

北の自然

北海道自然保護連合通信
No.75 2005.10.10



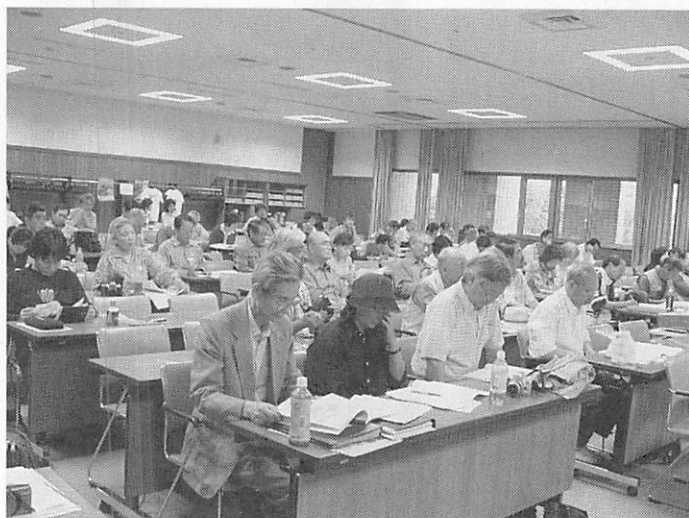
第13回大規模林道問題全国ネットワークの集い・IN北海道 現地視察参加者

「森の道路を考える」に参加して

第13回大規模林道問題 全国ネットワークの集い・IN北海道

大雪と石狩の自然を守る会

会員 狗飼 友子



全国集会・会場 札幌かでの2・7

6月25日～26日の2日間に渡って、札幌市「かでの2・7」4階大会議室と、集会終了後に現地に大型バスで移動して行われ、北海道内や広島、山形、福島、岩手県などから約110人が参加しました。

集会は12時開場、13時開会で始まりました。私達、「大雪と石狩の自然を守る会」のメンバーは、旭川からの参加となりました。今回は、この「森の道路を考える・集会と現地視察」に参加して、その報告と感想を述べてみます。

25日の全体集会は、ナキウサギふあんくらぶ

代表の市川利美さんと、十勝自然保護協会副会長の松田まゆみさんの総合司会で議題は進められました。

開会の挨拶として、大規模林道問題北海道ネットワークの寺島一男代表は、「人知れず、山奥で環境破壊の進む実体を多くの人に知ってほしい」と熱く語ります。大規模林道は、新全国総合開発計画（1969年）で指定された全国7カ所の「大規模林業圏」の幹線道路（原則幅7m以上の舗装道路）。道内では「平取・えりも線」「置戸・阿寒線」「滝雄（滝上町）・厚和（留辺蘂町）線」の3路線、約200kmの建設が進む。大規模林道の開設に伴う影響は極めて大きいものがあり、北海道ネットワーク所属の

自然保護団体などが、工事予定地とその周辺を調査。絶滅危惧種のコウモリやナキウサギ・シマフクロウの生息を確認している。

佐藤謙北海学園大学教授は、大規模林道の建設が予定されている日高南端部に、絶滅が危惧される植物が多数ある、と指摘した。

藤原信（大規模林道問題全国ネットワーク代表委員）さんより主催者挨拶があり、運動をもっと熱くしなければいけない。日本の森の質が低下していること。今、各地で森林整備という名目で林道建設が進んでおり、実は森林整備の

公道幹線林道

平取・えりも線
平取・新冠区間

施行・森林開発公団

大規模林道・道路標識

予算の多くは、林道と治山堰堤という構造物建設に使われている。治山堰堤というのは奥地森林の河川に作られる小規模のダムであり、この治山堰堤を造る為に「資材運搬道路」という名前の林道建設が進む。河川は荒廃し、無計画に林道が張り巡らされ森林も荒廃する。大規模林道をつうじてこの事にも目を向けなければいけないと話されました。

全体集会は、民主党「次の内閣」環境相の佐藤謙一郎議員による記念講演、市川守弘（環境法律家連盟理事）さんの基調報告、俵浩三（専修大学北海道短期大学名誉教授）さん、佐藤謙（北海学園大学教授）さんによる特別報告。そして各地からの報告として、原敬一（葉山の自然を守る会代表）さんと、金井塚務（広島フィールドミュージアム代表）さんが報告されました。最後に江部靖雄事務局長より閉会の挨拶があり、一同は富川町へと場所を移動します。

富川町「西陣」で、十勝自然保護協会理事の鏡さんと、ナキウサギふあんくら

ぶの赤松さんの司会で交流会が開かれました。お腹ふくれ、美味しいビールでのどをうるおし、出席者の皆さんが持って来た珍しいお酒もいただき、今日の集いの話に花が咲きます。ナキウサギふあんくらより、可愛いナキウサギを型どった手作りのクッキーをいただきました。食べるのがチョットもつたないですね。交流会は、私達「大雪と石狩の自然を守る会」を最初に今日の出席者の方々の紹介が始まり、皆さんそれぞれの思いを述べていただき、とても楽しい交流会になりました。こういうつながり、人と人の連携がとても大切な事だと思いました。場所は違っても、同じ志で運動している人達がいる。皆、頑張っているのだなあと思うと胸が熱くなりました。

「自然はただそこにいつまでも変わらずにあるのではなく、それを守ろうとする人達の努力によって今日があるという事を痛感させられました。私もちっぽけな力ですが、そういう中で自分も何か役に立てたらと思っています。また、今回私達「大雪と石狩の自然を守る会」が大変お世話になっている、富士ゼロックス端数倶楽部の方達も神奈川県からいらしており、皆さんの顔を拝見出来、またその趣旨を聞き、



2003年台風10号の爪あととは修復されていなかった

この方達の寄付で私達の財政が、運動が助けられているという事を踏まえて、真剣に取り組んで行かなければと思いました。時間も迫り、明日の現地視察もあるので、PM9時30分おひらきとして二次会は寺島代表の部屋で有志の人達が集まり、夜中まで宴は続いたそうです。

朝食を済ませ、AM7時30分バスは大規模林道「平取・新冠区間」の現地視察へと出発です。昨日の雨もあがり、少しむし暑いくらいです。2003年の台風10号は、8月9日の夜から10日にかけて降った集中豪雨が日高地方に、一時間70ミリを超える記録的な降雨をもたらした。この雨で日高地方北部を流れる沙流川や厚別川などが氾濫し、流域一帯に大きな被害をもたらしました。

これまで大規模林道は、災害時の代替林道になる事は宣伝されていましたが、道路自体が被災し、災害をもたらす事は片言も言われなかったのです。被災直後「大雪と石狩の自然を守る会」が他団体の協力を得て、マスコミ関係者も含めて2度にわたって全区間を踏査しました。守る会の調査では、山腹や谷筋が崩壊して大規模林道の法面の単独崩壊が数十カ所にわたってあり、大規模林道が被災しただけでなく、自ら新たな崩壊の誘因になり被害を増大させた可能性がある。

また、崩壊した路盤の断面を見ると、その基礎づくりがいかに脆弱に見えた。法面下部の川水が増水すると法尻が抉られて、法面自体が容易に崩落する構造になっている所、あるいは崩れやすい盛土の表面に、ただ張り芝を施した所がたくさんあった。中には、道路造成中に伐採された根株が、そのまま路盤下に埋め込まれている所もあった。根株が腐れば容易に路盤は陥没する事は明らかである。

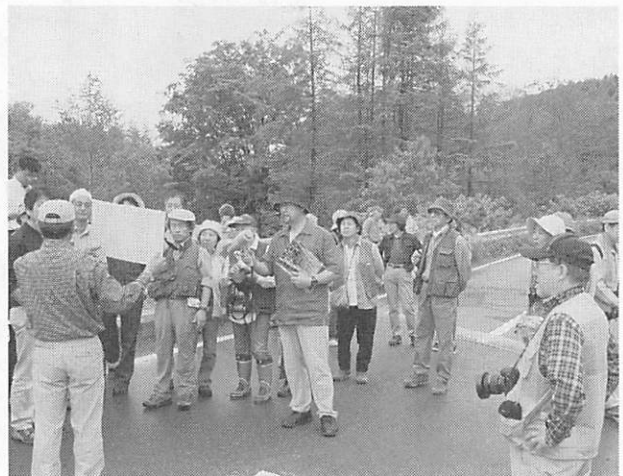
より本質的な問題は、この地帯が危ない地層で出来た地滑り地帯であるにもかかわらず、画一的な道路工事が施工されていた事にある。現地に到着までのバスの車中で、「十勝自然保護協会」が撮った、台風10号の視察のビデオをみせていただきました

た。このビデオを見ると、その時の凄まじさが本当に良くわかります。到着までに寺島代表のお話、市川先生のお話を聞きました。

9時20分、60人が約5kmを歩きます。やはり現地を歩いてもらうのが一番。どうしてここにこんな道路があるのか？ 地滑り地形に何故道路を作るのか？ 歩けば歩く程、疑問は大きくなるばかりです。寺島代表が台風の跡を撮った写真を皆に見てもらいながら説明して行きます。佐藤謙先生には、植物や木の名前などを説明していただきながら歩きます。アスファルトの上にはシカ・ヒグノの足跡やふんが見つかりました。この道路はなおしてもきりが無いというのが一目瞭然です。

途中、雨もパラついて来た為、昼食はバスの中となりました。予定より時間も早く終わり、トイレタイムも済ませ千歳空港へと出発です。車中では皆さんに2日間の感想を述べていただきました。千歳空港で佐藤謙一郎議員（民主党）、紙智子議員（共産党）達が下車され、お二人の国会でのご活躍を期待して、バスは札幌へと向かいます。その途中で、ナキウサギふあんくらぶが作成した、ナキウサギのビデオを見せていただきました。予定より一時間早く3時札幌駅北口に到着です。皆さん、挨拶をかわして解散となりました。2日間に渡り本当にお疲れ様でした。

自然学園 ひぐま大学スタッフ



平取・えりも線での現地視察

北海道の大規模林道と森林

寺島 一男

◆時を忘れた大規模林道

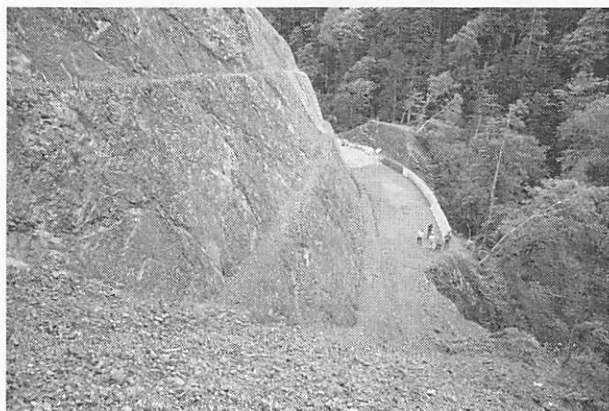
北海道の大規模林道事業が始まって四半世紀が過ぎた。北海道の背骨、日高山脈と大雪山・北見山地にほぼ並行する形で、現在、3本の大規模林道が建設されている。

北から「滝雄・厚和線」計画延長65.4km、「置戸・阿寒線」計画延長63.3km、「平取・えりも線」計画延長72.1km、総計200.8kmである。(2005年3月現在)

大規模林道は、林野庁が全国7カ所の大規模林業圏開発地域で、1973年から整備を進めている幹線林道だ。幅員7m(一部5m)、2車線、完全舗装の国道サイズの林道である。事業主体は独立行政法人緑資源機構(前身は森林開発公団)である。

正式名称は大規模林業圏開発林道だが、林野庁は大規模のイメージを嫌って、現在、緑資源幹線林道と改称している。全国的には32路線、延長2140kmが計画されている。現在、全体の58%、1235kmが完成している。北海道には、全国総延長の約1割がある。

北海道における大規模林道の進捗率は、滝雄・厚和線82%(完成53.6km)、置戸・阿寒線16%(完成9.9km)、平取・えりも線32%(完成23.



滝上・白滝区間(白滝側工事現場)

3km)である。3路線あわせた平均進捗率は43.2%(完成86.8km)である。(2005年3月現在)

年平均どれくらいのペースで工事が進んでいるのか。最も早く1979年に着工した滝雄・厚和線は、工事期間26年で年平均2.1km。次いで1983年着工した平取・えりも線は、工事期間22年で年平均1.1km。一番遅く1996年に着工した置戸・阿寒線は、工事期間9年で年平均1.1kmである。

各路線の完成年度はいつになるか。各路線とも地理的条件や予算のつけ方・工事配分に違いがあるので、過去のペースから一概に推定できない。1つの目安として、滝雄・厚和線の過去10年間(1994~2003年)における年平均工事量

3.5kmを用いて、残り期間を単純計算すると、滝雄・厚和線はあと、4年平取・えりも線は16年、置戸・阿寒線は18年となる。

大規模林道の工事は、地形の比較的平坦なところから始まって、年々傾斜のきつい山間部に移っている。滝上・白滝区間では、現在、オシラネツ川源流の急峻な溪谷に長大な橋梁をかけ、雄柏山稜線の支尾根に270mのトンネル(事業費5億7000万円)を掘り進めている。工事期間は2年だ。

この先さらに稜線を貫く1500mの長いトンネル工事が待っている。滝雄・厚和線のもう1つの工事区間、白滝・丸瀬布区間でもやはり稜線を貫くトンネル工事が控えている。どうみても滝雄・厚和線の完成は4、5年で終わりそうにもない。他の2路線も同様で、実際の工事期間は先の計算より大幅に延びる公算が大きい。全体の完成に半世紀もかかるような林道工事に、いったいどんな役割や意義があるのか、改めて厳しく問う必要がある。



滝上・白滝区間(滝上側トンネル工事)

◆負担が増える地元自治体

滝雄・厚和線の中心地白滝村は、人口1250人の北海道で2番目に小さい村だ。畑作と酪農が中心で、林業に従事する人はわずか4人(2002年度末現在)しかいない。大規模林道が着工した四半世紀前、村の人口はこの倍はあったが、過疎化が進んで半減した。

小さな村だが、旭川と北見を結ぶ幹線沿いに

位置するため、国道333号線、JR石北線、高規格道路旭川紋別線が通っている。北見峠を挟んで西側には紋別につながる国道273号線が走る。工事中の滝上・白滝区間は、その大半がこの国道と並走し、直線距離にして2~3kmしか離れていない。

これまで大規模林道の地元移管は、区間の工事が完成した時点で行われていたが、現在は、路面舗装が1km以上できると、地元町村に引き渡されている。出来上がったところから地元の有効利用してもらうため、というのがその理由である。だが実際のところ、移管されても有効な活用は難しい。

例えば、滝上・白滝区間を見てみると、工事は、現在、滝上側と白滝側の両方向から進んでいる。起点と終点を結ぶこの間に人家は一切ない。畑作地も出入り口の近くにごくわずかにあるだけである。道路は袋小路で、つながるところがないから交通路としての利用はない。せいぜい一部の人の山菜取りや魚釣りに利用されるだけである。冬期間はむろん通行止めで、半年間以上が眠っている。

一方、自治体の負担やリスクは増える。移管されるとその区間の維持管理は、地元自治体に移るからである。完成して四半世紀も経つと利用がなくても路面は傷み、舗装の張り替えをしなければならない。広い範囲で森林を剥ぎ取り急斜面を大きく抉り取った法面は、脆い地形とあいまって豪雨や雪崩に弱い。融雪期になれば、法面の崩壊が毎年のようにあちこちで繰り返されている。移管の範囲が少ないうちは負担も少ないが、最終的には全線が移管になる。

建設のことだけを考えると、大規模林道の方が一般補助林道として林道をつくるよりも、地元自治体にとって受益者負担の関係で負担金が少なくすむことがある。まして生活道路として使うこともできる大型道路で、工事に伴って地域経済が潤うかもしれないとなつて飛びつきたくなる。だが、移管後のことを考えると、膨大な維持管理費に対し、林道としても地域の生活道路としても中途半端で、やっかいな荷物になる可能性は十分ある。国道並みの大型道路

だけに、その維持管理費は一般林道の比ではない。それでいて道路規格は低く（大規模林道は10種類くらいある大型道路の中で最低の規格）、災害に弱い面もある。

◆災害招く大規模林道

そのことを端的に示したのが、一昨年（2002年）の台風10号で全面崩壊した平取・えりも線の平取・新冠区間だ。2003年8月9日夜から10日にかけて台風に伴った集中豪雨は、日高地方に1時間値70mmを超える記録的な降雨をもたらした。この雨で日高地方北部を流れる沙留川や厚別川などが氾濫し、流域一帯に大きな被害をもたらした。中でも厚別川の氾濫は深刻で、3人の犠牲者を出したほか、一帯の交通網を寸断し、家屋・水田・畑・牧場地・山林などに甚大な被害を与えた。

氾濫の特徴は、河川の源流部で山腹が崩壊し、土砂崩れに伴う大量の流出木が河川に集中し、河畔林をなぎ倒して被害を大きくした。

平取・新冠区間は、この厚別川の源流部で本流と支流を跨ぐようにつくられている。延長6.9km、支流里平川の支流ウエンテシカン川沿い



平取・新冠区間（災害復旧現場）

に延びている。1996年に完成し、この年門別町に移管された。

被災直後、大雪と石狩の自然を守る会が他団体の協力を得て、マスコミ関係者も含めて2度にわたって全区間を踏査した。その被害調査によれば、全長の52%に相当する約3.5kmが流出

土砂や倒木で埋没し、道路の崩壊も生じていた。

北海道林業試験場が2003年に実施した厚別川森林被害調査の報告によると、この災害で流出した流出木の堆積量は46,300 m^3 で、その発生源は山腹由来が23,377 m^3 （50%）、河畔林由来10,605 m^3 （23%）、古い倒木12,278 m^3 （27%）である。崩壊している山腹の面積は、401.8haで、このうち333.64haが新たな崩壊である。

これまで大規模林道は、災害時の代替道路になることは喧伝されていたが、道路自体が被災し、災害をもたらすことは片言も言われなかった。報道記事によると、道路を移管されていた門別町長は、被災直後「委託管理を国に返上したい」と漏らしている。まさに本音であろう。

守る会の調査では、山腹や谷筋が崩壊して大規模林道に被害をもたらしただけでなく、大規模林道の法面の単独崩壊が数十カ所にわたってあった。大規模林道が、被災しただけでなく、自ら新たな崩壊の誘因になり被害を増大させた可能性がある。

大規模林道の路盤が欠損したり陥没した沢筋を見ると、横断溝の排水管は最小径の60cm程度のものが多く、そのほとんどが目詰まりを起こして路体を崩壊させている。また、崩壊した路盤の断面を見ると、その基礎づくりがいかに脆弱に見えた。法面下部の川水が増水すると法尻が抉られて、法面自体が容易に崩落する構造になっているところ、あるいは崩れやすい盛土の表面に、ただ張り芝を施したところが多々あった。中には道路造成中に伐採された根株が、そのまま路盤下に埋め込まれているところもあった。根株が腐れば容易に路盤は陥没することは明らかである。

より本質的な問題は、この地帯が脆い地層でできた地滑り地帯であるにもかかわらず、画一的な道路工事が施されていたことにある。地滑り地帯であることは、現地に注意標識が立てられ、傾斜の緩い幅の狭い法面にも、崩落防止の金網が張り巡らされていることでも明らかである。何よりも、この集中豪雨が来る前に、法面の崩壊や路盤のひび割れ・陥没があつて、交通



平取・新冠区間(復旧後も崩壊は進む)

止めになっており、修復されないまま放置されている事実がある。

大規模林道の工事は、大規模林業圏開発林道構造規程(昭和62年4月・林野庁長官通達)があって、これに基づいて開設・整備がされている。全国一律の基準で具体的な工法は現地の実情に合わせて適した方法をとることになっているが、現実には画一的な工事が行われることが多い。平取・新冠区間のような地滑り地帯に対しても、十分な施工方法が採れないのが現状である。その意味で平取・新冠区間の被害は、記録的な集中豪雨があったとはいえ、自然災害にすべてを転嫁できるものでなく、むしろ北海道のどの路線にも起きて不思議ではない事例と考えるべきである。

現在、平取・新冠区間は国の災害復旧の適用を受けて修復工事が始まっている。総事業費は3億3200万円である。27億円を超える事業費をかけて造成し、またまた数億円の復旧費をかけて維持するだけの必要性が、この大規模林道にあるのだろうか。地元自治体は、災害面も含めて移管後の見通しを十分に検討する必要がある。

◆本質を欠いた見直し作業

土幌高原道路が契機になって北海道で誕生した「時のアセス」は、時間を物差しにしたユニーク手法として、“始まったら止まらない”“ムダな公共事業”の見直しとして、全国的に注目

された。この世論を背景に政府は、1997年12月公共事業に関係する6省庁に対し、公共事業の効率的な執行および透明性の確保を図る観点から、「時のアセス」を実施するよう指示を出した。

これを受けて1998年3月、林野庁は「大規模林道事業再評価実施要領」を定めた。これに基づき着手中の大規模林道を再評価するため、「大規模林道事業期中評価委員会」が設置され、2000年9月から検討が始まった。

2000年8月になると、自民党・公明党・保守党の3党が、公共事業の抜本的見直しに関する3党合意(政府要望)を発表した。その方針の骨格は、①採択後5年以上経過して、未だ着手していない事業 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は、中止を前提に抜本的に見直すことであった。

2001年12月、「特殊法人等整理合理化計画」が閣議決定されると、翌2002年8月には、未着工区間の検討をするため「大規模林道事業の整備のあり方検討委員会」が設けられ検討が始まった。

この両委員会は、第3者委員会として各6名の学識経験者で構成されている。委員の選定はすべて林野庁主導のもとに行われ、推薦に関して市民やNGOが関与する場面は1つもなかった。

いずれの委員会も、林野庁事務局の提供する資料を中心に現地視察と意見聴取会を加えて検討を重ねているが、抜本的な再評価はできていない。その大きな要因は、検討会の議事録を見ても分かるように、大規模林道の継続が暗黙の前提になっていて、大規模林道のもとになっていた大規模林業圏開発構想からの見直しや、時のアセスの精神に立脚した路線全体の根本的な見直しがなされていないことにある。

もう1つは、大規模林道事業が行われる地域一帯の正確な自然環境調査や環境アセスメントができていないため、ごく限られた情報で貴重種を中心にした対処療法的な対応策に終始して

いることである。およそ林道の概念から大きく外れた大型道路によって、重要性の増している中山間地域の天然林を大規模に伐開し、野生生物の生息地を分断し、水源地域の流域に大きな影響を与えているのに、生態系に与える影響を総合的に検討していない。

◆地域を顧みない机上の計画

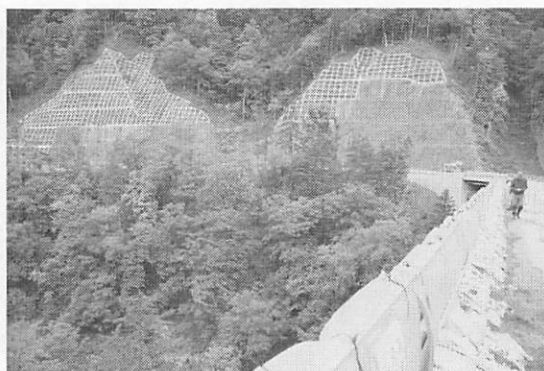
さらに、この大規模林道が幹線林道として機能し、ひいては林業の振興に寄与するとしながら、どのように林業に寄与するのか具体性がない。一般論的な「期待される効果」はいわれても、その効果を生み出す条件や基盤が実際に地元地域にあるのかよく検証すべきで、その上で大規模林道がどのように機能するのか具体的に示すべきである。

地域における林業が衰退している中で、大規模林道を提供すれば単純に活性化するとは考えていないだろうが、議論されている大規模林道の役割があまりにも抽象的である。

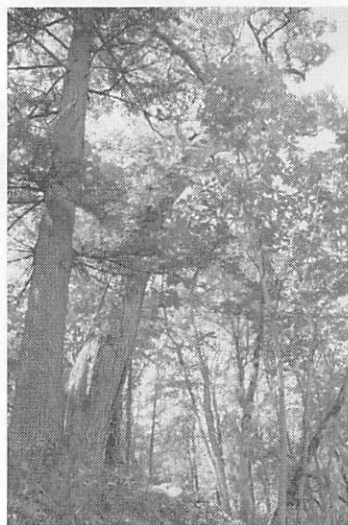
例えば、幹線林道の効用として、幹線のあちこちから中小の林道が網の目のように延び、林道が有機的に結びつくことがあげられている。だが、滝上・白滝区間では、既設の林道は地形的制約もあってこの区間の出入り口近くにしかない。急峻な渓谷沿いに橋梁を架けトンネルを掘って道路を延ばしても、切り立つような急斜面から新たな林道がつけられることは到底考えられない。地域の実態を顧みない計画であることは、他にも指摘できる。平取・えりも線の様似・えりも区間は、受益面積4600haの100%が道有林である。同じく様似区間は、4500haの62%が道有林である。ところが道有林は、



滝上・白滝区間(白滝側残土処理場)



滝上・白滝区間(滝上側)



滝上・白滝区間(滝上側切り開かれる原生林)



滝上・白滝区間(白滝側フリーフレーム工法)

2002年に制定された「北海道森林づくり条例」や同年に発刊された「北海道森林づくり白書」の「新たな道有林基本計画」を見ると、今後の道有林は木材生産を目的とする皆伐や択抜を廃止し、公益性を全面的に重視した新たな森林経営に転換することがうたわれている。高生産性林業を前提にした大規模林道の必要性は全くない。

大規模林道の費用対効果に至っては、現在試行的な段階にあることを十分承知しても、あまりにも欠陥が多すぎる。科学的な検討に耐え得る客観性を持った費用対効果を出すべきである。前述の平取・えりも区間の両区間は、林道の延長、受益面積、人工林率などほぼ同規模である。もちろん、気候的環境にも大きな差異はない。ところが費用対効果の森林整備経費縮減等の便益は、様似・えりも区間約7億6000万

円、様似区間約73億円と10倍も違っている。これでは到底、合理的な費用対効果とはいえない。

さて、滝雄・厚和線の10カ年(1994～2003年)の事業費を見てみると、国(補助金)127億9300万円、北海道(負担金)28億500万円、受益者(賦課金)8億2400万円、総計164億2000万円である。この10年間の工事量は35.01kmで、1kmあたりの単価は4億6900万円である。林業上から見ても地域振興上から見ても、この巨額の税金を注ぎ込んだ投資はどう見ても有効とは思えない。

高度成長時代の亡霊のような計画にいつまでも固執しないで、ムダな投資はきっぱり止め、森林の持つ本来の様々なはたらきを十分発揮させられるような健全な状態にすることにこそ投資すべきである。



平取・新冠区間(守る会崩壊地調査)



平取・新冠区間(守る会土石量調査)



滝上・白滝区間(滝上側トンネル工事用道路)



滝上・白滝区間(滝上側工事現場)

2005年8月23日

北海道知事 高橋はるみ 様

大規模林道問題北海道ネットワーク

大雪と石狩の自然を守る会	代表	寺島	一男
ナキウサギふぁんくらぶ	代表	市川	利美
十勝自然保護協会	会長	安藤	御史
(社)北海道自然保護協会	会長	佐藤	謙
北海道自然保護連合	代表	寺島	一男

北海道における緑資源幹線林道事業から撤退することを求める要望書
並びに同事業の再評価に関する質問書

現在、北海道内の「緑資源幹線林道」として、①滝雄・厚和線（65km、263億円）、②平取・えりも線（83km、563億円）、③置戸・阿寒線（71km、258億円）の3路線、総事業費1千億円を超える大規模な林道建設が進められており、このうち北海道は約200億円の事業負担金と約10億円の道有林賦課金を支出することとなっていると承知しております。

そして、この事業に対しては「大規模林道事業再評価委員会（期中委員会）」「大規模林道の整備のあり方検討委員会」（以下総称して検討委員会という）による事業再評価が行われ、一部区間の「取りやめ」や「計画変更」がなされたものの、基本的には緑資源幹線林道を事業継続するとの方向が出されております。

しかし私たちはこの再評価結果に対し大きな疑念を抱いています。そもそも国の公共事業（特殊法人等の行う事業を含む）の再評価制度が創設されたのは、大雪山の士幌高原道路問題を契機として、1997年に北海道で始められた「時のアセスメント（時代の変化を踏まえた施策の再評価）」に連動して、同年12月に橋本首相（当時）が、国の公共事業に対して「時のアセス・全国版」の創設を関係各省に指示したことが端緒となっています。

したがって再評価に際しては「時代の変化を踏まえる」ことが基本であります。すなわち緑資源幹線林道の3路線は、①1969年に計画された新全国総合開発計画の「大規模林業圏開発計画」（上川、網走、日高、十勝、釧路支庁管内、1市33町3村にわたる176万haを対象）の幹線林道であること、②それが計画された当時は高度経済成長時代で人工林を積極的に拡大させる林業政策がとられていたこと、したがって大規模林道建設の主目標は「高生産性林業への転換」にあったこと、という事実を踏まえ、(a)その後時代はどのように変化したか、(b)林業政策はどのように変化したか、(c)大規模幹線林道以外の大規模林業圏開発計画の実態はどうなったか、などの検証が先ずなされなくてはなりません。

これらのことを客観的に検証すれば、計画の前提となった高度経済成長時代は70年代に終焉し、拡大造林政策も失敗して70年代に終焉、大規模林業圏開発計画も同時に幻と化したことは明白であります。すなわち計画の前提が崩壊しているのです。

またこの3路線は国有林、道有林地帯を貫通していますが、その後の時代の変化とともに国有林野事業特別会計は破綻し、1999年に国有林の管理経営は公益的機能を重視するよう抜本的な改革が行われ、道有林経営も同様に2002年に抜本改革され木材生産から撤退しました。その間、大規模林業圏が計画された当時の林業総生産の増大をめざす「林業基本法」は、2001年に森林の公益的機能を重視す

る「森林・林業基本法」に抜本改正されました。また北海道では「森林には、木材を供給する役目に重きが置かれてきたため、徐々に貴重な天然林資源が減少し、その豊かさが損なわれてきた面もあった」ことを反省し、2002年に「北海道森林づくり条例」が制定されました。

このような流れを受け、「大規模林道は公益的機能を発揮するため必要」という声が聞かれるようになってきました。しかし森林が公益的機能を発揮するのは、そこに森林が存在することによる効果が大きいものであり、公益的機能を高めるため、高生産性林業（大量の林産物の搬出と拡大造林）を前提として計画された大規模林道が不可欠、という論理は成立しません。むしろ山奥で、大規模ゆえに必然的に大量の土工量と支障木などの発生を伴う大規模林道は、緑の自然環境を傷つけ破壊し、森林の公益的機能の発揮に逆行しているのが実態です。

ところで検討委員会による事業再評価は、その対象範囲を、3路線を細分割した局部に限っており、大規模林業圏176万haの中での3路線（全延長）が果たす役割、必要性、効果などの検証を欠落させています。また時代の変化の検証も欠落させています。それでいながら、事業継続の結果を打ち出しました。これは不合理きわまりないことです。

したがって200億円以上の北海道費の支出を義務づけられる北海道としては、以上のことを踏まえて、独自に事業の目的、必要性、効果を冷静、客観的に分析、検証するとともに、危機的な非常事態に陥っている緊迫した北海道財政の中で、200億円以上を支出する緑資源幹線林道事業を継続する意義がないことをきっちりと認識し、この事業から撤退することを強く要望いたします。

またこの事業は、いま現在、検討委員会の再評価結果を妥当と認めて事業が継続されており、北海道費の支出も継続されているのです。したがって検討委員会の再評価内容に関し、下記事項を質問いたしますので、北海道知事としてどのように認識するのか、早急に文書による明確な回答をくださるようお願い申し上げます。（質問事項省略）

林道ラリーと 毎日新聞の不買運動

十勝自然保護協会副会長 松田まゆみ



ペンケニコロベツ林道近くのナキウサギの貯食

らない方がいるかも知れませんが、簡単に言えば「閉鎖した林道で自動車が全力疾走する」競技です。最高時速は100キロを超え、2004年の世界選手権（WRC）では180キロを出した車もあります。昨年のラリーには約90台が参加し、1つのコースを2回ずつ走行しています。ラリーでは曲がりくねった砂利道を改造車が爆音をたてて猛スピードで走ります。上空には監視のヘリコプターが飛び、上からの騒音にもさらされます。カーブでは40センチにも及ぶ深いわだちができ、林道の地盤

—私たちは林道を使用した自動車ラリーを主催している毎日新聞社の不誠実な態度に対し、大きな憤りを感じ、毎日新聞の不買運動を展開しています。詳細は十勝自然保護協会のホームページ <http://city.hokkai.or.jp/~kagami> をご覧ください—

●林道ラリーとは

林道でのラリーがどのようなものかよくわか

構造が破壊されます。道路脇には跳ね上げられた土砂が堆積し、路肩の植物が埋もれたり厚い土ぼこりに覆われます。ラリーカーがコースを外れ立木に衝突することもあります。

森林は野生生物の生息地です。ラリーが森林にすむ生物に悪影響を及ぼすのは言うまでもありません。エゾシカやヒグマなどの大型動物は、競技の開始前にサイレンを鳴らした車によって追払われます。猛スピードで走る以上、野

鳥との衝突は避けられません。シマフクロウやクマタカなどの猛禽類は警戒心が強く騒音に敏感なために、ラリーカーやヘリコプターの騒音が繁殖や行動に影響を与え、巣やなわばりを放棄してしまう可能性も否定できません。ナキウサギはラリーコースのすぐ脇に生息しており、騒音が大きなストレスになることが懸念されます。またかれらの餌となる植物はラリーカーの巻き上げる土ぼこりに覆われてしまうでしょう。

こうしたラリーが2001年から十勝の林道で毎年開催されているのです。しかもそのラリー運営に当初から主体となって関わっているのはあるろうことかマスメディアの毎日新聞社です。

●守られない公言

自然保護団体が新聞の不買運動をする例は、おそらくほとんど知られていないでしょう。十勝自然保護協会は2001年に国際ラリーが開催されることがわかって以来、このラリーに反対を表明してきました。主催者の中心的存在である毎日新聞社や、関係省庁、関係自治体などには、さまざまな要請を行なってきましたし、2001年のラリーに補助金を支出した北海道に対しては訴訟も行ないました。しかし、不買運動まではしなかったのです。

それではなぜ不買運動まですることになったのか。その理由は毎日新聞社のあきれほどの不誠実な対応のためにほかなりません。毎日新聞社は2001年のラリーの開催にあたり、「自然との共生」をテーマに掲げ、「環境に配慮したラリーの展開」としてさまざまな約束を公言してきました。たとえばコース選択にあたってはシマフクロウの繁殖地から約5キロ、ナキウサギの繁殖地から約3キロ、国立公園の特別地域か

ら約10キロはコースとして使用しないとしていました。環境の改変も行なわないとしていました。また、事前に候補コース周辺の環境調査を行ってその結果を公開する、意見や批判は速やかに運営に取り入れ、問題点については直ちに改善できる機動的・柔軟な組織にする、といったことも公言してきたのです。

2001年のラリー開催時にはそれらの約束はおおむね守られていました。ところが私たちは2004年の世界選手権の前に、絶滅危惧種の生息地でラリーを行なっていることに気づいたので、すなわち新得のコースがシマフクロウの繁殖地のすぐ近くであり、ナキウサギやクマタカの生息地であることがわかりました。このために毎日新聞社にこのコースの使用中止と環境調査報告書の提出を求め、環境省にも絶滅危惧種の保全を求めたほか、森林管理署には林道の使用許可を出さないよう要請しました。しかし、ラリーは強行されてしまったのです。さらに新得のコースの連絡路では、林道脇に重機で224箇所もの排水溝を掘り、その土砂を谷川に落とす工事をしたことや、コースの一部が国立公園に入っていたことがわかりました。

2005年2月には十勝自然保護協会・ナキウサギふあんくらぶ・北海道自然保護協会・北海道



新得のパンケニコロベツ林道入口に設けられた観覧席
見通しを良くするために周囲の森林が伐採された

自然保護連合の4団体で毎日新聞社に再度環境調査報告書の提出と説明会の開催を求めたのですが、これも無視されました。こうしたなかで、4月下旬にはラリージャパン2005の公式ホームページで予定コースが発表になったのですが、再度新得のコースが予定されていたのです。5月には主催者の不誠実な態度と強行な姿勢に対し4団体で抗議声明を提出しましたが、毎日新聞社は口をつぐんだままです。2004年以降、このように毎日新聞社は公言をことごとく反故にしています。これがマスコミの取る態度でしょうか！私たちは、毎日新聞社のこのような態度に不信感と大きな憤りを抱くことになりました。

●不買運動の開始

2001年のラリーを皮切りに、2002年・2003年にはアジアパシフィックラリーが開催され、2004年には世界選手権へと格上げされました。この間、北海道をはじめとし、地元の自治体はこぞってこのラリーを推進してきたのです。それまでは自然保護団体の要望などを何回も掲載していた北海道新聞も、世界選手権開催後はほとんど報道しなくなってしまいました。しかも世界選手権を主催しているのはパリに本部を置く国際自動車連盟です。それに比べ地元の自然保護団体は小さな存在です。しかしだからといって毎日新聞社の不誠実な態度に対し何もできないのでしょうか？自然保護団体ができることは限られているとしても、自らこの事実を発信していくことは可能です。幸いにも、十勝自然保護協会はホームページを開設していました。このためにホームページで林道ラリーの問題点や毎日新聞社の不誠実な態度を公表し、毎日新聞の不買運動を始めることにしたのです。

6月23日、十勝自然保護協会のホームページに「毎日新聞の不買を！」と題したコーナーが新設されて、不買運動が開始されました。この日の夕方には音更町で記者会見を開きました。毎日新聞社をはじめ、十勝毎日新聞社、NHK、北海道新聞社、読売新聞社の5社が参加しましたが、記事にしたのは北海道新聞の十勝版と朝

日新聞の北海道版だけでした（朝日新聞の記者は記者会見には出席できなかったものの、電話取材をして記事にしてくれました）。大きく報道されるラリー歓迎の記事とは雲泥の差ですが、たとえ新聞報道が小さくてもホームページによる発信は世界に届きます。

●メール署名と最新情報

ホームページで不買運動を始めたものの、ただ掲載しているだけでは反応がまったくわかりません。これはなんともはがゆいものです。そこで7月19日からアクセスカウンターを取り付け、7月21日からはメール署名と意見の募集を開始しました。メール署名は士幌高原道路の反対運動の時にも行なっているもので、はじめてのことではありません。ニューヨークの方からも意見をいただきました。このように読者の意見が届くようにすることで多くの人の考えが伝わってきますし、報道関係者からの取材依頼などにもつながることがあります。さらに8月に入ってから「ラリー問題最新情報」というコーナーを設け、随時最新情報を掲載しています。ここに掲載された内容を一部紹介しましょう。

7月はじめに発売された「週刊新潮」で、毎日新聞の不買運動の記事が掲載されたのですが、この記事の中でラリージャパン2005の実行委員長である大西康文氏が、事実と異なるコメントをしました。自然保護団体からの環境調査報告書提出の要請に「返事くらいしたら？」と記者が質問したところ、「00年から01年にかけて、十勝自然保護協会に環境調査報告書の提供を申し出たのに、受け取りを拒否された経緯があるんです」と答えているのです。しかしこのような事実はないために、十勝自然保護協会は大西氏に対して訂正と謝罪を求めました。この訂正と謝罪を求める文書も、ホームページに掲載しています。

また、8月はじめに事務局長が森林管理署を訪れて担当者と話しをしたところ、ラリー主催者は森林管理署に林道の使用許可の申請もせずに、観戦券を販売していることがわかりました。主催者はこのことについて森林管理署の担

当者に「林道使用が不許可になればキャンセルするから問題ない」と説明したそうです。林道の使用許可もとらずに観戦券を販売するなどということ自体、傲慢というほかないでしょう。

8月中旬にはラリーコースの周辺に生育している絶滅危惧植物や希少植物も掲載しました。こうした植物のなかには林道のすぐ脇に生育しているものもあり、ラリーカーのコース逸脱で損傷を受けたり、飛散する砂利に埋もれて損傷する可能性も否定できません。

新聞などでは報道されないことも、ホームページだからこそ発信できる強みがあります。ホームページでの運動は、一人でも多くの人にアクセスしてもらうこと、さらにさまざまな方法で情報を広めてもらうことが何よりも大切です。これからは自然保護団体もホームページで自ら情報を発信していく時代でしょう。自然保護団体が連携して情報提供したり支援を呼びかけることで、運動の輪を広げることが出来ます。みなさんのご支援をお願いいたします。



ペンケニコロベツ林道のすぐ脇にある風穴とナキウサギの貯食（かみ切られた植物の茎）

2005年9月 日

環境省大臣

小池 百合子 様

十勝自然保護協会 会長 安藤 御史
ナキウサギふあんくらぶ 代表 市川 利美
(社)北海道自然保護協会 会長 佐藤 謙
北海道自然保護連合 代表 寺島 一男

『ラリー・ジャパン2005 (WRC)』の環境問題に関わる再要請書

標記の環境問題は、国有林を中心とし国立公園に近接したラリー実施予定地に希少種を含む多様な生物相が見られるため、ラリー実施によって希少種を初めとする生物とその生息地環境、総じて貴重な自然への多大な影響が危惧される点で、また、それに対してラリー主催者が環境影響評価とそれによる対策を何ら行なっていない点で、国際的にも国内的にも大きな問題であると考えます。

貴職には、自然保護に関する法令や理念に基づき、希少野生動物の保護や自然公園の管理を十分に行なう多大な責務がありますので、ラリー予定地の現状把握とともに、ラリー主催者に対して責任と実効のある指導をすべきと考えます。これらの観点から、改めて、貴職に以下のことを要請いたします。

1. 貴職・環境大臣に再要請する理由：西北海道地区自然保護事務所との交渉経過

私たち4団体は、去る5月18日、貴職に対して『ラリー北海道2005 (APRC)』および『ラリー・ジャパン2005 (WRC)』の環境問題についての要請」と題した文書を提出しました。この要請文の中で、私たちは、環境省が2004年の日本共産党の政府交渉において「シマフクロウの営巣は把握しており、クマタカについてもできるだけ早く把握していく。ナキウサギについてもできるだけ協力していく。主催者側でも十分に把握してもらい、つき合わせをして、コースが生息地にかかる場合は避けるよう助言していく」と回答をした事実（しんぶん赤旗2004年12月18日北海道版）を指摘しております。

貴職は、私たちの要請に対する回答を西北海道地区自然保護事務所に託しました。しかし、同事務所からは、私たちが求めた文書による回答がありませんでした。そのため、私たちは6月17日に同事務所を訪れ、次長と野生生物科長から口頭による説明を受けました。その際、同事務所から、シマフクロウ保護増殖検討委員会の意見をラリー主催者に伝えコースの変更を求めたとの説明がありましたが、ラリー主催者はその要請を無視したままにありますので、貴職の対応は実効を伴っておりません。また、同事務所の説明には、日本共産党の政府交渉における環境省の回答に即してクマタカやナキウサギの生息状況を把握しているという説明は一切ありませんでした。さらに、私たちは、ラリーコースとなる林道の路肩にナキウサギの生息痕跡（貯食）が確認された事実を指摘しましたが、同事務所からはナキウサギの保護策に関して何ら説明がありませんでした。以上の経緯において生じた疑問を含んで、私たちは再度、質問書（7月15日付、添付資料参照）を作成し、同事務所に送付しました。しかし、要請した文書による回答がなされませんでした。その後、十勝自然保護協会事務局長から電話によって文書回答を督促しましたところ、同事務所の返答は「文書で回答する意志はない」とのことでした。したがって、貴職が回答を託した西北海道地区自然保護事務所からは、私たちの要請に対する正式かつ明快な回答がないままにありますので、ここに、貴職・環境大臣から、以下について直

接の回答を求める次第です。

2. 貴職に対する再要請項目

(1)環境省みずから、当該地の希少種を初めとする自然の現状把握をすべきこと

ラリー実施予定地には北海道らしい自然が残されています。そうした中で、とりわけ希少なシマフクロウ、クマタカ、そしてナキウサギが生息している場所において、ラリーによる爆音・排気ガス・土砂等の周辺へのまき散らしなどの影響が多大であると、容易に予測、判断されます。貴職は、環境省みずからの手で、ラリー予定地において植物を含む希少種の現状を把握すべきであり、その上でそれらの保護策を構築する多大な責任があると考えます。

(2)貴職からラリー主催者に対して、「環境影響評価書とそれに基づく保全対策を公表し、国民の理解を得よう」、実効ある指導をすること

ラリー主催者は、2001年、十勝で国際ラリーを開催する際、みずから「シマフクロウの繁殖地から5キロメートル以内、またナキウサギの繁殖地から3キロメートル以内は、コースとして選定しない。貴重な自然環境地域はコースから除外する」などと公けに約束しており、また「環境調査報告書を公表する」とも公言しております。しかし、これらの公け・国民に対する、いわば公約はまったく守られず、その後年数を繰り返して、ラリーが強行され続けており、この問題の経緯は、国際的にも特筆すべき悪例と考えます。西北海道地区自然保護事務所がシマフクロウ保護増殖検討委員会の意見をラリー主催者に伝えコースの変更を求めたとのことですが、ラリー主催者はその要請を無視したままにあります。そのため、貴職はラリー主催者に対して実効ある指導を再度行なうべきと考えます。

(3)西北海道地区自然保護事務所に文書による明快な回答をさせること

行政担当者には、国民の疑問に対して明快な説明責任があると考えます。私たちの疑問に対して、貴職が回答を託した西北海道地区自然保護事務所は、明快な回答をしておりません。貴職は、その権限内にある同事務所に対して、文書による明快な回答を行なうよう指導することをここに要請します。

貴職は、以上の3項目についてどのように考えられているのか、速やかに文書で回答していただきたく、ここに要請する次第です。環境の時代とされる現在、その代表となるべき貴職から、前項1で述べたような無責任な回答がないことを切に願っている次第です。貴職からの回答は、文書によって月 日までに、下記宛てに送付して頂けますよう、宜しく願いいたします。

回答送付先： 080-0101 北海道音更町大通10丁目5番地

佐藤与志松方 十勝自然保護協会

2005年9月 日

ラリー・ジャパン2005実行委員会

委員長 大西 康文 様

十勝自然保護協会 会長 安藤 御史
ナキウサギふぁんくらぶ 代表 市川 利美
(社)北海道自然保護協会 会長 佐藤 謙
北海道自然保護連合 代表 寺島 一男

『ラリー・ジャパン2005』に対する抗議および説明要求書

貴職は再び、絶滅危惧種を初めとする多様な生物の生息地において、それらに大きな影響を及ぼすラリー実施を強行しようとしております。この重大な環境問題に関して、私たちは、関係行政機関に以下の対応を求めました。

第一に、北海道への要請は、ラリー主催者が環境NGOに誠実に対応するように指導することと、北海道みずからこの環境問題について調査した上で、ラリー主催者に適切な対応を行なうことを求めました(5月18日および6月17日)。これに対する北海道の回答は、「ラリー開催に当たりましては、地域住民などからの意見への対応を含め、主催者の責任において、環境への配慮が十分行なわれる必要があると考えており、適切な対応を求めていくこととしております」(5月31日付、北海道経済部)、「…また、主催者に対しては、これらの環境調査の結果を地域の関係団体などにも公開し対話に努めるよう求めるとともに、ラリー大会の実施にあたっては、今後とも一層、環境に配慮するよう適切な対応を求めたところです」(7月28日付、北海道生活環境部)との二つがありました。

第二に、環境省に対しては、シマフクロウ、クマタカ、ナキウサギなどの絶滅危惧種・希少生物の把握を早急に行なうとともに、主催者に対してそれらの生息地におけるラリーを中止するよう指導することを求めました(5月18日)。私たちはさらに、6月17日に環境省西北海道地区自然保護事務所において、ラリー予定地における絶滅危惧種や希少生物の保護について話し合いました。この際、環境省はシマフクロウ保護増殖委員会の意見を主催者に伝え、コースの見直しを求めたと声明しました。

しかし、貴職は、上述の北海道ならびに環境省の要請を無視し、私たち自然保護団体に対して説明しないまま、再び、シマフクロウやクマタカ、ナキウサギの生息地に当たる新得町コースでラリーを行なうことを、ラリー・ジャパンの公式ホームページで公表しました。貴職は、当初にみずから課した「環境に配慮したラリー」を行なう公言をことごとく無視し、また上述の行政による指導を無視したうえ、林道の使用許可申請をしないうちに観戦券を販売してラリーを強行しようとしております。このような貴職に対して、ここに、あらためて強く抗議します。

貴職は、自らの公言を反故にし、行政の要請を無視しておりますが、それらの理由を国民に明快に説明する責任があると考えます。私たちの抗議に対して、貴職の理由を回答してください。回答は、月 日までに文書でお願いする次第です。

回答送付先 080-0101 北海道河東郡音更町大通10丁目5番地
佐藤与志松方 十勝自然保護協会

編集後記

毎回郵便で本誌を受け取っている人は、封筒に色々な切手が貼られていることにどの様な感想をお持ちでしょうか…実はこれは私が1人ペタペタと徹夜をして貼っているのです。

私は現役の切手収集家として、切手で社会貢献をする事ができないか、と考え今までも国立公園や国定公園のことについて切手でその法律的な意義付けやその変遷について紹介する催しなどを開いてきました。多くの団体や会は、会報の発送に料金別納やメール便を使ったりしていますが、巷には使われないで埋もれている切手が山の様にあります。それらの多くは額面割れしているため金券屋や郵便局へ持っていかってもかなり損をしてしまいます。私は、切手を業者や個人から買い集め、幾つかの団体の会報の発送を受け持っているのです。

もっと数が増えれば小規模作業所の授産事業にしたいと思っているのですがまだまだ増えま

せん。先日、とある会から来た封筒にとっても高い切手が貼られていました…なんでも会員から只でもらった物とのこと…タダでもあまりにももったいないことでした。そういう場合もぜひご相談ください。

事務局 佐々木義治

E: vranstamp@cotton.ocn.ne.jp

090-2074-3418

北の自然 No.75

2005年10月10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

賛助会費 年間3,000円
郵便振替 02710-5-4071

印刷 (株)北海道機関紙印刷所



(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

秀岳社

(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>