

北の自然

北海道自然保護連合通信
No.62 1999.8.15

特集 士幌高原道路中止



士幌高原道路計画中止になりました

北海道自然保護連合 副代表 寺島 一男

道路着工から実に34年を経過した士幌高原道路が、ついに事業中止となりました。北海道が政策アセスとして始めた「時のアセス」の対象事業となり、ほぼ1年の経過を見た3月13日、北海道知事が記者会見で同事業の中止を表明する形で決定しました。

また、この道路問題に絡み自然保護関係者が公費違法支出差止請求訴訟として、96年8月に始めた「ナキウサギ裁判」も、4月15日に行われた第13回口頭弁論をもって終了しました。被告の北海道が「工事は中止する」とあるのは「本件工事に関し、公費を支出しないとの決定をした趣旨である」と陳述し、原告の訴え取り下げに対し道が同意して、司法の面でも士幌高原道路事業の中止が正式に確認されました。

実に長い道のりでしたが、道路計画が凍結・保留されることなく全面中止となり、建設推進を唱えていた地元市町村も、士幌高原道路を中心にした地域復興策の方向変換を図るなど、ひとまず安心できる形で決着いたしました。これも加盟団体各位、賛助会員の皆様はじめ、様々な形で力強い助っ人をして下さった全国各地の

皆様の支援があったからこそで、改めて心からお礼を申し上げます。

士幌高原道路は、大雪山国立公園の然別湖周辺の極めて自然度の高い、多様性に富んだ特異な地域を切り裂く計画だっただけに、中止の意義は極めて大きいものがあります。また、とかく批判の多かったわが国の公共事業のあり方、行政の姿勢を問う意味でも大変重要な意味があったと考えております。

しかしながら、同道路の一部は著しい自然破壊の爪痕を抱えたまま残されており、また、今回の中止劇で見られたように、実際に開発を進める行政の担当部局は依然として旧来型の体質を持ち続けているような実態も晒しています。大雪山や北海道の自然のこれからを考えると、手放して喜べるような状況はまだまもなく、今後とも皆様の力と知恵を借りながら粘り強い市民が主体となった運動を続けていく必要があります。目の前にきている21世紀は、自然環境の保全と回復が最重要視される世紀です。一層のお力添えを申し上げます。

北海道知事 堀 達也 様

1993年3月14日

北海道自然保護連合 代表 稲田 孝治

緊急意見書

3月11日に出されました「時のアセスメント」検討評価調書【概要版】(道道士幌然別湖線の整備)について、北海道自然保護連合として緊急に意見を伝える必要があると判断し、意見書をお送りします。

まず、この調書の内容は、道道士幌然別湖線は造る必要があり、計画も妥当なものであり、優先性も高いが、現時点では着工は難しい、というものになっています。これはいったいどういうことでしょうか。

まさに、この妥当性、優位性のどれにも重大な疑問が持たれて長年にわたって論議が繰り返され、そうした中でこの計画に「時代の変化をふまえた再検討」を加えることになったはずですが。

しかし、今回出された調書では、必要性、妥当性、優先性のどれについても、これまで建設部が具体的な根拠なしに繰り返してきたことを改めて言っているだけで、「再検討」の内容がどこにも見当たりません。

たとえば、(1)「自然環境の保全という面からみた妥当性」の①、②、③の各項目を見ると、「動物、植物など各環境要素ごとに検討を行った結果、環境に与える影響については可能な限り最小化できるものと判断した」、「水平ボーリングや植生、ナキウサギなどについての種々の調査を行ってきた。これらの結果から、風穴やナキウサギなどの貴重な動植物などへの道路整備による影響はほとんどない……」、「全線トンネルルートとしたことで道路の大部分が地中となり、……「すぐれた自然の要素」やその周辺環境への影響を最小限にすることができるとあり、どれをとってもこれまでとまったく同様の、具体的論拠のない結論の羅列に過ぎません。

全国最大規模の風穴地帯に、トンネルという巨大な風穴(かざあな)をあけることが、この地域の自然にとってはどれほど危険であるかについては、これまでに植物生態学者、動物生態学者、地形学者がそれぞれ専門の立場から指摘してきました。またこれらをふまえて日本生態学会も声明を出しています。時のアセスとは、まさにこうした、計画立案当初は知られていなかった問題を取り上げて、検討すべきものだったはずですが、ところがそうしたことが一切ないのは、どうしたことなのでしょう。

そもそもこの項(1)では、「本道路が関係する「すぐれた自然地域」は然別湖周辺」としていますが、昭和44年以来今日に至る間に、又ブカウヌプリ周辺地域が然別湖周辺地域に並ぶ極めて重要な「すぐれた自然地域」であることが明らかになってきたという事実を、どうして、どのような根拠で無視しているのでしょうか。こうしたことこそが時のアセスの検討課題だったはずですが。

上に取り上げたことはほんの一例に過ぎません。この調書がいう必要性、妥当性、優先性はすべて、これまで各方面から指摘されてきたことを無視したままの、論拠のない主張の蒸し返しになっています。これは、これまで計画の推進にあたってきた部局が見直し作業を行うという事からきていると思われまます。「検討チーム」並びに「政策会議」が、この調書を鵜呑みにすることなく、この問題に関してどうみても一つしかない正しい結論、すなわち「計画の中止」を打ち出して、堀道政が掲げた北海道の時のアセスを名のあるものにするよう、強く要望します。

士幌高原道路建設中止

北海道の「時のアセスメント」 再評価調査

平成11年3月17日、士幌高原道路建設中止を決定した
再評価調書を全面掲載する。

平成11年3月17日

再 評 価 調 書

対象施策名 道道士幌然別湖線の整備
着手年度 昭和44年度

用のための車道として決定。

1. 対象施策の概要

(1) 施策の目的・内容（背景・契機）

山火事対策、木材の運搬用道路、士幌高原道路より然別湖へ直結するレクリエーション道路、経済活性化対策などを目的として、昭和38年に士幌町が町道として整備することを決定し、昭和44年までに、士幌然別間道路として国庫補助事業により施工した。（開削延長約2,400m）

その後、昭和44年6月に、道が「士幌町から主要な観光地（然別湖畔）に連絡する道路」として、道道士幌然別湖線として認定し、昭和45年から47年まで、国庫補助事業として施工した。（開削延長約440m）

【延長：21.6km（国立公園内6.4km）、うち未開削区間：2.6km】

(2) 経過（事業実績）

昭和38年 士幌町が町道として整備することを決定。

昭和40年10月 大雪山国立公園の公園事業計画決定。本道路は公園利

昭和41年～44年 士幌町は、町道士幌然別間道路として、国庫補助事業により施工（開削延長約2,400m）。

昭和44年6月 北海道が道道士幌然別湖線として認定。

昭和45年～47年 道は国庫補助事業により施工（開削延長約440m）。

昭和48年 新規開削を一時中止。（既開削区間の法面保護及び緑化工事を進めることとした）。

昭和54年2月 道は周辺地域の自然環境調査を開始。

昭和57年3月 「自然環境調査報告書」の取りまとめ。当初ルートを駒止トンネル案に変更。

昭和63年9月 北海道環境影響評価条例の趣旨に沿った手続きの終了。

平成6年12月 「全線トンネルルート」を選定の上、公表。

平成7年5月 国の自然環境保全審議会答

申で、トンネル計画が適当と認められる。(3点の留意事項が付される。)

平成7年8月 計画ルートが、大雪山国立公園の公園計画で位置付けられる。

(3) 停滞要因及び将来の見通し(問題点)

昭和47年前後に団体等から新たな道路開削への反対運動が起こり、道は昭和48年度以降、新規開削を中止し、既開削区間の法面保護工事及び緑化工事を進めることとした。

「駒止トンネルルート案」についての北海道環境影響評価条例の趣旨に沿った手続きを終了した昭和63年以降も、早期完成に向けての強い要望がある中で、計画の中止等を求める声が上がるとともに様々な議論が起こり、道路整備の中止を求める訴訟も提起された。

「全線トンネルルート案」公表後の平成6年から7年にかけて、大雪山国立公園の適切な保護及び利用を図るため公園区域や計画の再検討が行われたが、自然環境保全審議会から環境庁長官への答申の際に、士幌然別湖線道路計画の変更に当たり、次の3点の留意事項が付された。

- ① トンネルルートの地形、地質については、未解明な点も残されているので、それらの点に関し、専門家の意見も踏まえ、慎重に調査検討を行うこと。
- ② トンネル工事に伴う周辺環境への影響及び排ガスが動植物に及ぼす影響等供用後の自然環境への影響について、事前に十分検討を行い、必要な対策を講ずること。
- ③ 然別湖畔地区については、山岳と湖沼と亜高山植生による優れた自然環境を構成しており、適正な保護のもとに、その特性を踏まえた自然とのふれあいの場として活用していく必要がある。かかる観点から、既存道路を含む利用施設の整備

については慎重な配慮を払うとともに、適正な利用に努めること。

また、近年、公共事業のあり方について全国的に様々な議論が生じるとともに、環境保全に対する住民意識が変化する中で、道においても、「時のアセスメント」制度の導入や、北海道環境基本条例・北海道環境基本計画の策定など、事業の見直しや環境保全について積極的な取り組みを行っている。

このような中で、本道路については、昭和48年以来、新規開削工事が中断したままの状態が続いており、この間、道としても環境影響調査や公園計画の変更など事業の進捗に努めてきたが、依然として工事着手は難しい状況にある。

2. 検討の基本的視点

本道路については、昭和48年以来、新規開削工事が中断していることから、その間の社会経済情勢の変化に伴う自然環境や公共事業のあり方等に対する住民意識の変化を考慮するとともに、道路事業により得られる様々な効果や、地域の発展に果たす役割を分析・検討し、事業の必要性、妥当性、効果などを総合的に検討した。

3. 道としての対応方針

先に提出された所管部局の「検討評価調書」を踏まえながら、「検討チーム」として、総合的に再評価を行い、道としては次のような方針で対応することとする。

(1) 事業の取り扱い

当初の計画によれば、本道路の完成により、①災害発生時等の短縮・代替ルートの確保による民生の安定、②然別湖畔の住民等の生活交流圏の拡大、③士幌町等、地元町の地域振興対策の支援、④大雪山国立公園の利用拠点と地元町の観光拠点との効率的な連絡、⑤東大雪地域・道東地域における広域観光ルートの形成、が期待されてい

る。

地元3町をはじめとして、地域振興を図る上で、本道路の整備に対する強い期待がある一方で、国立公園内を通過する道路整備に対し、自然保護団体を中心として、貴重な自然生態系への影響を懸念し、強い反対運動が行われている。

この地域は、国立公園の第1種特別地域であり、北海道自然環境保全指針においても、「すぐれた自然地域」として位置付けられ、厳正な保全を図るなどの方向が示されており、近年における道民の環境保全に対する意識の高まりを踏まえると、道路整備の推進に当たっては、より慎重な姿勢が求められる。

交通解析調査によれば、道路完成により、交通量は年平均で600~700台/日と見込まれ、経済効果としては、貨幣化が可能な間接効果は40年間で約44億円、直接効果による費用便益比は、0.54と低い結果となった。

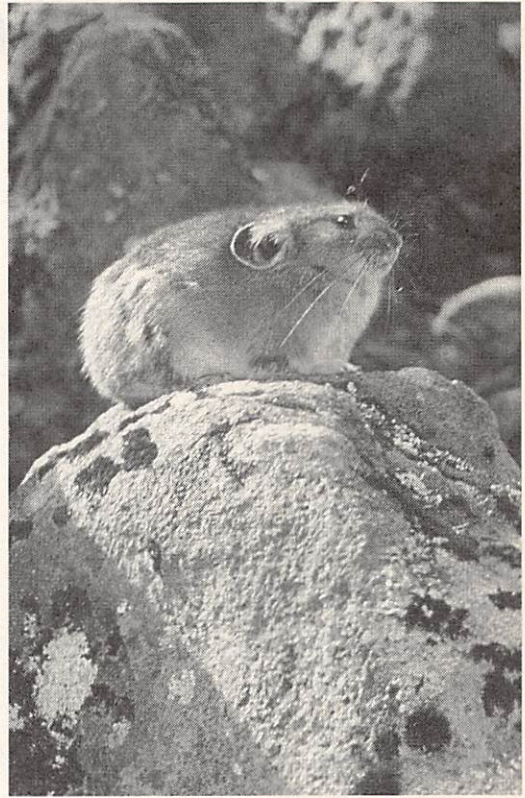
また、道路整備により、士幌町と然別湖畔を結ぶ代替道路や短絡道路としての時間短縮は見込めるものの、国道274号と道道鹿追糠平線を利用するルートが既に確保されており、東大雪地域・道東地域における広域観光ルートの形成の面から見ると、その効果は大きなものとは言えない。

道民意識調査によると、公共事業の実施に当たっては、地域活性化に寄与する経済効果を求めるとともに、自然環境に与える影響を重視する傾向が見られる。

また、道路完成による具体的な効果についても、地元3町においては、安心感や交流機会の増大に対する期待は高いものの、観光客の売り上げの増加に対する期待はそれほど高くない。

有識者の意見は、地元要望を重視した視点から、推進すべきとする意見がある一方、環境保全や事業効果の観点から、凍結や中止を求める意見も多く見られた。

道としては、以上の点を総合的に判断



氷河期の生き残り「ナキウサギ」
PHOTO 小山 健二

し、本道路の未開削区間の工事は、取り止めることとする。

(2) 今後の取組み

地元3町の進める地域振興については、今後必要な協力を行っていく。

なお、士幌町が目指す「自然・環境教育のメッカ」づくりは、自然環境を最大限保全し、地域の自然や産業を生かした体験・交流型の地域づくりとして、環境の時代といわれる21世紀における本道の地域づくりのモデルとなるものであり、道としては、こうした地域の取り組みについて、庁内にプロジェクトチームを設置するなどし、積極的に支援していくこととする。

安全で円滑な道路交通の確保を図る観点から、道路管理者として、道道鹿追糠平線の安全度向上のための対策を積極的に進めていくこととする。

堀達也北海道知事の中止発表記者会見

平成11年3月17日中止を発表。その一部を掲載する。

日 時／平成11年3月17日(水) 17:37~18:09
場 所／記者会見室
記者数／31名（その他カメラマン等16名）

[知事からの話題]

〈「時のアセスメント」について〉

「道道士幌然別湖線」、いわゆる「士幌高原道路」につきましては、昭和48年以降、新規開削工事を中断したままの状態が続いておりますことから、この間の社会経済情勢の変化に伴う自然環境、公共事業のあり方等に対する住民意識の変化を考慮するとともに、道路事業により得られる様々な効果とか、あるいは地域の発展に果たす役割を分析・検討し、事業の必要性、妥当性、そしてまた、効果などを総合的に判断をしております。

この道路は、地元3町には、地域振興を図るという面で強い期待がある一方で、国立公園を通過する道路整備に対して、自然保護団体を中心として、強い反対運動が行われている状況にあること。

それからまた、この地域は、国立公園の第1種特別地域にありまして、北海道自然環境保全指針においても、「すぐれた自然地域」に位置づけられておりまして、近年における道民の環境保全に対する意識の高まりを踏まえ、より慎重な姿勢が求められること。

総合的に判断いたしまして、本道路の未開削区間の工事は、取り止めることにいたしました。

今回の再評価を通じまして、私としては、国立公園の第1種特別地域は道民はもとより国民共有の貴重な財産として、保全の考え方をより徹底し、次の世代へ大切に引き継いでいかなければならないとの思いを強くしたところであり

ます。

(NHK)

建設部ですね、再評価の調書には自然環境に対する影響はほとんどないという表現があったんですが、今日の判断では、自然環境への影響はやっぱりあるんだと、だから重視するんだと、こういうふうと考えてよろしいんでしょうか。

(知事)

ええ、これはですね、先ほど申し上げましたけれども、私ども、自然環境保全指針というひとつの北海道の自然環境に対する保全指針というものを、もうそうですね10年ぐらい、もっと前ですかね、作っております。

そういったものも今回勘案しながらですね、私なりの判断をさせていただいたということでございます。

(朝日新聞)

裁判の中では道の見解として影響はないというふうには。

(知事)

トンネルとはいえですね、やはり大事な自然の地域を通るわけですし、それからまた、景観から見てもですね、然別湖という大変優れた景観を持つ地域に対して何らかの工事がなされるわけですから、それは自然環境に影響がないということには、私はならないというふうに思っております。

士幌高原道路問題に学ぶ

ナキウサギ裁判を支援する会 代表 石城 謙吉

自然保護の鍵を握るものは地域住民の活動である。士幌高原道路問題を振り返ってみる時、この当たり前のことをあらためて噛みしめずにはいられません。道路建設計画の中止という今回の大きな成果は、十勝自然保護協会、北海道自然保護協会、北海道自然保護連合の三者の共同体制による道に向けての反対運動と、ナキウサギ裁判とを両輪として、これにナキウサギふあんくらぶなどをはじめとするさまざまな市民の活動参加があってもたらされたわけですが、その鍵を握っていたのはやはり地元十勝自然保護協会の存在だったと思います。

もとより自然保護運動は当該地域に住む者だけのものでは決してなく、地域の壁を越えて多くの人間が連帯し、結集することに意義があり、また力にもなり得るはずです。今回の士幌高原問題への全道的、全国的な取り組みが、まさにこのことを実証しました。しかし、いかに重要な課題であれ、自然保護運動が地域に住む者の意思とつながらないまま取り組まれようとしたときには、その運動は必ずどこかで行き詰まり、崩壊することが全国のいくつもの例で知られています。地域の中に地域の自然環境を守ろうとする人たちがいて、その人たちが立ち上がったとき、はじめて地域の壁を越えて多くの人間がこれに連帯し、結集して大きな活動の輪を拡げられるのだと思います。この士幌高原道路問題では、昭和40年代の半ば、あの開発優先の風潮が全国を席卷していた時期に地元で反対運動を立ち上げ、その後も苦しい状況の中で一度も揺らぐことのなかった十勝自然保護協会の存在がありました。だからこそ私たち多くの団体や個人がこの貴重な自然を守る運動に参加することができ、また最後までそれを続けられたことを思わずにはいられません。

自然保護は地域住民の活動から始まって地域住民の手に帰る。このこともまた、今回私たちが改めて学んだことだと思えます。知事による



ナキウサギ

計画中止の決定が下されたとき、十勝自然保護協会はいえ勝利を宣言しませんでした。それは地元で道路計画推進の立場にあった人たちとの今後の健全な地域づくりに向けての改めでの結び付きを配慮してのことと聞きます。これまでの反対、賛成の関係を地域社会における住民同士の議論と位置付け、さらに住民運動に勝者なしの理念のもとに、恩讐を越えたレベルでこれからのことを考えようとするこの姿勢こそ、今後の自然保護運動のあり方を示していると思います。

こうしたことを考えるにつけ、私は道内各地のささやかな、しかし粘り強い自然保護活動を続けている多くの方々のことを思います。それらの活動は内容がさまざまであるだけでなく、立場や目指す方向も多様であり、一つの組織にまとめることはなかなか困難です。むしろ大切なことは、道内各地の活動が互いの特殊な立場や条件を尊重しながらも連帯し、必要なときには協力し合う体制を作ることかと思われまふ。その意味でも、独自の立場を貫きつつ北海道自然保護協会や北海道自然保護連合との共闘を続

けた十勝自然保護協会
は大きな指針を残しま
した。

こうした観点から、
今後、道内各地で孤軍
奮闘を続けている個々
の活動を連帯の糸でつ
なぐものとして、さら
にそこから全道規模の
運動を立ち上げる主体
として、北海道自然保
護連合の果たすべき役
割はきわめて大きいと
思います。このことも
また、士幌高原道路問
題を通じて私たちが学
んだ大きなことではな
いでしょうか。今回の成
果と経験をステップとし
て、北海道の自然保護



「時のアセスメント」公開ヒヤリング。意見を述べる裁判支援
の会代表の石城謙吉さん

運動を、地域活動を基盤として再構築すること
が課題だと思います。

士幌高原道路計画における 建設部の欺瞞

十勝自然保護協会 小島 望

1999年3月17日、堀北海道知事は士幌高原道
路計画を中止すると公表しました。知事のコメ
ントが我々自然保護団体の主張をほぼ認める内
容であったのに対して、建設部が作成した検討
評価調書では、「ナキウサギなどの貴重な動植
物の生息などへの道路整備による影響は、ほと
んどないものと考えられる」とし、「環境に与
える影響は可能な限り最小化できると判断し
た」としていました。建設部の「影響がほと
んどない」という結論に対して、最終的に知事が
「影響がないとは思えない」として計画を中止
したことは、知事自身が建設部の出した結論が
適切でないという判断したということです。それは
同時に、多くの税金が投入され、長年行なわれ
てきた環境影響調査が無駄であったということ
も意味しているのです。

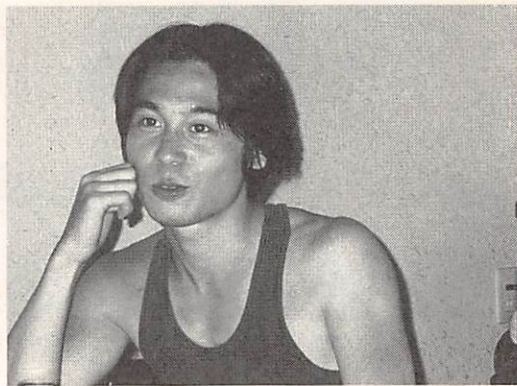
建設部の最終的な結論である自然環境への影
響は「ほとんどない」「可能な限り最小化でき
る」というのは本当なんでしょうか？私はこれ

を検証するため、去年から今年にかけて然別湖
湖畔トンネル周辺でナキウサギの生息調査を行
ないました。ここは、北海道帯広土木現業所が
1986年に作成した『道道鹿追糠平線環境影響調
査報告書』によるとナキウサギの生息地があっ
たとされる場所です。私の調査でも、過去ナキ
ウサギが生息していた証拠である古い糞と貯食
植物を発見することができました。ところが、
現在のナキウサギの生息を証明する新しい生息
痕跡は発見できませんでした。ここはもうナキ
ウサギがいなくなってしまったのです。地元の
人は、1994年のトンネル建設あたりを境にし
て、周辺地域に生息していたナキウサギの姿や
声が確認できなくなったと述べていました。調
査の結果、長年生息していたナキウサギがトン
ネル建設時期を境にして消滅してしまったこと
がわかりました。

この地域からナキウサギが消滅した理由とし
ては、トンネル建設工事による影響、トンネル

を通過する車の振動・騒音による生息環境の悪化、また、トンネル建設によって風穴のシステムが破壊され、ナキウサギが住むのに適した環境でなくなったことなどが考えられます。いずれにしても、トンネル建設がナキウサギの消滅の原因となったことは間違いなさそうです。ナキウサギは、なわばりを持ち、定住性が強い動物です。そのため、新たに他の場所へ移動することはありません。長年ナキウサギの生息を可能にしてきた場所で、ナキウサギがいなくなってしまう場合には、別固体が流入してきます。いない状態が継続することはありません。したがって、かつてここに住んでいたナキウサギは、生息地環境の悪化で消滅してしまったといえます。いずれにしても、トンネルならば「影響がほとんどない」「可能な限り最小化できる」ということにはならないのは明らかでした。

公正な評価が求められたのにもかかわらず、「まず道路ありき」の姿勢を最後まで崩さず、安易な結論を出した建設部は「時のアセス」の検討を担当する能力が無いといわざるを得ません。加えて、建設推進派に（根拠のない）開発と自然保護が両立できるような錯覚を植え付けた責任も免れられません。今回の結果から考えると、建設部には「時のアセス」を検討する資格がないといってもいいでしょう。建設部の反省を促すとともに、建設部の職員の意識改革を



氷河期からの生き残り「ナキウサギ」の研究者
小島 望さん

求めたいと思います。

最後になりますが、今回、土幌高原道路計画を中止に追い込むことができたのは、十勝自然保護協会、北海道自然保護協会、北海道自然保護連合、ナキウサギふあんくらぶ、ナキウサギ裁判という緊密な協力体制と多面的な取り組みが、幅広い運動展開を可能にし、大きな力となって世論を味方にできたからだと考えます。私は、この重要な自然保護運動に参加できたこと、すばらしい人たちに会えたこと、最後に勝利できたことを非常にうれしく思っています。

士幌高原道路計画と 反対運動の歴史

十勝自然保護協会 事務局長 佐藤与志松

士幌町の「悲願」として計画された士幌高原道路計画が厚生省（環境庁がまだないころ）の認可を受け、さらに道道に昇格され（1969年）北海道土木部の計画となり、士幌町新田地区で大雪山国立公園に突入し、岩石山の山腹を蛇行してかけあがる工事となったとき、十勝の住民がその破壊ぶりに驚いて騒いだことから問題がはじまります。十勝自然保護協会はこれをきっかけに結成されました（大雪と石狩の自然を守る会が大雪縦貫道に発足の端を発したよう

に）。地元のみならず北海道の自然保護団体をはじめとする抗議を受けた、時の堂垣内知事（自民党）は工事中断を決意しました（1972年）。この山腹のヘアピンカーブ工事についての評価には、同じ反対運動の中にも二つの大きな観点の違いが潜在していました。①のり面などの修復をきちんとすればよい。②国立公園の破壊だから中止すべきだ。前者に立つのは十勝地区労であり、後者に立つのは北海道自然保護協会や北海道自然保護連合、十勝自然保護協会です。



原告団・弁護団、合同現地調査。左・松田まゆみさん、中・佐藤謙さん、右・八木健三さん

しかし、十勝自然保護協会では、前者に立つ理事が内在していたと見られます。

さて、元横路知事（社会党）がこの中断道路の工事再開宣言をした（1987年）わけですが、この時の知事の思惑では、地元自然保護団体の推進容認を得る自信があったのでしょうか。一番のネックは、国立公園の道路に歯止めをかけた環境庁の林談話だったので、土幌町人脈の丸谷元参議院が買って出て、国会質問で環境庁自然保護局長から林談話「不適用」というとんでもない発言を引き出しクリアさせました。私どもは国立公園問題の専門家俵氏を中心に終始一貫この「不適用」発言の不当性を批判し続けてきましたが、環境庁は逃げ腰で、土木部は既得権として黙したままでした。

北海道自然環境保全指針というものがあります（1989年策定）。この指針に照らせば、然別湖周辺に車道を通すことは矛盾するはずですが、私どものその指摘にも道庁はまともに取り合おうともせず、後の知事の中止発表ではじめてこの矛盾を認めています。

十勝自然保護協会では、土幌町人脈の野洲会長らがひそかに推進容認で動いていました。後に「地域の要望ではしかたがない」と容認発言をすることになります。旧十勝地区労勢力が、この会に大量の入会員を送り込み推進の主導権を握ろうとしたため、道路計画に反対の理事が猛反発し、総会がもつれました（1992年）。これを契機に、旧野洲会長の会と新及川会長の会という同名の十勝自然保護協会（北海道自然保護協会と同連合は後者を認知）が並立するという異例の事態となりました。

北海道が新規開削区間駒止ルート案の協議の対象に選んだのは、地元三町と地元地区労、地元自然保護二団体に限定するというものでした。道協会や道連合は対象相手にしませんでした。実質的な対応をするようになったのはごく後のことです。

署名による反対運動がはじまり（1992年11月）、十勝では反対する連絡会を結成し藤丸前で街頭宣伝を行い（集結まで77回）、道連合からも全国に発信すると、急速に反応が広まりわずか8か月間で10万筆を越えました。その後のものを合わせて最終的に20万5千3百筆に達します。特筆すべきは、土幌町で推進の渦中にありながら、ひとり然別湖畔の観光客や登山者に訴え1万筆も集めた人もおります。

帯広土木現業所と十勝協会との協議は、横路知事が「自然保護団体とのコンセンサスを得て進めてまいります」と表明していたので40回にも及びますが、ナキウサギを不当に低く評価する総合的評価図の数字操作の発覚などから、土木部は説明不能に陥り駒止ルート案が破綻し、全線トンネル案に変更されました（1993年）。ポーリングに対する抗議行動のころから、道の協議姿勢が変化してきて、説明会そして通告式と高圧的な姿勢に転じました。

さて、全線トンネル案は「自然にやさしい道路づくり」という触れ込みです。私どもは、トンネルなら反対の理由が立たないという常識を打ち破って、トンネルといえども、生態系に影響があり破壊となる、大雪山国立公園にこれ以上自動車道路はいらないと言いたのは、特に佐藤謙氏（北海学園大学）と同行してその風穴理論を現地調査で確かめ科学的確証をえたからでした。十勝協会ではトンネルに最も近い地表面に当たるV字ガレ場の独自調査によって、この貴重なガレ場が破壊されるという確信をえ、自信をもって日本生態学会の反対決議を支柱に据えることができました。日本自然保護協会も意見書をあげました。

また、鹿追側トンネル杭口予定地ののり面上部にナキウサギの生息地があったのですが、のり面が大雨のため崩れたので補修工事をしたいとの通告を受け、私どもはこれを許せば事実上のトンネル工事になると考え阻止しようとしま

した。ナキウサギはこの地域の貴重な生態系の象徴です。帯広畜産大学院生の小島氏が、のり面に食痕、後に糞を発見し、小野山氏（帯広畜産大学）や川道氏（大阪市立大学）などのナキウサギ専門家の論証もえて、のり面も生息地だという確証をつきつけ阻止しました。しかし、建設部は別の専門家に調査させた上、まれな行動圏に過ぎないとして生息地であることを否定する不可解な報告をしています。

地元推進側の勢力は、土幌町、開発と保護の会、財力や動員力のある土幌農協、結託する周辺自治体、旧地区労などで、時に国会議員にもおよぶ政治力を背景に道庁を揺さぶっており、地元で反対の十勝自然保護協会は四面楚歌になりかねなかったのですが、道内主要自然保護団体の共同行動と地元や全国の世論の反対の声が圧倒的であることに勇気づけられたものです。私どもが、札幌と旭川（一度は大規模林道問題ネットワークと連携）と帯広で連鎖集会を催す度に、常に大雪山国立公園を守りたいという熱意と勢いに満ちていました。

しかし、帯広土木現業所との交渉は膠着状態で、歯止めの活路が見出せない中、市川弁護士を中心に「ナキウサギ裁判」訴訟の提唱があり（1996年）多くの弁護士を擁する原告団が結成され、生物多様性の観点を据える新しい理念を展開し、現地登山検証をするなど新局面が開かれました。この裁判が「時のアセス」に影響したことは確かで、公判が進むにつれて訴えの優勢が明らかになってきました。これに先立ち、ナキウサギふあんくらぶが発足し、現地調査やビデオ作製、ナキウサギを天然記念物にと写真展を各地で開くなどユニークな活動で全国に多くの賛同者をえたことも、局面打開に大きな役割を果たしました。

「時のアセス」が導入されたころから自然保護団体三者の対道交渉が頻繁になってきました。道庁改革の中軸である政策室がよく耳を貸してくれ、建設部は旧態依然の感じでした。これまで推進役だったわけですから、時代の変化、価値観の変化と言われても即応できなかったのでしょうか。その推進建設部が検討調査を担当したため、自ずと限界が見えていました。予想どおり、辻褄のあわない調書で、推進の土幌町も反対の自然保護団体も反発して、両方から緊急要望書をもらう羽目になりました。この調書は、後の検討チームですっかり書き換えられ再評価調書として政策会議に提出されます（3月17日）。しかし、その会議では凍結意見が多く、知事決断で中止を決定したと伝えられてい



ナキウサギ裁判。左は弁護団長市川守弘さん、左から2人目目環境庁長官大石武一さん、3人目原告団長、八木健三さん

ます。実は、終局にはじめての副知事交渉もたれた時、「反論の余地はありません」と聴かされ、半信半疑だったのですが、中止結果をみれば本気だったことがわかります。道協会会長起案の理論づくめの要望書をほとんど追認しているのです。知事の政治決断による中止ではあったが、ねばり強い運動と世論の力がこの知事の決断を促したものに外なりません。運動のねばり強さ、運動の多様な形態、団体の共同意識と活動、これらを通して、世論の多数派となったことが中止という結果を生み出したのだと思います。

また、特に留意しておかなければならないことは、専門家、研究者の参加ということです。地元十勝では帯広畜産大学関係の研究者、道内外の自然保護協会会員の研究者がその専門分野からの意見、論駁を積極的に行って終始科学的確証を与えるために貴重な参加をしてくれたことはこの運動の成功に不可欠な要因でした。

それにしても、土幌町の「悲願」とまで言われた道路問題です。地方自治の分権が叫ばれる今日、地方自治体の要望が自然環境に対してどう配慮するかは今後重要な課題となります。町おこしのためのリゾート開発が自然をどれほど痛めつけてきたか、試される大地の北海道は特に考えるべきです。その意味で、大雪山国立公園の危機ともいえるべき二つの大きな道路計画を想起する必要があります。土幌高原道路と不可分の関係をもっており（地元の要望からはじめた赤岳観光道路の延長旭岳層雲峡線と林談話発表の直接原因となった大雪縦貫道）、いずれも堀知事が廃止を決め半世紀ぶりの決着をみたものです。土幌高原道路は三つ目の中止という重要な意味をもっていたのでした。

●編集後記

3月11日 北海道建設部から「時のアセスメント」の検討チームに検討評価調書が提出された。その内容は、道路建設が「必要性がある」「妥当性がある」「優先性がある」と言うものだったのです。

3月14日 当連合は堀達也北海道知事宛に、緊急意見書を提出した。建設部の言う内容を再検討するのが「時のアセスメント」であり、正しい結論「計画の中止」を打ち出すよう強く要望する。

3月17日 検討チームが再評価調書を知事に提出、そして知事の記者会見。私たち自然保護団体と全国の建設反対に寄せる思いとほぼ同じ内容で「建設中止」が決定する。

4月15日 ナキウサギ裁判第13回口頭弁論。原告の被告に対する質問「北海道と知事は今後道路建設に公費を支出するのか」に対して、被告堀北海道知事の代理人は「今後道路建設に公費は支出しない」と答弁した。原告・弁護団の総意で、本件訴訟を取り下げた。

北海道知事の道路建設中止の発表と、裁判による「公費を支出するな」「判りました公費は

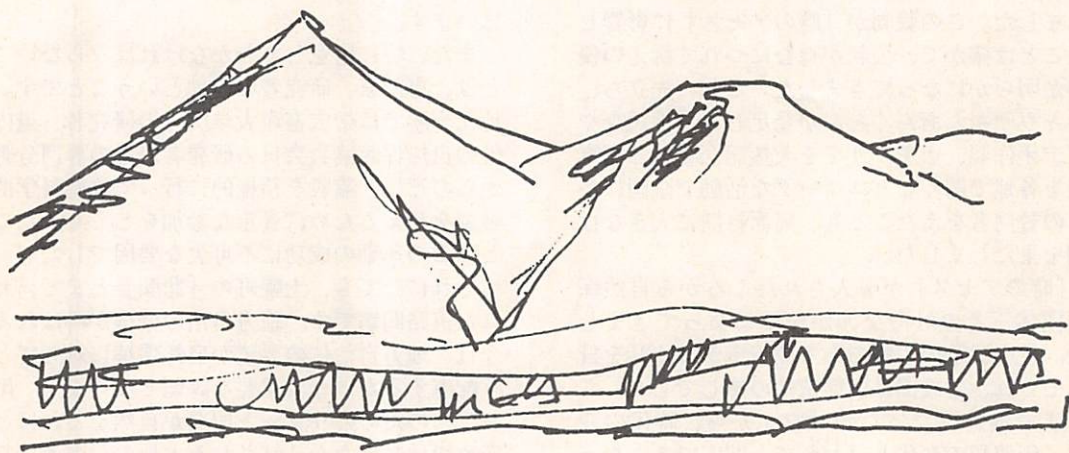
支出しません」と被告が原告の請求を認諾した瞬間に28年間の永い土幌高原道路建設反対の活動が決着したのです。勝利の裁判でした。

この『北の自然』を通じて皆様へのお知らせが大変遅れたことをお詫び致します。28年の闘いでしたから、2～3ヵ月位の遅れは許してくれると思いますが、今後も北海道の自然保護運動を皆様と共に手をたずさえて前進させていきましょう。
小山 健二

北の自然 No.62

99年8月15日発行

発行 北海道自然保護連合
事務局 札幌市南区川沿10条3-12-2
小山 健二 方
TEL011-572-2069
発行人 稲田 孝治
印刷 (株)北海道機関紙印刷所
賛助会費 年間3,000円
郵便振替 02710-5-4071



秀岳荘

営業時間/A.M.10:00~P.M.7:00
定休日/毎週月曜日

札幌本店 札幌市北区北12条西3丁目 ☎(011)726-1235

白石店 札幌市白石区本通り1丁目南 ☎(011)860-1111

旭川店 旭川市忠和5条4丁目 ☎(0166)61-1930

(専用駐車場完備)