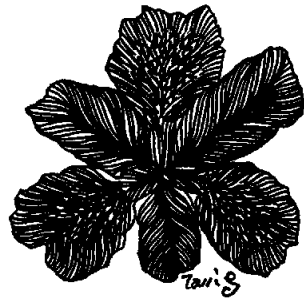


# 日高への道

道々、静内—中札内線  
について



吉 田 勇 治

私は、かつて十勝地区の労働運動の指導者の一人として役割りを担う中で、地域の労働運動の真髄は自治体改革と住民運動にあると考え、その過程で「大雪縦貫道路反対」「大規模林業圏構想反対」「トムラ発電所修景緑化」「帯広空港移転と新空港建設」「外来草の抜取り」「帯広の森の実現」「ウツベツ川清掃」「公害市民会議の結成」などのはか、環境破壊に結びつく列島改造計画には独自キャラバンを組織して反対運動にたずさわってきた。そして、それは私自身、開発局に籍をおく一人であり、開発と自然保護の調和、住民運動との関わりで深い関心を有していたからでもあった。

その私が、いま課題となっている「日勝道路」につい

て賛成の立場をとっていることについて、「ウラ切り行為」「変節」であるとか称している人々もあるようであるが、あえていうならば、私は客観的立場の賛成論者ではない。五十余年この地に住み、一日も欠かすことなく札内川や日高を眺めてきた一人として、また開発局の現場や労働運動、そして開発の進む中で自然保護との調和を考える者としては「本道路の建設が遅延することは、かえって自然破壊を増大させ、将来の自然保護、環境保全に重大な支障をきたすばかりでなく、管内住民の水資源確保、地域産業の振興に重大な支障をきたすことになる」との立場をとり続けており、従来の運動路線となんら矛盾していないことを明らかにしておく。

☆……………

## 道路に対する見解の集約

以上の立場は昨年春以来、二十数回にわたる現地踏査、調査団の案内の中で一層強く感じ、集約した見解として次のように纏めてみた。

- 1 日高、十勝を結ぶことによって生活圏域の拡大をはかろうとする願望は、明治三十年代、この地に入殖した父祖以来の根強いものである。
- 2 道内及び十勝管内の道路網整備状況からみて必要性が高いこと。
- 3 直接関係する両町村の問題にとどまらず、日高、十勝両圏域の経済交流促進のため、欠くことができないものであること。
- 4 本道路計画ルートは、すでに林道及び工用道路の開削によって、未開削部分はトンネル部分をふくめて約十二km弱であること。本道路建設計画の有無にかかわらず砂防工用道路は延長されていくという現実があること。
- 5 本道路開削によって日高の動植物にあたる影響は考えられない。トンネル地点の標高は六八〇mであり、当該地点の林相は「札内川園地公園…ピョウタンの滝」附近と同じであること。
- 6 山岳道路につきものの山腹横断道路工

事は未開削部分では考えられず、林縁部盛土工などが可能であること。

7 現在まで行われている林道開削に伴う自然破壊を防止し、環境保全をはかるには、道々認定、開発道路の指定によって「緑化工（基礎工、植生工、保護管理工）」の充実が急がれること。

8 日高山脈のもつ特殊性がもたらす自然的崩壊↓土砂流失↓河川の氾濫を防ぐには、治山、砂防ダムの継続施行が必要であり、そのための工費用幹線道路としての役割を担っている。

9 札内川下流市町村二五万人の将来水問題を考察すると、多目的ダムの建設は必至である。ダム有効貯水量の維持のためには土砂流入防止工事は必然的であり、このための道路の必要性もある。ダム建設にかかっている計画路線の変更は、付替ルートは五〇m以下の地点で、施行技術上困難な部類には含まれない。

10 国定公園指定に伴う入山者の増加、登山ルートの整備、さらに多発が予測される山岳遭難救助のための基幹道路の必要性が強まってきている。

☆……………  
具体的な見解、…住民の願望を…

以上の集約した見解の中で一〜二についてその考えについて述べてみた。

住民の願望（生活圏の拡大）であるが、

本道路の建設に対して地域の人々がどれほど強い願望をいだいていたかは、過日の日高管内住民及び中札内村民の「建設促進署名」の中でも明らかであるが、十勝の人々が十勝をとりまく日高、大雪、阿寒、白糠の山々を越えて隣地の人々と交わりをもちたいと考えたのは、いまに始まったことではない。特に、黄金道路以外にルートを持たない南十勝の人々にとってこの願望は強かった。広尾線の延長、さては大正中期には帯広、新冠間の鉄道計画すら登場してきている。

大正八年この地に入植した農民作家・吉田十四雄氏の著書「人間の土地」の一頁には、日高の残照を眺めて「あの山の向うに内地と同じ暖かい土地がある…」と語り、「あの山を越えたい」と想い続けた農民の素朴な気持を明らかにした一文がある。この一文こそ、入植以来の本村農民の願ひでなかったのだろうか。年を経て林道の開削、相次ぐ山岳遭難救助活動、ダム工事道路の進捗などでこの願ひは現実的なものとなり「日勝道路建設」への運動と発展したもので、この素朴な願ひにこそ政治の原点、民主主義の原点があることを忘れてはならないと感ずる。

「投資に比較して効果が薄い…」との声

もあるが、元来、公共事業はもとも直ちに経済効果を期待する性格のものではない。

明治中期からの拓殖計画に基づく道路開削案では、果たして直ちに効果が期待されたであろうか。近くは「帯広の森」にしてもしかり、「夢を見ているのでないか」と指摘した人々が、いまこの森の成功に血道をあげている。帯広空港にしてまたしかり、私が提起した五百ヘクタールの田園空港構想に水をさした人々が、いま無騒音、緑の空港化を目指して三百ヘクタール弱の土地で夢をもとうとしている。

大雪道路に反対したのは、多くの地元住民の中に反対の見解があったからである（地理的条件もあるが…）。

大雪と日高を一緒にして論議することに誤りがあり、特に日勝をして「軍事道路」と称して反対するなどは、軽卒のそしりを免れないと言ふところである。軍国主義反対の立場で訴えるならば、現在の自衛隊の強化なり、帯広空港の跡地利用をめぐる問題に日常の取り組みこそ必要なのではないだろうか。自然保護運動といえども住民運動である。住民の意識、永い取り組み、そして深い理解を求める態度がなくては、運動の発展はないということを知る必要がある。素朴な意見をもっと正しく理解、受け

とめてもらいたいものである。

☆……………  
地域開発：砂防ダムとのかかわり

自然保護団体の指摘の中に、「日高山脈は日高登山活動により山腹の崩壊は随所に見られ、そのため道路開削は一層危険を増す。わが国に唯一残された自然環境地域である。開発行為を制限して、国定公園の指定を急げ」とある。私は永年地元に住み、札内川と日高を眺めてきた一人として、こうした意見からくる「道路建設反対」の矛盾性にどうしても納得し難いものがある。

日高山脈一帯、特に札内川上流地域の自然崩壊が、日高と札内川の今日の開発行為を生み出してきていることに目を向ける必要があるということである。

風化、崩壊は、常に多量の岩石を下流に氾濫堆積物として流出する。特に大雪崩や豪雨による崩壊は次第にその量を増し、下流にいくに従って良質の砂利を生産するようになり、全国にも名も高い「川砂利」の生産地となった。そして現在のように無限の砂利需要を求めて、河川敷外の砂利採集を行うまでは、流出した砂利は次第にその厚みを増し、河床はついに築堤高をも越えることにすらなった。このことは、一度、出水となると築堤を越えた濁流は多くの被

害を地域にもたらしてきた。一方、夏及び冬期間は表流水はすべて砂利層をくぐり「サツ・ナイ」の名を生む夏枯れ、冬枯れの現象を生じてきた。

この時期に一度「しゅう雨」がくると、濁水が波浪のごとく下流を襲って多くの人命すら奪われている。この状態が他の河川のように築堤による河川改修のみでは災害防止は不可能という見地から、堤外地の支障木の伐採、河道の掘削、高水敷の整備などを行うことよって流水の流下を早め、一方では岩石の流出防止のための砂防ダム建設が始められたものである。このことについて、開発局の資料では次のように述べている。

「……札内川における砂防事業の歴史は浅く二十九年の災害が契機となり計画立案がなされ、昭和三十年に営林局及び北海道により着手されたから現在までダム、谷止、床固などが行われてきた。直轄砂防事業は昭和三十八年度から調査が行われ、四十五年年度には砂防事業基本計画の策定、四十七年度よりスタートの第四次五カ年計画において九カ所の砂防ダムの実施計画が盛り込まれて、初年度より札内川第一号ダムに着手し、五十年完成、その後第十号ダムが五十三年度完成した。……」

この四十五年策定の砂防事業基本計画に

よると札内川、一二四基、他に戸島別川、

岩内川を含めて三二〇基の建設が目論まれている。道内、二地区の一つとして札内川

上流地域三七四平方kmは国の直轄砂防地域にくみ入れられ、すでに前記の第一号、第十号ダムの完成をみて、既存のピョータンダム、土現ダム、営林局一号、二号ダムの他、各溪流の谷止工事と相俟って山腹の崩壊、土砂の流失を防止し、下流地域一帯住民の洪水に対する不安を除き、同時に、帯広市附近の河川公園の施設を始め、高水敷を利用しての採草、放牧地としての多目的利用を導き出し、さらに堤内河川敷の解放を促進し、本村を始め帯広市大正地区の畑作、酪農業に多くの貢献を致し、帯広市民に憩の場の提供に結びついてきている。本村の住民は、砂防ダムには深い関心を有している。そのわけは……

昭和六年、本村に家庭用電灯が架設された当時、全戸数の三分の二はその恩恵に浴し得なかつたので、二十六年四月、農協を中心として隣接村農家を含め六八〇戸に電力供給を目的とした小水力発電所建設が計画され、総工費一億六千四百万円（土木工

事のみ四千七百万円）で、札内川上流にて工事着工、二十九年一月供給開始となったが、三十年七月の豪雨は発電所附近で一五〇ミリを記録するにいたった。堤高一八m

のダムは上流からの土砂によって一夜にして埋没、貯水量ゼロ、発電所の機能は再建不能の状態にまで追いこまれた。

発電所完成までの一戸当り調達資金四万五千円余、ほかに屋内施設費一万円余、発電機能ストップ以後、既設架線を利用して北電よりの送電で無灯火現象は解消されたが、各戸には負債は残されていた。わずか一年余にしてダム埋没を招いた最大の原因は、日高の崩壊と、異常出水時の土砂流失に対する検討が不充分であったことに加えて、上流部に一基の砂防ダムのなかつたことにある。この教訓が土現ダム、営林局ダムを生み、直轄砂防地域の指定となつたものである。……

そして農協発電ダムといわれるこのダムは、景勝ピョータンの滝として親しまれ、附近に造成された「札内川園地公園」と共に、本村住民はもとより、近隣の人々の行楽の地となつている。「もし、上流に砂防ダムがあつたなら……」とは古老の心に焼きついている想い出である。ただ一つの救いは、「あのダムがなかつたら、流出した土石によつて下流の住民は想像もつかない被害をうけたのでなかつたか。俺たちの手で洪水から守つた……」という想いである。このことが村人の心から消えることのない限り私たちは、砂防ダムの必要性を説

き続けるであらう。

砂防工事は終わることなく進められ、一号ダムの着工、十二号用工事用道路も本年は完成明年は着工する。今後も全体計画が達成されるために、標高一千mを越す地点にむかつて湛水位の関係上、山腹をぬって工事用道路は延長していくであらうし、これを中止するわけにはならない。工事の中止は、いつの年か過去になめたような大水害を下流一帯に及ぼすことが予想されるのであるから……。そしてこの工事用道路開削をめぐる自然破壊は当然話題になつてくるであらうし、なるべきである。

☆……………

#### 多目的ダム建設と道路

五十五年春、帯広市は上水道濁水問題をおこし、この段階で従来の伏流水を水源とする取水方式から、ダムによる取水を検討するにいたり、すでに計画中の札内ダムに上乘せして六カ市町村と共に事業団方式で上水道の確保を図ろうとした。札内ダムは、これによつて治水、発電、上水道、畑地かん水の多目的ダムとして登場してくる。ピョータンの滝上流四kmの地点に、堤高百m余、堤長三百m、堰水面積約一・四平方kmのダムから、七十五年度には、最大日量十一万五千トンの取水が見込まれている。この計画を実施させるためには、ダム

の有効性を高めるためにも、上流部に土砂流入防止の施設が必要となってくる。そのため、従来のダム建設構想から脱却した副ダム建設なども検討されるであろう。しかし、この一連の工事のためにも、それにいたる工食用道路及び本体工事に伴う自然破壊が起きることは考えられる。

一部では、ダムのために現在の「日勝道路予定線は水没するから、道路は必要はない」との意見もあるが、たとえ道々認定を行いて得ないとしてもすでに林道があり、村道認定がされ、上流砂防工食用道路である限り、ダム工事に伴う付替補償工事は、必然的なものであることを失念してはならない。

どのような工事の場合でも、自然環境保全を重視することは当然のことである。やむを得ない開発行為についても破壊を最少限に止め、修景緑化に意をもちいる様施行者に要求して万全を期することが必要でないだろうか。「トムラ」の基本はここにあってはらずであり、一定の成果をあげている。林道や工食用道路における環境保全についての留意は非常に浅い。札内川上流やコイボクシベチャリ川上流地帯で、こうした道路工事が行われる必然性があるならば、この地域でこそ「自然保護と開発の調和」を実証させる必要がある。

本線は、未通部分十一kmを除いて村道、林道、工食用道路である。札内川上流の工食用道路では他に例のない修景緑化が行われているが、これは自然保護団体の指摘の結果ではない。私たち地元住民の要望に答えての施行者の姿勢のあらわれである。既存の六十余kmの道路環境の整備と一帯の環境保全をはかるためには、道々認定と開発道路指定以外に道はない。そしてその道は、地域の人々が日高の自然崩壊と闘いつつ続けるための拠点ルートともなるものである。

#### ☆…………… 国定公園計画と道路

国定公園指定と道路計画と矛盾するという意見がある。では、国定公園化即環境保全の道であろうか。道環境部会の意見の中でも「もう少し多くの整備計画がたてられないか」という意見があったと報導されている。この考えこそ、日高を俗化させるものではないか。

国定公園計画によると、園地内には三十数路線の車道、歩道、登山ルートが現在の国道、道々、林道等の整備とあわせて整備されようとしている。特に北部日高縦走線などは、単に登山ルートとしての整備にとどまるとしても、若い人々の多くの関心を呼ぶことであろう。私の手元に、中札内側

から登山し不幸にして遭難した人々の記事掲載の新聞切抜集がある。十五年一月、四十年三月の北大生の遭難は、私自身もかわりを持ったことと想い出は深い。特に四十年三月、「雪の遺書」としられる十の沢事故は私のみでなく、わが家全員の語り草となる縁がある。

本村の人々にとって国定公園化、そして入山者の増加、安易な行楽気分の入山、それによる遭難者の増加をひそかにおそれる。二十余名の日高に逝ける人々の事実が、これを立証しているのではないか。真に自然保護を求めるならば、一定地域について一切の入山を禁止するということがあってしかるべきであろう。

遭難のあるつど救助活動に苦い経験を味わった住民としては本末転倒の国定公園指定を理由とする道路開削反対の意見は事故の負担のみ地元へ転嫁するエゴ的な見解としか受けとめれない。入山者が多く期待されるほど幹線ルートの整備が必要である。本線はその役割りを果すものである。

#### ☆…………… 自然保護の共通の場

上水道は帯広市民が必要だからダムは必要、しかし道路は反対」という意見をきき、実に方便もこまやかという気がする。

札内川の水は中札内のもではなく、十

勝全体のものであるし、ダムの必要性は私自身痛感している、であっても、自然保護を口にする人が道路には反対、ダムは賛成という神経は理解できない。自然保護では同位で考えるべきではないだろうか。

山形県、赤川ダム。横浜市と山梨県道志村。あるいは矢作川流域開発研究会の例など、上流と下流の住民が一体となって地域振興を考えることが必要である。

「道路がダメならダムには承服できない」という村民の感情は単なる反撥ではなく、この両者が一体であると理論的に受けとめていることを知ってもらいたいものであり本道路が、国定公園内の道路としてふさわしい粧いをもって完成することを切望してやまない。

札内ダムの実調予算一億円が五十六年度予算案の中で認められ、調査事業所の発足も予定されている。広域水道事業団の設立のため関係六市町村の中で協議が具体化しているが、必ずしも水道事業に地元民は賛意を表しているわけではない。これは、前述した上流・下流住民間の一体となった協議体制に欠けるところにあったからであろう。いまこそ、札内川上流、日高をめぐる開発行為に、地域住民の意思を尊重した取り組みこそ期待されるものである。