

北の自然

第15号 第16号
合併号

1980年12月12日



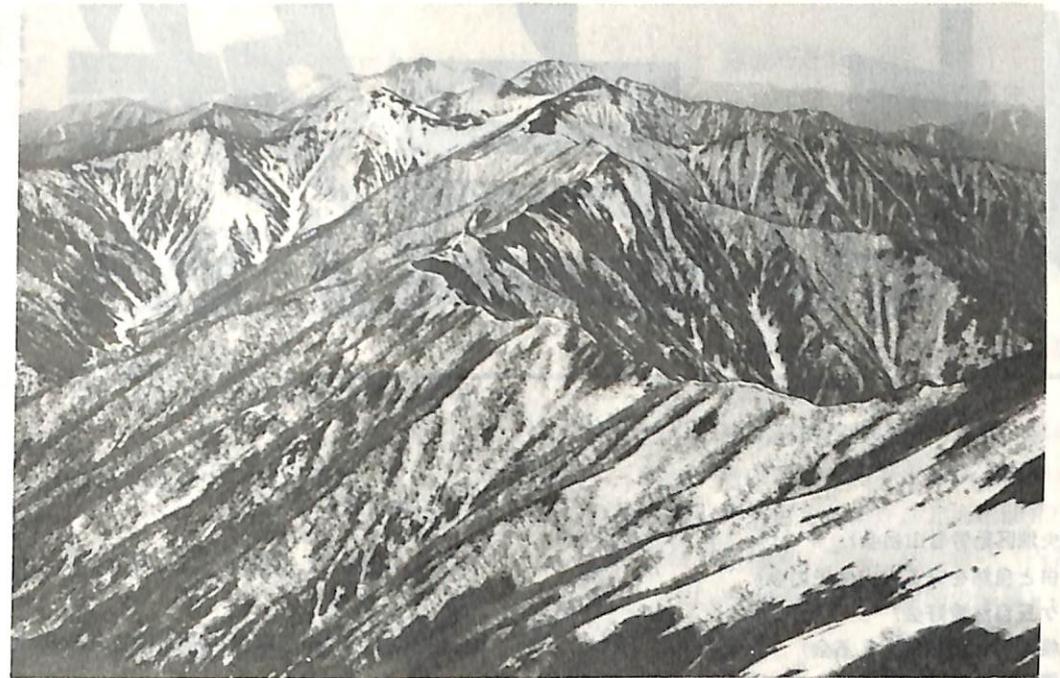
特集記事

○ 日高中央横断道路計画

今日までの経緯と問題点・課題

図=1 開発計画の概要図

— 北海道開発局・開発道路概要書による —
概念図



日高中央横断道路計画特集

日高山脈は、わが国に残された最大規模の、かつ原始的な自然環境をもつ地域です。この山脈の中央部を東西に横断する開発道路静内・中札内線の計画は、五十四年度開発予算の新規所づけによって急速に具体化してきました。

その事を機に、日高山脈を開発から守ろうという運動が始まりました。五十四年七月には現地調査を行ない、九月には「日高山脈を守る連絡協議会」を発足させ、さらに東京・地元十勝に連絡会が結成されました。今日まで広く国民に、日高山脈の豊かな自然とそれを破壊する道路計画を知っていただくため、写真展・集会・署名活動を行ない、さらに本計画がかかえる矛盾・問題点を明らかにすることに努めてきました。しかし、行政改革の失面に立つ北海道開発庁は、不況克服の柱としながら、同庁の延命をはかる一大プロジェクトとして、この計画を押し進め、北海道庁もまた行政機密の厚いガベと多数の議会勢力を借りて、十月二十八日、道々認定の議会決議を強行しました。

そこで、一つの区切りとして、これまでに至る経緯と主な論点について整理したいと思います。現時点でのまとめは、とりもなおさず、私たちの二年間の活動を共通の認識とするためであり、今後の長期化が予想される道路反対の運動をより強固にするためであります。

(事務局)

- 北海道庁、これをアセスメント条例5条に準じ公告、縦覧に供す
- 55年2月4日 北海道庁、アセスメント条例7条に準じ説明会を開催
5日 (開催ヶ所=静内町, 中札内村)
- 55年3月6日 北海道庁、アセスメント条例6条に準じ、住民の意見書をしめきる。
- 55年3月28日 北海道庁、アセスメント条例9条に準じ公聴会を開催(開催ヶ所=静内町, 中札内村)
- 55年1月 北海道庁、生活環境部長の私設諮問機関として環境影響評価検討会議を設置(条例上は審議会となるが、検討会議の性格はきわめてアイマイ)。
- 55年2月 検討会議、第1回の会議を開催、委員長に伊藤浩司氏を選任。以後5回の検討をおこなう。
- 55年7月30日 検討会議、第5回会議で意見をとりまとめ報告書を生活環境部長宛提出。現状調査の再調査、評価の追加、附帯意見として国定公園との係り、また札内川における多目的ダムとの整合性など指適される。
- 55年8月4日 生活環境部長、検討会議の報告を同部長意見として土木部長に具申。
- 55年9月 北海道知事評価書を確定。検討会議で指適された再調査、再評価については、条例解釈上確定以前に義務づけたものではない。また、アセスメントの本旨論として事前評価、未然防止にならないとの批判に対しては、長物(道路)は条例になじまない。国の予算の執行状態から、開発予算の執行がなされないと不可能として、評価書確定後、工事の進行と併行した調査をおこなうとする。
- 55年9月29日 第3回定例道議会に道々認定案件として提案
10月28日 建設常任委員会、公害対策特別委員会の合同審議を経て、本会議で賛成多数で案件を可決。

1. 開発道路静内・中札内線の道々認定に至る経緯

1) 主な記録

- S 30年頃 日勝関係町村より道路の開発要望でる。
- 40年 関係市町村による「日高中央道路開発期成会」が発足、予算要求を始める。
- 45年 北海道開発局、静内・中札内ルートについて開発効果の予測調査実施(46年まで継続)。
- 47年 北海道開発局、同ルートについて路線整備計画調査を実施。
- 49年 北海道開発局、同ルート周辺について、「自然環境基礎調査」をつぎのとおり実施。
- 49 航空写真による地形・地質の把握
- 50~52 地形・地質、植生の調査
- 53 動物についての調査
- 54 全体調査の取りまとめ
- 53年12月27日 北海道開発庁、「事業計画概要」「自然環境基礎調査」(未定稿と推定される内部資料であり非公開)を提示し、開発道路の新規採択について道の同意を求める。
- O 12月28日 道、調査結果から判断し、環境に支障なしとして、同意。
この間、開発調整部が主幹し施業主体の土木部と環境サイドの生活環境部の間において意見調整するが、土木部の意向が知事部局に反映されたもよう。
- 53年 月 北海道開発庁、開発道路静内・中札内線の計画概要作成(内部資料として非公開、53年12月道に提示した事業計画概要と同一か否かは不明)。
- 54年 北海道開発予算新規採択として、調査費500万円計上。
- 54年2月 堂垣内知事、道議会の質問に答え、義務づけられていないが「道アセスメント条例の趣旨を踏まえて環境保全をはかる」即ち実態として条例を準用すると答弁。
- 55年1月 北海道庁、道に対し環境影響評価書を提出(条例4条の1)。

これまでの論点

ア) 開発政策としての整合性に欠ける

地域開発を推進するにあたって、国家レベルでのトータルプランとの整合性があきらかにされなければならない。

北海道の開発、とりわけ日高山脈の開発については、三全総、北海道新長期発展計画などのほか、関連する指標として国土利用計画、森林施策計画、水資源利用計画、治山・治水整備計画、道路整備計画、港湾整備計画、公園利用計画等との整合性もとめられなければならない。

また個別の計画としての大規模林業圏開発事業、農業構造改善事業、さいきんでは開発庁の地域総合環境圏の展開構想、あるいは国鉄の整備計画などとの関連もある。

これらの地域開発をめぐる政策との整合性は、大規模開発にとって欠くことのできない要件であるが、これらはいずれも討議されていないばかりか、開発道路の計画は、多くの矛盾をもつものである。

イ) 開発計画の個別の矛盾

北海道開発局が示す「日高中央横断道路開発概要」、北海道庁の「アセスメント要約版」による個別の矛盾についてもつぎのように指摘できる。

開発道路の意義

北海道開発局の開発道路概要書によると道路開発の意義として六点あげられています。

- (1) 道東から道央の苫小牧一円への中央玄関口のルートである。
 - (2) 日高管内最大の商業機能をもつ静内町の発展のインパクトをもつ。
 - (3) 中札内―静内両町村間の交流、農林資源の開発・管理と畜産団地の形成・観光素材の提供。
 - (4) 静内町の木材系地方資源型工業にとって、十勝地方からの原料搬入ルートとなる。
 - (5) 道東一円の馬鈴しょ、玉ねぎの道外移出、特に苫小牧港への輸送経路となる。(国鉄の利用比率低下に伴い)
 - (6) 道路密度の低い日高地方では、地域開発整備のインパクトになる。
- 次に北海道土木部編集のアセスメント報告書要約版では、道路の意義を五点あげています。
- (1) 道路密度上、北海道は全国の約二分の一であることから幹線道路の拡充が図られる。
 - (2) 十勝・日高両生活圏の距離の短縮が図られる。
 - (3) 幹線道路は互いに補いあう必要がある。
 - (4) 交通運輸サービスの過疎が解消される。
 - (5) 苫小牧を中心とする道央と道東を結びつけ、沿道町村の開発に多くの効果がある。

道東・道央を結ぶ距離の短縮になるというけど

河線經由三二六キロ。計画線經由二三〇キロとなります。しかも計画線地域は地形が急峻な山岳地、極めて脆弱な地質、冬期間六ヶ月は豪雪のため不通の可能性が高いことを含めると、距離短縮など論外であります。

産業の振興になるといっけれど

計画は、農業資源の開発、道東の農産物(生鮮馬鈴しょ、タマネギ)の主要な輸送経路になるとしています。

しかし、農業開発、農業発展(林業も同)と道路の必然性はきわめてうすく、農業振興には、農業生産に必要な固有の政策こそ重要であります。

さらに輸送経路としても可能性はうすいといわなければなりません。

前段の開発の意義の中であげられている、馬鈴しょ・タマネギを例にとってみましょう。道東一円の馬鈴しょ、タマネギの道外移出にあたり、国鉄利用率低下を含め主要経路になるとしていますが、石油価格の高騰の折、

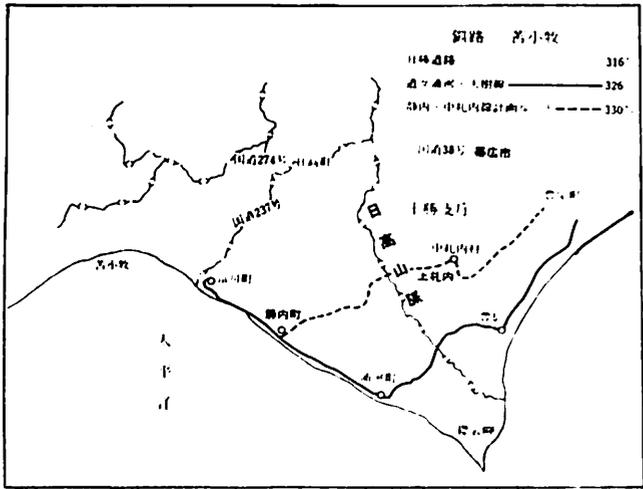
さらに、道路密度を全国に近づけるという点では、画一的に本州と比較すること事態に誤りがあります。北海道の人口密度は本州よりはるかに低く、広大な面積を有しています。本州並の道路密度を望むとすれば、それぞれどこに行っても道ばかりの様になります。

北海道は本州とは異なった種々の条件を生かした、独自の交通体系(交通網)を考えなければなりません。

生鮮野菜の輸送には、北海道庁も省エネルギーの方針にそって国鉄利用を奨励しています。現に利用状況は表11で示すように国鉄に傾斜しています。トラック依存は、浪費時代の延長であり、交通政策的には国鉄の見通しと効率的利用について、地域の開発政策や資源の対外依存の現状を脱却する立場からも本格的に検討すべきです。

さらに、道東のタマネギ生産量ですが、九五%は網走管内で、わずか五%が十勝管内です。このことから北見地方のタマネギが、計画線を経由して輸送されるとは考えがたいところでは

図=2



計画は、北海道における主要港湾であり、工業の中核都市である釧路、苫小牧を位置づけ、これを結ぶ中央玄関ルートとしています。しかし事実上、距離的にも短縮にはなりません。(図=2)

釧路・苫小牧間を、国道二七四号線(通称日勝道路)經由で三二六キロ。道々大樹・浦

表-2

| | 乗用バス | 小型貨物 | 普通貨物 | 計 |
|-------------|-------|------|-------|-------|
| 中央横断道路 | 591 | 4 | 66 | 896 |
| 国道274号(日勝) | 2,729 | 216 | 1,531 | 5,871 |
| 浦河・大樹線 | 347 | 4 | 56 | 407 |
| 国道236号(えりも) | 136 | 0 | 42 | 178 |
| 計 | 3,803 | 224 | 1,695 | 7,352 |

されましたが、道は「たまたまOD調査の中で0という数字が出ただけである。」という、子供だましの答弁で終始しています。この交通量予測も、開発道路の基準を満す上で、さらに開発予算をつける際の重要な基礎データであったはずで、

次に、計画線日量八九六台中、四九〇は道央十勝に経路を求める車両ですが、同道路の利便性からして疑問です。より早く、安全な日勝道路がありながら――。

表-1 エネルギー危機と輸送体系の変化(9月期)

| 馬れいしよ | (%) | | 玉ねぎ | (%) | |
|-------|-------|-------|------|-------|-------|
| | S53 | S54 | | S53 | S54 |
| 国鉄 | 36.2 | 49.9 | 国鉄 | 31.8 | 66.7 |
| トラック | 63.8 | 50.1 | トラック | 68.2 | 33.3 |
| | 100.0 | 100.0 | | 100.0 | 100.0 |



計画の目的は消滅する

総合交通政策から――

同地域には、64年開通予定の開発道路浦河―大樹線があり、国鉄石勝線も近々開通となります。現在より、日高山脈を横断する道路(山脈の南部)と鉄道(北部)が各一本増すわけです。さらに前述のように、北海道庁は長距離、大量輸送の農産物等については、国鉄利用を働きかけていることからすれば、計画線の目的は消滅します。

北海道開発庁が、新規投資を呼ぶ道路に血道をあげる一方で、国鉄が道内二六線切捨てられるなどは、総合交通政策上からみてもナンセンスといえます。

港湾政策からみて

北海道と東京を結ぶ最短港湾である十勝港(3ページ表―1参照)は、第六次港湾整備計画(昭和五十六―六十年)によると、二万トンバースの完成が見込まれています。

これによっても道東圏の物流は、釧路港―ラス十勝港となり、大きく変化します。それだけ、苫小牧港への物流は減少することが予想されます。

デッチあげの交通量予測

これまで述べた矛盾をなんら考慮しない計画は、交通量予測の点でも、計画線の産業的価値を誇大に拡大し、作爲的な交通量予測をたてています。

計画線開削にともなう交通量の将来予測(昭和六十二年)は表12・表13で示すとおりです。

浦河・大樹線の乗用車乗り入れ比率は八五・三%と異常に高く、普通貨物は0です。国道二二六号線も同様で、この両線が年間貨物車0の論拠が全く不明であります。このことは、作爲的に計画線の産業用ウエイトを高めることに作用しています。(表12 北海道開発局「開発道路概要書」から)

この点については、北海道議会でも問題に

表-3 表-1の交通量を、中央横断道路の台/日896台について経路別に分類 ((台/日))

| | 交通量 | 比率 |
|-------|-----|-------|
| 道南―十勝 | 43 | 4.8 |
| 道央―十勝 | 439 | 49.0 |
| 日高―十勝 | 327 | 36.5 |
| 日高―釧路 | 87 | 9.5 |
| 計 | 896 | 100.0 |

仮にそうだとすれば、全十勝地区の道央圏に乗り入れる車両予測が明確にされる必要があります。

(ウ) 開発道路の選定の矛盾

前項で指摘した矛盾は、開発道路選定にあたっての基本的な矛盾であります。これらは、路線の認定基準に照らしても当然矛盾をもっています。

即ち、昭和二十九年建設省道路局長通知による開発道路の選定基準(14ページの資料―1参照)、四十六年同局長通達による都道府県の路線認定基準との関係もあきらかではありません。

「開発道路」と名が付く限り、明確な開発効

(エ) 札内川ダムをめぐって

同計画線の通過地である札内川(十勝川)には、帯広市とその周辺地域の生活用水確保を目的に、多目的ダムの計画があります。

開発予算の点では、ダムは既に実施調査予算の要求段階(五十六年度開発予算で認められる可能性が大きい)にあり、ダムの開発がすすめば、道路の路線決定は不可能となることは明らかです。(代替道路案も不明のまま)いまだ同一事業主体である開発庁の中でも、この不整合は解決されていません。



アセスメントの実施をめぐって

本計画線に対する環境影響評価（以下アセスメント）については、現行では義務づけられていません。（道アセスメント条例による対象事業としての道路は、自然環境保全法・自然公園法等により指定する特別地域等における新設又は政策で、幅員が五・五メートル以上のもの）

但し、国定公園指定がなされ、保護地域の区分指定がなされれば、当然アセスメントの対象事業となるものであります。

しかし、知事は、公園指定を先行させ、条例上のアセスメントをおこなうべきであるとの意見をよそに、道路優先を強行し、形ばかりのアセスメントをおこないました。

ズサンな評価書

北海道開発局、北海道土木部から提出された評価書は、検討会議の報告書でも指摘されるように、現状調査報告書的なものであり、アセスメントの主旨である予測・対策を欠くものでした。

議会をはじめ特に指摘された点は

一、動物の調査時期が適切でないなど、現地調査が不十分であること。
二、地形・地質については机上調査であり、現地調査が必要であること。特に、当地域

は活断層・破砕帯が多いにもかかわらず、評価・対策がなされていない。

三、水質についてはほとんど触れられていないこと。

四、大気排ガスについての評価・対策がない。
五、洪水・なだれ・地すべり・地下水等についての評価・対策がない。

六、評価対象は、全線七五キロとすべきである。

七、札内川ダムとの整合性がない。

等々、評価書不十分・再調査・再評価のレベルを知られたにもかかわらず、知事はあくまで無視し続けてきました。

（検討会議の意見書は15・16ページの資料2参照）

コマカシの条例運用

北海道アセスメント条例は、単なる開発の手続き行為にすぎません。しかし、今日のアセスメントでは、この条例すら骨抜きにされています。

評価書確定の在り方の矛盾、また長物（道路のこと）は条例上の取扱いとして不可能として、アセスメントの主旨である事前評価・未然防止の原則を完全にホゴにしたことです。道路のアセスメントが不可能との発言は、と

りもおさず、条例そのものを否定することにつながります。

さらに、意見書提出後、公聴会陳述後の意見の取り扱い方が不明瞭です。（反対意見書・九通、賛成・一通、公聴会では四分の三が反対の意見陳述。）

情報非公開をつらぬく

一般道民はおろか、検討会議・道議会に対しても、開発の是非を民主的に討議するための基礎になる、

自然環境基礎調査

開発計画書

路線整備計画書

開発効果予測調査書

路線選定調査書

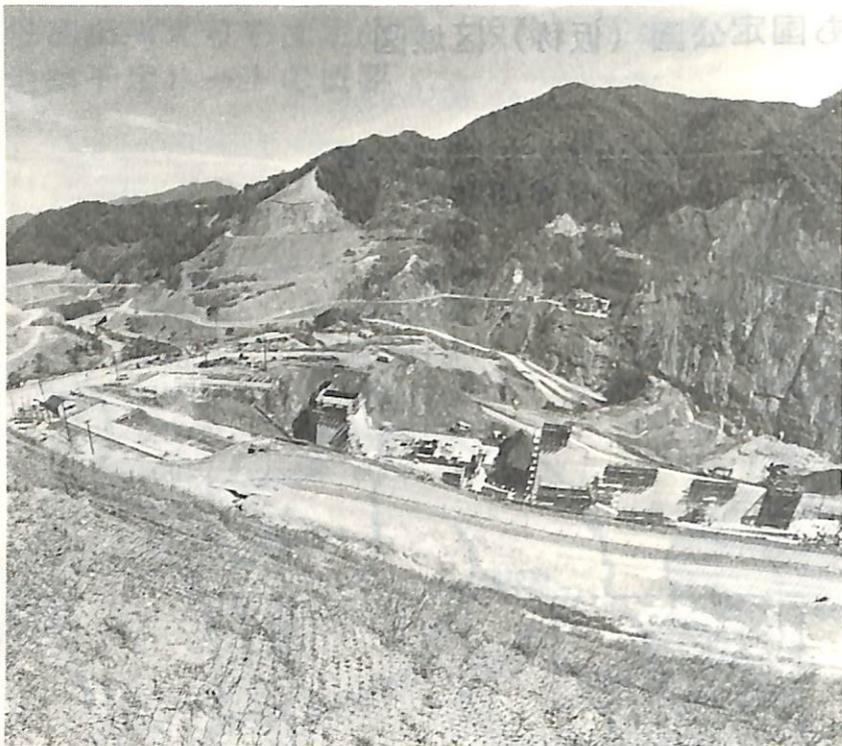
などの資料は、全て行政の内部資料として非公開に終了しました。

審議会（検討会議）も、最高決議機関である議会も、材料のないままで、莫大な税金をつかう道路是非の判断を強いられたのであります。

情報公開法の実現がさげられる今日、そのひずみが日高道路問題にも現われています。

特定地域の指定を

開発の免罪符といわれる現行アセスメント条例においても、その運用は、条例の目的に述べられる「良好な環境の確保」に全力をつ



（静内川の高見ダム工事現場・計画線の起点となります）¹

くすべきであります。

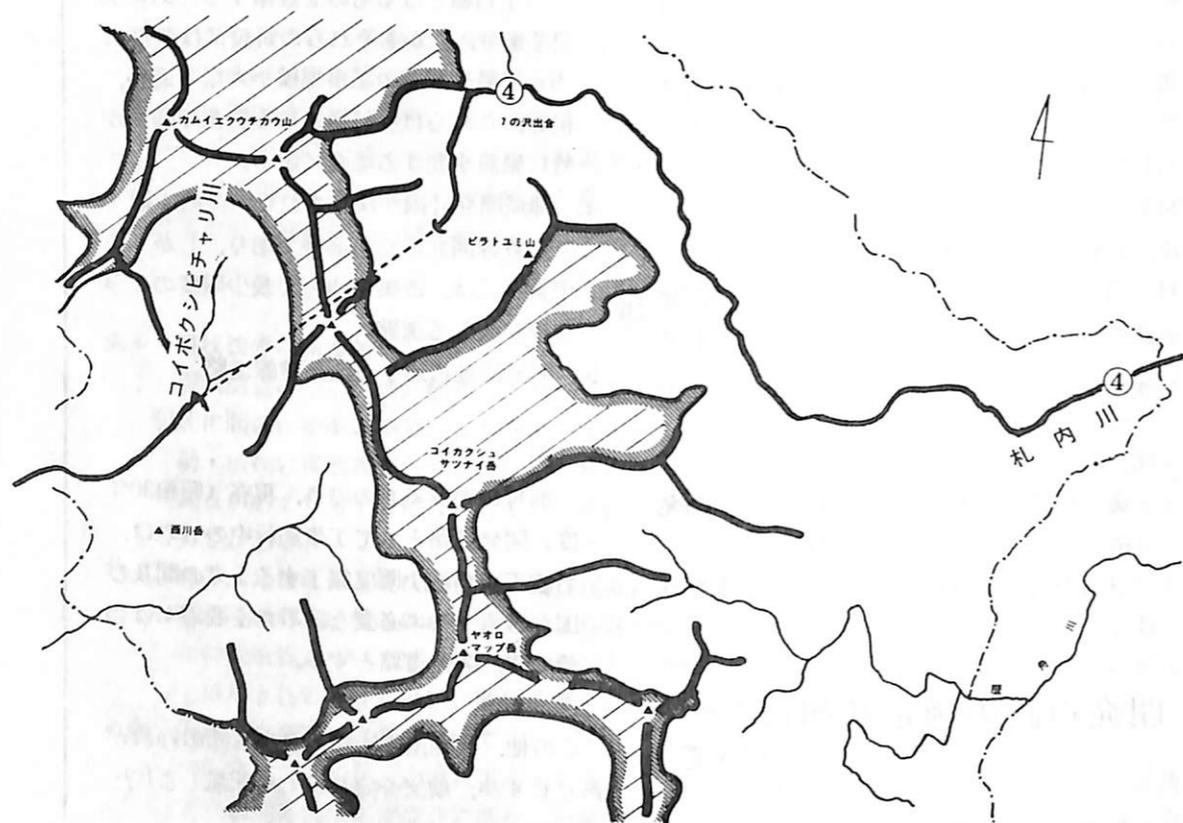
いま日高山系は、電源開発・砂防ダム・水資源ダム・大規模林業圏開発・道路要望など多くの開発事業がはりつく反面、国定公園・保安林などの保護上の網がかぶせられつつあります。

その意味では、条例二六条の「特定地域」の指定をおこない、総合的なアセスメントの実施をおこなうべきであります。

2. 日高山脈えりも国定公園指定に至る経緯

- 1) 日高山脈は、昭和46年自然環境保全審議会（公園審議会）の答申を経て全国8ヶ所の1つとして国定公園候補地の指定を得た。
- 2) 北海道知事は、これまで9年間道路との相対関係を重視し、公園の知事意見の申し出を見送ってきた。
- 3) 昭和54年開発予算の採択によって急速に開発道路の計画が具体化し、これにともない、公園計画も具体化してきたものである。
- 4) 9月27日、環境庁に申し出た知事案の概要は別表であるが、開発道路については、公園の利用と直接関係のないことを理由に、計画案から除外している。

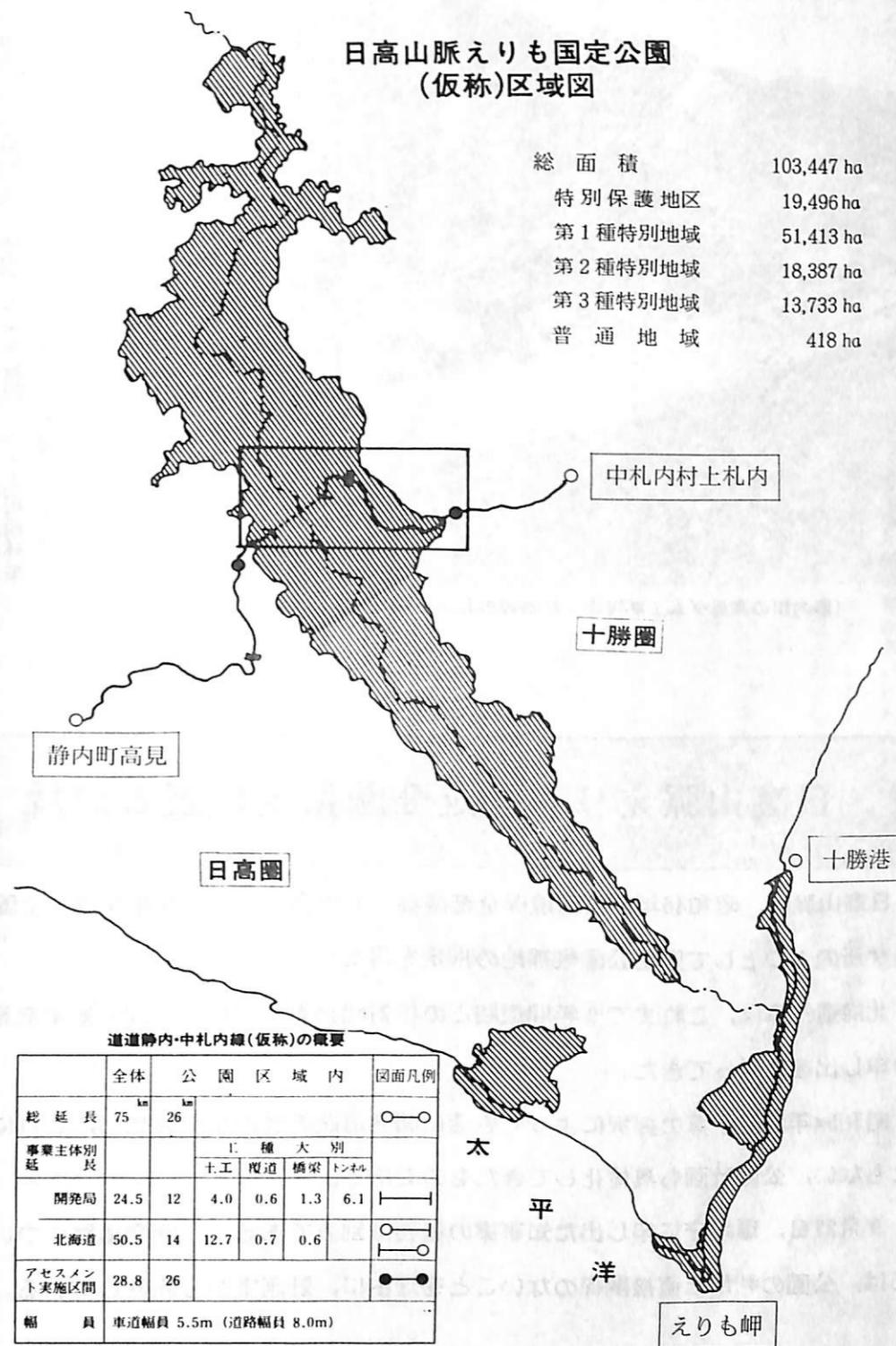
日高山脈えりも国定公園（仮称）区域内の
道路予定ルートの概要



日高山脈えりも国定公園（仮称）区域図

日高山脈えりも国定公園
（仮称）区域図

| | |
|---------|------------|
| 総面積 | 103,447 ha |
| 特別保護地区 | 19,496 ha |
| 第1種特別地域 | 51,413 ha |
| 第2種特別地域 | 18,387 ha |
| 第3種特別地域 | 13,733 ha |
| 普通地域 | 418 ha |



道道静内・中札内線（仮称）の概要

| | 全体 | | 公園区域内 | | | | 図面凡例 |
|------------|-----------------------|----|-------|-----|-----|------|------|
| | km | km | 土工 | 覆道 | 橋梁 | トンネル | |
| 総延長 | 75 | 26 | | | | | ○—○ |
| 事業者別延長 | | | | | | | |
| 開発局 | 24.5 | 12 | 4.0 | 0.6 | 1.3 | 6.1 | — — |
| 北海道 | 50.5 | 14 | 12.7 | 0.7 | 0.6 | | ○—○ |
| アセスメント実施区間 | 28.8 | 26 | | | | | ●—● |
| 幅員 | 車道幅員 5.5m (道路幅員 8.0m) | | | | | | |

昭和55年7月30日

北海道生活環境部長

北野真一 殿

静内中札内線（仮称）環境
影響評価書検討会議

委員長 伊藤浩司

昭和55年2月13日、貴職から検討依頼のあった静内中札内線（仮称）環境影響評価書について、この道路が国定公園の指定が予定されている優れた自然を有する地域を通過することに鑑み、慎重に検討を行った結果、特に意見を述べる必要があると思料した点につき下記の意見に至ったので、当検討会議における検討の経過を添附して報告する。

なお、附帯意見については、今後計画を進めるに当たって、特に配慮すべき事項であると考えられるので、適切に対処願いたい。

記

第1 現状調査に係るもの

- 1 現状調査については、動物、植物の種名と亜種名の区別が不明確であるなど、評価書の記述に間違いが多いので、これを修正する必要がある。
- 2 動・植物の現地調査については、特に動物の調査の時期が適切でないなど、計画地の現地調査が必ずしも十分になされているとはいえないので、今後、より詳細な調査を実施する必要がある。
- 3 地形、地質に係る現状調査は、概査程度にとどまっているので、今後、路線沿い及びその周辺の地形・地質条件について、より詳細な調査を実施する必要がある。
- 4 河川の水質については、札内川の測定データが不足しているなど、現況のは握が必ずしも十分になされているとはいえないので、今後、必要な調査を行うべきである。

第2 予測、対策及び評価について

- 1 予測に当たっては、山地に手を入れることによって生ずる土地、水、植物及び動物に及ぼす連鎖反動的な影響並びに洪水、崩壊、地すべり、なだれ、土石流等を発現せしむる異常な降雨、積雪、地震等について十分考慮する必要がある。
- 2 影響予測の対象項目に、自動車排出ガスによる大気汚染など道路の運用に伴う諸問題が取りあげられていないが、特に影響予測を行わなくても問題ないとするならば、予測の対象としなかった根拠を評価書に追加すべきである。
- 3 工事のための仮設道路及びその他の関連施設について記述がないが、これに対する考え方を評価書に追加すべきである。
- 4 工事の実施設計を作成するに当たっては、治山、砂防の工法等を取り入れるなど自然破壊の防止に配慮する必要がある。

附帯意見

- 1 国定公園の指定を予定している区域を含む28.8kmの区間について環境影響評価を行って

開発道路とは

開発道路とは、道々および北海道の区域内の市町村道で建設大臣が北海道開発のため特に認め、あらかじめ道知事の意見を聞いて路線名、および区間を告示することによって指定し、新設・改築・維持修繕および災害復旧等の管理に関することを本来の道路管理者に代って行なうことができる、と定義される。（道路法第88条、法施令第32条、同33条、同34条）。ここで建設大臣が北海道開発のため、特に必要と認める基準は、昭和29年道発第212号道路局長から北海道開発局長あての開発道路の選定基準について、により定められている。

注＝前文2行文について

道々に昇格させてからでなければ、開発道路の選定をうけられません。

日高中央横断道路は、まだ道々認定をうけていません。

開発道路の選定基準について

道路法施行令に規定する「道々および道の区域内の市町村道で建設大臣が開発のため特に必要と認めて指定するもの、選定基準は次のとおりです。

1. 開発能力が低く未開発資源豊富な町村（以下これらを開発必要地という）を2つ以上連絡する主要道々で、未開発資源の内その主目標となるものを運搬するために必要な幹線道路。

2. 開発必要地内の道々および町村道で未開発資源の内その主目標となるものを運搬しその新設又は改築を必要とする支線道路。

但し、これらは公共性の強いものに限る。

3. 開発能力が高く特に未開発資源豊富な町村内の道々及び町村道で、未開発資源の内その主目標となるものを運搬するために必要であり、しかもそれらの新設又は改築に当って最少限度の工事規模が大なる道路。但し、これらは主目標となる資源の開発が特に緊急を要する場合に限る。

4. 地域開発計画が決定された地区内の道々で、資源開発のため必要であり、しかもその新設又は、改築に当って最少限度の工事規模が大なる道路。

5. 開発団地に達する開拓幹線道路。

附則

前号に掲げるものの外、現在（昭和30年度）開発道路として工事施行中のものは、当該工事が最小限度完了するまでの間及び国が施策上特に必要と認めた主要道々は当分の間、開発道路とする。

この他、開発道路の指定及び解除の経緯がありますが、前文を資料として記載しました。

日高中央横断道路を開発道路と計画したことについては、近日中に開発主体である、北海道開発局と話し合う予定です。こうした選定基準、並びに計画目的等の矛盾は時間をかけ議論する必要があるとともに、行政は住民に対し、誠意ある対応をしなければなりません。

- いるが、残り約50kmの区間についても、工事の実施に当たり、この環境影響評価の趣旨を十分勘案した保全対策をとることによって環境保全を図るべきである。
- 2 将来指定が予定されている国定公園の管理及び運営については、評価書に対する本検討会議の意見が生かされるよう十分配慮する必要がある。
 - 3 札内川流域において多目的ダムの開発計画の策定がすすめられているが、道路計画とダム計画との整合性について十分配慮する必要がある。

静内中札内線（仮称）環境影響評価書検討会議における検討経過

評価の提出 1・17 公告 1・22

| 年月日 | 区分 | 検討内容等 |
|----------------|---------|--|
| 55・2・13 | 第1回検討会議 | 1 環境影響評価について（説明） 2 主な検討事項 (1) 手続きにおける関係地域の範囲等について (2) 動物の現地調査の時期など現状調査の内容について (3) 人の入り込みが多くなることによって起こる二次的な影響について (4) 評価書の記述内容の間違いについて |
| 55・3・18 | 第2回検討会議 | 1 委員長選出 2 住民等意見及び意見に対する考え方について 3 主な検討事項 (1) 日高道路と社会的アセスメントとの関連について (2) 水質及び動・植物の現状調査の内容について (3) アセスメント対象区間（公園予定地域）以外の区間の環境保全対策について |
| 55・4・19 | 第3回検討会議 | 1 公聴会の公述人の意見及び意見に対する考え方について 2 国定公園の指定について（説明） 3 主な検討事項 (1) 自動車排出ガスによる大気汚染の予測について (2) 評価書の記述間違いの訂正について |
| 55・5・26 | 第4回検討会議 | 1 第1回～第3回検討会議における各委員の意見について 2 札内川における多目的ダム計画とアセスメントの関係について |
| 55・6・5 6・13 | 現地視察 | 第1班 2名 静内町及び中札内村の道路建設予定地域 第2班 6名 " " 第3班 1名 静内町の道路建設予定地域 |
| 55・7・30 | 第5回検討会議 | 検討会議の意見のとりまとめ |

村民の総意ではなかつた道路計画

中札内村村民の意識調査報告

日高中央横断道路計画はこれまで、地元静内町、中札内村両町村の十三年來の悲願であり、総意であるといわれてきました。極端なことではありますが、一人の反対者もいないとまで言っていたのです。こうした状況の中で、本当にそうなのだろうか？ という素朴な疑問から、若い会である帯広畜産大学自然保護研究会が、中札内村の意識調査を行ないこのほどその結果が報告されました。

今回の意識調査は、大規模開発に対する住民の生の声を聞くという点で、さらに、十勝圏における中札内村の生活、動行の実態の一部を知るといふ点で貴重な資料といえます。

これまで開発は、その実態（計画の詳細）

調査結果報告

日高中央横断道路問題が道内はもとより、全国的にその是非が論じられる中で、私たちは本計画に対する中札内村村民の意識調査（戸数で全戸の四一・三パーセント）を行なった。

目的

道路の是非について
中札内村は、これまで本計画を全村民の総意によるものとして、その必要性を叫び続け

て知らされず、ただ一部の開発推進を主張する者によって押し進められるというケースが多かつたようです。こうした意味で、中札内村もその例外ではありません。私たちの運動にとって、知ること、知らせることが、大切さを改めて痛感します。

さらに、調査結果にみるように反対者が一五・八パーセントもいることから、この道路計画について、広範な人々による、時間をかけた論議の必要性を感じます。一見あたりまえのように思われるこの種の民主的話し合いは今日まであまり多くは成されていません。国定公園予定地という、いわば国民の財産である日高で、道路計画の是非を含め十分な論議がなされなければならないと考えます。

てきているが、村民はそのことをどのように受けとめているか。また、道路の必要性をどのように認識しているのか。

調査方法

期間 一九七九年十一月十七・二十三日。
十二月二・九・十六日の計五日間。
調査員 Ⅱのべ五十三名
調査方法 Ⅱ戸別訪問による口頭質問（地域無

差別

- 調査内容
- (1) 計画を知っているか。
 - (2) 道路のルートを知っているか。
 - (3) 必要性を感じているか。
 - (4) 現在交通に不便を感じているか。
 - (5) 道央圏・道南圏には年間何回位いくか。
 - (6) 大樹・浦河線を知っているか。

調査結果

調査対象数 Ⅱ四二二人
男 Ⅱ一九八人（四六・九％）
女 Ⅱ二二四人（五三・一％）
年令構成
一〇代 Ⅱ二六人（八・三％）
二〇代 Ⅱ四八人（二五・三％）
三〇代 Ⅱ七一人（二二・七％）
四〇代 Ⅱ六七人（二一・四％）
五〇代 Ⅱ五五人（二七・六％）
六〇代 Ⅱ二八人（八・九％）
七〇代 Ⅱ一五人（四・八％）
八〇代 Ⅱ三人（一・〇％）

職業別

主婦 Ⅱ二五五人（三一・二％）
農業 Ⅱ八五人（二一・二％）
公務員 Ⅱ五三人（一二・二％）
会社員 Ⅱ四二人（一〇・五％）
自営業 Ⅱ三三人（八・二％）
中高生 Ⅱ二二人（五・五％）
団体職員 Ⅱ二〇人（五・〇％）

無職 22人 (5.2%)

| 地域別 | 全戸数 | 調査戸数 | % |
|--------------|-------|------|------|
| (1)市街地 | 五三八戸 | 三二七戸 | 六〇・八 |
| (2)上札内 | 一一二戸 | 二九戸 | 二二・一 |
| 南札内 | | | |
| 元更別 | | | |
| (3)(1)・(2)以外 | 三三七戸 | 六六戸 | 一七・五 |
| 計 | 一〇四六戸 | 四二二戸 | |

▼調査結果の概要

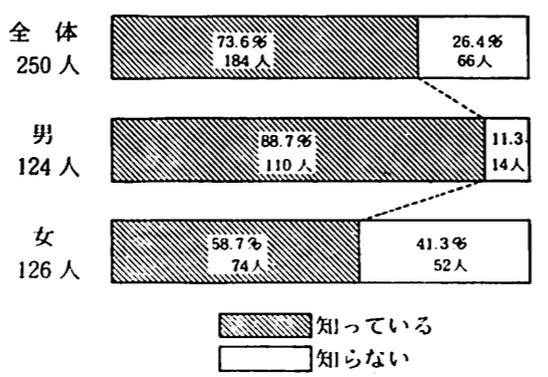
(1)の質問に対して、知っているは九四パーセントで、ほぼ全体的に知られているが、計画内容中最も基本となるルートについては全体の四分の一以上は知らないと答えている。このことから、計画ルート・目的・社会経済効果・自然環境に与える影響等、多くの村民に理解されているとはいえない。

(3)の必要性については、必要であると答えた者三一・七パーセント。否と答えた者一五・八パーセントとなった。必要であるか否かの断定的な意志表示の他、どちらでもよい、ないよりあった方がよいとする消極的意見は三三・七パーセントに達した。調査目的でも述べたように、これまで全村民の総意とされてきたにもかかわらず、調査結果は断定的意志表示をした者のうち三三・七パーセントは反対の意志表示をしていることは注目に値する。さらに興味深い点は、(4)の項で現状で不便

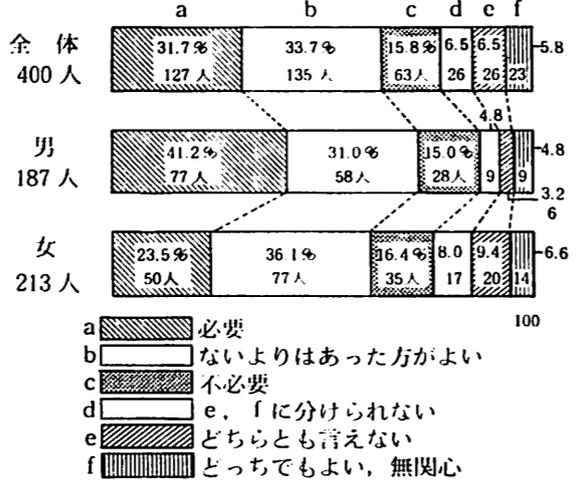
を感じている者が三一・五パーセント。感じていないと答えた者は六七・五パーセントである。また、中札内から道央圏以西に行く回数にしても、全く行かない者が三三・九パーセント。三回未満では約八〇パーセントとなり、このことから、日常の生活圏は帯広市を中心とする十勝圏にとどまっていることがわかる。

以上の調査結果から判断して、村民の意識の概括が考察できた。この調査結果でも明らかのように、地方自治体が計画する開発行為あるいは自治体の開発に対する期待度は、必ずしも村民の意志の過半数意志にもとづくものではないことがあきらかである。私たちは、この事実をふまえて、再度調査方法を整直し、調査を実施する考えである。

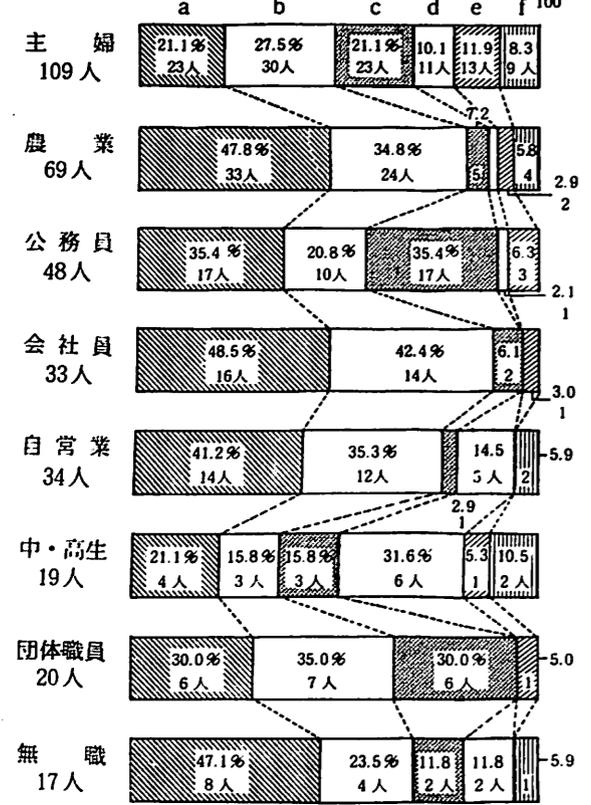
(2)-1 どこまで通じるかを知っているか



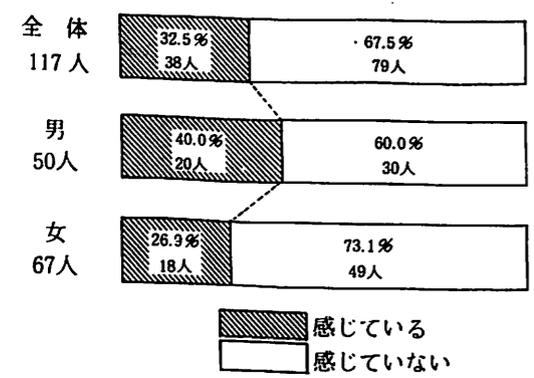
(3)-1 必要性を感じているか



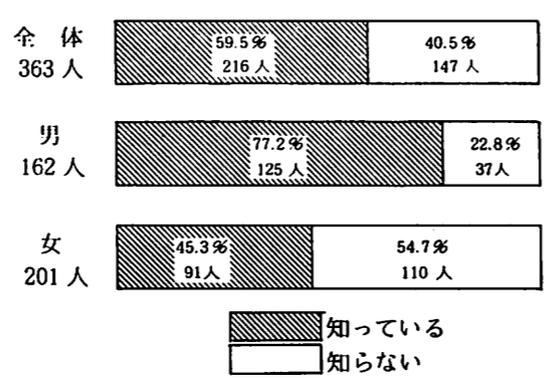
(3)-2 必要性を感じているか (職業別)



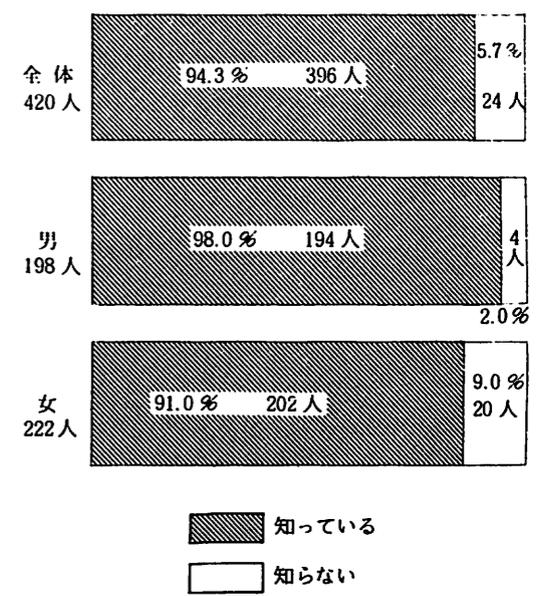
(4)-1 不便を感じているか



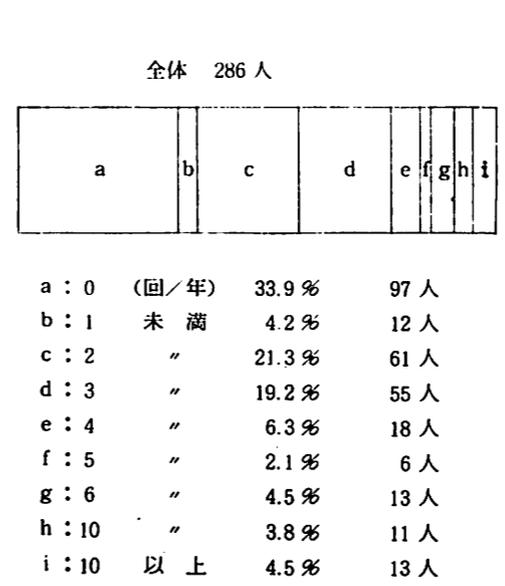
(6)-1 大樹・浦河線が建設中であることを知っているか



(1)-1 計画を知っているか?



(5)-1 1年に道央以西に行く回数



今年、日高中央横断道路特集を組みましたが、なかなかまとめきれず、いささか雑薄な出来となりました。日高道路問題を考え取り組むさいに、自然保護上の問題もさることながら、経済効果、特に限られたお金(税金)・緊迫財政の中での予算付けのあり方が問われなければならぬと思います。――道民(納税者)一人当り、三万円もかけるのですから――まして、日高道路は、生活道路として作られる市町村道と異なり、明確な経済効果がなければならぬ開発道路であるからです。

しかし、この経済効果・必要性については今日まで多くは論議されませんでした。検討するのに必要な資料・報告書が公開されないことがその大きな原因であります。北海道議会でも、経済効果については質問されていいますが、答弁は「数字では出ないが、将来的に必要」の一点ばりでした。七五キロの道路一本で総額一十億円の血税をつかうというのですから、私たちは「本当に道路を必要としているのか。」という必要性論議の原点に立ち返らなければなりません。

その上に立って、
一、環境アセスメントについて――道条例の未熟さの改善と法案との関係――
一、情報公開について――法案化が叫ばれている中で、どのような情報をどこまで、どのような方法で公開すればよいのか――
一、行政改革について――三十年目をむかえた北海道開発庁の存続。北海道での役割は終った

■日高道路反対決起集会・帯広終わる。

九月二十日、帯広市勤労者福祉センターで「日高道路反対決起集会」が開かれ、約百名弱の市民が参加されました。日高を開発の手から守ろうという多くの市民団体、労働組合の代表が各々決意表明を行ない、アピールを採択し幕を閉じました。

■旭川写真展終わる

十月二十一日から二十七日まで、旭川の大雪山廊で開かれていた写真展が終わりました。千人以上の市民が熱心にパネルを見入っていました。主催は旭川勤労者山岳会・大雪と石狩の自然を守る会。

尚、来年の写真展開催地を募っています。ご希望の方・団体は事務局までお問い合わせ下さい。パネル数六十点・街頭ポスター・チケット・パンフレットは用意されてあります。

■日高を考える市民のつどい・旭川

十月二十三日、旭川道新ホールで市民のつどいが催されました。スライド上映の後、道連合代表の井手貴夫氏の講演・日高問題の近況報告・討論と変化のある集会でした。この後参加者有志の交流会。ここでも話題は日高道路問題。「皆さん、今ここで三万円出して下さい」このことが日高の問題点の一つです。と税金の運用という面からある方がおっしゃっ

たと考えるのですが――

以上の論議が必要となりましょう。さらに北海道の経済・環境(自然・社会)はどうあるべきか・具体的に何をするのかという展望が求められます。これらは日高問題でも問われていますが、広く今後の課題といえましょう。
自然を保護する(実は人間が自然に守られているのですが)という活動を通じ、私たちもこの大きな課題を背負わなければならないと考えます。

今号で掲載できませんでしたが、議会議事録、自然環境上の安全性等については、別の号で載せたいと思います。
読者各位の感想・意見をお寄せ下さい。
(編集部)

環境シンポジウム

日時：12月13日(土) 13:30から受付
場所：札幌市教育文化会館3階大研修室
主催：北海道自然保護団体連合

伊達環境権裁判・小樽運河・岩内原発・日高中央横断道路問題に取り組む方々を中心に、市民・労働団体の皆さんとともに「北海道の環境を考える」と題し、集会在催されます。

賛助会員募集

多くの方々に「北の自然」を読んでいただくために
会費、年間 一口、一、〇〇〇円
会員には年六回「北の自然」をお送りします。その他、連合主催、後援の催しの案内等を行います。

連絡先

001 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
TEL 〇一一七二二一五七二四
振替口座 小樽 四〇七一

たのが心に残ります。

■道々認定なる――第三回定例道議会
時間切れ・審議未了・多数決

十月二十八日、第三回定例道議会の建設・公害対策特別委員会合同審査で、さらに本会議で、十分な審議に至らぬまま時間切れ、賛成多数反対は社会・共産で「道々認定案件」は可決されました。九月二十九日に提案されたから一ヶ月の間、代表・一般質問・連合審査いづれも、矛盾点の積み残し、審議未了が実態です。

○全国の自然保護・山岳団体から出された議会請願も全て否決されています。
○第四回定例道議会は十二月九日です。

■超党派で日高問題を考える
自然保護議員連盟団結

○十一月十六日、参議院議員会館会議室で、自然保護議員連盟(大石武一会長)主催の「日高問題報告会」が催されました。
○出席議員(敬称略)
自民 大石武一・藤波孝生
社会 岩垂寿喜男・五十嵐広三
小林恒人
公明 小平芳平・竹内勝彦
民社 和田耕作・中村鋭一・木下敬之助
共産 立木洋
新自 楠沢弘治

社民連 江田五月
無所属 美濃部亮吉

○参加団体

北海道自然保護団体連合・(社)北海道自然保護協会・(財)日本自然保護協会・(財)国立公園協会・(財)日本野鳥の会・(財)世界野生生物保護基金日本委員会・(財)日本鳥類保護連盟・(財)観光資源保護財団・全国自然保護連合・(社)日本山岳会・(社)日本山岳協会・日本勤労者山岳連盟・日高山脈を守る連絡協議会・同東京
○報告内容は、日高道路計画の概要及び経過・問題点と課題、国定公園指定についての概要・経過・課題で、地図・報告書等をつかい説明の後、質疑に入りました。後段では議員各位から、「道路の必要性はない。」「南アルプススーパールンド・志布志湾開発等・すでに苦い経験がある。」「日高を利権のために破壊してはならない。」という意見が出されました。

■環境庁長官
日高を現状のまま子孫へと発言

十一月二十七日、大石武一参議院議員とともに、鯨岡環境庁長官に道路の建設反対と、国定公園の早期指定を訴えました。
鯨岡長官も「国定公園指定は五十六年度中に実現する見通しで作業を進めている。道路についても、私としては手をつけずに、日高を残したい。」と言われました。
今後の環境庁の健闘を大いに期待します。

活 動 日 誌

- 9月3日 滝野墓園計画について打合せ。
- 9月4日 道議会公害対策特別委員会を傍聴。
'81山岳カレンダー（4,000部）完成。
- 9月14日 東北海道反公害・自然保護交流会に参加。
（斜里町にて、滝口）
- 9月17日 滝野墓園計画の現地調査。
- 9月20日 日高中央横断道路計画反対決起集会。（帯広市にて）
- 9月21日 釧路自然保護協会の方々と懇談。（釧路市にて）
- 9月22日 胆振野生生物保護の会の方々と懇談。（室
～23日 蘭市にて、田中・小野・西山）
- 9月27日 密漁ダイバー対策の集会に参加。（ブルー
ノート自然保護委員会主催）
- 10月3日 シェラクラブの方々と懇談会。
- 10月7日 道議会代表質問・一般質問を傍聴議会議会請願
～10日 提出。記者会見。
- 10月10日 道々大樹・浦河線と十勝港を視察。
～11日 十勝連絡会と打合せ。（帯広市にて）
- 10月14日 伊達環境権裁判の判決が出される。
集会に参加。
- 10月18日 道議会一般質問を傍聴。
日本科学者会議道支部のプレシンポジウム
で、自然保護について話す。
- 10月20日 道議会を傍聴（28日まで）
- 10月23日 「日高を考える市民のつどい」で講演・報告
（旭川市にて、井手・田中）
- 10月31日 議会での日高道路計画道々認定について記者会見。
- 11月2日 十勝連絡会と打合せ。（帯広市にて）
北海道自然保護学生集会に参加。
- 11月10日 東京にて自然保護・山岳関係団体・国会議員等々と日高道路問題について話し合い。
～15日 （田中）
- 11月11日 国際自然保護連合から、日高山脈の保護について知事宛の文書が出される。
- 11月15日 北海道勤労者山岳会主催の集会で日高問題を報告する。（小野）
～16日
- 11月21日 十勝連絡会と日高問題で打合せ。
～23日 根室自然保護協会事務局長と風運湖の保護等について打合せ。
（帯広・釧路・根室にて、田中）
- 11月24日 東京にて、国会議員・自然保護団体と日高
問題・風運湖の保護について打合せ。
26日 自然保護議員連盟主催の「日高中央横断道路計画の概要と問題点」で報告。（井手・
八木・滝口・田中）
27日 環境庁長官と懇談。
その他、関係機関と話し合う。
- 11月28日 滝野墓園計画での札幌市の環境協定違反について、助役が陳謝する。（環境協定については、北の自然No.14参照）
- 11月29日 日本科学者会議道支部主催「80北海道科学シンポジウム」で日高問題を報告提起。

※ この他、毎週火曜日・金曜日の7時より事務局会議を開いています。

一九八〇年十一月二十二日
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 (〇一一) 七三二―五七二四
印刷 事務局 田中 明子
（北海道共同印刷所）

編集後記

縦長の額の中で、白い帯状のひだをはった日高山脈が目にも光ります。道路予定地付近と思われる所では切れこんだ川が流々とはっています。釧路から東京へ向う飛行機の窓の中からの光景ですが、今頃が最も美しくはえる季節です。

この名画に、ミミズがはったような道路という傷をつけてはならない、という自然の叫びを聞く思いで見えていました。

販売コーナー

- | | | |
|-----------------|----------|--------|
| ○81坂本直行山岳カレンダー | 1部 | 1,000円 |
| ○坂本直行花の絵ハガキNo.4 | 6枚1組で | 300円 |
| | 10組まとまると | 2,500円 |
| ○日高山脈ポスター | | 400円 |
| ○日高現地調査報告書 | | 500円 |
- 事務局までご連絡下さい。（明子）