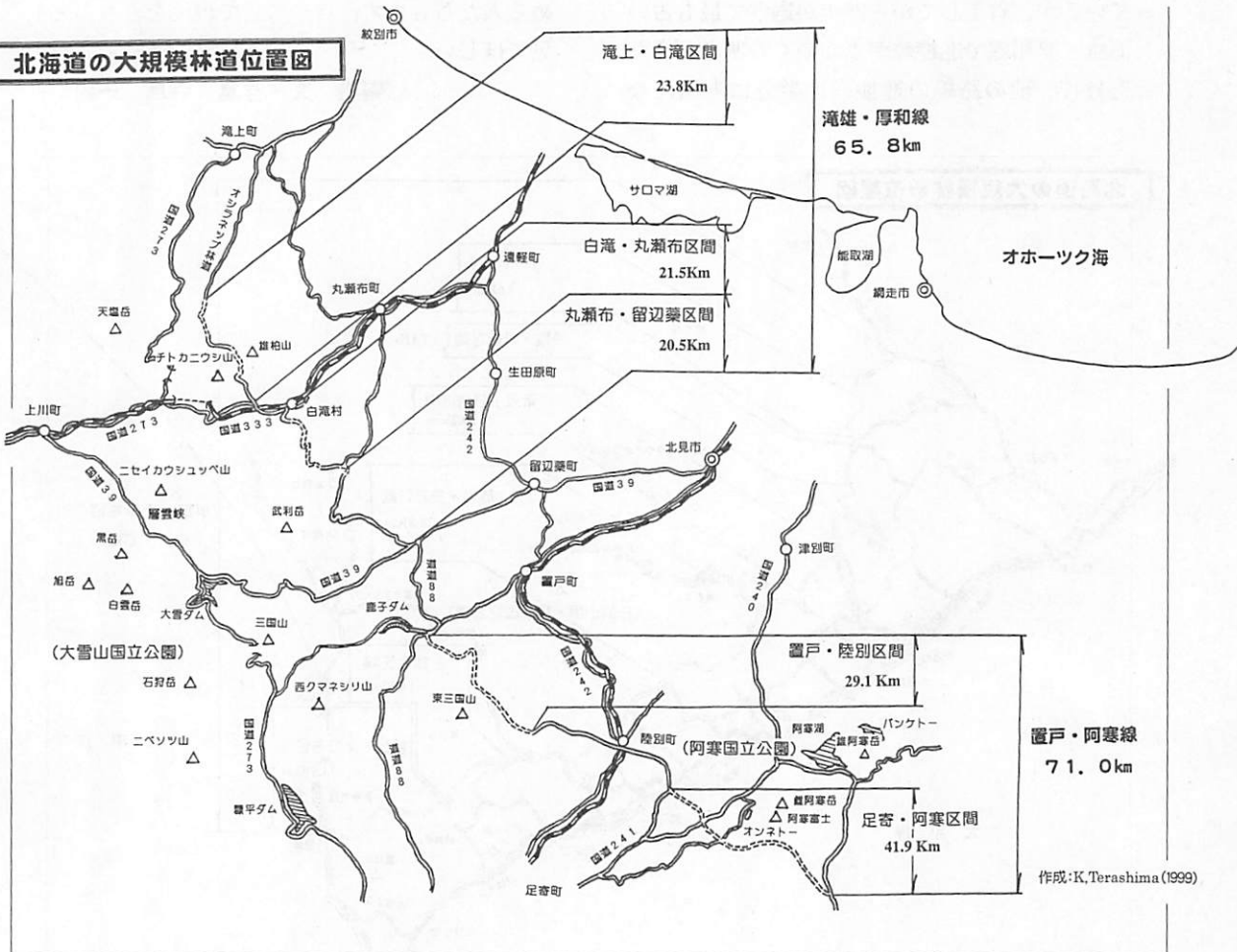


北の自然

北海道自然保護連合通信
No.68 2002.10.20

特集 北海道の大規模林道

北海道の大規模林道位置図



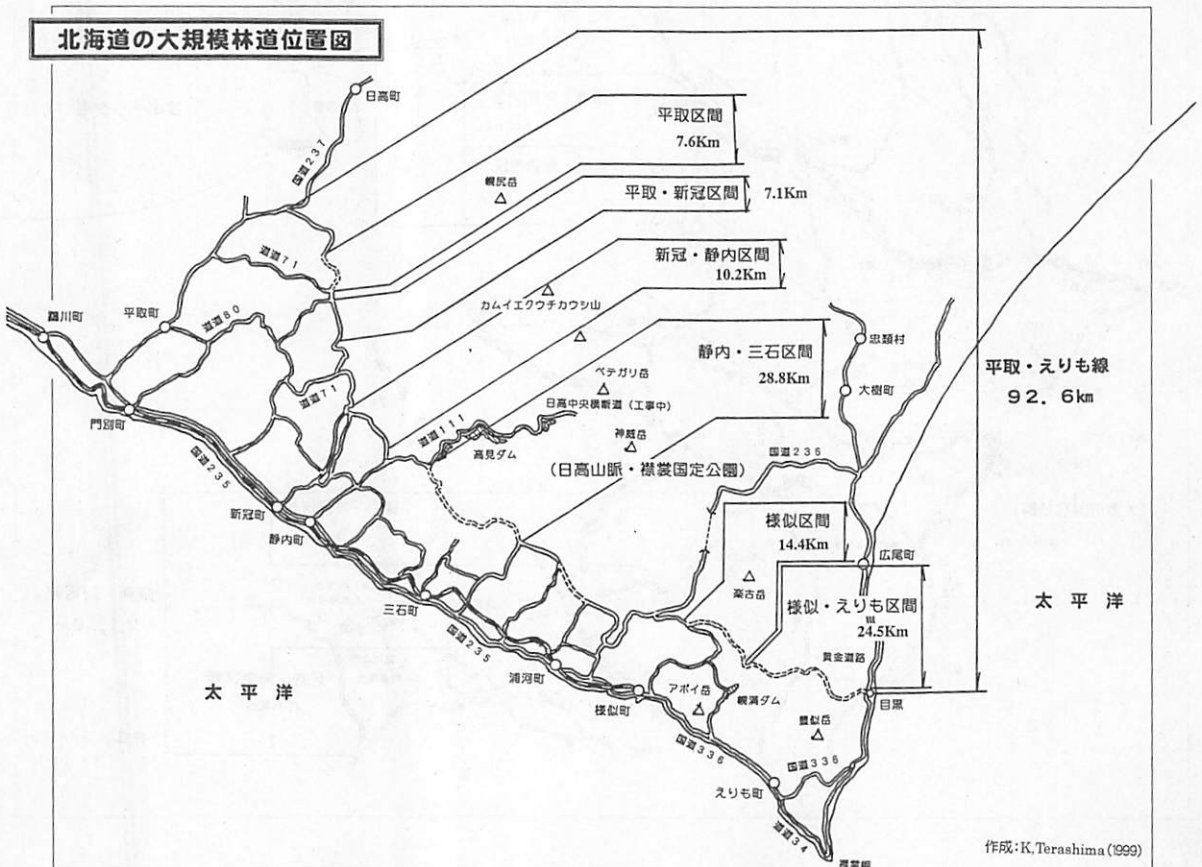
国の構造改革をあざ笑うように、大手を振って進む公共事業がある。森林開発公団が建設する大規模林道（大規模林業圏開発林道）だ。現在、公団は緑資源公団と改称され道路も公団幹線林道と改められた。高度成長時代に計画され、その本体計画の大規模林業圏開発構想はとくに破綻して雲散霧消しているにもかかわらず、林道事業だけが生き残って全国の森を食い荒らしている。全国7地域、32路線、計画延長2256.3kmのうち、北海道では3路線12区間、計画延長229.4km、総事業費約1267億円の事業が進行している。

3路線の着工は、滝雄・厚和線1974年、平取・えりも線1983年、置戸・阿寒線1994年となっているが、着工してから28年が過ぎて最も古い滝雄・厚和線で進捗率がようやく6割を超えただけで、他の路線の進捗率は半分にも満たな

い。工事はいずれも険しい山岳地帯にかかっており、橋梁・覆道・トンネルなどを多用しなければならぬ厳しい条件下に入っており、完成までの期間は皆目目処がたっていない。

林道とはいいながら道路幅7m、2車線完全舗装のさながら国道並みの道路が、人知れず山奥でわずかに残された天然林を切り刻み、野生動物の住処を奪い・分断し、清流を蹂躪しながら続けられている。無駄な公共事業の典型ともいえる、この時代錯誤の道路工場の現場をフォト特集した。環境の世紀といわれる21世紀に、このような工事が許されてもよいものだろうか。大規模林道の再評価作業を続けている再評価委員は無論のこと、環境省も構造改革をすすめる人たちがまず、自分の目で現地をきちんと見てほしい。

◎編集 文・写真 寺島 一男



滝雄・厚和線

滝上・白滝区間(滝上側)



道々273号線、この先人家はなく大規模林道が28年間つながることなく延びている。



区間の始まり付近。この数キロ西側に国道273号線が並行して走る。



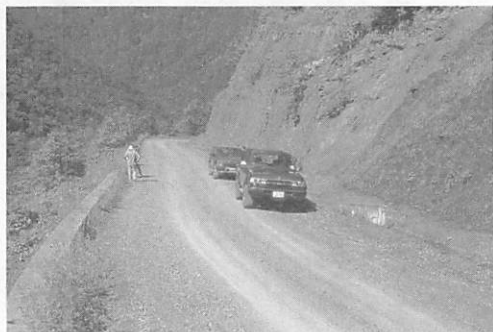
オシラネツ川河畔の堆積場。大量の捨て土により河畔の湿地が潰されている。



周辺の山に切る木はすでにない。工事が新たな裸地を付け加えるだけ。



道幅さえ確保できない急斜面。コンクリートの擁壁でようやく路盤ができる。



上流部になるほど斜面の傾斜はきつく、上下の法面も大きくなる。



岩盤をコの字にくり貫いていくような工事現場。膨大なエネルギーと金が消える。



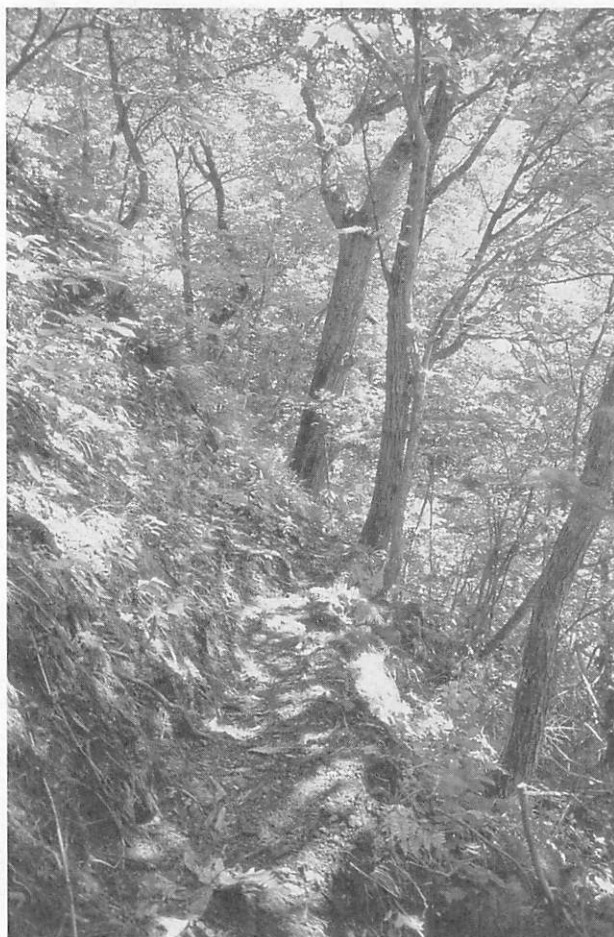
急斜面はこの先トンネル予定地点まで延々と続く。



機械力にものを言わせ、山腹が無残に切り開かれていく。

滝雄・厚和線

滝上・白滝区間(滝上側)



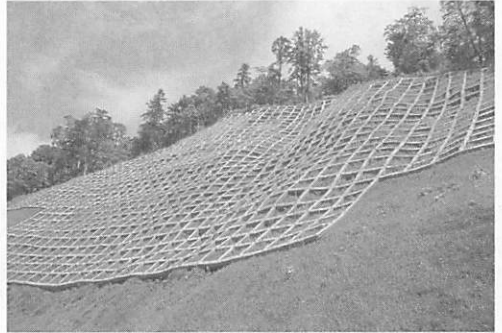
切られる運命のミズナラの大木。山奥に辛うじて残された豊かな森が日に日に切り刻まれていく。

滝雄・厚和線

滝上・白滝区間(白滝側)



まるで警告を発するようにつけられた道路路面のヒグマの足跡。



コンクリート枠をはめ込まれた巨大な法面。疵口に貼ったガーゼに見えなくもない。



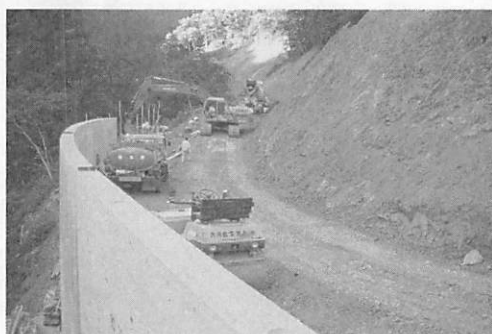
残されても残酷。表流水は断ち切られ、乾燥にさらされる。



これほど地表面を剥ぎ取ってまで、この道路は必要なのか。



林道と直交する支流。この小さな径の管が目詰まりすれば、道路は一挙に断ち切られる。



最低規格の道路基準で造られている。この擁壁も無筋コンクリートと表示があった。



たった1本の道路を通すため、どれほどの生物が犠牲になっているのか。



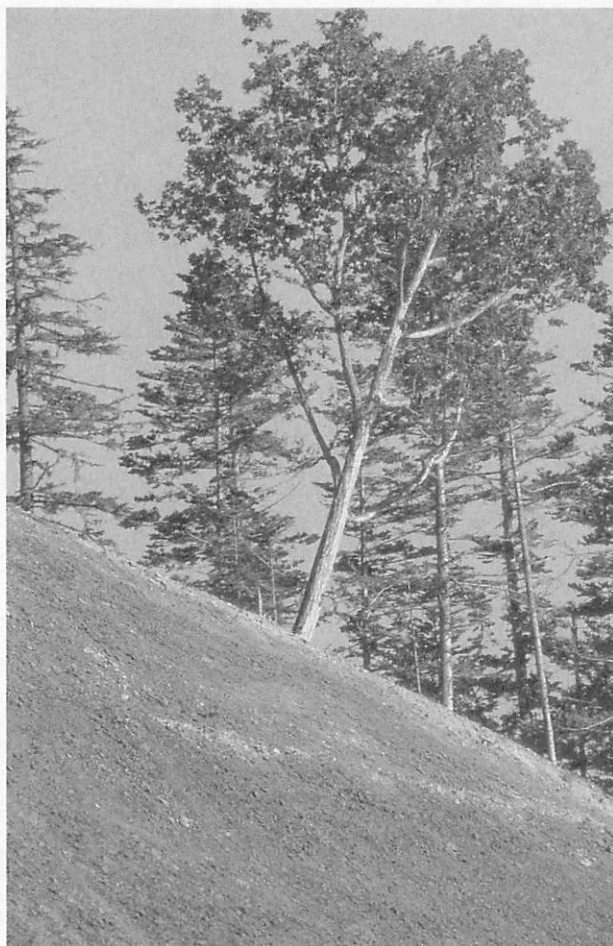
剥き出しになった岩壁が、地形の急峻さを物語る。



白滝側工事の先端部分。雄柏山を挟む両側の渓谷は、このような急斜面の連続である。

滝雄・厚和線

滝上・白滝区間(白滝側)



足元を眺めて自分の運命を悟った樹木。水源林として保存すべき森が、容赦なく切り倒されている。

滝雄・厚和線

白滝・丸瀬布区間(白滝側)



山腹を削いだ道路が延々と続く。緑色の芝を貼り付けても惨状は隠せない。



工事後数年にして立ち枯れが始まっている。



工事は一見とても丁寧。だが生態系に与える影響は計り知れない。



完成しても年間の利用期間は、せいぜい4、5か月。費用対効果は果たしてあるか。



自然破壊は、切土・盛土などの工事を通して、様々な形で広がる。壊すのは一瞬、復元は容易でない。



道々1070号線から分岐する大規模林道。まるで掘割りのような道路だ。



道路の両面に森林を剥ぎ取られた巨大な法面が続く。



稜線近くの厳しい環境にある針葉樹林を切り裂いてひたすら道路は延びる。



取り残された針葉樹。立ち枯れの運命が待っている。

滝雄・厚和線

白滝・丸瀬布区間(丸瀬布側)



機械力にものを言わせて、山腹を削りに削る。急峻な地形の道路開発は線ではなく面の自然破壊が進む。

滝雄・厚和線

白滝・丸瀬布区間(丸瀬布側)



7m幅の林道も、結果的にはその数倍から十数倍の森林が消失する。



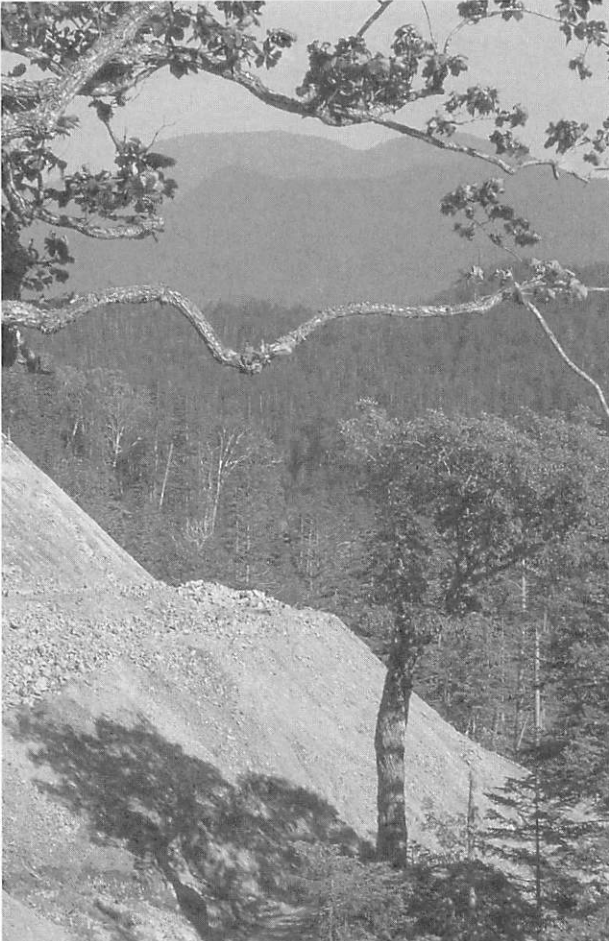
稜線に向かってまっしぐらに突き進む工事道路。尾根を越えると白滝側になる。



基盤は北海道中軸帯の脆い地層。削られて剥き出しになると風化が一層進む。



道路の延びる先は、容赦なく伐採された森林の無残な姿が広がる。



豊かな森林を切り倒し、山腹を抉り取り、溪流を潰す大規模林道は、まさしく生態系破壊の何者でもない。



足寄の道路予定地。地すべり地形が集中する。既存の林道でも崩壊が発生している。



足寄国道（R241）につながる大規模林道。入り組む山脈を直交するように延びる。



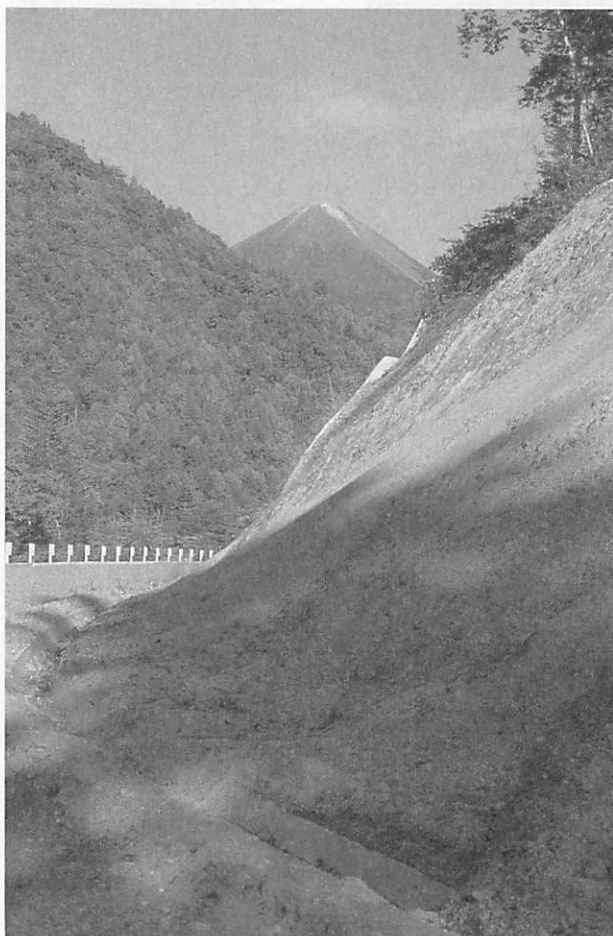
低い山々が複雑に入り組む。トンネルが次の道路をつなぐ。



真新しい舗装の上を、雨が削り取った土砂が走る。側溝は形ばかり役に立っていない。

置戸・阿寒線

足寄・阿寒区間(足寄側)



足寄・阿寒区間は阿寒国立公園の境界に沿って走る。阿寒富士が間近に見える。

置戸・阿寒線

足寄・阿寒区間(足寄側)



溪流の源頭を悠々と跨いでカーブする工事道路。



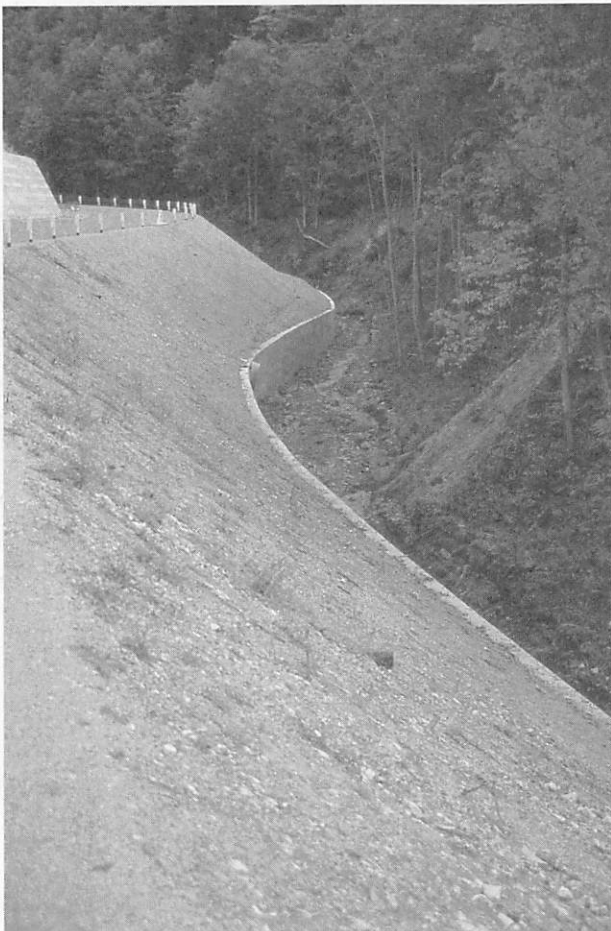
横倒しになった火山灰の地層が、見上げんばかりに立ちはだかる。



一見安定しているかのような法面も、崩壊・修復が繰り返されている。



行く先々で森林は切り開かれる。行く手の稜線を超えると阿寒・白糖線になる。



溪流の源頭近くでは、道路によって川筋は押しやられ辛うじて水を流している。大雨の結果がいまから目に映る。



国道274号線側から始まったばかりの工事現場。小高い丘は頭頂から削られる。



川沿いに山すそを削りながら工事道路は延びる。



国道から数キロ進むだけで、傾斜は次第にきつくなる。



断ち切られた支流。申し訳程度の排水溝は少しの雨で簡単に崩れている。

置戸・阿寒線

足寄・阿寒区間(阿寒側)



工事道路のすぐ脇にあるカツラの巨木。ご神木になっていた。往時の森が偲ばれる。

置戸・阿寒線

足寄・阿寒区間(阿寒側)



河川横の湿地を大規模に埋め立て工事が進む。洪水を調整する機能が次第に消える。



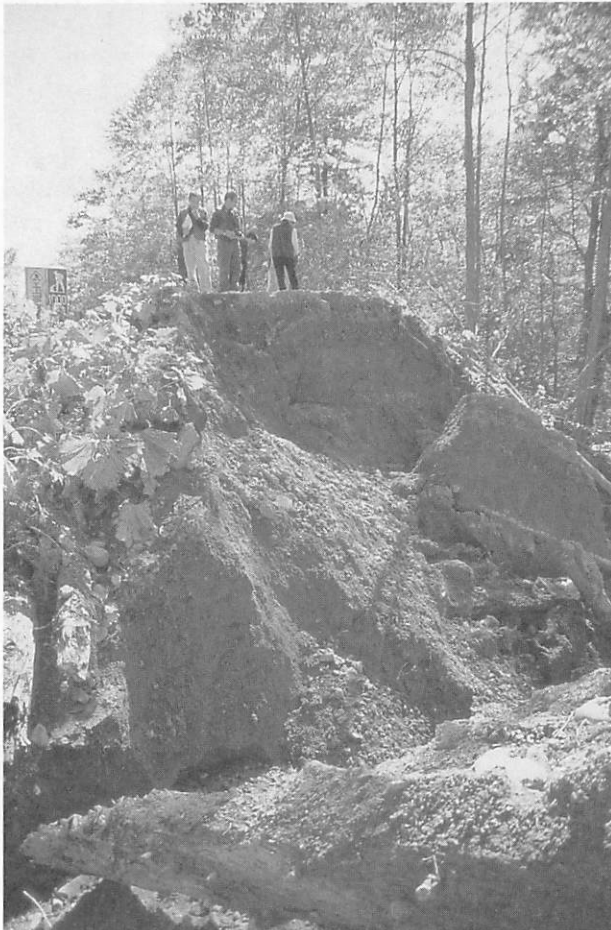
阿寒国立公園のバッファゾーン。まるで、そのけそこのけ道路が通る。



工事道路の先端は、まさしく森くい虫のアゴ先である。



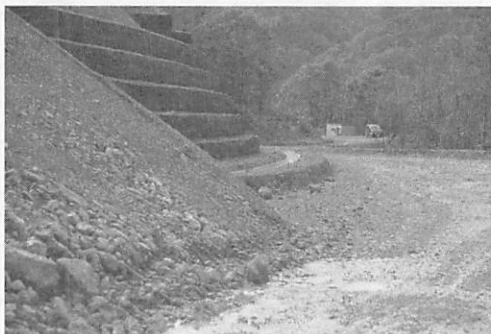
足寄と阿寒を分ける境界の山並み。ルートは山に向かってまっすぐに延びる。



大規模林道の延びる予定ルート。既存林道が直交する支流の排水管を詰まらせ、一挙に崩壊していた。



完成間もない大規模林道。人家に最も近いが通る車はほとんどない。



河川敷を整え路盤がつくられている。その脇で氾濫跡が随所に見受けられた。



大規模林道周辺の山々は過去の乱伐で荒れ果て、周囲には搬出する木は見当たらない。



拡幅が予定されている既存林道。風化の著しい地層と急峻な地形が立ちはだかる。

平取・えりも線

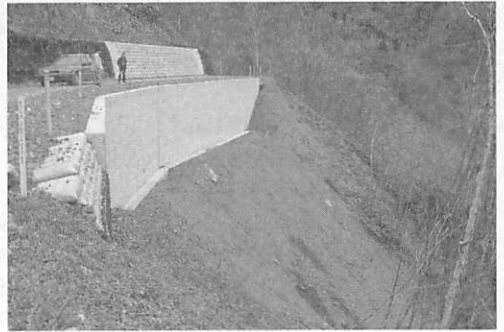
新冠・静内区間



凍上・路盤の沈下で崩れた路面。2箇所数メートルにわたって続いていた。

平取・えりも線

静内・三石区間
様似区間



拡幅予定の既存林道。修復工事も間もないその脇で次の崩壊が起こっていた。



広大な法面の上にとってみると、車もはるかに小さく見える。



海岸線からはるか離れて縦走する道路。完成しても有効に使われる可能性はない。



21世紀、環境と経済の二重負担が。一刻も早くこのばかげた工事をやめるべき。



樹林が切り払われ、コンクリートを打ち込まれた法面が、沿線随所に登場する。

日高横断道路建設反対の運動

2002年

- 3月2日 第2回日高山脈シンポジウム開催し、道路建設反対の連絡会結成を決定する。
- 5月11日 札幌市内において、「止めよう日高横断道路」全国連絡会を56名が出席して結成。筆頭代表に北海道自然保護協会会長の依浩三氏、副代表に北海道自然保護連合代表の寺島一男氏、常任委員長に勤労者山岳連盟の今野平支郎氏を選出。決議文を北海道知事と国土交通省大臣宛に提出した。
- 6月27日 堀達也北海道知事は、道議会において「これからの進め方について検討すると共に、国や地方自治体などと相談したい」と答弁する。
- 7月 全国連絡会や北海道自然保護連合・北海道自然保護協会などが、北海道知事・国土交通省・財務省・開発局などに、「道路建設予算の凍結と次年度予算計上をしない事」の申し入れを行う。
- 9月20日 北海道政策評価委員会の基本評価等

専門委員会の第1回委員会を開催。道路計画時は20年279億円で完成予定が今後40年（着工から58年）1320億円かかり2042年完成予定が報告された。

「止めよう日高横断道路」全国連絡会 会員募集中

郵便振込番号 02730-5-61683

口座名 止めよう日高横断道路全国連絡会
入会会費 1000円

北の自然 No.68

2002年10月20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

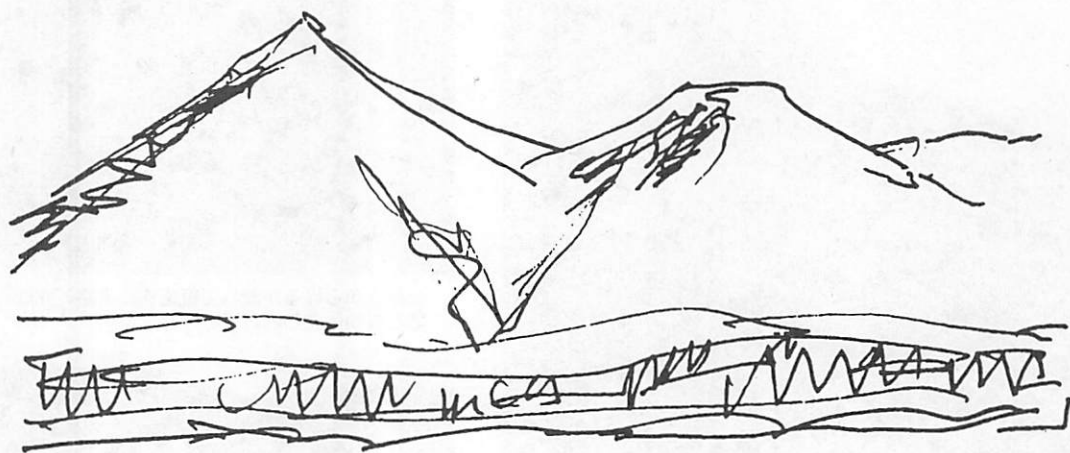
TEL・FAX 011-572-2069

発行人 寺島 一男

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)