

札幌バイパス高速道路の問題によせて

大 月 源 二



(一) 手稲町の変貌

一九五四年の秋、私たち一家が余市郡仁木村(いまの仁木町)から引越して来た頃の手稲町(いまは札幌市手稲本町)は、農業を主とした静かな町で、いたるところ緑一色でした。手稲山麓の小高い丘でスケッチをしていると、頭上の木からリスが駆け降りてそばに置いてあったリネックの中をのぞきこんだり、わが家の庭を横ぎったイタチ(黒くて四つ足の短いやつ)が前の道路を通って、向いの林の中へ馳けこんだりしたものでした。千代ヶ丘と呼ばれたこのあたりは、私の家のほかに数えるほどしかなかったのに次第に住宅がふえ、いまではイタチ(?)の影などまったく見られなくなりました。一昨年までは、玄関のあたりの土から可愛いモグラが現われて間もなく死んだりしていましたが、もうそれも見られなくなつたようです。この町に引越して来て間もなく、札幌国道が完成したというお祝いがありましたが、私はその道路を画材を入れたリネックをかつきながら歩いてみて、これで「国道」なんぞといえるのか、とその狭さにあきれました。自動車が二台やとすれちがうだけで、人道がなく、人や自転車がやっと通れる幅しかついていないのです。そのうち、次第に車の数が増えてきました。私はもう危なくて、この国道五号線をあまり歩かなくなりました。

また、石狩街道わきで画架を立てていたら、「新川」のほうからライトバンが疾走して来たと思う間もなく、舗装されていない道路の小石をはねて、革の長靴をはいていた私の足にぶつつけて血を流し、そのまま走り去つたのです。手稲駅のすぐそばに三葉の

工場が立ち、黒煙をもうもうとあげはじめました。平原のほうにも工場や家がふえ、せっかく描きかけのポプラ並木をブルドーザで踏みつぶす奴がいるので、おどろいてよく見たら、「緑の団地」という看板が立ててありました。

いまから何年前ですか、手稲山のでっぺんにラジオの塔が建ちました。それは麓のほうからは小さく、ツマヨージのように見えていました。同時に古い登山路に代つてHBC道路ができたと思うと、つぎには広大な土地の立ち木を削ってゴルフ場、その他の遊び場が手稲山に作られました。それらは「手稲オリンピック」と呼ばれています。これらの計画は手稲の住民にほとんど知らされぬままに、一瞬のあいだに実施されたのです。

一昨年は、手稲町が札幌市に吸収合併され、将来は札幌に狭まれた豊かな自立した田園都市となることを期待していた私たち(札幌・手稲合併反対協議会)の夢は破られ、無計画な近代都市へと変貌するばかりとなりました。そこへこんどは、建設省と日本道路公団とがとり組んで実施しようとしている「札幌バイパス有料自動車高速道路」と名乗る計画の出現です。

(二) 自然と人間との交流の破壊

この計画は一昨年、道路公団側から関連地主や道路に直接関係する住民だけを集めてただ一回の一方的な説明会があっただけで、住民の多くの疑問や道路変更の要求などには一切おかまひなしに、土地取用法の適用をねらいながら強行しようとする恐るべきものなのです。

説明によると、道路の規模は「土盛式」で下幅七〇m、上幅四〇m、高さ一〇mの四車線、荷重五〇トンに耐えるもので、小樽の汐見台を起点として、高台を通過して銭函で国道五号線にインターチェンジし、さらにまた手稲山麓の高台を通り、手稲円山の裾を貫ぬいて手稲富丘の住宅地の一部を踏みつぶし、手稲山の東側の急斜面をなす山裾をかすめて手稲宮の沢にいたってふたたびインターチェンジする、いわば小型の「万里の長城」を築こうというのです。これでは明らかに自然の破壊であり、したがって自然と人間生活のとの貴重な交流への強力な妨害物であるといわねばなりません。

しかも自動車の騒音と排気ガスによる公害、積雪による被害を山麓の住民の間に拡げようとするものであり、この点「札幌バイパス対策富丘協議会」の人々（会長・今野謙氏）の「路線をもう少し山側に移せ」という要求はまったく科学的で、無条件で支持されるべきものだと考えます。つまり「手稲円山の山側を通せ」という合理的な要求なのですが、道路公団は単に予算上の理由からこれを認めようとせず、今年の秋になって、土地収用法の適用を要請しながら、二度も強制測量をやるうとしては、その都度、富丘の住民の強力な抵抗にあつてはいるのです。

「手稲円山」というのは、札幌市の円山をずっと小型にしたような、手稲山麓の突然持ち上がって下は富丘に接しており、手稲中学校が生徒たちのためにスキーのジャンプ台を作つてある小山です。またその附近の斜面は、青少年、市民たちの手軽に利用できる滑降路となつています。これらがみんな使えなくなる。これはほんの一つの例で、小樽から宮の沢の間の山麓地帯には、まだまだほかに少年や初歩のスキーヤーたちが利用している斜面がたくさんあるにちがいないと思うのですが、みんな同様の運命に出あうことは必至でしょう。

札幌市と道は、七十二年の冬季オリンピックを控えて宣伝に躍起となつてはいるようですが、一般のスキー人口を伸ばすことの妨げとなるこのようなバイパス路線のやり方に反対するどころか、この道路が冬季オリンピックにも関係があるかのように道路公団の宣伝を励ましてゐるのは、一般新聞の同様な宣伝とともに、まったく不可解といわねばなりません。まして一、八七一名の署名を得て出された「路線変更に関する請願書」を、道議会の建設委員会（自民党と社会党の議員で構成）が全員一致で「不採決」にしたという事実にはあきれかえるばかりです。

(三) 富丘地区の自然の豊かさ、美しさ

札幌バイパスが通ろうとする富丘地区の美しさは、特別だと思ひます。「手稲円山」を西のほうから眺める風景は、春と秋には必ずといっていいほど私が油で描く画材の一つです。円山の東裾にある手稲中学校のグラウンドのあたりは、むかし大正の頃、スズランの名所でもあつた。数年前までは、この円山の裾を歩くとスズランの名残りがあつたのが、人家がふえたいまではもうあまり見当らない。また円山の裾のあたりはあまり樹がたぐさんはないが、この春までは「保安林」の立札を見かけたが、これも秋になると外されてしまつたとみえて、どこにも見当らなくなつた。

円山の東側から手稲温泉の近くまでは、自然の美しさにかこまれた素晴らしい住宅地帯です。少し高いところからは清冽な湧き水を鉄管で受けて、家の中に引いている人もあります。湧き水が集まつて成す小さな流れなかには、エゾサンショウウオが棲んでいるといわれています。なかでも手稲温泉のあたりは、むかしのままの植物や動物に恵まれています。植物学には暗い私にはいちいち名前を挙げられないが、植物学者がここを訪れたなら、手稲山に典型的な多くの木や草を発見されることでしょう。

手稲温泉に古くから入つた北家温泉旅館の主人・小寺アキさんは、この一帯の風物を限りなく愛しており、それゆえにこそ、自然破壊のあらゆる試みに身を挺してたたかっています。北家旅館には雷鳥とワシの剥製が飾つてありますが、それはかつてはこれらの鳥がこの地帯を訪れていたことをもの語り、美しい声で唄うカエルカジカがいまもいることを私たちに語ってくれますし、庭の小さな生簀のなかの魚類をしばしばねらう動物がいるが、これはカワウソではあるまいかと語っていましたが、大飼哲夫氏の調査によれば、魚を荒す犯人はカワウソではなく、ノネズミだ、という結論となつたそうです。しかし何年前かに平原のほうを流れる新川で、カワウソが発見された事実があつたといわれています。もしそれが事実だとすると、新川のカワウソの発生の経路が手稲温泉の湧き水からだったことがあるということを、全面的に否定することができなくなりません。私はごく最近、イタチも魚をとる習性があることを知りましたが、ともかくにもあらゆる意味でこの地帯は、札幌市内にある貴重な自然体として永久に保護されねばならないと考えるのですが、いかがでしょうか？

四 路線は一つしかないものか？

バイパス対策富丘協議会の人々は「路線を山側に移しさえすれば、住民としてなんの被害もなくすむのだ」と主張しており、ほんとうにそのとおりだと私も思います。しかしそれにしても、やり方によっては自然の破壊、自然と人間との交流の破壊の危険がやはり残ります。そこで私は当局者に聞きたい、路線はいま企画されている一本しかないのかと。

一昨年の夏の頃、手稲公民館で行なわれた説明会に、私も予定路線の近くの住民の一人として参加し、故人となった初代の岸道之道路公団総裁時代のプランでは、札幌バイパスは小樽を起点として銭函からは石狩平原を通すということだったのを、なぜ銭函から手稲山麓を通すプランに変わったのかと聞いたところ、公団側は泥炭地帯は技術的に困難だからという。そこで私はすぐに質問した、その泥炭地にいま国鉄の五階建の大アパートが作られているではないかと。この反論に対しては、一言も答えがなかったのです。ところが最近、私は泥炭地帯も六mも掘ればしっかりした地盤があると、北大の先生から聞かされたのです。とすれば、札幌バイパス道路なるものは、小樽から銭函までは山側を通ることがやむをえないとしても、銭函から宮の沢までは、なにもわざわざ手稲の山麓の自然を破壊してまでも通さねばならぬという理屈が成り立たなくなるのではないのでしょうか？

それと問題になるのは「土盛り」を主とするという方式です。この「土盛り」のための土を、一体どこから持ってこようというのか？おそらく山麓地帯の場合、山の一部の土を削りとることになるのではないかと？そうなれば、ますます自然の破壊度は増大する一方となるでしょう。道路建設にはまったくの素人の私の案だが、路線を銭函から石狩平原に移し、なんの役にも立たない泥炭地を掘り起こし、坦々たる石狩の平原を鉄道に沿って走らせ、土盛り式でなく、しっかりした支柱に支えられる方式にして、場合によっては現在ある道路の上を通らせ、必要とあればいまの鉄道線路の上をまたがりながら宮の沢近辺にいたることも可能だろうし、建設費の点でも、起伏の多い山麓地帯を通るよりもかえって安上りとなるように考えられる。しかも、新しく石狩街道のあたりにインターチェンジを作る可能性も生まれてくる。道路公園の内部にさえ「平原のほうを通

すべきだった」という声さえあることを私は知っている。建設省および日本道路公団はいまからでも遅くない、石狩平原のほうを通すという最初のプランに立ち返る考えはないのか、あるのか、このへんをしっかりと考えていただきたいものと思います。

四 結びとして

ごく最近のことです。富岡の旧国道の下に、自然の湧き水があつて私有地の雑木林のなかに流れ、雪どけとなると一せいにミズバショウが花を開くところがあります。そのほかサビタの木や、サワアジサイ、ウバユリその他が花を咲かせます。私が一四年前に手稲に来てから間もなくこの場所を見つけ、まだ肌寒い早春になると、このミズバショウの咲く林を描いていました。そのうち小樽市から画友の富樫正雄君がこの林の近くに引越してきて、やはりこのミズバショウを描きはじめ、彼の家とこの場所が近いところから、だんだんとミズバショウの絵は彼の毎春の領域となり、近來は大へんいいミズバショウのある風景画をものにするようになりました。

元來、手稲の国道五号線のあちこちにはこのミズバショウがあつたのですが、土地の人「蛇の枕」と称してあまり大切にせず、子供達もさんざん棒で叩いて荒しまわり、新しく家がこのミズバショウを惜しげもなく掘り起こしては建つという具合で、現在、僅かにさきほど述べた富丘の福田さんという人の土地にしか、見られるほどのものが残っていないのです。ところで画友富樫君は、この林の保存に大へん積極的で、自然保護協会の辻井達一博士の实地調査を求め、地主の福田さんもその保存に市と協力することになったとのことです。

これは、手稲における自然保護が実際に成功した一つの新しい例でしょう。このことは、私達を大へん勇気づけるものとして、高く評価されるべきだと思います。

札幌バイパスの路線の問題。これは大へん大きな問題だと思えます。これは住民の問題であるだけでなく、広く政治の問題でもあると思えます。私は各政党の都市政策からの正しいバイパス対策を聞きたいばかりでなく、北海道自然保護協会としても、正しいこの問題を受けとめていただきたいと、以上、協会からの求めもあり、大へん不十分であることを知りながらも、あえて拙文をつくり、発表させていただく次第です。