

農林水産大臣様 苦情申し立て上げます。

— 野幌森林公園内の農道拡幅計画への疑問 —

五十嵐 敏 文

いがらし・としふみ
北海道江別市
「フォーラム野幌の森」

要
旨

拝啓、農林水産大臣様。
九九年一〇月、北海道では同農政部が農業土木工事をめぐり「官製談合」本命割り付け」をしていた疑いで公正取引委員会の調査を受ける事件がおきました。

この事件は構造的に「官製談合」と「天下り」とが有機的に結び付いている問題であり、一方で「公金」を使つての「農業土木工事」財政支出」の在り方が問われるものです。

官製談合により受注額を高くし、余分な利益の上積みをする。このような税金の無駄使いは行財政の破綻を招きます。

北海道の財政はこれまで北海道の開発と発展を支えてきた公共事業依存体質などの枠組みのためか、来年度以降一千億円規模の赤字が予測され、財政再建団体への転落も懸念される危機的状況にあります。このため例えば、道職員の給与やボーナスを向こう三年間にわたり削減して支出を抑制しようというほどです。

さて、昨今、北海道は「試される大地」北海道」をキャッチフレーズに「時のアセス」や「政策アセス」という政策評価制度の導入により簡素で効率的な行政システムの確立を目指しています。良く言えば、更生しようとする麻薬患者と言うところでしょうか。

この「試される大地」北海道」より、農水省の予算で調査が進められている事業のひとつに苦情を申し立て上げます。苦情の内容は後述の通りです。

野幌の森は北海道の遺産

「野幌の森」とは、北海道立自然公園野幌森林公園のことです。

この森は、明治初期に始まる北海道の本格的な開拓のなかで残されてきたところなのです。

今から一〇〇年ほど前、この森の存続を危うくする事件がありました。それは、一八九九年（明治三二年）、官林（国有林）であったこの森を町村制の施行に伴い自治体の基本財産として三分割し払い下げる計画がうたわれたことです。この計画を聞いて反対運動を起こしたのが、この森の東側に入植していた北越植民社の関谷孫左衛門らでした。

この森が現在あるのは、この反対運動により分割計画が中止されたからなのです。

もちろん、昭和四三年、当時の北海道知事町村金吾が、野幌の森を北海道立自然公園に指定したことは重要なことです。このように野幌の森は、先人たちにより残されてきた「北海道の遺産」なのです。

しかし近年、この森はその生物多様性を保全する上で重要な二次的自然環境（草原、農耕地等）としての周辺土地を宅地や工業団地などの開発のため失い続けています。

具体的には、この森の西側（札幌市側）から北側（江別市内）はほぼ開発しつくされています。東側は、江別市がこの森に隣接する農耕地を工業団地（第二期RTN計画）として開発の手続きを進めています。南側には公園に隣接して産業廃棄物処理施設がふたつほどあり、さらに公園の普通地域内に立命館高校が開校（九七年四月初め）しました。

そして、九七年四月末、このような環境悪化を

象徴する出来事が起ったのです。

この森(公園)の南部にある「国設サギの森」が崩壊したのです。このあたり一帯は、森全体のなかでも静かなところでした。サギの森の崩壊要因はいくつか推測されております。そのなかでも立命館高校の開校による交通量の増加などは劇的な環境変化であり、自然環境に悪影響を及ぼしたことは否定できません。

この森は、都市近郊にある平地林としてはシュバルツバルトの森、ウィーンの森と並び世界的にも有名であり貴重な所です。代表的な鳥類としてはクマガラ、オオタカ、アオサギ、オオジシギなどが挙げられ、動植物を含めた生態系の豊かさは語るに余りません。

このようなところを「農道」という仮面をつけたいい加減で「無駄な公共事業」により蝕むことは、慎むべきです。

「はじめにルートがあった」→仮面は語る

あたかも「ビッグバン宇宙論」のごとく、はじめにルートがあった。

このルートは農道となった。農道は、土地改良二七〇haと結びつき「野幌東地域基本計画」となった。

北海道開発局は、平成十一年三月に「特定地域農用地総合整備・野幌東地域基本計画書」を策定しました。これに基づき一市二町(江別市、南幌町、栗沢町)の要請並びに石狩・空知両支庁の意見進達がなされ、同年八月に北海道は北海道開発局長経由で農林水産大臣に同計画樹立の申請をしております。この計画は、土地改良(十一億円)と農道整備(九九億円)からなる公共事業です。後者の農道とは、国道三三七号線(南幌町)を起

点とし、道立自然公園野幌森林公園内の江別市道を拡幅整備し、札幌市もみじ台へ抜けるものです。この農道ルートの選定について同計画書(2)計画の位置づけについて「は、つぎのように述べています。

「地域の農業輸送は、札幌市とその周辺市町村の急激な人口増加により、一般交通が増大し農産物の輸送に支障をきたしている。このため、地域の基幹的道路の役割を果たす農業用道路として、混雑度の高い国道二七四号と国道十二号を通過しないで札幌中央卸売市場に至るルートを選定した。この基幹農道が整備されることによって、地域の野菜や花き等の農産物輸送が大きく改善される。(以下、略)」

しかし、同計画書のいうルート選定の理由や根拠は、次の通り現状との整合性に欠けるなど、いい加減なものです。

① 「一般交通が増大し農産物の輸送に支障をきたしている」ことについて、説明会などで具体的な例を挙げて説明がされたことはなく、現状調査を根拠としたものでありません。

② 「混雑度の高い国道二七四号と国道十二号」というのが、朝夕に混雑は見られるものの二四時間混雑していません。この朝夕の混雑を農産物輸送のための農道整備の理由にすることは、あまりにも短絡的です。「取って付けたような理由」とはこのことをいうのです。

③ 「国道二七四号と国道十二号を通過しないで札幌中央卸売市場に至るルートを選定した」というが、このルートで何分短縮になるのか説明されたことはない。

④ 私たちの調査によれば各市場の荷受け時間は、おおむねつぎのようです。

◎札幌中央卸売市場道内部

(道内野菜出荷時期 五月〜十月)

荷受け時間・・・およそ一四時から翌朝六時まで(セリ開始七時)

荷受けのピーク・・・夜間(時間帯の特定はできなかった)

出荷者の輸送手段・・・トラック。個人による出荷もあるが農協のチャーター便による比率が高い。(保冷車のこともある)

◎札幌花き地方卸売市場

(道内花き出荷時期 五月〜十月)

荷受け時間・・・十二時から翌朝八時まで(二応二四時間荷受けする)

セリ開始八時三十分、セリ時間中は荷受けしない。

出荷者の輸送手段・・・トラック。ほとんどが農協のチャーター便で定温(夏は保冷、冬は暖房)輸送される。

従って、主要道路の朝夕の混雑が地域の野菜や花き等の農産物の市場への輸送に与える影響はほとんど考えられず、公園内を通過する農道整備の必要性はありません。

⑤ また、同計画書(3)農業構造改善上の課題、では「野菜や花きの生産が増えるに従い、他産業との競争を避けかつ有利に販売するには、大消費地札幌市に近い利点を生かし、新鮮なうちに出荷することが付加価値の向上につながる」、また「札幌市内にある卸売市場に到着するまで

に時間的制約を受ける花きや軟弱野菜を円滑に輸送し、新鮮で栄養価が高いという付加価値を付け有利な販売を目指すには、道路の混雑を回避できる農業用道路の整備が急がれる」と述べている。

しかし、各市場とも冷房完備の施設ではなく、暑い夏など外気に準ずる所です。

このようなところに軟弱な野菜や花きを夕方交通混雑と重なる時刻から、しかも長時間常温に放置するような出荷の仕方は、生産した農産物の商品価値（新鮮さ、栄養価）を自ら下げているものです。

一般的に、農産物の鮮度はその品温を如何に低く保つにかかっており、

これらのことから農協の農産物の集出荷の仕方、つまり予冷や保冷技術を季節や気温との組み合わせのなかで改善することが生産した農産物の商品価値を高めるのであり、通勤車輛が多く混入することになるこのルートの農道が生産した農産物の商品価値を高めることはないのです。

⑥ この農道は江別市・南幌町・栗沢町地域の基幹農道という位置付けであるのに、その起点は栗沢町ではなく南幌町です。同計画によると、栗沢町の農産物は既存道路で南幌町に入るとしています。このことは、石狩支庁・空知支庁がその進達意見のなかで指摘するように「地域内の基幹道路の整備率は高い」ことを示しているのです。

現に栗沢町は、財政負担的に難しいことを理由として同町から南幌町までの農道ルートの要望を取りやめています。

また、南幌町内では道々江別長沼線（三曲）

などを含む舗装道路が、このルートから約500m離れたところを約10mほど平行して走っているのです。

従って、このような地域での農道整備は単に事業要件（農道の新築又は改築は一、〇〇〇haまたは10km以上）を満たすためのものでしかありません。

⑦ 同計画の概要書は「基幹農道の整備によって、大消費地である札幌市場や千歳空港を利用した道内外への迅速な農産物の流通が可能となり、より付加価値の高い農業の確立が期待でき、地域農業の活性化に結びつくものである」という。この記述は、この農道ルートが札幌市場や千歳空港に通ずるものであるというのです。

しかし、江別市・南幌町・栗沢町地域と千歳空港の位置、同地域と札幌市場の位置が全く異なる方向であることは地理的事実であり、また、一般に計画の概要書とは計画全体を表現するものであることから、この記述は同計画が机上の作文であることを象徴するものです。

以上のような点からだけでも、農道整備はまことしやかな「作り話」による無駄な公共事業です。このようにいい加減な農道整備計画に調査費を付けることは、公金の不正使用に他なりません。農林水産省事業計画課は、「野幌東地域基本計画」への調査費を打ち切るべきです。

「ゆらぎ」の仮面の裏側

ビッグバン宇宙論では、「ビッグバン」の前には何らかの「ゆらぎ」があったとされます。この農道ルートは、一市二町と北海道開発局のあいだで何らかの「ゆらぎ」の結果生じたものでしょう。では、一市二町の利害とはどのようなものか。

栗沢町

同町内には石狩川水系夕張川が流れており、清幌橋が架かっています。

この橋は道道栗沢南幌線の橋であり、同町から南幌町を通過して江別・札幌方面に至る重要な橋です。しかし、築後六〇年たっており老朽化しています。同計画のなかでは清幌橋の約一・八km下流に新たな橋の建設を予定していたのです。しかし、今ある橋の2km以内での橋の新築は河川法の基準では困難であること、この清幌橋の改築にむけた建設費の調査費が付いたこと、さらに、清幌橋の約三・五km下流では同町と南幌町を結ぶ農道南八線の栗幌橋（仮称）が完成間近なことから栗沢町は「二つの路線の間に新たな道路は不要」と判断したのです。

従って、同町の土地改良面積が同計画の全体面積二七〇ha中わずか十五haとなっていることが示すように、同町にはこの計画は必要がなくなりました。事実、山田晃睦同町長は、九八年夏の議員協議会で同計画から実質上降りる趣旨の話をしており、また、「町の財政負担を伴う南十一線の橋の建設は難しいと考えた」（北海道新聞）と農道整備を断念した理由を語っています。

現在なお、同町が名を連ねているとはいえず「促進期成会」は崩壊しているのです。

南幌町

「待望の札幌・南幌最短ルート実現!!」

九九年二月の南幌町長選挙の際、竹内正一前町長の後援会が全戸配布したパンフレットの見出しです。同パンフレットは「最短ルート」について「南幌レクリエーションゾーンにも大きなはずみをつけるとともに、農産物流通拡大、みどり野団地の交通対策、企業誘致など幹線道路としての期待

が高まります」と述べる。また、同様に全戸配布された「南幌レクリエーションゾーン」についてのパンフレットではこのルートについて「新札幌から立命館慶祥高校を経由して、江別恵庭線を横断し千歳川に橋をかけ、南十一線緑田で国道三三七号に至る最短路の着工が見込まれております。札幌⇄南幌の通勤者はもちろん、農産物の流通やリゾート利用者が相当数見込まれております」とも述べられている。

このルートは、「構想から六年、南幌町の将来の人口増加をみすえて、鋭意交渉を続けてきた竹内町長は、ついに本年度地区調査を獲得しました」とパンフレットがいうように、竹内正一前町長が積極的に推進していたゴルフ場建設を含む「南幌レクリエーションゾーン」計画のための誘致道路なのです。「農道」が仮面であることは明白です。

江別市

平成八年四月、北海道開発局（札幌開発建設部）との打ち合わせ会議で江別市は、「江別市で誘致している立命館慶祥高校のためにはこの農道整備が絶対必要条件であります。江別市として全力で協力する姿勢であります。」と発言している。

札幌市内にあった同校の移転先については北広島市と江別市の間で誘致合戦がありました。この農道整備が、同高校の現在地への決定要因として重要であったことは確かです。

また、江別市にはRTN計画があります。このRTN計画は野幌森林公園東側に隣接する農地と南側の公園普通地域の農耕地を、将来何らかのカタチで工業団地として開発するものです。同計画の第一期事業では十五区画が造成され、いまだに五区画が売れ残っています。夢、破れて造成地が残っているのです。このような状況下で、江別市

はなおも第二期RTN事業（工業団地開発、一四四ha）を推進しております。この農道は江別市には周辺農家のための道路ではなく、RTN計画の事業道路として必要なのです。

そして、この農道は将来的に地域農業の消滅促進のため整備されるのです。

貴職におかれましては

「アイヌは利息だけで生活する。自然の元金に手をつけないから、自然は減らない」。北海道の先住民であるアイヌ民族の代表として初の参議院議員を努めた萱野茂氏の発言であります。

野幌の森は、先に述べたように北海道民には「自然の元金」ともいえるところなのです。自然公園の普通地域とは言え、同公園の風致景観を維持しているところに公園利用とは全く無関係な車輛が無制限に走る農道整備は「自然の元金」に手をつける行為です。

今この森が、そして多くの北海道民が求めているのは農道整備のような従来型自然環境破壊の公共事業ではありません。

「農村景観保全事業」とか、市場原理では守り切れない環境や景観、国土保全など農業の多面的役割を国民みんなで支えようとする直接支払い制度を応用したような環境保全型の施策です。これからは、今あるままの自然景観や農地を保全する公共事業や制度があってもよい、と思われま

す。然るに、野幌の森は大学生の出来の悪いレポートのような計画により蝕まれようとしており、怒りの念を禁じ得ません。農林水産省がいい加減な同計画書に調査費を付けていることに強く抗議するものです。

また、この農道整備のような無駄な公共事業を

繰り返しては北海道のみならず日本の自然環境を未来に残すことはできないのではないかと危惧するものです。

以上のように苦情を申し上げると共に、貴職におかれましては、「北海道の遺産」を守る観点から同農道整備を中止するよう強力な指導を行って頂くよう、切に要望いたします。

※ 二十世紀は有史以来、地球環境を著しく破壊した時期である。「ひととはパンだけで生きるものではなく」（聖書）という。パンすなわち人間中心の経済活動（開発行為）の結果がひと自らの存在基盤である地球環境を破壊するというのは何とも愚かしい。自然環境という視点からは、ひととはパンだけで生きるものではなく、多様な生態系のひとつひとつの生き物の存在により生かされているのだ。

さて、この農道問題は自然度などがちがうとはいえ「土幌高原道路」とよく似た構造の公共事業である。土幌高原道路同様この農道計画を中止させなければ、北海道の自然は減るばかりである。「THINK GLOBAL、ACT LOCAL」。この農道計画を中止させることは野幌の森を守る小さな活動かもしれないが、今この森に親しんでいる私たちの未来への責務である。

※ おもな資料として「野幌東地域基本計画書」（平成十一年三月 北海道開発局）及び江別市の「野幌東地区」農用地総合整備事業に係る公文書（平成八年二月～十一年十月）を参考にした。