

士幌高原道路の時のアセスは どう進められたか

市民参加にほど遠い実態

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—自然と人間とのかか
わりを考える」など。

俵 浩 三

本文のねらい

全国から注目されている士幌高原道路の時のアセスは、大詰めを迎えた。しかし私たちが再三再四にわたって指摘してきた自然保護問題が、時のアセスの舞台でどのように検証されたのか、されなかったのか、さっぱり分からない実情である。これからの行政は、情報公開、市民参加、行政の説明責任が不可欠とされながら、士幌高原道路の行方はブラックボックスの中にある。たとえ、どのような結論が出されたとしても、行政の意志形成過程が不透明な実態は、反面教師として今後に生かされなければならない。

1 大詰めを迎えても中が見えない時のアセス

知事選挙の「相乗り」は士幌高原道路にも影響？
本誌が印刷されて皆さんのお手元にとどくころ、士幌高原道路の行方はすでに定まっているかも知れない。しかし、たとえどのような結果が出るにしても、この一文は士幌高原道路に関する「時のアセスメント」（以下、時のアセス）の経緯を語る資料として、後世に残す意味があると私は考えている。

掘達也知事は、新聞の新春インタビューで士幌高原道路の時のアセスにふれ、「年度末には結論を出す。政治的な懸案事項だからといって、知事選挙後に先送りほしくない」（朝日新聞、一九九九年一月五日）と明言している。長年にわたり私たちが主張してきた士幌高原道路の自然保護問題が、ようやく「時代の変化を踏まえた施策の再検討」

という時のアセスの舞台に乗って、検証されることとなったが、いま、まさにその大詰めを迎えようとしているのである。

ところが私たちが指摘した自然保護問題に対して、北海道の行政当局が時のアセスで、何をどのように検証したのか、しないのか、さっぱり中身が見えてこないのである。この原稿の締切は昨年の暮れだったが、時のアセスの大詰め段階なので、少しでも先が見える状態になってから原稿を書こうと思い、他の原稿は印刷所にまわった後の一月二十日まで情勢を見極めようとした。しかし相変わらず何も見えず霧の中である。

本年四月には知事選挙があるが、昨年暮れに掘知事は出馬を正式に表明し、同時に道議会野党の自民党からの支持もとりつけ、保革相乗り、オール与党体制の支持基盤を固めてしまった。これには道民世論や識者から反発が出たが、士幌高原道路の時のアセスでも不安材料がある。周知のように北海道議会の自民党や十勝地方出身議員は、士幌高原道路を時のアセスの対象とすることに反対してきた。時のアセスという政策が公表されたのは一九九七年一月であるが、士幌高原道路がその目玉となることが明白になると、当時の道議会議長を含む「族議員」が頑強に抵抗したため、時のアセスは半年間も迷走し、士幌高原道路を含む六対象事業が公表されたのは、七月に入ってからである。その自民党が知事選挙で相乗りするというのだから、士幌高原道路は自民党の顔を立て、推進に向かうらしいという噂が、地元からまことしやかに聞こえてくる。

時のアセスの対象となった第一次六事業のうち、士幌高原道路以外の事業、すなわち苫小牧東部工

業基地水道事業、松倉ダム、白老ダム、トマムダム、道民の森民活事業の五つは、いずれも中止または凍結となり、時のアセスはすでに一定の評価を得たのだから、最後のひとつくらいは自民党のプレッシャーを受けて、推進しても止むを得ないのではないかと、ということらしい。

しかし士幌高原道路は時のアセスの目玉である。全国的に注目され、「流行語大賞」まで与えられた時のアセスが、有終の美を飾らず、自然保護の基本問題がさっぱり論議もされないまま、政治的に妥協したのでは、かえって道民の信頼を失うことになるだろう。先に紹介した知事のインタビュー記事では、「士幌高原道路は三月までに結論を出すとのことだが、自民党内には見直しへの異論も強い」という問いかけに対し、知事は先の言葉につづけて、「時のアセスは、社会状況の変化を受け、時という物差しで事業を見直していくもので、そこに価値がある。(相乗りで)それが変わるものではない」と答えている。

迷走する「意見を聞く会」

知事のこの一言を信じて期待していたが、現実の北海道行政の対応は迷走している。昨年暮れに北海道から、士幌高原道路の賛否双方の関係者の出席を求め「意見を聞く会」を催したいと、日にちと場所まで特定して北海道自然保護協会に打診があった。そこで、①意見を聞く会は歓迎するが、公平、公開を原則とすること、②協会では、すでに再三にわたり士幌高原道路に対して意見を述べ質問を繰り返しているので、意見を聞く会の前に私たちの指摘した問題点に対する北海道の見解(中間報告)を明らかにすること、を申し入れた。

それがなければ同じ意見の繰り返しになってしまう、論議が進まないからである。

ところが北海道は私たちが指摘した問題点に答えられないらしい。一方、推進派の方では、「意見はすでに出し尽くしたので、いままら公開の場で意見を述べたくない」という事情から、出席しない意向だと伝えられている。こうして意見を聞く会は空中分解してしまった。一月十九日の北海道新聞は、「士幌道アセス・意見聴取、文書形式に・道、公開討論やめる意向」という見出しで、この問題を報じている。しかし、道民のだけれども傍聴できる公開の場で意見を言うことと、だれが何をいったか分からない非公開文書の提出では、意義がまったく異なる。私たちは「公開で意見を聞く会」の開催を求めているが、どのような方向に落ち着くのか、一月二十日現在まだ先が見えてこない。

2 時のアセスで検証すべきこと

時間という客観的な物差し

時のアセスメント(時代の変化を踏まえた施策の再検討)は、北海道が発行した広報誌によれば、次のように説明されている。

さまざまな事情で停滞したり、時間がかかり過ぎていた施策に、「時」という客観的なものさしを当て、再評価しようとするシステムだ。これまで行政が一度始めた施策は、時代の流れの中で、その価値や効果が変化しても、なかなか見直しが行われず、突き進んできた面があったといえる。施策を変更したり止めたりすることは、自らが過ちを認めることにもつながる。「間違いは絶対に許されな

い」という考え方が強迫観念となり、前例踏襲や問題の先送りといった、「お役所仕事」や行政のムダという批判を多く生み出してきた。しかし、時代の変換点にある今日、行政自身がそのような観念から自らを解き放ち、一度立ち止まって施策を評価し直すときに来ているといえる。

これを進めていくことは、これまで行政に欠けていた費用対効果というコスト意識や金銭感覚、時間感覚などが身につく、職員の意識改革にもつながる。また、それぞれの施策について意義や目的を分かりやすく説明できるアカウンタピリティ(説明責任)の意義をつねに持つことにもなると期待される。時の流れという、過去から現在の検証を通じて、北海道は新しい未来を創造していく。(北海道ニュース一九九七年九月号)

そして具体的には、まず事業担当部局が「再評価調査」を作成し、それを副知事が責任者となった「検討チーム」で検討し、最後に知事、副知事、総務部長、総合企画部長、政策室長、関係事業部長などから構成される「政策会議」で、結論を出すのだという。

その再評価の検討項目として次のことがあげられている。

①必要性 経済・社会情勢の変化等により、必要性や意義が変わっていないか。

②妥当性 計画内容が時代に即応しているか。道の関与の仕方に再検討の余地がないか。

③優先性 緊急に実施する必要があるか。道民のニーズは高いか。長期計画等での

位置づけはどうか。

- ④効 果 実施の結果が所期の成果をあげるこ
とができるか。社会的評価(好感度)
が高いか。

- ⑤住民意識 施策に対する住民の意識は変化して
いないか。

- ⑥代替性 代替方法の可能性はないか。

このような時のアセスを導入したことは、従来の「お役所」の姿勢からいえば画期的なことといえる。北海道自然保護協会は土幌高原道路について、次のようなことを知事あてに要望したことがある。

この種の事業に対し事業執行部は、事業の継続性、面子などにとられ、抜本的な見直しを行わないのが一般的な傾向であります。

したがって本件の検討に際しては、事業執行部のみならず、企画調整、環境保全、財政などの関係部局が綿密な連携をとり、かつ道政の最高責任者が加わり、本事業が自然保護上の理由によって二十年近くも中断していた事実を厳粛に受けとめ、その二十年間における社会情勢の変化と、自然保護的価値観の増大、本路線の必要性の消滅ないし明白な低下などを、冷静、総合的に判断し、本事業の中止を決定されることを要望いたします。「ぼたんの掛け違い」を最後まで掛け違えてしまう過ちを犯すことのないように切望いたしております。(一九九一年十一月十三日づけ、知事あて「一般道道士幌然別湖線の工事に伴う自然保護問題に関する質問書」)

この文章は私が起草したものであるが、いまから九年前のことである。しかし北海道自然保護協

会は時代を先取りしすぎていたのだろうか。いまから考えれば時のアセスとまったく同じ趣旨といえるこの要望は、一顧だにされることなく葬り去られてしまったのである。その後も再三再四どころか再七再八(こんな言葉はないが)にわたり、土幌高原道路計画の抜本的見直しを訴えてきたが、行政はまったく聞く耳をもとせず、土幌高原道路の推進に走ってきた。まさに「行政が一度始めた施策は、時代の流れの中で、その価値や効果に変化しても、なかなか見直しが行われず、突き進んできた」のである。一九九五年十二月には、私はその年の出来事を振り返りながら、「土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」という一文を書き、次のような言葉で結んだ。

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三十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ない。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、抜本的見直しを行う「新しい改革」に、是非ともとりくんでいただきたい。(『北海道の自然』、第三十四号一九九六)

この一九九五年に書いた文章も、実質的には時のアセスメントを求めたものであった。それから一年後に、土幌高原道路の見直しを目玉とする時のアセスが堀達也知事より決断されたのである。もちろんこの間には、有志による「ナキウサギ裁判」が提訴されたことも大きな要因となっているが、「時の流れ」は「役所の古い体質」を許さなくなつたのである。それでは「時の流れという、過去から現在の検証を通じて、北海道は新しい未来を創造していく」とうたった見直しは、順調に進んでいるだろうか。

質問には「回答を差し控えない」

土幌高原道路が時のアセスの対象として公表された一九九七年夏以降、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協同して、土幌高原道路については時のアセスで、しかしかの事項を検証してほしい、という質問・要望書を三回提出した(一九九七年九月十六日、同十一月二十日、一九九八年四月十六日)。しかし、知事からの回答は、三回とも「回答を差し控えない」という回答である。先に記したように、北海道は時のアセスについて「その施策について意義や目的を分かりやすく説明できるアカウンタピリティ(説明責任)の意義をつねに持つことにもなる」と格調高く記している。しかし実態は、自ら

説明責任を放棄しているのである。これを言行不一致いわず、なんというべきだろうか。

ところが一九九八年四月からは、北海道が一連の不祥事の反省にたち、それまでの「情報公開条例」を抜本的に改正し、全国でもっとも先進的と誇る「新しい情報公開条例」として施行されるようになった。その条例の前文には、「道民による行政参加と監視の観点から、新しい情報公開制度は、だれでもが知りたいときに自由に知り得る権利を明らかにするとともに、道政の諸活動について説明する責任を全うすることにより、その公開性を高め、及び道民参加を促進するものでなければならぬ」と明記されている。もちろん情報公開の対象には、「結果」だけでなく「意志形成過程」も含まれている。

そこで「回答を差し控えたい」という回答ばかり繰り返すことは、新しい情報公開条例の趣旨にも反するから、回答するようにと、一九九八年五月二十六日づけで四度目の要望と回答督促をした。それに対して同年六月三十日づけで知事から回答がきたが、その内容は、肝心なことは焦点を意識的にぼかした、逃げの答弁に終始しており、土幌高原道路の基本問題の論議を深めるためには、一歩も前進しないものだった。

そのため私たち自然保護三団体は同年九月八日づけで、さらに「土幌高原道路に関する基本問題を時のアセスで検証し計画を撤回することの要望書」を知事あてに提出した。そこでは次の十二項目を、「客観的に検証し、その検証の過程、およびその考え方の根拠、理由を、時のアセスの中間報告の一環として公表し、かつ行政の説明責任を果たすこと」を求めている。

① 知事は北海道自然環境保全指針を策定し、道民にこれを遵守するように呼びかけながら、自らはこれに反する土幌高原道路を推進してきたこと。

② 土幌高原道路は国立公園道路の基本である「林談話」に反しているのに、北海道は環境保全より既得権を優先させて適用除外とし、土幌高原道路を推進してきたこと。

③ 土幌高原道路を必要とした原点の「山火事対策」はすでに充足されているので、道路の必要性が消滅しないしちじろしく低下したこと。

④ 北海道は「自然にやさしい道づくり」という土幌高原道路のパンフレットをつくり、偏向した情報を道民に与えるなど、道路建設目的のためには手段を選ばぬ不敵な道政をすすめてきたこと。

⑤ 北海道は土幌高原道路の環境アセスメントや道民意向などの調査で、「始めに道路ありき」の姿勢を貫き、道路建設に都合のよい結論を誘導してきたこと。

⑥ 土幌高原道路は国立公園の道路事業として行われているにもかかわらず、新規開削部を全線トンネルとしたため、国立公園の「自然とのふれあい」機能を喪失するという致命的欠陥に陥っていること。

⑦ 土幌高原道路は「地域活性化」のために必要と北海道は主張するが、国立公園区域外などを活性化するために国立公園の核心部に犠牲を強いるのは、国立公園の適正な保護および利用に反すること。

⑧ 土幌高原道路は「災害発生の短縮・代替ルート確保による民生の安定」に役立つというが、

まったく説得力がないこと。

⑨ わずか十分程度の短縮連絡のために、自然保護の基本を無視しながら、莫大なトンネル工事をかけて土幌高原道路を建設することは無駄な公共事業であること。

⑩ 一九八七年に知事が土幌高原道路の再開を公表したとき、自然保護団体とのコンセンサスを得ると表明したにもかかわらず、コンセンサスを得ないまま、また国民の多くから寄せられた反対意見を無視して、道路建設推進に向かってきたこと。

⑪ 「地域活性化」には土幌高原道路抜きでも多様な代替性と選択肢があるのに対し、土幌高原道路予定地の自然環境は代替性のない「すぐれた自然」である。代替性のあるものを得るために、代替性のないものを失う（傷つける）のは誤った選択であること。

⑫ 以上を総合すれば、土幌高原道路の新規開削部分の計画は断念し、国立公園としての東ヌブカウシ山・然別湖周辺の自然環境にふさわしい保護と利用の道を考えることこそが、二十一世紀に向かって賢明な選択であること。

この十二項目には、それぞれ具体的な事例をあげて詳細に説明した部分があるが、ここでは省略して、項目のみを示した。

九月八日には、時のアセス検討チームの責任者である西村博司副知事に対し、この十二項目を直接に説明して要望することになっていたが、副知事に急用ができたため、担当部局の責任者に説明して提出した。副知事への説明は九月二十一日になったが、私たちの説明を聞いた副知事は、「そのように理詰めできられると、反論の余地があり

ません」と率直に印象を語ってくれた。そして検証過程の中間報告をすることを約束してくれた。

ところが、待てど暮らせど、北海道（建設部）は私たちの指摘したことに對して答えてくれない。本年三月には結論を出すという大詰の段階の一月下旬になっても、北海道は黙して語らずノーコメントである。行政の意志形成過程は闇の中でまったく透明性がない。意志形成過程の論議がわからず、密室で時のアセスを行い、三月になって突然、「しかしかの結果となったので、道民のご理解とご協力をいただきたい」といわれたのでは、賛成派にしても反対派にしても、納得できないだろう。中間報告があれば、論議の流れが分かるし、その先がある程度は予想することもできる。また中間報告の内容に疑問があれば、さらに質疑を繰り返して論議を重ねることができるのである。北海道情報公開条例の前文にある、「道民による行政参加と監視の観点から、情報の公開性がますます高まっており、…だれもが知りたいときに自由に知り得るよう知る権利を明らかにする」という基本理念は、土幌高原道路のように、多くの道民や国民から関心をもたれている案件に對してこそ、生かされなければならない。

3 土幌高原道路の基本議論を深めるために

「経済効果」は漠然とした期待でいいのか

北海道は議會答弁などを通じて、土幌高原道路は「地域活性化」に役立つから整備するのだ、とくり返し主張してきた。そこで私たちは「土幌高原道路は『地域活性化』に役立つと北海道は主張しているが、『活性化』の中身は漠然とした期待にすぎず、根拠薄弱で無駄な公共事業である」と再

三にわたって指摘した。その批判をかわすためもあってか、北海道は「事業効果の分析」調査を実施したと伝えられている。これは昨年十二月で終了し、その前の十月末には「中間報告」（私たちの質問に對する中間報告とは別）がなされることになっていった。ところが、一月二十日現在、まだ何の中間報告もないのである。

中間報告が公表されれば、その分析の中身についての適否などの論議を深めることができるが、何も情報公開されない現状では、意見もいえず論議も深めることができない。あいかわらず「漠然とした期待にすぎず、根拠薄弱で無駄な公共事業」と繰り返すしかない。それなのに「意見を聞く会」を催すから「最後」の意見をいってほしいと北海道はいうのである。これでは形式的に「関係者の意見を聞きました」という体裁をととのえるだけで、実質的には何の意味もない。

せっかく「これまで行政に欠けていた費用対効果というコスト意識」（前掲の『北海道ニュース』）を明確にするために「事業効果の分析」を行ったのだから、どのような方法で分析し、どのようなデータが得られたのか、「自然保護団体は『漠然とした期待』と批判するが、北海道が分析したところ、かくかくしかじかの効果があると期待できる。最終のまとめはまだ終わっていないが、決して『漠然とした期待』ではない」などと、中間報告をすればいいではないか。その内容如何によっても、私たちも、ある部分については納得したというかもしれないし、分析方法が不十分だから、この点をもっと深く検証すべきである、などと思見をいうかもしれない。それによってこそ論議が深まるのである。それが、いまだ公表を渋っている

るといのは、分析の結果「ほとんど地域活性化に効果がない」ということになったのではないかと勘ぐってしまいたくなる。（再三の督促をした結果、やっと北海道は一月末までに中間報告をすると言明するようになった。）

時間の物差しでは「林談話」の適用が当然

先に記した昨年九月八日づけの質問・要望書の十二項目は、すべて「時の流れという、過去から現在の検証を通じて、北海道は新しい未来を創造していく」ために必要なものばかりである。いまは紙数の関係で、一例として「②土幌高原道路は国立公園の基本である『林談話』に反しているのに、北海道は環境保全より既得権を優先させて適用除外として土幌高原道路を推進してきたこと」という項目だけについて、補足してみよう。

「林談話」は国立公園などの道路のあり方の基本として、環境庁自然環境保全審議会の林修三公園部会長（当時）が、一九七三年に公表したものである。それによれば、国立公園における道路の建設は、①その道路が是非必要であり、他にこれに代わる適切な手段がないことが前提であり、②その場合でも、自然環境の調査を十分に行い、原始的環境、高山帯や急傾斜地、希少な動植物の生息・生育地などは、あらかじめ慎重に避ける配慮が必要、というのである。

現在、土幌町から然別湖へ行くには、国道二七四号と道道鹿追糠平線を利用して到達することが可能である。すなわち立派に舗装された国道と道道という「他にこれに代わる適切な手段」が存在しているのである。それにもかかわらず土幌高原道路は、土幌町から然別湖まで「短縮連絡」しよ

うとするのだから、「その道路が是非必要」とはいえず、①の前提条件を充たしていないことになる。

すなわち土幌高原道路は林談話の前提条件を充たさないから、国立公園では否定される道路なのである。しかも林談話は大雪山国立公園と特別な関係をもっている。そもそも林談話は、一九七〇年代初頭に問題となった「大雪縦貫道路」に関連して公表された基本方針である。当時は山岳観光道路が全国的に歓迎されて建設され、そのための自然破壊が、富士スバルライン、美ヶ原ビーナスライン、石鎚スカイラインなどで問題視されていた。そこで山岳観光道路開発による自然破壊の「反省」から、①大雪山国立公園はわが国に残された貴重な自然地域で、その保護・保全は非常に重要、②自然公園の保護および利用のあり方は反省の時期にきている、③観光道路の開設は必ずしも過疎解消の決め手にはならない、という三点の基本認識を確認し、そこから林談話が導き出されたのである。

ところが北海道は、「土幌高原道路は『林談話』より前に認可されたので、林談話は適用されない」と主張して、土幌高原道路を推進してきた。もっとも北海道がそう主張する背景には、環境庁が十勝地方出身の国会議員から土幌高原道路のことを国会で質問され、土幌高原道路は林談話より前に認可されたので適用されない旨の答弁をってしまったという事実がある。この答弁は環境庁が自ら示す国立公園業務のガイドラインとの整合性がなく、明らかに誤った答弁なのであるが、それはさておいて、この問題に「時間の物差し」をあてることこそ、時のアセスの本旨である。

「林談話」に時間の物差しをあて、「時の流れ」という、過去から現在の検証」をしてみよう。これは、山岳観光道路が全盛だった一九六〇年代に認可された土幌高原道路の既得権を、観光道路による自然破壊の反省にたつて自然保護の観点から出された一九七〇年代の林談話より優先させて、「適用除外」としたのである。一九六〇年代に認可された土幌高原道路は、残念ながら事前の自然環境調査が何も行われず、全線が地上ルートでナキウサギ生息地を貫通するものだった。しかし工事着手後になって、道路予定地にはナキウサギの大規模な生息地帯があるなど、きわめて貴重な自然地域であることが判明したので、一九七〇年代に工事が中断されたのである。それを一九八〇年代になって、バブル経済とリゾートブームの追い風を受けながら、土幌高原道路は林談話より前に認可されているからと、無条件でフリーパスの扱いとしたのである。このことは、たとえ土幌高原道路がどんなに自然を破壊しても、それは既得権だからやむを得ないと黙認することに他ならない。そのような古い時代の既得権による行政の継続性が正当であると、北海道は一九九〇年代になっても金料玉条のように繰り返し主張してきたのである。（全線地上ルートはその後、駒止ルート、全線トンネル、と変更されたが、林談話の適用除外という点では一貫している。）

新しい時代に即応し、自然破壊の歯止めのために設けられた林談話を無視し、「林談話の適用除外」という主張を貫く姿勢からは、けっして「北海道は新しい未来を創造していく」という、美しい花は咲かない。時の流れに逆行しているのである。「時間の物差し」を使う時のアセスは、行政

の継続性にとらわれないことが本旨である。したがって土幌高原道路に林談話を適用させるべきことは当然であり、これを適用すれば土幌高原道路の建設は否定されるのである。

また林談話を適用除外にしたことを、時のアセスの評価項目に当てはめると、どうなるだろうか。古い時代の価値観を新しい時代の価値観より優先させたのだから、「計画内容が時代に即応しているか」という「妥当性」の項目に×がつく。林談話は上位計画とはいえないが、国立公園の保護・利用の憲法といわれる重要なものであるから、「長期計画等での位置づけはどうか」という「優先性」の項目でも×となる。土幌高原道路は自然保護の基本である林談話に反するということで、土幌高原道路反対の世論が高まったのだから、「社会的評価（好感度）」が高いものであるか」という「効果」の項目でも×である。

昨年の九月に私たちがまとめた十二項目の問題指摘のうち、「林談話」ひとつを例にあげても、×が三つも並んでしまう。残りの十一項目でも、「北海道自然環境保全指針」との整合性をはじめ、すべての項目で×ばかりが増加し、○はひとつもないかもしれない。

ところが北海道は、現在に至るまで六カ月以上にわたり、私たちが指摘したことに何ひとつ反論もせず、何ひとつ見解も示していない。せめて「過去の検証」くらいは終わっているのだから、「土幌高原道路の既得権を尊重するのは当然なので、やはり適用除外としたことは適切だった」とか、「いまから振り返れば、適切さを欠いた部分があった。今後のことはこれから慎重に検討する」とか、ひとことコメントがあつて然るべきで

はないだろうか。その中間報告がなければ論議の深めようがない。北海道が黙して語らぬ姿勢には、土幌高原道路の基本問題を避けて通ろうとする意図が見え隠れし、時のアセスに必要な、透明性の確保（情報公開、意志形成過程の明確化）、道民参加、行政の説明責任などが形骸化してしまっただけである。

4 昨年九月以降の新しい事態に対する見解

道民意識調査には「時間の物差し」が欠落

北海道は昨年七月八月に、道民約一万人を対象とした「『道道土幌然別湖線の整備』に関する道民意識調査」（ニーズ調査）を実施した。そのアンケートは、地元三町（土幌町、鹿追町、上土幌町）、十勝支庁管内（地元三町を除く）、全道（十勝地方を除く）に、ほぼ三分の一ずつ配布されたという。ところが十月に公表された設問をみると、土幌高原道路開通を前提としたものばかりが目立ち、時間の物差しに該当する設問がまったく欠落していた。例えば「土幌高原道路が開通した場合、まちを訪れる観光客が増加すると思いますか」（地元三町）、「土幌高原道路が開通した場合、あなたはどのようなことで利用することがあると思いますか」（十勝支庁管内）、「あなたは、あなたのまちが地域の交流、産業などの活性化に取り組む必要があると思いますか」（三者共通）、などという設問ばかりが並んでいる。「地域活性化の必要があると思いますか」と問われて、「地域活性化は必要ありません」と答えるひとが何人いるだろうか。「あなたはお金がほしいと思いますか」と問いかけると同じような愚問である。

従来の北海道は土幌高原道路について、①「地

域活性化に役立つ」こと、②「地元からの強い要望に応える」ことを、道路建設推進の大きな理由に掲げてきた。この設問をみると、道民世論を土幌高原道路応援団員に誘導しようとする意図が非常に強く感じられる。

その一方、時のアセスでもっとも重要な「時間の物差し」となる設問、例えば「あなたは三十年前の観光開発の価値観と、新しい時代の自然保護の価値観の、どちらを大切に思いますか」というような設問は絶無なのである。

北海道自然保護協会など自然保護三団体は、このニーズ調査の立案段階である昨年四月十六日に知事あてに提出した、「大雪山国立公園・土幌高原道路に関する説明を求める要望書」のなかで、「このニーズ調査は、時のアセスの一環として行われるものですから、当然のこととして時のアセスの評価項目にあげられている、『必要性』（この道路は必要か、社会・経済の変化で必要性が変わっていないか）、『妥当性』（この道路は自然保護の基本である『北海道自然保護環境保全指針』や『林談話』と整合性があるか）、『優先性』（緊急に実施する必要があるか）、『効果』（道路で地域が活性化するか、この計画は社会的好感度が高いか）、といった事項に対する道民の意向が正確に反映されるものでなければならず、設問・回答選択が客観性を欠いたものであってはなりません」と指摘してあった。

ところが実際の設問をみると、「道路で地域が活性化するか」に該当するもの以外はすべて無視され、前記のような設問が並んでいたのである。これでは時のアセスの核心である「客観的な物差し」を置き去りにした、羊頭狗肉の調査であると

いわざるを得ない。

私は時のアセスが新聞にはじめて報道された直後の一九九七年一月に、「土幌高原道路の見直し、道民の目も必要」と題して、次のような投書をした。

私は計画の抜本的な見直しを訴えてきた。このたび知事は環境重視の観点から、それを見直す方針だという。知事の英断を評価したい。

しかし、事業主体が身内で見直すのは、スポーツでいえば、競技中の選手が突然レフェリーに変身するようなものである。形成有利な自分のチームが、あわや逆転負けするかもしれない、きわどいプレーを裁くことになるのだから、公平な目が期待できるだろうか。：（北海道新聞「声」一九九七年一月十二日）

この「『道道土幌然別湖線の整備』に関する道民意識調査」は、北海道職員が公正なレフェリーになりきれず、プレイヤー意識丸出しで、土幌高原道路のサポーターを募集したようなものである。まさに、「施策を変更したり、止めたりすることは、自らが過ちを認めることにもつながる。『間違いは許されない』という考え方が強迫観念」（前掲の『北海道ニュース』）となっているのである。第三者の目を欠いた「身内による見直し」の限界を露呈したというべきである。

道民は土幌高原道路に期待せず冷めた目

しかし、このニーズ調査の結果を見ると、設問が道路建設を前提としたものであるにもかかわらず、地域住民を含む多くの道民は、土幌高原道路が地域活性化にそれほど役立つとは認識しておら

ず、冷めた目で見ていることが明らかとなった。

すなわち地元三町における、「土幌高原道路が開通した場合、地域の農業を中心とする産業や商業などの分野で、売り上げが増加すると思いますか」という設問では、「そう思う」（非常に思う）が三二・七％であるのに対し、「そう思わない」（それ程思わない）あまり思わない）は五〇・三％で、地元町民は土幌高原道路に対し、ほとんど期待しておらず、むしろ否定的な意見をもっている住民の方が多くなっているのである。

また十勝圏における、「土幌高原道路が開通した場合、あなたの住んでいる十勝地域で地域の交流、産業などが活性化することだと思いますか」という設問では、「そう思う」が三二・三％であるのに対し、「そう思わない」が四六・八％と否定的意見の方が上回り、土幌高原道路は十勝圏の広域的な経済効果でも、ネガティブにしか認識されていないことが浮き彫りにされた。

このことから、北海道が従来から主張してきた、土幌高原道路は①「地域活性化に役立つ」、②「地元からの強い要望に応える」、という推進の論拠は、砂上の楼閣にすぎない実態であることが明確になった。

さらに全道を対象とした、「土幌高原道路の再評価にあたって、重視すべき項目」の設問で、一番目にあげられたものは「自然環境への配慮」の五九・三％であり、次いで「事業の効果」が一五・九％であるのに対して、「地元の熱意・期待」は、わずか一〇・一％にすぎない。すなわち北海道が主張してきた、土幌高原道路は「地元からの強い要望に応える」ためにも必要という論拠は、広く

道民の支持を得ることができなかったのである。

北海道としては、以上の事実を重く受けとめ、土幌高原道路の新規開削部分は計画を撤回すべきである。

「土幌町の開発振興策」をどう見るか

昨年十月に土幌町は、(財)日本地域開発センターに委託して『土幌町開発振興に関する調査報告書』をまとめた。

それは「東大雪の大自然と豊かな農村を結ぶ『自然・環境教育のメッカ』づくり」と副題にあるように、自然探勝・自然観察を主体とする計画である。このような活動は国立公園にふさわしいとは考えられるが、この調査報告書では、どこにどんな施設をつくり、どのような活動をするのか、構想段階であり、具体的な規模構造などはまったく明らかにされていないので、現段階では自然保護サイドからコメントすることができない。しかしそれでも、次のことは指摘できる。

自然・環境教育は土幌高原道路抜きでも可能
この報告書のどこを読んでも、この構想を実現するために土幌高原道路が必要不可欠であるという論理の展開はない。いずれも、土幌高原道路抜きでも実現可能なものが羅列されている。せいぜい土幌高原道路があれば、プラスアルファ効果があるといった程度で、必要不可欠という説得力はまったくない。

私たちは、地域振興そのものに反対するものではない。しかし自然保護の基本にことごとく反する土幌高原道路計画には明確に反対する。土幌町の地域振興は、土幌高原道路抜きで策定されるべきである。

土幌高原道路は十勝の広域観光にマイナス

この報告書では、土幌高原道路がもたらす経済効果として、「然別湖観光客の五〇％が（土幌高原道路を利用して）土幌高原に立ち寄った場合」が試算されている。しかし土幌高原道路が完成しても、全体の観光客が増えるとはまったく考えられない。現に前掲の道民意識調査でも、地元三町の住民の意見は「観光客が増加すると思う」が四二・四％に対して「増加すると思わない」が四四・〇％となっており、否定的見方が上回りながら拮抗している。

そのような実情のなかで、仮に五〇％の観光客が土幌高原道路を利用すれば、従来は鹿追町などを通していた観光客が五〇％近く減少することになる。限られたパイの奪合いである。ところが、鹿追町など土幌町以外に与えるマイナス効果は、まったく考慮されていないのである。

このような調査報告は「十勝圏の広域観光効果」を掲げながら、他の地域の犠牲で特定地域だけが潤うことを期待する、自己中心的なものといわざるを得ない。

観光客が増大すれば然別湖畔で自然破壊
また同報告書は、「然別湖への観光客が三〇％上乗せされた場合」の経済効果を試算しているが、トンネル一本の建設で観光客が三〇％増加すると期待するのは甘すぎる見通しである。先に紹介した「林談話」も、「観光道路の開設は必ずしも過疎解消の決め手とならない」という認識を示している。それでも、もしも仮に三〇％の上乗せがあれば、そのために然別湖畔の交通混雑状態はますます増幅されてしまう。然別湖畔の西側の既存道路（道道鹿追線）は、急傾斜地に開削された

幅員の狭い屈曲した道路であるが、交通量が増大すれば拡幅の必要性が生じる。その場合は、湖畔の豊かな森林を伐採し、急傾斜地の切り盛り土工をもたらずので自然環境を損なうことが明白である。また、それを避けた工法としてパイパスやトンネルを選択すれば、せつかくの然別湖の自然とのふれあい失われる。

ところが、この報告書では、そのようはマイナス効果にはまったく言及されていない。自然環境保全審議会が土幌高原道路を認めた答申（一九九五年五月三十日）には、「然別湖畔の豊かな自然を適正に保護し、適正に利用する方策を講ずること」という趣旨の付帯意見がついているが、土幌高原道路はこれをクリアできないのである。この点でも土幌町の考え方は、視野の狭い自己中心的なものといわざるを得ない。

以上のように、「土幌町の開発振興策」は土幌高原道路抜きでも可能であるばかりでなく、自然的にも社会的にも、土幌町以外の部分でマイナスをもたらすし、犠牲を強いることが明白なので、土幌高原道路は計画を撤回すべきである。

鹿追町民の意向は霧の中

先のニーズ調査で紹介したように、「土幌高原道路が開通した場合、地域の農業を中心とする産業や商業などの分野で売り上げが増加すると思えますか」という地元三町に対する設問では、「思う」（つまり地域活性化に貢献）という答えが三二・七％なのに、「思わない」（地域活性化に役立たない）が五〇・三％だった。ここで注目したいのは、土幌町、鹿追町、上土幌町の町別の意向内訳である。周知のように土幌高原道路は土幌町が

中心となって推進してきた。土幌町は広報紙を使って、町民に対して土幌高原道路の必要性や効果をさかんにキャンペーンしてきたし、その実現は「地元の悲願」といわれている。当然のこととして、土幌町民は土幌高原道路に期待する見方をずるひとが多いだろう。

それにもかかわらず三町の合計では、「思わない」（地域活性化に役立たない）が「思う」を大きく上回っている。ということは、土幌町以外の鹿追と上土幌の町民の多くが、土幌高原道路をネガティブにとらえていることが予想される。

私は地元三町の町民が、土幌高原道路に対してどんな考え方をもち、それを論評する立場にない。しかしせつかく住民の意識調査を行ったのだから、とくに鹿追町民が土幌高原道路をどう見ているのかの結果を知りたい。そこで北海道の政策室と道路計画課の幹部が同席する場所で、地元三町の意識調査の町別内訳を教えてほしいとお願した。ところが、地元三町をいっしょに考えており町別内訳のデータはない、との答えである。私は啞然として聞き返したが、町別内訳はないという。この種のアンケート調査で地元三町の内訳データがない（分析していない）とは、常識ではとうてい理解できない。もし本当にその分析をしていないのなら、まことに不十分な調査というしかない。またデータが存在するのに、それを公表すると土幌高原道路の推進に支障があると思っ、「ない」といったのならデータ隠しである。

私が鹿追町民の意向を知りたい理由は、①鹿追町議会は、かつて土幌高原道路計画に対して反対決議をした事実があるからであり、②土幌高原道路が完成すれば、いみじくも土幌町の『土幌町開

発振興に関する調査報告書』がいうように、現在は鹿追町を通過している多くの観光客が、土幌町側に流れるからである。限られたパイの奪合いは、鹿追町にとってけつてプラスにならないはずである。

それにもかかわらず鹿追の町長は、地元三町の「おつきあい？」で、土幌高原道路の推進メンバーとなっている。冒頭に記したように、土幌高原道路の時のアセスは大詰を迎えており、北海道は私たち自然保護団体の「最終意見」を聞かせてほしい、といっている。それと同時に平行的に、地元自治体の首長からも「最終意見」を聞く予定だという。いままでの流れから見れば、鹿追町としても推進の意見を述べることが予想される。しかし私が憂慮するのは、それが本当に鹿追町民の意向を反映したものであるかどうか、ニーズ調査の結果を見る限り、大きな疑問があるからである。

北海道が、三町の町民意向の町別内訳のデータがないと説明したことを信ずれば、鹿追や上土幌の町長は、自分の町民が土幌高原道路にどんな意識をもっているかを知らないまま、「最終意見」を北海道に陳述しなければならぬのである。せつかく三町で三千人規模の意識調査（一町で約千人、回答数一町で約六百人）を公的に行いながら、その自治体の長は、自分の町民の意向を把握できないというのには、どこかが狂っているといわざるを得ない。町民の多くが土幌高原道路をネガティブにしかとらえていないことが明らかにすれば、「首長の意見」も変わるかもしれないのである。勘ぐれば、土幌町以外の町民が土幌高原道路に否定的な意見をもっていることが明らかになると、地元三町の足並みがそろわなくなり、土幌高原道

路を推進してきた北海道にとって不利となるから、データを隠しているのではないか、との疑念がわいてくる。

そんなことは杞憂にすぎないのであれば幸いである。しかしいままで見てきたように、土幌高原道路の時のアセスでは、北海道職員（とくに事業担当部）が、プレイヤーからレフェリーに変身したという自覚が感じられない実態なので、余計なことかもしれないが、蛇足を加えてみた。

5 千歳川放水路と土幌高原道路

この十年あまり、北海道自然保護協会がとりくんできた自然保護問題で、もっとも大きな社会的関心を集めているのは、千歳川放水路計画と土幌高原道路計画である。この二つの公共事業は、きわめて対照的に異なる部分と、互いによく似た部分をもっている。対照的なのは、片や人口稠密な平野の水路計画であり、片や国立公園の山岳道路計画である。片や事業費五千億円といわれる大国家プロジェクトであり、片や百億円のローカルな道路整備である。しかし互いに共通しているのは、双方とも国家的計画に位置づけられているから、その計画策定のプロセスには、民意を反映させる手続きが欠けていたことであり、双方とも自然保護の重要課題をかかえ、住民のはげしい反対運動にあり、計画が長期間にわたって停滞してきたことである。そして双方とも、この一、二年の間に抜本的な見直しが始まったことである。

また、片や千歳川流域の治水対策を求めているものであり、片や農村の地域活性化を求めているものであるが、私たちは、治水対策や地域活性化そのものに反対しているのではない点でも共通してい

る。しかし、治水の方法として流域を変える巨大放水路を持ち出し、地域活性化として国立公園のあるべき姿に反する土幌高原道路を持ち出したことに対し、私たちは反対しているのである。

流れが見える放水路の論議

ところで、その見直しの手法は、また対照的に異なっている。千歳川放水路計画が見直されるようになったのは、北海道開発局が十数年にわたって二百億円以上の調査費をつぎこみながら、自然保護や漁業対策に有効な対策を示すことができないことに、政府や建設省内いらだちの声があがったことが、きっかけとなっている。北海道開発局はかたくなな姿勢で千歳川放水路計画にこだわりつづけてきたが、一九九七年一月十八日の北海道新聞には、「北条開発局長 放水路見直しに言及別の治水対策検討も、タイムリミットある」という見出しで、千歳川放水路の行き詰まりを開発局自身がはじめて認めたことが大きく報じられた。その年の五月には亀井静香建設大臣（当時）が、「牛のよだれのように」だらだらと長引かすわけにはいかないからと、「円卓会議」への参加を呼びかけてきた。しかし当時の円卓会議は、千歳川放水路計画に合意をとりつける手段としての色合が濃かったのだ。私たち自然保護団体はテーブルにつくことを断った。その結果、開発局は千歳川流域治水対策の検討を北海道知事に一任し、学識経験者からなる「千歳川流域治水対策検討委員会」（委員長・山田家正小樽商大学長）が、一九九七年秋に発足し、今日に至っている。

この検討委員会は、いろいろの経緯はあったものの、結果的には自然保護団体・市民団体の要望

にそって会議が公開され、会議後には新聞記者発表もされるので、千歳川流域の治水対策として、いま何がどのように論議されているか、という流れが、一般道民に分かる仕組みになった。推進派にしても反対派にしても、論議の途中で希望意見があれば、検討委員会に申し出ることができ、またそれがどのように検討されたかを、ある程度は知り得るのである。例えば本年一月十二日の北海道新聞は、「千歳川治水対策検討委 放水路・答申に残らず『新遠浅川』は意見割れる」という見出しで、「七人の委員全員が、千歳川拡幅や遊水池設置などを盛り込んだ総合治水対策が必要とした。ただ、放水路を縮小した新遠浅川方式については意見が別れ、…他の委員からも放水路を推す声はなく、答申に放水路が残る可能性はなくなり、治水対策から消える見通しとなった」と報じている。

この検討委員会は、一部の委員に対しては「開発局の代弁者」という批判の声を聞くこともあるが、第三者の目で、多角的な検討を行っている。開発局は当事者ではなく、どのように調理されても「まないたの鯉」である。検討委員会による答申の行方は、まだ予断を許さないものの、それでも、ガラス張り（くもりガラスくらい？）で論議が進行しているといえるだろう。

密室審議の土幌高原道路

ところが土幌高原道路は、事業主体が自分で見直しを行うシステムである。私が先に、「事業主体が身内で見直すのは、スポーツでいえば、競技中の選手が突然レフェリーに変身するようなものである。形成有利な自分のチームが、あわや逆転

十八時からのテレビニュースに備えて、私の前には複数のテレビカメラも待機している。知事の記者会見の様子は、携帯電話で刻々と伝わってくる。「中止」が確認できた直後、「建設が中止されたことは、自然を愛する多くの人々の願いが、世の中の流れを変えたものとして喜びたい。堀達也知事の英断に拍手を送りたい」と私はコメントした。しかし、その時点では「なぜ中止されたのか」の本当の理由をまだ知らなかった。

それまでの報道関係者からの情報では、「中止するにしても、自然保護世論に屈伏したとは役所のメンツにかけてもいえないので、経済効果が少ないことを前面に出してくるらしい」というものだった。経済効果が小さいから中止というなら、経済効果が大きければ建設ということになるので、自然保護の基本と無関係である。

その後、多くの報道関係者が取材にきたので、副知事の検討チームが作成し、政策会議に提出された「再評価調査」を見ることができた。それは建設部が作成した「検討評価調査」とは内容がまったく違っている。私たちが「土幌高原道路に関する時のアセスで『妥当性』などを厳正に評価することを求める緊急要望書」で主張したことを、ほぼ全面的に認めるようなトーンに書き替えられているのではないか。まさにコペルニクスのな転回である。昨年九月二十一日に、私たち自然保護団体が、時のアセスの責任者である西村副知事に会って要望したとき、副知事が「そのように理詰めでこられると反論の余地ありません」と語った姿が、思い出されるような内容である。

「国立公園内を通過する道路整備に対し、自然保護団体を中心として、貴重な自然生態系への影

響を懸念し、強い反対運動が行われている。この地域は、国立公園の第一種特別地域であり、北海道自然環境保全指針においても、『すぐれた自然地域』として厳正な保全を図るなどの方向が示されており、近年における道民の環境保全に対する意識の高まりを踏まえると、道路整備の推進に当たっては、より慎重な姿勢が求められる」と明記されている。ただ「林談話」のことに言及していないのは残念であるが、また道路の「必要性」や「効果」に対する評価も、建設部の見解をくつつがえして、私たちと同じような視点から否定的、消極的にとらえている。

論議を避けてきたツケ

三月十八日の北海道新聞によると、「副知事や部長級のほとんどが判断の先送りや計画推進論をぶちあげた。切れ目ない約一時間の議論にけりをつけたのは、堀知事だった。堀知事はこれまでの経緯、自然保護への考えなどを主張し続け、事業中止の考えを伝えた」とある。

このように、時のアセスを生み出した知事、副知事および政策室と、事業を執行してきた建設部長や（政治家の圧力を受けた？）副知事が、最後の最後まで対立したというのは、いままで、その論議を避けて通ってきたからに他ならない。

私たち自然保護団体は、時のアセスが始まってから再三再四にわたって「時のアセスで検証すべき事項」を指摘し、質問をくり返してきた。ところが北海道は「回答を差し控えたい」という回答ばかりで、論議から逃げていた。そのツケが最後に回ってきたというべきだろう。

私たちの投げかけた論議が、オーブンな形で展開されていれば、道庁の幹部も、道民も論議の中身が見えるから、どちらの主張に合理性があるか判断できる。例えば「地元の悲願」と政治家から圧力がかかってきても、道民意識調査の結果によれば、地元の上上げが「増加すると思う」が三三％に対して、「思わない」が五〇％である、というような実情を説明すれば、政治家だって納得するだろう。ところが、道路推進に都合の悪いことは表にださず、論議することを避けてきたから、最後におかしなことになるのである。

論議の中身が見えないまま、「中止」という結論だけ示されれば、地元で推進に携わってきた関係者が反発するのは当然である。もし逆の結果になっていれば、自然保護関係者が大反発しただろう。先の本文の結びの言葉を再掲する。情報公開と市民参加を欠き、意志形成過程が不透明な経過は、反面教師として今後への教訓に生かさなければならぬ。

（一九九九年三月十八日記）

（訂正）

「土幌高原道路の時のアセスはどう進められたか」の本文の二十八ページ、下段、「然別湖への観光客が三〇％上乗せされた場合」は、「土幌高原道路の整備により三〇万人の観光客が上乗せされた場合」の誤りでしたので、お詫びして訂正します。なお土幌町の報告書では、その場合は車の増加による「負荷影響がある」と考えられるので、ピーク時の交通規制、電気自動車の導入などの対策が必要である旨の、但し書きがあることを申しそえます。

土幌高原道路の中止決定

(会誌三七号、後三「土幌高原道路の時のアクセスはどう進められたか」の最後に挿入してください。)

三月十七日、堀達也知事は、土幌高原道路の「中止」を正式発表しました。このことは会員の皆様をはじめ、自然を愛する多くの方々の願いが行政を動かした画期的なできごととして、喜ばしいことです。皆様ありがとうございました。

土幌高原道路をめぐる「最後の攻防」一週間

建設部の「検討評価調書」に反論する緊急要望

時のアクセスによる事業の再評価の進め方は、次のようになっている。①事業担当各部署(土幌高原道路の場合は建設部)が「検討評価調書」を作成し、②その報告をもとに時のアクセス担当副知事(西村副知事)をキャップとする検討チーム(政策室長、総務部、総合企画部、建設部の関係課長など)が「再評価調書」を作成し、③最後に知事が主催する政策会議(知事、三副知事、出納長、公営企業管理者、総務部長、総合企画部長、建設部長など)で、方針を決定する。

①の「検討評価調書」が公表されたのは三月十一日(木)である。その骨子は、(a)土幌高原道路の必要性、妥当性はあると判断される、(b)「費用対効果」は大きいものとはいえない、(c)地形、地質などは引き続き調査の必要がある、(d)建設部としては、本道路の未開削区間の工事着工は、現時点では、難しいと判断する、というものである。これを讀むと、私たちが長年にわたって指摘してきた、自然保護上の問題点、疑問点に対しては、まったく検討がされないまま、道路の妥当性、必要性などがあると断定しており、推進とはいって

いないが、将来の着工に含みが残っている。とくに問題なのは時のアクセスの根本である「時間の物差し」が使われていないことである。いままでの時のアクセスは、八事業の結果を出しているが、すべて①の検討評価調書を②の再評価調書でそのまま追認し、③の意志決定に使われてきた。土幌高原道路も①がそのまま決定されたら、たいへんなことである。

そこで私は、十一日夜はほとんど徹夜で反論を書いた。それを三月十二日(金)に協会長の名で知事あて、「土幌高原道路に関する時のアクセスで『妥当性』などを厳正に評価することを求める緊急要望書」として提出、十三日(土)は「千歳川流域治水対策検討委員会」の中間報告とりまとめ会議を傍聴にかけ、十四日(日)に「検討評価調書」をじっくり読み返して、長文の補強・補足文を作成、三月十五日(月)に「追加」を緊急提出した。全体として次のような骨子になっている。(a)建設部の「検討評価調書」は、「計画が時代に即しているか」という検証が欠落しているという重大な欠陥があり、これを検証すれば「中止」

の結論が出ること、(b)「検討評価調書」のまとめ方は道路建設に都合のよい我田引水的な姿勢が強いので、内容を客観的なものに修正する必要があること、そのことにより結論も「中止」に導かれること、(c)結論としては、土幌高原道路の新規開削は「妥当性」も「必要性」もなく、「中止」が妥当で「凍結」はあり得ないこと、(d)時のアクセスの検証・評価の過程は、道民・国民に対して合理的に説明ができるアカウンタピリティが不可欠なこと。

一方、土幌町を中心とする建設推進派では、建設部の「検討評価調書」が完全中止ではないことに望みをつなぎ、政治的な動きを活性化させた。「地元選出道議から道庁幹部への働きかけも盛んだ。道議会自民会派のある道議は『知事サイドとの調整は済んだ。中止ではなく、凍結、中断だ』(朝日新聞三月十六日)というような噂がさかんに聞こえてくる。建設省や元建設大臣、北海道選出国会議員からも知事に圧力がかったといわれている。私たちの主張は合理的、論理的だと自信をもっているが、「力」はない。政治力でねじ伏せられてしまう不安は、最後の瞬間まで残った。

最後の最後に自然保護重視へ

副知事の検討チームによる再評価の会議は、三月十五日(月)〜十七日(水)に断続的に開かれたようだ。しかし私たちの主張はこの検討チームで、どのように論議されているかは知るすべもない。十七日の夕方、政策会議が終わり、十七時三〇分から知事の記者会見が始まるというので、私は北海道自然保護協会の事務所で待機していた。