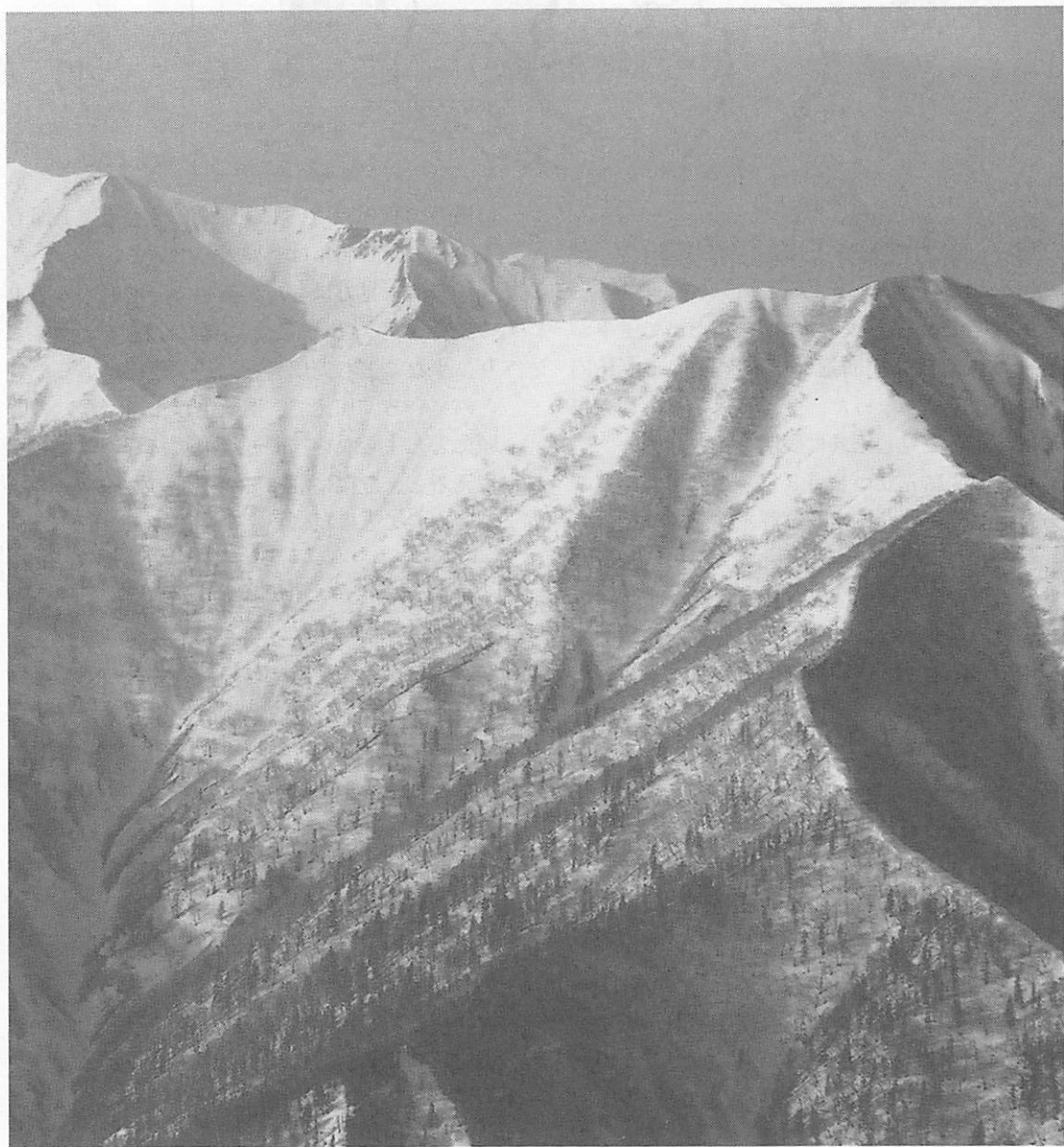


# 北の自然

北海道自然保護連合通信

No.69 2003.5.24



日高山脈

北海道の大規模林道位置図



# 凍結になった日高横断道路

自然・地域を生かす知恵

## ◆拍車がかかる財政危機

1984年の着工以来、19年間にわたって工事が続けられた日高横断道路（道々静内・中札内線）が、凍結となった。今年2月7日、堀達也知事が記者会見し正式に表明した。

知事表明に先立つ2月3日、この道路のあり方を検討していた特定政策評価検討委員会（メンバー6名。委員長、宮脇昭北大大学院科教授）も、工事の凍結は妥当と評価した。

建設の見直しは、昨年6月、知事が欧州訪問から戻る機中で、北海道新聞の取材に対し同横断道路を含む開発道路は「一度立ち止まって考え直す時期にある」と発言したあたりから現実化した。

知事が凍結を決断せざるを得なくなった背景は何か。知事はその理由として①費用と年数がかかりすぎる②他の工事に比して優先性が劣る③道路の必要性・妥当性が低下した、の三点を挙げた。

道の試算によると、日高横断道路が2002年までに費やした建設費はおよそ540億円。このうち道の負担は約300億円、国の負担は約240億円である。このまま工事を継続すると、完成まで

に道費の負担はさらに約580億円増え、工期もこの先35年～40年は必要としている。

一般的な見方はもっと厳しく、地形・地質上の条件を考えると工費の増大は目に見えており、少なくとも完成までに1500億円は下らないとみている。加えて、財政上は工事費だけの問題にとどまらない。開通後の維持管理費などを考えると、危機に陥っている地方財政をより深刻にすることは目に見えている。

## ◆消失している必要性

交通事情も大きく変わった。この道路が計画された30数年前は、日高山脈を東西に横断する道路は国道38号線（狩勝峠）と国道336号線（黄金道路）2本しかなかった。その後、国道274号線（日勝峠）、国道236号線（天馬街道）が開通し路線は倍増した。また、道々富良野芦別線の開通にみられるように、周辺道路の整備が進んだり、道東・十勝圏と道央圏の物流事情も変化している。

昨年3月2日、札幌で開かれた日高山脈シンポジウムで講演した岩手大学人文科学部教授井上博夫さんは、北海道開発庁が行った日高横断道路の費用便益分析を検討して、この道路の費

用対効果がきわめて少ない可能性を指摘した。例えば開発側は、走行時間短縮による便益を年間約100億円近く見込んでいるが、実際のデータを基にした交通量の検討からすると、おそらく10倍以上の過大見積もりをしている可能性が高いという。

また、北海道自然保護協会会長の依浩三さんは、法的位置づけの違う「開発道路」と「広域幹線道路」を、行政内部と国民向けで使い分けた、違法性の高い道路と指摘している。



コイボクシュシベチャリ川(北海道自然保護連合の現地調査隊)

総延長約101kmのうち、日高山脈の中央部約25kmは、国の開発道路に指定されている。開発道路の指定は、資源の開発が前提になる。だがこの沿線部で農業・畜産業・林業等の現実的な資源開発は望めない。対外的には広域幹線道路の効用を強調し、行政内部の取り扱いとしては開発道路で処理する「2枚舌の道路」というわけだ。

## ◆問題残す玉虫色の発言

さて、今回の凍結措置は、20数年来続いてきた泥なわ式の大規模公共事業を、ひとまずストッ

プさせた点で一定の意義がある。だが基本的なところでいくつか問題を残した。言うまでもなくその一つは、明快な「中止」でなく曖昧な「凍結」にしたこと。もう一つは、凍結の中身が北海道の管理する新規区間(未成区間30.8km)の工事のみで、国が管理する区間については何の判断もしていないこと。三つめは、この道路問題の大きな焦点になっていた環境面の判断が一切なく、もっぱら経済面の判断に終始したことである。

この知事発言の歯切れの悪さは、地元自治体に対する配慮や、国に対する配慮にあると多くのマスコミは指摘した。特に後者は、この事業が道の単独事業でないため、配慮でなく遠慮になっていると指摘している。

道が一方的に中止をすれば、国にこれまで使った事業費の返却を求められる可能性がある。道が管理する新規区間の凍結であれば、国に裁量の余地を残しながら事実上の中止にすることができるとの見方だ。

だが、その真偽はともかく、知事発言の「当分」「低下」を中心に裏を返せば、「道路をつくる必要性や妥当性は

基本的にはある。費用と年数、優先性の問題があるので、しばらくの間は新たな工事はしないが、事情が変われば再開する」とも読み取れる。

政治や行政の世界では、私たちが使う辞典とは違う辞典があるので真意の程はわからない。だが、含みを残し過ぎていることは確かだ。過去に大雪縦貫道路問題で似た経験がある。計画取り下げになった後、このような表現のため十数年を経て復活しかかったことがある。玉虫色の表現は、悪い面ばかりでなく日本人の知恵という見方もあるが、この時代やはり国際的に通じる表現が必要である。

## ◆進化させたい時のアセス

環境の世紀といわれる21世紀を迎えて、世界の目は生態系豊かな「持続的環境」の維持に注がれている。経済判断だけで開発は決められない。もとより経済的な検討と判断は必要だが、道路建設がもたらす自然への影響の検討に加えて、日高山脈の自然が擁する多様な価値が示され判断されなければならない。どんなに道路の必要性があっても、自然の価値との比較で断念しなければならない選択もあるからである。

今回の道路問題の決着をみて、一つ気になることがある。全国に発信し世界からも注目された、かの「時のアセス」がどう進化しているかである。日高横断道路と土幌高原道路には似たところがある。計画が同じ時代に持ち上がり、国立と国定の差はあるが自然公園の核心部を通

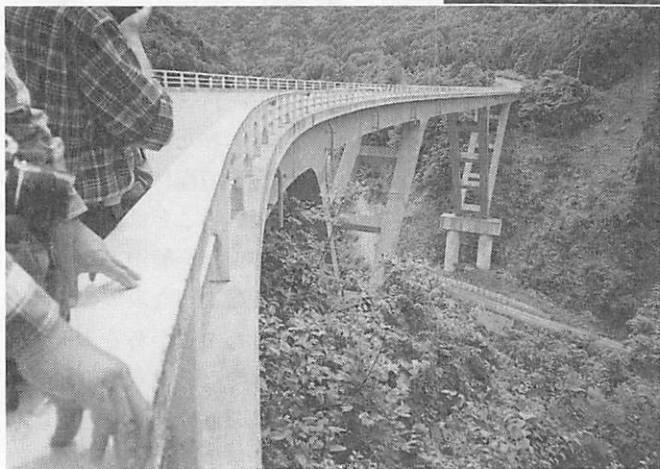
る道路計画で、完成は地元住民の悲願という形をとっていること、一部進行した工事が著しい自然破壊を招いていることなどいろいろとある。

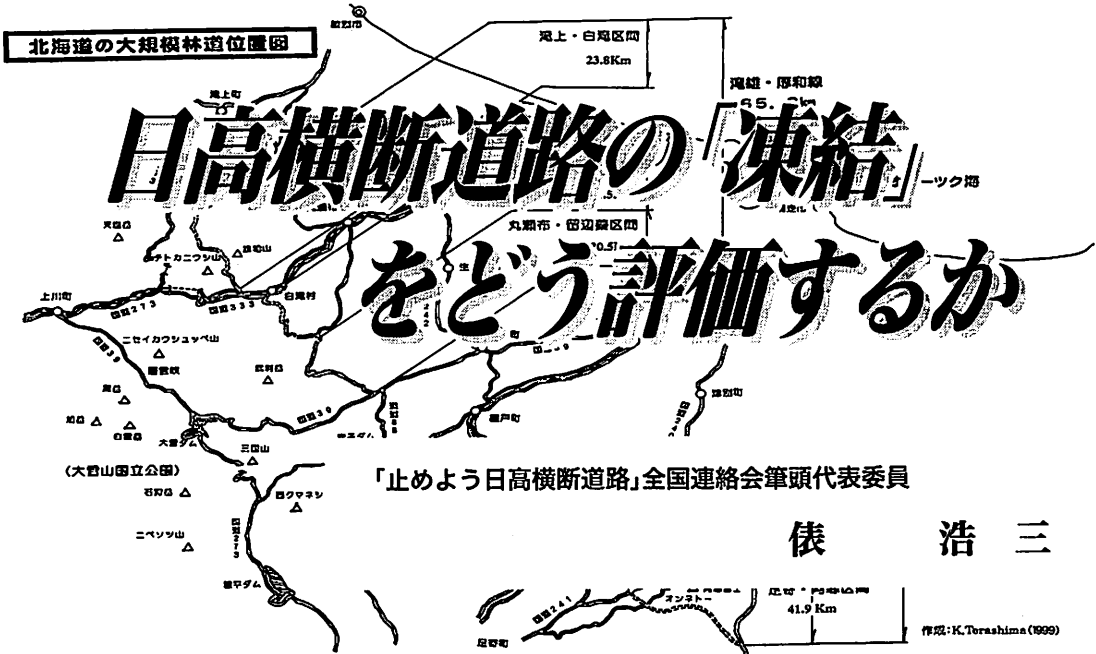
だから事業規模の違いや事業主体の形の違いはあっても、土幌高原道路の事例からすれば、日高横断道路問題の決着はもっと進んだ判断があつてしかるべきだった。詰まるところ「時のアセス」がいかに進化していないかである。違う視点に立てば、行政主導ではない住民参加の地域づくりが、いかに枠組みとしてできあがっていないかの証左でもある。

行政には人材も、情報も、技術も、資金も、権限もある。ないのは住民を中心に据える知恵だけである。この日高道路問題を一つの転機に、行政と住民のありかたをやはり再構築することが大切である。

(北海道自然保護連合代表)

ひがしのさわ橋（静内側に  
平成元年9月完成）





**◆知事が「凍結」を正式表明**

すでにご承知のように、堀達也知事は去る2月7日、日高横断道路の北海道管理部分（大部分が未改良）について、「当分、新規の改築工事は行わない」と「凍結」を正式表明した。凍結の根拠は、道路の必要性、妥当性は変わらないが、今後、完成までに多額の費用と長い期間を要するので、「優先性が低下した」というものである。日高の自然が大切だからとか、傷つけられるからという理由は、いっさいない。

「当分」という「凍結」は、読む人によって解釈が異なるあいまいな表現で、再開の選択肢も含まれている。しかし今後、従来型公共事業に対する財政投資が好転する客観的見通しはほとんどなく、また知事は「選択と集中」により他の高規格幹線へ財源を振り向けるべきことも公言しているので、新聞、テレビなどは「事実上の中止」と受けとめているところが多い。

現在進行中の事業を、行政の当事者が自ら、その必要性、妥当性を否定するのは困難であり、財政上の優先性低下の理由づけをして面子を保ったのが実態と見られるので、これは事実上の中止と受けとめても差し支えないと考え

る。なお日高横断道路は北海道の「特定政策評価」として客観的に審議されたが、その委員会では、道路の必要性、妥当性、優先性のいずれも「低下した」との結論を得て、知事に答申している。それにもかかわらず北海道は必要性、妥当性が「ある」ことにこだわった。理屈ではなく面子である。

いずれにしても、日高横断道路の建設は「凍結」され、工事が継続されることはないので、今後は、「凍結」が解除されて工事が再開されることがないよう、監視をつづける必要がある。

**◆最低の合格点だが会の目的は達成された**

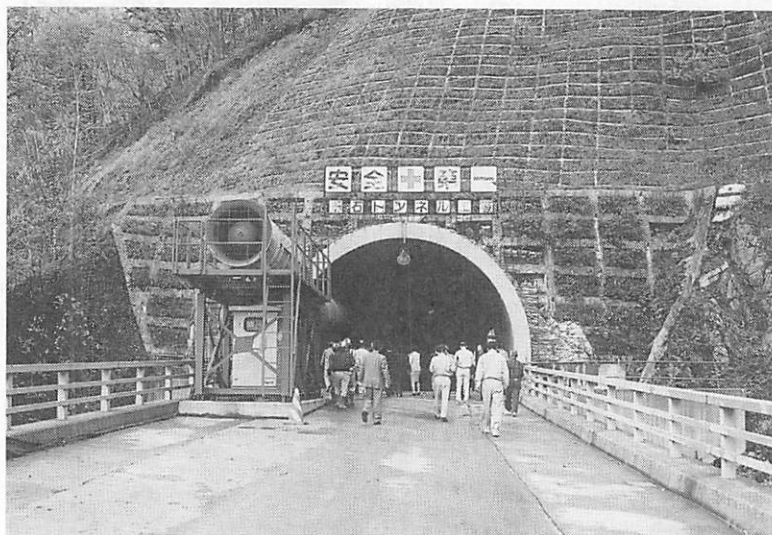
これからは引き続き、開発局担当の「開発道路」部分の再評価が行われるが、北海道管理部分が凍結されたので、幹線道路としての機能を発揮できなくなる。また北海道は開発道路部分の建設費の20%を負担しているが、この負担金支出も行われない見通しなので、開発局も「凍結」される可能性が高い。

なお開発道路としての日高横断道路の目的、必要性、効果が破綻していることは、すでにこれまでの自然保護運動によって客観的に明らかにされているので、恐らく開発局もそれに反論

できないと思われる（知事は反論、説明ができなかった）。

私たち『『止めよう日高横断道路』全国連絡会』は、日高横断道路の「中止」を求めて運動してきたが、結果的には「凍結」となった。しかし「凍結」であっても、建設が行われないのは事実なので、合格か不合格かを問われれば「最低の合格点」と評価すべきである。したがって、『『止めよう日高横断道路』全国連絡会』の目的とする「中止」は勝ちとれなかったが、最低限の「目的は達成された」と私は判断している。

いくら財政がきびしいといっても、数ある公共事業の中から日高横断道路ひとつだけがピックアップされて「凍結」されたのは、反対運動があったからに他ならない。日本一の原始境・日高山脈の心臓部を貫く日高横断道路の建設をストップさせたのは、北海道のみならず、日本の自然保護にとって意義のある成果だったと自己評価したい。



千石トンネル・静内側(2002年工事途中の調査。未完成のまま工事は凍結)

これまで多くの方々から、ご支援とご協力をいただいたことに対し、心から御礼を申しあげたい。ありがとうございました。

### ◆これからの日高山脈の自然のあり方

『『止めよう日高横断道路』全国連絡会』は最低の合格点ながら、その使命を果たしたので、

会の規約により解散されることになると私は考えている（このことは近く開かれる代表委員会で討議される予定）。

「凍結」が解除されることのないよう監視するのは、今後、きわめて息の長いことなので、例えば北海道自然保護連合の加盟団体が、連絡を密にしながら行うべきであろう。

日高山脈襟裳国定公園の管理権は知事にあるにもかかわらず、日高横断道路の特定政策評価では、日高山脈の自然に対する認識は何ひとつ示されなかった。道路の必要性、妥当性などの評価は、交通工学的あるいは地元の要望という観点だけでなく、道路が予定される地域の自然の特性をどうとらえ、将来の自然のあり方をどう認識するかが重要である。知事の判断にこの部分が欠落していたのは残念である。

いうまでもなく日高山脈は、日本に残された最大の原始地域である。ちなみに環境白書（平成12年）は、人為の影響を受けない河川流域の

ベストテンを掲げているが、その第1位は日高山脈で47,820㍓、第2位が大雪山で16,930㍓、第3位が白神山地で12,648㍓となっている。知床は第10位で4,870㍓である。

日高山脈の自然の素質は、国定公園のレベルを超え国立公園級である。また世界遺産に匹敵するとの見方もある。その心臓部には道路を建設せず、自然の遺産として、傷つけることなく後世に引き継ぐことが、

私たちの責務といえる。登山などの利用も、自然の遺産に影響を与えない範囲で、どのように利用するかルールづくりが必要となる。

今後は、21世紀の日高山脈の自然はいかにあるべきかについて、多くの道民・国民の意見も反映されながら、ビジョンづくりが行われなければならない。

(北海道自然保護協会会長)



北海道自然保護協会理事・十勝自然保護協会理事

小島 望

## ◆はじめに

2002年9月も半ば、札内川支流七ノ沢は、早朝に白い霧のカーテンに被われていたが、まもなく強い日差しとともに青空が広がりを見せた。それと同時に、鮮やかな紅葉の彩りが映り込んだ朝露に濡れながら、ただひたすら、ナキウサギの痕跡を這いつくばって探し始めた。ここは、日高横断道路・静中トンネル中札内側抗口予定地であり、奇しくも、大雪山の土幌高原道路と同様に、ナキウサギの重要な生息地に当たっていた。

日高横断道路の建設は、日高山脈の原生的な大自然を破壊するものとして、長年にわたって中止が求められてきた。反対運動が展開される中、2002年6月、堀・前北海道知事は、日高横断道路の「見直し」と「年内決着（実際には間に合わなかったが）」を表明した。この見直し、すなわち「再評価」は、政策評価委員会という諮問機関に委ねられることになったのである。そのため、自然保護側の運動は、同委員会の出す結論を「建設中止」にさせることに焦点が絞られた。そうした急展開の状況下で、筆者はナキウサギに関する本調査を行なった。



瞑想中のナキウサギ

上記委員会は、結局「当面の建設は中止」との判断を下し、北海道はその表現のままを結論とした。確かに、横断道路の建設はストップした。しかし、北海道による再評価の結論は、日高山脈の大自然の貴重性や重要性が道路建設によって損なわれることについては全く触れられていない。これは、大きな問題であり、今後、日高山脈と付き合う私たちの考え方に深く関わってくる。当面では、近々行なわれるという開発局による「開発道路」の再評価において、日高山脈の自然についてその重要性が明記される必要があると考える。

## ◆ナキウサギ調査によって分かったこと

筆者は、日高横断道路が自然環境へ与える影響に関して、いずれナキウサギへの影響も問題になるだろうと予測し、数年前から、大雪山のナキウサギだけでなく日高山脈のナキウサギについても調査を開始し、数度の調査を行なっていた。しかし、予想を超えた急展開のために、運動面での活動に追われ、なかなか本調査に入ることができなかった。結局、実際にナキウサギの本調査に着手できたのは2002年9月も半ば



丁寧に調査を行っていく。ナキウサギの調査

であった。

調査場所は、日高横断道路のルートがナキウサギ生息地を直撃する静中トンネルの中札内側坑口予定地である。調査体制は、協力をお願いしたナキウサギふあんくらぶと十勝自然保護協会の方々、過去に生息情報のない周辺部においてナキウサギ痕跡を広範囲に探索する「探索班」をお願いし、筆者が中心となる「調査班」が実際にナキウサギの痕跡を地形図上に記録していくという、2班体制をとった。調査方法は、ナキウサギ生息の重要な証拠となる「痕跡（食痕、糞、貯食）」や「鳴き声」の有無について、GPS受信機（人工衛星から現在位置情報を入力できる機器）を利用してそれらの詳細位置を地形図上に記録していく方法である。

以上の調査の結果（図を参照）、この一帯のナ

キウサギは、露岩地（ガレ場）や、それに取り巻くハイマツ、イソツツジ、ガンコウランなどの高山植物が主体となる低木群落とアカエゾマツとトドマツから構成される針葉樹林に生息しているだけではなく、チシマザサに被われた、一見するとナキウサギが生息しないように見える場所にも広く生息していることが分かった。この調査地のように、ササ群落の中にナキウサギが広範囲にわたって生息するケースは、北海道で初めて確認されたものであり、極めて特殊である。

これに対して、開発局による近年の調査報告書は、上記の特殊な生息地、チシマザサ群落をナキウサギ生息地として調べておらず、生息地の面積は、私たちが確認した範囲（生息地B）の1/2以下となっていた。また、開発局の報告書は、以前に報告されていた生息地点を記載しなかったり、トンネル坑口に近い生息地について意図的に価値を低めようとする非科学的な記述がなされていた。したがって、開発局による近年の調査は、ナキウサギに関する知識と経験が乏しい調査員によって調査精度や信頼性が極めて低いままに行なわれ、その報告書は開発に都合が良いように相当に恣意的にまとめられている。

## ◆開発局は明快な「建設中止」を

日高山脈にナキウサギが広範囲に分布していることは、昔からよく知られている。しかし、それらの分布・生息情報は、日高山脈の峻険さのせいか、登山道沿いやアクセスしやすい場所に限定されており、その詳細についてはまだ不明なところが多い。したがって、横断道路が建設されると、私たちの知らないうちに、未確認の生息地に住むナキウサギを絶滅させてしまうことになりかねない。静中トンネル坑口予定地周辺における今回のナキウサギ調査結果、そして北海道他地域におけるナキウサギ個体群の道路開削による減少や消滅の報告事例から勘案すると、日高横断道路の建設は、工事中の騒音、



工事後の排気ガスや騒音などによってナキウサギに多大な影響を与えると予測できる。したがって、開発局による再評価では、ナキウサギ保護の観点から述べるならば、北海道による「当面の建設を中止する」結論よりさらに踏み込んで、「建設中止」とするように強く要望したい。

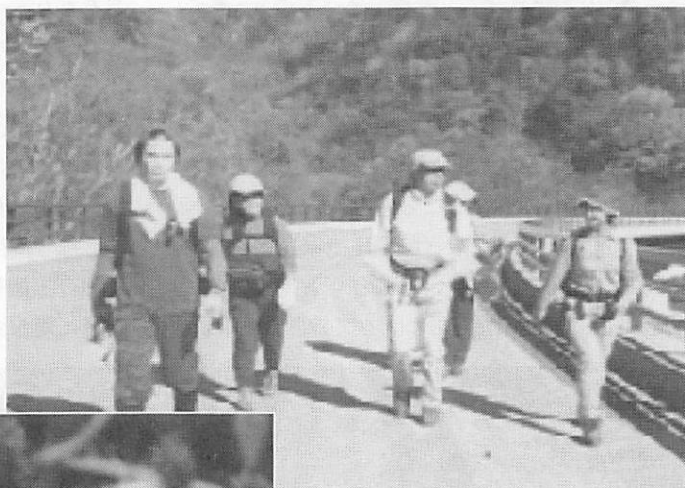
## ◆さいごに

筆者には、中札内側の道路建設予定地に2000年から何度か足を運んで強く感じたことがある。それは、開発局が常々「自然環境に留意して建設を進めている」と述べてきたことが、「全く絵空事であった」ことである。現地を歩き始めた当初から、行く度、次第に大規模に自然が破壊されていき、急速に進んでいなかった工事が、北海道による「見直し」が表明されて以来、そのムードに逆行するように急ピッチで工事が

進められていった。河畔や段丘上の森林は伐採され、流れが変えられ、河床は掘削されて、美しい沢は無残な姿へ変貌していった。その代わりに、周りの景色に不釣り合いな鉄とコンクリートによる構造物の存在が他を圧倒していった。

七ノ沢に限ったことではないが、このように、もともとあった自然な景色がなくなってしまったり、生き物たちがいなくなってしまったりする現状を見続けるのは本当につらい。無駄な公共事業といわれる日高横断道路によって命を奪われた生き物たちを思うと、許し難い怒りとともに悲し気で胸が締め付けられる思いがする。だからであろうか、私の目には、調査を終えて帰る夕闇の中で、そこに聳え立つ鉄とコンクリートの固まり（建築構造物）が殺された生き物たち、破壊された自然の「墓標」に見えて仕方がなかった。

調査に向かうナキウサギふあんくらぶと十勝協会の有志



葉っぱをくわえるナキウサギ



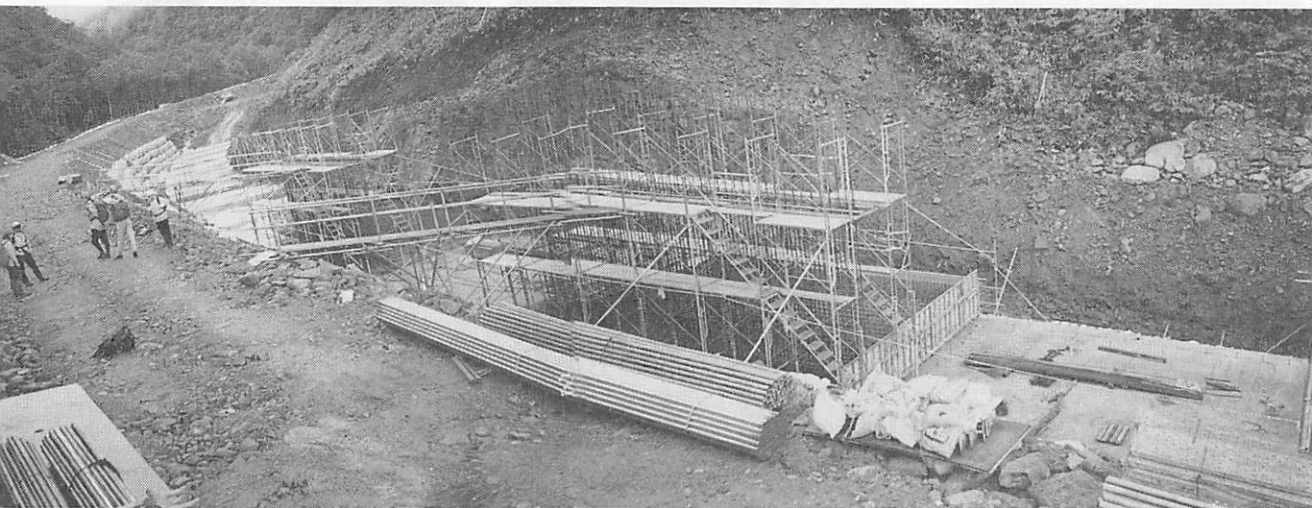
### ◆弁護士としての関わり

弁護士が自然保護に関わる関わり方としては、その属する自然保護NGO・NPOを通じて自然破壊の元凶となっている事業につき法的問題がないかの指摘、訴訟等の法的手段を通じての世論へのアピールなどの手法があるし、環境系の弁護士集団である環境法律家連盟を通じて同様の行為を行うということも考えられる。

しかし、日高横断道路に関しては、私の場合、

札幌弁護士会の公害対策環境保全委員会委員として関わった部分大きい。弁護士会の活動は、あまり知られていないかもしれないが、それぞれの分野の委員会に各弁護士が配属されている。自然保護の分野とクロスするのは公害対策環境保全委員会（以下「環境委員会」と略す）であり、日本弁護士連合会にも同様な委員会がある。

環境委員会では環境問題で法律家として関わるべき問題を探知した場合、中立な立場で研究・調査・情報収集を行い、その結果を受けて関係者に対し意見書を提出したり、提言をしたりと



十勝側・札内川7の沢出会いの工事現場(1998年)

いう活動をしている。また、推進派・反対派に大きく議論が分かれている場合、中立的な立場から双方に呼びかけ、広く市民の前で双方の主張が議論されるようシンポジウムの開催なども行っている。

日高横断道路問題は札幌弁護士会および北海道弁護士連合会の環境委員会でも昨年はかなり力を入れていたテーマであり、9月8日、9日には現地調査を行った。それに先立ち、植物学、地質学、費用対効果の問題に関し、専門家を招きヒアリングを行うとともに、開発道路指定の問題点を法的観点から指摘していた依浩三北海道自然保護協会会長からもお話を伺った。開発局にもヒアリングをしたいと申し入れていたが、残念ながら日程調整がつかず、実現できなかった。

## ◆現地調査

現地調査は、北海道弁護士連合会・札幌弁護士会の委員と日弁連委員と合同で行い、9月8日に静内側の工事現場の確認、9日に中札内側で中札内村役場で村長からの説明、工事現場で開発局からの説明をうけた。現地調査には、その正確性をよりたかめるため、事前ヒアリングにご協力していただいた、依浩三北海道自然保護協会会長と佐藤謙北海学園大学教授に同行をお願いした。

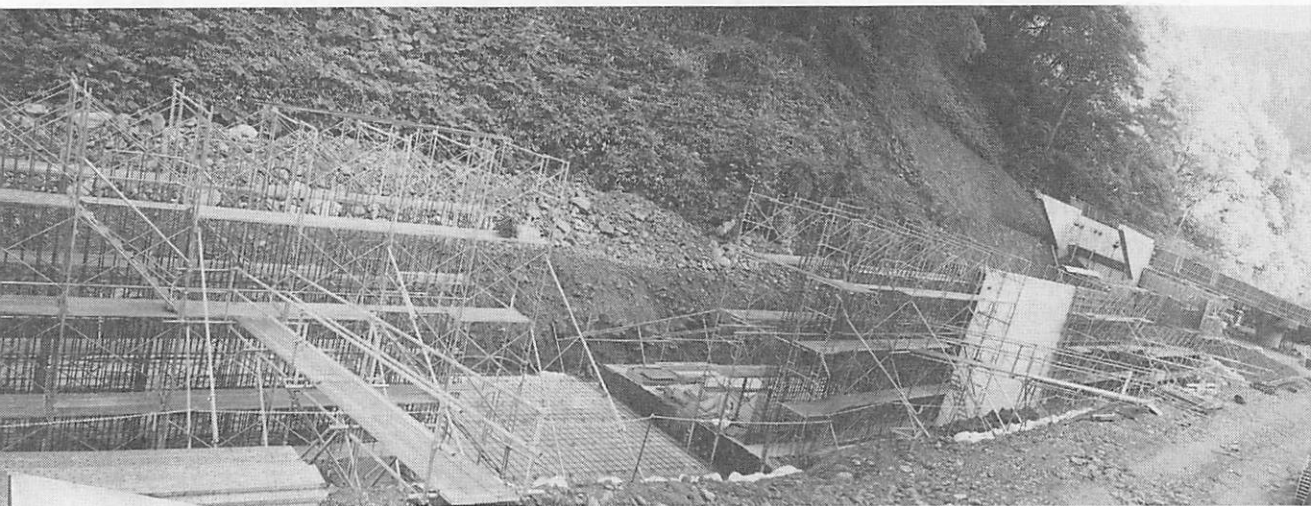
### (1) 静内側

8日の調査では、高見ダム地点まで視察に行った。高見ダムの場所までは既に完成している道道との事業評価をなされている部分である。しかし、実際は未舗装で、自動車がすれ違っても困難な狭い幅員で、さらに落盤の補修工事が所々なされていた。静内側は急峻な地形のため、毎年土砂崩れがおり、通行止めを繰り返している。既に完成したと評価されている部分であるが、とても安全な道路とは程遠く、調査日は晴天だったからよいものの、雨天には今にも落盤が起きそうで、危険で通りたくないという印象を受けた。

### (2) 中札内側

翌9日は、中札内村のヒアリングを行った。建設の賛成、反対の両方の意見を広く聞きたいというのが環境委員会の姿勢であったが、建設反対の立場の自然保護団体は積極的にヒアリングに応じるのに対し、推進側は結局ヒアリングの要請に応じたのは中札内村と後述の工事現場での帯広開発局だけであった。

中札内村では村長が対応に応じ、「途中で中止したほうが自然破壊で、早く完成させて欲しい」「道路は出来て初めてそのよさを肌で感じるもの」「日本の技術では5、6年で完成すると信じている」などの話をしていたが、費用対効果の問題など実践的な問題になると明言を避けたという印象を持った。



その後、中札内側の道路の視察をしたが、静内側に比べ、かなり出来上がっており、開発局担当部分も橋がひとつ出来上がっているのを見ることが出来た。現地での帯広開発局の説明では、工事の際、稀少植物を発見したらすぐ他に移す等、自然に配慮していると言うことだったが、「何件くらい、どこに移したのか」といった具体的な話になると全く回答を得られず、抽象的な言葉に終始した印象であった。

## ◆調査を終えて

この調査で、世界遺産の候補とまで言われる日高山脈の自然環境に触れることが出来、また、道路の建設がこの自然の保護とは相容れないものであるということ、日高横断道路は地形的に完成するのは難しいのではないかと、開通したとしても崩落等の危険が多いのではないかとという印象を強くもった。

さらに多額な費用と時間をかけ貴重な自然を破壊してまで、たった30分の時間短縮のためにこの道路を開通させる必要があるのかは非常に疑問であり、また、日高横断道路に関する情報公開は、費用対効果の問題ひとつとっても不十分で、その是非について住民の意見を反映させる手続きもとられておらず住民参加もできていなかった。

そこで、北海道弁護士連合会および札幌弁護士会は共同で、日高横断道路の建設工事はいったん中止すべきとする声明を平成14年11月14日に発表した（声明文は、止めよう日高横断道路全国連絡会調査部編「市民による日高横断道路 時のアセス」にも掲載されている）。

この声明は、道の政策評価委員会委員に対しても提出された。

## ◆終わりに

「自然再生」と言う言葉が最近よく聞かれるが、いったん破壊された自然を取り戻すことは至難の業であることは、自然破壊の現場に行くときよくわかる。（札幌弁護士会では、日高横断道路視察の直後の9月24日、当時国会に提出されていた、自然保護の観点からは問題の多い自然再生法案につき「廃案をもとめる意見書」を提出した。）

もはや、必要性にすら疑問の残る、道路の建設に固執すべき時代ではないであろうというのが実感であった。

日高横断道路に関しては、訴訟の可能性もないわけではなく、その点に関しては市民による時のアセスにも「日高横断道路と住民訴訟の可能性について」として執筆したが、そうするまでもなく、事実上の中止となった。

今後もこれまでの施工した部分をどうするのか自然が破壊された部分はどうするのかなど考えなければならない問題は残る。引き続き生じる問題にも、目を向けていきたいと思っている。



日高・ピラミッドピーク



**◆我々は大量生物絶滅期に生存する**

2003年版米国のワールドウォッチ研究所の地球環境白書は、現在地球は生物の大量絶滅時代に突入した可能性のあること、絶滅鳥類は50倍に加速し、哺乳類の4分の1が危険にさらされたり、絶滅に瀕しており、爬虫類の25%、両生類の21%、魚類の30%に絶滅の恐れがあること、6500年前の恐竜絶滅時代以来の生物大量絶滅期のただ中にあると警告している。

**◆原因は我々人類にある**

科学者が指摘するまでもなく、1960年以前に子供時代を経験した人々は、身近な自然環境がここ4～50年の間にとてつもなく破壊消滅したことを実感しているはずである。地球規模での生物絶滅時代の進行は、身近な自然破壊の進行と同じであり、原因は我々人類であることは疑いない。

**◆日高横断道路建設で、誰が得をするのか**

日高横断道路は計画当初から市民による全国

的な反対運動があったにも関わらず強行着工された歴史をもっている。「止めよう日高横断道路」全国連絡会調査部の市民による「時のアセス」で多くの方が指摘しているように、はじめから、必要性も、妥当性も全くなかったのである。

しかし、道路工事は延々と継続され当初予定された予算を大幅に越えて、完成予定の期間が近くなっても進捗率が50%にも満たない状況で、財政難から北海道知事は事業の見直し、工事の凍結をを表明した。日高道路建設で既に費やされた我々の税金約500億円は誰を利したのか。知事の事業見直し声明以後、十勝の人々が選出した北海道道議会議員全員、国会議員全員、関係市町村長全員が、日高横断道路の建設推進を表明している。得をしたのはこれら我々の代表につながる人達であろう。

現在、北海道では17路線が開発道路として建設中なのだ。

自然を破壊するだけの無駄な公共事業は全国いたるところで存在する。中央政府につながる特定集団の利権追求が元凶である。

**◆我々は、もう騙されまい**

道路建設の理由に挙げられた公僕であるべき

人々の二枚舌、環境影響評価書に値しない評価書、違法性すらある道路建設の継続。我々は「怒り」を表明しなければならない。この「怒り」を継続しなければならない。怒れる多様な人々が連帯する以外に大量生物絶滅期を逃れるすべはない。

◆ ◆ ◆  
 今日2003年3月20日、この地球の自然の営みに起源をもち生存する人類への最大の自然破壊である戦争が始まった。4月に行われる北海道知事選挙で日高横断道路に対してあいまいな候補者や、道議会候補者、市町村議会候補者、市町村長候補者には選挙を通して我々の「怒り」を表したいものである。(十勝自然保護協会会長)

●賛助会員の皆さまへ●

- 皆さまのご協力、ご支援により日高横断道路建設が止まりました。御礼申し上げます。
- 年度が変わり、賛助会費を同封の郵便振込用紙にて納入をお願いいたします。(事務局)

●表紙写真 日高山脈 反橋 一夫 氏

販売中

市民による日高横断道路  
**「時のアセス」**  
 —173ページ—

2月7日、堀達也北海道知事の日高横断道路「凍結」の評価を導き出した、市民の手によって作成された理論アセスメント。

残部残りわずか・送料込¥1,340

**北の自然 No.69**

2003年5月24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 株式会社機関紙印刷所  
 賛助会費 年間3,000円  
 郵便振替 02710-5-4071



《全日本登山とスキー用品専門店協会会員》  
**登山とアウトドア専門店**  
**秀岳荘**

(本店) 〒001-0012 札幌市北区北12条西3丁目  
 TEL011(726)1235  
 営業時間 AM10:00~PM7:00 ●月曜定休

(白石店) 〒003-0026 札幌市白石区本通1丁目南2  
 TEL011(860)1111  
 営業時間 AM10:30~PM7:30 ●水曜定休

(旭川店) 〒070-8045 旭川市忠和5条4丁目  
 TEL0166(61)1930  
 営業時間 AM10:00~PM7:00 ●月曜定休

<http://www.shugakuso.co.jp>