

士幌高原道路はムダな公共事業

—行政の継続性という役所のメンツで推進—

たわら・ひろみ
1930年東京都生まれ。
千葉大学園芸学部卒業。
現在、専修大学北海道短期
大学教授、学術博士
著書に『北海道の自然保護—
その歴史と思想』『緑の文
化史—自然と人間のかかわ
りを考える』など。

三 浩 俵

論議が不十分な士幌高原道路

この数年、私たちが大きな自然保護問題としてとりくんできた道道士幌然別湖線（以下士幌高原道路という）は、一九九五年五月の自然環境保全審議会で「全線トンネル案」にゴーサインが出された。これは、まことに残念なことであり、絶対に承服できない結果である。なぜなら、いままでも私たちが指摘してきた、士幌高原道路にからむ数々の疑問点、矛盾点に対して、行政が、どのような検討をし、なぜ、どのように判断したのか、その経過や理由はいっさい明らかにならざることなく、ただゴーサインという「結果」だけが示されたからである。

このことは、なにも私たちが自然保護関係者だけでなく、多くの一般道民もまた同じ思いを抱いたにちがいない。士幌高原道路に関する自然環境保全審議会の審議結果を伝えた北海道新聞（一九九五年五月三十一日）は、「審議会では「士幌高原道路は必要なのか」という本質論議は尽くされていない。確かに、委員による異例の現地視察も行なうなど慎重姿勢は示していた。しかし、必要かどうかについての疑問は示されず、基本論議が行なわれないまま、トンネル化が環境にどう影響するかという点だけに集約されてしまった」と報じている。

さらに翌日の北海道新聞（六月一日）は「なお論議必要な士幌高原道路」という社説を掲げた。

そこでは、まず「環境庁の自然環境保全審議会は、大雪山国立公園内で工事が中断している士幌高原道路の未開削部分を全線トンネル化する道の案を、適当と認めた。それにしても、なぜこの道路が必要なのか。私たちは、この段階を迎えても、

なお論議が不十分であり、国立公園内に道路を建設することの是非をめぐる基本論議を尽くすべきだと考える」と切り出し、審議会委員による現地視察について、「視察がトンネルの出入り口付近にとどまったことは、現地を見たらうえて答申したとのアリバイづくりにすぎなかった、と不満をつのらせるのは、何も反対派だけに限るまい。実情をつぶさに見、貴重な自然に手を加えてでも道路を建設することの是非を、あらためて検討してこそその現地視察ではなかったのか」と、きびしい見方を示している。

つづいて、「地元の士幌町長などが、然別湖に直結する道路の開通を、産業振興、観光開発などの目的で『悲願』とするのは、だれも全面否定できないだろう。…だが、『悲願』の達成を優先すれば、道内はおろか全国のいたるところで、残

北海道新聞 1995年(平成7年)5月31日(土曜日) 第1292号

自然環境書 士幌高原道認める

トンネル案を評価 工事再開に向け加速

影響調査十分に「必要」と認める



北海道新聞 1995・5・31

り少ない貴重な自然環境が破壊されてしまう。トンネルの開削予定地を含む大雪山国立公園の南部一帯は、天然記念物のクマガエラをはじめナキウサギ、コマクサなど手厚く保護すべき動植物の宝庫で、風穴が点在する貴重な地形でも知られる。かけがいのない自然環境は、地元住民だけのものではなく、道民全体、ひいては、国民全体の財産ともいえる。そこにトンネルを「ぶち抜く」ことが、果たして最善、最良の方策なのか。しかも、土幌方面から然別湖へは既存の道路があり、トンネル方式の新ルートを開削したところで、時間短縮効果は十分程度にすぎないともいわれる」と疑問を呈し、最後に、「官僚の常とう句ともいえる『行政の継続性』に固執することなく、土幌高原道路の凍結ないし白紙撤回もあり得る姿勢で、いまだ度、幅広く道民世論に耳を傾けるべきでないか」と結んでいる。

この論調は、基本的に私たちの主張に一致しており、また多くの北海道民の考え方を代弁しているものといえよう。

私たちが提起したいくつかの疑問

土幌高原道路問題が北海道の段階をはなれ、環境庁のレベルに達し、環境庁が「全線トンネル案」を是とする方向の国立公園計画案を、自然環境保全審議会に諮問することが濃厚となった九五年三月、私たち北海道自然保護協会は、十勝自然保護協会、北海道自然保護連合と三者連名で、環境庁長官あて、「大雪山国立公園計画における土幌高原道路の取扱いに関する質問状」を提出した。その前文と九つの質問項目は「NC」九一号に掲載されているが、質問の「説明文」は省略されてい

るので、ここでは、そのうちいくつかの質問の意味と背景を紹介し、皆さまのご理解の一助にしたいと思う。(「NC」九十一号、関係分のミスプリント。八ページ三段十行目「北海道に説明を示したり」↓「北海道に説明を求めたり」。三ページ二段六行目「北海道での論議が尽くされ」↓「北海道での論議が尽くされ」なので要訂正。)

なお、この「質問状」に対しては、一九九五年十二月現在、環境庁からの回答は寄せられていない。

① 土幌高原道路を「林談話」の適用除外とした理由は？

周知のように「林談話」は、一九七〇年代初頭におこった「大雪縦貫道路問題」の終結に際して、当時の自然環境保全審議会の林部会長が発した談話で、国立公園などの道路のあり方にきびしい歯止めをかけたもので、「国立公園道路の憲法」ともいわれるものである。この談話に従えば、土幌高原道路は絶対に認められないことになる。

一九八七年夏のある日、土幌高原道路推進派の北海道選出国會議員が北海道自然保護協会事務所を訪れ、「土幌高原道路に反対しないではほしい、地元の要望を理解してほしい」旨の陳情をした。そこで私たちは「土幌高原道路は『林談話』に反するからダメ」と説明した。するとその議員は東京へ帰った直後の国会で、環境庁に対して「林談話」に関する質問をしたのである。ところが環境庁は、「土幌高原道路は『林談話』以前に認可されているので『林談話』は適用されない」趣旨の答弁をしてみました。

しかし「林談話」のなかには、「大雪山国立公

園を保護・保存することは非常に重要」であり、「国立公園の保護・利用(とくに観光道路)のあり方は反省すべき時期にある」との基本認識が示され、「場合によっては既存道路の規制を検討する必要がある」と明記されている。けっして談話以前に認可された道路は「適用外」などといっていない。しかも土幌高原道路は、自然保護上の「反省」があったからこそ、答弁当時すでに十五年も中断していたのである。それを当時で十五年もさかのぼってフリーパスの扱いにしてしまったのである。環境庁が当時、質問者から政治的プレッシャーを感じたかどうかは知る由もないが、環境庁の答弁は、自然保護の常識ではとうてい理解することができない。

この答弁は、その後の土幌高原道路問題の行方に重大な影響を与えたので、過去のできごと、として見過ごすことはできない。環境庁としては、「林談話」以前に認可された道路には「林談話」が適用されないとする根拠と、その解釈が「林談話」の精神や審議会の意向に反していないとする理由を、国民が納得するように、分かりやすく説明する義務があるのである。

また自然環境保全審議会は、自らの先輩が「林談話」を発しているのに、その談話に明らかに反する土幌高原道路を「適当」とする答弁をしたのであるから、これまた、なぜ土幌高原道路が「林談話」に照らして「適当」なのか、その理由を国民の前に明らかにすべきである。

② 公園利用に意味のない道路をあえて公園計画に位置づける理由は？

土幌高原道路(全線が地上部を通過するルート

案)はいまから三十年ほど前の一九六五年、国立公園計画に追加され、同時に国立公園道路事業として当時の厚生省から認可、着工された。しかし、一九七二年には自然保護上の理由で中断され、現在に至っているが、その間に周辺の道路事情や社会的環境も、人々の自然環境に対する認識も、大きく様変わりした。「全線トンネルが最良の解決策」などというものでは、けっしてない。

そもそも、土幌高原道路を必要とした原点が「山火事対策」にあったことは、北海道が作成した「一般道道士幌然別湖線自然環境調査報告書」(一九八八)に明記されており、また一九九三年七月には、北海道土木部長が北海道自然保護協会に対して、「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」と文書回答している。ところが、それからわずか二カ月後の九月には、山火事対策には何の役にも立たず、「地元の強い要望」に応えられない全線トンネル案が「最良」と、方針転換してしまったのである。これは完全に論理の破綻である。「山火事対策」がすでに充足されていることを認めれば、土幌高原道路不要論につながるので、北海道はその矛盾を説明することができず、口をつぐんでいる。

このように土幌高原道路は「目的」があいまいなのであるが、次に出てくるのが土幌町から然別湖への短縮連絡である。国立公園利用計画への位置づけも、この観点から行なわれる。それでは現実はどうなっているだろうか。

国立公園利用計画に位置づける道路の基本は、「自然探勝、野生動物観察等の自然体験型の自然

とのふれあい」(一九九四年に決定された「環境基本計画」)に寄与できるものでなければならぬのが当然である。ところが、土幌高原道路のうち大雪山国立公園に含まれる部分の景観はどうか。既開削部分は大きく削り取られた長大法面のヘアピンカーブが連続し、その法面緑化で導入された外来雑草が茂るばかりである。そしてその先は、全線トンネルの暗黒の世界が新しく開削されるだけである。すなわち、およそ国立公園にふさわしい「自然とのふれあい」は絶無の、人工的な環境ばかりなのである。土幌高原道路が、国立公園利用計画道路としての資質を欠くことは明白である。

しかも全線トンネルが貴重な「風穴地形」や「ナキウサギ生息地」へ影響を与えないという保証はなく、自然破壊が懸念されるのである。

わずかに残されたこの道路の機能は、然別湖への到達であるが、現在の然別湖畔は、土幌高原道路が最初に計画された三十年前に比べて、利用者の増加、宿泊施設の拡大が格段に進み、すでに自然の収容力の限界に達している。然別湖畔は地形的制約により、国立公園の景観や環境を築む広場や園地の確保がむずかしく、現状でも観光シーズンには人と車で雑踏し、ゆったりと自然を楽しむめないことは、周知の事実である。いまの然別湖畔にとって本当に必要なのは、利用増大をいかに規制するかという観点であり、いかに多くの観光客を呼び込むかということでは、けっしてない。

土幌町から然別湖畔に到達するだけの機能であれば、既存道路(国道二七四号く道道鹿追糠平線)の活用で十分である。土幌町から然別湖畔まで、既存道路に比べて土幌高原道路は十分足らずの短縮にすぎない。

このように、土幌高原道路は国立公園利用道路としての資質に欠け、国立公園の適正な利用に益するところもない。三十年前に計画された全線地上ルートであれば、事の善し悪しは別として、「自然とのふれあい」が期待できた。しかし、その後の自然環境調査でナキウサギ生息地などの貴重性が判明して地上ルートが否定され、「全線トンネル」を選択せざるを得なかった時点で、土幌高原道路は国立公園利用道路としての「必要性」と「効果」を失ったのである。国立公園計画の「見直し」は、まず、このことを直視しなければならぬ。ましてや「林談話」の原則を無視し、北海道が全国に誇る「北海道自然環境保全指針」(指針ではトンネル予定地付近は厳正保存とし車道否定)に反する計画を、あえて「見直し」でとり入れる理由はまったくない。それにもかかわらず、この道路を新しく国立公園計画に位置づけるなら、環境庁と自然環境保全審議会は、それが合理的である理由を、国民が納得するように、きちっと説明しなければならぬ。

③ 公園区域外を活性化するため公園内に負荷を与える計画が合理的である理由は何?

土幌高原道路が国立公園利用道路としての「必要性」と「効果」に欠けると指摘されると、事業主体の北海道が次にもち出す理論が、広域道路網としての機能である。北海道土木部長が作成した「一般道道士幌然別湖線道路計画の概要」(一九九四)には、この道路の役割のなかに「土幌町等、地元町の地域振興対策の支援」「災害発生時等の短縮・代替ルート確保による民生の安定」が、大きな柱としてあげられている。

ここでいう「地元町の地域振興対策」で具体的な対象と目ざされているのが、国立公園普通地域内の「ヌブカの里」と、国立公園区域外の「ナイタイ牧場」などである。ところでいま、世界的に行なわれている自然保護地域の設定方法はMABの例に見られるように、もっとも重要な守るべき地区を中心の核(コア)とし、その核の周辺に緩衝地帯(バッファー)を配し、さらにその外側が一般的な人間活動の地域、とする考え方である。これを国立公園計画に照らすと、特別保護地区や第一種特別地域が中心核、普通地域(場合によっては第三種特別地域も含む)が緩衝地帯に相当する。「ヌブカの里」は緩衝地帯、「ナイタイ牧場」は自然保護区域外である。

ところが土幌高原道路の未開削区間は明らかに中心核に相当する。緩衝地帯や国立公園区域外の「地域振興対策の支援」のために、国立公園のより重要な部分の核に犠牲を強いることが明らか、土幌高原道路を国立公園計画に位置づけることは、コアとバッファーの役割を逆転させることであり、公園計画の考え方として「本末転倒」である。

なお、土幌高原道路を全通させても、果たしてそれが「地域振興対策の支援」につながるか否かはおおいに疑問があるが、ここでは触れないでおく。

また「災害発生時等の短縮・代替ルート確保による民生の安定」についていえば、土幌高原道路は然別湖畔に達する三方向目の道路である。その一方で大雪山国立公園内には、旭岳温泉、天人峡温泉、トムラウシ温泉など一方向からだけしか到達できない「袋路」で、しかも然別湖畔より大規模な温泉集落が存在している。そして然別湖畔へ

の道路沿線は、災害多発地帯という過去の実績はない。もちろん現在の「民生が不安定」などとは聞いたことがない。それにもかかわらず、このような理由で然別湖への三方向目の道路を認めれば、旭岳温泉、天人峡温泉などの「袋路」に複数の道路を認めざるを得なくなり、大雪山国立公園の自然保護に大きな悪影響を与えるに違いない。そうしたことを総合的に検討することこそが、国立公園計画の「見直し」に課せられているのである。ただ、三十年前に認可されているから「行政の継続性」を尊重すればよい、というものではけつてない。

「土幌町等、地元町の地域振興対策の支援」「災害発生時等の短縮・代替ルート確保による民生の安定」などの役割は、道路の必要性の一般論としては理解できるが、だからといって、土幌高原道路が大雪山国立公園の利用道路として必要だという理論に援用することは、成立しない。環境庁と自然環境保全審議会は、この問題をどう認識し、どう検討し判断したのか、きちっと国民の前に明らかにしなければならない。

④ その他にも土幌高原道路は疑問の数々
一九九五年三月の「質問状」では、まだ次のような質問項目が続く。

④ 予定地の環境調査も行わずトンネルを合理的であるとする根拠は？
⑤ 北海道自然環境保全指針に反する道路が合理的である理由は何？

⑥ 地元の漠然とした期待を公園計画にとり入れるのが合理的な理由は？
⑦ 北海道がアセスで否定した長大トンネルが公

園計画で合理的となる理由は？
⑧ 自然保護団体のコンセンサスが得られていない公園計画が合理的な理由は？
⑨ 公園計画再検討実務要領に反する計画が合理的な理由は？
このうち最後の項目について少し解説しておきたい。

環境庁は国立公園計画などの「見直し」を進めるさいの、実務担当者のマニュアルとして、一九八〇年に「国立公園又は国定公園の公園計画再検討実務要領」を定めている。このなかの「道路事業」では、「事業執行状況を確認し、公園事業として執行中のものについては残すものとするが、事業執行者、道路体系等を勘案し、現計画が不合理であると認められる場合は、実態に合わせて公園計画を変更するものとする」と書かれている。

土幌高原道路は現在、公園事業として「執行中」であるが、事実上は二十数年にわたって中断し、新規開削が行なわれていない。その間に「全線トンネル案」が浮上した。しかし、全線トンネル案が浮上した時点で公園計画道路としての「必要性」と「効果」を失ってしまったことは、先の②で指摘したとおりである。それに加えて、いまままでに記してきたような疑問点や矛盾点が山積している。つまり「現計画が不合理」なことは明らかなのである。したがって環境庁としては「実態に合わせて公園計画を変更」する義務を負うことになるが、その「実態」をもっともよく表しているのが、二十一世紀を視野に入れて北海道が全国の都府県に先駆けて策定した、「北海道自然環境保全指針」である。いうまでもなく、この指針では土幌高原道路の未開削部分を「厳正保存」、「徒歩利用に限

定」(車道を認めない)と明記している。すなわち、今回の公園計画見直しで土幌高原道路を公園計画利用道路に位置づけることは、「国立公園又は国定公園の公園計画再検討実務要領」に反する計画となるのである。

それにもかかわらず環境庁は、土幌高原道路を公園計画に位置づけようとするのであるから、いままでも私たちが指摘してきたような疑問に対し真正面から答え、いずれも「不合理」ではなく「合理的」であるという根拠を明示し、国民を納得させなければならぬ。

透明性が必要な審議会の論議

自然環境保全審議会は一九九五年五月、土幌高原道路を含む大雪山国立公園計画の見直しを検討するための現地視察を行なった。幸いにも帯広では、土幌高原道路に対する賛否両論の意見を、短時間ではあるが聴取してくれる機会が設けられた。

そこで北海道自然保護協会は、十勝自然保護協会、北海道自然保護連合と連名で、「大雪山国立公園計画の見直しにおける土幌高原道路の取扱いに関する要望書」を、審議会あてに提出した。ここでは、①東ヌブカウシ山から然別湖周辺の自然環境を詳しく現地視察し、国立公園特別保護地区に格上げすること、②土幌高原道路の未開削区間は「林談話」「北海道自然環境保全指針」の基本に従って車道を廃止すること、③大雪山国立公園全体の公園計画見直しと、土幌高原道路の見直しを分離し土幌高原道路は継続審議すること、を要望している。その理由としては、前に記した環境庁への質問項目と類似のことを、時間の許す範囲で陳述した。

また現地視察が終わった段階で、三団体は「大雪山国立公園現地視察後の土幌高原道路問題審議」についての「要望書」を提出した。ここでは、①大雪山国立公園に対する基本認識を再確認したうえで審議を、②土幌高原道路は、公園利用者の増大に寄与しても、しなくても、いずれにしても問題がある、③トンネル技術論へ入る前に道路の必要性などの基本論議がなされるべきである、④いまの段階で自然環境保全審議会が早々と土幌高原道路を容認する方向の結論をだすことは、知事の「自然保護団体のコンセンサスを得ながら」という方針に反し、また「円卓会議」提唱に期待する北海道民などの意思や願いを無視することとなる、ということ配慮して審議するよう要望している。

審議会等の公開」という項目があり、「一般の審議会は、原則として、会議の公開、議事録の公開などを行なうことにより、運営の透明性の確保に努める」。「一般の審議会は、特段の事情により会議又は議事録を非公開とする場合は、その理由を必ず明示することとし、議事要旨を原則公開とする」と書かれている。また「審議会等の会長等の人選」という項目では、「一般の審議会において、当該省庁の出身者又は現在当該省庁の顧問、参与等の職にある者は、原則として、これをその委員に任命しない。また、やむを得ず省庁出身者等を一般の審議会の委員に任命する場合においては、特別な事由のない限り、当該一般の審議会の会長等に任命又は選任しない」と書かれている。ちなみに自然環境保全審議会も、会長は「当該省庁の出身者」の例外ではない。

しかし、これらの要望に対して審議会でどんな論議が行なわれたのか、行なわれなかったのか、その経緯はいささか不明である。

私たちは、この閣議決定の精神にもとづき、閣議決定の前の審議会ではあるが、一九九五年五月の自然環境保全審議会で、土幌高原道路問題がどのように審議されたか、情報公開を求めているところである。

十勝地方でも土幌高原道路不要論が多数派

自然環境保全審議会に限らず、一般的にいつて各種審議会は、行政が決めようとする方針を追認する「隠れ蓑」にすぎない、との批判が根強い。ところが、一九九五年九月、私たちにとっては嬉しいことが閣議決定された。「審議会等の透明化、見直し等について」というタイトルである。「透明化」が必要ということ、いままでの審議会は「不透明」だったという認識があり、「見直し」が必要ということは、いままでの審議会は本来の役割を果たさないものが多い、という認識が、政府部内にさえあったということに他ならない。これは自民党による一党支配時代の政権では考えられなかったことで、少しづつではあるが改革が進んでいる、と歓迎したい。

土幌高原道路の是非が話題になると、事業主体の北海道は知事の議会答弁を含めて、必ずといってよいほど、「地元からの強い要望」を前面に出してきた。私たちがも地元土幌高原道路待望論があることは否定しない。しかし土幌町長が熱心なのは当然として「地元からの強い要望」が、一般住民の間で、どの程度の広がりや強さを持っているかは、計り知れない部分があった。本文の始めの方で紹介した北海道土木部長の、「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」という回答は、実体的なものだったことが露呈してしまった前歴があるだけに。(もしも土木部長の回答が実体的なものだったら、山火事に役立たない「全線トンネル」には、地元から猛反発がでるはずなのに、地元からは何の不満も聞こえてこなかった。)

そうしたところへ耳寄りな情報が入った。北海道新聞(一九九五年十一月二十八日、帯広十勝版)によると、北海道新聞社は一九九五年秋に、十勝支庁管内の住民を対象として、「とちかち二十一世紀」の産業や開発、医療や教育など、幅広い分野にわたる世論調査を実施したが、その質問の項目に「土幌高原道路の是非」が含まれていた。

それによると土幌高原道路への回答では、「必要だと思う」と答えた者が二十四%に対して、「必要だと思わない」は四十%、「どちらともいえない」が三十六%だった。年令別では「必要」と「不必要」が相半ばしたのは六十歳以上だけで、四十台が「不必要」に傾いているが目立った。土幌高原道路のお膝元、土幌、鹿追、上土幌の三町でも「必要」の回答は少なかった。

「必要だと思ふ理由」は、「観光にプラス」「経済的効果」が合計で八割以上に。一方「必要だと思わない理由」は、「自然環境を破壊」「ナキウサギの生息環境を壊す」という自然重視の観点と、「メリットがない」「経済的効果が期待できない」という経済的観点が半々だったという。

いずれにしても、十勝支庁管内の住民の四十%は「不必要」、三十六%は「どちらともいえない」なので、実に七十六%が土幌高原道路の否定派と懷疑派で占められていることが、明らかにになったの

である。「地元からの強い要望」をふりかざす行政の声をよそに、地域住民は「冷めた目」で土幌高原道路を見つめている。十勝支庁管内でさえ、この結果なのだから、もし全道的規模の世論調査を行えば、「土幌高原道路はムダな公共事業」という世論の動向が、はっきりと出るだろう。

みんなで土幌高原道路不要の声を出そう

土幌高原道路は大雪山国立公園計画の見直しの中で、「全線トンネル案」が位置づけられた。しかし、これが道路事業として着工されるまでには、まだ多くの準備や手順が必要で、少なくとも今後一年以上かかるだろう。

その間に、いままで書いてきたような土幌高原道路の「目的」「必要性」「効果」などの疑問点や矛盾点を、環境庁や北海道と徹底的に論議し、土幌高原道路が大雪山国立公園の将来にとっていかに禍根を残す、ムダな公共事業であるかを、浮彫りにすると同時に、土幌高原道路不必要の世論をひろげる必要がある。

現在までのところ、行政は私たち自然保護団体からの疑問や質問に、ほとんど耳を貸そうとしていない。戦前の日本の政治は「由らしむべし、知らしむべからず」が基本で行なわれていた。しかし土幌高原道路も、行政が意思決定をした理由や経過は「知らしむべからず」で、結果だけに「由らしむべし」を強いている。これが近代の環境行政だろうか。これで間違いがないのだろうか。

一九九五年は、阪神大震災、オウム真理教事件、金融機関の破綻などが起こり、「日本の安全神話」がもろくも崩壊した年であった。それとともに、官官接待、道庁の公金不正事件などで、「役所は

間違ったことをしない神話」も同時に崩れ去った年であった。道庁では知事が先頭に立ち、「役所の古い体質」を反省し、改革にとりくむという。

考えてみると、土幌高原道路も、自然保護団体から出された質問には答えず、自然保護の基本である「林談話」や「北海道自然環境保全指針」を無視し、情勢がすっかり変わったにもかかわらず三〇年前に認可されたので「行政の継続性」が大切と、莫大な税金を使って、「目的」「必要性」「効果」が疑問だらけで、住民の多くも「不必要」と感じている「ムダな公共事業」を推進するのは、まさに「役所の古い体質」といわなければならぬ。土幌高原道路についても、北海道知事が先頭に立って、いったん計画を凍結し、抜本的見直しを行なう「新しい改革」に、是非ともとりくんでいただきたい。(一九九五年十二月)



帯広で自然環境保全審議会委員に対し意見を陳述する自然保護団体代表(1995年5月)