

日高横断道路を考える

—着工その後—

さめじま・じゅんいちろう
1926年東京都生まれ。
北海道大学理学部卒業。
林業試験場北海道支場退職
後、自然環境研究室を主宰
する。
共著『原色図譜エンレイソ
ウ属植物』などの著書があ
る。

鮫島 惇一郎

北海道の背骨といわれる日高山脈のほぼ中央を横断する、日高横断道路の建設が、一九八四年一〇月に着工された。

最後の秘境とまでいわれた地域を、北海道は永遠に失ったことになる。

なぜ日高横断道路が必要かにはじまって、今もまだ、なぜそこに造ったかの疑問が残ったままだ。森林生態系保護地域の指定

一九九四（平成六）年一〇月一八日、北海道宮林局は、日高山脈中央部を、森林生態系保護地域に指定することを決めた。知床半島にはじまり、道南の須築川、大雪山忠別川源流域につづいて、四番目の指定となった。

今回の指定地域は六万六千鈔と十市町村にまたがる広大なもので、面積は日本で最も大きい。

道内各地で森林の伐採が進んでいるが、日高山脈の中央部は、地形が急峻であるため、森林の伐採が行われにくく、結果として自然度は高く維持され、原生林がまとまった形で残されたといわれる。

日高側ではエゾマツ、トドマツなどの針葉樹林と針広混交林、十勝側はウダイカンバ、ミズナラ、イタヤカエデ、ハルニレなどで構成される広葉樹を主体とし、一応北海道を代表できる森林が残されているといえる。

指定された保護地域は、当初案よりかなり保存地区（災害時などを除いて人手を全く加えない地域で、コア地域と呼んでいる）と、保全利用地区（保存地区の森林に、外部から影響が直接及ばないように緩衝的役割をもたせた地域で、バッファア地域といい、木材生産を目的とする伐採は行わな

い）は拡大されている。

北はピパイロ岳附近とイドンナップ附近、南はトヨニ岳附近で保存地区、保全利用地区ともに原案より拡大され、現在の国有林がかかっている諸般の事情からすると、これはかなりの英断であったと評価される。

しかしながら、保護地域の区画は、原則として地勢線によるものとする、となっているにもかかわらず、日高側ではコイボクシユシビチャリ川上流、十勝側では札内川七の沢附近では、まことに不器用な地勢線の選択がなされている。（図一）誰が見てもあまりにも不自然である。

これは、国有林の本意ではあるまい。道々中札内・静内線建設にたいして遠慮したというより、遠慮せざるを得なかったということかも知れぬ。

山の彼方の空

日高横断道路建設の萌芽は、今から三〇年ほど前にさかのぼる。昭和四〇年に中札内村と帯広市が肩を組んで、山脈のむこう側にある静内町によびかけ、「促進期成会」をつくり、建設への布石が整うことになった。

高度経済成長下にあつては、地方自治体がじつとしておられぬ気分になったことは確かだ。バスに乗りおくれるなという風潮のもとで芽を出したわけだ。そして、それを上手におおるのが開発関係である。このパターンはいつの時代も変わらない。いずれにしても、山の彼方の空とおく、幸い住むといった、薔薇色の幻想に心を馳せさせたのかもしれない。（図一）

一九八〇（昭和五五）年に、北海道がまとめた「開発道路環境影響評価書」、いわゆるアセスメン

ト報告書の要約版にのべられている静内・中札内線の意義は次のようになっていいる。

一、幹線道路の拡充が図られます。の項では、国道と道々を加えた幹線道路の道路密度(単位面積あたりの道路延長)が、北海道は全国の二分の一、さらに日高・十勝はその八五%であることを示し(表・一)、幹線道路の密度が低いと産業活動が不便となり、幹線に交通が集中して障害をもたらすとのべていいる。(表一)

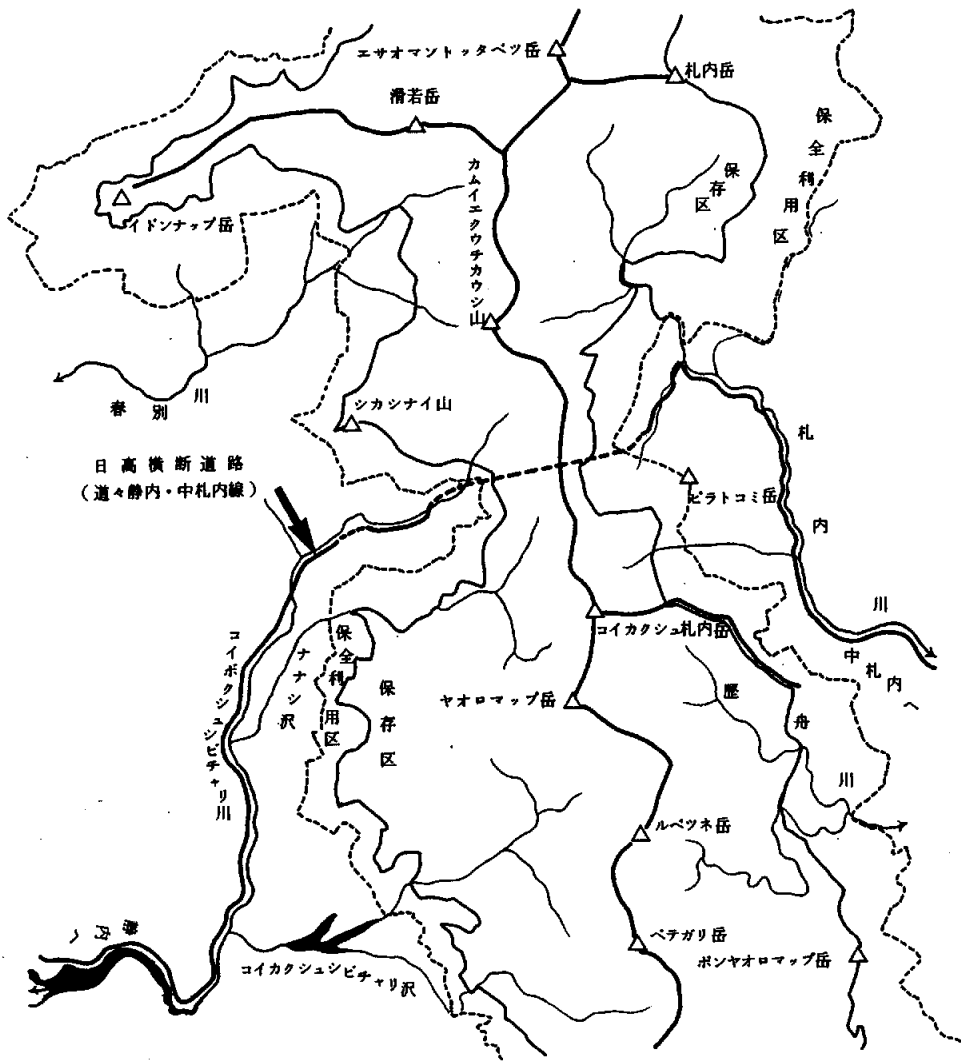
二、十勝・日高両生活圏の距離の短縮が図られます。の項では、道内二〇の広域生活圏では、隣りと道路などで機能的に繋がっているが、十勝日高間にはそれがない。たった三本の道路しかないで遠回りを余儀なくされていいる。この横断道路ができれば、便利だとのべていいる。

三、幹線道路は互いに補いあう必要があります。の項では、自然災害がおきたとき、補いあうことが可能であるという。(当時、道々浦河大樹線と呼ばれていた工事中の路線は、ニオベツ川上流の隊道が、一九九二年、丹念に調査が行われていたはずなのに、崩壊した。未だにこの路線、未開通である。)

四、交通運輸サービスの過疎が解消されます。の項では、もしこの道路が建設されなければ、将来交通運輸サービスの過疎地として取り残されるかもしれないとのべていいる。

五、この道路は多くの役割を果たします。の項では、「太平洋岸に産業流通の拠点が形成されると多くの期待がもたれる」と結んでいいる。

よく考えてみると、意義にのべられていいる中味は、一種の脅しにほかならない。(図一四)



図一 日高山脈中央部森林生態系保護地域の日高横断道路附近略図

過疎をくい止めたい、地域の振興に力を注ぎたいとそれぞれの住民が、力を尽くしているときに、こうした逼り文句をならべられては不安がつのも無理はない。官や公が、己の仕事場を確保する図式も見えない。

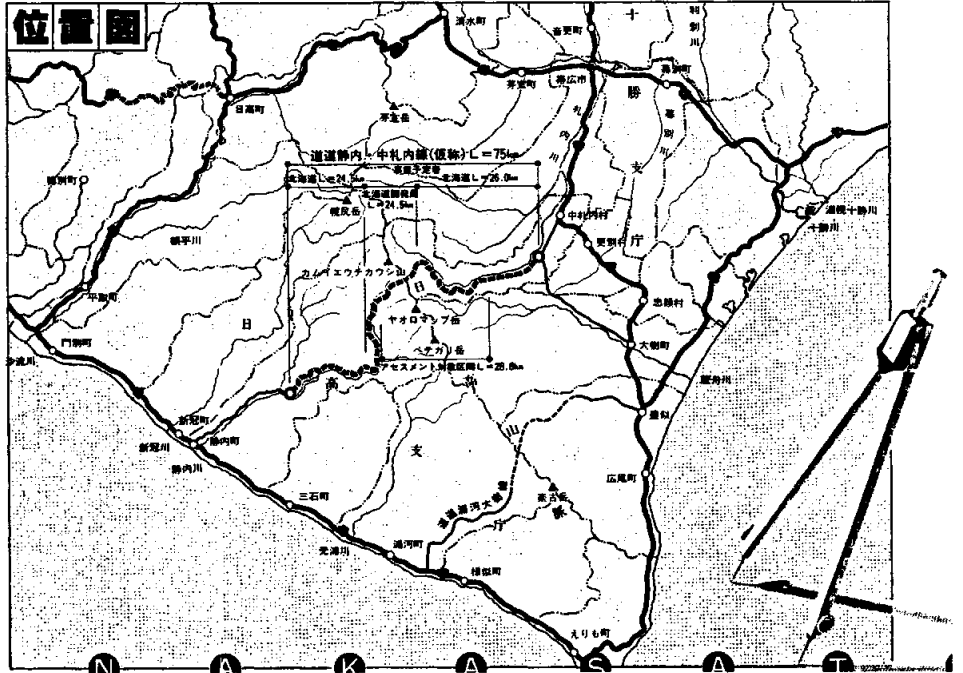


図-2 日高横断位置図 道々静内・中札内線(仮称)道路計画 要約版より

えではないか！
問題の主旨はつねに単純である。どうしてここに横断道路を造る必要があったのか？ということだ。多くの資料を山ほどつみあげたところで必要ないものはない。

表-1 道路密度の比較

全 国	北 海 道	東 北 6 県	日 高 ・ 十 勝
44 km/100 km ²	21 km/100 km ²	35 km/100 km ²	18 km/100 km ²

前述 要約版より



図-3 1977年夏のニオベツ川上流。このあたりすでに道路建設がすすんでいる

地方自治体の議会で、横断道路建設促進の決議が、満場一致でなされたとしても、帯広畜産大の自然保護研究会が行った、中札内における調査では、現状に不便を感じていない人が六七・五%、道路が必要と考える人は、三一・七%であった。いずれにしても、人々十分に納得させる理由がないまま、しやにむに建設が強行されてしまった。(図-15)
おゝざっぱな年譜
着工にいたるまでの経過を概略的に記すとおよそ次のようになる。
一九五五年頃 地元町村より開発要望がでる。
一九六〇年 関係市町村による「日高中央道路開発期成会」発足
一九七一年 環境庁、日高山脈を国定公園候補地

にのせる。

一九七四年 北海道開発局、静内・中札内ルート
周辺の自然環境基礎調査開始。(五ヶ年計画)

一九七六年 北海道、国定公園指定にむけて「日
高山系自然生態系総合調査」を実施。(北海道自
然保護協会に委託、三ヶ年計画)

一九七九年 「日高山脈を守る連絡協議会」結成

一九八〇年 環境影響評価書提出
一九八一年 環境庁、「日高山脈襟裳国定公園」
に指定。

一九八三年 北海道環境影響評価審議会が、諸対
策を講ずることによって、環境は保全されると結
論を出す。

一九八四年 着工

一九九四年 日高側では、起点から「千石トンネ
ルまでの橋梁などの整備がなされ、十勝側では、
終点から「七ノ沢橋」まで土木整備が進められて
いるという。

起点とは静内で、終点は中札内。総延長一〇九・
八km、そのうち開発道路は二五・三kmで、その起

点は静内川上流コイボクシュ
ンビチャリ沢合流附近、終
点は、札内川上流六ノ沢合
流附近。

(図一六)

滲むインク

たかだか一本の道路だと
いう。しかも路線の選定に
あたっては、

自然環境に与
える影響は、
可能な限り最
小化するとと
もに、自然と
道路の調和を
図るという。
アセスメント
に盛られてい
るワン・パター
ンの表現であ
る。すべての

開発行為にたいするアセスメントの定石的活字の
羅列である。

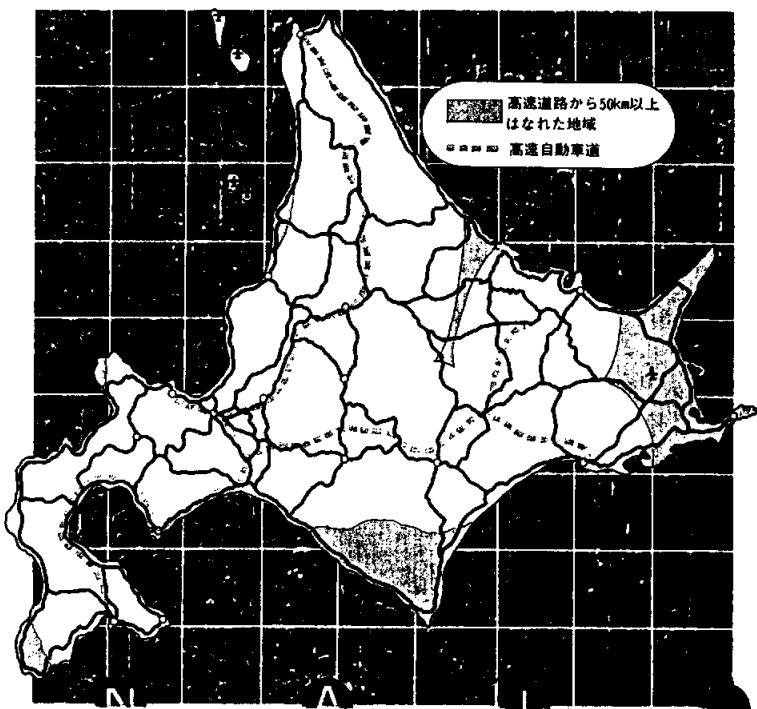


図-4 将来の高速道よりはなれた地域

前述 要約版より

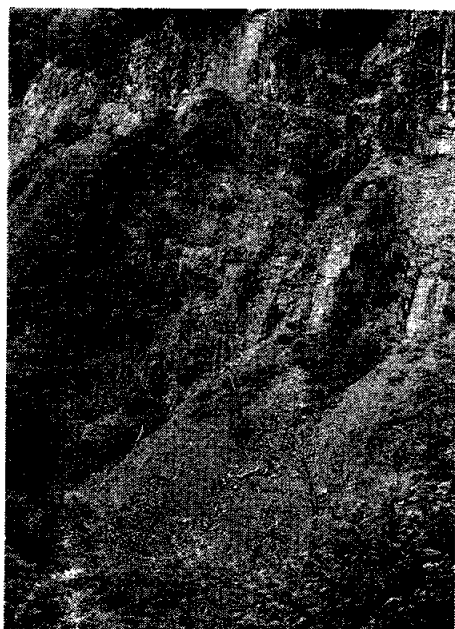


図-6 コイボクシュンビチャリ沢の急崖 (1988年)

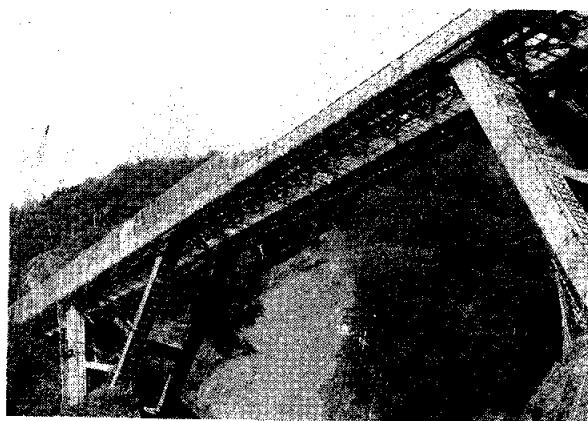


図-5 コイボクシュンビチャリ沢に
かけられる橋 (1988年)

ちなみに、日高横断道路建設にかかわるアセスメントがまとめられた時点では、日高はまだ国定公園の指定をうけていなかった。したがって、すでに施行されていた「北海道環境影響評価条令」の対象ではないが、一応それに準じて行ったわけである。

日高国定公園の指定が手間取ったり、公園域の決定がなかなかできなかったのは、正式な法令の対象になるのを嫌ったのだといわれているが、そんなところだろうと勘線している。

さて道路は、できあがってしまおうと必ず使うものである。使うのは人そのものである。アセスメントでは、影響は小さい、周辺に配慮したから大丈夫と太鼓判を押すが、いつも疑いをもって見る。一枚の吸取紙にインキで線を引いてみる。インキの量が多くなれば太く、少なければ細く、滲みながら線となる。これは人為的影響が、自然界に浸透してゆくのにたいへんよく似ている。

インキが次から次へ補給されてゆく限り、その影響はとどまることなく、自然界へ拡がってゆく。知床横断道路ができあがってから十数年を経過した。産業道路という名目で造られたこの道路、羅臼の人たちに何をもちたか？ウトロの人たちに何を与えたか？プラスとマイナスがあって然るべきであろうが、心の荒廃とゴミだけが残った、自然が荒れただけでは困る。

おわりに

山の高さからみると、たかだか二、〇〇〇mを越す山が、ただひとつ、幌尻岳しか存在しない山脈であるが、日高山脈は北海道でももちろん、日本においてまとまった自然が残されている地域で

ある。

林道や、作業道がかなり縦横につけられたが、奥地の地形が急峻な部分は、まだ原始性が残されている。

日高山脈は、北海道の生いたちを示す一大モニメントであって、地質学、植物学、動物学など自然科学のすべてを網羅する貴重な地域である。地球の四六億年にくらべれば、ほんの僅かの中生代以降の、一三〇〇万年ほどのできごとかもしれないが、人間の営みにくらべればはるかに大きい。

人間は、人類そのもの、ときには民族や一族の歴史は非常に大切なものとして受取っているが、自然そのものの歴史的価値については、かなり鈍感である。

それゆえに、人為的なもの、人工的なものは大切にすることが、自然そのものについては関心を示さぬ場合が多い。自然はただだと思っているわけだ。法隆寺は大切だという。あまたの墓陵が貴重だという。そのとおりだと思う。しかし、それにも

まして貴重なものは、人間たちが生活させてもらっている地球上のこの自然そのものである。

法隆寺が人が造りあげた国宝であるなら、営々と自然が造りあげた、日高に限らず、大雪、知床、阿寒、釧路湿原だってすべて国宝である。価値観を認識できないこと自体が不思議といわなくてはならない。

日高山脈、それは天地創造の一端を示した動的自然科学博物館そのものである。



図-7 札内川七ノ沢の中流の函、現在どうなったことか？(1985年)

自然環境の影響評価を行ったという。しかし社会環境の影響評価が充分になされたかどうか？しかも自然環境のアセスメントといえながらも、結論をあらかじめ決めてある技術評価に終始している。影響評価の審議が免罪符といわれても、返す言葉はない。

日高山脈は関係市町村だけのものではないし、北海道だけのものでもない。長さ一四〇km、幅二〇kmの残された原生的山域が、すでに分断されており、これをさらに分断したのが日高横断道路、静内・中札内線である。一カラットのダイヤを二分の一カラット二個に、さらに四分の一カラット四個にする愚策が強行されてしまっただけから、もうかなりの年月が過ぎた。

いずれ、遠い？将来、建設の碑がどこか建てられるであろうが、これは日高山脈原生域決別記念ということかも知れぬ。合掌！

(図一七)