

21世紀の日高山脈は「無車道地域」に

俵 浩 三

いま、北海道の重要な自然保護問題となっているものに、日高横断道路がある。この道路は、日本最大の原始的自然環境を誇る日高山脈襟裳国定公園のど真ん中を貫通する道路で、1980年代に着工された。以来10数年を経過し、当初の予定では完成してもよい時期を迎えているが、現地の険しい地形に阻まれ、まだ進捗率は半ばに達していない。

この道路は計画当初から、そもそもなぜここに道路が必要なのかの疑問があり、日高山脈の貴重な自然環境を傷つける道路は無用と、自然保護団体をはじめ多くの道民が反対した。しかし当時の行政当局から無視され、ほとんど論議らしい論議もなく、着工されてしまった。

ここで改めて「道路の目的」を検証してみると、日高山脈一帯は、「とくに道路密度が低い」から道路をつくるというものである。『北海道道路史 行政・計画編』（北海道道路史調査会、1990）には、「道路密度は、土地利用、産業構造、人口等の相違により、道路密度に差が出てくるのは当然であると思われるが、国土の骨格を形成する主要な幹線道路は、ある広さの国土面積に対しては、土地利用が高度であると否とにかかわらず、ある一定量は最低配備される性格のものであり、国土面積に比例して必要となるものである」と明記されている。

これが「開発の世紀」といわれた20世紀の道路計画思想である。つまり日高横断道路は特別な必要性があって計画されたものではなく、道路の空白地帯だから道路をつくらうというものである。

しかし「環境の世紀」といわれる21世紀を迎えたいま、日本ではいままで顧みられることのなかった「道路がない地域の価値」が、もっと見直されなくてはならない。アメリカでは20世紀の初頭から「ウィルダネス」（原始地域）という思想が起り、1960年代に原始地域法（原生自然法）が成立し、西部の国立公園や国有林を中心として、広大な原始地域が設定されている。ここは「無車道地域」であり、「道路がないことに価値がある」とされている。日本の「道路密度論」とは正反対の思想である。日本にも1970年代に「原生自然環境保全地域」という無車道地域の制度はできたが、現実には機能していない。

日高山脈は、日本を代表する無車道地域となり得る資質と可能性を秘めている。日高山脈の自然を傷つけないでそっくり「北海道の自然遺産」としてほしい、という声も大きくなりつつある。日高横断道路は、まだ日高山脈の稜線を貫通する「静中トンネル」に達していない。いまからでも遅くない。21世紀の北海道にとって、日高山脈の自然はいかにあるべきか、日高横断道路は本当に必要なのか、といった論議が、行政だけでなく幅広い住民意向も踏まえながら、まき起こることを期待したい。

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『牧野植物図鑑の謎』『緑の文化史—自然と人間のかかわりを考える』など