



## なぜ「日高横断道路反対」なのか

### 道路のありがたさ

地質を調査するときもっとも必要なのは、地層の露出をもとめ、どんな岩石があるか、化石があるかなどを確認することである。ところがわが国では植物の繁茂のために、露出は一般にわるく、調査には困難が多い。そこで私達がよくやる方法は、川や沢の中を歩いて兩岸の露出をたしかめることである。川の中の地層や岩石を確かめながら、滑りやすい石の上をとんだり、ときには腰あたりまで水に浸つての調査は楽ではない。夏ならばまだしも、秋ともなれば体はすっかり冷えこんでしまう。沢あるきとはなかなかの難行だ。

こんなときに、新しい道路ができていると、道路のわきで新鮮な地層や岩石がよく見られるので、思いがけない新しい発見をすることも少なくはない。「新しい道路ができると、研究論文がでてくる」といわれる所以である。

また地質屋の間には「やぶ漕ぎ」という言葉がある。道路の全くないやぶの中を、地図上で見通した方向にシヤニムニ進んでゆく方法である。やぶにもいろいろあるが、クマザサや根曲竹の生えたところが多い。本州の山地でびっしりと根曲竹の生えているところを教えたら、一平方メートルあたりに九〇本も密生しているのに吃驚したことを覚えていいる。

こんなやぶの中を、荒波を漕ぐように、かきわけながら進んでゆくと、時折竹の棒で顔をビシヤリと叩かれたりして、これもなかなかの難行である。そんなとき、やぶの中にどうやら人が通ったあとらしいものが見つかることがある。そこだけやぶが薄くなっているようだが、目で見るよりも、地下足袋をはいた足の裏の感触でたしかめられることが多い。釘を打った登山靴ではこのフィーリングはわからない。足裏の感触をたよりに注意しながら、かつて人が踏みしめたあと——よく「道かた」と呼ばれる——を一步一步進んでゆくと、いつの間にかはつきりした道につながることもある。

「なるほど、これが人間のつくった道だ」私達はやぶの中の苦闘を思い出しながら、その細い道を、まるでハイウエーかなにかのようによるこんで進んでゆくのである。こんなときには道のありがたさが身にしみて感じられる。

私がかんことをここに書き出したのは、道路建設側の人びとが、「あの連中は道路といえ反対ばかりしている」と私達を批判しているのに対し、一言したかったからにはかならない。

私達も道路建設については、その性格や自然とのかかわりなどをよく検討した上で、その対処を決めている。たとえば国道二三〇号線に対しては別に問題はなかったし、支笏湖札幌道路も湖岸の保護をつよく要求したほかは賛成であった。また高速道路札幌—

苦小牧線では、北星学園大学付近の森林や、苦小牧の北大演習林の保護に関して強い申入れを行ったほかは、道路計画そのものは認めてきたのである。

社会的必要性がよきよみとめられ、自然を損うおそれの少ない道路に対しては、私達もその建設をみとめるのにやぶさかではないことをはじめにはっきりさせておきたい。

さて本題の日高山脈横断道路の問題に立ち入るまえに、まず日高山脈の成り立ちについてふれておこう。

### 日高山脈の成り立ち

日高山脈は狩勝峠から襟裳岬まで一四〇キロ、東西幅三〇キロに及び、主体をなすものはジュラ紀—白

亜紀、すなわち一億数千万年前から六千万年前までの岩石からなる。狩勝峠から北ではより若い地層に蔽われているものの、その延長はオホーツク海岸に達し、文字通り北海道の背骨をなす大山脈である。

日高山脈の生成史については、北大の地質学者を中心とするグループによって、多くの研究が発表されているが、その支配的な考え方は、「かつての深海底の地向斜に堆積した厚い地層が、はげしい造山運動によって次第に押し上げられ、中軸部が片麻岩や結晶片岩となり、一部はさらに溶融してカコウ岩マグマとなって貫入した。さらに二百万年以前から急激な上昇をつづけ、二、〇〇〇メートルにふたんとする日高山脈が形成された」とするものである。この造山運動の時代と規模はスイスのアルプスをつくったアルプス造山運動に匹敵するものとされている。

これに対し、最近の調査による新しい見解は、「カコウ岩や片麻岩にとむ本体は、かつて東方に存在したと推される「オホーツク古陸」とよぶ古い大陸の一部であり、玄武岩や輝緑岩などの火山岩に富む西縁帯は、かつての大洋底地殻に相当し、この両者がプレートとの動きによってぶつかり合い、その接合部におし上げられたのが日高山脈である」とするプレートテクトニクスの考え方である。

そのいずれにしても、日高山脈は東西南方向に働いた強力な圧力によって地層がはげしく褶曲し、押し上げられた結果生じたことに変わりはない。この生い立ちからわかるように、山脈を構成する粘板岩や片麻岩などは、強力な圧力で生じた多数の衝上断層によって切られ、また岩石が細粒に砕かれた破砕帯がよく発達する。これらの断層や破砕帯の部分はたいへん岩石が崩壊し易く、ガレトになっているところも少なくない。この

ことは、道路を建設する上でとくに重要な点である。

第四紀の後期に何回か地球をおそった氷河時代には、日高山脈も厚い氷河におおわれその侵食の結果、稜線は鋭い直線状となり、両側に峻しい斜面をつくり、その所々にカールと呼ぶ浅い楕円型の凹地をつくっている。これはとくにポロシリ、トツタベツ、ペナガリなどに美事に発達し、日本におけるもつとも典型的なカール群とされている。

氷河期には海面がずっと低下したので、北海道、樺太のみならず本州もアジア大陸につらなっており、シベリアの動植物が移動して来た。襟裳岬のマンモス、十勝のナウマン象はいずれもその時代、大陸から渡って来て絶滅したものである。

中にそのまま生きのびたものは、レリック、あるいは「生きた化石」と呼ばれ、その代表的なものはナキウサギである。やがて氷河期が終り、海面が高くなつて、日本列島が再び島に戻ったころ、もはや故郷に帰ることのできなかつたナキウサギは、シベリアの気候に近い山地に移り住んで今日まで生きのびているのである。植物ではケシウヤナギやエンレイソウなどもその仲間であり、いずれも日高山脈にはよく見出される。

このような成り立ちをひめた日高山脈は、地質や地形の点でも、動植物の面でも、他の地域とは全く異なった種々の特徴をそなえ、北海道のみならず、わが国でも最も原始性を保存した宝庫である。早くから固定公園の指定が望まれていたのはその故である。

北海道は全国にさきがけて、環境影響評価条例——

### 環境影響評価報告書

#### に関する疑問

北海道は全国にさきがけて、環境影響評価条例——いわゆるアセスメント条例——をつくった。政府がこれよりもはるかに後退したアセスメント法案を何度も流産させているのにくらべると、道が一応環境を守る姿勢を打ち出したことは高く評価したい。また日高山脈はいまのところ固定公園でないため、アセスメントの対象外ではあるが、この条例を準用して、日高横断道路に関する環境影響評価報告書をまとめ、現地公聴会を開催したことはその誠意を認めるものである。

私はこの公聴会における知事指名の公述人を任命されたため、部厚な評価報告書を仔細に検討する機会をもった。その現状調査の章では、日高横断道路が通過する日高山脈中央部について、地形、地質、植物、動物、自然景観等の各項目にわたって、かなり詳細な調査結果がのべられ、それにもとづく現状分析がなされている。たとえば、粘板岩

や片岩が多数の断層や破砕帯で切られ、崩壊しやすく、土石流を生じやすいことも指摘され、崩壊危険地域の分布図などもつくられている。生物は私の専門外でよくわからないが、地形地質の項に関しては、現状分析としては一応まとまったものといえる。

ところが環境への影響予測の章になると、たとえば「急傾斜地、崩壊地は極力保全する」「注目すべき動物の生息環境は影響を可能な限り最少化する」等々保全目標は掲げているが、さてその具体的な方法となると、「急傾斜地では荒廃のおそれがない工法を採用する」「覆道工、橋梁工を採用する」という簡単な記述があるのみで、果してそれらの方法が有効適切なりや否や、判定するデータは全然与えられていない。先に述べたように、きわめて崩壊しやすい岩石からなっている上に、雪崩の頻発するこの急傾斜地であり、現に林道によって無惨に土砂が崩壊している多くの現場を見せつけられている私達には「ここに述べられている方法で果して安全なのか？」という危惧をぬぐいさせることはできない。

それにもかかわらず、最後の影響評価の章では、各対象項目について「環境保全目標は概ね維持されるものと考え」という結論がポツンと出てくる。現状分析と工事方法と推論とを結び合せ、そこから結論を導いていくという、当然あるべき論理的なすじ道がどう読んでも浮かび上っては来ない。実に驚くべきことである。これではどう見てもこの評価報告書は科学的な文書とはいえない。

その後この報告書は道の委嘱した評価報告書検討会議（委員長・北大伊藤浩司教授）によって詳細な審議が行われた結果「この報告書のうち、現状調査結果は、(1) 生物の種類名、亜種名が混乱しているなど記述に誤りが多い。(2) 動植物の調査時期が不適当。(3) 地形地質はより詳しい調査が必要。また予測対策では、(1) 工事による地勢や生物、水への影響と崩壊、土石流などの危険への配慮の不足。(2) 車の排気ガスなどの影響予測がない。(3) 工法上の自然破壊防止への配慮が不十分」と指摘された。これは報告書がいかに不十分であるかを明白に指摘したものである。とかく行政のかくれみのと見られやすいこの種の委員会として、率直明快に科学的批判をされたことに、私は共鳴を禁じ得ない。

なお、たとえ工法が満足すべきものであっても、完全な道路ができたとしても、永年の間に多数の車や人間が入りこむことによって、どのような第二次影響が現われるかにつ

いては、報告書には一言一句の言及もない。実は、これこそが長期の影響評価として最も重要なものである。

このように公聴会においても、検討会議でも、報告書の多くの欠点が指摘されたのであるから、当然アセスメント条例の定める所により、再調査によって報告書の欠点を訂正の上、再び評価を行うこととなるべきであろう。

ところが道では「かなりの部分はテーブル作業で修正できる。再調査を必要とする地形地質の調査は、道路着工のための実測やボーリングにあわせて行い、完全な報告書とすればよい」と答えている。全く驚くべきことだ。

そもそもアセスメント条例とは「完全な評価報告書により環境破壊のおそれのないことが確認された段階で、はじめて着工することを認める」のがその本来の精神ではあるまいか。欠陥の多い報告書に基づいて見切り発車的に着工し、その間に報告書の不備をなおし完全にするというのは、全く逆転した論理である。たとえば入学試験に不合格になったものが、「とにかく入学させてくれ。そのあと勉強して完全な答案を書くから……」と言っているのと同じではないか。

かねてから、「アセスメントは建設を前提としたアライバイづくりではないか」と見られていたのだが、期せずしてそれを裏付けた格好になった。せっかく全国にさきがけてアセスメント条例をつくったのに、それが本来の機能を発揮しないのは遺憾なことである。

## 道路建設にと なう自然の破壊

それでは道路を建設した際に、この報告書の説くように、岩石の崩壊や土石流を防ぎ、自然の破壊を未然におさえることが可能であろうか。静内側から道路予定地に入ってみると、すでにいくつかの林道や電源開発用の道路がつくられているが、それらのあるものでは土砂の崩壊がひどく、深い溪谷の底まで木がなぎ倒されている無惨な光景もまれではない。

日高山脈を構成する岩石の特性上、これは当然予想されるところであり、よほど抜本的な工法をしても、これらの崩壊を未然に防止することは至難であろう。また、この地域は雪崩が多く、一九四〇年のコイカクシユサツナイ岳（北大パーティー八名）と一九六五年十ノ沢（道路計画ルートの直上・北大パーティー六名）の遭難は有名である。この

ような雪崩が道路を襲い、これを破壊する可能性も充分考慮に入れなければならない。現在の日本の土木技術は世界的に見ても最高のレベルにあるらしい。それで百歩をゆずって、莫大な投資によって、これらの崩壊や土石流を完全に防止しうる道路が完成したとしよう。さて、その道路完成後の環境に対する影響はどうであろうか。

これらの最終的な影響については、さきにも述べたように、報告書には全くふれられておらず、審議会でも「車の排ガスなどの影響予測がされていない」と指摘されている。

原始的な自然の中に多数の人や車が入りこむことによつて、どのように自然が破壊されてゆくかは、すでに富士のスパルライン、霧ヶ峯のヴィーナスライン等々、不幸な実例にはことかかない。南アルプスのスノーピー林道も、もはや回復し得ない深い傷あつたのこした。最近、宇登呂と羅臼を結ぶ国道三三四号線（知床横断道路）が私達の反対もむなしく開通したが、早くも沿道から高山植物の盗掘が目立って来たことが報ぜられている。

たとえ不幸にして、日高横断道路が建設されるようなことがあつたとしても、これらの不幸な前例からの教訓を学びとり、自然の破壊が最小限にとどまるような努力をいたさなければならぬ。

### 横断道路の社会的 経済的な意義

私は公述人を依頼されて、評価報告書を検討してゆくうちに、問題は二つあると思つた。一つはそもそもここに巨費を投じて道路を建設する社会的、経済的な必然性があるのかという問題、もう一つは道路を建設する場合の自然環境への影響を推定する問題であつた。

このいずれに重点をおくべきかという私の問に対して、道の責任者は「先生にお願いしたいのは影響評価の問題です」といわれた。したがつて公聴会では私は影響評価のみをとり上げて論じた。

しかし道路問題を考えるとき、その社会的、経済的な意義を論ぜずには、問題の全体像がつかめないから、ここでは私はこの第一の問題をとりあげてみたい。

十勝と日高を結ぶ道路としては、古くから「黄金道路」の名をもつて親しまれている襟裳經由の国道二三六号線があるが、近年になつてから北日高を横断する国道二七四号

線（日勝道路）がつくられ、さらにまた南日高を切る道々浦河大樹線が建設中であり、また国鉄の石勝線も建設されつつある。道の方の見解では、これでもなお本州に比べると道路の密度が低いので、それを高めて産業を振興するために静内中札内線をつくるのだとのべているが、本当にそれが必要欠くべからざるものなのかどうか。

たとえば「道東から道央への輸送時間は日勝道路の方が日高横断道路より三分の一時間も短いのに、なぜ新しい道路が必要か」

「道の見込みでは一九八七年に日高道路の計画交通量を一日一、二一九台としているが、一方では浦河大樹線のそれは四〇七台と低い。こんな少ない交通量では新しい道路をつくる緊急性は全くない」等々の疑問に対して、道側の方ではなんら具体的なデータをあげず、「本州に比べて低い道路密度」を高めて、住民生活を豊かにし、木材や農畜産物の輸送を拡大して、日高、十勝両地域の振興を図る」という抽象的な答えしか帰つてこないのが実情である。

たしかに日高山脈周辺の集落の人口密度が低く、一次産業のみに依存し、集落や交通の整備がおくれているため、それらの整備を望む声の高いことは承知しているけれど、この要望が一本の道路の建設によつて解決されるほど問題は単純であることは到底考えられない。

もう二〇年以上も昔の話になるけれど、私がまだ仙台に住んでいた頃、蔵王山を越えて宮城、山形をむすぶエコーラインができた。そのころ宮城県側の奥地の住民はこれが大歓迎したが、道路ができてみると、「車は素通りするだけ、まだ舗装のできぬころだったので、あとにのこるのは砂ぼこりだけ」と大ムクレだったことを覚えてる。

同じような話は方々でかかれた。その後は道路も整備されるようになり、砂ぼこりの被害こそ減少したものの、騒音や排気ガスのために、沿道の人びとの被害はむしろ増大の傾向にある。観光地でも道路の整備とともに、「車の数は増えたけれど、通り過ぎるばかりで、ちっとも金が落ちない」という嘆きが聞こえてくる。

このように見えてくると、日高山脈周辺の住民の切実な社会的要求を、この一本の道路の建設に求めることがいかに的をはずれているかが明らかである。

さらに問題となるのは、この道路建設に要する巨額の費用である。現在アクセスメントの対象となっている二八・八キロの道路だけでも三〇〇億円をこえ、静内中札内全線

はおそらく一、〇〇〇億に及ぶであろうと見込まれている。これは北海道の住民、赤ん坊から老人まで一人あたり二万円という大きな金額なのである。

しかも同時に道は行政改革の一環として、老人や身体障害者施設や病院の廃止及び町村への移管を強行し、血のじむような訴えの言葉にも充分耳をかたむけることなく、年間二〇三〇億の予算の軽減を計ろうとしている。行政改革の必要性はみとめるけれども、一方で一、〇〇〇億円を投じて不急な道路をつくらうとしているのに、なぜこのように一方的に弱者へのしわよせを行うのか。

これらの質問に対しては、おそらく予算支出の費目が違うというような答えがかえってくるのだろうが、行政のこのおそるべき不整合性に対して、税金を支払っているわれわれとしてはまことに釈然としないものを感じる。

私がこれらの疑問を表明すると、当事者からかえってくるのは、いつも「そのような大所高所からのご意見は、もっと上の人にして下さい。私達は、いかにして完全な道路をつくるかに専念しているのです」という返答である。

この問題を大所高所から論じ、われわれを納得させうるのは誰なのか。

□

## 交通システムの

### 再検討

私の住んでいる近くの国道の歩道橋には、「マイカー通勤はやめましょう」という大きなサインがかかげられている。毎月一日は「ノーマイカーデー」ということで、知事も歩いて公館から道庁に通うという。いずれも悪いことではない。しかし、これで現在の車の洪水と交通の混乱を解決できるとは誰も考えておるまい。いまこそ車優先の社会の見直しをはかるべきである。

モーターゼーション、すなわち道路交通における自動車化の進展は、現代における世界的な現象であるが、とくにわが国のモーターゼーションの驚異的な発展は他に類例を見ない。自動車の保有数はついに米国について世界第二位となった。その理由は自動車工業が戦略企業として優遇されたためと、国土総合開発計画により高速自動車道路建設が強く推進されたことによる。

このようなマイカーの増加は、地方における公共交通の経営を困難ならしめ、赤字のためこれが切り捨てられることになる。その結果、住民は足を奪われることとなり、やむなくマイカーを求めるのを余儀なくされる。このような悪循環がつづいてゆくと、公

共交通機関はますますなくなつてゆき、マイカーを持ち得ぬ老人、身体障害者、青少年者は自由に移動する手段を持たない、いわゆる「交通貧困層」となるのである。これはモーターゼーションの尖端をいった米国でひろく起こった問題であるが、ついにわが国でも全く同じパターンでその現象が起こっているのである。もともと人びとの移動を便利ならしめるべき自動車の発達に、逆にその移動をつよく制限するような結果を生んだことは、まことに大きな皮肉といえよう。

立派な道路の建設が同じ結果をひき起こしている一例をあげてみよう。大雪から三國峠を越え、十勝三股を経て糠平湖にいたる道路の完成にともない、糠平―三股間の国鉄線は赤字のため、廃止されバス運行に切りかえられた。しかし、そのバスも一日二便しかないため、かつて汽車通学をした三股小学校の生徒たちは、タクシーによる通学を余儀なくされている。

「道路さえできたら……」と待ち望んでいた過疎の集落の人びとには、まことに残酷な話である。「立派な道路の建設が過疎地域の振興に貢献する」と説いている当局者たちは、これらの現実をどのように説明しようとするのだろうか。

かつての高度経済成長から低度成長時代に入った今日、モーターゼーションの進展、ひいては交通システムのあり方について、根本的に再検討してみることが必要であろう。最近国鉄再建のために、赤字路線の大幅な廃止や、バス運行への切りかえが行われようとしているが、独立採算を前提とする考え方を変えることはできないのか。自動車の走る道路は莫大な国費を投資してつくられ、マイカーやトラックはその上を自由に走っている。もともと有料道路を除いてのことではあるが……。福祉国家の建設を目ざして、国鉄の独立採算をやめ、過疎地域の赤字路線には国費をつぎこむことよって、その廃止を喰いとめることを考えるべきではないか。赤字路線の廃止は、さなきだに過疎になやむ地方の人びとに追打ちをかけるものであり、交通貧困層をさらに拡大させるものである。

マイカーはたしかに便利であり、行動性にとんでいる。そのために一度車に乗り始めた人びとがこれを離れられないのだろう。しかし公共交通機関に比べれば、平均三〇倍の空間を必要とし、九九％を輸入にあおぐ石油を燃料とする、まさに資源浪費型の交通手段である。

バス専用レーン、都心マイカー乗入れ禁止等々の方法をとリ、マイカーの増加を抑え  
るとともに、国鉄、私鉄、バスなどの振興を図リ、モーターゼーション一点ばりの交通  
システムを抜本的に再検討しなければならぬ。車の増加と道路の建設拡大の悪循環に  
早く終止符を打たなければならない。

最後に私は原始自然の保護の見地から、日高横断道  
路建設に反対する見解をのべたい。日高の特色は日本

### 原始自然の保護

の中心部から遠くはなれた地理的な位置や、峻峻な地  
形の故に、その原始の自然が今日まで最もよく保持さ  
れてきた点にある。大規模林業のために美事な針葉樹林がソックリ消えてしまったとこ  
ろもあるけれど、全般に見れば広い天然林に蔽われ、深い溪谷を渡渉してはじめて達せ  
られる高峯は、いまだ昔の姿をとどめている。その意味では、日高はわが国に残された  
最後の原始境といいうるのであろう。その故にこそ、私達は早くから日高山脈の国定公園  
指定を要求してきたのである。

私たちが自然保護を説くとき、必ずこれに反撥していわれるのは「それは健康な体  
力のある人のエゴだ。足腰のよい人にも自然の美しさを味わせることが本当の自然保  
護につながるのではないか。」という議論がある。ここには明らかな誤りがある。いか  
に民主的な時代といつても、すべての人がすべての点で平等ということはあり得ない。  
教育の機会均等はうたわれても、試験に合格しなければ大学には入れない。誰でも気軽  
にゆける山がある一面、沢を渡り、岩をよじて初めて達しうる山々があることは当然で  
はないか。

さらに注意しておきたいのは、自然にも利用の限度があり、ある容量を越えたと破壊  
がすすみ、復原が不可能となることである。正倉院も桂離宮もきびしく入場者を制限し  
文化財の損耗の防止に努めているが、この点自然も全く同じである。このような細心の  
注意の下に、自然ははじめてその原始の姿を保ってゆくことができる。いったん破壊さ  
れた自然はもはや修復しえないことは、あまりにも多くの不幸な事例が示しているところ  
である。

さきごろ京都の冷泉家において、永年門外不出であった文書の中に、日本文学のルー  
トをさぐる貴重な資料が多数発見され、大きな感動を人びとに与えた。これは代々の冷

泉家の人びとが、この文書を大切に保護して来た努力の賜ものにはかならない。

日高山脈こそは最も完全に近い形で、わが国に残された、原始境であり、自然の宝庫  
である。この貴重な国民的資産に、みだりに道路などを建設してこれを損うことは許さ  
れない。これを可能な限り完全な形で、あとにくる人びとに継承してゆくことこそ、現  
代に生きるわれわれに負わされた責務である。

### あとがき

この小文を書き終ったころ、北海道議会では日高横断道路の道々認定問題がとり上げ  
られ、何日かの空転を経つつ、ついに道々認定案が議決され、着工への第一歩がふみ出  
されることになった。

しかもその間、手続的な面についての討論に力が注がれ、肝心の道路建設の当否をめ  
ぐる討論はあまり行われなかったし、また私が小文中に提起したような「より高い立場  
からの議論」が少なくとも私たちを納得させるような形で行われることなく、そのまま  
議決されたのはまことに遺憾であった。

しかし私達としては、この貴重な日高山脈の自然が守られるように、最後まで努力し  
てゆきたいと思う。

(会長・北星学園大学教授)