1、図 2 を参照されたい。

表 1: 明科消防署から消防、病院への距離	キロ数:時速 50km とする	測定方法
明科消防署矢室明科線 (7.0) 四賀地区 A 点	7.0km(8 分 24 秒)	松本建設「豊かな自然」
明科消防署矢室明科線 (7.0) 四賀地区 A 点 (4.0) 刈谷原 (4.3) 大口沢(6.0)豊科日赤 (143号を利用)	21.3km (25 分 33 秒)	松本建設「豊かな自然」 スズキ ALTO (大口沢～日赤)
明科消防署から矢室明科線で(7.0+4.0)四賀地区刈谷原(7.2)六助池(4)信大病院	22.2km (26 分 38 秒)	松本建設「豊かな自然」 スズキ ALTO (六助池～信大病院)

まず消防業務についてみる。明科消防署の方が本郷消防署より近い。表 1 より明科消防署から四賀地域の A 点(筆者が四賀地区の中心地とした仮定した点)まで 7.0km である。そして表 4 より本郷消防署からは 14.2km である。つまり消防業務について明科消防署から四賀地域へいくのに直結トンネルは全く関係がない。

次に病院への搬送についてみる。明科町役場総務課(17.7月に電話調査)にお聞きすると「病院への搬送は豊科町の日赤病院の方が松本市の信大病院より多い」とのこと。

図1 明科消防署並びに本郷消防署から(消防業務の場合)



明科消防署から矢室明科線経由 143 号線大口沢まわり豊科日赤病院までは 21.3km である。(注:明科消防署から信大病院へは 143 号線大口沢まわりで 22.2 km である(トンネル使用の場合 19.9km)。ちなみに表 4 より本郷消防署から信大病院へは 29.4 km である(トンネル使用の場合 23.8 km)。

つまり明科消防署から豊科町の日赤病院へは直結トンネルは全く関係がない。だとすれば危機管理上は県道矢室明科線と国道 143 号線の改修ということになるだろうか。ところで県道矢室明科線は 16.10 月の台風により土砂崩れがあったが、それが現在も完全に修復されていない。四賀直結トンネル賛成者の中に「県道の矢室明科線も通れない状況」と言う人もいたので、筆者は「もしかしたら矢室明科線が改修不可能のため四賀直結トンネルを設置してほしいのでは」とも考えていた。そこで 17.8.2 日松本建設事務所に問い合わせしてみた。すると「16.10 月の台風では松本建設事務所管内で 200ヶ所も崩壊場所があった。そのため優先順位を付けて改修に当たっている。また、矢室明科線は道路上部の山の部分から改修しなければならないところもあり、今、道路改修の前段階の工事に当たっている。今年の 12 月位には完了したい」とのことであった。

四賀直結トンネルと国道 143 号線の比較(図 1 図 3 参照)

矢室明科線を利用した場合は四賀直結トンネルは必要がないが、念のため、四賀直結トンネルと国道 143 号線の比較をしてみた。

トンネル通過地点の予測:筆者が市役所に問い合わせても「その差はわからない」という。トンネルの試算は出ているのにおかしな話であるが、とにかく教えていただけないので止もうえず、筆者は通過地点を「四賀村合併記念誌」より推測し筆者は四賀地域刈谷原交差点から松本市岡田区洞に接続すると仮定した。

表 2: 143 号線と直結トンネルの比較

表 2	距離	時間	備考
注:時速 50km として計算する。又、トンネルの速度は条件により異なる。			
刈谷原 ~ 六助池	7.2 キロ	8 分 38 秒	「松本建設事務所他」地図
直結トンネル	4.4 キロ	5 分 12 秒	キロ数は松本市資料。直結トンネル 50km として算出。松本トンネル(道幅 6.5m 制限速度 50km)。三才山トンネル(道幅 5.5m 制限速度 40km)
差	2.8km	3 分 26 秒	

表 2 より、143 号線と四賀直結トンネルでは **2.8km(3 分 26 秒)**四賀直結トンネルの方が短縮される。

市長選挙の折、菅谷現市長が市民に訴えていた数値と類似する。

なお信大病院、並びに本郷消防署までの距離は表 3 の通りである。

従って、本郷消防署並びに信大病院

表 3:下記区間の距離	Km	備考
岡田区六助池~信大病院	4km	スズキ ALTO
洞 ~ 信大病院	4km	スズキ ALTO
岡田区六助池--本郷消防署	3km	スズキ ALTO
洞 ~ 本郷消防署	3km	スズキ ALTO

への距離の差は「143号線と直結トンネル」の差ということになる。

(図3 本郷消防署からのルート 緊急の場合)



(2) 本郷消防署からの出動の場合(図1 図3 参照)

本郷消防署から四賀地域並びに信大病院へのキ口数は表4の通りである。

A地点へは本郷消防署からは14.2kmであり、明科消防署からの距離の2倍である(明科消防署からA地点までは7.0km)。

病院への搬送の場合は本郷消防署から信大病院へは往復するので29.4km(四賀直結トンネルをつくったとすると23.8km)。明科消防署から143号利用で信大病院へは22.2kmである。つまり信大病院への緊急の場合も明科消防署からの方が8.6kmも近い。

表4 本郷消防署から出動した場合

注：車の速度は、すべて制限速度50kmとして計算する。				
注：信大、消防署へ行く場合				
143号利用の場合は六助池を通過するものとする。				
トンネルの場合は洞を通過するものとする。				
本郷消防署は原橋を通る最短距離とする(もしかすると消防車は通れないかもしれない。その場合は少し距離が伸びる)。				
消防の場合	本郷消防署から四賀区A点までは	矢室明科線 143号	本郷消防署(3km)岡田区六助池(7.2km)四賀地区刈谷原(4.0km)	14.2km (17分02秒)
信大病院へ搬送の場合	本郷消防署から出て、四賀地区にゆき信大病院へ	矢室明科線 143号	《本郷消防署(3km)六助池(7.2km) 四賀区刈谷原(4.0km) A地点(4.0km) 刈谷原(7.2km) 六助池(4km)信大病院》	29.4km (35分16秒)
		トンネル	片道2.8kmなので2.8+2.8=5.6km減となる。	23.8km (28分35秒)

「緊急病院、消防署に行くのにトンネルは必要との意見」のまとめ

消防活動の場合は明科消防署の方が本郷消防署とは比較にならない位早い。救急の場合も現状では明科消防署から矢室明科線、143号線大口沢周りで日赤病院へ行くのが最も短時間である。そして、実際、明科消防署から日赤病院へ搬送する方が多いという。まあ、信大病院へ搬送しなければならない場合は明科消防署の場合でも四賀直結トンネルがあれば2.8km短縮されることにはなる。

救急の場合、短時間で現地に到着できた方が良いに決まっている。しかし、松本市は広い。そして市民は平等にサービスを受ける権利がある。また、2.8km3分26秒が問題であるというのなら、他の路線(安曇地区、奈川地区、入山辺地区、今井地区など)の人たちは大問題である。安曇地区、奈川地区は最短1時間かかるし、入山辺地区、今井地区は最短30分かかる(参照1「市民タイムス月見やぐら」)。この違いを市民はどう捉えるであ

ろうか。なお、この項の数値の算出には特に何人かのメンバーの助言協力を得た。そして、そのうちの1人は「明科からの距離を調べてみるように」との提案を下さった。心から感謝したい。

松本市はなぜ本郷消防署からの距離でトンネルの問題を市民に説明してきたのか。

ところで松本市は四賀地区が明科消防署の管轄であるのに、なぜ本郷消防署からの距離を四賀直結トンネルの資料として「市長と語る会」で公表してきたのであろうか(文末新聞記事信毎 16.7.22 号並びに 16.8.1 号参照のこと)。私は松本市の言動を信用していたので本郷消防署からの調査を長いことしていた。ある方の「明科の方が近いのではないか」との言葉に再調査をし、びっくりした。

又、143号線と四賀直結トンネルとの距離の違いを「往復で26分」としている(文末信毎 16.7.22 号並びに 16.8.1 号参照)が、その根拠は何であろうか。

私の調査では「往復で6分52秒」の違いである。更に四賀直結トンネルの予算が算出できている上に時間差まで公表していながら、なぜ、どの位のキロ数が短縮されるのか、正確な数値でなくとも、だいたいのキロ数も教えて頂けないのか。キロ数は市民が判断する上の最大のポイントと思う。

2) 四賀村を通る143号線は交通量が多くトンネルが必要との意見(表5参照)

次に143号線は交通量が多くトンネルが必要との意見について調べてみる。

旧四賀村刈谷原地籍での交通量は

6,246台であり、安曇村の島島地籍と類似する。旧四賀村住民の通過地点であり、車が混み合うとされる松本市三石地籍(大口沢～六助池間)では12,504台である。交通量数値を表5に一部抜粋したが、ここからも、松本市三石地籍以上に車の多い路線が松本市内に多々ある事がわかる。ある土建業者が言った。「2.8km(3分26秒)が危機管理に問題というのな

表 5	場所	平日 12 時間交通利用(普通車+大型車台数)
国道 143 号	松本市渚	19,310
	松本市深志	15,451
	松本市三石	12,504
	四賀村刈谷原	6,246
	四賀村中川	1,199
国道 158 号	安曇村島島	6,771
	松本インター上	17,870
	松本インター下	21,905
国道 19 号	松本市宮淵町新橋	17,054
	松本市島内下田	18,761
	豊科町田沢	18,397
	明科町中川手	12,861
	松本市吉川小屋平田	21,563
	松本市筑摩宮田	17,054
	松本市島内区平瀬	18,761
県道 矢室明科線	明科町大足	2,631
	四賀村板場	1,877

ら、渋滞道路は市内に山とある。危機管理のために市内に高架橋を一杯作ってほしい。朝の通勤に道路が混んで1時間もまたせられ困っている」と。又、こんな話も耳にした。島立区に住む友人の親族は四賀地域に、かつて住んでいた事がある。なぜ四賀地域を選択したか、その理由について友人は「島立から市内へ入るより、四賀地域から市内へ入った方が、朝、混み合わず、早く行けるから」といった。「交通量が多いので四賀直結トンネルが必要とする意見」についても市民のみなさんはどう解釈されるであろうか。(表5 数値: 長野県土木部道路建設課平成13.1『新・道路交通センサス報告書(平成11.3)』)。

3) 四賀村の路線は事故が多くトンネルが必要との意見(表6・7)

四賀直結トンネル賛成者の中に四賀地域の道路は事故が多発するのでトンネルが必要とする人がいた。そこで次に事故の状況を調査してみた。

町村別交通事故発生状況(表6)をみても特別、旧四賀村が多いとは言えない。旧梓川村、旧安曇村の方が格段に多い。

又、路線別(表7)についても同様である。路線で事故が増加しているのは19号、158号である。

表6 町村別交通事故発生状況

	17 版県 民手帳	H15 発生件数			H16 発生件数		
	人口	発生件数	死者数	傷者数	発生件数	死者数	傷者数
松本市	20,8015	1767	8	2189	1910	13	2428
明科町	9,484	48	1	76	68		85
四賀村	5,880	10		11	11	2	12
本城村	2,138	8		15	7		8
坂北村	2,139	5	1	5	4		7
麻績村	3,249	13		15	3		3
坂井村	1,594	1		1	2		3
生坂村	2,251	8	1	20	9		15
波田町	14,829	55	1	68	83	1	133
山形村	8,141	48	2	64	37	1	49
安曇村	2,494	42	2	80	43	2	75
梓川村	10,884	68		102	61		73
奈川村	1,028	8		9	4		4

表 7: 路線別交通事故発生件数

	19号	143号	147号	158号	254号	403号	県道	その他	市町村道
H16年	306	85	23	101	20	16	373	48	1162
H15年	237	79	33	55	7	18	337	48	1149
増減数	69	6	-10	46	13	-2	36	0	13

(参考文献: 松本警察署、松筑防犯協会、松本交通安全協会平成 17.3 『平成 16 年中の防犯・交通事故のあらまし』)

「危機管理上四賀直結トンネルは必要とする」を検討してみる

以上、四賀直結トンネルを危機管理面から見てみた。消防活動は明科消防署がメインのため、トンネルは関係ない。病院への搬送も豊科町の日赤病院の方が多いため、これもトンネルとは関係がない。但し、信大病院へ搬送する場合は 143 号線より四賀直結トンネルが設置されればトンネルの方が 2.8km 近くなる。しかし、2.8km(3 分 26 秒)が問題であるとすると、松本市は広く片道 30 分から 1 時間かかる地域はざらにある。また、交通量、交通事故の状況も四賀地区が特別多い状況ではない。松本市全体を考えた時、それ以上に問題の多い路線が多く見られる。以上のような状況を考えた時「四賀直結トンネル」を市民はどう判断するであろうか。「危機管理上必要」と判断するであろうか。

2. 財政的面からの検討

次に四賀直結トンネルを財政面より検討してみたい。信濃毎日新聞が次のように報じていたからである。

『『市長と語ろう会』3 分の 1 終わる。参加者からは合併による税負担増など市民生活へのしわ寄せを心配する質問が多い。特に目立つのは有賀前市政時代に合併の前提条件とされていたトンネルを含む松本・四賀直結道路建設への懸念だ。『約 80 億円もかけて造る必要があるのか』『わたし達の生活基盤改善が後回しにされるようでは困る』といった声が出ている』(16.8.1)。又、「自分の集落の道路はいまだに交互通行。四賀村に直結トンネルを造り、地元の道は細いままということでは合併に賛成できない(16.7.23)」との声もあった。

1) 建設費 80 億円のうち、市民が負担する分はどの位か

松本市(前水橋合併課長)では松本市税からの支出は「年間 6000 万円ずつ、20 年間の支払いになる(山崎調査)」と述べている。手塚和彰千葉大学教授(17.3.5 市民タイムス参照:2)も「合併特例債があるといっても、市民が負担する額も多く、13~14 億円ほどある。この

額は20年間、毎年5,700万円返済しなければならない額である」と述べている。そして、そのことについて、同氏は「他の合併地域とのバランスもあるだろうし、市民全体がこの大きな負担にたえられるかも問題である」と心配している。

ちなみに昭和の大合併の時、松本市は赤字団体に転落した(赤字団体になると国の承認を得なければ事業が出来なくなる)。『図説・松本の歴史下:164』には「昭和29年松本市は13ヶ村と合併した。その時松本市は財政を引き継いだことも一因となって31年度からいわゆる赤字団体に転落、再建債2億6,800万円を抱えることになった」と記されている。

合併債の使用について 川瀬憲子静岡大学教授(17.5.8 参照:3)は「昭和の合併において、合併が決定し、終了した途端に国は『交付金カットと同時に財源支援策を半減。政府への期待を膨らませた合併町村の多くはかえって財政危機が深刻化し、その付けは市民に転嫁された』とし『歴史の教訓は重い』ので合併特別債の使用を自重するよう」警告を発している。

川瀬教授の警鐘を証明するかの如き記事が信毎新聞に「合併補助金窮乏」(17.6.6 参照:4)とのタイトルで出ていた。同紙は「合併に伴い支給される補助金がある。このお金は合併補助金といい、合併関連事業が対象で人口に応じて合併後三年間で計6,000万から3億円を限度に市町村へ配分するとされている。しかし、合併補助金の予算額をみた時、05年分は計730億円の見込みだが、政府当初予算では30億円しか認められず…。財務省はこのうち05年度以降に合併する市町村へは配分を認めない考えだ」と記している。

2) 直結道路についての手塚教授の二つの心配

千葉大学手塚和彰教授は二つの点で心配している。一つは「20年間、毎年5,700万円返済しなければならない額である。他の合併地域とのバランスに欠けるのではないか」であり、もう一つは「市民全体がこの大きな負担にたえられるかである」。

他の合併地域とのバランス(表7参照)

手塚和彰教授は「他の合併地域とのバランスもあるだろうし…」と述べている。そこで新市建設計画要望事業を調べてみた。同要望事項は114事業あり「すべて

表8: 旧村の 財政力指数	人口 H14	財政力指数 H 15
旧梓川村	10,162	0.40
旧四賀村	6,108	0.23
旧安曇村	2,686	0.43
旧奈川村	1,107	0.15
松本市	208,015	0.81

実施した場合の総事業費は408億円」(信毎17.7.2)であり、80億円を要する四賀直結トンネルは一つだけで全体の20%に当たる。なお参考に旧市村の財政力指数を示す。財政力指数はポイントが高い方が村の財政状況が良く、低い方が、財政状況が悪い、つまり借金などが多いというわけである(表8の数値は『市長と語ろう会』資料より)。合併の時点で財政力の強い村は安曇村(0.43)、梓川村(0.40)で四賀村が、その約半分の0.23、奈川村が0.15である。ちなみに松本市は0.81と県下で上位に位置する。

市民が多額の負担に耐えられるか

次に手塚和彰教授は「市民がこの負担に耐えられるかどうか」を心配している。前述の如く合併債があると言っても全額 80 億円を国が出してくれるわけではなく、内 13 億円は松本市税で払わなければならない。松本市の税金、つまり財布の中身は決まっているので、四賀直結トンネルを作った場合どこかで市民は我慢をしなければならない。ここで 6,000 万円というお金がどのくらいのものであるかを調べてみた。6,000 万円事業の一つに「松本市の 70 歳以上の人が 100 円バスに乗るために松本市が松本電鉄に払っている金額」があるとのこと(会議の中で市の部長が発言)。この額には市民は不満を呈さない。むしろ喜んでいいる。市民の多くが納得できるからであろう。私の知人が旧村に住んでいた父母をしのび次のような短歌を歌った。

「故郷は松本市となり百円バス通うと告げたき父母すでになく」(作赤羽)。

合併しない前はバス代が高く、松本市へ出てくるにも大変であつたが、松本市になり、100 円バスで松本市へ気軽にいられるようになった。ああ、それなのに今は、父母はいない...との短歌である。もしかしたら、皆が喜んでいいる、このような経費も削らざるを得ないかもしれない。松本市民にとって毎年 6,000 万円を 20 年間、喜んで出し続けることはできるであろうか。

四賀直結トンネルを検討して

以上、松本・四賀直結トンネルに関連して危機管理面、財政面について分析してみた。なお、この道路を利用する可能性の強い人口は四賀地域《5,800 人:H7 県民手帳》とその奥に位置する筑北地域《9,120 人:H7 県民手帳》の内、主に松本市の中心地に向かう車である。このレポートをお読み下さった皆さまは、この分析結果を、どう考えられるであろうか。なお、四賀直結トンネルの他に四賀地域へインター設置をとの意見、143 号線、矢室明科線の改修の意見も取りざたされているので次にその事に触れてみたい。

[] 四賀地区にインター設置の案(図 4 参照)

直結道路でなく四賀地域に「インター設置を」との提案もされている(2005.5.17 信濃毎日)。関係者によると予算は約 20 億円という。そして、その財源には合併特例債の利用は不可能であり、過疎債を予定していると風の便りで聞いた。しかし、私の調査によると過疎債は合併特例債とほぼ同様に約 70%国の補助があるが、予算額は少なく、各自治体で譲りあって使用しているとのこと。

ところでインター設置に関する過去の資料を調べてみた。初めてインターの話が出ていいる文献に昭和 57.6.20 の四賀村公民館報がある。同紙で四賀村議会議員に初当選した中島学(53 才)氏は「中央道長野線に将来必ずインターチェンジを作り、これの活用を起点に産業を育成し、村民所得の向上を図り、豊かな住み良い村作りを目指し地域の活性化を図る」と述べていいる。ところで直結トンネルは「住民の悲願である」とも関係者は言われるが、

インターチェンジから直結トンネルに悲願が変わったのはいつであろうか。また、そこにどんな理由があるのだろうか。なお、合併した地区、市内の各地区とも悲願は持っている。「悲願だから実現を」としたら、いくらお金があっても足りない。

(図4 明科消防署からインター利用の場合 緊急の場合)



1) 救急施設、消防署へのアクセス

表 9・表 10 より、救急の場合、明科消防署から日赤病院へは四賀インターを使った場合 17 分 34 秒であり明科消防署から 143 号線大口沢まわり日赤病院(21.3km、25 分 33 秒)より短縮される(表 9 参照)。又、明科消防署から高速道を利用し相沢病院(信大と同格と筆者は考える)へは 24 分 50 秒である。

表 9: 救急施設、消防署へのアクセス

表 9			
注: 高速道は制限時速 100km、他の道路は制限時速 50km で計算する。			
明科消防署矢室明科線 (7.7Km) A 地点 (3km) 四賀停留所入口 (高速道) (7.3km) 豊科インター (1km) 日赤病院 & 相沢病院。			
計算	明科消防署 ~ 高速道利用で日赤病院まで	+ +	=17 分 34 秒
	明科消防署 ~ 高速道利用で相沢病院まで	+ +	=24 分 50 秒
	距離	時間	備考
明科消防署 ~ 矢室明科線 ~ A 地点 ~ 高速四賀停留所	10.km	時速 50 キロ 12 分 00 秒	
四賀インター(仮定) ~ 豊科インター	7.3km	時速 100km 4 分 22 秒	距離は高速道事務所へ電話で調査、時間は山崎算出
豊科インター ~ 日赤病院	1km	時速 50km 1 分 12 秒	距離はスズキ ALTO
四賀インター(仮定) ~ 松本インター	14.4km	時速 100 キロ 8 分 38 秒	距離は高速道事務所へ電話で調査、時間は山崎算出
松本インター ~ 相沢病院	3.5km	時速 50 キロ 4 分 12 秒	距離は山崎車スズキ ALTO

2) インター利用者予測

四賀村にはクライガルデンがある。クライガルデンへは首都圏から来ている方々が多い。その方々にとってはインターを設置したら便利と思われる。又、明科、本城の人々にとっても、インターが出来たら便利ではないかと思われる。四賀地域も発展するのではないかと思われる。

また、現在も高速バスは一時間間隔にあり、かつ料金は 240 円と格安である。現在高速バスを利用している人が多い。ちなみに在来線のバス料金は四賀~松本間 520~800 円(松本電鉄調査)である。

ここで各ケースの病院への搬送に要する時間を一覧にしてみる。又、救急車は制限速度が 80km(松本広域消防局調:ただし例外もある)とのことなので、その場合の時間も記入した。

表 10 消防署	経由道路	病院	Km 数	時速 50km 普通車制限速度	時速 80km 救急車制限速度	
明科消防署	矢室明科線 143 号	日赤	21.3	25 分 33 秒	15 分 59 秒	改修で短縮あり
明科消防署	矢室明科線高速道	日赤	11+ 高速 7.3km	17 分 34 秒	12 分 37 秒	インター設置
明科消防署	矢室明科線高速道	相沢	13.5+高速 14.4km	24 分 50 秒	18 分 46 秒	インター設置
明科消防署	矢室明科線 143 号	信大	22.2	26 分 38 秒	16 分 39 秒	
本郷消防署	矢室明科線 143 号	信大	29.4	35 分 16 秒	22 分 03 秒	
明科消防署	矢室明科線トンネル	信大	19.4	23 分 17 秒	14 分 33 秒	トンネル設置
本郷消防署	矢室明科線トンネル	信大	23.8	28 分 35 秒	17 分 51 秒	トンネル設置

注:高速は時速 100km のため、その他は時速 50km で計算

[] 143 号線と矢室明科線の改修(図 1 参照)

地元の方が次のように話された。「冬期間において凍結し危険な箇所は大口沢交差点の刈谷原側手前である。それは東側に山があるためであり、その山を削ると良い。山を削れば冬期間、陽がさし道路は凍る事が無い。この費用に 1 億 2000 万円～3000 万円必要。又、刈谷原トンネルの天井を抜く。予算は不明。その他、道路の幅を広くする。この費用も不明。これで多少時間が短縮され、かつ、事故の危険も減少するであろう。そして、矢室明科線の改修が必要」。

おわりに:

以上四賀地域の道路について「四賀直結トンネルを主にしながらインターチェンジの問題、143 号線、矢室明科線の改修」について調査してみた。このレポートをお読み下さった皆さんはどう考えられるでしょうか。それにしても、この問題を市民が考える時松本市の的確な情報の開示は絶対条件ではないだろう。私は一昨年二回スウェーデンを訪問した。特に驚いた事は同国の政治家、行政が国民に絶対の信頼を受けている事であった。そして同国の政治家、行政は最後の決定を下すとき学者の意見を尊重し、物事を科学的判断の元に決定するとのことであった。日本はどうであろうか。日本の政治家、行政は企業の言うこと、或いは力のある政治家の言う事を聞く傾向があるのではないと思われる。私は政治家のあり方、行政のあり方も科学的であり、かつさまざましながらみに囚われることなく、バランスの取れた市民へのサービスを念頭におき、この問題に対応してほしいと切望する。最後に筆者の記述にミスがありましたら、ご指導下さいますようお願い致します。

参照文:

参照 1:市民タイムスの「月見やぐら」

17.3.	「四賀支所から市役所本庁まで 17 キロ、30 分。今井、内田、入山辺区三城あたりと同じ。市長と語ろう会がある。『四賀地区の悲願』との声もあったが、若い女性グループとの会話では『そう必要とは思わない』との声もあった。」
-------	---

参照:2 市民タイムス、千葉大学手塚和彰氏の意見

17.3.5	市民タイムス、千葉大学手塚和彰氏、「四賀村の場合、合併前に立派な村役場を作り、又、合併条件として松本市内と直接つながるトンネルを掘り、立派な道路を付けることを前市長に認めさせたという。この種の例は昭和の合併には多々見られたが今回の合併に際しては繰り返して欲しくない最たる例である。トンネルの効果は通勤、通学時間の短縮などの効果はあるだろうが、このため 80 億円と見積もって国の支援策を使えば一般財源は 13.4 億円ほど(20 年間毎年 5700 万円の返済)で済むという計算だという。しかし、他の合併地域との均衡や市民全体が負担にたえられるのかも問題である。かつてのように優良道路や...作ってみても借金だけが残り、その効果はかえってマイナスとの例は枚挙にいとまがない。...長野オリンピックのために道路が出来て、白馬と長野方面への通過自動車の激増によって騒音、交通事故の多発やゴミの投げ捨てだけが残ったとされる小川村の話など。...国民の借金で「我田引水、付回し」にはしたくないものである。
--------	--

参照 3: 川瀬憲子静岡大学教授

17.5.8	オピニオン、私の視点、静岡大学教授川瀬憲子氏の説。 昭和の合併を振り返ってみると 53 年の町村合併促進法にも地方財政平衡交付金の算定上の特例期間や記載の優遇などの財政支援策が明記されていた。同法が施行されていた 3 年間に一万近くあった市町村は 4 割に削減された。しかし、最も合併が推進された 54 年に地方交付税の改革があり、交付金カットと同時に財源支援策も半減された。政府への期待を膨らませた合併町村の多くはかえって財政危機が深刻化し、その付けは市民に転嫁された。歴史の教訓は重い。
--------	--

参照:4 「合併補助金窮乏」信毎記事

17.6.6	信毎。合併補助金「3 年で 2000 億円必要」総務省試算 05 年度 700 億円が不足。 「合併市町村補助金」が 2005 年度から三年間で計約 2000 億円に上る見通しである事が 5 日、総務省の試算で判った。05 年分は計 730 億円の見込みだが、政府当初予算では 30 億円しか認められず...。財務省はこのうち 05 年度以降に合併する市町村へは配分を認めない考えだが、総務省は今後も補正予算で全額対応するよう求めていく方針。この補助金は...合併関連事業が対象で人口に応じて合併後三年間で計 6,000 万から 3 億円を限度に市町村へ配分する。...自治体と総務省は合併特別債と同様に同補助金も適用を延長するよう強く要望しているが財務省は昨年の 05 年度予算編成時の交渉以来、認めない姿勢を崩していない。...
--------	---

新聞記事:

<p>16.7.22 信濃毎日 新聞</p>	<p>松本・四賀直結道路市長、建設に前向きな姿勢。 市長は「市長と語ろう会」で「災害が起きたとき、四賀地域の住民の命を救うために必要だと思う」とのべ建設に前向きな姿勢を始めて明らかにした。直結道路は「村民の悲願」として松本市に建設を要望。<u>80億円ともされる建設費の投入に市内では反対意見もある。</u>市長は「合併を条件にトンネルを造ろうとすることは賛成できないが、直結道路は必要」と話した。市長選挙に立候補した時「道路ができて5分しか時間短縮できないのに80億円もかける必要があるのか」としていた自らの主張に関しては「<u>四賀地域の市民の命を守るためにも直結道路が要る。</u>そういう意味では変更したということになる」と述べた。語ろう会に出席した市合併推進部職員は「合併した場合浅間温泉にある本郷消防署が四賀地域を受け持つ。トンネルによる直結道路ができれば救急は市中心部との往復で26分短縮できる」と補足説明した。</p>
<p>16.7.23 信濃毎日 新聞</p>	<p>同市入り山辺地区で開いた「市長と語ろう会」で……。 会場からは「4村が入れてくれと言っており、大城名度量をもって話を進めてほしい」などと合併に理解を棲メス意見が目立つた。一方で「<u>自分の集落の道路はいまだに交互通行。四賀村に直結トンネルを造り、地元の道は細いままということでは合併に賛成できない</u>」との声もあった。</p>
<p>16.7.27 信濃毎日 新聞</p>	<p>松本市の「語ろう会」は24日まで5ヶ所で開催。市長が必要性を明言したトンネルを伴う松本・四賀直結道路の建設など個々の課題に疑問の声は目立つが合併への強硬な反対論は全般的に少ない。</p>
<p>16.8.1 信濃毎日 新聞</p>	<p>「市長と語ろう会」3分の1終わる。 参加者からは合併による税負担増など市民生活へのしわ寄せを心配する質問が多い。特に目立つのはあるが前市政時代に合併の前提条件とされていたトンネルを含む松本・四賀直結道路建設への懸念だ。「<u>約80億円もかけて造る必要があるのか</u>」「<u>わたし達の生活基盤改善が後回しにされるようでは困る</u>」といった声が出ている。 市長は「直結道路を合併条件にしない」とした上で「災害が起きた時四賀地域の住民の命を救うのは必要」と明言。トンネルが出来れば本郷消防署から出動する救急車が四賀地域と市街地を往復するのに現在より26分短縮できる」と意義を声明する。会場からは一部に強硬な反対意見はあるものの、「<u>危機管理</u>」を根拠にした説明に理解を示す声も多かった。</p>
<p>16.8.18 信濃毎日 新聞</p>	<p>合併豆知識「新松本市の姿は」松本・四賀直結道路、実質負担「13億円」。 市内各地で開いている「市長と語ろう会」では合併関連事業の実施に伴う市民の負担増を心配する声も。特に松本・四賀直結道路の必要性を問う意見が目立つ。市長は救急車両が市街地との間を往復する際の時に備えた迂回路の確保など「<u>危機管理</u>」面から必要との考えを示している。</p>

参考文献:

- 太田陽啓・小松芳郎昭和 61 『図説・松本の歴史下巻』郷土出版
市民タイムス(平成 17.3.5&17.3)
信濃毎日新聞(平成 17.6.6 & 17.5.17)
オピニオン(平成 17.5.8)
松本市 S44 『市政 60 年のあゆみ』松本市政のあゆみ編集委員会
松本建設事務所、奈良井川改良事務所 『豊かな自然』
松本警察署、松筑防犯協会、松本交通安全協会平成平成 17.3 『平成 16 年中の防犯・交通事故のあらまし』
長野県土木部道路建設課平成 13.1 『新・道路交通センサス報告書(平成 11.3)』
長野県民手帳 2005
松本市平成 16 『市長と語ろう会』資料
四賀村公民館報(昭和 57 年 6 月 20 日)

筆者略歴:

高校教師などを経て 61 歳で新潟大学大学院修士課程入学(社会学専攻)63 歳で修了。
現在は女性問題などの講演、研究活動など。

著書・論文:

- 1965 日本栄養改善学会、学会賞受賞「論文 集団給食施設の実態」
1979 『母が語る子育て論』明治図書出版
1982 『共働き家庭論』銀河書房
1986 『続母が語る子育て論』明治図書出版 家庭教育シリーズ
1990 『西欧視察訪問記』
2003 『スウェーデン・デンマーク福祉視察報告書』
2003 『スウェーデンへの旅』
2003 『おびえる妻たち』郷土出版
2005 松本市市議会政務調査費の調査
2005 『山口村越県合併をふりかえって』その他