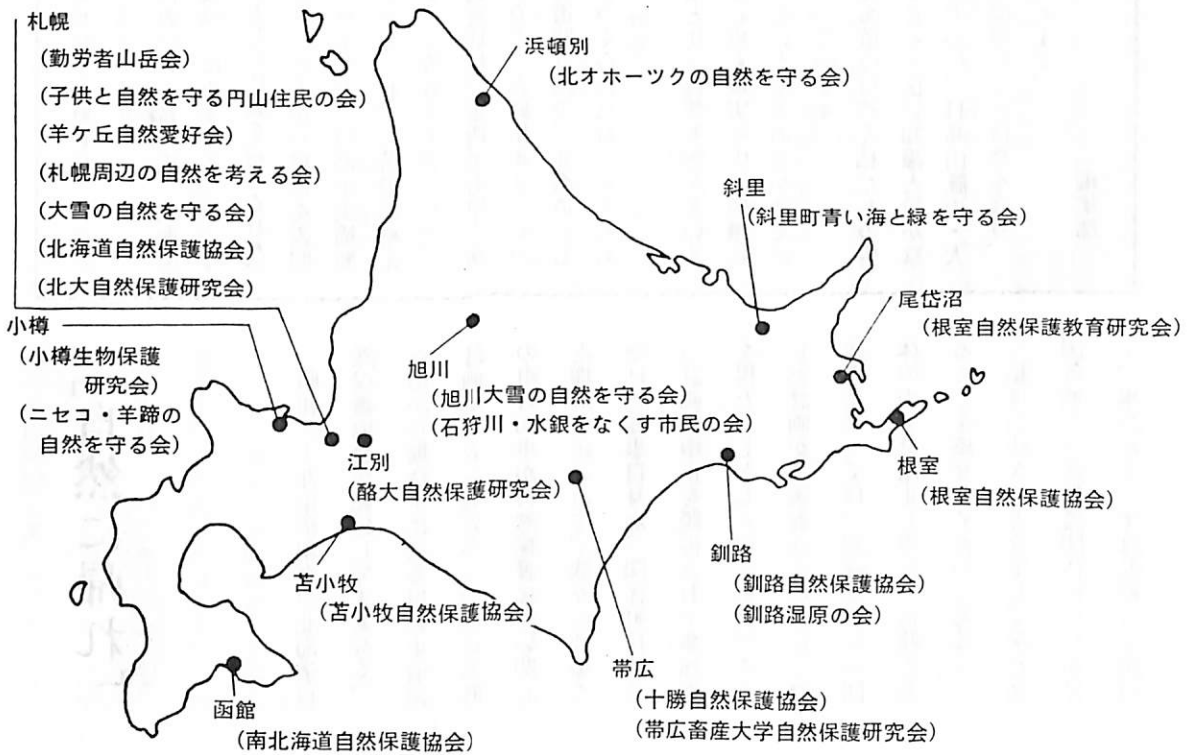


# 北の自然

第12号

1980年4月30日



## 主な記事

- 新代表には井手貴夫氏決まる
- 第10回北海道自然保護シンポジウム報告
- 知床横断道路問題—斜里町青い海と緑を守る会—
- 日高中央横断道路計画—意見書と公聴会公述記録—

そかに自分の怖れていたことが現実となって、しかも連合の組織がそれを防ぐに役立ったことをありがたいたとは思いつつも、ある不安な感慨をもって思い返さずにはいられなかったのである。

今度、日高中央横断道路建設の計画が発表されて、自然を愛する人たちが結束して立ち上ろうとしている時に、すでに退いて第一線から遠ざかっていた私に、再び立ち上るように求められたとき、私は前述した如き過去のことをいろいろと振り返ってみずにはいられなかった。そして、古稀を迎えた私に、いま、そうした呼び声のかかって来たことを、私は一つの運命として感ずるのである。

もちろん問題は日高に限らない。風連湖の道路計画、横津岳のスキー場計画など、どれ一つをとって

も地元にとってじつに大きな、かけがえのない自然である。そしてその解決のためには、じつに非常に困難と精力と努力とを必要とするだろう。これらの重荷に老年の私がどれだけ耐え得るか、私は知らない。しかし問題を解決するのは私の力ではない。自然保護のために圧迫と困難と多忙とに耐えながら、精進していられる多数の心と同じくする方々の力に支えられた、私は一つのかかしにすぎない。この困難な問題を解決するための一つの表道具にすぎない。じつさいの力は私を先頭に押し進めようとする、多数の大きなエネルギーである。私がこの任務を引き受けることを一つの運命と感ずるのはまさにその故である。

自然保護というとき、まず浮かぶのはルソーの有名な合言葉であ

る。しかし「自然に帰れ」というルソーの「自然」はじつにさまざまの意味を持っている。抽象的にルソーのいう自然とは、実に理想的な、罪も汚れもない、いわば無垢の自然である。その理想の自然の中から「社会契約論」が生まれ、「エミール」が生まれたのである。

しかし実際に彼がそこに生活し且つ、この上なく愛した自然というのは、中部フランスのじつに美しく調和のとれた田園風景であったのである。そこは一年中風も来ないよいな穏和な土地であった。やがてイギリスに起った産業革命がヨーロッパ本土にも押しよせて来て、この美しい田園風景が工場と都会文明とに荒らされたとき、「自然に帰れ」というルソーの言葉が人々の心を打ったのは、従ってすでに環境問題であった、というこ

とができる。しかし、同時にそれはルソーの理想的な抽象的自然の中にその精神の故郷を持っていたのである。「自然に帰れ」という言葉は従って、環境問題であると共に、理想を求める精神的回心をその核とするものであることを忘れてはならない。



北條 隆之助  
S. O. N. I. J.

## 新代表に井手 賁夫さん

### 四十万谷吉郎さんご苦勞さまでした

半年にわたる白一色の北の大地にも、鮮黄のふきのとう・ふくじゅそうが色合いをそえています。

北海道自然保護団体連合の代表が井手賁夫氏（北海道大学名誉教授・北星学園大学教授）に決まりました。今日まで二年間、山本正氏の後任として代表を務められた、四十万谷吉郎氏は研究活動が多忙なことから辞意を表明され、代表を退かれることになりました。日高中央横断道路計画など、多くの問題をかかえられ、ご苦勞の絶える間もなかったことと思います。ご苦勞さまでした。

新代表となられました井手賁夫氏は、道内でも早くから自然保護運動を実践なさった方で、恵庭岳オリンピックコース復元問題・大雪山縦貫道路計画等、北海道における自然保護の本格的な運動をつくられたお一人でもあります。

北海道は面積が膨大で、本州と比べ自然も豊かといえます。しかし、そうした安心感も現実の中で急激に危機感へと移り変わっています。広い土地であるがゆえに自然保護上多くの難問が横たわっています。

これからも一層の努力で、北海道の自然と私たちの生活を守っていかねければなりません。広い知識と豊かな経験をお持ちの井手賁夫代表を中心に、日高山脈の・大雪山の・風蓮湖の・そして釧路湿原などの自然を守り、豊かな人間生活を築きたいと考えます。

（編集部）

## 「自然に帰れ」

井手 賁夫

昭和三十九年に現在の北海道自然保護協会が発足してまもなく、赤岳から裾合平に至る自動車道路計画が発表されたが、幸いに当時の町村知事が自然保護に深い関心と理解を示されて、我々の要望を受けた知事自身が、関係町村にその計画の中止を説得されて事無きを得た。しかしこのことは、こうした計画が今後おきた場合に、為政者によっては、到底地方の一団体の力では阻止し得ない危険のあることを感ぜしめたのである。

私は当時次々と発足して来た全国各地の自然保護団体に呼びかけて、場合によっては札幌で全国自然保護団体連合組織の発会を準備しようとしたことがある。勿論それには当然また、北海道内の自然保護団体の連合が必要で、その呼びかけをも同時に私は行なっていた。そして昭和四十六年に日本自然保護協会が主催した八王子ゼミナールが奇しくも、すでに日本自然保護協会の当時の在り方に不満を持っていた私達多くの同志を結束させる結果となって、神奈川県丹沢山札掛の中村さんの所に集まって、連合体発足の打合せをするこゝとなった。この全国連合は果して、大雪山縦貫道路の阻止にあたって大きな力となった。私はひ

## —小樽運河その後—

昨年と打って変って、小樽運河は今、道政レベルの山場に直面している。小樽市議会が強行に市の臨港線計画を決議し、道に審議が移ったからだ。今シンポジウムではその行きさつを峰山会長から説明していただき、合せて小樽運河を守る運動について意見を交した。

なお小樽運河については、昨年から交渉を踏まへ、当連合も反対することアピールが採択され、今後とも、広く自然保護団体に呼び掛けて支援することとなった。

## 第十一回記念講演

### 「我国と海外にみる

#### 環境問題」

大雪縦貫道路問題のときから北海道の自然保護運動に、並々ならぬ関心と助言を寄せられてきた環境問題研究家の木原啓吉氏が来道された。今回のシンポジウムは、折しも国政レベルではアセスメント法案、また北海道でも自治体アセスメントとして最大の関心を集めている日高中央横断道路計画が問題となっているので、環境影響評価（アセスメント）を中心として木原氏に講演していただいた。

複雑なアセスメントの政治状況を追う一方で、行政・国民に対してアセスメントの原点を忘れてはならないと強く主張する木原氏の話は、多くの示唆を含むものであった。国や道のアセスメントも、根本に同じ問題性をはらむという指摘は、今後の北海道の自然保護運動にとっても重要な指針となるものであろう。

### 余りに政治的な

#### アセスメント法案化

過去四回に渡って国会提出が試みられてきた環境アセスメント法案が、今五回目を期して政治の大きな渦中に在る。今迄は、経団連・財界、通産省等の一方的な締め出しに帰せざるを得なかったこの法制化が、以下の二点において政府自民党を新ためて揺り動かしているからである。

一つは今年七月の参議院選挙である。昨今では世界的にみても、開発行為に対してのアセスメント義務化は常識的である。日本の立ち遅れは否めない。従って、この環境問題の一番の焦点であるアセスメントに対し、政府自民党が後向きになれないとする背景である。二つめは東京都のアセスメント

条例化問題である。現在鈴木都政は環境アセスメント検討委員会を作り、今年九月都議会に都条例として発足を指ししており、昨年の規制の厳しい美濃部案に代わるものの実現化を進めている。もちろん都政の後退性が指摘されることは明らかである。このため自民都議会議員らは、国のアセスメントを先に成立させるよう自民党を揺さぶり、国の傘の下へ都条例が逃げ込むことを意図した。

以上の様な極めて政治的なカラーを持って先行したアセスメント法制化の動きは更に、不十分な論議とその政治的密室性のため、本来のアセスメントの姿からかけ離れた性格を持つに至っている。

当初説明会の他、公聴会も開くことになっていたが説明会だけになり、その説明会も状況に応じて開催が取り止めになっている点。

また開発の主務大臣の権限が強くなっており、環境庁庁官の力が弱くなっており、ますます環境行政の後退が危惧されることや、また審査機関の不明確さなど様々な面で不十分さが指摘されている。

この沢山の問題点の中で取り分け目立つものがある。自治体がこれまで制定済の条例、これから

作ろうとする条例を規制する「上乗せ」である。つまり国が定める極めて限定された対象のみアセスメント項目とし、それを条例においても義務付けてそれ以上のものとさせないことである。これは戦後日本の住民運動が、まず地方自治体で勝って条例を制定し、さらに国の法制化へと向った下からのものである事実、むしろ逆行する内容を示している。地道な環境保護運動を展開してきた者達にとって圧力ともいえる傾向である。一方、今や住民の環境観は、歴史的、文化的環境などのアメニティ（快適な生活環境）までも追求し、小樽運河等の様に運動を進めている高度なものである。鋭くなった住民の目に、現在のアセスメント法制化は他ならぬ「開発の免罪符」にしか映らないであろう。開発にこそ環境に対する根元的な思想であり、厳しい思想でもあるアメニティを優先する姿勢が大切でありその上でのアセスメントであるはずである。環境を総合的な統一体として認識することは、アセスメントの原点であることを忘れてはならない。

（文責・小野克己）

尚、アメニティについては、次号で、別途掲載します。

# 第10回北海道自然保護

## シンポジウム

### シンポジウム報告

去る三月八・九日の両日、第十回目に当るシンポジウムが札幌で開催された。八日は東京から木原啓吉氏、九日は「小樽運河を守る会」から峰山富美会長に参加していただき幅広い環境問題の討議がおこなわれた。

また昨年から当連合として強力に運動を進めて来た日高中央横断道路問題は、道アセスメント条例に準じたかたちで行政側が急に動き始めたことから、多くの新たな疑問点、また運動提起を生ずることとなった。今年も大きな運動テーマとして取り組みをより充実させねばならない。同様に知床でも、半島を縦断する国道三三四号線と峠付近の利用計画が浮上したことも、また知床鳥獣保護区が新たに直直しの時期に入ったこと等の問題が生じている。また次回シンポジウム開催が決定した根室でも、風蓮湖を横切る形で道路計画が進んでおり、今回のシンポジウムは例年

にはなく道路問題が各地の運動に目立つ結果となった。

#### —日高中央横断道路問題—

道開発局は依然調査結果の資料公開はしないが、いよいよ一月二十一日を持って開発局と道は環境影響評価書の公告へと踏み切った。このため日高山脈を守る連絡協議会は、このアセスメントの内容の問題点やこの評価書の運用の存り方を巡って道と交渉を進めている。また道路開発の目的の不明確な点も同時に追求する姿勢をとっている。なお同協議会は昨年末の帯広「写真点・日高山脈」を、さらに東京・札幌・釧路等で実施する予定でいる。

いよいよ道々認定への行政段階の手続を間近にむかえこの道路問題も前段の山場をむかえたといえる。今私達はより強い結果で反対運動を進めなければならない。

#### —知床横断道路について—

知床国立公園内の第一種から三種までの特別区域を通過している国道三三四号線で、昨年十一月に、当初なかった観光施設設置計画が持ち上った。このため関係諸機関

に意見書を提出し協議した結果、道開発局から商業行為を認めない確約をとりつけた。今後とも観光計画が再度浮上するきらいがあるので注意する必要がある。知床横断道路は五〇〇m以上の亜高山帯の原始自然環境の中を通っているだけに、利用計画のみならず道路工法にも周到な注意を払っていかねばならない。

#### —東梅—本別海岸道路 及び根室飛行場整備—

風蓮湖が野鳥の宝庫であることは、一昨年から道庁による「風蓮湖野鳥生息環境実態調査」によって明確にされている。しかし根室市政は「根釧地域特別振興措置」という構想により、右記二つの開発を押し進めようとしている。当地域はタンチョウその他の鳥の貴重な生息地であることから、環境庁のラムサール条約の働き掛けや、文化庁の天然記念物指定の働き掛けが根室市にあったのだが返上される結果となった。今風蓮湖の自然は非常な危機に傾していると言えよう。野鳥の楽園風蓮湖は是非このままの状態を残していきたい。

## アピール

- 日高山脈を破壊する日高中央横断道路計画反対。
- 大規模林業圏開発構想反対。
- 全日空横津岳スキー場建設に反対。
- 知床横断道路を通過利用道路とし、知床峠周辺を将来にわたり無施設地区とせよ。
- 風蓮湖及びその周辺の開発計画を全て廃棄し、その貴重な自然環境を将来ともに保護せよ。
- 道民の歴史的文化的遺産である小樽運河と倉庫群を守る。

シレットクの岬に

ハマナスの咲くころ

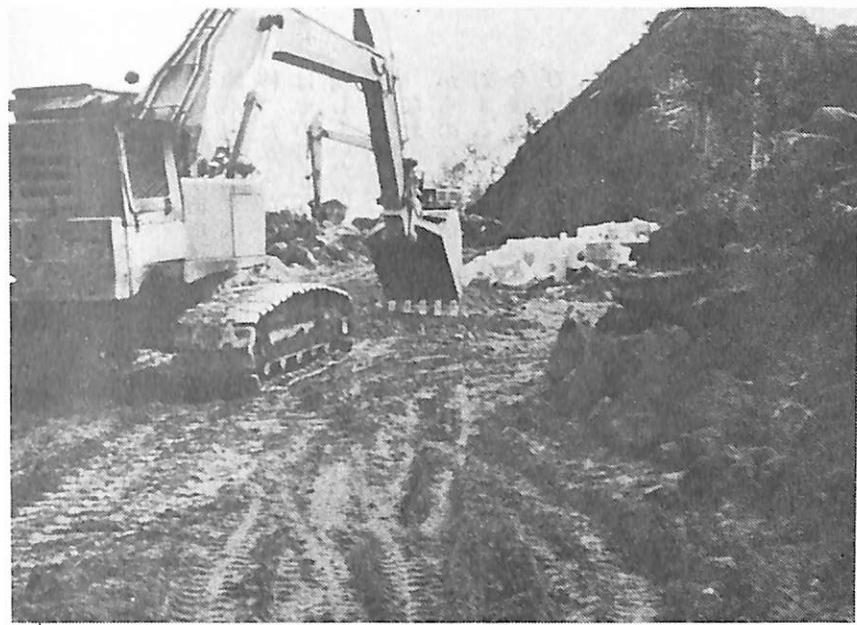
想い出しておくれ

俺たちのことを

「知床旅情」には北の哀愁とロマン

ンがあります。いまだに老若男女の心をつかみ、歌い続けられる故もそこにあるのでしょう。知床はこの歌によりブームとなり、一大観光地となりました。

しかし、そのにぎわいの反面、「知床横断道路」に名をかりた「観光道路」を造ることになりました。「知床横断道路」について、地元の斜里町青い海と緑を守る会に、今後の問題も含め書いていただきました。以下その原稿を掲載します。



知床の自然はブルドーザーの爪あとを残して――

北海道内における観光・山岳道路をこの「知床横断道路」で最後にするためにも、私たちは今までの運動を振り返り、十分な検討をし、今後の他地域の運動に役立てなければならぬと考えます。

(編集部)

### 一、知床の自然

知床半島はその地理的特性により、近年まで人の手による自然の改変から守られてきた地域である。

その原生林にはオジロワシやシマフクロウが繁殖し、海岸の断崖には多数のコロニーがあつて海鳥が乱舞している。陸上にはエゾシカの群れが見られ、ヒグマは豊富な餌と恵まれた生息環境の中で長い年月を悠然と暮して来た。

知床半島は、食物連鎖の頂上にある猛禽、ヒグマ、海獣を含め、陸海の生態系が原生に近い形で残されている我国唯一の地域と言えらる。しかしながら近年知床の自然環境は急速に悪化しつつあることも事実である。これまで原生自然の守られてきた大きな理由であつた半島という地域的特性や海から直接山岳地帯へと連なる急峻な地形、きびしい気象条件といった要素が、人間による種々の開発行為、森林の伐採、それに伴う河川の荒廃、道路建設による自然環境の分断が行なわれた時、さらに自然環境の悪化を促進させる要素として働くこととなる。これまで原始性が永く保たれてきたがゆえに知床は、わずかな力によって短期間のうちにその原始性を失つてしまつた危険をはらんでいるのである。

### 二、知床と観光

最後の原始境と呼ばれた知床半島は、昭和三十年代まではほとんど世に知られぬ存在であつた。昭和三十九年に国立公園に指定され、その名が全国に知られるに至つたが、それは知床の原始的景観が学術的に高く評価され、これを保護しようという明確な意図のもとに国立公園を飛び越して国立公園に指定されたという、国立公園行政史上でも特異な誕生であつたのである。その後昭和四十六年の「しれとく旅情」の大ヒットにより訪れた知床ブームは観光客の入込みを倍増させ、ホテルをはじめとする観光施設が地元で多数建設された。

現在、知床を訪れる観光客が徐々に減少する傾向を見せており、地元の一部には知床横断道路の開通を機会に第二の知床ブームを期待するむきがある。その一つのおらわれが今回の知床岬の観光開発計画だつたともいえる。

### 三、観光路線・知床横断道路

知床半島の中央部を横断し、ウトロと羅臼を結ぶ国道三三四号線(通称知床横断道路)は、昭和三十八年の着工以来十七年の長期にわたる工事の末、今年九月に完成することとなった。

この道路は当初より「産業道路」として位置づけられ、その経済効果調査(昭三八)によると①森林資源、②地下資源、③水産資源の開発が主目的とされていた。しかし国立公園内でもあり、沿線は保安林の更新困難地が多く伐採の計画も無く、地下資源にしても褐鉄鉱の採掘や硫化鉄、硫黄の採掘などはほとんど考えられない。水産物の輸送も、この道路の利用可能期間(後述)、安全性を考えると、多少の時間短縮(十数分か?)を考へに入れても、国道二四四(根北峠)経由に比してメリットがあるかどうか疑問である。この点については我々が以前から指摘してきたところであるが、地元においても「産業道路」としての期待はほとんど無かつたといつてよい。道路が完成するまでは建前としての「産業道路」が長年唱えられてきたが、開通を目前にして一気に

表面へ吹き出てきた本音が「観光道路」としての知床横断道路の位置づけである。

### 四、観光施設

#### 設置計画と経過

昨年十月、ウトロ側工区と羅臼側工区がドッキングし、着工当初の完成予定(昭和四十五年)から何度となく延期されてきたこの道路の完成がいよいよ具体的なものと地元ではとらえられるに至つた。そして翌十一月に公表されたのが大規模な駐車場と観光施設を、横断道路がハイマツ帯の稜線を横切る地点、知床岬に設置するという計画である。

当初出された計画は、幅三四m長さ一三二mの区域に乗用車八四台、バス一〇台の駐車場と休憩場、トイレを作り、さらに近くのハイマツの丘に展望台(二〇m)を作つて三〇mの階段で結ぶというものである。知床の自然環境を全く無視したこの計画はとうてい認められるものではないと判断した本会では意見書(別記)を各関係機関(網走開発建設部、知床国立公園管理事務所、斜里町、斜里営林署、網走支庁)へ送付するとともに、会長と理事が前記機関へ出向いて

### 国道334号線についての本会の意見及び理由

#### 意見

1. 知床の価値はその「原始性につきる」といえる。人工的な構築物は知床の価値を半減させ、目先のわずかな利益が、長い目で見て大きな損失を生む。
2. 知床は、大規模な原生自然環境の多くを失った我が国にあって、国民共有の財産と考えられ、地元住民、自治体、国はこれを保護する義務がある。
3. 道路建設したいが原生自然植生の大規模な自然破壊であり、今後、これ以上の破壊を防ぐとともに、その回復を図る必要がある。加えて、道路としての機能がはたされている以上、他の施設は全く不必要であり、これを認めるわけにはいかない。
4. 関係当局は、ウトロ・ラウス線の併用開始にあたり、その利用・管理計画、環境保全・保護監視対策を具体的にあきらかにするべきである。

#### 理由

1. 知床岬周辺は、これまで人為的影響を強くうけていない原生自然環境地域である。標高600メートル以上は純粋なハイマツ帯であり、林床にはコケモモ、ゴゼンチチバナなどの高山植物があり、学術上及び自然景観上重要な地域である。
2. 天然記念物のクマガラをはじめ、ギンザンマシコやホンガラスなどの数少ない高山性の鳥類が生息し、天然記念物のカラフトリスジミも確認されており、その生息地を破壊する。又、小哺乳類の移動、分散が阻害されることにより、これをエサとするエゾクロテン、イタチ類、猛禽類等の生息条件が悪化する。
3. 山岳部の大規模な面工事は、崩落防止、水処理等の附随しておくる工事も大規模であり、自然環境や景観の破壊は著しい。
4. 岬付近は強風、凍結など気象条件の厳しい所であり、植生の破壊は回復が困難のみならず、新たな枯死など二次的被害の広がる危険がある。又、帰化植物の侵入により自然植生が後退する。
5. 岬付近に駐車し、多くの人々が降り立つことになると、ゴミ、残飯による汚染の増大、高山植物の盗採やふみつけによる被害を生じる。又、残されたゴミや残飯にヒグマが餌づけられることが充分考えられ危険である。

意見の交換を行なつた。その後斜里町から当初の計画(施設の合計面積四、五四一㎡)を四〇％に縮小(一、七五九㎡)し、トイレ、避難小屋(看視人小屋として)、展望台(看視人の高見台を兼ねる)を設置する案が出され、羅臼町においてもほぼこの案に縮小された。

これに対して本会では、横断道路建設によって破壊された知床の

自然を、これ以上の破壊から守るとともに、できる限りの自然の復元を図つてゆくという基本的考え方のもとに、①知床横断道路は通過利用道路とすること、②したがって知床岬は無施設地区とすることという二点の基本線をつらぬくこととした。

その後、網走開発建設部と協議を持った中で、①知床岬に設置を

計画しているのは、除雪等の道路管理上最低限必要な「駐車帯」(幅一七m長さ九一m、一、五四七m)である。②駐車帯を含め、開発局の管理する敷地内に建物等の設置は認めない。あわせて同敷地内での商行為は認めないとの確約を得ることができた。又、本会の質問に答える形で、開発局で管理する敷地外に建物、展望台等の施設が作られることについても道路管理上望ましくないとの見解を明らかにした。又、この協議の中で、開通後の道路利用計画、継続される工事の内容についても明らかにされた。当面冬期間は閉鎖し、除雪の終る五月下旬から積雪の多くなる十月下旬までの五ヶ月間のみ使用されることとなり、夏場のピーク日での一日推定交通量は二千台である。開通後も国道規格に満たない部分(斜り側の大部分)の拡幅工事、及び舗装工事が継続されることになっている。

五、最後の高山道路?!

今回の施設設置計画案は、本会の運動に合わせ、北海道自然保護団体連合、北海道自然保護協会から要望書が関係機関に出されたこともあって、当初の計画からかな

り縮小されたものとなった。しかし、既成事実の積み重ねにより、なしくずしに様々な施設が作られ、自然環境が破壊されていった例は各地に多い。現在提示されている監視小屋がいつのまにか立派なレストハウスとなり、売店ができる—といったことは充分考えられることである。

我々は今後も具体的計画の立案を監視しつづき、知床の自然の現状を無視した計画に対しては、はっきりとした態度でのぞむ決意である。

知床横断道路の開通が目前にせまっている現在、道路の一般利用がもたらす自然破壊を防ぐこと、そのための適正な道路管理がなされること、ハイマツ帯を通過するこの高山道路が、さらに新たな自然破壊



知床峠付近のハイマツ調査

をまねかぬように願うとともに、高山植生を破壊して作られる道路は、これが最後となることを強く願ってこの報告を終えたいと思う。

(斜里町青い海と緑を守る会事務局)

環境週間記念行事

●日高中央横断道路計画を考えるシンポジウム (東京)

月日 6月3日(火) 18時~21時

会場 全国町村議員会館

(東京都千代田区一番町25の4)

日高山脈のスライド上映

パネルディスカッション

尚北海道からの講演者は、

八木 健三氏

坂本 直行氏

他東京から、

司会は、水野 憲一氏。

●日高中央横断道路問題講演集会

月日 6月7日(土) 13時~16時

会場 北海道自治会館大ホール

(道庁北向い)

講演者 本多 勝一氏

坂本 直行氏 他

入場料 カンパとして三百円の

協力をいただきます。

連絡先等は、連合事務局までお知らせ下さい。

日高山脈を守る連絡協議会ニュースから

開発道々静内——中札内線(仮称)

環境影響評価報告書に係る意見書

去る三月六日、環境影響評価報告書に係る意見書提出が締め切られました。意見書の内容は公開されていませんが、約一〇通ほど提出され、大半が報告書の不十分さ、計画反対の意見だったようです。知り得る九通のうち、何通かを掲載します。

意見書

河西郡中札内村

K・K (37才)

一、評価書については、注意して読んでも、全体的な内容が非常に理解しにくく作成されている。住民に対する縦覧である以上、専門家でなければわからないような内容構成の問題がある。

二、路線設定については、概設道路からの延長として結んでいるが、従来の林業行政における林道、作業道や開発行政での工用道路が、環境影響に極めて無神経に「安上り」のみをみつけてつけられてきているようにみえ、こうした結果として年々自然環境、森林内容が荒れてきている実態にある。

三、(一)例えば、残雪状況の年度とありあげ方など、なぜその年度を採用

したのかの客観的根拠がわからないなど、気象条件からみて一〇〇%安全だと判断しうる客観的因子を示すべきである。

四、工事にもなう周辺の立木伐開植生利離等による水量変化、生物生態変化と、そのことの下流域全体に及ぼす影響の予測を示す根拠が明確でないこと。

四、(一)この道路開発にともなう、内川水系への影響については、現在進行中の砂防ダムによる影響と複合した形であらわれると考えられ、その範囲を中札内の管轄区域のみに限定することは無理であり、下流域全体の住民の問題にもなると思われる。

四、(一)この道路開発にともなう、内川水系への影響については、現在進行中の砂防ダムによる影響と複合した形であらわれると考えられ、その範囲を中札内の管轄区域のみに限定することは無理であり、下流域全体の住民の問題にもなると思われる。

二、道路開発路線は、行政区としては中札内村に含まれるにしても、国有林であり国民の財産である。したがってその保全なり利用の権利は、国民全体が等しくかかわっているものではないかと考えられ、中札内住民だけの意見をとることでは、正しく意見反映がされるとは思われない。

三、中札内住民として考えた場合、この道路によってたしかに日高支庁への距離は短縮になるが、十勝全体としてみた場合、大樹、浦河線や日勝道路と比較して、それほど便利になるとは考えられず、また、環境影響評価について前述のように重大な疑問があり、そうした不安な内容を引きかえにして、住民としての多少の便利さを探ることはできない。

札幌市北区

A・T (24才)

第一章 地域の概要及び事業の目的

第二章 事業の目的及び意義

1. 第二節において事業の目的及び意義(1)(3)が記されているが、本道路の必要性(目的)として説明不十分である。具体的資料に欠けている。対象区間は、計画総延長七五km全線に必要がある。特に当地域は

環境上貴重な地域であるため。計画交通量の算出方法が不明であり、一、二一九台/日という数字の正当性、根拠について欠ける。

第二章 環境影響要因と予測・評価の対象項目に関して

1. 大気・騒音が対象項目から欠けている。2. 自然景観の細目中、道路路線上からの景観が含まれていない。第四章 環境への影響予測対象

1. 第一節においてP89表4-3、及びP90図4-8で立地安定度A(崩壊発生率八五%以上)、植生保全度A(立地利用可能度A(ほとんど利用困難)の総合的分級基準A(道路建設の影響が著しく大きい)が、道路予定地に極めて広く存在するが予測・対策(第三節)ではキロメートル単位に異常に拡大されている。現地調査は一〇〇メッシュで行なわれながら対策で数キロ単位というのは矛盾である。

### 公聴会中、学術経験者4名の公述記録を掲載します。

#### 1. 公述人の氏名及び住所

氏名 八木 健三  
住所 札幌市南区藻岩下 1977

#### 2. 公述の要旨

- (1) 日高山脈とはどういうものかということ、私の専門である地質学の立場からお話します。  
ア 日高地域は、スイスのアルプスに匹敵するところのアルプス造山運動の典型的な地域として知られており、中心のところ非常に高い温度で熱せられ、それらが非常に強い圧力で押されたために、衝上断層又は圧砕帯、破碎帯が発達、こういうところが非常に崩壊しやすいところになっている。  
イ いずれにしても、この日高山脈は、褶曲作用による造山活動によってできた非常に典型的な褶曲山脈であって、世界における一つの標準地になっている。  
エ 氷河地形の残っているのは、この日本では日高山脈のほかに日本アルプスに少量あるだけで、この日高山脈が日本における最も典型的なカールの氷河地形の残っているところである。また、氷河時代のナキウサギが生息しており、植物ではケショウヤナギ、エンレイソウなどもその一種である。  
このほかにもいろいろな動植物についても、いろいろな特徴において日高山脈は、他所に見ることのできない非常に貴重な自然を残している日本における最後の原始的な自然をどめたる宝庫であることを頭においてほしい。  
ウ この地域に道路を作ることは、地質学的、地形学的な特徴、あるいは雪が非常に多いというような気象学的な特徴から困難である。  
つまり  
(ア) 地質的には、非常に片状になった岩石が、これが褶曲、衝上断層、それから破碎帯といった構造的な運動によりかなり切断され大変崩れやすくなっている。  
(イ) 日高山脈全体を見ると非常に鋭い尾根があり、谷が非常にシャープなV字型になっており、「壮年」「満壮年」という地形で安定度が悪く、また大変雪崩も多い。  
エ これらについて、評価書を見ると、地形・地質の現状の評価においては、かなり良心的な報告をしており、また、動植物については、専門ではないが限られた期間における現状の報告としては、概ねよろしいのではないかとこの気がする。

- (2) 工事を加えた場合の影響をどのように評価しているかという点についてであるが、いろいろな工法を用いて非常に危険な状態をいかにして最少限にして自然を保持するかという点に目標を置いているが、この説明が非常に具体性、説得性を欠いている。  
崩壊地あるいは破碎地帯のようなところは、覆道工や橋梁を架設するというので、安全を保持し得ると述べているが、その根拠とするところがはっきり理解できない。  
つまり、現林道の現場において谷へ土砂投棄が行われ、また、のり面の崩壊がおこるなど現状として多くの破壊が起っているが、今度の場合、それと異なる工法をとるにしても現状と根本的に違った方法がとられることについて非常に疑問である。  
(3) 道路完成後についてであるが、現状がやや保たれたとしても、そこに非常に沢山の車や多くの人が入ってくる。そこで、排気ガスを出すあるいは高山植物の盗掘が行われるというような事柄が行われた結果、植生に対してどのような影響がなされるか、このようなことは、既に富士山のスバルライン、長野県の霧ヶ峰のピーナスラインというようなところではっきりしているが、こういった道路による深い影響というものについては、全然この報告書で書かれていない。  
(4) このような点からみて、この報告書は、現状の評価については、かなりの仕事をしたというふうには評価するが、少なくとも影響評価の段階においては、極めて不十分であり、これをもってこの道路を作ることの安全性を確保したとはどうしても考えられない。  
(5) 以上のことに鑑み北海道での唯一、最後に残された日高の自然を守って天然の博物館として後々まで残していくことが、少なくとも我々に課せられた大きな責務でないかと思う。  
(6) 社会的な問題、経済効果について一言いいたいのは、日勝道路、そして今作っている浦河大樹線、それから国鉄の石勝線、こういったものを十分考えていって、その上さらに考えるという段階であれば、また、話は違いますが、こういったものを考えずにやることについて疑問を持たざるを得ない。  
注：日高山脈の現状と林道による自然破壊の状況についてスライドによる説明があった。

# 着工中止の声相次ぐ



同日午前10時から静内町文化センターで開かれた公聴会には、数人の地元若人たちが道路促進の横断幕を掲げ、傍聴席は約四十人の町民や自然保護団体関係者らで満席となり、公述人の意見に耳を傾けた。

しかし、道が委嘱した地元道路新設期成同盟の吉田忍町農業者会長の見解は、約二十名程度の町民が一斉に引き揚げるなど、動員相らしい人も多く、また、道路促進論を積極的に訴える一般公述人が一人もいなかったと合わせ、地元での促進要望が今ひとつ広がりと盛り上がりを見せ、公述人が一人もいなかったという格好。

日高中央横断道路計画に反対論が相次いだ公聴会。28日午前10時15分、日高支庁静内町文化センターで。

意見公述人は道委嘱の学術経験者二人と一般公衆の五人の計七人。道委嘱公述人のうち、冒頭に立った八木健三北花名教授(地質学)は、日高山脈をスイスのアルプスに匹敵する滑りやすい山脈であり、氷河期の遺跡を残す自然の宝庫であると強調。その価値が原始以来手つかずにきたこととある以上、「道なき道を歩いて行ってこそ日高の良さが理解できる」とし、自然が保持できることを道、開発庁の影響評価書に強い懸念を表明した。

これに対してもう一人の委嘱公述人の吉田氏は、「地元住民も故郷の自然を愛しており、山岳遭難やクマの事故のために先に道なき道を救助活動に当たってきた」と反論。道路の経済効果、とくに林道加工による一次産業の促進効果を強調し、「長く太平洋と日高山脈に囲まれてきた日高の人たち

## 自然の保持できぬ 賛成派 経済促進効果を強調

日高十勝を結ぶ新しい幹線道路として計画されている道道中、日高中央横断道路計画の目玉をめぐり、公聴会。28日、日高支庁静内町で開かれた。道路が開通予定地の日高山脈の自然や地元の経済に与える影響を道、開発庁がまとめた環境影響評価書について、道民が一般の意見を求めるため開かれた。しかし、わが国に残された数少ない秘境・日高の山なみを長大トンネルなど貫通する計画だけに、意見公述人は全員が自然保護団体関係者となり、厳しい口調で道、開発庁の計画を批判、着工中止を求める発言が相次いだ。十九日には、十勝支庁中札内村でも公聴会が開かれ、公衆人の意見は、一般からの郵送などによる意見書とともに環境影響評価書の検討会に寄せられる。

### 日高開発道路公聴会

静内

だが、生活の豊かさ、物質面での制限を受けるべきではない」として、道、開発庁の計画を支持した。

このうち田中会長は「国鉄ローカル線廃止を叫ぶ一方、わずか二八・八メートルの道幅三百十億円もかかるとする国の財政投資は矛盾している。米の減反、牛乳、玉子牛の生産調整などを見て、一本の道路だけで地元一次産業に大きなインパクトがあるとは思えない」と指摘。「現代は生き残るために日高の自然を残しほしい」と訴えていた。

(朝日新聞、1980年3月29日 から)



- ▲ (ウ) 哺乳類では、足跡調査法を用いているが冬の積雪期にやっていないため、その種類相を確実に押さえることはできない。
- イ 第2点目の調査結果の信頼性については
- (ア) 鳥類の調査結果中、コガラとハシブトガラを混同しているようである。
- (イ) 現地調査で、同一標高でコガラとハシブトガラを記録しているがその後で、これらの垂直分布は完全に分かれていると述べており、鳥類の現地調査と文献による資料との間に矛盾があるにもかかわらず、この矛盾に気づいていない。
- (ウ) 鳥のリストの中で、北海道で夏鳥であるキジバトを留鳥としており、同じような間違いが12の鳥についてある。こういうことからすると、調査者が鳥類について正確な知識を持っているかどうか、非常に疑わしい。
- (エ) 哺乳類の現地調査に当たって、足跡調査で生息確認を行っているが、この方法は特別の場合を除き、積雪期にしか使えない。
- (オ) 哺乳類の現地調査で尿跡を用いているが、この方法は、まだ確立されたものでない。
- (3) 評価書には、道が実施した「日高山脈自然生態系調査報告書」を引用しているが、これは日高山脈全体の概要を示すものであって、計画道路が通る予定地域の詳しい調査結果ではなく、したがって、条例の指針という適当な文献とは認められないし、又、引用に当たり一部分間違いがあるなど慎重さを欠いている。
- (4) 道路ができた場合、どのような影響を与えるかという予測が十分に検討されていない。
- ア (例示として) 札内川流域の大径木を含む広葉樹の原生林は「特に保護すべきもの」と述べているが、これは、計画路線に接しているのに、予測では林縁部を通るので影響なしとしている。道路の開削、道路の利用が与える二次的な予測は、全く行われていない。
- イ 動物については、ナキウサギの生息地は避けているが、シマフクロウ、クマゲラの生息地については考慮していない。
- 特に、シマフクロウの行動圏は非常に広く巣を中心に2ないし7.5km、直径15kmの範囲を動くものであり、評価書ではこれらを回避するとなっているので、当然予定路線を変更する必要がある。
- (5) 道路をつけること自体が原生性を損うことであるし道路開削による二次的な影響を考慮(評価)していない。
- ア 苫小牧の演習林に接して高速道路ができた

ため道路沿いから針葉樹が枯れている等の例があるとおり二次的な影響を無視することはできない。(その他の例富士山岳道路、八ヶ岳のピーナスライン)

- イ 道路が十分でないために人の立ち入りが少なく、そのためにその地域 動物が保護されていたが、道路の整備により人の立ち入りが増えると影響を受ける。特に、狩猟等によって影響を受けるので、鳥獣保護区の拡大乃至は新設による動物の保護対策が必要である。
- 以上述べたとおり、評価書の現状調査、影響予測、評価の内容は不十分である。評価書が「計画地域における保全目標はおおむね達成される」とするのは早計であり、又、これでよいとしたらこれは、今後の前例となり問題である。
- (6) 道路をつける目的として、道路密度を高くすることを挙げているが、道路利用と深いかかわりのある人口密度との関係、経済効果について述べていない。
- また、大樹、浦河線や話題がある道幹線道路が完成したときのこの地方における交通事情の変化の予測がない事業目的は、非常にあいまいである。
- (7) 計画路線は各所で崩壊が起きている場所に予定されており、道路の新設に伴い崩壊が一層ひどくなると考えられるが、これについての予測がない。
- (8) 天然記念物等が生息する地域は、学術上貴重であることは勿論であるが、それほど珍しくない動植物ばかりであっても、あるまとまりのある生物群集としてみたときに、それが原生的な自然状態を示している場合、その地域は学術上極めて重要な存在といえる。
- 1978年の夏に実施した日高の動物調査の結果によると、鳥類群集の面からみると、標高1,000m以上の針広混交林では本来の原生的な特徴がよく維持されていると思われるが、1,000m以下では、道路の開削、樹木の伐採などの影響でそれに対応した鳥類の群集がみられ原生的な自然が失われつつある。(その他の例大雪山の層雲峡)
- 今後、この原生的自然を保存しようとするならば現在の状態を維持し、できれば人工造林地を本来の針広混交林に回復するといったようなことが必要であり、そのため、これ以上の樹木の伐採、道路の開削を行わないことが必要である。
- (9) カールの環境条件は、非常に貴重である。カールは予定路線から離れているが、現在以上に道路が伸びたり、拡幅等の改良がされたら、森林

1. 公述人の氏名及び住所

氏名 吉田 忍  
住所 静内町緑町3丁目78

2. 公述の要旨

- (1) 父子二代にわたり、静内町で生活している者の一人として、静内中札内線道路の着工を懇願している。
- 静内川の水資源は、農業用水、水道用水、工業用水はもとより電力用水として多目的に利用されているが、静内川は、荒れ川で大洪水により町に大きな被害をもたらした時期もあった。
- しかし、今日に至るまでの数十年の長い間、河川改修事業並びにダム completion によって、町民に潤いを与える川と変わり、自然と人間とが一体となった姿がここにある。
- 十勝とは過去一世紀以上にわたり、産業、文化あらゆる面で交流が阻害されていたが、日勝道路の開通で交流の一步を踏み出した。
- 苫小牧を中心とする太平洋岸に、産業流通の大プロジェクトが着々と形成されつつある今日、道央圏南部と道東の帯広、釧路、北見を結ぶ幹線道路の形成が必要である。
- (2) 日高は農林水産業主体でこれらが商工業の発展を促し、全国の70%を占める軽種馬生産、さらには、広大な森林地帯を背景とした木材加工業が基本産業である。特に、合板業では道内屈指の工場があるが、そのベニヤ生産素材の60%が十勝方向から移送されている。
- 十勝は豆、牛乳、肉などを中心とする日本の食糧の重要拠点で、本州等への農作物の輸送はこの日高を経由し海上輸送がなされている。本路線は、これら拠点間の相互3割に距離短縮効果をもたらす、そのほかに、農畜産物、林業などの資源開発効果、自動車走行便益を考えると産業開発効果はまことに多大である。
- (3) 現在、日勝道路の一日交通量は2,900台と推計され、昭和62年代には5,800台、浦河・大樹線は407台、本計画路線は1,200台と想定されており、それぞれの道路の機能分担、補完作用が期待される。
- (4) 日高は幹線道路の密度が他地域に比べて低くばかりでなく、高速道路、空港のサービスエリアからこの日高沿岸ははずれており、高規格な道路が必要である。
- (5) 私は、以前にウトロ・羅臼の開発道路の工事現場を視察したが、工事施工時における植生、自然保護関係の取り組みには、目を見はるものがあった。したがって、本道路も日高の地形になじんだ、そして、動植物、自然環境との調和に配慮しつつ施工することは可能であると信じ

ている。私は、今まで20回に及ぶ現地調査に参加しているが、本路線は標高680mでトンネルに入り、さらにトンネルまでの距離は63kmであり、これに比較して日勝道路は、標高1,023mで富川町から100kmに及ぶことなどから、標高性、奥地性にすぐれているといえることができる。

さらに高山植物については、1,000mをこえるダケカンパ林、高山植物がみられるが、これもトンネルの入口の標高が680mであるので、概ね保全されるのである。

そのほか、環境影響評価書に報告されている施工方法がとられるならば、カール地形、急傾斜地、崩壊地、エゾナキウサギなどの主要な動物の生息環境、アメマスなど水生動物、自然景観などについて、自然保全と開発事業の調和が図られるものと信ずる。

- (6) 自然は人間の生存と諸活動の基盤であるとの認識にたつて、良好な環境を維持することは私たちの責務であるが、技術革新、産業の発達、生活の多様の時代にあつて、社会はめまぐるしく進展しており、日高・十勝の人々のみが物資面で豊かな恩恵の享受を、制限を受けることのないように希望する。
- 山岳遭難、熊の被害など、山の事故は後をたたないが、地元の住民は真っ先に道なき道を救助活動にあつているのである。建設過程では、それぞれの保全、保護が関係機関との協議において、めん密に進められると承知し、静内町の99%の住民が本路線の早期実現を願っていることを申し上げる。

1. 公述人の氏名及び住所

氏名 藤巻 裕蔵  
住所 帯広市稲田町西2線13

2. 公述の要旨

- (1) 日高山脈は、地形・地質の面からみて学術的に貴重な存在であり、動植物の面からみても原生的な自然状態を残している重要な国民の財産である。このような地域の開発行為を行う場合事前の調査が非常に重要である。
- (2) 動物に関する限り現状調査が極めて不完全である。第1点目として現地調査が不完全、第2点目として調査結果が信頼性に乏しい。
- ア 第1点目の現地調査の不完全については
- (ア) 調査期間が7日間と非常に短いため、信頼性のある結果が得られるはずがない。
- (イ) 鳥類の調査時期(8月23~25日、27日~30日)は、繁殖期が終っており、調査等の時期としては非常に不相当である。

高の山々をながめては、山の向う側を求めている地域の住民の願いは何よりも大切にすべきであり、それは民主主義の根源であり、評価書の中にもられている生活権の公益化、という表現である。

このような住民感情を強調すべきでなかったかと考えられる。

(4) 地域開発との係りについて、一歩つっこんだ提言が必要であり、この道路がどういふ役割を果たすかという問題についての提起と分析が若干弱いように見える。

札内川をいかに治めるかが最大の課題であり住民のみが知っている直線的な願いである。

また、これは中札内のみではなく下流の帯広の上水道用水、農業用水の確保のためにも必要であり、このための広域水利用計画が進められている。

この計画を実現するためには、どうしても人為的に札内川上流の山腹一帯の自然破壊の防止土砂の流出をくいとめる闘いが必要であり、その抜本的な対策を取り入れられたのが砂防ダムである。

この道路は、これらの事業を遂行し、日高山脈の自然破壊を人間のささやかな力で食い止めようとする闘いの拠点ルートとして位置づけられるものである。

(5) 札内川沿いには、いくつかの雪崩にまつわる悲劇があり、この道路をめぐる、冬期間の雪害や山岳道路としての諸問題があるが、道路技術上から支障になるほどとは考えられない。

(6) 工事の施工にあたって、次の二つの問題を提起する。

ア 上の沢において道路の工事と並行してトンネルの上流部一ヶ所、右岸溪流一ヶ所、下流においては、右岸一、左岸二の各溪流に崩壊土留め工事を行うこととあわせて、上の沢本流床留め工事の施行を考慮すること。

イ 札内川本流右岸道路についても架橋地点では溪流の上流部に崩壊土止め工事を必ず施行すること。

ウ 以上二点を評価書に記述されている施行方法と合わせ検討するならば、環境破壊を心配されいろいろの疑念を持っている方々の考えも解消されあわせて日高の自然が守られるとともに、日高及び札内川を私たちのものとでき、明治以来、多年、念願してきた住民の意見を具体化することができると思う。

(北海道生活環境部環境影響審査課から)

の生物群集に直接影響を与えるだけでなく、高山帯に人の立ち入りを一層多くし、カール内の自然に悪影響を強めることは避けられない。わが国に残された唯一の原生的自然環境を持つ日高山脈を守るために、これ以上の道路をつける必要はないものと考ええる。

1. 公述人の氏名及び住所

氏名 吉田 勇治  
住所 河西郡中札内村中札内西1線 235番地

2. 公述の要旨

(1) 開発局並びに道が行った環境影響評価は、そのすべての点で満足すべきものでないが、

ア この道路の計画地域が北海道環境影響評価条例の対象地域でないが、条例に準じた手続がとられているということの評価が必要である。

イ 本道路建設促進の運動が関係町村によって進められてから、すでに15年を経過しておりこの道路に対する非常な期待を理解してほしい。

また、54年度北海道開発予算において500万円計上され、計画路線から一歩進み、道路工事の具体化が早急に求められていること、道は、この道路について一定の見解を示していることも参考にすべきである。

ウ この道路問題を契機にして、日高地域一帯の開発行為についての方針を樹立する必要がある。

(2) 開発行為と環境保全に関する問題は、窓口の議論や理論で解決するものではなく、一度その問題が許容された開発行為であっても その工事過程において、常に関係者との間に対話を深めて、相互信頼と責任をもってことにあたるといふ姿勢が必要であって、着工後も引き続いて環境影響評価や自然破壊防止の手続を講ずることを前提としながら、知事は速やかに当該道路を一般道道として認定に必要な所要の措置をとるべきである。

(3) 道路の必要性を論ずるときに、直ちに経済効果だけを議論することは疑問である。これは将来展望を抜きにした現実論議のみとられやすくそれは私企業的な発想であり、投資効果があがらないところには財政投資をしないという発想である。

国家の場合、その投資に対する経済効果よりも、どんな地域に住んでいても、国民一人一人ができる限り均衡のとれた思恵を受けることのできるような政治を行う必要がある。

この地に入殖して以来、数十年にわたって日

日本勤労者山岳連盟も反対決議！

日高中央横断道路建設に反対する決議文

日高山脈は今、破壊の危機にさらされている。「日高一貫開発計画」の名による電源開発事業は十ヶ所を超え、無秩序な林道はミミズのようにはい廻っている。日高山脈の北には「日勝道路(国道二七四号線)」が開通し、南日高には「浦河大樹線」の建設が進められている。日高山脈はその原始性を保つ範囲を日毎にせばめられている。

さらに今、北海道開発局は、残された日高山脈の中央部をぶち抜く自然破壊の道路建設計画を押し進めている。開発道路は「日高中央横断道路(静内―中札内線)」と呼ばれ、全長一四〇キロメートルに及び日高山脈の中央部、中部日高山脈の盟主「カムイエクウチカウシ山」の南をぶち抜き、日高側から十勝側に通じるものである。

日高山脈は北海道でも古い歴史をもつ褶曲山脈で、低標高に数多くのカール地形をもち、学術的に極めて高い価値を有している。地形・地質・植物・動物相の原始性は損なわれずに残され、峻険な山岳峡谷のもつ秀れた景観を加えた総合価値は大雪山に勝るともいわれている。それ故、昭和四十六年、環境庁自然公園審議会は、日高山脈を国定公園の候補地に指定した。しかし、北海道知事は、その手続きを八年間も放置し、この貴重な自然を開発の魔手にゆだねている。

日高山脈はまた、登山者に秀れた対象を提供しており、北海道の登山愛好者にとって、憧れであり、誇りでもある。日高山脈をめぐる開拓の歴史は、北海道の登山発展の縮図でさえある。

すでに多くの人達によって指摘されているように日高山脈の保全・保護は、原始性を損なわない対策によってのみ可能である。道開発局並びに、北海道は、日本に残された最後の自然にふさわしい保護のため、ただちに、日高中央横断道路の開発計画を撤回し、国定公園指定を急ぐべきである。

我々は、貴重な日高山脈の自然を守り、登山文化を、さらに発展させるために日高中央横断道路の建設に強く反対する。

一九八〇年 三月九日

日本勤労者山岳連盟第十四回定期総会

提案団体

- 北海道道東地区勤労者山岳連盟
- 北海道道東地区勤労者山岳連盟
- 北海道道北地区勤労者山岳連盟

日高中央横断道路問題

その他の動き

▼ 東京写真展終わる

四月一日から十日まで、東京銀座子どもギャラリーで「日高山脈写真展」を開催。多数の都民に日高山脈の素晴らしさと保護の必要性を視覚を通し訴えることができました。

さらに日高山脈を守るために有志が集まり、東京組織も活気づいています。

▼ 全国の声を日高に！

▼ 次は札幌写真展

五月二十二日(木)―二十七日(火)まで、札幌写真展を開催。会場は「アートギャラリーさいとう」(⑧デパート本館西隣り)です。毎日朝十時―六時まで行っており、作品総数八〇点。

山岳景観・動物・植物の他自然破壊の告発写真、現地調査記録等種々です。写真集・ポスター等の販売も行いますので多数のご来場を期待します。

尚、入場チケットは三百円。

▼ 日高山脈を守る連絡協議

会十勝連絡会結成される

日高山脈を守るために十勝管内の種々の団体が集まり、連絡会を四月十七日に結成しました。地元十勝ならではの運動を展開することです。

連絡先

080 帯広市西一条南十丁目十七(珈琲と音楽「川」気付)

▼ 釧路写真展準備中

札幌の次は釧路で、ということから、釧路勤労者山岳会が中心となり、実行委員会をつくり準備中です。

▼ 全国十万人署名開始

道路建設反対の署名を五月一日から、全国一斉に開始します。環境庁長官・北海道開発庁長官・北海道知事に提出するために行ないますので、ご協力のほどお願いします。

# 全国だより

五月二十五日(日) 会場—桂浜センター

## 第一〇回 全国自然保護大会開催

主催 全国自然保護連合  
主管 高知県自然保護連合  
大会スローガン 自然の復活は人間の復活である

期日 一九八〇年五月二十三日～二十六日  
場所 高知市 桂浜公園内 桂浜センター

同 本町四一三 県民文化ホール  
(電話)〇八八八(四一三二〇二)  
(電話)〇八八八(二四一五三二二)

一、大会の内容  
五月二十三日(金)

一三〇〇 全国連合の理事会 於中央公民館  
(電話)〇八八八(二四一六一一〇)

一八〇〇 前夜祭 於県民文化ホール  
五月二十四日(土) 会場—桂浜センター

九〇〇 受付開始

九三〇 全国自然保護連合総会

一一〇〇 記念講演

講師 精華大学の植田 勲先生  
講演 つつましく生きよう  
—石油文明の崩壊—

一三〇〇 分科会  
一八〇〇 交流会

五月二十五日(日) 会場—桂浜センター

八〇〇 受付開始  
八三〇 現地報告・分科会報告  
一〇三〇 八〇年代を切り拓く(六名による問題提起)  
一三〇〇 パネルディスカッション  
一五〇〇 総会(方針・諸決議)  
一九〇〇 映画「海・みんなで守ろう」外スライド等  
五月二十六日(月)  
九〇〇 中央公園集合—デモ行進—高知県庁  
(大会決議を知事に手交)

分科会 (一一時までには終わります。多数の御参加を—)

- (1) 農業による汚染を追求する (2) 土と生命を守る農業めざして
- (3) 野生動物との共存を考える (4) エネルギー問題を問いつめる
- (5) 合成洗剤を追撃する (6) くらしの中の公害を洗いなおす (7) 公害企業とたたかう (8) 河川湖沼をよみがえらせるために (9) 海を守る
- たたかい (10) 山を守るたたかい (11) 身近な自然を見つめて (12) 住民運動のなかで法律の持つ意義 (13) 自然になじんだ技術をひらく

二、参加料など  
参加費(資料代) 二、〇〇〇円  
宿泊費(一泊二食) 四、〇〇〇円(桂浜センター)

無料宿泊のお世話もしています。(但し、食事なし風呂なし、会場への交通費に片道三三〇円のバス賃がいらいます。尚、いくらかのふとん代を負担していただくことになるかもわかりません。)

三、大会事務局  
〒780 高知市本町五二二二 西本ビル3F  
第一〇回全国自然保護大会実行委員会  
(電話)〇八八八(二二二六七七)

※ 又は道連合事務局までご連絡下さい。

## 生存のための環境権 = 自然権・法制化の宣言

地球は宇宙の中心ではないし、人間は地球の中心ではない。40数億年の大自然の歴史のなかに、あまたの生命の1つとして人ははぐくまれた。地球という有限のわくの中で無生物と生物との巧妙な循環系と精緻な生態系のバランスに支えられて、はじめて私たちは生存でき、幸福・文化・生活・健康を享受する人権を保障されているのである。

人のいのちのふるさと・心のふるさは大自然以外にはない。人間のいかなる活動も自然の尊厳を侵してはならないし、それを侵せば徐々に、時には急激に自然は変容し、人の生存のための環境は破壊され、人権は犯されてゆくのである。

しかし、このようにして損なわれる人権をわが国の法律は守ろうとしない。国民にはなぎさで憩う権利はないと言い、美しい海や空を享受する権利はないのだと言い、ましてや鳥やけものたち、魚や虫たちが環境の悪化による危機から命を守ろうとする権利を、まるで認めようとしない。

わが国における「自然」の法的地位は他の近代国家よりも低く、それはほとんど無にひとしい有様である。

このために、開発は年ごとに巨大化し速度を早め、新たな工業技術により生みだされる合法的な自然破壊と公害は、一層複雑深刻となり、日本列島の土と大気、河川湖沼と海、鳥獣虫魚森林原野等、私たちのいのちの母なる自然がむかえている危機は恐ろしいばかりである。この一方的な開発破壊に、有効な歯止めをかける方法はないのだろうか。人が再び豊かな自然の中に生き、子孫に災いを及ぼさぬ安らかな未来を保障する道はないのだろうか。

ただひとつ、それはある。

これまで開発破壊を合法としてきた法に対抗しうる同じ力の法的な権利を、わが国の「自然」がそなえもつこと、すなわち、わが国の「自然」の法的地位を開発と対抗しうるまでに高めることである。

とである。私たちに今必要なのは立法運動であり、私たちが必要とする法律を私たちみずからの意志で立法する時が来ているのである。

### 1<生存のための環境権=自然権理念の確立>

自然は、破壊をもたらすあらゆる原因に対抗しておのれを守る基本的権利をもつ。この基本権を自然に付与することによりはじめて自然の子である人間の生存・幸福・文化・健康・生活が保証される。自然とは自然循環系、なかでも自然生態系、生物種、自然美、自然空間、自然資源、そしてそれらの全体的な関係を指す。

### 2<真の事前影響評価の義務づけ>

環境破壊の多くは回復不能である。したがって自然権(生存のための環境権)は破壊を予防することによって守らなければならない。すべての事業活動は事前に環境影響評価を受け、その可否を人々の公正な判断に付さなければならない。

### 3<団体出訴権の獲得>

自然権(生存のための環境権)が侵されるとき、山川草木鳥獣虫魚あるいは後世の子孫たちに代わって、環境保護団体・住民団体・日本人誰もが訴訟を起こす権利をもつ。

わが国よりも早く経済成長期を迎えた諸国は、各国独特の自然権(環境権)立法をすでに民衆運動の力によって果たし、その法を足がかりにして開発破壊や公害と闘っている。わが国を顧みれば、公害列島でありながらいまだに基本的な環境法がない。にせのアセスメント法すら流産をくりかえすのも、環境権裁判に我々が辛酸をなめるのも、最も基本的な権利が確立されていないからである。よって私たちは生存のための環境=自然権の確立をめざす立法のためのたたかいを、ここに宣言する。

1980年3月2日 京都宣言

河川湖沼と海を開発破壊から守る  
全国連絡会議第2回大会

# 活 動 日 誌

- 2月29日 2月23日付質問書に対する回答出される。
- 3月6日 日高中央横断道路計画の環境影響評価報告書に対する意見書提出しめ切り日。(連合加盟団体の個人数名が意見書提出)
- 3月8日 代表者会議
- 9日 第10回北海道自然保護シンポジウム開催。(札幌クリスチャンセンターにて)
- 3月28日 日高問題公聴会(静内町)に参加。
- 3月28日 同上(中札内村)に参加。(十勝自然保護協会・帯広畜産大学自然保護協会)
- 3月29日 環境庁自然保護局長と面談(東京にて)
- 4月1日 「日高山脈写真展・東京」に協力。
- 10日 同時に関係機関・諸団体・有志に日高問題を説明・協力要請。「日高山脈を守る連絡協議会・東京」と今後の運動方針等協議する。(東京にて、田中)
- 4月17日 十勝自然保護協会と日高問題について協議。(帯広市にて、田中)
- 4月18日 釧路自然保護協会の事務局から、釧路湿原等についての活動状況を聞く。釧路勤労者山岳会の例会に出席。日高問題を説明。さらに写真展開催を要請する。(釧路市にて)
- 4月19日 中標津町の畑正憲氏に講演をお願いしたが、スケジュール上無理。
- 4月26日 「日高中央横断道路計画反対署名」用紙1万枚印刷。記者会見。

この他、毎週火曜日・金曜日7時より事務局会議を開いています。

## 編 集 後 記

○ 山菜の女王、タランボの季節になりました。フキノトウ、エゾリュウキンカ、ギョウウジャニンニク、ウド、ワラビ、ゼンマイ、コゴミ、ハマボウフウ、アサツキ、フキと思うにまかせ書いてみましたが、その種類の多いこと、それだけ楽しみが増すというものです。それでも、カタクリだけは食べる気にはなれません。薄紫の下向きの花卉。頭をうなだれた清らかな姿は、すそ野に新たな季節の訪れをつげる使者の感があります。

山菜取りに行かれる方、特にタケノコ取りには、熊・にご注意のこと。

○ 今号はページ数がいっぴく多くなりました。各地の活動紹介の他、日高中央横断道路計画反対運動の比重が大きく、その資料掲載に努めました。

次号は、第十一回北海道自然保護シンポジウム開催地・根室を特集します。

また、今号も「原野の昔ばなし」を休ませていただきましたが、次

号から再び掲載します。会報についての意見等、投稿をお待ちしています。

自然保護シンボルマーク募集  
「自然保護バッチ」をつくるべく、現在その図案を募集しています。拡大図を八月末日までに事務局にお送り下さい。

○ 「日高中央横断道路計画反対署名」開始。八月までに全国十万人を目標に署名集めをしています。ご協力下さい。

○ 坂本直行・花の絵ハガキNo.4ができます。六枚一組で三〇〇円。ご希望の方は事務局までご連絡下さい。この他、日高道路現地調査報告書(五〇〇円)。日高山脈ポスター(四〇〇円)も販売しています。(明子)

一九八〇年四月三〇日発行

編集発行 北海道自然保護団体連合

代表 井手 貴夫

事務所 札幌市北区北十一条西一

丁目 北海道自然保護センター内

振替口座 小樽 四〇七一

連絡先 (〇二)七三二一五七二四

事務局長 田中 明子

印刷 北海道共同印刷所