

# 北の自然

北海道自然保護連合通信  
No.65 2000.12.25



日高山脈

# 日高セミナー報告

## —日高横断道路建設反対—

道央地区勤労者山岳連盟 片 寄 貞 子

北海道道央地区勤労者山岳連盟では1984年日高横断道路着工の年から一般参加者に呼びかけながら反対運動の一環として登山を含め現地視察を行なってきました。目的1. 日本に残された原生の自然である日高山脈を守る為に日高横断道路の建設に反対をしていく。2. より多くの人に現場を見てもらい実態を知ってもらうとともに登山を通じて日高山脈の自然の素晴らしさを体験してもらう。3. 自然保護の交流の場とする。

### 今年の日高自然セミナー報告

日程	2000年9月9日～9月10日	
参加者	一般	11名
	労山	18名
	北海道自然保護協会	1名
	十勝自然保護協会	5名
	合計	35名

9日 札内川七の沢視察には17名が参加、北海道自然保護協会佐藤謙氏、十勝自然保護協会会員小島望氏も同行されミヤマキヌタ草、利尻シノブアポイタヌキラン、モミジカラマツ、ヒダカトリカブト、など日高山脈植生のレクチャーを受けながら沢を遡行しました。

トンネル予定地では沢から15メートルほど上部に風穴が観られました。小さなものですがそこには風穴帯がありました。

温度計では表面が13度にもかかわらず風穴で

は3.6度しかないのも確認出来ました。また小島氏によりナキウサギの食痕の説明もありました。

斜めに鋭く噛まれた細い、細い枝はそこでおびえながら生息しているナキウサギの存在を物語っていました。

トンネル予定地である標高680m この地点で高山に咲くコスギラン、ガンコウラン、イソツツジ、ゴゼンタチバナ、ミヤマビャクシン、エゾノマルバシモツケ、イワツツジ等がみられました。

この高さにナキウサギが生息するのも彼らの生きる為の条件がこの地帯にあるからです。

また沢を遡行しない参加者も川の中に延びる道路を歩きました。

交流の場となった宿泊地日高山岳センターでは膨らむ建設費を予算の変化、完成度、建設反対の経緯など小山氏がレクチャー。その後なべを囲み交流となりました。翌日十勝幌尻岳登山を終え帰札しました。

### 参加者の感想として

毎年開催するのが中止につながると思う。こういう企画がなければ知らずに終わっているかも知れない。

日高の雄大さは残して欲しい。自然保護は一人一人が勉強をして守っていかなければならない。

## 日高セミナーの歴史

1984年 7月27日	北海道自然保護団体連合主催で道央労山全面支援により実施 静内側道路予定地	参加 62名
1984年 7月27～30日	同じく建設予定地調査隊日高側コイボクシュシベチャリ川を 遡行してカムイエクウシカウシ山登頂、札内川八の沢より札 内川を下る。	
1985年 8月1～3日	静内側視察、ベテガリ岳登山	参加 34名
1986年 8月1～3日	—：—	参加 33名
1987年 8月9～11日	—：—	参加 29名
1988年 8月5～7日	—：—	参加 14名
1989年 9月9～10日	十勝側視察 十勝帳尻岳登山 自然保護連合と共催	参加 34名
1990年 9月8～9日	—：— 営林署の案内で林道コースを歩く 内7名参加	参加 30名
1991年 9月9～10日	十勝側 札内側川奥部現場視察 芽室岳登山	参加 37名
1992年 9月5～6日	静内側視察 アポイ岳登山	参加 21名
1993年 9月4～5日	十勝側札内側工事現場視察 雨天の為伏見岳登山中止。坂本 直行記念館見学	
1994年 9月3～4日	札内側工事現場視察 伏見岳登山	参加 29名



7の沢工事の進捗（同じ場所。左が1998年、右が2000年）

参加者の皆さんには私たち登山者の立場で日高の自然を感じて頂く為に常に視察エリアにある山を登ってきました。アプローチが短くなるのでよいのではという意見も有るでしょう。しかし現実に崩され続けていく現場を見た時に私達が出来ることが手を加えず原生の森、自然を残す事だと実感します。着工から17年その間知床、土幌高原道路建設反対の運動に隠れた感がありますが、労山では今年再開された12回の日高セミナーの間毎年自然保護委員会で実施し登山研究集会「毎年11月開催」で現状発表がされてきました。今年の6月北海道勤労者山岳連盟

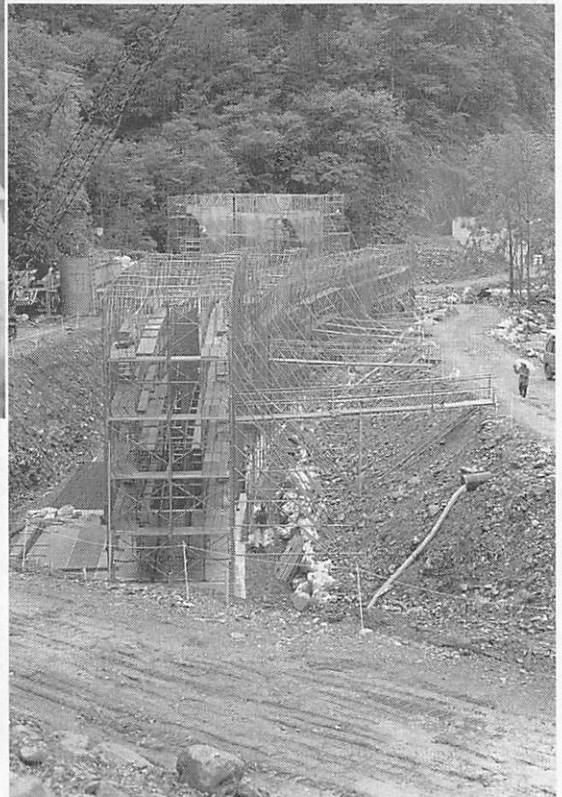


では北海道知事宛に日高横断道路中止の方向で再検討を求める要望書を提出しました。山脈そのものが地球の大切な財産である事。工事費が15年間で410億円に達し工事費が当初予算を大幅にうまわるなど必要性への疑問。現在私たちが持っている科学や技術力、及び経済力は、自然を保全し育てる為にこそ活用すべきであり、決して自然破壊の為に使用すべきでは有りません。と結んだものです。

セミナーの参加者はこの工事さえ知らなかった人もいます。知ってもらい、見てもらい、感じてもらい、考えてもらい、行動につながれば日高セミナーを実施している意味が生きてくると思っています。

◀「静中トンネル予定地」

風穴（ふうけつ）地にエゾナキウサギが生息している。調査の説明をする佐藤謙氏（北海学園大学教授）



今年に入って、自然保護団体の道路建設▶  
反対の聲に、急に工事が進んでいる

我国最大規模の国立公園

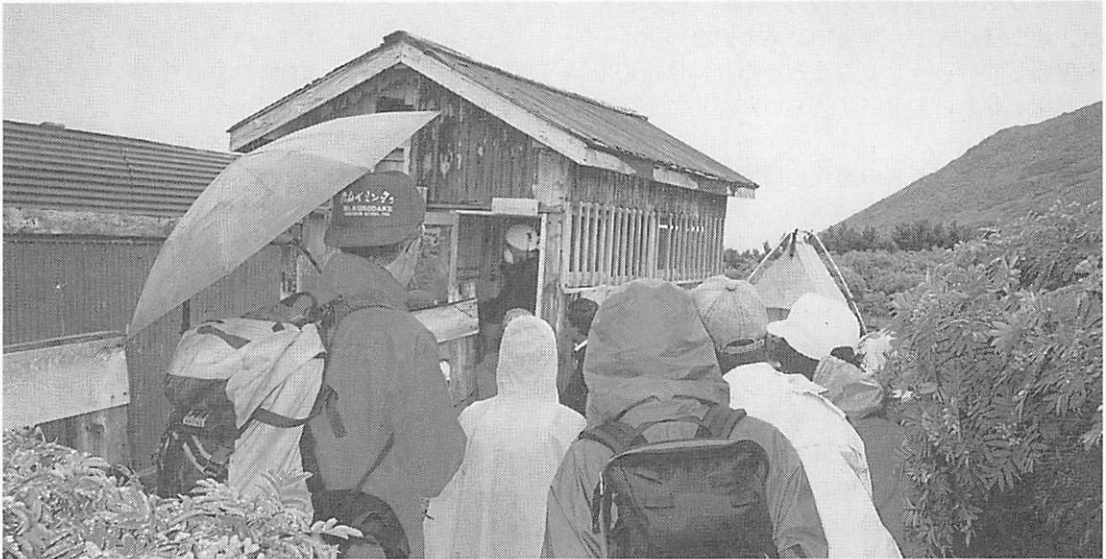
大雪山国立公園のトイレの現状は!!

# 山とトイレ

—黒岳・銀泉台における取り組み—

石狩・層雲峡森林事務所

森林官 穂積 玲子



大雪山・黒岳のトイレにSK菌を散布している（2000年8月8日）

石狩・層雲峡森林事務所では、大雪山国立公園の中の黒岳登山口、銀泉台登山口、高原温泉登山口の3箇所森林パトロール事務所を置いています。そこには、6月から10月の初旬まで8人の森林パトロール員が配置され、登山の受付、登山道の整備や巡視、けが人の救助まで様々な森林保全業務を行っています。

私は昨年4月に赴任してから、この森林保全活動に携わるようになりました。1年が経過して最も気になったのが、大雪山の山岳トイレの汚さでした。黒岳の石室のトイレは昭和45年に建てられたもので、地下浸透式でウジが大量

に発生し便器にかがむと目も開けていられないほどの強烈なアンモニア臭がしました。そのため、登山者はトイレで用を足すよりは外で済ませた方がましと思ってか、トイレ周辺のハイマツやウラジロナナカマドの下でトイレを済ませ、使用したトイレトーパーのかすが捨てられているのを見かけました。

また、銀泉台の登山口のログハウス風のトイレは、平成3年に建てられ比較的新しいのですが、くみ取り式のトイレでやはり大量のハエが発生していました。

## 黒岳・銀泉台のトイレの管理

昨年の夏には、環境庁、上川町、上川支庁、林野庁のメンバーが集まり、黒岳のトイレの視察を行いました。各行政機関とも黒岳のトイレが汚いことを認識し、どうにかしなければならないことは十分わかっていると思います。しかし、すぐさま動くことはなかなか難しいようでした。

ところが、こうしている間にも、大量の登山者が黒岳を訪れ、トイレを使い、ウジが発生し強烈なアンモニア臭を放っているのです。私は現状を見て、応急処置的にお金をかけず、すぐさま実行できる山岳トイレの改善を行おうと思いました。

日本トイレ協会編の「山のトイレ事例発表大会資料集」と「山岳トイレ整備ガイド」の中に、北アルプスの大菩薩丸川峠丸川荘の只木さんが、地下浸透式で、無臭でハエのいないトイレを実践していらっしゃることを知り、連絡を取り親切的な詳しいアドバイスをいただくことができました。

すべてアドバイスの通りにはできなかったのですが、いろいろ紹介してもらったなかで、静岡県庁を退職なさった稲葉さんが開発された「茶のみ粉末脱臭剤」（1kg：1,000円）とコア・インターナショナル株式会社で出している「SK菌」（1L：20,000円）を使ってみました。

茶の実粉末は、脱臭効果、ウジ抑制効果、バクテリア効果もあります。SK菌は、糞尿の発酵を早めてウジの餌が分解されるためウジが餓死し、散布した直後に悪臭が軽減します。銀泉台では茶の実粉末を撒き、黒岳の石室のトイレでは、更にSK菌も散布しました。これらの作用をより高めるためと、黒岳のトイレはシーズンの終わりに溜まった糞尿をトイレの裏にある穴に埋めるのでその量をなるべく少なくしたかったのでトイレットペーパーを分別することにしました。

黒岳の石室のトイレは林野庁が上川観光協会に貸し付けているので、普段の掃除は石室のアルバイトの青年達が行っています。石室のアルバイトはボッカの仕事など大変な面が多く、アルバイトの若者は大抵1年で辞めて行きます。従ってトイレを責任を持って継続的に管理している人がいません。そのことは、黒岳のトイレが汚いまま放置されている原因の1つと考えら

れます。

この夏アルバイトに来ていた3人が、トイレに茶の実粉末を撒き、SK菌を散布し、使用済みのトイレットペーパーを荷下げてくれました。黒岳のトイレは1日で多い日は300人以上のトイレ使用者がいます。トイレットペーパーは1日で45Lのゴミ袋1袋の量がありました。ペーパーの荷下げはゴミ袋を段ボールの中に入れ外から目立たないようにして、りんゆう観光のロープウェーを使わせてもらって荷下げしました。ペーパーの匂いはありませんでした。

取り組みの中で、黒岳の観光協会のパトロール員から、黒岳のハエはウンコを食べている、今まで、大量の登山者が7月の花のシーズンの時期に来て大量の糞尿が溜まったときも、ハエがウンコを食べて瞬く間に便層の中の糞尿の量が減ったという話を聞きました。帯広畜産大学のハエの研究をなさっている岩佐先生に問い合わせたところ、黒岳にいるハエは黒ハエといってイエバエと違い衛生面でも問題がなく、バクテリアの30倍から100倍の早さでウンコを分解すると教えて下さいました。

それまでは、ハエの撲滅を誓って取り組んできましたが、以降はハエが多少出ても気にしなくなりました。

取り組みを行って黒岳の糞尿の量は確かに減ったようです。また、匂いもかなり軽減されました。しかし、都会の生活をして水洗便所が当たり前になっている人が、黒岳のトイレに来るとショックを受けるようです。ハエは、好天が続くと大量に出てくるし、アンモニア臭も完全にぬぐい去ることはできませんでした。

## 満杯になったトイレのくみ取り作業

9月8日に黒岳のトイレのくみ取りを石室のアルバイトの青年2人と手伝いを申し出てくれた北大のヒグマ研究会の代表者1人と私の4人で行いました。糞尿の量はドラム缶で3～4本位でしょうか。2時間かかりました。無臭化をめざしたわけですが、糞尿の強烈な匂いに吐きそうになりながらのくみ取りでした。後ろの板をはがしてみると、便層の中にはたくさんの生理用ナプキン、ポケットティッシュの外側のビニール袋、プラスチックの食べ物の容器、タオル、ビニール袋などが捨てられていました。

便層の中は3層になっていて、一番上の層はウジの卵とゴミがびっしり浮いていました。2

番目の層は、黄土色のウンコがそのまま液体化したような層です。3番目の一番その層は、黒くなっていて、どぶ川の匂いがしていました。

無臭でより快適なトイレを実現するためにはトイレを利用する登山者がトイレに何も捨てないことが前提となると思います。

銀泉台のトイレは茶の実粉末だけを入れていましたが、6月の終わりにハエが大量発生しました。便層に雪解け水が溜まったためと思われたので、くみ取りを7月上旬に行ったところハエの発生が押さえられました。これ以降、トイレトペーパー分別用の素敵な木製のゴミ箱を森林パトロール員に作ってもらい、登山者にトイレトペーパーの分別に協力してもらいました。銀泉台のトイレの匂いはだいぶ軽減されま

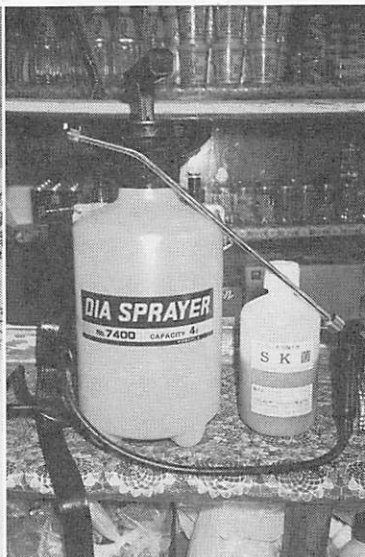
した。また、ハエも例年より非常に減ったと毎年清掃に来る上川町の清掃会社の人も言っていました。

今年の4月、環境庁の呼びかけで、上川町で層雲峡地区ふれあい利用協議会が発足し、関係機関のネットワークができました。層雲峡地区の大雪山は、林野庁だけではなく、環境庁、上川町、上川観光協会、上川支庁、観光業者、ホテル関係、山岳会など様々な関係機関と全国各地から訪れるたくさんの登山者が関わっています。それぞれの機関と利用者が上手く連携を取り合い、山岳トイレの取り組みも含めた、よりよい環境づくりを行ってゆくことを望んでいます。

(旭川勤労者山岳会会員)



トイレ紙を入れるダンボール箱を設置



SK菌と噴霧器

# 札幌市内・円山公園の隣りの 高層マンション計画と 札幌市の都市計画について

円山のみどりと景観を守る市民の会

代表世話人 中野徹三

自然保護連合の小山さんから、円山公園隣地の高層マンション建設計画と反対運動について書いてほしいといわれて、たいへんなつかしい気持ちになりました。一昔前、道自然保護協会の常務理事のかたわら、連合の委員のひとりとして、知床国有林伐採問題から知床シンポ、士幌高原道などにともに取り組み、『北の自然』の編集にも加わったりした思い出が、久し振りによみがえってきました。あの当時の連合の皆さん、皆お元気でしょうか。この小文で、私も自分なりに元気でやっていることの、ご挨拶を兼ねさせていただきます。

さて、円山公園の東にびったり隣接している土地を住友不動産が買収し、地上15階（45m）の高層マンションの建築を計画し、札幌市に確認を申請したのが、7月7日でした。円山公園の南はすぐ円山の山肌で、226mの低い山容ながら、厚生林が山裾までびっしり茂っており、大正10年（1921）には藻岩原始林とともに、本道最初の天然記念物円山原始林として指定されたことは、ご承知の通りです。藻岩と円山が、都市に近いみごとな森林としてはパリのブローニュ・バンサンヌの森やウィーンの森と並ぶ「世界の三大都市林」のひとつだとしてその価値を強調されたのは、北大の生んだ大植物学者、館脇操教授でした。そして幼時から円山の裾と円山公園を遊び場として育った私たちにとっては、四季とともに装いを変えるそのやさしい山容は、生涯忘れられない「心の母」だったのです。

## 地元の主婦から始まった運動

それで十数年前、この円山の山肌を削る環状線市道計画が進められた時、私たちは「こどもと自然を守る円山住民の会」をつくって反対運動を始め、計画を2年程ストップさせ、六車線を四車線に変えるなど山に及ぼす被害を出来るだけ少なくするよう当初の計画を変更させたことがありました。これは住民運動が札幌市の都市計画を変えさせた最初のケースといわれましたが、私個人にとっては、この時道の自然保護協会に相談に行ったことが、協会の会員になり、自然保護運動に参加するきっかけとなりました。

今回も、このマンション計画に反対の声を最初にあげたのは、予定地に近く住む主婦の方でした。現地を見、住友の図面を見て（一番近い柱は公園との境界から4m位しか離れていない）、こんなところに15階建!?と怒りを覚えずにいられませんでした。この数年、円山周辺には高層マンションが乱立して、円山も藻岩もますます見えなくなることに、多くの市民が「これでいいのか?」と怒りかつ自問していたと思います。7月24日、「円山のみどりと景観を守る市民の会」が発足しましたが、70人の方が参加されたこと、報道機関の皆さんも多数来られたのは、この問題に対する関心の高さの現れでした。7月26日に市議会に陳情書を提出しましたが、ここで私たちは、(1)今回の住友の建設





円山のみどりと景観を守る市民の会、結成総会（7月24日）

計画を、諸被害（円山と円山公園の自然に対する、近隣住民の住環境に対する、円山が見える景観に対する）が生じないよう計画を変更するよう市が指導すること、(2)円山と円山公園周辺の一帯の自然と景観を守るために、有効な施策を早急に実施すること、(3)札幌市の都市景観条例を、先進諸都市の例を生かして、抜本的に改善充実すること、の3点を要請しました。私たちがこの運動の目標をマンション建設反対一本に絞らず、(2)と(3)を加えたのは、これは結局は札幌市の現在の都市計画そのものに問題があり、札幌の「まちづくりの思想」が問われているのだ、ということを運動の始めに実感したことにあります。以前は10m以上の建物が建てられない第一種住居専用地域だった公園隣地に45mの高層マンション計画が生れたのは、92年の「都市計画法」改正にともない4年前（96年）に札幌市の用途地域を変更した際、この地域を第一種中高層住居専用地域に変えたため、でした。これによって、建物の延べ面積を敷地面積で割った容積率は、6～8/10から一挙に15～20/10に拡大し、敷地がある程度あり、鉛筆のように細くすれば何十階でも建てられるようになったのです。私はこの用途変更を決めた94年度の札幌市の都市計画専門部会の議事録を読んで、さらにびっくりしたことは、もとの第一種住居の93%は以前と同じ容積率で高さ制限10m

の第一種低層住居専用地域に移っているのに、こともあろうに円山公園の隣というこの大事な地域が、高さ制限なしの第一種中高層に移されたということ、そしてもとの第一種住居から第一種中高層に移されたのは、面積でわずか0.48%に過ぎなかった、ということでした。この点を、私たちは市当局に再三追及し、自然保護協会の俵会長も協会の8月28日の公開質問書で、厳しく指摘しました。市当局は、環状線のような幹線道路や地下鉄の駅近くは「高度利用」促進ということで用途変更した、という答弁をくり返しましたが、4回の議事録を見ても円山や円山公園という言葉も、景観や自然保護の一言も出てきません。この程度の専門家の「審議」で都市の運命が決められてゆくことを、改めて知った次第でした。

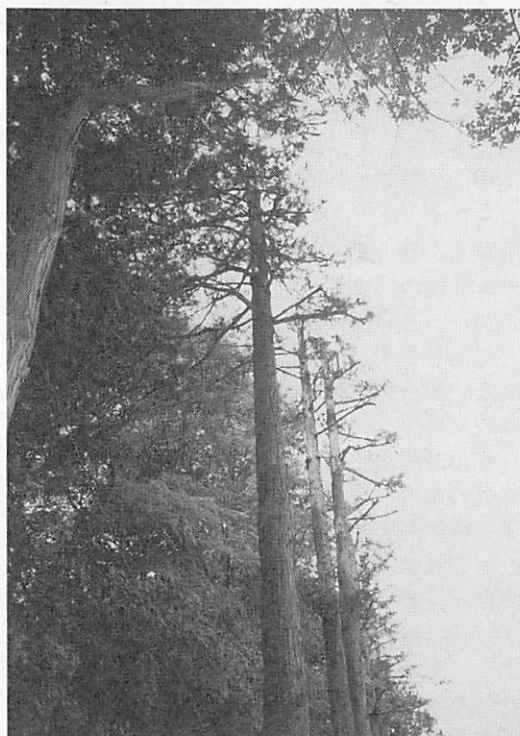
会員の皆さんの努力で、市に提出した署名は7千筆近くに達しました。会員のひとり、やはり公園の近くに長く住み、日本大学の林学の教授でわが国のブナの数少ない専門家の一人である片岡寛純氏が、3億5千万円の私財を投じて、問題の土地を住友から買収して円山と円山公園を守りたい、と申し出られたことは、これからの資産をお持ちの市民のありかたを示すものとして、私たちを感動させました。土地の買取りに市も協力せよ、と私たちは旭川の突哨山の例を引いて要望しましたが、桂市長は遂に動



きませんでした。円山の桂の樹々も、さぞ怒っているでしょう。

10月10日の市議会総務委員会は、4回目という異例の継続審議ののち、私たちの陳情を、一部内容を変更して、全員一致で採択しましたが、その際、市当局は、住友が当初の15階建41戸の計画を、10階38戸に変更した旨、報告しました。私たちはもちろんこの結果に満足どころではありませんが、現時点での運動の大事な成果であることは、たしかです。また、不十分ながら採択された陳情の諸点は、今後の札幌の運動の、重要な足場ともなるでしょう。私たちは今、この地域とその周辺を、市自身が申出た「地区計画」の網で建物の高さその他を制限し、規制すること、陳情で通った風致地区の指定等で円山周辺を保全すること、等に取り組む予定でいます。さらに、札幌全市の環境保全（景観は、私たちの不可欠の精神的環境です）のために、永続的に活動するNPO法人の設立を、目標に掲げています。

私たちが取組んできた自然保護の運動も、次の世紀には、新時代らしく、大分いろいろと変わりそうです。どうぞ皆さん、北海道の自然とともに、いつまでも健やかにがんばりましょう。



確認申請前に、公園を管理する札幌市が“ご親切に”公園のサクラの並木の枝から梢まで払った

# 全体計画を再検討すべき大規模林道

—「様似・えりも区間」は早急に中止を—

北海道自然保護連合副代表

寺島 一 男

### ◆著しい自然破壊

2000年度の大規模林道再評価対象区間に、新たに「滝雄・厚和線」の「白滝・丸瀬布区間」が加わった。北海道では再評価委員会が設置されてから、工事のテンポが急に早まっている。これまで、日曜・祭日など休日に工事が行われることはまずなかったが、最近では法面の緑化作業や擁壁の基礎工事などが、頻繁に行われている。だが、その割に全体の進捗率は伸びていない。現場のいずれもがこれまでの平坦地や緩斜面での工事が終わり、いよいよ山岳地帯の急峻な地形に工事が移っているからである。

現在、「滝雄・厚和線」の「滝上・白滝区間」(23.5 km)は、雄柏山を挟んで滝上と白滝の両方から工事が進んでいる。両現場とも深い谷と急峻な斜面にさしかかり、風化の進みやすい地層をL字型に切り裂きながら工事が進められている。

当然、開削される法面の工事幅は大きく、切り土・盛り土も著しい。道路が延びる先々には、ミズナラやトドマツの巨木が生える豊かな天然林が広がっており、伐採と開削によってその美しい姿を消している。

急斜面の山腹を延々とそぎ取る工事は、交差する川筋をいびつに断ち切り、排水工事や法面の土留め工事などによって下部の溪流に大きな影響を与えている。盛土の工事によって川幅が極度に狭められたり、流路の変更を余儀なくされているところもあって、その影響は極めて大

きい。今後、擁壁・橋梁・覆道・トンネル等を多用する工事が増えると考えられるから、自然に与えるインパクトも一層大きくなる。

「滝雄・厚和線」の「白滝・丸瀬布区間」(21.5km)は、丸瀬布側から白滝側の稜線に向かって工事が進んでいる。やはり急斜面を屈曲した道路が延びるため、大きな法面が連続し、場所によっては幅百数十メートルにわたって伐採が行われるなど、森林破壊が著しい。

「置戸・阿寒線」は、足寄町と白糠町の両側から工事が始まっているが、全体的としては端緒についたばかり。だが、この2年間はハイピッチで工事が進められている。白糠側は山間部の既存林道脇の平坦地で、足寄側は阿寒国道とつなぐ形で山岳地帯の工事が始まっている。足寄の現場では早くもトンネルがつくられるなど、この先の工事をすでに暗示している。この現場でご多分にもれず、工事による河川破壊が著しい。

### ◆見えにくくなる大規模林道

北海道の大規模林道の多くは、大義名分的な林業活動や具体策に乏しい地域振興を建前に進められているが、その陰で年々水源地帯のすぐれた天然林が消えている。再評価委員会に提出される林野庁事務局の資料には、「いまのところ貴重な動植物は報告されていない」との文言が目立つが、この程度で環境面の影響が処理されているとするなら、あまりにも安易である。

# 大規模林道「置戸・阿寒線」足寄・阿寒区間

足寄側工事現場



足寄側トンネル工事

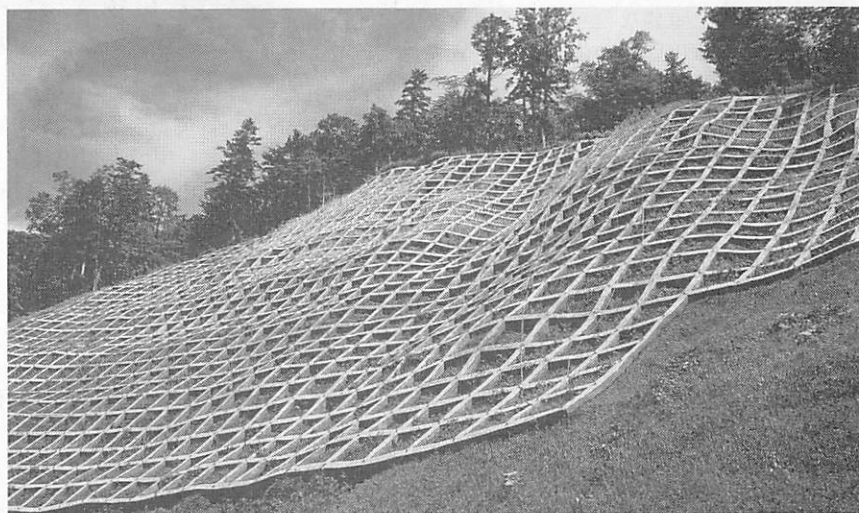


足寄側トンネル付近

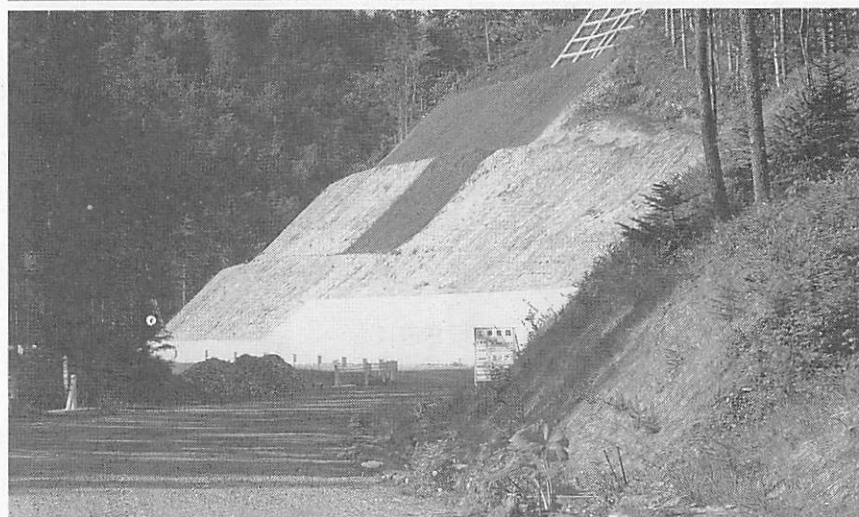


# 大規模林道「滝雄・厚和線」滝上・白滝区間

白滝側法面工事



白滝側道路



白滝側工事現場



貴重種のあるなしは大事なことであるが、これがないからといって問題がないことにはならない。貴重種のいないごくありふれた自然であっても、環境上重要な自然はたくさんある。その地域における生態系の保全にこそ意を払うべきである。いまのところ地域の住民や関係者が、どの程度環境に影響を与えるか知りたいたいと思っても、それを知る資料は何もない。自然環境調査が行われているなら何よりもまず公表して、地域住民や関係者の意見や情報を求めるべきである。

近年、北海道では道路開発に伴って自然の分断化が急速に進んでいる。ヒグマをはじめ多くの野生動物が、次第に生息範囲を狭められて厳しい状況に追い込まれているとの指摘が、これまでも各方面からしばしばなされている。大規模林道の安易な開削は、自然の小間切れに拍車をかけるだけである。

経済・社会面でも問題はあつた。大規模林道の費用対効果である。岩手大学人文社会科学部の井上博夫教授は、東北の大規模林道「川井住田線（横沢・荒井区間）」で費用対効果の分析を行い、その結果を今年3月公表した。それによると「この区間を林道、一般道として最大限活用しても総費用が総便益を上回り」「林業や地域に与える効果はマイナス。工事は止めた方がよい」と報告している。

井上教授の分析結果は、他の大規模林道にも共通している。北海道の大規模林道にしても、すでに着工されて20年を過ぎているがどの路線も完成せず、今後の見通しも立っていない。これまでにできあがっている大規模林道を走ってみても、車や人にまったくと言っていいほど出会わない。路線が完成していないからではなく、およそ生活圏とはかけ離れた所につけられているからである。

「平取・えりも線」の一部は、すでに道路の両端が公道と結びついて地元移管になっている。これまでも幾度となく日中を走ってみたが、まず数台と出会わなかった。居住場所から離れた山間部を、わざわざ迂回する理由は何もないのだから、当然といえば当然である。

このような状況に加えて、最近、大規模林道がますます見えにくくなっている。先の行政組織の再編成により、森林開発公団は緑資源公団と名称が変わつた。現地では大規模林道の工事標識看板から大規模の文字が消されたり、大規模林道の名称が公団幹線林道などに換えられ

て、ますます意味不明の道路になっているからである。

## ◆小手先の再評価事業

再評価システムは、国の公共事業見直しの一環として、林野庁が平成10年から実施を始めた。進行中の大規模林道事業を対象に、社会経済情勢の変化等を踏まえて事業の再評価を実施。その結果によって、事業の見直しや中止、休止をするというものである。現在、学識経験者による5名の再評価委員会が設置され、対象区間について検討が加えられ、再評価結果が出されつつある。

98年は、北海道の「様似・えりも区間」など6道県の8路線8区間（合計延長217.3キロメートル）が対象になった。4回の再評価委員会と北海道・山形における、2区間の現地調査および意見聴取が行われた。

その結果、山形県の「朝日・小国区間」（64.2キロメートル）が中止、「様似・えりも区間」（24.5キロメートル）と福島県の「山都区間」（17.5キロメートル）が休止、そして富山県の「朝日・魚津区間」が計画変更となり、残りの区間は継続となった。

一見すると対象8区間のうち、半数の4区間が中止、休止、変更になって、再評価の効果が著しいように思える。ところがその中味は、言葉から受ける印象とは大違いだ。

評価委員会の議事録を見ると、山都区間は路線の一部に地権者の所有地があるため、その用地問題が解決までの休止。朝日・魚津区間は、計画路線のごく一部の計画変更で、変更後は事業継続。様似・えりも区間は、環境アセスメント調査によって貴重種や絶滅危惧種の生息が確認され、事業を実施すると生息に影響を与えると予測されるとされているのに中止でなく、休止。つまり、再評価に値する結論が出されたのは、中止と決まった朝日・小国区間ただ一つというのが実体だ。

林野庁の資料によると、再評価対象の選択は新規着工の翌年度から5年の倍数年目に当たる区間の中から選ばれ、再評価の基準は事業の効率性と透明性の確保を前提に、次の3点から検討を加え、総合的に判断して結論を出すことになっている。

- ① 森林資源の賦存状況、林業・林産業等の活動の見直し、地域振興への貢献度等から

事業実行の必要性があるかどうか。

- ② 周辺道路網との整合性や費用の面からみて問題はないかなど、事業実行の整合性があるかどうか。
- ③ 地元の意志、関係者の意見・意向、自然環境の保全に関してはどうか。

一見すると、地域振興から環境問題まで多岐にわたって、幅広い検討ができそうに見える。しかし、現実には再評価委員会の議事録をみる限り、林野庁事務局の配る資料を中心に、極めて限定的な検討しかなされていらない。

委員会の回数も少なければ、現地調査や意見聴取の機会も少ない。98年の例でもたったの1回、委員が二手に分かれて2区間に現地入りしただけである。委員すべての人が現地の自然環境や実状に精通しているとは思われない。過去のこの種の委員会や審議会を見ても、資料からは見えない多くの問題が必ず出てきて、事後に反省を漏れ聞くことが多い。

ところで議事録を見ていると、驚くような発言が飛び交っている。様似・えりも区間の休止に関し、公団自ら実施した環境アセスメント報告書が事業実施が影響を与えると明記し、代替案の3ルートについても問題が多く実施が難しいとしているのに、「環境アセスメントの結果により、事業を休止するというのは無理があるのではないか」などと発言している。発言は、もちろん自由であってよい。だが、再評価の委員としてはあまりにも不見識である。これでは先に結論ありきで、再評価の役割はないに等しい。

再評価制度の基本的な問題点は、計画路線を細切れに取り上げて細切れに検討するというやりかたにある。これでは路線全体の大きな問題が見えてこない。問題は絶えず細分化されて個別の評価の中でかすんでいく。いまの現状を考えるなら、路線の再評価を進めるより、大規模林道構想そのものを再検討すべきである。

### ◆本当に地域に役に立つ道路なのか

井上教授の費用対効果の結果からも分かります。大規模林道は地域に対してもメリットがないことが明らかになりつつある。行政サイドの見直しを待つのではなく、地域（自治体）からの主体的な見直しが必要である。

北海道で最も進捗率の高い滝雄・厚和線は、すでに着工から20年が過ぎている。袋小路の山奥に向かって進んでいる道路の沿線にむろん人

家はなく、これといった活用の方法もない。できた道路はこの間ただ放置されている。路線が開通するまでには、トンネル工事などもあって、まだ20年以上はかかるのではないかと目されている。この間情勢はどんどん変わり、環境の価値はますます重視されることは目に見えている。ツケがこないうちに自治体の賢明な判断が必要なのである。

大規模林道は、造るにあたっては国の補助金や道府県の負担金があり、受益者の賦課金は少ないといわれる。だが、完成すると地元に移管され、通常の維持管理費を負担しなければならない。最近では区間の完成を待たずに工区の工事が完了すると、引き渡されている。

97年、NHK札幌が大規模林道を取り上げた報道番組によると、置戸・阿寒線を抱える陸別町の場合、町道・林道の維持管理費は年間6700万円に上るといふ。大規模林道は国道並のサイズだ。道内の国道の維持管理費は、年間キロメートル当たり平均およそ1200万円という。この数字で置戸・阿寒線71キロメートルを単純計算してみると、年に8億5000万円かかる。

関係5町でプール割しても、1町当たり1億7000万円が必要になる。少なくとも現在の2～3倍のメンテナンス費が新たに加わることになる。それだけのメリットが大規模林道にはあるだろうか。国に何かをつくってもらえれば得をする時代はとうに過ぎている。受益者に思わぬ負担が降りかかってくる時代だ。緑資源公団は、大規模林道をいくら造っても、公団に建設費負担がかからない仕組みになっている。情報を集めて住民や自治体が賢い判断を下さなければならない。

### ◆大規模林道は今世紀で幕を

去る8月28日、与党3党はムダな公共事業に対する国民の強い批判にさらされて、「公共事業の抜本の見直しに関する三党合意」なるものを決定し、公表した。公共事業を実施している事業主体がそれぞれ再評価を実施し、第三者機関の意見を聴取した上でその取り扱いを決定せよというものだ。その中で、事業の中止が望ましいものとして次のような基準を指し示している。

- (1) 採択後5年以上経過して、完成に至っていない事業
- (2) 完成予定を20年以上経過して、完成に至っていない事業

- (3) 現在、休止（凍結）されている事業  
 (4) 実施計画調査に着手後10年以上経過して、採択されていない事業

この基準によれば、滝雄・厚和線や平取・えりも線の「様似・えりも区間」は、中止の対象である。だが、現在の林野庁や再評価委員会の動きを見ていると、そのようになるか甚だ疑わしい。

「様似・えりも区間」は前回再評価のとき、現行ルートでナキウサギ、シマフクロウの生息が確認される一方、代替路線と目されたルートでもクマタカの営巣やシマフクロウの生息が確認され、他の代替路線でも経済上や技術上の問題点が見つかって中止となった区間である。このような区間が継続されるのであれば、再評価委員会の役割も与党3党合意も単なる口先だけのことになる。

えりも町はこの大規模林道に、災害時の交通止めを解消する代替道路として期待をかけている。その心情はよくわかる。だが、日高山脈の主脈を横切り急峻な山壁を縫うようにして走る不安定な大規模林道に、その役割を果たせるとは思えない。大規模林道に期待するよりは、災害対策道路としてふさわしい対策を別途講じる

のが早道である。

ともあれ、いま大規模林道事業に最も必要なことは、小手先の再評価や見直しをすることではなく、事業全体を再検討することである。21世紀はもう目と鼻の先に来ている。高度成長時代の亡霊のような大規模林道事業は、もう今世紀で幕を引くべきなのである。

●表紙写真

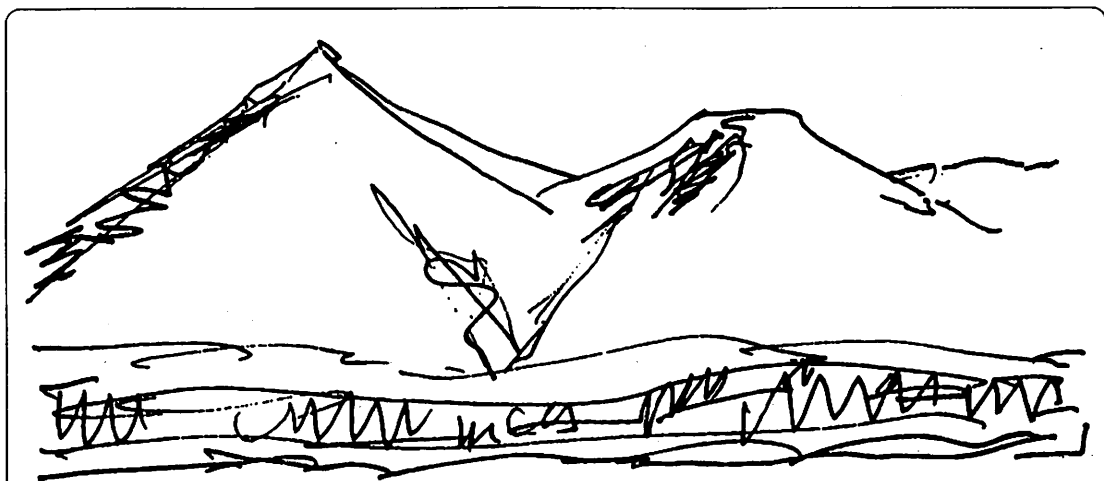
日高山脈

寺島 一男氏

**北の自然** No.65

2000年12月25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丁目12-2  
 小山 健二様方  
 TEL・FAX 011-572-2069  
 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)