

日高横断道路の建設は「凍結」に 激動の一年を振り返る

俵 浩 三

たわら・ひろみ
1930年東京都生まれ
千葉大学園芸学部卒業
専修大学北海道短期大学名
誉教授、学術博士
著書に『牧野植物園の謎』
『緑の文化史—自然と人間
のかかわりを考える』など

本文の要点

三年前に再開した日高横断道路の反対運動は、当協会と知事との文書による質疑応答の繰り返しにより、しだいに問題点がしぼられ、ついに知事が説明できなくなるところまで追いつめました。それと並行し多くの自然保護団体などが連携して、日高横断道路反対運動の強化と、世論の盛り上げに努力しました。

その一方で、財政事情の悪化、行政改革が追い風となり、六月に知事が「中止も視野に入れた見直し」を表明、事態は急展開しました。以来、賛否双方の動きが活発化する中で、北海道の「特定政策評価」の審議が行われ、〇三年一月末、日高横断道路は「当分、新規の工事は行わない」という結論が出て、知事の最終判断を待つ段階に至っています。

まだ北海道開発局の再評価が残されているなど、不透明な部分がありますが、現在進行中の日高横断道路建設は、「凍結」（事実上の中止）の方向がほぼ明確になりました。会員の皆様をはじめ、多くの方々のご協力のお陰と感謝いたします。

問題点を鮮明にして追いつめる

日高横断道路の反対運動は、二〇〇〇年二月、当協会から北海道知事および北海道開発局長あて、「日高横断道路（道道静内中札内線）事業の抜本的な再評価を求める要望・質問書」の提出によって再開されました（年表参照）。

その後の二年間、知事と文書での質疑応答および再評価のやり直し要望を六回にわたって繰り返し、

し、日高横断道路の問題点、矛盾点を鮮明にしてきました。最大の問題点は「開発道路」の目的と必要性について、行政は「二重帳簿」を使っているという実態であり、またすでに行われた再評価は「時代の変化の検証」を怠るなど、不合理なものだったことです。そのことは昨年（四〇号）に、「日高横断道路建設の『一枚舌』」を検証する・道民には「広域幹線」と説明し役所内では『資源開発』の理由づけ」として報告しました。

そこで〇二年一月二十二日、この経緯と問題点を集大成し、当協会のほか、十勝自然保護協会、北海道勤労者山岳連盟、北海道自然保護連合の四団体が連名で、「日高横断道路（道道静内中札内線）事業の抜本的な再評価を求める要望書」を、北海道知事および国土交通大臣に提出、同時に知事に対しては七回目の質問書を当協会から提出しました。

その際、今回は開発道路制度の根幹にかかわる問題を含んでいるので、国に対しては北海道開発局ではなく、国土交通省に直接要望することになりました。たまたま当時は北海道出身の佐藤静雄議員が副大臣だったので、私は副大臣に、国土交通省の担当幹部を紹介してほしいと依頼しました。ところが「日高横断道路の問題は重要だから、自分か話を聞く」という返事がきたのです。

そこで知事への要望書を提出した翌日、高畑理事、嶋田理事とともに上京し、佐藤副大臣に大臣あての要望書を直接に手渡しました。すると佐藤副大臣は、「私は以前、知事選挙に立候補したことがあり、日高横断道路促進を公約に掲げたから、建設賛成の立場だ」というのです。これは逆効果だったかなと思いつながら、時代の変化による開

発道路の問題点を、限られた時間の中で一生懸命に説明しました。しかし最後まで、「よし分かった。再評価をやり直そう」とはいいませんでした。

ところがこれには後日談があります。六月十三日の北海道新聞が「建設中止も視野」という知事の姿勢転換を報道した直後、佐藤副大臣は「私自身、一度も現地を見たことがない。自然保護団体から中止要請もあり、気になっていた。掘知事の考えも聞きたい」（六月二十一日、北海道新聞）として、二十五日に現地を視察したのです。一月の直接要望は「気になっていた」だけでなく、「建設中止も（佐藤副大臣の）視野に入っていた」（六月三十日、北海道新聞）というのですから、大いに効果があったといえます。

また知事に対する七回目の質問は、日高横断道路の「沿線で資源開発効果を発揮できる具体的な根拠を示すこと」「二重帳簿」の公共事業が合理的であるとする根拠と、政策の質の向上にどう貢献するのか説明すること」を柱とするものでした。それに対し五月十日づけで回答がきましたが、知事は事実上、説明できないことが露呈したのです。そこで追い打ちをかけるように六月五日、八回目としてほぼ同じことを再質問しました。これが六月十三日の知事の姿勢転換に反映されたかどうかは不明ですが、論理的には行政を追いつめることができました。（八回目の回答は十一月十三日にきましたが、知事は資源開発ができる根拠を示せませんでした。）

なおそれに先立ち、三月二十八日には日本生態学会が、生態学の専門的な立場から日高横断道路建設の問題点を指摘し、中止要望を決議していません。

市民団体が結集し反対運動を強化

日高横断道路の問題は、論理的には自然保護団体の主張が行政を追いつめたので、後はどのように反対世論を盛り上げるかが課題です。その一環として三月二日、前年の第一回に引き続き、第二回の「日高山脈シンポジウム」を北大クラーク会館で開きました（日高山脈シンポジウム実行委員会主催）。出席者は約三五〇名。まず山を考えるジャーナリストの会代表の石川徹也氏が「日本の山岳破壊史を辿る」として基調講演し、戦後半世紀にわたる日本の山の自然保護問題を総括しました。

つづくパネル討議「日高横断道路を問う」では、北大教授の平川一臣、山岳写真家の市根井孝悦、日本山岳会の反橋一夫、岩手大学教授の井上博夫、それに石川氏と私に加わり、それぞれの視点から日高横断道路の問題点を指摘し、・日高山脈の自然のすばらしさ、・道路事業の目的と必要性の矛盾、・費用対効果の低さ、・行政による再評価の限界と市民参加の必要性、・日高山脈を自然遺産として後世に残す重要性などが、浮き彫りにされました。最後に市根井氏による日高山脈のすばらしいスライド写真が上映され、参加者に感銘を与えました。

このシンポジウム実行委員会が母体となり、さらに幅広い市民層を、道内のみならず全国的な規模で結集しようと、五月十一日、「止めよう日高横断道路」全国連絡会」を結成し、手始めに日高横断道路建設反対の署名運動を開始しました。日高横断道路問題には（財）自然保護助成基金も深い関心を寄せてくださり、「日本一の原始境・日高山脈の心臓部を貫く横断道路はいらない・世界

遺産をめざす原始境になぜ？」という色刷りのパンフレット作成に、助成金をいただくことができました。

なお「止めよう日高横断道路」全国連絡会」（以下、全国連という）の「止めよう」は、「とめよう」か「やめよう」かで内部に激論がありました。「とめよう」は、行政が行う公共事業を市民が監視し、「とめよう」というニュアンスがあります。それに対して「やめよう」は、公共事業の主体は行政でなく市民にあるべきで、市民が「やめよう」といえば行政も「やめよう」と従うニュアンスがあります。結局、会の名称は主権在民に立脚する「やめよう」に落ち着いたのです。

また「やめよう」の根拠を客観的、多角的、具体的に示すには、市民が主体となる「時のアセスメント」が必要ということから、これも（財）自然保護助成基金の援助をいただき、また多くの研究者や日高の自然を愛する方々の協力を得て、「市民による日高横断道路『時のアセス』」をまとめることになりました。すでに行政により行われた再評価（一九九八・九九年の、北海道開発局による道路事業再評価、北海道による政策評価）は、いずれも「時のアセスメント」（時代の変化を踏まえた施策の再評価）を継承発展させたものであるにもかかわらず、「時代の変化の検証」を怠り、また客観的視点を欠落させたまま「継続」を決めたのですから、やはり「市民版」が必要なのです。ただし署名活動にしても市民版時のアセスにしても、日高横断道路の反対は今後も息の長い運動になるだろうとの見通しで、スタート時点では「ゆったり」かまえていました。ところが六月に入ると、事態は急展開したのです。

日高横断道路問題の年表 (☆印は行政および促進側の動き)

- 1960 ☆日高中央道・静内中札内連合期成会が発足
- 1979 ☆開発道路としての新規調査費予算計上
北海道自然保護団体連合が反対決議
- 1980 ☆道道認定
東京、旭川、帯広、札幌で反対集会 反対の自然保護世論が盛り上がる
- 1981 ☆開発道路指定
☆日高山脈襟裳国定公園指定
日本自然保護協会、国立公園協会、日本野鳥の会、日本山岳会などが反対決議
- 1984 ☆建設工事に着手
日高セミナー開催(以降、90年代初めまで毎年のように現地調査)
- 1997 ☆天馬街道(国道236号)開通
- 1998~99 ☆開発局の道路事業再評価、北海道の政策アセス、ともに継続決定
- 1999 ☆時のアセスにより土幌高原道路中止
☆千歳川放水路計画とりやめ(別の総合治水対策へ)
- 2000・2 北海道自然保護協会が抜本的再評価要望、知事と質疑応答開始(以後8回)
4 十勝自然保護協会が抜本的見直し要望
6 北海道勤労者山岳連名が中止の方向で再評価要望
- 2001・2 北海道自然保護協会が工事中止申入れ
3 第1回・日高山脈シンポジウム(札幌)
10 日本の森と自然を守る全国集会(札幌)・工事中止アピール採択
- 2002・1 北海道自然保護協会、十勝自然保護協会、勤労者山岳連名、北海道自然保護連合が、連名で抜本的再評価要望
3 第2回・日高山脈シンポジウム(札幌)
3 日本生態学会が反対決議
5 「止めよう日高横断道路」全国連絡会を結成
6 ☆堀知事が「中止も視野に見直し」を表明、佐藤国土交通副大臣が現地視察
8 ☆中札内村が促進署名1万6千名分提出
9 ☆北海道と国土交通省が双方で「見直し」をすることに合意
☆特定政策評価委員会が審議を開始
(総工費1520億円、02年までに540億円、今後980億円を要する、工期は今後35~40年を要する、と北海道が公表)
- 10 「公共事業チェック議員の会」の国会議員が現地視察
「止めよう日高横断道路-自然破壊の現状」シンポ(帯広)
- 11 北海道弁護士連合会・札幌弁護士連合会が「声明」を発表
☆静内町が促進署名3万1千名分提出
「市民による日高横断道路『時のアセス』」完成
なきうさぎファンクラブが中止要望
- 12 日高横断道路・道民集会(札幌)(市民による時のアセス紹介)
反対署名3万6千名分提出(その後4万3千名に)
日本自然保護協会が中止要望
- 2003・1 ☆北海道が「調書(案)」を公表 「必要性、妥当性あるが優先性低下」「当分、新規工事は行わない」という結論
☆特定政策評価委員会が道の「調書(案)」を「概ね妥当」と追認、ただし優先性のみならず「必要性、妥当性が低下」と指摘
2 知事が「凍結」を正式に表明(03・2・7)

知事が推進から転換し「見直し」へ

六月十三日、北海道新聞朝刊を見て私は衝撃を受けました。「日高横断道路・知事、建設中止も視野・推進姿勢を転換」という見出しが一面トップに出ています。記事には「小泉改革による地方の道路予算削減を踏まえ、他の幹線道路に予算を振り向ける道を探るとともに、自然保護団体の反対にも配慮した」とあります。

北海道新聞は「日高横断道路・遅すぎたが中止は当然」という社説(十六日)を掲げ、「貴重な自然を破壊してまで道路を造る時代は、とっくに終わった。遅きに失したが、知事の姿勢を支持したい。知事はぐらつくことなく『建設中止』を明言すべきである。国土交通省や開発局にも同様なことを望む。…横断道路の必要性や費用対効果に大きな疑問符が付くことになった。北海道自然保護協会は、▽沿道に開発すべき資源がなく、建設目的が失われている。▽環境に与える影響が大きい。…」などと一貫して反対してきた」と私たちの主張を援護してくれました。

一気に風向きが変わったのです。このニュースには地元の推進関係者も、道庁の担当部局も衝撃を受けたことでしょう。「知事が本当にこんなことをいったのか」。知事の建設見直し発言が報じられた十三日朝、建設部幹部がこう言って顔色を変えらるほど、道庁内の衝撃は大きかった(北海道新聞、六月三十日)と報じられています。このニュースに反応して国土交通省の佐藤副大臣が、すぐ現地を視察したことは、最初に紹介したとおりです。

堀知事は六月二十七日の北海道議会で、日高横断道路は「建設の意義は変わっていないが、今後、

完成までに多額の費用と長い時間を要する」ので、

「今後の進め方について、検討するとともに、国や地元自治体と相談したい」と表明しました(六月二十八日、各新聞報道)。その後、堀知事と佐藤副大臣が何回か会談し、また事務レベルでの打ち合せも経て、北海道と国土交通省が双方で「見直し」することが合意されました(九月十二日、各新聞報道)。北海道は政策評価条例による「特定政策評価」に位置づけ、北海道開発局は知事の結論がでた後、五年ごとに行う事業再評価を前倒して今年度中に行う、というものです。知事は年内に結論を出すと言えられました。

私たちは「見直し」そのものは歓迎しますが、その前提として「建設の意義が変わらない」としていることは納得できません。私たちは「建設の意義がない」から見直しと主張してきたのです。これはその後の大きな争点となります。

ところでその後の道庁は、「多額の費用と時間がかかる」ことを積極的にPRするようになりました。開発道路以外の北海道管理区間の整備費について、従来は六三五億円としてきたものが、崖崩れの多発などを踏まえて再試算したところ、八八〇億円となり、工期も、今後三五年、四〇年を要すると公表しました。開発道路部分の六四〇億円を合わせると、従来は総工費一二七五億円とされていたものが、一五二〇億円に膨らんだのです。そのうち五四〇億円が〇二年までに使われ、今後九八〇億円が必要とのことです。総工費が肥大すれば「費用対効果」は、ますます低下します。開発道路部分の六四〇億円も、実際にはもっと膨らむことでしょう。

賛否の要望と現地視察のラッシュ

日高横断道路の「見直し」が具体的に動きだしたことにより、建設推進、反対、双方の動きがにわかには活発となりました。主なものを拾ってみましょう。

まず推進側では、七月十七日、静内町で「日高・十勝中央横断道路の早期建設を訴える町民の集い」が行われ、八月五日には同道路建設促進期成会が知事に要望書と決議文を提出、七日には日高・十勝出身の道議会議員九名が超党派で建設促進を知事に申し入れました(書類では八月十六日)。また危機感をもった静内町と中札内村は町内会を活用し、近隣町村の協力も得て、建設促進の署名を集め、中札内村は八月三十日に一万六千名分、静内町は十一月十四日に三万一千名分の署名を提出したことが伝えられています。

それに対して反対派は、七月三日、当協会から「建設の意義についてオープンに論議する場を早急に設けること」という要望書を知事に提出、七月二十五日には全国連が建設中止の申し入れ書を知事に提出、さらに八月二十日には全国連が「見直しの審議は中立の第三者機関で行うべき」という要望書を知事に提出しました。八月二十九日、嶋田理事、全国連の今野常任委員、それに私が上京し、「公共事業チェック議員の会」(代表・中村敦夫参議院議員)に中止要望書を提出、国土交通省と財務省にも要望しました。とくに財務省の主計官に、来年度の日高横断道路の予算をつけないよう陳情したら、「陳情はたくさん受けているが、予算をつけないでというのは初めて」と歓迎されました。

また現地の視察も活発になりました。八月二十

二日、それまで日高側は高見ダムより奥が立入り禁止だったのですが、工事現場がはじめて報道陣に公開されました。各新聞やテレビは、毎年のように崩落を繰り返す急斜面の難工事ぶりをルポし、とくに北海道管理部分（既設道路）の惨状がクローズアップされました。

堀知事も十一月五日に現場を視察し、地元町村長に対し「難工事の日高横断道路よりも、高規格道路の整備に重点を置き変えたらどうか」と提案しました（十一月六日、北海道新聞）。佐藤副大臣が現場を見たことは先に紹介したとおりです。また政策評価委員会の委員も、九月三十日（日高側）と十月十五日（十勝側）に現場を視察しました。

私たちが関係したものでは、全国連が八月二十四日に日高側を視察、九月八日と九日には北海道弁護士会・札幌弁護士会の現地視察（日高側・十勝側）を案内しました（推進側にも案内を依頼したが断られた由）。十月十日には超党派国会議員の「公共事業チェック議員の会」のメンバー（中村敦夫代表、佐藤謙一郎（民主）、山内恵子（社民）、岩佐恵美（共産）、紙智子（共産）の五名）による日高側視察を案内しました。中村代表らは翌十一日、山口副知事と北海道開発局長に会い、中止を申し入れました。その後の記者会見で現場を見た国会議員からは、「日高横断道路は無駄な公共事業の中でも際立っている。大局的な見地から中止を決断すべき」という意見が続出しました。

九月二十七日、全国連では札幌の大通公園で、日高横断道路反対の街頭署名活動を行いました。十月十五日には「止めよう日高横断道路―自然破壊の現状」というシンポジウムが帯広で開かれ

（十勝自然保護協会主催）、「七の沢」の清流が失われた惨状などが報告されました。

また弁護士会は、視察の結果を踏まえて十一月十四日に「声明」を発表、その中には日高横断道路建設に疑問を呈するとともに、資源開発に役立たない開発道路の指定は「法的にみて、開発道路の指定自体に違法性の疑いがある」と指摘しています。十一月十九日になきうさぎファンクラブ、十二月十一日に日本自然保護協会が、それぞれ中止要望書を知事に提出しました。

先に紹介したように全国連では「市民による日高横断道路『時のアクセス』」を作成することになりましたが、事態が急展開したため早急にまとめる必要が生じ、現地調査の時間的余裕がなく、既存資料を中心にせざるを得なくなりました。それでも多角的に見た日高横断道路の問題点が集約され、十一月末にまとまり、特定政策評価の審議の参考に供することができました（内容については別項小島望氏の文を参照）。またその内容を市民に知らせるため、十二月五日に北大学術交流会館で集會が行われました。翌六日、その会場で中止決議文と、全国から集まった反対署名三万六千名分を知事に提出しました（反対署名はその後、四万三千名を超えた）。

政策評価委員会での審議

北海道では〇二年に北海道政策評価条例を制定しましたが、その中には「特定の政策に関して行う政策評価」（特定政策評価）の規定があり、日高横断道路はその適用第一号とされ、九月二十日、北海道政策評価委員会（宮脇淳会長）に諮問されました。以来、この委員会は〇三年一月二十九日

まで、十一回の審議が公開で行われました。

ここでは二回の現地調査の後、賛成、反対の意見聴取がありました。建設推進側として静内町（十月二十二日）、中札内村（十月二十四日）、帯広市（十月二十五日）の首長、議会、農協、商工会関係者、建設反対側として当協会、十勝自然保護協会、全国連の三自然保護団体（十一月二十五日）が意見を述べました。

ただし、この進め方には大きな疑問があります。意見は委員会への直接陳述ではなく、道庁の事務当局を通じての間接陳述なのです。陳述内容は活字として各委員に配布されますが、「生の声」はまったく伝わりません。また仮に陳述内容に委員が疑問をもっても、一方通行ですから質疑応答もできません。論議の深まりがなく、ただ形式的に「意見を聞きました」というだけなのです。

例えば、静内町から「進捗状況をみると」未着手区間はわずか七キを残すのみ」という陳述がありました。しかし現実には「あと一十億円と三五〇年の工期」なので、委員からは「地元の認識は甘い」との批判がでました。でもこの批判が発言者に伝わったかどうか分かりません。お互いに一方通行なのです。

北海道の公共事業「見直し」の先例として千歳川放水路計画の場合があります（一九九七、九九年）。これも第三者機関で審議されましたが、委員だけの委員会の他、随時に拡大委員会が開かれ、賛成、反対の代表者が委員と同じテーブルにつき、自由に発言でき、論議を深めることができたのです。その先例がありながら、日高横断道路ではなぜそれができなかったのでしょうか。反対側の論理には対抗できないから敬遠された、と勘繰りた

くなります。

その後、十二月に入ってから委員会での本格的な論議が始まりました。それは「討議資料」として事務局が用意した、①事業の必要性、②事業の妥当性、③事業の優先性、④事業推進上の課題に沿って行われました。しかし事務局が用意したものは、事業を執行中の当事者の立場からまとめられたもので、知事が議会で表明した「建設の意義は変わっていないが、今後、完成までに多額の費用と長い時間を要する」という視点が中心です。

委員会の論議の流れとしては、必要性がある、妥当性があるという北海道の認識に対して、例えば次のような疑問、批判が出されました。概していえば、委員の発言は私たちがいままで主張してきたことと波長が合っており、積極的な推進論は聞かれませんでした。

- ・これは地元生活に必要な道路ではない
 - ・広域幹線というが、天馬街道が開通したことで必要性が低下した
 - ・他の国道の代替性で必要というが、安全性に疑問がある
 - ・観光というが、あの道路は襟裳岬のような観光的魅力がない
 - ・道路計画の最初の判断に誤りがあったのではないか
 - ・自然破壊のデメリットをどう評価するかの視点も必要
 - ・広域な道路ネットワークの観点から、交通量の将来予測も含めてさらに検討を要する
- (事務局が検討した結果、日高〳道央、十勝〳道央は将来伸びるが、日高〳十勝の需要は横ばい程度と推測された)

・整備レベルを下げ一車線としたら工費の節減ができるか

(事務局が検討した結果、作工物が多いので一車線にしても節減はわずかなことが明らかとなった)

・将来の財政事情は好転する可能性はあるか
(宮脇委員長から「中期見通しでは好転する可能性がない」との見解が示された)

・これらの委員会の論議の様子は地元伝える必要がある、地元とその認識がなければ結論を出しにくい
(事務局が、地元市町村に委員会審議の途中経過を伝えた)

こうした政策評価委員会の論議の後、〇三年一月二十三日、北海道が考えている「特定政策評価調査(案)」が提示されました。

「当分、新規工事は行わない」をどう評価するか

北海道が提示した「案」の結論の要点は、「必要性、妥当性は認められるが、優先性が低下したので、道としては、当分、新規の改築工事は行わない」というものです。

しかし委員の間からは、「必要性、妥当性がある」という認識は、当委員会の論議の流れを踏まえていない。「当面」という表現はあいまい。「必要性、妥当性がある」という認識があれば、優先性が変化したときに問題を残す」などの意見が続出し、継続審議となりました。

一月二十九日の委員会で意見をまとめることになり、活発な論議がありました。結局は、「道の『案』は概ね妥当と考える。ただし本路線の必

要性および妥当性については、本路線を取り巻く環境の変化により、着工当時から低下しているとの認識を共有する必要がある」と結論されました。必要性、妥当性には釘が刺されたものの、「当分」の表現は追認されたのです。これを踏まえて知事の最終判断が近日中に示される見込みです。

「当分」というのは「凍結」に相当します。凍結は「溶ける心配」があります。工事再開の選択肢が入っています。その点について、委員会の席で道庁側から「いつか再開するという意味で使っているものではない」(川城邦彦・政策推進評価課長)と説明されました。また記者会見では「客観情勢の大きな変化がなければ、そのまま。客観情勢が大きく変化する可能性はほとんどない」(宮脇淳会長)との認識が示されました。事実上中止と受けとめてよいでしょう。

道庁側が必要、妥当性にこだわるのは、日高横断道路は計画段階ではなく、十八年間に継続してきた現在進行中の事業だからでしょう。いま実施中の事業について、当事者が自ら必要性や妥当性を否定すれば、工事を行っていることに對する責任問題が浮上するので、これが限界なのかもしれません。しかし政策評価委員会は第三者機関で、「客観的かつ厳格な評価」を行うのが使命です。だから必要性、妥当性が低下したとの認識をはっきり示しました。しかし「当分」の表現は追認しました。もう一步、踏み込んで「中止」にしてはしかなかったと思います。

なお知事から委員会に諮問されたのは「北海道管理区間」で、「開発道路」部分は除外されました。日高横断道路は一本の道路として機能す

るものであり、これを分割して別々に評価するのは不合理です。日高横断道路の最大の問題点は、「開発道路としての目的・必要性・効果の破綻」にあります。しかし委員会では開発道路問題に言及せず、それでいながら開発道路の全通を前提とする、日高（道央）～十勝（道東）の広域幹線道路のネットワークが論議されるという矛盾をはらんでいました。日高横断道路は「道道」であり、北海道は開発道路事業費の二〇％を負担し、開発道路が貫通する日高山脈襟裳国定公園の管理権は知事にあるのですから、開発道路の問題点に踏み込んでほしかったと思います。

また道庁側の姿勢として、この特定政策評価の実施は、建設部長と総合企画部政策室長が「連携・協力」して行うとされてきたにもかかわらず、北海道から提供される情報は建設部サイドの「広域幹線道路としてのネットワーク」と「地元等の意見」および「財政事情」に局限され、北海道として「日高山脈の自然環境をどう認識するのか」「国定公園の管理者として日高山脈の将来にどのようなビジョンを描くのか」といった、総合企画部あるいは環境生活部サイドの視点が、完全に欠落し、委員会の論議にもならなかったのは残念です。北海道行政が建設部行政に矮小化されていたのです。

それはそれとして、現在進行中の大型公共事業を事実上の中止に追いこんだ、という意味では、私たちの反対運動は大きな意義があったと思います。いくら財政が厳しいといっても、もし反対運動がなければ、日高横断道路という特定の公共事業がひとつだけ「見直し」の俎上に載る、ということはなかったでしょう。しかし「中止」でなく

「凍結」というあいまいさを残した点で、今回の特定政策評価は「最低の合格点」と、私は評価しています。

二十一世紀の日高山脈のビジョンを

○三年一月末現在、北海道知事による最終判断と、引き続き予定される北海道開発局による再評価が、当面の課題となります。開発道路としての日高横断道路の問題点は、当協会が過去三年間とくりくみ整理してあるので、ここでも意見を述べたいと考えています。北海道管理部分が凍結されるのに、その先の開発道路部分だけが事業継続となることは、恐らくないと私は考えます。開発道路としての日高横断道路は、目的・必要性・効果が破綻しているのですから。昨年十月、「公共事業チェック議員の会」の国会議員一行が現地視察の後、北海道開発局長に会った際、局長は「開発局としては北海道知事の判断を尊重して再評価する」と表明したと伝えられています。

日高横断道路の建設が事実上の中止となれば、既に完成した部分と、現在工事中の部分について、日高と十勝を結ぶことはできないけれど、日高側、十勝側それぞれが、どの部分までの道路を何のために機能させ、どの部分は道路を廃止し「どのように自然を再生させるか」といったことが、多くの関係者を交えて論議される必要があります。例えば十勝側の「七の沢」は、車道としての必要性がないでしょうから、自然の復元・再生をめざすべきでしょう。

長年にわたって日高横断道路の実現を望んできた地元町村に対しては、それなりの代替振興策を行政が示す必要があるでしょう。しかしこれは、

従来のように國や道が主体となって与えるものではなく、地元の関係者が中心となって行う事業に対し、行政が必要な手助けをするという心構えが重要だと思えます。また自然環境に配慮すべきは当然です。

そして何よりも重要なことは、「二十一世紀の日高山脈の自然はいかにあるべきか」ということが、地元関係者、山岳・自然愛好者、自然保護関係者、学識経験者、行政など幅広い道民の間で論議され、将来ビジョンが示されなければなりません。

私としては、日高山脈の自然は、日本でも有数の優れた素質をもっているため、例えば国定公園でなく国立公園をめざす、現在の公園区域は山稜中心なので中腹の森林地帯まで区域を拡張する、北海道遺産ないし世界遺産への登録をめざす、などさまざまな複合的選択肢があると思います。

エコツーリズムという言葉もよく聞かれますが、中途半端な安易な理解で、従来型の観光振興が期待されても困ります。日高山脈の自然を守ることが第一に、その制約条件の中で、どこでどのような利用が可能となるのか、環境教育の場として生かせるのか、環境条件に応じたきめ細かい利用のルールづくりが必要です。

日高山脈は『環境白書』（平成十三年および十四年版）によれば、日本で最大（四七、八二〇）の「原生流域」（人為の影響を受けない河川流域）となっています。ちなみに第一位は大雪山で二六、九三〇、日高山脈は大雪山の三倍の原始地域が広がっているのです。その心臓部を貫通する予定だった日高横断道路の建設を中止すれば、その判断は後世の人々から評価され、感謝されるでしょう。

う。「当分、新規の工事は行わない」が事実上の「永久に、新規の工事は行わない」となることを願っていますし、今後も監視していく必要があると思います。

ドブに捨てた〇〇億円？

いま私は「北海道開発に消えた八百億円・われわれの税金をドブに捨てた事業の全貌」という中谷吉郎の有名な論文を思い出しています。これは文芸春秋の一九五七年四月号に掲載され、当時北大教授だった中谷先生が、第一期北海道総合開発計画（昭和二七〜三一年）の成果を批判したもので、大きな社会的反響を呼びました。

それによれば、第二次大戦後に北海道開発がクローズアップされ、「人口の吸収には百六十万人を目指し、食料の増産は、米換算三百五十万石を計画した」ところが計画の五ヶ年が過ぎ、八百億円の金を使った今日、果たして目標の何割が達せられたかが、問題である。「人口の吸収は僅か一人程度ということになる。…食料増産の方は、むしろ減っているくらいである」というのです。この数字の出し方の是非は論議があるかもしれませんが、また当時の八百億円は現在の貨幣価値と異なる高額ですが、私がいいたいのには、日高横断道路はその延長線上にあるということです。

日高横断道路の核心部は「開発道路」です。実は開発道路という制度は、この第一期北海道総合開発期間中に、道外からの入植（拓殖）と食料などの資源開発を目的に、創設されたものです。だから日高横断道路の公式な「目的」には、「沿線の農業、畜産業、林業等の資源開発のため必要」と明記されています。しかし日高横断道路を建設

しても沿線の資源開発に役立たないことは明白です。

近年の公共事業に対する批判に応えるため、行政では公共事業の「見直し」制度を導入しました。日高横断道路も四年前、開発局による再評価、道庁による政策評価が行われましたが、日高横断道路の原点が「資源開発」であることを検証せず、不合理な内容で継続を決めてしまいました。日高横断道路にはこの数年、毎年三十億円以上の予算が使われているといえますから、もし四年前に行政が真面目な見直しをすれば、百億円以上の税金が無駄に使われなくてよかったです。

また私たち自然保護団体が三年前、「抜本的な見直し」を要望したとき、拒否せず、素直に見直しをすれば、やはり百億円ほどを無駄にしなくてよかったです。さらに二十年前、激しい自然保護世論に逆らって着工しなければ、五百億円以上が無駄にならなかつた筈です。そういう意味で、「ドブに捨てた〇〇億円」と批判されても仕方がない面があります。

さらに三年前にきちっと見直しをすれば、当時はまだ十勝側の「七の沢」の工事区間に及んでいなかったので、七の沢の清流は失われなくてすんだ筈です。この河川生態系の破壊は、金銭には換算できない損失です。

行政関係者の猛省を促すとともに、今後の公共事業の「見直し」には、真剣にとりくむことを強く望みます。それと、開発道路という戦後復興のために設けられた用済みの制度が、現在も存続していることに疑念を抱かず、その制度に甘え、「建設の意義は変わっていない」と強弁する行政には不信感を覚えます。制度そのものを早急に撤

廃すべきです。

それはともあれ、現在進行中の日高横断道路建設が「凍結」となったことは、「最低の合格点」であっても、合格点は合格点です。今後の課題は残りますが、不満足ながら目標を達成できたと思っています。これで四年間、四回にわたって会誌に連載した「日高横断道路シリーズ」を終わりたいと思います。

最後に、日高横断道路の建設反対運動にご理解とご協力をいただいた、会員の皆さまを始め、全国の方々の自然愛好家の皆さまや団体、報道機関の方々などに、厚くお礼を申しあげます。ありがとうございました。（二〇〇三年一月三十一日現在の状況で記載）

（追記）知事の最終判断が出た

二月七日、堀達也知事は、日高横断道路の「凍結」を正式に表明しました。事実上の中止宣言と受けとられています。今後、再開されることのないよう監視が必要ですが、日本最大の原始境の心臓部で進行中の大型事業をストップさせたのは、北海道のみならず、日本の自然保護にとって大きな意義があることです。ご協力ありがとうございました。