

に検証してみよう。

まず、このメモは、いったん「削除」した総合的評価図の「削除は行わない」という意志決定の説明用であることを頭にいれておきたい。そのうえで(1)と(2)を見ると、それぞれに、「総合的評価図の有無にかかわらず」結論は変わらない、という文脈がある。これは「結論に直結する総合的評価図」という批判をかわすため、「結論に直結しない総合的評価図」を強調したものである。しかし、これはおかしい。「有無にかかわらず」結論が変わらないなら、「削除」したままの「無」でよいではないか。いったん削除し「無」としたものを、なぜ「削除の削除」をして「有」にしなければならぬのか、その必然性はどこにあるのか、この説明で納得できる人がいるだろうか。またしても北海道は「論理の破綻」をきたしているのである。率直に、「総合的評価図の誤りは認めざるを得ない。しかし報告書は確定したものであり、削除したことは軽率だったから、削除しないことにする」とした方が、よほど分かりやすいのに。

次に、(1)にある「植生群落が動物の生息環境の基礎になっている」という考えに立った一方法としてとらえた場合、必ずしも、誤りとは断定できない」という点はどうか。これは、ナキウサギの評価点が二五点しかなく、岩礫地の地衣類やハイマツ・コケモモ群落の二五〇点に比べて、十分の一にしか評価されていない、という批判への反論として用意された文脈である。すなわちナキウサギ生息地は、岩礫地の地衣類やハイマツ・コケモモ群落によって代表されるという考えに立てば、ナキウサギの評価点は二五点しかなくても、すでに二五〇点の「下駄」をはいているから、「必ずしも、誤りとは断定できない」というのである。私は、これは本当だろうかと疑問に思ったので、北海道が作成したアセス書の「ナキウサギの主要な生息地」の図と、「植生図」のうち「岩礫地の地衣類」および「ハイマツ・コケモモ群落」相当部を重ね合わせてみた。その結果が図一である。双方の図は縮尺とコンターなどが異なるので、完全に細部まで正確な重ね合わせとはいえないが、岩礫地の地衣類やハイマツ・コケモモ群落と、ナキウサギ生息地が、一致していないことは明白である。すなわちナキウサギは二五〇点の「下駄」をはいていない部分の方がはるかに多いのである。ナキウサギ生息地をカバーするために、アカエゾマツ・群類群落(二〇〇点)、トドマツ(ダケカンバ)・ゴゼンタチバナ群落(一五〇点)まで拡大しなければならず、同じナキウサギでありながら一〇〇点も差がでてし

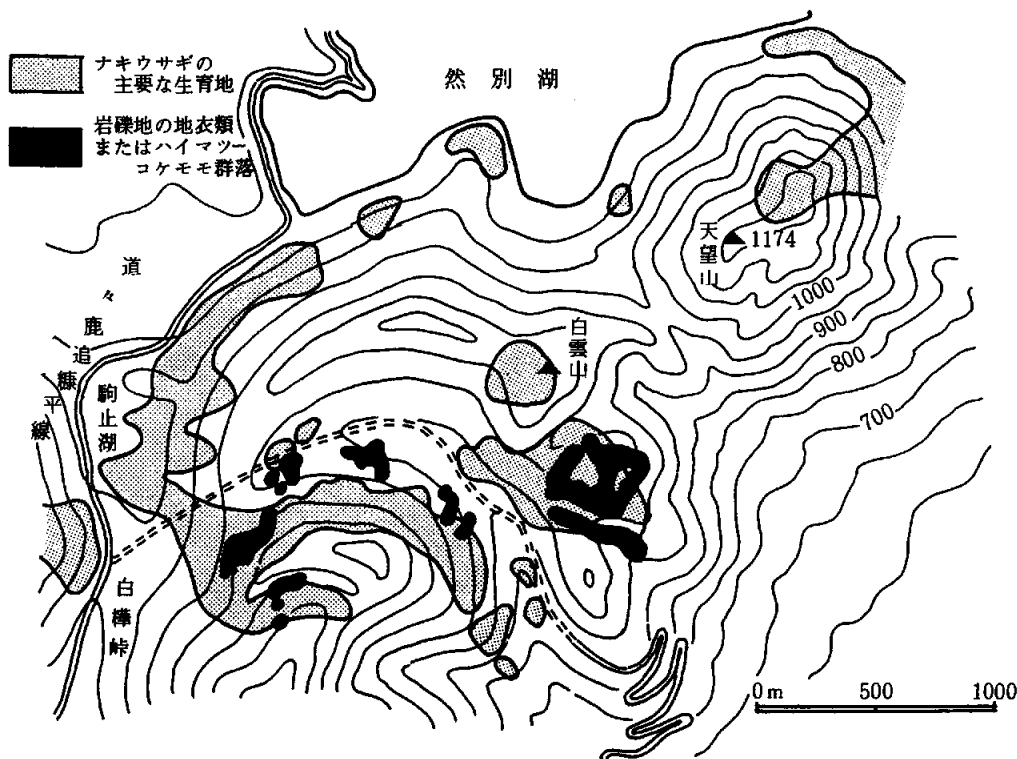


図1 ナキウサギの生息地とハイマツ・コケモモ群落などの関係。「植生群落が動物の生息環境の基礎になっている」とはいえない。

まい、合理的な説明ができなくなってしまう。はたして北海道はこうした事実を確認したのだろうか。何を根拠に「植生群落が動物の生息環境の基盤になっている」という考えを、土幌高原道路の現地に適用したのか、理解できない。ここでもまた「論理の破綻」ないし「詰めの甘さ」を露呈しているのである。こうしたことを含めて、北海道自然保護協会では、土幌高原道路問題について北海道土木部の責任者と話し合いたい、と何度か申し入れをしたが、その都度、いまは釧路沖地震災害対策で忙しい、年度末で忙しい、と消極的な逃げの姿勢に終始し、ついに話し合う機会が得られないまま、四月一日づけで、土木部長、部次長、道路課長、担当主幹の関係幹部全員が人事異動してしまった。

二 自然環境保全指針が骨抜きに

土幌高原道路は、その目的も、必要性も、効果も実にあいまいで、北海道が全国に誇る「自然環境保全指針」に反することが明確であるにもかかわらず、北海道は、ただ昭和四十(一九六五)年の厚生省時代(環境庁が設立される前)に得た「認可」と、「地元からの要望」をたてにして、強引に土幌高原道路延長に着手しようとしている。私はこのことに大きな危機感をいだいている。

この問題をもっと多くの全国の方々を知っていただきたい、との願いをこめて、国立公園協会の機関誌『国立公園』へ、「大雪山国立公園・土幌高原道路の自然保護問題と今後の方向」と題する一文を投稿した。その内容は、土幌高原道路は過去の観光開発優先時代の遺物であり、多くの問題点を含んでいるから、新しい時代の価値観によって北海道が自ら策定した「北海道自然環境保全指針」の方向にそっ

て、然別湖周辺の公園計画を見直し、土幌高原道路計画(延長部分)を撤回すべきである、というものである。国立公園協会は環境庁の指導を受ける財団法人であるから、自然保護行政批判を含む私の原稿を受けとって困惑したようである。最初「没」になりそうだったが、いろいろ話し合った結果、この文章は一九九三年三月号に掲載された。私の想像であるが、国立公園協会や環境庁の自然保護関係者は、土幌高原道路計画の「実態」を知るにしがたが、表立っては言えないものの、できれば土幌高原道路を北海道が断念してほしい、という潜在的希望をもつようになり、その潜在的希望と、私の主張に一致する部分があったのであろう。

この文章が掲載されると、私の主張に賛同する意見が多くの方から寄せられた。効果のほどは分からないが、土幌高原道路を推進しようとする人々にも、なにかがしかのインパクトを与えたのではないかと思っている。

ところが、この雑誌が発行されたの前後して、北海道議会で、北海道の自然保護を担当する保健環境部長が、土幌高原道路について不可解な答弁をしたことを私は知った。二月二日の保健環境委員会での質疑で質問者が、北海道自然環境保全指針では土幌高原道路延長部分が該当する東ヌブカウシ山周辺を、「保護水準Ⅰ」(周辺を含めて厳正な保全を図る)、「利用水準Ⅰ」(徒歩による自然探勝等に利用を限定)あるいは「利用水準Ⅱ」(原則的に徒歩による自然探勝)に位置づけているので、そこに車道を通せば、その間に「整合性はなく、指針を無視するもの」と考えるが、見解を伺う」と質問した。それに対する答弁は、「道路建設にあたっては、

力これを保全するため、ルートやトンネル・橋梁などによる具体的な方法等の検討を十分に行い、自然環境保全に十分配慮することから、指針の趣旨は最大限尊重してもらえらるものと考えている」というものである。

「周辺を含めて厳正な保全」をはかり「徒歩利用に限定」すべきことを「最大限尊重」すれば、自動車道路計画を撤回するのが理の当然ではないか。それにもかかわらず車道を認め、局部的な工法としてトンネルや橋梁に配慮するから、「指針の趣旨を最大限尊重」と評価することが、どうしてできるのだろうか。普通の常識ではとうてい考えられないことである。しかし道議会での質疑時間は限られているので、この問題はそれ以上の深い討論がされなかつたようである。

私は本誌三十一号に「土幌高原道路が北海道自然環境保全指針を破れば、自然保護行政の信頼性は限りなくゼロに近づく」と書いた。ところが、この議会答弁は、「土幌高原道路は北海道自然環境保全指針を破らないばかりか、最大限尊重した計画だ」というのである。私はこれで、北海道の自然保護行政への信頼性は「限りなくゼロに近づいた」と失望せざるを得なかつた。

「徒歩利用に限定」することを「最大限尊重」とすると「自動車道路」になる、という論法がまかり通るなら、どのような開発計画も、自然環境保全指針との整合性もち得ることとなり、もはや北海道が誇る自然環境保全指針は骨抜きにされてしまい、反古同然である。北海道自然環境保全指針の開巻第一ページには、「北海道では、この指針に盛り込まれた理念や基本的な方向性を踏まえ、今後の自然環境保全の施策を進めてまいります」と考えていますので、

道民の皆様の御理解と御協力をいただければ幸いです」という知事のメッセージが書かれているが、この議会答弁に照らし合わせてみると、なんと空虚なことであろう。「だが、そんなでたために運用される指針を『御理解し御協力』するものか」という道民の声が聞こえてきそうである。

三 自然環境保全審議会からの「建議」

七月九日、北海道自然環境保全審議会が開催された。予定された議題は「平成五年度鳥獣保護区の設定及び鳥獣保護区特別保護地区の指定について」であった。私はこの審議会委員のひとりとして、北海道自然環境保全指針が骨抜きにされている実態と、士幌高原道路計画の不当性などを、この機会に思い切って知事周辺と審議会委員にアピールしようと考えた。幸いにも北海道自然環境等保全条例には、「審議会は、自然環境保全に関し必要と認める事項を知事に建議することができる」（第四六条第二項）という規定がある。

そこで私は、予定された議題が終了した後で、「北海道自然環境保全指針の適正な運用について」として、①「然別湖周辺」の公園計画の見直し、②「美々川流域」の自然環境保全地域指定、を知事に建議すべきである、という提案をした(図二)。(美々川は指針で「すぐれた自然」に位置づけられているが、「千歳川放水路計画」とのからみで、何年も指定が棚上げになっている。しかし「千歳川放水路計画」の如何にかかわらず「美々川を守る」というのは、北海道も北海道開発局も共通の認識となっている。)

審議会では知事から「諮問」のあった事項だけを審議するのが通常のスタイルで、諮問もされない事

項を「建議」するのは、北海道自然環境保全審議会がはじまって以来の珍事だという。また北海道の他の審議会でも「建議」のされた前例はないという。もちろん私は、この建議提案がされれば事務当局が困るのは百も承知している。事務当局を困らせることは、まことに不本意であるが、しかし自然環境保全指針が骨抜きにされているのを見逃すことはできない。

幸いにも審議会の席上で、私の提案に真っ向から反対する委員はひとりもいなかった。数人の委員は積極的に私の提案を支持してくれた。そもそも北海道自然環境保全指針は、この審議会が審議して策定されたものであるから、指針を尊重してほしい、という願いは全員共通である。

またこの指針の示す基本的方向と、士幌高原道路計画が整合性をもっていないことは、審議会委員の大多数が感じとっていたようである。ただ、ことは重大であり、慎重に運ばなければならぬので、この席上で即決することはでき

1993年(平成5年)7月10日

ない、さらによく検討すべきである、という意見が多くでした。結局この案件は、建議するかしないか、するとしたらどんな内容とするか、について自然環境保全部に付託された。

私はすぐにでも部会を連続開催して、はやく結論の出されることを望んだが、現実の運びはスローペースだった。事務当局が多忙をきわめ、また委員の日程調整もできない、との理由で第一回の部会が開かれたのは八月二十六日のことである。しかもその日は、自然公園制度、士幌高原道路許可などの経緯、自然環境保全地域制度、自然環境等保全条例とくに「知事の付属機関としての審議会」の性格など、役所側の一方的な説明だけで時間を費やし、実質の討

審議会で知事に注文

委員が異例の建議提案



士幌高原道路問題などで、知事顧問を提案した委員

道自然環境保全審議会が九日、札幌市で開かれ、会長・辻井道一(北大教授)は、士幌高原道路が専ら勝野川流域に於ける自然環境保全指針が形骸化している、計画的に自然環境保全指針を改定すべき、利用計画そのまゝに改定を要する、現在の社会情勢に即した形で検討されることとなった、知事顧問を以て、公園計画改定を要する条件が取り上げられた。

内の然別湖周辺や、千歳川、放水路予定ルートに近い美々川流域に於ける自然環境保全指針が形骸化している、計画的に自然環境保全指針を改定すべき、利用計画そのまゝに改定を要する、現在の社会情勢に即した形で検討されることとなった、知事顧問を以て、公園計画改定を要する条件が取り上げられた。

いる面(審議会)に知り、見解を表明する者があると、委員、美々川流域は「自然環境保全地域」に指定すべき」とした。さらに委員は、「道自然環境保全指針を改定し、指針は附随する」と強調した。これに対し、道の多田課長は、自然環境保全指針は、美々川に於ける自然環境保全指針を改定する方向で、自然環境保全指針が形骸化している、計画的に自然環境保全指針を改定すべき、利用計画そのまゝに改定を要する、現在の社会情勢に即した形で検討されることとなった、知事顧問を以て、公園計画改定を要する条件が取り上げられた。

図2 1993年7月10日の北海道新聞

議は何も行われなかった。

第二回目は、またしてもスローペースで十月二十九日のことだった。私の推測によれば、このスローペースは事務当局の「時間かせぎ」だったと思う。「知事が定めた指針を自ら破るのはけしからん」という趣旨の「建議」がされれば、知事サイドとしては不名誉なことに違いない。なんとかして「建議」は避けてもらいたい、という思いは当然のこととして抱くだろう。その一方で、土幌高原道路に対する自然保護世論は日増しに大きくなっている。十勝自然保護協会が中心となり北海道自然保護協会も協力した、「土幌高原道路計画の撤回を求める署名」は全国規模で拡大し、ついに十万筆を突破、八月二三日にはその署名簿が北海道に提出された（そのうち七万八千筆は四月九日に提出済み）。この世論の力は実に大きい。

北海道としても、この大きな自然保護世論を無視することはできず、また「建議」を避けるためにも、従来から妥当性をつよく主張してきた「駒止トンネル案」を、断念せざるを得ない立場に追い詰められたようである。ついに九月三十日の北海道議会の質疑で、知事は、「自然環境への影響を最小限にするため、トンネル案を基本とすることが最良と考える」と述べ、「駒止トンネル案」を断念し、「全線トンネル案」へ変更することを表明したのである。自然環境保全審議会の建議提案が七月九日に採択されながらも、事実上の初審議が十月までずれこんだのは、「全線トンネル案」へ軌道修正するための「時間かせぎ」の作戦だったと見るのは、あながち誤りではないだろう。

はたせるかな、第二回の部会の空気は、七月九日当時とはかなり違っていた。冒頭で事務当局から

「全線トンネル案」への変更が説明されたので、委員の受け取り方としては、知事も自然環境保全指針との整合性確保に努力している、との印象をもった方が多いようである。もちろん私を含む何人かの委員は、「全線トンネル案」だって自然環境保全指針をクリアしたとは、まったく考えていないが（その理由については後記する）。そしてまた「知事の付属機関としての審議会」としては、知事を困らせるような「建議」をすべきではない、とする考えの委員が多いので、第二回の部会では、「建議をする場合は全員一致を原則とする」との方針が集約された。これで事実上、「建議」の線は消えた。しかし「自然環境保全指針がないがしろにされるのは見過ごしにできないので、何らかの形で、審議会が知事に意見を具申するべきである」との方針も同時に合意された。ただし「土幌高原道路という固有名詞を正面にだすのはいかがなものか、抽象的表現にした方がよいのではないか」という意見が大勢をしめた。

最終回にあたる第三回の部会は、またスローペースで十二月二日に開かれた。実はその直前の十二月二十日に、「全線トンネル案」を前提とする地質調査ボーリングが自然公園法によって許可されていたのである。故意か偶然か知らないが、とにかく部会が開催される前には、土幌高原道路の実現に向けた既成事実が発生し、「建議」のトーンダウンに味方するのである。この日の部会は、第二回の論議で集約された意見を、どのように「成文」するか微妙な表現の審議に終始し、「全線トンネル案」の是非など具体的なことは論議されないまま、一件落着となった。「自然環境保全指針を尊重してほしい」という審議会から知事への公式要請は、暮れもおしこまれた十二月二十八日に行われた。

「建議」提案者の私としては、このような抽象的な結末となったことに不満は残るが、多様な意見をもつ委員から構成される審議会の「最大公約数」としては、やむを得ない成果であったと考えている。この部会のもう一つに当たられた小暮得雄部会長（当協会会長）のご努力を多としたい。また「全線トンネル案」には大きな問題が残るものの、「駒止トンネル案」を断念させた、ひとつのきっかけとして、また自然環境保全指針の意義をアピールする点で、「建議」提案はそれなりの役割を果たした、と思っている。

四 全線トンネル案の問題点

「全線トンネル案」が登場してからは、これで土幌高原道路問題は解決の方向に向かった、と思っている人もいるようである。本当にそうだろうか。私はむしろ、行政の意志決定の在り方を含めて、事態がさらに悪い方向に進んだと判断している。その理由を説明しよう。

(1) 全線トンネルは北海道のアセスで否定された案「全線トンネル案」は、知事の議会答弁によれば、「総合的に判断した結果「最良」なのだそうである。ところがつい直前まで、北海道は「駒止トンネル案」が「最良」と主張して止まなかった。その「駒止トンネル案」のアセス書を見ると、実は「全線トンネル案」は明らかに「駒止トンネル案」より「劣る」と記されているのである。

まず「全線トンネル案」なるものの実態を見てみよう。北海道はまだ全線トンネル案のルートを発表していない。しかし一九九三年十一月二十六日の北海道新聞には、「土幌高原道路の未開削部分の全線ト

経済性についてみると、トンネルはその長大化に伴い事業費が著しく大きくなり、トンネル延長が短い駒止トンネル案が最も優位である。また防災上の面からみても、万一の事故発生の際の処理がトンネルの長大化に伴い著しく難しくなることから、トンネル延長が最短の駒止トンネル案が適しているほか、トンネルズリの処理などの施工性の問題や工期の面からみても、駒止トンネル案が優位である。なお、トンネルは運転者の視界を狭くし、変化のないコンクリート壁面が単調さを助長し、しかもその延長が長いほど運転者に圧迫感を与えるため、走行の安全性及び快適性の面からみると、トンネル延長が最も短く、山と森林につつまれた自然の中を走行する駒止トンネル案が最も適している。

すなわち「東ヌブカウシトンネル案」Ⅱ「全線トンネル案」は、このとき完全に「駒止トンネル案」より「劣る」と、北海道自身が明確に判断しているのである。おそらく知事は「全線トンネル案」を「最良」と判断するに際して、過去にこのようなアセスが行われていたという「細部」のことは、知らされていなかっただろう。しかし「最良」とされる「全線トンネル案」が、「駒止トンネル案」より「劣る」と判断されたことは、駁然たる事実である。その「駒止トンネル案」を「断念」せざるを得なかったなら、それより劣る「東ヌブカウシトンネル案」Ⅱ「全線トンネル案」は同時に「断念」し、士幌高原道路計画は白紙撤回して、原点から根本的に再検討するのが、理の当然ではないか。

ところが不可解なことに、「劣る」はずの「東ヌブカウシトンネル案」Ⅱ「全線トンネル案」を、北海道は「繰り上げ当選」させ、「最良」にすり替え

てしまったのである。環境アセスメントの「比較代替案」で「本命」が失格したら「次点が繰り上げ当選」する、などということは、絶対に許されることではない。

なお北海道は、「全線トンネル案」はまだルートが確定したわけではなく、「東ヌブカウシトンネル案」Ⅱ「全線トンネル案」とはいえない、と反論するかもしれない。しかし起点、終点が多少の移動をしても、「東ヌブカウシトンネル案」Ⅱ「全線トンネル案」という大枠の関係は変わるものではない。またトンネルの工法や自動車の性能が向上したから、現在ではアセス書にあるような「長大トンネルの短所」は解消された、と反論するかもしれない。しかし、ただかこの数年で、この根本問題がすべて解消されたとは、とうてい言えないことは明白である。

(2) 全線トンネルでも山火事対策に役立つか

北海道は当協会の質問書に対して、「山火事等の自然災害は、いつ、どこで発生するか予測出来ないものがあります。この道路は、山火事に対処するということから、長年にわたり地元が待ち望んでいる道路でありまして、道としてはこのような地元の強い要望に応えていかなければならないと考えております」(一九九三年七月五日、北海道土木部長)と文書回答している。すなわち士幌高原道路の「未開削部分の全通」を必要とする大きな要素に「山火事対策」があると、主張してきたのである。

それならば「全線トンネル案」では、どのようにして山火事対策に役立てられるのか、ぜひとも説明を伺わなければならない。もしも「全線トンネル案」が山火事に役立たないというなら、「地元の強い要望」に応えられないような「全線トンネル案」を、

なぜ「最良」と判断したのか、合理的な説明を求めなければならない。山火事のために道路が必要としながら、「全線トンネル案」を選択したことで、北海道はすでに「論理の破綻」をきたしてしまったのである。

そもそも「山火事のために必要な道路」という主張自体が、北海道の強弁に過ぎなかったことを、ここで指摘しておきたい。士幌高原道路は「士幌町から東ヌブカウシ南麓」でしばしば発生した山火事への対策を最大の目的として着手されたものであることは、アセス書(三二ページ)に明記されている。そこで私は本誌三十号で、「士幌町から東ヌブカウシ南麓で発生する山火事に対しては、すでに工事を終えた部分の士幌然別湖線道路で十分に対応することが可能で、いままら山頂部にトンネルを含んで新たな開削を行う必要性はまったく認められない」「士幌高原道路の最大目的はすでに達成されている」と書いた。

当協会からの質問は、それをふまえて行われたのであるが、「士幌高原道路の最大目的はすでに達成されている」と批判されると、北海道としては士幌高原道路延長の大義名分が失われてしまうので、「山火事はいつ、どこで発生するか予測出来ない」から「山頂」にも道路が必要だ、と強弁してしまっただけである。その論理に従えば、いつ、どこで発生するか分からないから、北海道のあらゆる山岳地域に縦横無尽の道路が必要ということになってしまい、士幌高原道路の「未開削部分」に道路が必要という論拠としては、まことに弱い。

それだけではない。「しほろ村史」(一九六二)には、「村の西北部の緩傾斜地から扇ヶ原一帯にかけては、古来しばしば繰り返して燃えたことが林相の

上に現れている。…ところが峠をひとつまたいで然別湖畔へ出ると、景観は一変する。火とはまったく無縁の針葉樹の原生林が湖面に姿を映し、分水嶺が天然の消火線であったことを教えている」(七六ページ)と記述されている。すなわち山火事が多発したのは、あくまで南側山麓であり、山頂部は「分水嶺が天然の消火線」となり「火とはまったく無縁」だったのである。このことは、駒止トンネル予定地付近のアカエゾマツやトドマツの森林を見れば歴然としている。「いつ、どこで発生するか予測出来ない」などと主張する前に、地域の自然と歴史をよく学んでから「開発計画」をたてるのが順序であろう。

(3) 予定地の「自然の特異性」は特別保護地区に相当

本誌三十一号で私は、「土幌高原道路予定地のナキウサギは、分布限界の『低標高』としての特異性、重要性がもつと認識されなければならないことを指摘したい」と書いた。ところが実をいうと、私はそれまで土幌高原道路予定地の現地を知らなかったのである。もちろん然別湖は何度も訪れたことがあり、土幌高原道路予定地のうち道々鹿追糖平線側の土地勘はあるものの、土幌町側のヘヤピンカーブが連続する辺りや、未開削部分のルートの環境は実感をもつてイメージできない。そうした中で前記した北海道自然環境保全審議会に「建議」を提案したので、やはり現地を見ておく必要がある、と思った。そこで

一九九三年の八月、九月、十月の三回にわたって、北海道自然保護協会理事の有志とともに私的な形式で、現地を踏査した。そのうち二回は、十勝自然保護協会の及川裕会長などが同行して下さり、効率的に動くことができた。当協会から参加した有志は、市川守弘、佐藤謙、島山武道、土方 晃、福地郁子の各理事および市川夫人である。

一回目に現地へ入り、ナキウサギの生息する岩礫地とその植生状況を見たとき、私は札幌市漁川上流の「定山溪漁入ハイデ」と呼ばれる環境を思い出した。低標高にもかかわらず高山帯の様相を呈する感じがそっくりなのである。というより、定山溪ハイデをしのぐ優れた景観である。定山溪ハイデでは岩礫地の下部に永久凍土のあることが知られている。ひよっとしたら土幌高原道路予定地にも永久凍土があるのではないかと、疑問がわいてきた。岩礫地の隙間に手を差し入れると、かなり冷たい。しかし土幌高原道路のアセス書には、永久凍土の可能性について何も言及されていない。

そこで二回目のときは、定山溪漁入ハイデの植生調査を経験している植物学者(北海道大学教授)の佐藤謙理事に同行をお願いした。佐藤理事はここで「風穴地帯」という、いままでの土幌高原道路問題ではとりあげられなかった、新しい視点を導入してください。そのことは本誌に佐藤理事が別に書いているので、参照していただきたい。

このように土幌高原道路予定地は、低標高にもかかわらず、高山植生があり、通常は高山帯に生息するナキウサギの一大コロニーがある。そしてその原因は地表面より下の「風穴」に由来しているのである。すなわち土幌高原道路予定地は、「地上も地下も一体」となって「特異な自然環境」が構成されて

いるのであり、そうした環境は佐藤理事の報告にあるとおり、本州では天然記念物に指定されているところが多いのである。しかも土幌高原道路予定地の風穴は、知られている限りでは北海道最大(日本最大?)規模である。

ところで北海道自然環境保全指針には自然公園などの指定地域について、「新たな情報等から保護規制の強化等が求められている地域もある。このような地域については、本指針の保全水準に基づく評価を導入し、指定地域の適切な再整備を図る」(一六五ページ)とある。まさに土幌高原道路の「風穴」は、「新たな情報」で「保護規制の強化」を求める強力な条件である。「本指針の保全水準に基づく評価」というのは、いうまでもなく、「保護水準Ⅰ」(周辺を含めて厳正に保全)、「利用水準Ⅰ」(徒歩利用に限定)である。

周辺を含めて厳正に保全、徒歩利用に限定、というのは、自然公園でいえば特別保護地区にはほぼ相当する。他の県の風穴が天然記念物に指定されている現状を考慮すれば、土幌高原道路予定地の北海道最大規模の風穴は、特別保護地区に指定されて当然である。風穴の場合の「周辺を含めて厳正に保全」という「周辺」は「地下部」に及ぶのが、これまた当然である。また風穴ではないが、阿寒国立公園の川湯・硫黄山麓が特別保護地区に指定されているのは、「低標高にもかかわらず高山の植生が見られる」からに他ならない。

北海道自然環境保全審議会は、知事に対して公式に「北海道自然環境保全指針の尊重」を要請した。私は「指針の尊重」の中には、土幌高原道路予定地である「風穴地帯」を、「保護水準Ⅰ」「利用水準Ⅰ」へと保護強化できるよう公園計画の見直しをは

かり、「徒歩利用に限定」する地域に存在する車道計画を撤廃することが、当然のこととして含まれると考えている。

「全線トンネル案」に変更したから自然環境保全指針との「整合性」は保たれた、と単純に考えるべきではないことが、これでお分りいただいただけであろう。実は、このことは北海道自然環境保全審議会の席上で、意見をいわせていただきたかったのであるが、時間の関係で発表できなかったのである。

五 土幌高原道路は本当に必要か

土幌高原道路の実現には、地元からつよい要望の起っていることは、よく承知している。しかし、土幌高原道路は本当に必要で、大きな効果を地元にもたらすのだろうか？

土幌高原道路の必要性に関する当協会からの質問に対して、北海道は「地域の産業振興上必要なものであり」「地域の活性化にとって大切な道路」（一九九二年三月三十一日、北海道土木部長）としか答えたくない。これではあまりにも抽象的なので、「活性化の具体的内容」を説明してほしい、という再質問に対して、返ってきた回答は、「地域産業の振興や、地域と都市の交流の場を提供し、地域を活性化すること」（一九九二年七月十七日、北海道土木部長）という文書である。これでは阿寒でも、知床でも、全国どこにでも通用する漠然としたもので、なるほど土幌高原道路が必要なんだ、と納得する人はひとりもないだろう。また土幌町から然別湖には既存の道路があるので、「既存の道路を活用したのでは、なぜ地域の活性化ができないのか」という質問には、「無回答」である。

すなわち、あれほど熱心に、そして強引に土幌高

原道路を推進しようとする北海道が、その道路のもたらす効果や、必要性を「具体的」には説明できないのである。また事業の効果について何の調査もしていないのである。こんな漠然とした活性化への期待だけしかない、ということは、道路をつくっても活性化しないかもしれない可能性だってある。それなのに、北海道が自らアセス書で「経済性についてみると、トンネルはその長大化に伴い事業費が著しく大きくなり」と記述した、「全線トンネル案」を、「最良」だからと推進するのは、「税金の無駄づかい」としかいいようがない。

また周知のように、国立公園内の道路の基本的在り方は、環境庁自然環境保全審議会の林部会長が発した「林談話」があって、道路新設は「他にこれに代わる適切な手段が見出だせないことが前提」でなければならぬ、とされている。すなわち土幌町から然別湖へは、既存道路という「適切な手段」があるのだから、その「短縮連絡」である土幌高原道路は、「林談話」の基本に反し認められないのである。北海道では、土幌高原道路は「林談話」以前に「認可」されたので談話の「適用外」という論法を使おうとしている。しかし三十年近くも前の昭和四十四（一九六五）年の古めかしい「認可」を、最新の「全線トンネル案」に及ぼさせようとするのは、環境行政の大幅後退以外のなにものでもない。これもまた「税金の無駄づかい」との批判をまぬがれない。一九九三年十二月二十五日の北海道新聞「読者の声」欄に、土幌町長が投書した「滞在型公園利用に期待」という土幌高原道路必要論が掲載された。しかし、これも具体的な説得力を持たないので、私は「土幌高原道路は税金の無駄づかい」という反論を投稿した。十二月二十九日の「読者の声」欄に掲載されたの

で、参照していただきたい。

北海道自然保護協会では、十一月十二日づけて、知事あてに、①現行アセスで否定した「全線トンネル案」を「最良」とする根拠は何か。②山火事対策に役立たない計画を「最良」とする根拠は何か。③「林談話」に反する計画を「最良」とする根拠は何か。④道路のもたらす効果の調査も行わず「全線トンネル案が最良」とする根拠は何か。⑤自然環境保全指針にしたがって公園計画の見直しを行わないのは何故か。という質問書を提出している（会報No.八五参照）。これは小暮会長が直接に副知事のところへ持参し、副知事からは、「なるべく早く文書で回答する。回答の説明会も開催する」という言葉をもたらしている。しかし、この原稿を書いている十二月三十日現在、まだ回答はきていない。まもなく二ヵ月になろうとしている。あい変わらずのスローペースである。

その一方で、「全線トンネル案」の前提となる「ボーリング調査」は、北海道が十二月十日に申請し、十二月二十日に環境庁から「許可」を得ている。その間たった十日というのは、この種の許認可では異例の「超特急」であろう。

北海道新聞は「基本論議抜き土幌高原道路」という社説を掲げている（一九九三年十月五日）。その中で、「結論から先に言う。あえて工事に踏み切る、真つ当な理由があるのか、という肝心の基本論議抜きのまま『工法』の是非論が先行している。混乱はそこから起きています。知事はトンネル方式提示の前に、道路の必要性について、きちっと説明しなければならぬ」とした上で、自然環境保全指針や林談話の「物差し」を説明し、「さて、道はこうした厳しい条件下でも『やはり道路は必要だ』という、

どんな理由を挙げてきたか。それがさっぱりわからない。というより積極的に発言していないのだ」と批判している。

土幌高原道路の「基本論議」にかかわる当協会からの質問への回答は、引き延ばせるだけ引き延ばし、「積極的に発言していない」ところか「無言」のままで、「全線トンネル案」へ向けた「工法」の方は「超特急」で、ことを運んでいる。北海道の、そして環境庁の関係者は、もういちど、よく前記の社説を熟読していただきたい。

六 計画を凍結し根本的再検討をするのが筋

私は二年前の本誌三十号に「土幌高原道路問題を考える」を書いたとき、「『ポタンのかけ違い』を、最後までかけ違えることのないよう切望している」という文章で結んだ。しかし北海道は（そして環境庁も）、あいも変わらず次々と「ポタンのかけ違い」を繰り返している。

北海道の関係者の頭の中には「はじめに土幌高原道路ありき」の絶対命題があって、周辺の情勢や環境保全の意識がいかに変化しようと、昭和四十（一九六五）年に「認可」された既得権は、なんとしても守りぬいて、道路建設を推進するんだ、という「使命感」があるように、私には見受けられる。だから、たとえ間違ったことがあっても、その間違いは認めないで正当化しようとする。

①「総合的評価図」の間違いを批判されると、客観的事実を確認もせず「必ずしも誤りとは断定できない」と誤認し（図一参照）、「削除の削除」をして「論理の破綻」を露呈してしまふ。

②「駒止トンネル案」は自然環境保全指針と整合性がない、と指摘されると、「周辺を含めて厳正に

保全」し「徒歩利用に限定」する地域への車道計画であるにもかかわらず、「指針を最大限尊重した計画」と、普通の常識ではとうてい考えられない答弁をする。「徒歩利用に限定」プラス「最大限尊重」イコール「自動車道路」という答を、だれが正解と認めるだろうか。

③山麓の山火事対策には工事終了部分の道路で間に合うから「土幌高原道路の最大目的はすでに達成されている」と批判されると、「山火事はいつ、どこで発生するか予測できない」から「山頂部にも道路が必要」と強弁し、その後、山火事には役立たない「全線トンネル案」がでると、沈黙してしまふ。

④自然保護世論の盛りあがりの前に、「最良」だった「駒止トンネル案」を断念せざるを得なくなると、「駒止トンネル案」より「劣る」と北海道自身が断定した「東ヌブカウシトンネル案」||「全線トンネル案」を、「次点繰り上げ当選」させて、「最良」にすり替えてしまふという、環境アセスメントにはあるまじき手段を使う。

私が「ポタンのかけ違い」というのは、例えばこうした事実である。これはすべて、この一年間に起こったことであるが、一般道民の常識では理解のできぬ「赤レンガの論理」である。

さらにいえば、昭和六二（一九八七）年の国会質疑で、環境庁が「林談話は、談話以前に認可された道路には適用されない」と答弁し、当時から見て二年前も前に認可され、十五年間も中断していた土幌高原道路の「既得権」を認めたのも、「歌を忘れたカナリア」ならぬ「自然保護を忘れた環境庁」で、きわめて重大な「ポタンのかけ違い」である。

私を含めて人間はだれしも「間違い」を犯すことはある。しかし間違いを率直に認めるのはいやな

のである。だからこそ、「過ちては則ち改むるに憚ることなかれ」とか「過ちて改めざる、是れを過ちと謂う」（ともに論語）というありがたい教えが、悠久の歳月を生きつづけているのである。

土幌高原道路は公共事業である。だれか篤志家のポケットマネーで行われる事業ではない。国民の税金をつかう公共事業は、国民が行政を信頼して「信託」するものである。しかし、このような「ポタンのかけ違い」を再三にわたって繰り返している行政は、けっして国民の信託を得られているとはいえない。

ところが北海道は、「全線トンネル案」に向って「超特急」でつき進んでいる。もう情性がついて止まらない、という感じである。本来なら、国民の信託を得られない土幌高原道路延長計画は、ただちに「白紙撤回」をすべきである。しかし、ここではせめて「臨時停車」して、過去の「ポタンのかけ違い」を率直に振り返る機会をもつべきだと、提案したい。すなわち土幌高原道路延長計画は、いったん「凍結」すべきである。「ポタンのかけ違い」に気づいたら、いちばん元まで戻って考えるのが是正への早道である。

一九九四年は、大雪山国立公園が指定されて六十年になる記念すべき年である。大雪山は日本で最大の、もっとも優れた原始的環境を誇る国立公園である。その国立公園が「還暦」を迎えるにあたって、その優れた特性をいっそう生かすために、大雪山国立公園の保護と利用はいかにあるべきかが、あらためて問われなければならない。

そのような状況の中で、土幌高原道路はもう三十年も前の観光開発優先だった時代に、現地の環境調査も行われないうまま「認可」になったものであるに

もかかわらず、いまでも有効だ、「林談話」以前の認可だから談話に反して当然だ、と後向きに頑張る姿勢を選択するのは、いかがなものであろう。

それよりも、二十一世紀に向けて、北海道が自信をもって策定した自然環境保全指針の趣旨に沿うことを基本にしながら、土幌高原道路の目的、必要性、地域に及ぼす効果、既存道路の有効性、「林談話」との関係、自然環境に与える影響、税金のつかい方の的確性（費用対効果）、地域住民の意向および道民ないし国民の自然保護への期待、などを、冷静かつ公平な目で、根本的に、総合的に再検討することこそ、国立公園の保護と利用の正しい在り方につながるのではないだろうか。

そうした問題提起に答えることなく、「はじめに土幌高原道路ありき」にとつて都合のよい要素だけを「総合」し「最良」とした、「全線トンネル案」に向つて「超特急」で走ることは、悔いを将来へ残すことになるに違いない。

(一九九三年十二月三十日記)

△付記▽

この原稿は昨年暮れに書かれたものであるが、年が明けると北海道土木部長からの「回答」が届いた。この回答書がくれば、私の文章の一部に手直しを要する部分が生じたが、原稿締切時間を過ぎており、また基本部分の変更はないので、そのままとした。参考までに「回答」を論評抜きで紹介する。この回答を、どう解釈し、どう評価するかは、とりあえず読者の判断におまかせしたい。なお質問の全文は会報No八五を参照していただきたい。

△北海道土木部長からの回答書▽

日頃道政につきまして深い関心を寄せておられる貴協会に感謝申し上げます。さて先般貴協会から「土幌高原道路計画の全線トンネル案に対する質問書」を頂きましたのでお答えします。

一（現行アクセスで否定した「全線トンネル案」を「最良」とする根拠は何か）について

「一般道々土幌然別湖線自然環境調査報告書」にあるとおり、道路計画において自然環境保全上の観点から、基本的には地表面の改変が少ないトンネルを有する道路が適していると考えられます。

この道路については、道路計画面上及び自然環境保全上の観点から比較検討を行つて駒止トンネル案を選定したところです。その後三年間にわたつて動植物等詳細調査を実施し、ルートや工法等について種々の検討を加えてきましたが、各方面の方々から多くのご意見をいただき、自然環境への影響を可能な限り最小化することが必要と考え、トンネル案を基本とすることが最良であるとしたものです。

二（山火事対策に役立たない計画を「最良」とする根拠は何か）について

山火事対策については駒止トンネル案ほどの役割はもち得ませんが、この道路の開削部分を利用した地上消火などが可能なので、なお一定の役割を果たすものと考えます。

三（「林談話」に反する計画を「最良」とする根拠は何か）について

以前にもお答えしたように、この道路は昭和四八年十月の「林部会長談話」より八年前に建設の承認を受けておりますことから、この談話は適用されない旨昭和六二年国の「環境特別委員会」の中で確認がなされているところであります。

四（道路のもたらす効果の調査も行わず、「全線トンネル案が最良」とする根拠は何か）について

この道路については町民の悲願とする土幌町をはじめ、地元の方々の皆様から事業の早期完成について強く要望されております。

また道としても然別湖と土幌方面を結ぶ短絡道路、緊急事態発生の際の代替ルート等道路網の充実・強化、また地元の生活交流圏の拡大、観光レクリエーション圏の拡大、然別湖経由の広域観光ルートの形成などによる地域産業・経済の発展を図るうえで重要な道路であると考えております。さらに土幌町がすすめている新しい体験型の観光をめざす土幌高原開発（ヌブカの里）等、地域振興計画の達成のためにも大変役立つものと思ひます。

五（自然環境保全指針にしたがって公園計画の見直しを行わないのは何故か）について

以前にもお答えしたように、指針ではすぐれた自然の要素について、保護水準と保全のスタンダードが示されておりますが、今後ともそれらに充分配慮し、指針の「理念や基本方針」を尊重して行く考えであります。

道といたしましては、今後トンネル案に係わる地質など必要な調査を行い、事業の実施に向け努力して参りたいと考えておりますので、ご理解をいただきたいと存じます。

平成五年十二月二七日

(社)北海道自然保護協会

会長 小暮 得雄 様

北海道土木部長 橋本 淑朗