



札幌新道と教育環境

— 北星学園大学の場合 —

秋 田 稔

的なことに気がつくということは、人間としていかに愚かなことであったが、気がついた以上、開発についての思い切った考え方の転換と、それにもとづく実際上の手だてがなされるべきであろう。私は北海道を日本の巨大な教育文化圏として位置づけ、意義づけるべきだと考えているもの一人であるが、本道の産業優先ともみられる高速道路網計画は、この際、根本から考え直す必要があるのではないか。

育環境を最大限に守ろうとする側との間のずれはなみが多く、いくつかの疑問を私どもとしては持たざるをえず、今日にまで及んでいる。ここに、新道と教育環境の問題をめぐり、二、三の問題提起をし、諸賢のご助言をお願いしたい。

まず、一般論的な問題として、国土開発（経済成長）と人間が人間らしく生きる自然環境保持の関係はどうあるべきかという全国的規模でおこりつつある問題意識の中で、具体的な私どもの場合をどう考えるべきかということである。人間の文化活動が真に健全な人間の確立を目指すものであるならば、当然人間性を養う上で自然のしめしている役割の重さに着目し、自然を容れしめるにあたっての人間らしい節度ももたなければならぬことになる。数々の公害問題がおこってはじめてこのような基本

北星学園大学は、白石区大谷地の高台にある。北は旧千歳線跡をへだてて大谷地神社の森、南は自然保護林でもある小ならの林、東は小川の流れる谷越しに丘陵がつづき、西は道路をへだてて厚別川、周辺の都市開発が急速に進みつつある中で、珍しく自然に恵まれた教育環境をもっている。特に南東にかけては湧きいでた清水が谷沿いに流れ、春はミズバシヨウが咲き、その向うの学園用地の林も木の種類が多く、四季それぞれの美しさは、私どもの心をなごませる。この地域を大学は大学自然保護地域とし、散策の小みちなどつくったりしている。

このような環境の東北端をかすめて、道幅九〇mを越す日本でも最大級の道路ともいふべき、いわゆる札幌新道（中央部は道央高速道）がはしるといのである。この

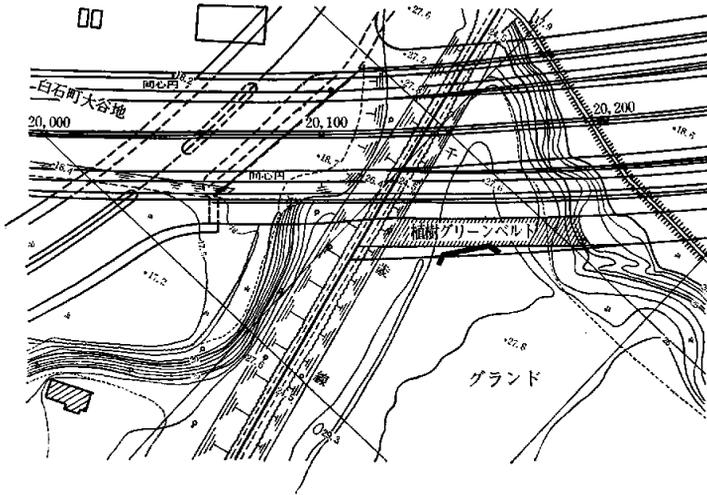
計画が実施された暁には、私どもの教育環境のみならず、周辺の住民の生活環境が全く一変することは明らかである。国道一、二号線、南郷通、さらに近い将来地下鉄が通ることが考えられるとすると、この大学の周辺は、交通至便を通り越して大変な交通過密地帯になりそうである。

この新道計画が最初にたてられたのは、昭和四十三年のことであるが、その時点では道路は大学の野球場を分断する至近距離をはしるものであったようである。その後教育環境その他全般的なことへの配慮から四十八年、計画の一部変更が行われ、当初にくらべるとたしかに状況は変わった。この点、市長、道開発局長など関係の方々、英断と誠意に感謝するものであるが、しかし、当然のことながら基本的な考え方としては、道路建設を計画する側と、私ども教

また、外側都市環状道路としての札幌新道についての様々の効用がいわれているが機能主義的、便利一辺倒より、むしろ都市膨張を抑制する、調和のとれた自然を生かす都市づくりへの思い切った方向転換、そして都市公害の元兇ともいふべき自動車優先より、人間優先の視点にたつた道路計画への転換をなすべきではないか。もしそうであるならば、この北星をめぐる教育環境の保存と高速道路、新道との問題について行政当局が私どもの立場にさらに歩み寄る面があるのではないか。行政者は公害の後追い対策ではなく、人間尊重の先取り行政を目指すべきであろう。

この超大型新道通過の問題をめぐり、四十八年になって私どもが接触した当初示された開発局、道路公団、市当局の考え方は、公害対策基本法にもとづいて四十六年に決

札幌新道計画 48年9月27日コピー改



められた「環境基準」を守って計画を進めたいということ一本槍であった。この計画道路は、大学野球場ネットをかすめ、本校舎との距離は約一五〇m、校舎との角度は六〇度で北西より南東に走り抜けるものであり、(附図参照) 交通量は六十五年段階で中央高速道二七、四〇〇台/日、側道(国道)二四、五〇〇台/日、南郷通への

連絡道路(ランプ)一九、九〇〇台/日とみて、騒音はピーク時本館四階で大体六二ホン程度(環境基準は六〇ホン以下)と考えられるという推定資料を私どもは当局よりうけとった。この騒音対策としては、まず緩衝緑地帯を設け、さらに状況に応じて、しゃ音壁を路側に設置することを考慮しなければならぬかもしれないとのことであった。さらに、問題として

は排気ガス、そして通学路確保の問題があるが、特に歩行者対策としては歩道橋建設も考えられるが、さしあたっては南郷通に信号機をつけるという説明であった。

私どもは、新道そのものに基本的な問題を感じつつも、隣接地域の計画がどんなに進んでいる現在、あらゆる場合を想定して現教育環境を守り得る限り守るという立場から、当局の申し出の検討を委員会を設けて直ちに開始した。私どもの基本的態度としては、もし道路が建設されるとして、それによってむしろ真

の意味で附近住民にそれがプラスになり、環境の変化がおこっても現環境とくらべて総合的にみた場合、前より教育環境としてはよくなるよう配慮するのが当然であろうという線をうち出し、その意味から、定められた環境基準が守られればよいということではなく、現環境を先ず考える出発点にすべきであると主張した。大学側の新道対策委員会と当局三者の課長クラスの代表者との話し合いは、現在かなり精力的に行われているが、その内容をできるだけ整理して学内にオープンにし、ある段階に達したところで全学的な公開の談合を持ちたいというのが、対策委員会の現在考えていることである。私どもは、通学路確保問題一つにしても、歩道橋というような車優先の設備はおよそおかしなものであり、身障者のことも考えて創意をもってお互いに新しいものを生み出そうという姿勢で、話し合いをつづけようではないかということでは合意に臨んでいる。

市当局は、土地売却を前提とする測量開始を希望しているが、私どもは測量を認めること自体がいまの段階では一つの既成事実をつくることにもなりかねないので、まだ承諾をしていない。

現段階では、資料整理と検討の途次であり、以上の程度にしか述べられないが、私

は校庭に立ち日々紅葉してゆく周辺の美しさをみるにつけ、このかけがえのない自然美がふみにじられることは耐えがたい苦痛であるというほかならない。自然環境を生かした教育環境の整備こそ私どもの、そして国や市の責任をもって果すべき役割であり、これを破壊することではなんの文化の進歩ぞやという気持を私どもは持っているが、それを誰が一地域のエゴイズムといえるであろうか。事態は、北海道開発、都市開発という公共の立場の名の下に私どもの望ましくないと考え、感じとっている方向に進みつつあるかみえる。しかし、本当に長期的に、やや大げさにいえば地球的規模で考えた場合、どちらの方が公共に奉仕する立場といえるのか。私どもは、どうしてもこの疑問を消し得ないでいる。

— 附記 —

附図のすぐ右下に大学本館、体育館、大学会館等がならぶ。当局は建物壁面での騒音を主に問題とするが、私共は運動場も教育施設であるから当然バックネット附近での教育展開の際の障害のことをも考える。横断面図を示せばわかるが、この新道は国道一二号線、南郷通を高くとぎ本学と大体同じ高さではしる。また、近くにできるというインターチェンジも大問題である。

(北星学園大学長)