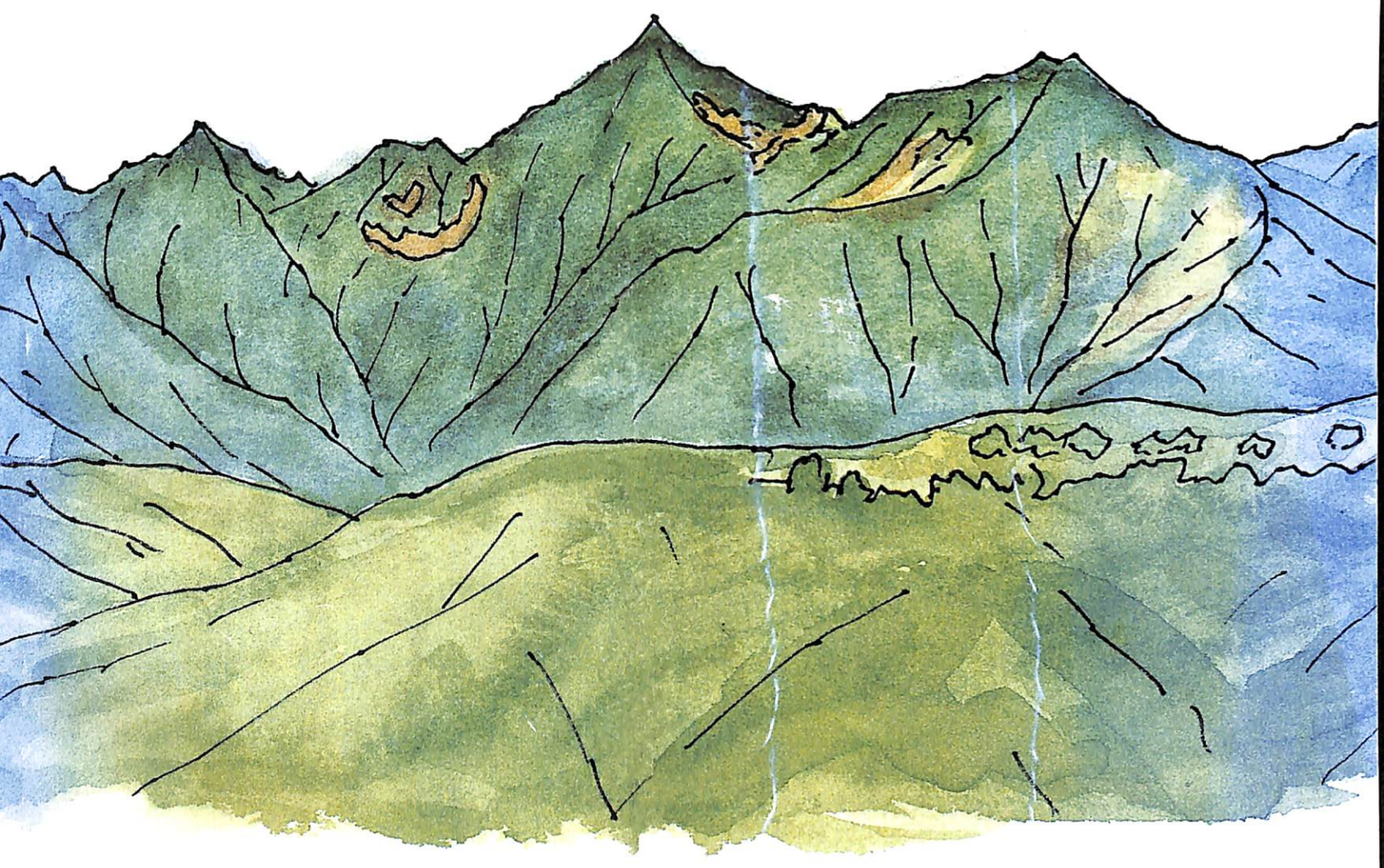
みんなで止めた日高横断道路

「止めよう日高横断道路」全国連絡会の活動記録



「止めよう日高横断道路」全国連絡会 報告集編集委員会

報告集の発刊に当たって

日本の自然植生は国土の 19.3%しかなく、そのうち 58.7%は北海道に分布している（環境キーワード事典)。そして日高山脈周辺は、ほぼ全域が自然植生で、核心部は日本一広大な原生流域となっている。

日高山脈は、世界自然遺産の登録候補に挙がるほどの自然豊かな山脈で、北海道民にとってだけでなく日本国民にとっても貴重な財産である。

この日高山脈の「木を伐り、金や銀、アンチモニーや石炭を掘り出すため」という地元からの嘆願書を足がかりに、開発道路と称して、日高管内静内町と十勝管内中札内村を結ぶ 101km に、日高山脈中央部を貫く形で 18 年間に亘って道路建設が続けられた。

「日高の自然を守ろう」と、道路の計画段階から自然保護団体や、山岳団体などが立ち上がった。当時はまだ「自然保護」というと白い目で見られる時代で、中々自然の大切さが理解されず困難な闘いであった。そして道路は着工され最初の運動は実らなかった。

工事着工後も、登山団体が工事の監視活動をコツコツと続け現在の運動につなげた。

1999 年にナキウサギ裁判で有名になった士幌高原道路の中止が確定し、「次は日高横断道路だ」と、北海道の自然保護団体などが目標をここに絞った。シンポジウムや集会を繰り返し、これを機に労働団体や女性団体なども加わり、「無駄な公共事業やめよ」との世論とも結合して 2002 年 5 月に道路建設中止を真正面に掲げた「『止めよう日高横断道路』全国連絡会」を結成して運動を展開した。

2002 年 6 月、堀北海道知事が、日高横断道路について「一度立ち止って考え直す」と発言し情勢が動き、運動も大きく盛り上がった。2003 年 8 月にこの道路建設の中心部分「開発道路」を担当した北海道開発局が「中止」を決定し、18 年間に亘って続けた道路建設事業は止った。

道路建設の中止は、北海道や国の財政状態の悪化など、種々の要因があったとは言え、私たちの努力や、全国の幅広い人達からのお力添えと、世論の盛り上がった事が中止への大きな要因であったと思う。

運動の後半には、運動を混乱させる動きもあり、この運動総てが順調であったとは言えないが、マイナス面からも教訓を学んで欲しいと、若干の分析を載せた。何はともあれ建設中止を確認でき、この報告書を皆さんにお届けできることは何よりと思っている。

2001 年の第 1 回日高シンポジウムに、丹沢ブナ党の梶谷泉さんから「丹沢山塊に建設中の林道が 99%完成し、あとはトンネルを通すだけになっていたのを中止させた。日高はまだ進捗率 40%だ、頑張れば止めることが出来る」というメッセージが寄せられた。

日高横断道路建設中止の経験も、紆余曲折はあったものの、諦めないで頑張る事、幅広い人達に訴え世論を作ること、困難を乗り越える努力を続ければ、展望を切り開く事が出来るという、一つのメッセージとして受け止めて頂きたい。

みんなで止めた日高横断道路　目　次

発刊に当たって　「止めよう日高横断道路」全国連絡会報告集編集委員会 ……1

はじめに・日高山脈の原始的自然・日高横断道路の概要・位置図・道路問題の略年表 ……4

第Ⅰ章　「止めよう日高横断道路」全国連絡会の記録　全国連絡会報告集編集委員会
Ⅰ・　反対世論を広げ建設を「止めた」 ……8
Ⅱ・　運動の成果と課題 ……35
1・道路が止まった意義
2・なぜ工事は止まったか
3・今後に残された課題
Ⅲ・「止めよう日高横断道路」全国連絡会の役割 ……41
1・「止めよう日高横断道路」全国連絡会の結成まで
2・実際の運動
3・事業推進側への働きかけ
4・運動推進上の問題

第Ⅱ章　反対運動と行政による「見直し」　全国連絡会報告集編集委員会
Ⅰ・崩れ落ちた日高横断道路の根拠 ……54
Ⅱ・公共事業中止に果たした政策評価の役割と課題 ……78

第Ⅲ章　20年にわたる反対運動の総括
Ⅰ・残された原生自然・対立する保護と開発
－２０年前の日高横断道路をめぐる熱き闘い－ ……95
日高横断道路問題前期年表（１９５５～１９８５）全国連絡会報告集編集委員会 ……104
Ⅱ・日高セミナー　元常任委員　小山健二 ……115
Ⅲ・十勝自然保護協会と日高横断道路　十勝自然保護協会 ……117

第Ⅳ章　運動参加者からのメッツセージ　作家　立松和平 ……120
『着工当時』
日高横断道路反対運動の回想　元代表委員　八木健三 ……121
２３年前を顧みて感無量　ジャーナリスト　本多勝一 ……124
日高横断道路―２０年を振り返って　北海道自然保護連合元事務局長　田中明子 ……125
日高横断道路２０年前を振り返って　自然環境研究室主宰　鮫島惇一郎 ……126
『中止段階』（アイウエオ順）
王国への免罪符　山を考えるジャーナリストの会代表　石川徹也 ……127
日高の素晴しい自然を未来に　参議院議員　岩佐恵美 ……128
道議会で唯一反対の論陣を張り続けて　日本共産党道議会議員団長　大橋　晃 ……129
遥かなる日高の山々・まぼろしの道路　自然保護助成基金・元代表委員　岡本寛志 ……130
将来を見つめて大切なものは何かの議論を！　富士ゼロックス端数クラブ・元代表委員　荻田雄輔 ……131
「止めよう日高横断道路」の運動によせて　参議院議員　紙　智子 ……132
自然保護と政治の在り方　羊ヶ丘革新懇事務室長　日下新介 ……133

全国連の運動にかかわって　元常任委員　後藤言行 ……134
日高山脈の自然環境について学びあい署名に取り組んで　新日本婦人の会北海道本部副会長・元代表委員（代）小峰えみ ……135
ソピステスたちとの闘い　元全国連絡会常任委員長　今野平支郎 ……136
Big, Wild Connected　パタゴニア日本支社ロジステックマネージャー兼環境担当　篠　健司 ……137
日本環境法律家連盟の取り組みから　日本環境法律家連盟理事・元代表委員　弁護士　嶋田久夫 ……138
アイヌの聖域を壊すのはだれだ　海山応援団　鍋沢敏雄 ……138
日本生態学会自然保護専門委員会の役割から思うこと　北海学園大学教授・元代表委員　佐藤　謙 ……139
知らせていくということ　『北見の自然風土を考える』市民連絡会運営委員　北見生活と健康を守る会事務局長・元代表委員・佐藤幸子 ……140
「止めよう日高横断道路」全国連絡会事務局を担当して　元全国連絡会副常任委員長　高畑　滋 ……141
筆頭代表として皆様へのお礼と自らの反省　元全国連絡会筆頭代表　俵　浩三 ……142
公共事業とは何か　―本末転倒の現実―　参議院議員・みどりの会議代表委員　「公共事業チエック議員の会」代表　中村敦夫 ……143
子孫のために、第二の人生の生き方として　全日本年金者組合札幌支部協議会事務局長　元代表委員　長森正行 ……144
高尾山からの連帯のアピール　高尾山の自然を守る市民の会事務局長　橋本良仁 ……145
働く者の生活と自然を守ること　道労連執行委員・元代表委員（代）吉根清三 ……146
日高横断道路中止と自然保護運動　日本の森と自然を守る全国連絡会事務局長　元代表委員　和田蔵次 ……147
『手紙で寄せられた』喜びの声 ……148

資　料　編
『運動編』 ……150
発会総会関係（方針・規約・代表委員名簿・決議文）
代表委員会議事録（03・3・21）・（03・5・10）
解散総会議案
日高横断道路に関する住民意識調査表・注意書
『道・開発局関係』 ……171
道議会要請行動・日高横断道路に関する北海道議会の動向
道評価委員会議事録〔要約〕
高橋新知事への面会要請と回答
北海道開発局再評価原案準備書
『新聞切抜など』 ……189
機関紙「遥かなる日高」・リーフレット類・新聞見出切抜など
日高山脈の自然保護運動を進めるために ……195

編　集　後　記　編集責任者　今野平支郎 ……199

みんなで止めた日高横断道路

はじめに

日高山脈の原始的な自然

日高横断道路はどのような場所に建設を計画したのか、報告書のはじめに、日高山脈の自然の概況を述べる。

日高山脈は大雪山と共に北海道の中軸をなす広大な山岳地域である。主に火山活動によって形成された大雪山系と異なり、日高山脈の自然の特徴は、急峻な山が連なる原始的な自然にあり、それは山脈の地質と構造、さらに氷河期の地形形成活動によって形作られた。

近年のプレートテクトニクス理論から、日高山脈は数千万年にわたる地殻変動によって、南西に移動する千島島弧が東北日本島弧に衝突してできたと言われる。日高山脈の上部には数千万年前の海洋地殻岩石がせりあがり変成した複雑な構造を示している。近年、反射式人工地震波探査によって日高衝突帯の深部構造が調べられ、壮大な地殻変動が実証された。(http://www.hokudai.ac.jp/science/H12_08/tigaku/arita.htm) 北海道は東西から陸地が動いて、日高山脈を境に一つになったという大地の鼓動を伝える貴重な調査地点として、世界的に有名になった。2003 年には知床や大雪山系などと共に世界遺産の候補地としても国内 17 ヶ所の一つに選ばれ、今後の保護が重要な所であると認定された。

日高山脈の急崖斜面には脆弱な粘板岩が露出しており、地中深くまで斜めに層を成していることが日高衝突帯の特徴であり、このため山が崩れ易い。山頂近くに氷河によって造られたカールや、急斜面の谷氷河なども日高山脈の特徴である。

広いお花畑がある大雪山と違って、日高山脈の高山植物は狭く分散している。このため特産種が多く希少植物の宝庫といわれる。急斜面の雪崩道を通じて河床岩礫地にまで高山植物が分布している。標高が高くなるにしたがって変化する植生の垂直分布と共に、日高山脈を境とする北海道南西部温帯性植物の水平分布と標高の関係が重要な場所となっている。環境省の調査で、原生流域面積が 47,820 ヘクタールと日本一広いのも日高の特徴をよく現している。

あまり移動しない昆虫類は、複雑地形と原始的植生により特徴ある分布をしている。1973 年に新種のチョウ・ヒメチャマダラセセリが発見されたのも、日高の原始性を現している。

カワウソのような希少動物が居ても不思議でない場所であり棲息確認が期待される。高山岩塊地にしか生息できないエゾナキウサギは、横断道路建設予定地付近でも生息が確認されている。日高地方のヒグマは、絶滅が心配される他地域を支えるためにも、生息環境が保全されなければならない。生態系の頂点にある猛禽類が少ないとの指摘があり、原始的流域保全が最も重要な地域である。

日高横断道路の概要

日高横断道路（道道静内中札内線）は、日高支庁管内静内町から日高山脈を越え十勝支庁管内中札内村に至る延長 101㌔の道道である。急峻な日高山脈を横断する部分の約25㌔は、道道でも国（北海道開発局）が直轄で整備する「開発道路」となっている。この道路の役割は、日高（道央）と十勝（道東）を結ぶ「広域幹線道路」で、両地域間の物流・観光・交流などに寄与し、また災害時の国道の代替ルートとして役立つものとされている。

この道路は1965年から地元町村による陳情がはじまり、1970年代に開発局が開発道路としての調査費を計上、1979年に一応の環境アセスメントをまとめ、1980年に道道認定、1981年に開発道路指定が行われた。その一方、同じ1981年には道路予定地を含む一帯、約10万㌶が日高山脈襟裳国定公園に指定された。地元では日高横断道路建設に対する期待が大きい。

道路計画を知った道内の自然保護団体は、日高山脈は日本一の原始性を誇る急峻な山並みで、そこを貫く道路は自然を破壊するばかりでなく、そもそも道路の必要性が乏しく、日高山脈の貴重な自然は傷つけることなく後世へ伝えることが道民の責務と、こぞって計画に反対し、1980年前後に自然保護世論が大きく高揚した。新聞やテレビも道路計画に疑問を呈する報道を繰り広げた。

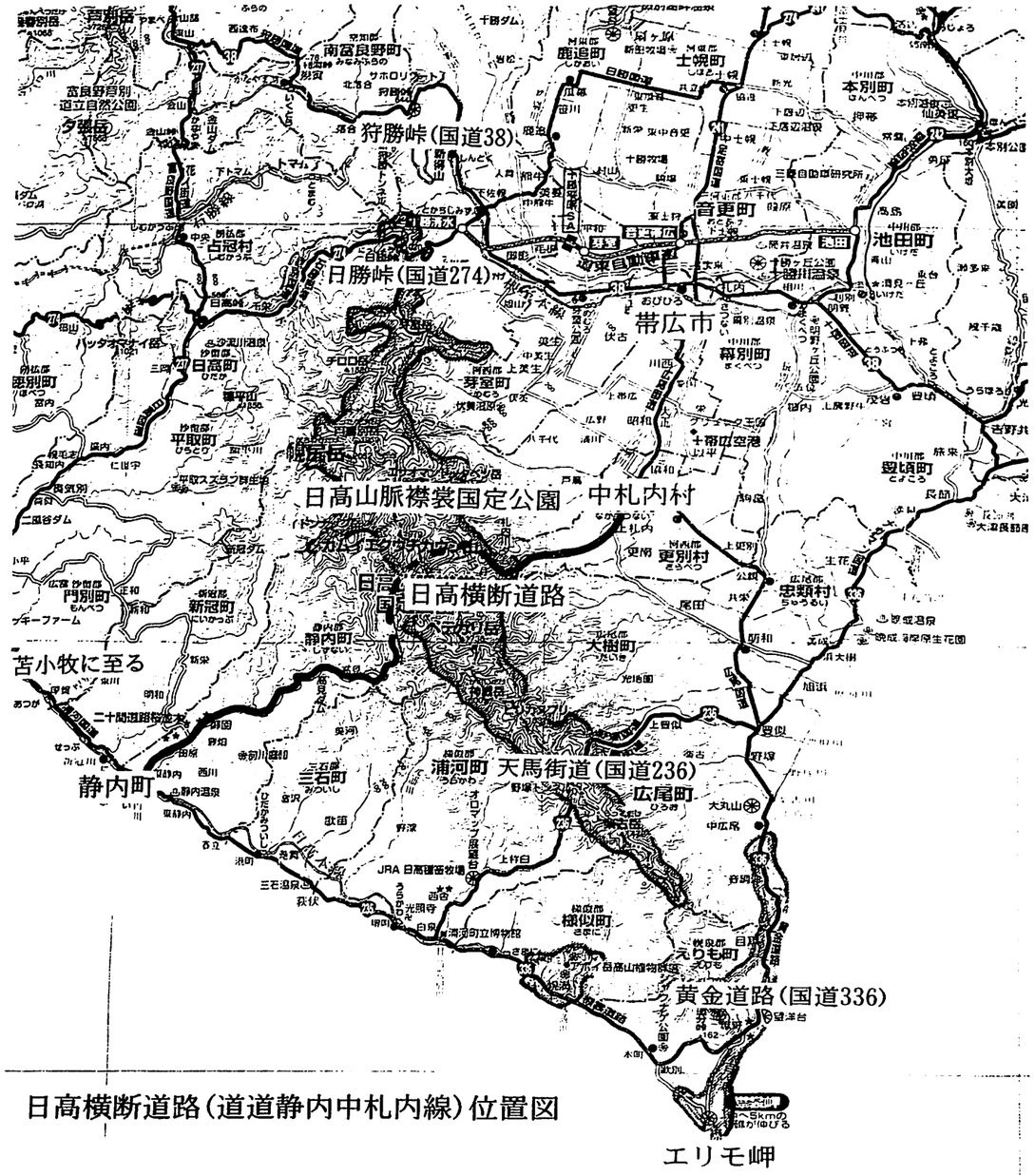
1983年には横路孝弘知事が就任したが、同知事は選挙前に「日高横断道路は自然保護の観点から厳格な環境アセスメントを実施する」としていたにもかかわらず、当選するとそれを実施せず、1984年に着工させてしまった。ところが現場は自然保護団体が指摘したとおりの急峻な地形と崩れやすい地質のため、工事が難渋し、自然環境が大きく傷つけられた。着工当時の予定では、工費 297億円、工期は15～20年とされていたが、18年を経過した2002年現在でも進捗率は50％に達せず、工費は1520億円（北海道管理部分 880億円、開発道路部分 640億円）以上に膨らみ、工期は今後さらに35～40年の歳月が必要とされている。工事の最先端は、まだ山脈を横断する長大トンネル（静中トンネル）の予定地に到達していない。

1980年代から90年代にかけては、日高横断道路の他にも知床森林伐採問題、大雪山・士幌高原道路や千歳川放水路計画などの公共事業、あるいはリゾート・ゴルフ場の乱開発など、自然を破壊する開発プロジェクトが次々と出現したので、自然保護運動の主力はそちらの方にシフトされた。これは日高横断道路を軽視した結果ではなく、着工されてしまえば途中で止めるのがきわめて困難な、「始まったら止まることを知らない公共事業」という現実の中での、力の配分であった。

1990年代半ばには、道庁不正問題が大きな社会問題となった。カラ出張、架空人件費などによる裏金づくりや官官接待などが発覚し、道民からの批判が高まった。そのため道政の信頼を回復するには道政改革が緊急の課題となった。また大雪山・士幌高原道路問題は「ナキウサギ裁判」に発展するなど、環境政策の面でも道政改革が求められていた。そうした状況の中で発案・実施されたのが「時のアセスメント」である。「時代の変化を踏まえた施策の再評価」ともいわれる時のアセスメントは、全国的な反響を呼び、国の公共事

業見直し制度の創設にも大きな契機を与えた。

1999年に大雪山・士幌高原道路と千歳川放水路計画があいついで中止されたので、1999年以降、自然保護団体は日高横断道路反対運動を再開した。2002年５月には「止めよう日高横断道路」全国連絡会が結成された。堀達也知事はそうした情勢を踏まえ、また財政悪化状況も考慮し、2002年６月に日高横断道路の抜本的な見直しを表明、2003年２月に北海道管理部分の「凍結」を決めた。それを受けた北海道開発局は同年８月、開発道路部分の「中止」を決めた。こうして日高横断道路は未完成のまま完全中止となったのである。



日高横断道路(道道静内中札内線)位置図

日高横断道路問題の略年表　（☆印は行政および促進側の動き）

1965	☆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	☆時のアセスにより士幌高原道路中止 ☆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盟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、勤労者山岳連盟、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ー自然破壊の現状」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	**知事が北海道管理部分の「凍結」を公表** 第３回・日高山脈シンポジゥム（帯広）
5	☆開発局が「事業審議委員会」に諮問
8	**開発局長が開発道路部分の「中止」を公表**

第Ⅰ章　「止めよう日高横断道路」全国連絡会の記録

Ⅰ　反対世論を広げ建設を「止めた」

1999年から反対運動を再開

日高横断道路は、1983年に就任した横路知事が選挙前に「自然保護の立場から厳格な環境アセスを実施」と明言していたのに、当選するとそれを実施せず、84年に着工させてしまった。当時は着工された公共事業をストップさせることは絶望的と考えられていた。その一方、1980年代後半から90年代にかけ北海道内の自然保護問題は、大雪山・士幌高原道路、知床森林伐採、千歳川放水路、リゾート・ゴルフ場乱開発など、重大な案件がつぎつぎと起こったので、自然保護運動の力点は日高横断道路から遠ざかってしまった。

しかし大雪山・士幌高原道路に対する自然保護運動は、1997年、北海道知事に「時のアセスメント（時代の変化を踏まえた施策の再評価）」（以下、時のアセス）という公共事業見直し制度の創設を決断させる、大きな契機となった。当時は「始まったら止まることを知らない公共事業」が全国各地で問題視されていたので、時のアセスは全国的に注目され、1998年から国の公共事業に対しても時のアセス全国版というべき、「事業再評価」システムが導入された。また北海道は時のアセスの基本精神を継承して「政策アセス」に発展させた。

日高横断道路は1998年時点で、着工後15年を経過したにもかかわらず、自然保護団体が当初から指摘していたとおり、険しい地形と崩れ易い地質条件に阻まれ、開発道路部分は40%しか進展しておらず、完成の見込みが立っていなかった。そのような状況の中で1998～99年、日高横断道路に対して、北海道開発局による事業再評価（開発道路部分）、北海道による政策アセス（北海道管理部分）が行われた。その結果、両者とも日高横断道路の建設工事を「事業継続」と決定したのである。

時のアセス適用第１号となった大雪山・士幌高原道路は、1999年に「中止」されたので北海道自然保護協会では、1999年から改めて日高横断道路問題にとり組むこととした。まず現地調査を行うとともに、継続が決定された事業再評価と政策アセスの内容を検証してみた。その結果、①工事現場では貴重な原始的自然環境が蝕まれつつあること、②事業再評価と政策アセスは、時のアセス（時代の変化を踏まえた施策の再評価）を継承したものであるにもかかわらず、「時代の変化」の検証がいっさい行われていないこと、③事業を「継続」する理由も不合理だらけであること、などが浮き彫りとなった。

例えば開発局の継続理由には、(a)「対象区間に交通不能区間が存在」、(b)「隣接市町村の役場間の所用時間が30分を超える」などが挙げられている。日高横断道路は道路のないところに計画されたのだから「交通不能区間が存在」するのは当然である。そこに(a)を適用すれば全通するまで継続する他に選択肢がないことになる。これは建設省（当時）が定めた評価手法（1998）に準拠したものであるが、その手法自体が道路建設促進を前提とした不合理なものである。また(b)は「現況が30分を超え、道路整備により30分以内に短縮することを確認する」ことになっている。ところが静内町役場と中札内村役場の間は 100㌔もある。そこで30分以内をクリアするためには、時速 200㌔以上で暴走しなければならない。そもそもこの指標は「二次生活圏内」で適用するものなのに、静内と中札内は二次生活圏を構成していない。建設省による物差しそのものが不合理な上に、さらにその適用を誤った、非常識としかいいようのない事業再評価なのである。

こんな不合理な再評価で「継続」といわれても、とうてい納得できるものではない。

そこで北海道自然保護協会では2000年２月、北海道知事および北海道開発局長に対し、「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」を提出するとともに、知事に対しては関連する「質問書」を提出した。それに対し知事は同年４月、抜本的再評価を行わないと回答してきた。そのため北海道自然保護協会は、行政により行われた再評価が、いかに不合理なものであるか、また開発道路として執行されている日高横断道路の目的、必要性、効果が、いかに矛盾に満ち、時代に即応しない無駄な公共事業であるかを立証するため、2002年まで８回におよぶ文書での質疑応答を繰り返した。なお質問書を北海道開発局長でなく知事に提出したのは、①日高横断道路は全線が「道道」である、②北海道は開発道路整備に負担金を支出している、③工事の主要部は日高山脈襟裳国定公園内であり、国定公園の管理（道路工事の許認可など）は知事の権限である、などの理由による。

日高横断道路は何が問題か

北海道自然保護協会と知事との文書による質疑応答、および協会独自の検証の結果、次のような問題点がつぎつぎと鮮明になり、最後には知事が説明不能に陥るまで、論理的に追い詰めることができた。すなわち、

①「開発道路」は、第二次大戦後、海外植民地を失った日本が戦後復興するため、土地（農地）、山林、鉱物、水力など北海道の豊富な資源を開発することが国家的重要課題となったので、「資源開発のため必要」な道路は、道道や市町村道であっても国（北海道開発局）が直轄で整備する特別な制度として、1950年代に創設されたもので、それは道路法（第88条、施行令第32条）に規定されていること、

②しかし北海道開発局と北海道は過去20年にわたり、開発道路として整備される日高横断道路は、もっぱら道央（日高）と道東（十勝）を結ぶ「広域幹線道路」と説明し、「資源開発のため必要」と言及した事実がないこと、

③そこで日高横断道路は「開発道路失格」と批判し、知事に質問を繰り返したところ行政は窮地に陥り、日高横断道路が建設大臣により開発道路に指定された公式理由（1981）は、「沿線の農業、畜産業、林業の資源開発のため」だったことを初めて明らかにしたこと、すなわち行政は20年間も公式理由を隠蔽した事実が露呈したこと、

④ところが日高横断道路の沿線は自然環境や土地利用の実態から見て、農業、畜産業、林業の資源開発ができる客観的条件にないこと、すなわち開発道路としての日高横断道路は、そもそも道路の必要性が存在しないこと、

⑤開発道路制度は、戦後復興が終わり高度経済成長期に入った1960年代には、その役割を終えたこと、すると開発局は「なお暫らくは現行制度を存続させたい」として、とくに1970年代からは「資源開発」の枠を逸脱し、「地域開発のため必要な道路」として運用したが、それは公式に認められないため、実態は「地域開発」であっても公式には「資源開

発」の名目をつけていたこと、すなわち開発道路は、行政の既得権益を守るために運用される、二重帳簿方式の公共事業である実態が露呈したこと、

⑥1970年代に計画された日高横断道路も⑤の運用方針により、日高山脈は道路密度が低いから道路の網目を細かくし、また帯広（道東）から苫小牧東部大規模工業基地（幻の計画に終わった開発計画）に直結させる「地域開発のため必要な道路」であり、行政はもっぱら日高横断道路は日高（道央）と十勝（道東）を結ぶ「広域幹線道路」と説明してきたが、それは非公式な運用のため、公式には「資源開発」の理由をつけた事実が明白となったこと、

⑦以上のことから日高横断道路は、開発道路制度の法令に反する「予算の目的外使用」に当たり、また時代の変化によりすでに役割を終えた開発道路制度を、21世紀に延々と継続する意義はなく、無駄な公共事業であること、

⑧日高横断道路は「資源開発効果がなく予算の目的外使用」と批判・質問された知事は説明不能に陥り、資源開発が可能となる根拠をまったく示せないにもかかわらず、「資源開発に寄与」と強弁しつづけていること、

⑨日高山脈を横断する道路には、すでに狩勝峠（国道38）、日勝峠（国道274）、天馬街道（国道236）、黄金道路（国道336）の４本があるので、５本目の日高横断道路は費用対効果が期待できないこと、

⑩日高横断道路が予定される日高山脈心臓部は、日本に残された最大の原始的自然環境を誇る地域であり、世界遺産に匹敵する価値を認められているので、21世紀の北海道としては、日高横断道路を断念し、日高山脈の自然を守ることの方が、意義が深いこと、

北海道自然保護協会は以上のようなことを集大成し、それを立証する付属資料も添え、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と連名で、国土交通大臣および北海道知事に対し、2002年１月、「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」を提出した。

ラベル張替え商品を売る悪徳商法

開発道路制度の問題点を食品に例えてみると、「広域幹線」というラベルを剥がしてみたら、その下には、とっくに賞味期限が切れた「資源開発」というラベルを貼ってあることが、消費者からの指摘で露呈したようなものである。ラベルを張替えたのは北海道開発局である。ところが北海道知事も北海道開発局長も、消費者からの指摘に耳をかそうとせず、開発道路としての日高横断道路建設の「継続」を宣言している。

開発道路制度は、戦後復興のため「資源開発」を目的に創設されたものである。しかし高度経済成長期を迎え、時代の変化で資源開発の役割を終えると、行政は勝手に「地域開発」のラベルに張り替えてしまった。ところが「地域開発」は非公式な運用なので、公式には「資源開発」の名目をつける二重帳簿とし、それを道民に隠してきた。日高横断道路の場合は「資源開発」といっても、自然的条件からも土地利用条件からも農業・畜産業の開発ができず、林業も国有林の経営方針が木材生産を主目的としておらず、「資源開発」の名目をつける資格がない。それを「資源開発」とするのは誇大広告である。

そのようなラベル張替え、あるいは開発すべき資源が存在しないのに、存在するように見せかける誇大広告の事実が、露呈してしまったにもかかわらず、それを無視し、日高横

断道路という商品を売り続けるのは、悪徳商法である。悪徳商法は許されるはずがない。論理的には自然保護団体の指摘の方が合理的で、行政は有効な反論も説明もできず窮地に陥っている。

あとは、いっそう強力な反対運動を進めて日高横断道路反対の世論を広げなくてはならない。それが「『止めよう日高横断道路』全国連絡会」の結成につながるのである。

日高山脈シンポジゥムの開催

このように、知事への質問で問題点を論証してきた北海道自然保護協会の活動をきっかけとして、それまで地元で工事の監視や自然の状態を観察してきた十勝自然保護協会、長年にわたって日高セミナーを続けてきた北海道道央地区勤労者山岳連盟が連携し、これに大雪と石狩の自然を守る会、ユーパリコザクラの会など北海道自然保護連合の加盟団体も加わり、1999～2000年以来、協調しながら日高横断道路の反対運動を再開した。しかし日高横断道路の問題点は、多くの道民にはまだ知られていない。そこで一般市民を対象にしたシンポジゥムを行おうと、その関係者がシンポジゥム実行委員会を結成し、企画をねった。

最初は日高横断道路の反対を前面に出すより、日高山脈の自然のすばらしさを多くの道民に知ってもらおうと、「はるかなる日高山脈・原始の自然を未来へ」というタイトルのシンポジゥムを、2001年３月３日、札幌市内（かでる二・七）で開催した。まず小野有五北大教授が「日高山脈の自然のすばらしさ」を語り、ついで植物写真家の梅沢俊氏が「見せます魅せられます日高の山々」のスライドを見せ、それを受けて俵浩三北海道自然保護協会長が「一緒に考えてみませんか日高の道路」と語った。最後に小山健二北海道勤労者山岳連盟理事長、佐藤謙北海学園大学教授、平川一臣北大教授が加わって「日高の自然を未来へ」のパネル討議が行われた。当日は、とくに梅沢氏の美しい写真が前評判を呼び、200人余収容の会場に600人以上の人が集まり、机や椅子を廊下に運びだしても超満員という盛況だった。



自然傷つけるな

日高横断道建設　反対派がシンポ

道道静内中札内線（日高横断道路）の建設に反対している道自然保護協会などは三日、札幌市内の「かでる2・7」でシンポジウム「はるかなる日高山脈」を開いた。

約六百人の聴衆を前に講演した俵浩三同会会長は「開発の目的は失われた。公共事業見直しが進む中、原始の自然を傷つけるべきではない」と述べ、着工から約二十年すぎても完成の見通しの立たない道路建設を批判した。

また、小野有五北大教授も講演の中で「日高の良さである原始の状態を楽しめる山岳エコツアーの拠点づくりやガイド養成にお金をつぎ込むべきだ」と訴え、山脈中央部を縦貫させる計画を見直すよう主張した。

日高山脈の自然保護を訴える講演や討論が行われたシンポジウム

（2001年３月４日、北海道新聞）

日高横断道路の反対運動は息の長い取り組みになるから、シンポジゥムは毎年１回は行おうということになり、第２回が2002年３月３日、札幌市内（北大クラーク会館）で行われた。このシンポジゥムでは、ずばり「日高横断道路を問う」というタイトルを掲げた。まず基調講演として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」と題して語った。ついでパネル討議に移り、平川一臣北大教授が「日高山脈の自然：よってきたるところ」、山岳写真家の市根井孝悦氏が「日高山脈の移り変り」、日本山岳会の反橋一夫氏が「岳人の聖域としての日高山脈」、俵浩三北海道自然保護協会長

が「『二枚舌』で進められる日高横断道路」、井上博夫岩手大学教授が「日高横断道路の必要性を考える」、前出の石川徹也氏が「公共工事と自然保護」という観点から発言・討議された。とくに井上教授は独自の計算方法を提示し、開発局による費用便益計算は明らかに過大であることを示した。こうして、日高横断道路の必要性や効果への疑問や、自然破壊の実態が浮き彫りとなった。最後は前出の市根井氏による日高山脈のすばらしいスライドが披露された。

また2001年10月13～15日には、「日本の森と自然を守る全国集会ｉｎ北海道」が札幌市（共済ホール）で開催されたので、日高山脈シンポジゥム実行委員会に参加した人々もこれに協力し、その第１日の全体会議で「日高横断道路をストップさせるために」の報告を行うとともに、第３日に日高横断道路（静内側）の現地視察をプログラムに組んだ。大会決議には「日高横断道路工事を中止し日高山脈の聖域を守ろう」の特別アピールも採択され、10月25日、北海道知事と北海道開発局長に提出された。

このようなシンポジゥムを通じて日高横断道路問題が多くの人びとの間に浸透し、この道路建設を何とか止めたい、そのためには全国規模での署名活動など、もっと強力に行動できる運動組織が必要、という声が高まってきた。そこで日高山脈シンポジゥム実行委員会が中心となって、「止めよう日高横断道路」全国連絡会準備会が結成された。

「止めよう日高横断道路」全国連絡会の結成

「止めよう日高横断道路」全国連絡会準備会では、問題のとらえ方、運動の進め方、組織のあり方などについて、時間をかけて討議された。準備会には多様な組織が参加していたため、多くの意見が出されたが最大公約数的な方向がまとまった。それは「自然保護」だけでなく「無駄な公共事業」も前面に据えることにより、運動の幅の広を広げようという方向だった。

この準備会による検討結果を受けて、会の結成総会が2002年５月11日、札幌市内（クリスチャンセンター）で開催された。これには北海道内だけでなく全国から日高横断道路問題を憂える人々が加入呼び掛け人（代表委員）となり、代表委員を核として会員の輪を広げ、道路建設反対世論を高め、日高横断道路の建設中止を勝ちとろうという組織である。当日はまず会の結成を承認し、「日高横断道路（道道静内中札内線）の建設工事を中止させることを



「環境破壊」「時代が許さぬ」

日高横断道路反対組織が結集

運動、全国展開へ

日高横断道路のルート図

（2002年５月12日、朝日新聞）

目的とする」ことなどを定めた会則を決定するとともに、会の活動方針として、次のことが決められた。

①日高山脈の自然の特質と破壊の現状を把握したり、公共事業としての日高横断道路の目的や効果の検証、住民意識調査などを行う調査活動、

②会員を増やし（当面の目標は3000名）、日高横断道路反対の世論を盛り上げるための組織の拡充、

③日高横断道路反対のリーフレット作成・配布や、街頭宣伝などの広報宣伝活動、

④多くの人びとによる日高横断道路反対の意思を行政に伝え、インパクトを与えるための署名活動（当面の目標は５万人署名）、

⑤新聞への日高横断道路反対の意見広告も視野に入れ、また反対運動の動きを新聞・テレビで取りあげてもらったり、投書などを行うマスコミ活用と応援の依頼、

⑥開発道路としての日高横断道路は違法性の疑いが強いので、法律の専門家を交え裁判闘争を行うことも視野に入れた検討、

⑦北海道知事や国土交通大臣へ日高横断道路の問題点を指摘したり、中止を求めたりする直接要請行動、

⑧多くの人びとに日高横断道路の問題点を知ってもらうためのシンポジゥムや建設中止要求集会などの開催、

⑨その他、「止めよう日高横断道路」全国連絡会の目的を達成するために必要な活動、

なお結成総会の席上、「止めよう日高横断道路」全国連絡会の「止めよう」は、「とめよう」と読むか「やめよう」と読むかで激論が交わされた。「とめよう」を主張する人びとは「やめよう」では迫力がない、十数年も継続している大型公共事業をストップさせるためには強力なエネルギーを必要とし、そのためには公権力を「とめる」強い意思を現わす「とめよう」がよいという考え方である。それに対して「やめよう」を主張する人びとは、公共事業は官が官のために行うものではなく民のために行うものである、したがって公共事業の主体は民にある、民が「やめよう」といえば官が従うのが民主主義である、だから「とめる」のではなく「やめよう」がよいという考え方である。

これは双方に合理的理由があり、どちらか一方が正しいというものではない。しかし総会参加者の多数は「やめよう」を支持した。そのため会の正式名称は「やめよう」と読むことになっている。

こうして結成された「止めよう日高横断道路」全国連絡会の代表委員は、北海道だけでなく全国規模で、自然保護団体、山岳団体、動物保護団体、自然愛好会、自然観察会、文化団体、労働団体、婦人団体、年金者団体、学者・研究者、弁護士、会社員、事業経営者アウトドア活動家など、幅広い各種団体の代表者や個人の顔触れとなっており、56名が名を連ねた。これは自然保護団体関係者だけでなく、日高山脈の自然を憂えたり無駄な公共事業を批判するなど、多彩な人々が集まっており、後の署名活動の広がりなどに力を発揮した。

実際の活動は代表委員の中から常任委員を選出し、常任委員会を構成して行うこととされた。総会では次のとおり役員が選出された。

筆頭代表委員・俵浩三（北海道自然保護協会長）、筆頭代表代行・寺島一男（北海道自然保護連合代表）、常任委員長・今野平支郎（勤労者山岳連盟）、常任副委員長・高畑滋

（草原植生研究室）、組織宣伝部長・五十嵐敏文（フォーラム野幌の森）、組織宣伝副部長・坂口利貞（山のトイレを考える会）、調査部長・小島望（環境カウンセラー）、調査副部長・後藤言行（北海道自然観察協議会）、渉外法対部長・嶋田久夫（日本環境法律家連盟）、渉外法対副部長・佐藤光子（弁護士）、財政部長・小山健二（北海道自然保護連合）、財政副部長・反橋一夫（日本山岳会北海道支部）。

公共事業を見直す視点

私たちが公共事業としての日高横断道路を評価・批判する場合には、①事業の目的、必要性、②費用の投資効果、③自然環境への影響、④時代への即応性、⑤事業対象地に対する人びとの想い、などの視点が必要と考えた。「止めよう日高横断道路」全国連絡会の設立時点での到達点と新目標は、およそ次のとおりだった。

①の事業の目的、必要性は、日高横断道路の建設は「開発道路」の制度によっているので、北海道自然保護協会がその制度運用の矛盾を追求することで、論理的には行政を追い詰めていた。したがって開発道路制度ではない一般道路の視点（道路網の整備）などからの必要性を検証することが、今後の課題と考えられていた。

②の費用の投資効果は、開発道路が「資源開発」を目的とする限り、その効果がないことを立証でき、また一般的な「費用対効果」では、すでに開発局が「継続」を決めた計算方法の不備を指摘していた。したがってそれ以上に踏み込むことが新目標とされたが、行政内部の資料が非公開で使えないこと、費用対効果を分析する活動経験の不足や、協力を得られる道路交通問題専門家が少ないことなどの事情により、見通しを得られない実情だった。

③の自然環境への影響では、十勝側では長年にわたり十勝自然保護協会が地道な活動を継続してきたので、ある程度は把握できたが、日高側ではその目的にかなうような地元団体が存在せず不十分だった。また植物や昆虫など一部の専門家による調査（行政によって行われた環境アセスの不備指摘）などは進んでいたが、多角的視野からのまとまった調査はなかったので、それらを補って集大成する必要がある。そこで「市民による『時のアセス』」を実施する必要性が浮上していた。

④の事業が時代に即応しているかの検証は、開発道路が戦後日本の経済復興のため設けられた過去の制度であり、それを21世紀に継続する意義のないことが、すでに立証できていたので、行政に対し「抜本的再評価」を強力に求めるつづけることが課題とされた。

⑤の日高山脈に対する人びとの想いは、北海道勤労者山岳連盟が長年にわたり「日高セミナー」をつみ重ね、また「日高山脈シンポジゥム」を開催したことなどにより、ある程度は世論の醸成がなされていたが、今後は「日本一の原始境・日高山脈を貫く横断道路はいらない」という意思を、幅広い署名活動により集積することが大きな目標とされた。また一般道民や地元住民の、日高横断道路に対する意識調査を行うことも重要と考えられていた。

このような新目標に向かって運動を展開する場合、多くの人々の日高山脈に対する熱き想いを結集し、新聞・テレビの報道も含めた世論づくりを加速させることが重要と認識された。しかし先立つものは「頭と金」である。「頭」の方は市民組織の関係者にも若干の専門家はいたが、とくに土木工学の研究者などは行政批判に消極的な人が多く、協力を期

待できない実情にあった。「金」の方は、不十分ながらも会員からのカンパを基本とし、また（財）自然保護助成基金、パタゴニアアウトレット、富士ゼロックス端数クラブなどから、善意の援助をいただくことができた。

なお日高横断道路反対は、息の長い運動になるとの読みから、新目標の実現にもじっくり取り組むつもりでいたところ、実際には後記するように北海道知事による「見直し」発言により、事態が急転回したので、目標が達成できなかった部分も多い。

宣伝リーフレットの作成

会が結成されれば真っ先に必要となるものは、日高横断道路の問題を知らせる宣伝リーフレットである。したがって結成総会前の準備段階からリーフレット作成を検討し、その財源確保に努めた。幸いにも（財）自然保護助成基金 (pro natura foundation-japan) の岡本寛志専務理事が日高横断道路問題に強い関心を寄せられたこともあり、リーフレット作成経費の助成をいただくことができた。

リーフレットはなるべく美しく見栄えのよいものにしようと、表紙には写真家・清水武男氏の協力を得て、日高山脈の全貌を実感できる航空写真を中心に「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。世界遺産を目指す原始境になぜ？」という文字を添えた。また見開きページには写真家・市根井孝悦氏の見事な作品、日高横断道路が通過する予定地の近くの山岳風景を中央に配し、「森とお花畑に原始の自然が息づく日高山脈」「自然保護世論を無視して着工したが完成のめどが立たない日高横断道路」「二十一世紀の日高山脈は横断道路より自然遺産」などの言葉を添えた。Ａ３版を二つ折りにするサイズのカラー印刷で、５万部を作った。これは日高山脈シンポジゥム実行委員会の名で作成されたが、完成直後に「止めよう日高横断道路」全国連絡会が結成され、会に継承された。

これに反対署名用紙をセットにして、会員募集用紙とともに、道内外の自然保護団体、山岳団体、労働団体、婦人団体、代表委員を核とする個人など、各方面に配布した。たいへん評判のよいリーフレットで、ほぼ１年でストックがなくなるほどの出足だった。仮に反対署名をしない人が手にとっても、日高横断道路はこんなに原始的で優れた環境を貫く道路なのか、という印象を抱いたに違いない。日高横断道路反対の自然保護世論を広めるイメージ作戦としても、有効な働きをしたといえよう。



会の組織活動

「止めよう日高横断道路」全国連絡会は発足にあたり、当面、３千名の会員確保と５万筆の署名集めを目標に掲げて動きだした。しかし１年を経た時点では目標を下回った。それは次の項で記す知事の「見直し」発言が影響したことが要因のひとつである。すなわち「会員になってください」「署名をお願いします」というと、「もう中止が決まったんじゃないの」という反応が返ってくることが多かったし、また代表委員や常任委員は、活動の重点を会員拡大よりも、急転回する情勢に対応した、効果的な運動に力点を置かざるを得なくなったからである。

2003年２月、知事が日高横断道路の「凍結」を表明した時点での会員数は 400名弱、署名は４万３千筆ほどで、とくに「見直し」の後半に入ると減速した。それでも全国各地で多くの方々が熱心に署名活動を展開した。とくに全国規模で署名を多く集めたのは勤労者山岳連盟だった。また道内では各自然保護団体はもとより、年金者団体、労働団体、婦人団体などの組織が多くの署名を集めた。会員が自発的にホームページやメールマガジンで日高横断道路反対を訴え、インターネットで多くの署名を集めたのも新しい傾向として挙げることができる。

婦人団体、年金者団体、生協、住民団体、自然保護グループなどの学習会で日高横断道路問題をテーマに掲げたところも多い。新日本婦人の会、全日本年金者組合、道央生協苫小牧、同千歳、北海道自然観察協議会、北見オホーツク地域調査研究会、エリモ花ファンクラブなどの集会に、代表委員や常任委員が手分けして講師となり、署名の輪を広げることができたのも見逃せない。中には学習会に出席した教師との出会いが縁で、高校の特別講義に日高横断道路問題が組み込まれたケースもある。

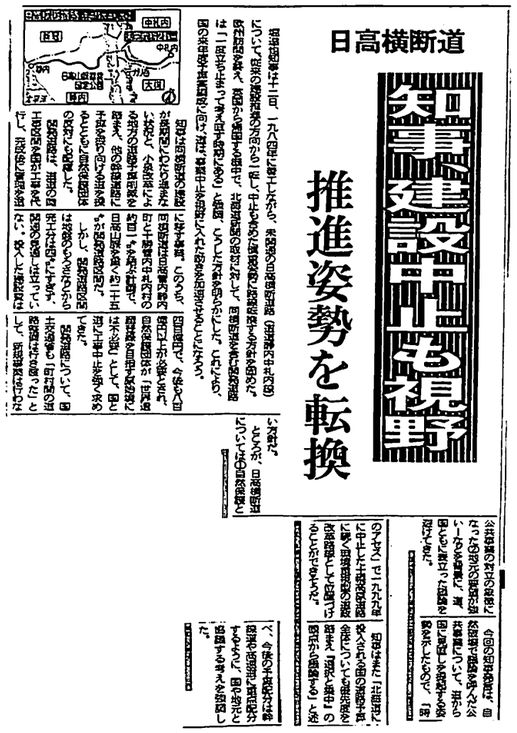
また日高横断道路をメインとしない各種の集会で、日高横断道路のリーフレットや署名用紙を配り、入会や署名を訴えたことも効果を発揮した。「自然保護」という目標に加え「無駄な公共事業反対」という主張は、どこでも好感をもって受けとめられ、主催者側の対応も概して好意的だった。例えば、全国的なものでは、日本科学者会議総合学術研究集会（北大）で、日高横断道路問題を報告するとともに、ポスターセッションで写真を展示した。北海道規模のものでは「3000万教育署名」をはじめ、教育研究集会、自然観察会、自然保護講座などの場を活用させていただいた。

2002年９月27日は、秋晴れの青空の下、札幌市の大通公園３丁目で、全国連会員15名が参加し街頭署名活動を展開した。代表委員の八木健三北大名誉教授が高齢にもかかわらず元気に街頭演説を行い、俵筆頭代表、今野常任委員長もマイクをにぎった。「止めよう日高横断道路」の幟旗（のぼりばた）が人目をひき、日高横断道路反対のリーフレットを手にした通行人の反応も、概して好意的だった。短い時間にたくさんの署名が集まり、修学旅行途上の高校生グループも「日高はあこがれの山です」といって署名してくれた。

こうした方々の努力と協力によって、また反対運動の動きがしばしば新聞やテレビに報道されたこともあって、「止めよう日高横断道路」の世論がしだいに高まっていった。ちなみに2002年９月25日、ｕｈｂテレビの「スーパーニュース」では「日高横断道路・建設を進めるべきか中止すべきか」という電話投票を行ったが、応募総数1649票のうち、 466票（28%）が建設を進めるべき、1185票（72%）が建設を中止すべきという結果だった。これは正式の世論調査ではないが、多数の道民が日高横断道路の建設を続行すべきではないと考えている傾向が明らかになった。

堀知事が「抜本的見直し」を表明

「止めよう日高横断道路」全国連絡会が結成されたとき、関係者の多くは、現在進行中の大型公共事業をストップさせるのは容易なことではない、行く手には幾多の困難があり長い時間がかかるだろう、と覚悟していた。だから署名活動や会員拡大の推進も、スタート時点では長期戦のつもりで、ゆっくりしたペースだった。


日高横断道
知事「建設中止も視野」
推進姿勢を転換

（2002年６月13日、北海道新聞）

しかし事態は急展開した。６月13日の北海道新聞朝刊が一面トップニュースで、「日高横断道・知事、建設中止も視野・推進姿勢を転換」と伝えたからである。堀達也知事はイギリスへ出張した帰りの飛行機中で、北海道新聞記者に「日高横断道路は一度立ち止まって考え直す必要がある」と強調したというのである。

記事は、日高横断道路が「長期間にわたり進まない状況と、小泉改革による地方の道路予算削減を踏まえ、他の幹線道路へ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。（中略）開発道路区間は地盤のもろさなどから完工分は四㌔にすぎず、開通の見通しは立っていない。投入した建設費は四百億円で、今後も八百億円以上が必要とされ、自然保護団体が『世界遺産登録を目指す原始境には不必要』として、国と道に工事中止を強く求めてきた。（中略）ところが、日高横断道路については①自然保護と公共事業対立の象徴になった、②地元の要望が強い―などを背景に、道、国ともに表立った論議を避けてきた。今回の知事発言は、自然破壊で論議を呼んだ公共事業について、道から国に見直しを提起する姿勢を示したもので、『時のアセス』で一九九九年に中止した士幌高原道路に続く環境重視型の道政改革路線として位置づけることができそうだ」と伝えている。

６月16日の北海道新聞は、「日高横断道・遅すぎたが中止は当然」という社説を掲げ、「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」と論評した。

堀知事は６月27日、北海道議会の質問に対する答弁を通じて、日高横断道路の「整備の意義は変わらないと考えるが、今後、完成までに多額の事業費と長い時間を要することが

想定されるので、（中略）これから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」と正式に表明した。財政危機の中で、公共事業も「選択と集中」でスクラップアンドビルドが必要となったのである。

知事が建設中止も視野に入れ、抜本的な見直しを行うと表明したことは歓迎すべきである。ただし「日高横断道路の建設の意義は変わらない」と表明した点には同感できない。私たちは「日高横断道路の建設の意義はない」から抜本的再評価が必要と主張してきたのである。北海道自然保護協会と知事との８回に及ぶ文書による質疑応答で、日高横断道路の建設の意義（資源開発のため必要な道路）をめぐって、知事は「説明不能」に陥ってしまった。また第三者として日高横断道路を客観的に審議した北海道政策評価委員会も、後述するように「日高横断道路の必要性・妥当性は低下した」と知事への答申に明記した。そのような情勢にもかかわらず「建設の意義は変わらない」というのは、現在進行中の事業を行政が自ら否定することが困難なためであろうが、建設の意義がないこと、ないしは低下したことを、行政は率直に認めるべきである。

それはそれとして、知事は佐藤静雄国土交通副大臣と会い、開発道路としての日高横断道路の抜本的見直しを要請し、国もそれに同意したこと、また知事の最終判断は年内に出されることなどが、新聞やテレビで続報された。そうなると、道路建設促進の立場も、建設反対の立場も、にわかに動きがあわただしくなる。

建設促進を願う地元町村の動き

知事の「見直し」発言は、とくに建設促進派にとって衝撃的だったと思われる。「『知事が本当にそんなことを言ったのか』。知事の建設見直し発言が初めて報じられた十三日朝、建設部幹部が顔色を変えるほど、道庁内の衝撃は大きかった」と北海道新聞（2002年６月30日）は伝えている。静内町や中札内村でも驚きは同じだったろう。「止めよう日高横断道路」全国連絡会では地元の動きを逐一承知しているわけではないが、知り得た主なものとして、次のようなものがある。

中札内村では知事の「見直し」発言を受け、早くも６月19日、「日高中央横断道路の早期建設を願う村民の会」が結成され、建設促進の署名活動などが開始された。７月８日には中札内村を含む北海道十勝圏活性化推進期成会が「開発道路の整備促進」を、７月31日には帯広商工会議所と北海道十勝管内商工会連合会が「開発道路の整備促進」の要望書を知事に提出した。

静内町では７月17日、「日高・十勝中央横断道路の早期建設を訴える町民の集い」が開催され、800名が参集した。人口２万４千の静内町で 800名も集まるのは大盛会である。組織的な動員があったのだろう。当日の主催者と議長は建設関係者で、出席者には役場の職員や老人クラブの会員が目立ったという話も伝わってきている。



静内町役場にかかる建設促進たれ幕

静内町では、道路建設に反対したり、日高山脈の自然を壊してまで道路を建設することに疑問を抱く人もいるが、町長をはじめ役場ぐるみで建設促進運動が行われている中では反対の意思表明をしにくい雰囲気が醸成されていた。

８月５日、静内町長と中札内村長が道庁に知事を訪れ、「日高・十勝中央横断道路建設促進期成会」の要望書と静内町民の「早期建設を訴える決議文」を直接手渡した。また８月７日には、北海道議会の酒井芳秀議長（日高管内出身）をはじめ、日高・十勝選出の自民党と民主・道民連合の道会議員９名が北海道建設部長に面談し、「地元の期成会も建設促進を陳情しており、我々としても促進の立場の気持ちを伝えたい」と申し入れ、８月16日に文書による知事あての要望書を提出した。ちなみに、町村長や道議会議員が道庁幹部に面会できることは当然であるが、反対派が知事や副知事、部長に会うことは事実上不可能で、せいぜい課長レベル止まりというのが現実の姿である。

静内町では知事の「見直し」発言を受け、巻返しをはかる世論を盛り上げるため、「新しい道から新しい夢が始まる・主要道道静内中札内線（日高・十勝中央横断道路）」というＡ４版８ページの色刷りパンフレットを新たに作成して町民に配布した（それ以前にも同じタイトルのパンフレットが何種類か存在する）。そこには「日高・十勝両圏域住民の悲願、主要道道静内中札内線ー日高・十勝中央横断道路ーが今、最大の危機に直面しています。なぜこの道路が必要なのか、なぜこの道路にこだわるのか、みなさんとともに考えます」として、「未着手区間はわずか７㌔」「環境に配慮した工法で日高山脈への影響を最小限に」「道道区間整備を中止できない最大の理由」「道路整備と地域活性化の密接な関係」「新たな観光開発と文化の発進」「車社会に求められる道内交通ネットワークの構築」「『静内中札内線』は地域が、時代が求める道路」といった見出しがちりばめられている。それと同時に静内町も建設促進の署名活動を開始した。

地元町村の建設促進署名は、町村長が促進期成会の会長を兼ねているので、役場が町内会や各種団体を通じて組織的に集めたといわれ、とくに静内町の場合は日高支庁管内全町村に署名の支援を求めた。そのため短期間に集中的に署名が集まったようである。８月30日には中札内村が約１万６千名の署名を、11月14日には静内町が約３万１千名の署名をそれぞれ道庁に提出した。

建設促進側の署名は合計約４万７千名である。これは「止めよう日高横断道路」全国連絡会が集めつつあった署名を上回る数である。知事の「見直し」に危機感をもった地元町村が行政主導で集めた結果といえよう。

北海道・開発局・中央省庁・議会への働きかけ

「止めよう日高横断道路」全国連絡会では、７月25日、日高横断道路の建設工事を続行しながら「見直し」を行うのは不合理なので、いったん工事を凍結すること、さらに来年度の予算を要求しないことを北海道知事と北海道開発局長に申し入れた。

また北海道自然保護協会では、従来からの知事との文書による質疑応答で、知事が「説明不能」に陥っていることに関し、北海道の幹部とオープンに論議する場の設定を求めたが、その第一段階として８月９日、道路計画課長などと話し合う場が設けられた。しかし

道側が真正面から質問に答えようとせず、「協会側が仕掛けた論争は不発に終わったものの、日高横断道路の存在意義にかかわる問題点が改めて浮き彫りとなった」（毎日新聞、８月10日）。また開発道路の問題点を突かれた「道側が『開発道路指定を外せば建設してもいいのか』と開き直る場面もあった」（北海道新聞、８月10日）というように、建設の意義をめぐって北海道を窮地に立たせることができた。

８月20日には全国連絡会が、日高横断道路の「見直し」は中立が保たれる第三者の委員会で審議することを求める要望書を知事に提出した。

さらに８月29日には、俵筆頭代表委員、今野常任委員長、嶋田常任委員が上京し、中村敦夫参議院議員（公共事業チェック議員の会代表）と佐藤謙一郎衆議院議員（同会事務局長）に会い、日高横断道路の問題点を訴え、支援を要請した。その結果、「公共事業チェック議員の会」として日高横断道路問題に深い関心をもち、現地調査の意向も示してくれた（現地視察は後述）。また国土交通省北海道局と財務省主計局を訪ね、日高横断道路の工事中止と来年度予算を要求しないよう要請した。とくに財務省では、「予算をつけてという陳情は数多く受けるが、予算をつけないでという陳情は初めて」と歓迎？され、公共事業をめぐる雑談に発展し、和気靄々（わきあいあい）の雰囲気だった。

９月以降、日高横断道路の「特定政策評価」が始まったが、９月25日には、「止めよう日高横断道路」全国連絡会などの自然保護団体が、特定政策評価委員会の場で意見陳述できる機会を設けるよう、委員会あての要望書を提出した。

また北海道議会では大雪山・士幌高原道路の「時のアセス」のとき、議員の一部からブレーキがかかった苦い経験があるので、今回は議会の各会派に日高横断道路の中止を求める要請行動を行うこととした。これは今野常任委員長と高畑常任副委員長が担当し、９月以降、６会派すべてを順次にまわり、①道路建設の目的が存在しない、②費用対効果が小さい、③自然を破壊する、したがって日高横断道路の建設中止を英断するよう要望した。日程は集中的にはできないので、９月25日に公明党、12月18日に自由民主党・道民会議、03年１月20日に民主党・道民連合、１月22日に共産党、２月３日に道民クラブ、２月４日に道民政策会議となった。

その結果、多くの会派は日高横断道路建設を推進する立場をとらなかった。しかし一部の会派は、「地元議員の意向があり自然保護のため道路を止めるのはどうか（公明党）」とか、「党本部では無駄な公共事業反対だが現場では違う（民主党）」という、総論賛成各論反対の反応があった。なお日高横断道路の建設中止を支持するのは「財政上の理由」が多く、それは知事の見直し表明理由と一致していた。この働きかけは十分とはいえなかったが、道議会の動向を知ることができ参考となった。この動向は士幌高原道路のときに比べ、公共事業「見直し」の気運が成熟してきていることを感じさせるものであるが、知事が中止または凍結を決断した場合にも、議会側からの抵抗が小さいことを予測させるものであった。

なお日高横断道路に関する北海道議会での質問は、要点を巻末資料としてまとめてあるので参照していただきたい。

工事現場は視察のラッシュ

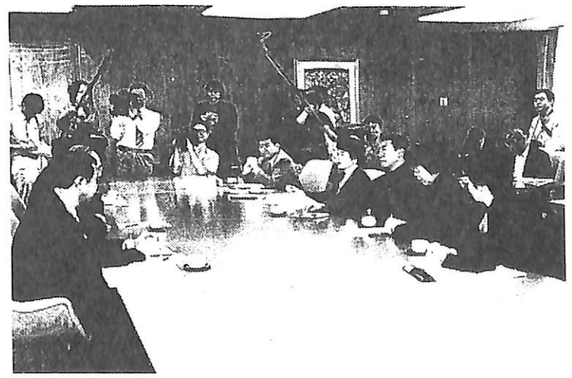
知事が「見直し」を表明したとき、その理由として「完成までに多額の費用と長い時間を要する」ことを挙げたので、８月以降、北海道は日高横断道路の工事現場を報道陣などに公開するようになった。その結果、それまではあまり関心を抱かれていなかった北海道管理部分の既存道路の惨状がクローズアップされた。例えば、北海道新聞（2002年８月23日）は、「日高横断道・崩落激しい整備区間・道が初公開、復旧工事七カ所で」という見出しのもと、「静内町側を報道陣に初公開、普段は立ち入り禁止の工事現場の様子が明らかになった。道の整備区間で土砂崩落が激しく、巨額の維持改修費がかかる見通しだ」「堀知事は今年六月、同道路を含む開発道路について、『一度立ち止まって考え直す時期にある』と発言したが、道整備区間への積極的な言及はなかった。道は、道路改良を含む維持費に三百五十億円以上かかると試算する。こうした実態を明らかにせず、再評価の機会を遅らせてきた点は否めない」と報じている。

国土交通省の佐藤静雄副大臣は、知事が見直し発言をした直後、「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。堀知事の考えも聞きたい」（北海道新聞、６月21日）と現地視察の意向を示し、６月25日、ヘリコプターと車を使って現地を視察した。「自然保護団体から中止要請もあり、気になっていた」というのは、2002年１月、北海道自然保護協会などが佐藤副大臣に対し、日高横断道路の抜本的再評価を直接要望したことを指す。それが「気になっていた」というのは、直接要望が効果的だったことを示している。

堀達也知事も11月５日、ヘリコプターと車を使って静内町と中札内村の工事現場を視察した。その際、地元の町村長に対し「日高横断道路は難工事で巨額の事業費がかかる。むしろ高速道路など高規格道路を重点整備してはどうか」と提案した（北海道新聞、11月６日）。このころ堀知事の腹の中では、すでに日高横断道路を継続する考えの薄れていたことが読みとれる。

それに先立ち「止めよう日高横断道路」全国連絡会は、現地見学会を「日高セミナー」に参加する形で企画、８月24～25日、45名の参加者を得て、静内側を視察した。急斜面が大きく崩落した現場などを初めて見た会員からは、驚きの声と、無駄な公共事業ぶりに対する怒りと嘆きの声が聞かれた。

また10月10日には国会議員の「公共事業チェック議員の会」の有志５名（中村敦夫、岩佐恵美、佐藤謙一郎、山内恵子、紙智子）が、全国連絡会の要請を受けて静内側の工事現場を視察した。議員の一行は翌10月11日、道庁で政策評価担当の山口博司副知事に会い、日高横断道路の工事中止を要請した。その席上で佐藤謙一郎議員から「公共事業による開発に、北海道は環境保護の視点をどうとり入れるのか」という質問が出た際に、山口副知事は「日高山脈の自然についてよく知らない。現場に行ったことはない」と述べて、



道庁で山口副知事に中止を申し入れる国会議員団

議員側をあ然とさせた（北海道新聞・夕刊、10月11日）。北海道が日高横断道路の見直しを財政問題に矮小化させ、自然保護問題を避けて通る実態を露呈させた一幕だった。また議員一行は北海道開発局に平野道夫局長を訪ねて、「開発局としては北海道の見直し結果を尊重する」という一言を引き出した。

なお９月８日～９日には、北海道弁護士会と札幌弁護士会が静内側と中札内側の現地を視察した。

十勝側では札内川の七の沢が工事先端部となっているが、その優れた河川環境が工事で痛めつけられている現状については、十勝自然保護協会が足繁く現場に通い、克明な環境変化の記録をビデオに収めている。

この他、地元町村の関係者も建設推進の立場で、例えば10月13日には中札内村民が工事現場を訪ねるなど、何回も視察を重ねたことが伝えられている。

日高横断道路は1984年に着工されてから18年、2002年ほど多くの人が現場を訪れ、「建設を推進すべきか、中止すべきか」の思いを込め、熱い眼差しを注いだことはなかったに違いない。

「市民による時のアセス」の作成

「止めよう日高横断道路」全国連絡会の発足に際して、「市民による日高横断道路『時のアセス』」を作ることは、大きな目標のひとつだった。なぜなら日高横断道路は1998～99年、北海道による政策アセス、開発局による事業再評価が行われたが、これらは「時のアセス」（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、肝心な「時代の変化」の検証を欠落させるなど、行政にとって都合の悪いことには目をつぶり、身勝手で不適正な評価をして「継続」を決定してしまったからである。

そこで「市民による日高横断道路『時のアセス』」では、行政ではできない多角的な観点から、客観的に日高横断道路の問題点をとらえるとともに、自然と人との関わりの中から日高山脈へ寄せる熱い想いを伝え、再評価に役立てようと、全国連絡会の結成と同時に「調査部」が中心となって企画立案し、（財）自然保護助成基金への助成を申請した。幸いにも助成金をいただくことが決まった。ところがその申請中に事態が急変した。すなわち当初の計画では、１年間をかけ、2002年の夏から秋に現地調査を重ね、2003年の春までにまとめる予定だったのが、知事の「見直し」発言があり、知事は2002年の年内に最終結論を出すことが伝えられたので、秋までに完成させなくてはならない事態を迎えたのである。そのため現地調査を行うことがほとんどできなくなり、既存の資料を中心として急速にまとめる必要性にせまられた。

この「市民による日高横断道路『時のアセス』」は、第１に、開発局と北海道によってすでに行われた再評価に対し、市民の側から「時代の変化」などの視点を加えて評価・判断すること、第２に、1979年の道路計画当時、行政によって行われた「環境アセス」の内容を検証するとともに、現実に建設工事が進んでいる現在の実態を踏まえ、既存の「環境アセス」にはどのような不備があるか、また工事現場ではどのような環境影響が生じているかを明らかにすること、第３に、情報公開や市民参加が不十分な実情の中で、市民サイドから、日高山脈の将来を見据えた政策策定案を提示すること、第４に、従来の環境アセスでは考慮されてこなかった文化、観光、法律などの分野の視点を評価・提案の項目に加

えることなどをねらいとしたものである。

現実には、前記の事情で短期間にまとめたため、分野によっては既存資料が不足し、不十分な内容のものも含まれているが、次のような目次となっている。

＜はじめに＞
「市民による『時のアセス』」にこめた想い　小島望（「止めよう日高横断道路」全国連絡会調査部）
＜年表＞
日高横断道路と反対運動の歴史　小山健二（北海道自然保護連合事務局長）
＜道路計画としての問題点＞
日高横断道路の目的・必要性・効果を検証する　俵　浩三（北海道自然保護協会長）
土木・道路計画から見た日高横断道路　武田　泉（北海道教育大学岩見沢校助教授）
＜日高の自然＞
前書に代えて　佐藤　謙（北海学園大学教授）
奇跡の日高山脈　平川一臣（北海道大学大学院地球環境科学研究科教授）
日高山脈の植物的自然から見た日高横断道路問題　佐藤　謙（北海学園大学教授）
日高山系の昆虫と保全　岩佐光啓（帯広畜産大学畜産学部教授）
ヒグマの保護について　青井俊樹（岩手大学農学部教授）
日高山系のナキウサギについて　小島　望（北海道教育大学岩見沢校非常勤講師）
日高横断道路に関わるシマフクロウおよび希少鳥類について　竹中　健（シマフクロウ環境研究会代表）
＜自然と人との関わり－文化・観光・産業＞
日高における農業・畜産・林業　川合　清（静内町議会議員）
カムイ・イルシュカ　野上ふさ子（地球生物会議代表）
釣り人から見た日高横断道路　西井堅二（ノースアングラーズ副編集長）
登山者から見た日高横断道路　反橋一夫（日本山岳会北海道支部自然保護委員長）
日高山脈のエコツーリズムによる地域振興を　小野有五（北海道大学大学院地球環境科学研究科教授）
日高山脈と世界遺産　寺島一男（大雪と石狩の自然を守る会代表）
＜法律から見た日高横断道路＞
公共事業をめぐる裁判の現状　畠山武道（北海道大学法学部教授）
日高横断道路と住民訴訟の可能性について　菅野庄一（東京弁護士会）　佐藤光子（札幌弁護士会）
＜総括＞
「市民による『時のアセス』」評価結果

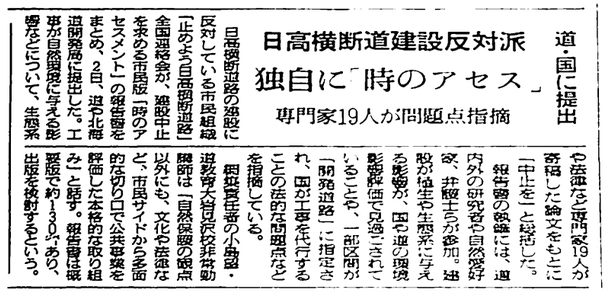
高畑　滋（「止めよう日高横断道路」全国連絡会常任副委員長）

＜あとがき＞

公共事業の破綻がもたらした地方政治の構造変化

山口二郎（北海道大学大学院法学研究科教授）

この「市民による日高横断道路『時のアセス』」は、2002年11月末にまとまり、12月２日に「暫定印刷版」として北海道政策評価委員会へ提出し、審議の参考に供することができた。12月５日には札幌市内（北大学術交流会館）で道民集会を開催し、「市民による日高横断道路『時のアセス』」の完成報告が行われた。なお「本印刷版」は2003年２月に完成し、関係官公庁、関係自然保護団体、主要図書館、報道機関などに配布された。



道、国に提出

日高横断道路

独自に「時のアセス」

専門家19人が問題点指摘

（2002年12月３日、朝日新聞）

日高横断道路に対する住民意識など

「市民による日高横断道路『時のアセス』」には、前記以外にいくつかの「資料」が添付されている。例えば北海道政策評価委員会へ、「止めよう日高横断道路」全国連絡会、北海道自然保護協会、十勝自然保護協会が意見陳述した陳述書、あるいは日本生態学会が2002年３月に決議し、国土交通大臣と北海道知事に提出した工事中止の要望書、北海道弁護士連合会と札幌弁護士連合会が2002年11月に公表した日高横断道路に関する声明書、ナキウサギふぁんくらぶが2002年11月に北海道知事へ提出した、工事中止の要望書などである。

また「市民による日高横断道路『時のアセス』」の一環として、2002年10月18～19日、静内町で日高横断道路に対する住民意向を知るため、簡易なアンケート調査を実施し、その結果も資料として添付されている。その概要は、静内町民 279名から回答を得たが、回答者の半数以上が日高横断道路を「どちらかといえば必要」または「必要」と答えた。しかしアンケート回答者の半数近くが十勝側へ行くことはほとんどなく、行く人も年に１～２回程度ということだった。さらに全体の約60％、車所有者の４分の３近くが、現在の狩勝峠、日勝峠、天馬街道、黄金道路を使っての十勝へのアクセスに不便を感じていないという結果だった。

このアンケートの時期は、推進派による町ぐるみの「建設促進署名」が行われた直後だったにもかかわらず、推進要望書でいう“この道路は地域にとっての生命線”とか“地元の悲願”という表現とはほど遠い地域住民の意向が示されていた。建設賛成が過半数を占めたとはいえ、それは消極的賛成の傾向が見られたのに対し、建設反対の意見には無駄な公共事業に対する批判が強く、また若い婦人層を中心に、道路より教育・福祉・医療など生活環境の充実を求める意見も目立った。

なお日高横断道路に対する道民意向は、地元町村住民だけでなく、一般の道民の意向調

査も行い、地元と比較することが必要であるが、事態が急転回したために時間がなく、また所要経費の裏づけもないなどの理由により、全国連絡会としては実施できなかった。それを補う意味で参考となるのは、ｕｈｂテレビによる調査である。それは前記したように2002年９月25日の番組で、「日高横断道路の是非を問う」電話投票を実施したが、1649票のうち、「建設を進めるべき」が 464票（28％）、「中止すべき」が1185票（72％）だった。

これらは本格的な世論調査とはいえないが、日高横断道路に対する道民意識としては、地元要望は必ずしも切実なものとはいえず、また多くの道民は中止が望ましいと考えている傾向の一端が、うかがい知れたといえよう。

特定政策評価の適用第１号に

堀知事の「見直し」発言の後、日高横断道路の「中止も視野」に入れた抜本的な再評価は、具体的にどのように行われるか、私たちは注目した。大雪山・士幌高原道路の時は、「時のアセス」は行政当事者による行政内部の見直しだから、一般道民からは、どこで何がどう論議されているか、過程がいっさい分からず、不透明なまま「結果」だけが公表された。その一方、同時平行的に見直しが進められていた千歳川放水路計画の場合は、第三者機関で審議され、その過程も公開で、賛成・反対双方の関係者も同じテーブルで意見を交わす機会が与えられた。この二つの再評価は非常に対照的だったが、どちらが望ましいかは自ずと明らかである。

そこで「止めよう日高横断道路」全国連絡会では、2002年８月20日、日高横断道路の再評価は、客観的な立場の学識経験者による第三者機関で審議し、賛成・反対関係者にも論議に加わる機会を与えることを求める要望書を知事に提出した。また俵筆頭代表は７月13日の北海道新聞夕刊「私の発言」で、「行政だけが独走することなく、推進、反対両派も含む道民参加、情報公開、説明責任を保障し、第三者の目を忘れず、客観的でオープンな論議がなされることを期待したい」と論じた。

北海道では「時のアセス」を発展させた「政策アセス」を実施しており、2002年４月には「北海道政策評価条例」を制定していた。そこでは「政策評価」を「政策について、適時に、その効果を把握し、これを基礎として、必要性、有効性または効率性の視点、その他当該政策の特性に応じて必要な視点から点検、検証を行うこと」（条例第２条）と定義し、さらに「政策評価の客観的かつ厳格な実施」を図るため、知事の諮問機関として北海道政策評価委員会が置かれ（条例第14条）、また「特定の政策に関して行う政策評価」として「特定政策評価」（条例第11条）が制度化されていた。

そうした状況のもと、日高横断道路（101㌔）のうち、開発道路部分（約25㌔）を除く北海道管理部分（約75㌔）は、その特定政策評価の適用第１号とされることが決まった。また開発道路部分は、北海道の再評価が終わった後、北海道開発局が「事業再評価」を実施することが決まった。

北海道政策評価委員会（委員長・宮脇淳北大教授）は、日高横断道路の審議を「基本評価等専門委員会」に付託し、2002年９月20日の第１回委員会から2003年１月29日の第11回委員会まで、途中に現地調査をはさみながら、集中的に審議した。また賛否双方の意見聴取として、賛成側が10月22日・静内町、24日・中札内村、25日・帯広市の関係者から、反

対側が11月25日・札幌市で、北海道自然保護協会、十勝自然保護協会、「止めよう日高横断道路」全国連絡会から、意見陳述された。ただしこれは道庁事務局への間接陳述で、その声は委員には直接に届かず、委員との論議もできず、問題を残した。しかしとくに反対側からの意見は、行政側からは決して出てこない、行政側にとって不利な客観情報が多く含まれていたので、「客観的かつ厳格」な審議を本分とする委員会に対しインパクトを与え、その後の審議内容に反映させることができたと考えている。

委員会の審議内容の要点

北海道政策評価委員会の審議に際して道庁側から提出された資料により、日高横断道路の北海道管理部分の工費は 880億円（うち300億円をすでに執行、今後580億円必要）、工期は今後35～40年を要することが、初めて公式に明らかにされた。それに開発道路部分の640億円（すでに240億円を執行、今後400億円必要、さらに増大の可能性あり）を合わせると1520億円以上となる。知事が見直し理由として「今後、完成までに多額の事業費と長い時間を要する」と表明したことを裏づける数字である。

審議や評価に際しては、①当初予定していた事業の必要性に変化はないか、②事業計画に妥当性があるか、③優先的に実施すべきか、④事業を進める上で課題はないか、の視点をとりこむことが確認された。

審議の内容は公開なので、「止めよう日高横断道路」全国連絡会の有志は毎回傍聴し、必要に応じて臨機に意見書や要望書を提出できる態勢をとった。委員の発言は、道路建設を積極的に後押しする意見は少なく、むしろ道路計画や道路建設推進姿勢への疑問や批判が相次いだ。また委員と道庁側との質疑応答を通じて、道路の必要性や妥当性に疑問符がつくことも多かった。

例えば、①いままで日高横断道路は「地域にとって生命線」といわれていたが、日高と十勝は異なる生活圏を構成し、地元民の生活道路ではないこと、②「災害時の国道の代替道路」といわれていたが、日高横断道路は地形・地質条件から、むしろ危険性が懸念されること、③「交通ネットワークから必要」といわれていたが、天馬街道の完成により日高横断道路による受益範囲は狭くなったこと、④「観光道路の役割に期待」といわれたが、日高横断道路は襟裳岬などに比べ、観光道路として価値が低く魅力が小さいこと、⑤当初予定された「資源開発」の意義は失われたこと、⑥財政が厳しいなら「１車線に整備水準を落とす変更」も検討されたが、工事費の大幅削減には寄与しないこと、⑦財政の見通しとして「中・長期的に財政事情の好転を期待できないこと」、⑧日高と十勝を結ぶ交通量予測は「従来の予測数値は過大なので下方修正すべきこと」、⑨日高横断道路は計画当初の判断に誤りがあったこと、などの事実認識がつぎつぎと浮彫りとなった。また地元から「未開削区間はあとわずか７㌔」という声が聞かれるが、地元関係者の認識は甘いことも指摘された。

したがって特定政策評価委員会としては、日高横断道路の「必要性」「妥当性」を否定する見解が大勢を占めた。

当分、新規の改築工事は行わない

そうした論議が行われた後、2003年１月23日の第10回委員会に、道庁側が用意した「特定政策評価調書（案）」が示された。それによれば、日高横断道路の「必要性は認められる」「妥当性も認められる」「優先性は『時代の変化』により相対的に低下したと認められる」。北海道としてはこれらを総合的に判断し、「北海道管理区間の未改良区間においては、当分、新規の改築工事は行わないこととする」というものであった。いわゆる「凍結」である。

これに対して、委員からは「『必要性・妥当性がある』という認識は、これまでの委員会の論議を踏まえていない」「『当分、…行わない』というのはあいまいだ」「優先性が復活すれば再開される可能性がある」「明確な中止とすべきだ」などの異論があい次ぎ、次回への継続審議となった。最終回の１月29日には、前回につづいて「必要性・妥当性の有無」などが論議された。そこでは心情的に道路建設を後押しする委員から、「必要性は10のものが５に低下すれば必要性がないともいえるし、10が１に低下しても、１でも存在すれば必要性があるともいえる、相対的なもの」という意見が出され、「ある・なし」ではなく、委員会としては「相対的に低下」へ収斂する方向が見えてきた。

そうした論議を踏まえ、最後に宮脇委員長から「答申案」が示された。それは「道から提示された特定政策評価書（案）の結論は、概ね妥当と考える」とし、２つの「ただし書き」が用意された。第１案は「ただし、必要性及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、着工当時と比べ低下しているとの認識を共有する必要がある」というもので、第２案は「ただし、本路線の必要性及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、必要性・妥当性の質も変化しているとの認識を共有する必要がある」というものだった。これに対し大方の委員は１案を支持し、「道から提示された特定政策評価書（案）の結論は、概ね妥当と考える。ただし、必要性及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、着工当時と比べ低下しているとの認識を共有する必要がある」という答申案がまとまり、２月３日、宮脇委員長から堀知事に提出された。

なお政策評価委員会を主催する北海道は、道議会各派に対し、政策評価委員会の論議の内容を行政に都合のよいように歪めて報告した。これを全国連絡会が政策評価委員会へ知らせたことから、委員長が北海道に対し「道議会に正確な情報を提供していない」と批判し、道庁側が陳謝する一幕があり、行政側の情報操作の一端が明らかになった。

知事の最終判断は「凍結」

2003年２月７日、堀達也知事は、日高横断道路に関する「道の評価調書や道政策評価委員会の意見書を踏まえ、総合的に判断した結果、北海道管理区間の未改良区間は当分、新規の改築工事は行わないこととする」と正式に表明した。いわゆる「凍結」である。

「止めよう日高横断道路」全国連絡会では、あらかじめ知事の凍結方針を予想していたので、常任委員会で討議した結果、「『凍結』というのは、読む人によって解釈が異なるあいまいな表現。事実上の中止と受けとめ、今後、再開されないよう監視していく。『凍結』は合格点の中では最低の評価」というコメントを用意し、発表した。

翌２月８日の各新聞は、「凍結」を「事実上の中止」と受けとめ、報道したものが多かった。

なお本文の最初のほうで「日高山脈シンポジゥムの開催」を毎年一回は実施すると報告したが、「第三回」は2003年２月に帯広で行う予定を立てていた。折よく知事の「凍結」



3 総合 16版

日高横断道

事実上の中止宣言

知事 建設凍結を正式表明

堀達也知事は七日、道庁内で記者会見し、着工から十九年たっても完成のめどが立たない日高横断道路（道道静内中札内線）の建設凍結を正式に表明した。道の財政難と、整備の優先性低下を主な理由としており、財政事情が好転する見通しのない中、事実上の中止宣言といえる。（解説4面、関連記事38面に）

堀知事は「道の評価調査や道政策評価委員会の意見書を踏まえ総合的に判断した結果、道管理区間の未改良区間は当分、新規の改良工事は行わない」とした上で、「むしろ高速道路など高規格幹線道路ネットワークの整備が重要」と述べた。

整備の必要性と妥当性について、知事は「長いターム（期間）でみればあると述べた。知事は、ダムや発電所の管理などに利用されている区間の安全確保に努めることを強調し、日高管内静内町や十勝管内中札内村など、地元の地域活性化策を話し合う協議会を設置する考えを示した。

国が整備する開発道路の未完成区間約二十一㌔について、道は今後、国に再評価を要請するが、道管理区間の凍結で「幹線道路としての機能が発揮できなくなる」（堀知事）ため、やはり建設凍結となる見通しだ。

日高横断道路は、静内町と中札内村を結ぶ全長約百一㌔の主要道路。二〇〇一年度までに、開発道路区間約二百十億円、道管理区間約二百八十億円が投じられている。

日高横断道路をめぐるこれまでの動き

1963年	建設へ地元要望活動始まる
79年	環境影響評価書条例に準じたアセス手続き
80年12月	道道認定
81年2月	開発道路指定
10月	日高山脈襟裳国定公園指定
84年10月	道、開発局が工事着手
99年2月	開発局が事業再評価を実施
2002年6月	堀知事「一度立ち止まって考え直す」
9月	道、日高横断道路に政策評価条例を初適用
10月	道政策評価委が現察。道、地元意見聴取
11月	堀知事が現地を視察
03年1月	道が凍結を公式表明
2月	道政策評価委が凍結方針を堀知事に伝える 堀知事が正式に凍結を表明

（2003年2月8日、北海道新聞）

表明が出た後なので、予定どおり「未来へつなごう日高山脈」というタイトルで、２月15日、帯広の「とかちプラザ」に於いて、畠山武道北大教授による「地方分権の進展と自然保護」、全国連絡会の俵筆頭代表による「日高横断道路問題と今後」、それに十勝自然保護協会の及川裕前会長と大雪と石狩の自然を守る会の寺島一男代表が加わった、「どうする21世紀の日高山脈」というパネル討議が行われ、最後に梅沢俊氏によるスライドと講演「だから止められない日高の山めぐり」で締めくくった。

知事立候補予定者へのアンケート

堀達也知事は２期８年の任期を終え、３選には出馬しないことが決まった。そのため2003年４月の知事選挙には、いままでになく多数の立候補者の出ることが予想された。新しく知事となった人が、日高横断道路について「凍結は前の知事が決めたこと。私は建設事業を継続します」といわれたら、たいへんである。そこで「止めよう日高横断道路」全国連絡会では、３月初旬、主な立候補予定者７名に日高横断道路についてのアンケート調査を行った。そのうち３月中旬（公示前）までに６名から回答が寄せられた。

アンケートの第１問は、堀知事は「凍結」を表明しましたが、貴方は凍結を解除し、工事を「再開」しますかの問いに、①建設を再開する考えはない、②凍結を解除し再開したい、③その他、から択一してもらうものである。

その結果、①の建設を再開する考えはないを選んだのは、伊東秀子氏、はちろ良雄氏、酒井芳秀氏、磯田憲一氏の４名、②の凍結を解除し再開したいを選んだ候補予定者はいなかった。③のその他を選んだのは２名で、若山俊六氏は「ただちに建設を中止する」、高

橋はるみ氏は、「行政を進める上で重要なことの一つに『継続性の確保』があると認識しております。大きな情勢の変化があり、合理的、客観的な理由がある場合には、継続にとらわれずに思い切った改善をしなければなりませんが、日高横断道路の建設につきましては、２月７日に堀知事が『当分、新規の改良工事は行わない』旨の決定を行っており、この決断はたいへん重要なものと認識しております」というものである。

アンケートの第２問は、貴方は今後、日高山脈を自然の遺産（例えば世界遺産）として後世に引き継ぐ考えがありますかの問いに、①自然遺産として、その施策に努力する、②自然遺産として後世に引き継ぐ考えはない、③その他、から択一してもらうものである。

その結果、①の自然遺産の施策に努力するを選んだのは、伊東秀子氏、はちろ良雄氏、若山俊六氏、酒井芳秀氏の４名、②の自然遺産として後世に引き継ぐ考えはないを選んだ候補予定者はいなかった。③のその他を選んだのは２名で、高橋はるみ氏は「日高山脈や大雪山、知床半島、釧路湿原など世界に誇るべき自然については、地元の皆さんと相談しながら、世界自然遺産の登録をめざし、働きかけを行っていきたいと考えております」、磯田憲一氏は「日高山脈の優れた自然や景観は、貴重な財産です。その価値を後世への遺産として引き継ぐことを基本に、地元の皆さんなどとよく論議しながら、関連する施策を進めてまいります」というものである。

このうち「凍結」を解除し再開するかどうかで、もっとも分かりにくい回答をしたのが高橋はるみ氏である。

高橋新知事の意向確認

2003年４月の選挙により高橋はるみ知事が新しく登場した。衆知のように高橋知事は自民党と公明党の全面的な支援を得て当選した。高橋知事は就任に当たって、「政党との関係は、北海道の将来に何が重要か道民の視点から議論することに尽きる」「知事の顔の見えない道政から、トップの顔の見える道政にしたい」と語ったという（北海道新聞、03年４月24日）。

ところが先に記したように、高橋知事の日高横断道路に対する態度は、知事候補者の中でただひとり「明言を避けた」もので（03年３月20日の朝日新聞は「是非明言せず」、毎日新聞は「明言を避けた」と報道）、道民にはさっぱり分からないのである。「トップの顔が見える道政」とはほど遠い実態にある。

そこで「止めよう日高横断道路」全国連絡会では、５月７日、知事に対し「道政の重要課題である日高横断道路に対しても、自然環境を重視して中止の方向を明確に打ち出し、道民に分かりやすい見解を示すことが必要と考えます。つきましては、日高山脈に対する私たちの考えをお伝えするとともに、知事の基本認識を確認させていただくため、知事との面談の機会を設けてくださるよう」要望書を提出した。

この面談要望は、新任知事の日程多忙の理由で実現しなかったが、６月10日づけで総合企画部政策室参事（機構改革により政策推進評価課が参事に変更）の西田参事から、「知事としては、行政の継続性確保の観点から、これまで静内中札内線については、北海道政策評価条例に基づく判断を尊重すると発言しておりますが、５月30日の定例記者会見においても、重ねてその認識を明らかにしております。いずれにいたしましても、道道静内中札内線に関する道の方針には変化がないことをご理解いただきたいと存じます」という文

書回答がきた。「凍結の継続」が公式見解だというのだから、この文書の往復は一定の意義があったといえる。

北海道開発局による再評価は「中止」

日高横断道路に対する北海道の特定政策評価の結果を受けて、北海道開発局では引き続き「開発道路」部分の「事業再評価」を実施することになっていた。当初の予定では2002年内に北海道の特定政策評価が終わり、2003年３月（年度内）までに開発局が再評価を終えることとなっていた。しかし実際には北海道の特定政策評価が2003年２月まで遅れたので、開発局の事業再評価は2003年の新年度にずれ込んだ。

開発局の事業再評価は「開発局事業審議委員会」で審議されることになっていたので、「止めよう日高横断道路」全国連絡会では、2003年４月17日、北海道自然保護協会、十勝自然保護協会、北海道自然保護連合と連名で、委員会に対し「日高横断道路（道道静内中札内線）の事業再評価に際して審議会を公開するとともに関係者から意見を聴取する場を設けることを求める要望書」を提出した。

５月９日、開発局長は日高横断道路の事業再評価を事業審議委員会（委員長・小林好宏札幌大学教授）に諮問した。しかし私たちが要望した審議会の「公開」は拒まれた。北海道より開発局の方が、情報公開度が遅れている。

賛否双方からの意見聴取は、北海道の場合と同じように、直接陳述が認められず、開発局事務担当官への間接陳述だった。建設反対の立場から７月３日・札幌で「止めよう日高横断道路」全国連絡会、北海道自然保護協会、十勝自然保護協会が、建設賛成の立場から7月7日・帯広市、７月９日・中札内村、７月10日・静内町が、それぞれ意見陳述した。また北海道知事は７月28日づけで北海道開発局長あて、北海道としては「本年２月に『当分、新規の改築工事は行わない』こととした。このことにより、当該道路は、当分、幹線道路としての機能が発揮できなくなり、開発道路区間で継続して実施している事業の位置づけに多大な影響を与えるものと考え、本年３月26日に国に対し、開発道路区間に係る事業の当分の中断を含めた見直しについて要請を行ったところであり、現時点においても、この考え方に変わりはない」という意見を回答している。

それを受けた開発局では、８月１日に「事業を中止する」ことを明記した「再評価原案準備書」を事業審議委員会に提出し、委員会では「原案を妥当とする」答申を行った。その結果、開発局では８月８日に「中止」を確定した。

なお中止の理由は、「北海道管理区間が未改良である限り」開発道路部分だけを整備しても日高横断道路の交通量は見込めず、「費用便益分析（ＣＢＲ）結果は０となる」と公表されている。これは、もっぱら北海道管理部分の未改良を理由としており、開発道路としての日高横断道路の必要性、妥当性、開発道路制度自体が抱える問題点などは、評価の視点に含まれていない。ということは開発道路制度の破綻を表面に出さないことにより、現在、日高横断道路の他に、小平幌加内線、美唄富良野線、遠軽雄武線、北見白滝線など17路線で事業を継続中の開発道路への波及を避けた、開発道路制度の「生き残り作戦」と見られるので、問題が残る再評価である。

いずれにしても、北海道管理区間の「凍結」につづき、北海道開発局による開発道路区間が「中止」されたので、日高横断道路は完全中止となったのである。

全国連の常任委員会の活動および解散に至る経過

「止めよう日高横断道路」全国連絡会（以下「全国連」）は、全国の名を冠しているが、運動の舞台は北海道であり、自然の成り行きとして、北海道民の各層から参加してきた人たちが運動の中心的部分を担った。日高横断道路のような自然破壊の巨大な公共事業中止を求める運動に対して、自然保護団体の枠を超えた労働運動や民主運動のナショナルセンターの代表者が、当初から呼びかけ人として加わる共闘組織が作られたのは、北海道においてはこの「全国連」が最初の経験であった。初めての経験ということで、後に総括すれば不十分であるとか、あるいは否定的な問題を抱えつつ、情勢が急展開する下で「全国連」は積極的な活動を行った。

「全国連」の活動した期間はほぼ１年（実質的には１年に満たない）という短いものであったが、運動が勝ち取った成果とともに、将来の同様な運動にとっても克服しなければならないいくつかの弱点を含んでいた。成果にしても弱点にしても、運動の教訓としてみんなの財産とすべきものである。弱点の最も大きなものは、活動の後半部に混乱が持ち込まれ、そのために運動推進の中核となるべき常任委員会の団結が弱められ、運動全体に支障をきたした事であった。

この項では、「全国連」の成立から解散に至る経緯を、主として常任委員会の活動を中心に時間の流れに沿って記述した。なお、記述は客観的な事実のみを記したが、問題点を理解してもらうための最低限の説明を☆印として加えたので、参照していただきたい。

０２・３・２　第２回日高シンポで、横断道路建設中止の組織を作る事を提案、承認され準備会を結成する。

５・１１　「止めよう日高横断道路」全国連絡会の結成、常任委員会の成立

５・１４　知事、開発局へ決議文を手渡し、資料の開示を要求、記者会見

☆　要求資料　復旧工事・通行止めの実態、費用対効果の算出根拠など

５・２２　第１回常任委：当面する活動についての各部からの報告・提案、次回「日高シンポジウム」の開催について

６・７　ニュース「遥かなる日高」NO　１号発行

６・１４　堀北海道知事、「日高横断道路は立ち止まって見直す」発言

６・２５　第２回常任委：当面の組織拡大活動を中心に、現地調査、シンポジウム、訴訟の検討、調査の課題など

７・１　調査部会：「市民による時のアセス」の発刊を目指す。プロナトゥーラファンドに補助を申請

７・７　公共事業チエックＮＧＯの会主催“長良川デー”で、日高横断道路ブースを作り署名用紙を全国配布。

７・２６　第３回常任委：各部からの活動報告、道議会、国会、地元に向けての対策、現地調査、ニュース２号の発行について

８・２４・２５　日高現地調査　　参加４５名

☆　労山との共催

８・２９　国土交通省・財務省への陳情、公共事業チェック議員の会ヒアリング

９・６　第４回常任委：当面の活動推進について、知事への第三者機関設置要求、日高の将来展望、街頭宣伝、議会対策について

９・２０　ニュース「遥かなる日高」NO　２号発行

９・２７　札幌大通りにて宣伝カーを仕立て街頭宣伝・署名、八木代表委員ほか約15名が参加

１０・３　第５回常任委員会：道の「政策委員会」現地調査、同委員会への意見陳述、自治体体対策について、

１０・１８・１９　静内町住民アンケート実施

この時期（10.18～21）に「止めよう・・」の常任委員が、長良川デーで署名を依頼した自然保護団体とトラブルを起こし、以後署名が届かなくなる。

１１・５　第６回常任委：道民集会（12.5）の準備、政策評価委での意見陳述、日高シンポの講演者決定（梅沢氏）、静内町アンケートの結果（生々数字の発表）

☆「道路建設賛成が過半数のアンケートは使えない」「方法に不備（性別無記入、年齢未記入、単一回答欄に複数回答など）があるので公表すべきでない」

☆議長の纏めとして「不備があって集計できないところがあるが公表は表現に注意して運動には使う」。

１１中旬　一部常任委員から「道の政策評価委員会に出す『意見書』から、静内町アンケート部分を削れ」との要求が出される

☆常任委員長の自宅に、夜間（複数で）延べ約２時間に亘って電話で削除要求。主張が入れられないと罵詈雑言へと転化。

☆ 常任委員長が処理を筆頭代表に一任し、アンケート部分は削除する。

同じ頃　12.5 に予定されていた道民集会から「時のアセス発表」の文言を削れ、との要求が出される。

１１・２０　臨時常任委員会：１２・５の「道民集会」のタイトルから「時のアセス発表」の文言を削る事にする。

☆削らなければならない必然性は明確でなかった。

１１・２６　第７回常任委：静内町アンケートの内容を政策評価委員会への意見書から削ったことの追認

☆ただし「記者会見などで大々的には公表しないが、運動の中では有効に使ってゆく」

１２・２　「市民による時のアセス（暫定版）」の記者会見での発表、

☆　常任委員長、副委員長は後日知る

１２・５　（日高山脈）道民集会の開催

☆運動の到達点や各人の活動報告の後、タイトルから削った「市民による時のアセス」の内容発表も行う

１２・１６　第８回常任委：「知事の態度表明」への対策、第３回日高シンポ、市民による時のアセスの印刷、知事選挙について

☆知事が「凍結」を表明すれば「事実上の中止」であり、評価は最低点であるが「合格」であると決める。

☆記者会見では筆頭代表のみが発言することを決める。

０３・１・３１　第９回常任委：政策評価委・道議会各派への対応の報告、日高シンポの体制、知事選挙について

☆　一常任委員から常任委員長の罷免要求が出される　前日までに複数の常任委員に対して、罷免の共同提案の働きかけがあった。他の常任委員から一喝され立ち消えとなる。

２・１５　第３回日高シンポジウム（帯広市）十勝自然保護協会が中心に準備、７５名参加

☆「市民による時のアセス」印刷でき配布

２・２１　第10回常任委：代表委員会の開催、知事選挙候補者へのアンケートについて

☆代表委員会議題:活動の総括、知事表明の評価など

☆「知事候補者へのアンケートは（もう解散するのだから）やるべきではない。（他の団体がやるから）やらなくても良い。（実際には指摘された団体は実施予定は無かった）」

☆「全国連」の解散を求める声が出始める、意見内容は二つに大別される

①知事の「凍結」表明→「中止とみなす」→「合格点」で「会の目的は達成された」→「解散すべきだ」

②運動を新たな段階に進めるために、発展的に改組すべきだ。

２・２８　ニュース「遥かなる日高」NO　３号発行

３・１７　第11回常任委：知事候補へのアンケートの結果、代表委員会の議案の審議、市民による時のアセスの普及、常任委員会の運営問題、

☆代表委員会の議案のうち、「今後の運動」については「所期の目的は達成された」として、「全国連」の解散を提起する事とする。

☆「今後の日高の自然を守る組織」については、「情報の収集・交換を中心とする新組織に発展させる」と、「一切の組織を残さない」の両案併記とする。

☆常任委の運営問題については、第12回、13回常任委でも提起されたが、時間不足もあって実現しなかった。

３・２１　第１回代表委員会:「全国連は解散する」との方向を基本的に了承　「解散の時期

と方法」で合意に達せず再度代表委員会を開催することにした。

☆「凍結」＝「事実上の中止とみなす」評価は問題だが→「再開される可能性は少ない」と言うことで了承。

☆「凍結」表明が出された時点で「目的達成」であり、「規約により解散」なのだから、今すぐにこの代表委員会で解散すべきだ

☆「凍結」表明後の道義会における質問で「凍結は解凍もありうる」とした道の幹部の答弁は、「目的達成」後のことだから取り上げる必要がない

☆ここで総括したのだからわざわざ会計報告のためだけに総会を開くのはバカバカしい。

☆民主主義の原則に従って総会を開き、運動の成果を確認しあってから解散すべきである。

☆われわれも「道路は一本」と主張してきた。今の時点で開発局の結論はでていない。などの意見が出た。**詳細は資料「代表委員会議事録参照」**

4・25　第12回常任委：第2回代表委員会の議題を決定　①総会を開催し、「当面新規工事を行わない」をもって全国連を解散する　②余った財政で報告文集を作成し、会員に配布する　③その編集と残務整理のための組織を残す

5・7　高橋新知事に日高横断道路の「凍結」確認のための面談を求める

5・10　第2回代表委員会：「総会を開催する」を中心とする常任委の提案を承認する

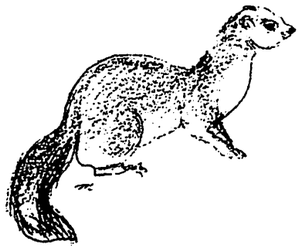
☆ここでも第1回に引き続いて「総会を開かずこの場で直ちに解散すべきだ」の意見が出されたが、総会は開催する事になった。**詳細は資料「代表委員会議事録参照」**

5・23　第13回常任委：総会の準備、開発局の審議会に対する意見陳述、知事との会見について

7・3　開発局の事業評価に対し意見陳述の場を作るよう要望

7・5　「止めよう日高横断道路」全国連絡会総会：代表委員会の提案を受けて解散を承認。活動の労を労って交流会を開催。

8・8　開発局が「中止」の結論を出す。





Ⅱ　運動の成果と課題

1．道路が止まった意義

1・日高の自然の核心部を守った

日高山脈は、日本最大の原生流域を持つ地域でしかも動物、植物、地質的に見ても貴重な場所である。中央部分は国定公園として指定され保存が義務付けられている。日高横断道路の総延長１０１キロのうち、未着工区間７キロは国定公園部分に相当し、ここに傷を付けずに済んだ事は、大きな成果である。これは単に日高山脈の問題としてではなく日本最大の原始境の自然を守ったという意味で大きな成果と言える。

2・予定されていた９８０億円の無駄な浪費を防いだ

この道路工事計画は、当初２９７億円の予算で、１５～２０年間で完成するとされていたが、１８年間で５４０億円使用し、工事の進捗状況は４０％に過ぎず、完成までにあと９８０億円の費用と３５～４０年の年月が必要（北海道が特定評価委員会へ提出した資料による）となっている。

国も、北海道も赤字財政で苦慮している時であり、これ以上の財政負担を免れ無駄な浪費を防げたのは不幸中の幸といえよう。

3・継続中の事業を中止させた

この工事は、長期（１８年間）にわたって実施継続されていたもので、この規模の道路工事が途中で中止されたことは異例である。計画段階の中止や小規模の中止の事例はあるが、これだけの規模で１８年間にわたって継続していた工事を中止させたことは、現在全国各地で進行中の工事も、工事の目的の矛盾、費用対効果、自然破壊、関係する行政機関の財政状態、反対運動の進み具合によっては中止させることが可能であることを示した。

4・「開発道路」の中止に前例をつくった

日高横断道路（静内―中札内線）は、道道（地方道）であるが、「開発道路」という北海道独特のシステム（戦後北海道の資源を開発するとして、国が特別予算をつけるシステム）で、工事の費用は北海道と国が分担している。

今回、道が開発道路の中止を求めた事により、これまでの開発行政（事業）のあり方にも、一定の影響を及ぼす事は明らかであり、現在開発中の１７本の開発道路に影響が出るのは必至である。実際にこの後数本の道路が中止に向けて動いている。

5・推進運動が活発な中での中止であった

地元（静内町・中札内村・帯広など）道路建設促進派が、建設の継続を求め５１件の陳情書・要望書（１９９１年以降）を提出し、道議会での道路建設促進を求める質問も行われ、促進派の動きは極めて活発で、地元では道路建設に反対の意見を持つ者が声を挙げにくい雰囲気がある中での中止であった。

これに対し工事の中止を求める陳情・要望は３１件（１９９２年以降）あったが、全てが地元以外の中止要求であった。

最終的に工事促進の中心的な役割を果したのは、静内町沢田町長で、町役場内に推進会議の事務局を置き、役場の職員を役員にして、静内町はもとより日高管内の町村に推進署名を配布し、２００２年から３年にかけ５万筆近くの署名を集め、道や国に対する陳情や

要望、道議会対策、国会議員に対する対策の先頭に立っていた。
中札内村、帯広市も、この動きに歩調を合わせ、最後まで足並みを揃え促進運動を続けていた中での中止であった。

6・他の公共事業に与える影響

これまで見てきたように、公共事業を計る三つの基準をめぐる諸条件によっては、工事が相当進行していても、これを中止させることが可能である事が証明されたといっても過言ではない。
特に国や、各自治体の財政状態が困難になり、自然環境の保全が大きな問題になってきている現在、事業の必要性や緊急性が乏しいものは、止めさせる事ができる。
また最初は困難であっても、自分達に正当な理由があれば、時間がかかっても目的を達成できる、というのが今回の最も重要な結論である。

2．なぜ工事は止まったか

1・自然保護・環境保全の時代

国際的には、基本条約では、自然保全と人間の尊厳を謳った「人間環境宣言（ストックホルム宣言）」（１９７２年）、人類と自然を定義した「世界自然憲章」（１９８２年）が制定され、国際・国内・道内での地球環境、自然保護世論の高揚があった
個別条約では、水鳥と湿地に関する「ラムサール条約」（１９７１年）、野生動植物の取引制限の「ワシントン条約」（１９７３年）、種の多様性の重要性を明記した「生物多様性条約」（１９９２年）など、自然と地球環境保全の必要性、重要性の世論が高まっていた。北海道としても、このような時代の趨勢にあわせ、「北海道環境基本計画」（１９９８年3月２４日）」を制定した中での中止であった

2・北海道と日本の自然保護運動の継承

日本の高度成長期には自然破壊を伴う公共事業が、自然保護運動を無視して全国に広がっていった。
この間粘り強く闘われた全国各地での自然保護運動に、「無駄な公共事業を止め生活重視の財政への転換」と、「地球環境保全」を目指す世論が加わり、新たな展開を見せ始めていた。土地強制収用に抵抗する川辺川ダム反対運動、知事選まで巻き込み政治問題化した吉野川可動堰問題、日本の河川環境検討に大きな影響を与えた長良川河口堰問題、全国の干潟保全に発展した諫早湾干拓問題、中海の淡水化を目指した宍道湖の事業など、河川・湿地環境保全を中心に自然保護・無駄な公共事業反対の運動が盛り上がった。
道路建設問題では、道路公団の運営に問題が多いという世論を逆手に取り「民営化」したが、採算割れが明確な路線には税金を投入し、全線着工するという全く世論と逆行する結果になった。
この結果、公団が持っていた利権共々「民営化」されることになり、赤字路線も全部建設されることになり、無駄を省く国民本位の改革は掛け声（公約）だけで実現しなかった。

このような中で圏央道高尾山ルートに反対する運動は厳しい状況を抱えながらも着実に支持を広げ、高尾山天狗裁判や道路公団公害反対運動で全国に呼びかけ、強い連帯のなかで大量の署名を集め、私達にも大きな激励を与えてくれた。
北海道では、千歳川放水路計画を中止させた運動、士幌高原道路への道費支出を差し止めたナキウサギ裁判、函館の松倉川ダム建設中止など、「止めよう日高横断道路」全国連絡会へ引き継がれた経験は数多い。

3・反対運動の拡がりが大きな役割

北海道は、地域が広大で自然も豊かだが、本州に比べインフラ整備は十分でないとして、事ある毎に「開発」と言う名目で道路や港湾、農道空港などが計画され実行されてきた。日高横断道路も、「本州に比して道路密度が小さい」という理由もあって、建設が許可された経緯があるくらいである。
北海道の自然保護団体などは、１８本の開発道路の中でもこの日高横断道路を「自然を破壊する無駄な公共事業」のシンボルとして、力を集中して運動を進めて来た。少なくともこの中止を求める運動が無かったら、この道路はまだ止まっていなかったであろう。
（他の１７本のうち４本は現在（２００４年２月）中止の方向で動いている）。
また長期にわたってあきらめずに運動を継続してきた事も、中止に重要な役割を果したものと考えられる。
工事の中止を求める運動は、①工事の目標と必要性（妥当性）に対する批判、②費用対効果（投資した費用に対する効果の割合）、③自然破壊、という公共事業を推し測る三つの物差しを前面に出し、世論に訴えて支持された。
①については、これまでの公共事業は、事業を認可してもらうために、とにかく工事の必要性を有利にしようと、かなり強引に、何でも理由に付加する傾向があった。その理由の当否を追求するだけで、根拠が失われる事例も多い。
日高横断道路の場合は、「開発道路」としての目的の対象（鉱物資源・農畜産物など）は事実上存在せず、国費の違法使用の可能性があった。また対外的に、開発道路とは目的の違う「広域道路」「災害時の代替道路」「地域交流道路」はたまた「観光道路」などと、建設理由を追加し、道路建設を行ってきた。
②費用対効果については、これまであまり重視されていなかったが、財政上の困難もあり、公共事業についてもこの観点が近年重視されるようになった。親方日の丸という甘えは許されなくなってきたということである。投資した費用に対して得られる効果は1.5以上と決められており、あらゆる公共工事はこれをクリアする必要がある。この基準そのものについての、当否は検討されなければならないが、少なくとも投資効果は当然求められる。日高横断道路の場合は、開発局の最終判定では、道路が完成しなかったので効果はゼロとせざるをえなかった。
③の問題では、現在世界中で急速に自然が破壊されつつあり、特に手付かずの原生的自然が希少になりつつある中で、自然そのものを世界自然遺産にとして保護しようとする動きが出ている。２００３年には日高山脈はその候補としてノミネートされていた。
日高山脈には、ナキウサギや高山植物など貴重な動植物が存在していること、これを将来にわたって保存しようとする意識が強く働いた。

4.時のアセスという制度の役割

「公共事業は、始まったら止まらない」ということは良く言われているが、これは工事を推進する側が、工事を続けるために流布している言葉で、必ずしも必然性は無い。
その事業の必要性が薄れ、または無くなった場合は、その事業を中止するのに何の問題もない。

長野県の田中康夫知事は、県内で計画されていたダムを中止した。このときダム推進派は「一旦許可された事業を中止したら、国から支給された補助金を返還しなければならない」とデマを流し、県民に揺さぶりをかけた。

この返還条件には「ゆえ（理由）なく事業を中止した時は」という前文が付く。これを隠して県民の税金から国庫に補助金を返還しなければならない、とデマを流すのは許されることではない。

長野県の場合は、議会の承認を得て、審議会を造り中止したが、当然補助金の返還などしていない。

北海道の場合は、北海道政策評価条例（時のアセス）制度をつくり、これに基づいて、特定政策委員会を組織し、審議し中止した。この制度は、知事の政策変更に影響を与え得るシステムで、これまで決定した政策の変更や中止も答申できるものである。
なお、この制度についての詳しい解説は別項で行う。

5・道の財政赤字は５兆３千億円

事業実施者（道・国）としても、財政的に困難な状況にあり、小泉「構造改革」のもとで、不景気を増進させ、税収改善の見通しは立っていない。国は７１９兆円の借金財政（２００４年現在）、道は５兆３千億円の借金財政（２００３年現在）で、それぞれの運営に汲々としているのが現状である。しかもこの赤字は、これまで大型公共事業へ湯水のように税金を注ぎ込んできたことが原因であるのは誠に皮肉である。

日高横断道路は、新規の工事費だけでなく、維持費も膨大で、ここ数年平均で１０億円の維持費が支出されており、その主なものは自然保護団体などが最初から指摘していたように道路拡張による法面の崩壊の修復と、防止に支出されている。まさに、この日高横断道路は放蕩息子宜しく金食い虫である。

6・スクラップ&ビルド

道内では、国の道路財源を使用した高規格道路（高速道路）は、道北・道東などで進んでおり、更に夕張―十勝間の計画もあり、財源はむしろこちらの方に回したほうが良い、とする考えがある。北海道の特定政策委員会に対する理事者（北海道）の評価書は「これまでの行財政運営は今や限界を迎えつつあり、公共投資においても選択と集中が必要である」とし、スクラップ&ビルドの一環として、日高横断道路をスクラップしたとみるのが妥当であろう。

このことに先立ち、２０００年８月に「無駄な公共事業」に対する批判をかわすために、当時の自民党亀井静香幹事長は「公共事業で事業効果の低いもの、工事期間が長期にわたっているものについて削減などの処置をとる」と発言し、翌年の１月に、中止や削減対象の事業リストが提出されたという経緯がある。亀井幹事長が発言した夏に、静内町の国道に約５０枚の「日高横断道路推進」を呼びかける垂れ幕を下げた。
なお、亀井幹事長が呼びかけた削減計画は、内容的には掛け声倒れであった事は周知の事実である。

7・マスコミが果した役割

マスコミが全体としてこの間一貫してこの問題を批判的に取上げ、広く道民に経過を知らせた事も、世論喚起に一役果したものと思う。
北海道新聞社はこの間北海道や自然保護団体の動きなど、一連の動きを系統的に伝え、社説でも論評し、UHB テレビ局は世論調査をおこなうなど道民の関心を日高横断道路に引き付けた。それほど、この問題は、大きな意味を持っていたことになる。

以上、私達の運動、および工事施行者側の事情、社会的な背景などにより、日高横断道路は中止された。
今後、公共工事については、事業目的の明確化、アセスメントの強化、工事条件の厳密化、環境保全の厳守、など計画段階からその内容を明らかにさせる事によって、不要不急の無駄な公共事業を未然に防止する事が可能である。特に、情報公開条例などを活用し、計画段階から関係資料を取り寄せ、データを蓄積し、調査分析することは必要である。また、時のアセスメント（政策アセス）の制定などで、事業途中でもチエックする機能をいっそう強化することも有効である。

3・今後に残された課題

日高横断道路は、中止は決まったが完全な解決ではない。中止の理由や、中止によって浮いた財源がどうなるのか、といった問題は何も解決していない。又このような目的も効果も不明な道路を計画し実行し貴重な国民・道民の税金を浪費してきた責任も明らかになっていない。以下その主なものを示し今後の課題としたい。

課題その１・中止の理由の問題点

特定評価委員会の答申書（事業主体の北海道が作成し、評価委員会に認めさせたもの）は、いずれも根拠が乏しいこと。特に資源開発を理由に国費が支出されたが、この国費の支出は目的外使用の可能性が濃厚なこと。日高横断道路の必要性や妥当性を肯定し、計画段階の「開発道路」認定で示した「資源」が存在していないこと。その後広域道路などと道議会、道民に対し説明してきた建設理由は根拠の無いものであったこと。

課題その２・日高の自然の重要性に対する認識

中止の理由は専ら経済的なもので、国定公園で世界自然遺産の候補にもあがった貴重な自然が残っている日高山脈に対する評価が、中止や、凍結の理由には全く触れられていなかった。北海道の自然環境を保全していく上で北海道行政の今後の姿勢が問われる。

課題その３・血税の行方

税金の使用方法は本来、国民の要望や必要性によって使用するのが民主主義の本質である。この場合、特に社会的弱者（高齢者・子供・病弱者）を擁護する事は、政治や行政の第一義的責務である。

公共事業は、当然の事だが国民の税金によって実施される。全予算の支出割合中、公共事業に対する支出割合が増えれば、社会的弱者への支出割合は当然減少する。

今回日高横断道路の中止が決定したことにより９８０億円の公共事業費が浮いた事になる。この税金は、堀北海道知事（当時）の言によれば、「より効果的な高速道路などへ振り向けたい」としている。２００３年１２月、小泉内閣は、全国の高速道路を、その必要性や経済効果に関係なく初期の計画通り「全線建設」すると発表した。これにより北海道に建設を予定している全ての高規格道路（高速道路）が建設されることになる。新たな自然破壊と無駄な公共事業が進行し、税金使用の在り方の本来的な姿勢が問われる。

課題その４・残った開発道路の今後

開発道路は全部で 18 本計画されていたが、日高横断道路が中止になった事により、建設事業を継続中のものとして１７本の開発道路が残っている。その内２００３年１２月現在、４本が中止の方向で動いているが、これも日高横断道路の中止が引き金になっているものと思う。

しかし、残っている開発道路についても、必要性の問題、自然を破壊しないかなどの検証、国の財政・道財政の困窮度からの問題など、検討すべき課題は多く、このまま工事を進行させて良いか疑問が残る。

課題その５・公共事業の企画立案の責任

日高横断道路（公共事業）の企画立案・予算決定・支出に関する責任は一体誰が取るのか。これについての責任問題は、何も明らかになっていない。堀知事が凍結表明したことで、これまでの企画立案などの全ての責任が消滅した事になるのだろうか。

道路建設についての道議会に対する知事の答弁では、環境アセスをクリアしたから、ゴーサインを出した、となっているが、これは「開発道路」指定の根拠、地元からの陳情の内容など、道路建設計画の根本的なことについては触れられていない。これ等の根拠が全て崩れている現在、再度計画段階に立ち戻って、計画が合理的であったか再調査することは必要ではないだろうか。このようなチエックをしないと、また同じ事が繰り返されることになる。

２００３年第一回定例道議会では「自信の無い事業には最初から手を出すな」「時のアセスよりも、計画段階のチエックこそ大切だ」という厳しい注文が出ている。

誰も責任を取らなくても良いシステムにこそが、国民の税金を無駄遣いする温床になっている。



Ⅲ「止めよう日高横断道路」全国連絡会の役割

１・「止めよう日高横断道路」全国連絡会の結成まで

１・２回のシンポジウムと、森と自然を守る全国集会

経過報告にあるように、これ等のキャンペーンは連携したもので、主催者もほぼ同じメンバーで構成され、日高横断道路の中止へ向けた一連の流れを作る役割を担った。

このキャンペーンの中心は、知事への質問を展開していた北海道自然保護協会、長年日高セミナーを続けてきた北海道道央地区勤労者山岳連盟、地元で工事の監視や自然の状態を観察してきた十勝自然保護協会である。これにユーパリコザクラの会や、大雪と石狩の自然を考える会など、北海道自然保護連合所属の団体が加わり、運動の幅を広げてきた。第１回シンポでは５５団体・個人が後援し、第１４回森と自然を守る全国集会では７９団体・個人が後援した。

ただし、これらは市民に問題の所在を知らせるキャンペーン組織なので、直接中止をもとめる行動を取ったわけではない。

２・止めよう日高横断道路結成準備

この流れの中から、行動組織の必要性が議論され、第２回シンポジウム実行委員会の中で、行動組織結成の準備を始め、シンポジウム終了とともに行動組織準備会として発足させた。

行動組織準備会では、問題の捉え方、運動の進め方、組織のあり方などについて時間をかけて討論し、発会を準備してきた。準備委員会には、多様な組織からが参加したため多様な意見が出されたが、最大公約数的でオーソドックスな方向を最終意見として纏めた。特徴的なことは「自然保護」を中心に主張する意見が多い中で、「無駄な公共事業」を前面に据える事により運動の幅を広める事が確認され、その後の運動を大きく盛り上げることにつながった。

３・幅広い市民に呼びかけ

これまでは、自然保護運動は一部の専門的な活動家や、熱心な自然保護（主義）者によって進められてきたが、一般市民の自然保護に対する関心の低さと相まって、双方の間にギャップと乖離が生まれ、結果的に運動の幅を大きく広げる事が遅れたのではないだろうか。

また、一般市民に対し、積極的に働き掛け問題を広めるという、運動の原点を着実に実行してこなかったことも、運動の幅を広げる事に成功しなかったものと思う。

しかし、今や自然破壊の現状、地球環境の現状は、一部の熱心な人達だけで守れるようなレベルではない所まで進行している。この課題は大げさに言うと総ての人が取組まなければならない重要な課題である。

会は２００２年５月１１日に、５６名の呼びかけ人を代表委員として、「止めよう日高横断道路」全国連絡会という名称で発足した。

呼びかけ人となった人達は、自然保護関係者、山岳関係者、学者研究者、法律家、山岳

写真家、それに婦人組織の役員、北海道の労働組合のナショナルセンターの議長、教員組合の委員長、年金者組合の事務局長、科学者会議などである、多くの自主的団体の代表が参加し、幅広い組織を作る土台が出来た。

なお、道内の労働組合では最大のナショナルセンターと、最大の教職員組合にも働きかけたが、今回は資料を組織内に配布するという協力に止まった。

本州方面からは、自然保護団体、山岳団体、森と自然を守る全国連絡会、大規模林道ネットワーク、日本環境法律家連盟、WWF ジャパン、プロナトゥラフアンド、富士ゼロックス端数クラブ、等からも代表委員が参加した。（代表委員は資料参照）

この組織に、最初から自然保護とその関係団体以外から呼びかけ人が参加した事は、日高山脈の自然を守る事がいかに重視されたかを示すバロメータとなった。それと結成目的に「無駄な公共事業を止めさせよう」というスローガンを真正面から掲げた事により自然を破壊する公共事業に、政治的経済的に関心を持つ市民が参加できる条件を作ったものと思われる。

更にこれ等の団体や人々に、「シンポジウム」や、「森と自然を守る全国集会」の案内を系統的に送付し、参加を呼びかけて来た事も、多くの人々が呼びかけ人を引き受けてくれる条件になったものと思う。

4・独立した行動組織として発足

組織は、団体・個人を同等に扱うものとし、主に個人を中心とした組織とした。理由は、団体を重視した連合体等にすると、急な動きがあったときに各団体に意見を聞くなどに時間がかかりすぎ、情勢に対応できないからである。従って「止めよう日高横断道路」全国連絡会は、連絡会という名称は付いているが、参加団体などに拘束されずに意思決定が出来る独立した組織とした。特に目的達成のためには利害が対立する相手がある場合（この場合、北海道と開発局）は、「闘い取る」という形態を取らざるを得ない。この様な場合は、協議会・連絡会・連合体などは不向きである。基本的には今回のように独立した決定権を持つ単一組織が望ましい。

5・目標の設定

公共事業を巡る三つの物差し（目的必要性・費用対効果・自然保護）

自然保護運動では、際立った特徴（貴重・稀少な動植物などの棲息が存在する場合）がある場合、それを保存するために運動を展開する事は当然であるが、「無駄な」公共事業を止めさせる闘いでは、公共事業を計る三つの物差しを正面から掲げて闘うことが必要である。

「止めよう日高横断道路」全国連絡会の場合は、この目標を正面から掲げて闘ったが、費用対効果については、十分な取り組みが出来なかった、この分野の専門家が少なかった事と、この分野での活動経験が少なかったためである。

むしろ無駄な公共事業という立場からのアピールが、社会的に浸透していたので、この面での宣伝が効果的であった。

自然保護の分野では、十分な経験と熱心な活動家に支えられ、広く市民にアピーする事が出来た。

事業目的については、この問題は通常は、現地又は建設推進を求める人達対建設反対を求める人達が、その事業の「必要性」について論争するのだが、今回の場合は北海道自然保護協会がこの問題を法制度の面から取上げ、知事と論争することにより、「事業目的の問題点」を広く国民・道民に知らせ世論として広げる事に成功した。

また、運動を成功させるためには、可能な限り色々な角度から問題点を指摘し取上げる事が望ましい。このことにより多方面の人たちの関心を集め、運動の幅を広げる事につながる。

「止めよう日高横断道路」全国連絡会は、以上のような目標を掲げ、「道路建設の中止」を獲得目標に掲げ集中的に取り組んだ。

2・実際の運動

1・学習活動（各組織の学習会）

学習活動は、物事の本質や、問題点を明らかにし、関連する対象の動きを知り、運動についての展望や確信を掴むために重要である、更に活動家を育てる上でも欠かす事の出来ない分野である。また世論を喚起し署名などの運動を推進する重要な役割を持っている。「止めよう日高横断道路」全国連絡会は、発足と共に参加団体の要請に答え、講師を派遣し学習会を開催した。

学習会は、新日本婦人の会３回、年金者組合１回、北海道自然観察協議会１回、道央生協苫小牧１回、道央市民生協千歳１回、北見オホーツク地域調査研究会１回、エリモ花ファンクラブ１回、パタゴニアアウトレット１回、日高セミナー１回、計１１回開催した。

この他に北海道自然保護協会が独自に自然保護学校を開催し日高横断道路をテーマに取り上げ問題点を明らかにした。またシンポジウムも広い意味では学習の場である。

このうち学習会を３回開催した新日本婦人の会は中止署名の約一割強の５千筆を集めた。このように、学習会は道路反対運動に大きな力を発揮した。

2・現地調査（日高セミナー）

第１４回日高セミナーは労山が主体的に準備し、「止めよう日高横断道路」全国連絡会が共催する形で行われた。このセミナーは道路工事が中止になる前の最後のセミナーになった。

日高セミナーは、運動の継続、活動家の結びつけ、世論喚起という大きな役割を果した。何より自然保護の関心と運動が日高以外の他の地域に向かっていたときにも、継続して実施してきたことは特筆に価する。この粘り強さが今日の結果に大きく貢献したものと思う。

なお、道央地区労山は、今後も日高の自然の監視と、自然保護のシンボルとして、このセミナーを継続する事を確認している。

3・調査活動（静内町住民意識調査）

自然保護を運動として進めるには、自然の状況を、地質・河川・植物・動物など科学的に広範に調査し、その結果をもって保護の必要性を広く社会に訴えて行くことが必要である。

今回は独自の調査も必要であったが、既に行われていた各種調査が、日高の自然を保護する必要性を示していたので、時間と費用も不足しており新たな調査は出来なかった。

日高横断道路の中止を求める運動では、自然に関する調査と共に、工事を巡る各種の調査が必要であった。この道路工事を巡っての地元からの嘆願書の類が、殆ど「全町民」「村民総ての」という形容詞を冠して出されており、中には「両町村民の生命線」と言うような現実離れ

した表現の要望書もあった。私達はこの様なことは現実には存在しないのではないかと考え、次の様な静内町民の日高横断道路に対する住民意識調査を行った。
この調査は、「市民による時のアセス」の一部として行った。
（アンケート用紙全文掲載） 169ページ
アンケートの結果は予想どおり地域住民の日高横断道路に対する意識は分散しており、各種の嘆願書類は、誇大な宣伝であった事が証明された。
このように、問題点の一つ一つを事実でもって明らかにしてゆくことが必要であり有効である。
なお、この調査を、タイムリーに公表し,運用できなかった事は残念であった。その理由については、総括の最終項で述べる。

4・街頭宣伝

街頭宣伝は、デモンストレーション等と共に一般市民に直接アピールする重要な手段である。街頭宣伝は一回のみであったが、２００２年９月２７日、札幌市の街頭宣伝の定番となっている大通り西３丁目で、「辞めよう日高横断道路」全国連絡会に加入している道労連の宣伝カーを借り、15名の会員が参加して行った。
宣伝行動はリーフレットを配布しながら俵浩三筆頭代表、八木健三代表委員などが約一時間にわたって交代で訴えた。
私達のこれまでの活動や、知事の動きなどがマスコミによって伝えられていたこともあり、市民の反応は良い方であった。

5・署名活動と会員募集

署名は、どんな運動でも目的とする内容を広く知らせ支持を得て、世論を喚起する上で基本的な運動形態の一つである。
署名用紙は、会の発足と共に、会員入会用紙と共に、道内外の自然保護団体、登山団体、道内の労働団体のナショナルセンター、婦人団体など６００団体・個人に送付した。
署名の目標は取り敢えず年内（2002年）５００００筆、会員３０００名を目指した。
集められた署名の特徴をあげると、新日本婦人の会の５７５６筆が数字的には全体の一割強で目立ち、ついで道内外の労山の動きで、青森県から九州の宮崎県まで１８都府県から署名が寄せられた、道内の労山の活躍も目立った。
自然保護団体では、高尾山天狗裁判で頑張っている「高尾山の自然を守る会」の署名数が目立った。
また、会員がインターネットや、ホームページで、署名を訴え、知らない土地からの署名が集まったのも特徴として挙げることが出来る。
会員については、学習会を開催した新日本婦人の会からの入会が多かった他は大きな特徴はなかった。

6・市民による時のアセス

日高山脈の素晴らしさや、工事の実態を本格的に知らせ、長期にわたる運動体制を作るため、資料的な意味を持たせた「市民による時のアセスを」作成した。
企画直後に堀知事の「立ち止まり発言」があり、急いで編集発行しなければならなかつ

ため、十分に練られたものにはならなかった。しかし多くの専門家や活動家、関係者が快く原稿を引き受けてくれ大方の目的は達成されたものとおもう。
アセスメントは、本来事業を開始する前に、その事業が環境に影響を与えないかどうか科学的にチエックし、その事業を実施するのが適当か否かを判断するために行うものだが、これまでの公的なアセスメントは、通常事業所内で行うため、当否の判断のためというより、その事業が「周りの環境に影響はない」というお墨付きを与えるために行うセレモニーと化している。そのため対象となる事業が事後に環境に影響を与え問題が続出している。
今回の「市民による時のアセス」は、市民が自主的に行なったもので、何処にも拘束されず、その事業（日高横断道路）が、周りの自然環境に影響を与えないか評価することができる。この市民による評価書は、単に自然環境について述べているだけでなく、日高を巡る社会状況や、各種の資料も添付され、日高山脈を知る上で有効な資料となっている。
「市民による時のアセス」の作成は、北海道では最初の試みで、今後各種の運動のひとつのサンプルとして参考にしてもらいたい。　なお、時のアセスは若干残っている。

7・運動資金の確保

どんな運動でも、運動資金は基本的には自前で確保すべきものである。確保の方法も色々あるが、運動の目的に賛同し集まった人々からの浄財を基本とすべきである。
「止めよう日高横断道路」全国連絡会の場合は、会費（個人千円・団体三千円）と、会員によるカンパを基本とした。このほかシンポジウムや集会の会場、街頭宣伝の場での募金など、運動の目的に賛同してくれる人々からの浄財を土台とした。
しかし、これで総てを賄ったわけではなく、特定の目的に応じ、その目的に賛同してくれる資金援助団体に申請書を提出し、助成金を頂いた。5万枚作成したカラーリーフ、時のアセス作成費は大きな金額を必要としたが、プロナトゥラファンドから援助を頂き、その他では、パタゴニアアウトレット、富士ゼロックス端数倶楽部から援助を頂いた。パタゴニアアウトレットでは東京の目抜き通りのウインドに日高山脈の巨大写真を展示し、日高の自然の危機を訴えるなど、独自の工夫をした宣伝をして下さった。富士ゼロックス端数倶楽部は大量の切手をカンパしてくださるなど、それぞれ運動の内容を良く知った上での援助で大変ありがたかった。これ等の団体は日高の自然を守る事を自らの目的とし、運動を進めている私達に快く援助して下さったものである。
地方自治体や、その他でも個別の目的（シンポジウム・調査・出版など）に対し、助成金を出す所もあるが、公共事業の中止を求める運動には、中々ガードが固く、また条件が限られているなど、そう簡単には援助してもらえない。
更に資金援助によっては、後で目的を拘束したり、自由な運動が出来にくくなるものもあるので注意が必要である。
援助は金銭に限らない。役員会などの会場の確保、会員からの連絡場所、郵送などの作業場の確保など、事務局の確保も重要である。今回の場合は北海道自然保護協会と、道央地区勤労者山岳連盟が会議や作業場として快く事務所を使用させてくれた。



3・事業推進側への働きかけ

1・　地方自治体（知事）に対する働きかけ

この道道静内―中札内線は、一部が開発道路で開発局（国）が工事の担当をしているが、基本的には建設中の道道についても知事の権限の範囲内である。

したがって道道中止に関する要望書・請願書・質問書・署名などは総て権限を持つ知事に提出した。

知事に対する質問攻勢は以前から北海道自然保護協会が独自に展開し、質問書の提出、要望書の提出などは、総て知事に提出してきた。

今回、２００３年４月に統一地方選挙があり、知事選も行われたが、堀知事は凍結宣言したものの、その後の知事がどのような態度をとるかによって日高横断道路の今後が左右されるので、各候補に「知事になった時の日高横断道路についての態度」を聞くアンケート活動を展開した。

このアンケートは、選挙の公約として、回答するよう求め、公約は実行する事を求めた。知事候補に対するアンケートは、会の発会総会で実施する事が決まっていたが、前々知事の横路氏が、候補の時のアンケート回答「日高横断道路は着工しない」を見事に破って着工したので、アンケートはあてにならないとする意見もあったが、回答結果を記者会見で発表し、公約違反をしにくい条件を作る事で実施した。

結果は、経過でも述べたが、一番分かりにくい回答を寄せた高橋はるみ氏が当選した。そのため、高橋氏が当選後に、知事として日高横断道路に対する態度を確認するために、会見を申し込んだ。

結果的には、会見は実現できなかったが、「アンケートで回答したとおり、前知事の『凍結』を行政の継続として受け継ぐ」という文書回答があった。（回答文掲載）187 ページ

2・国（中央）と国会議員に対する働きかけ

この道路は、開発道路でもあるので、中止要求は国の担当官庁にも働きかけることが必要である。担当官庁は北海道開発局が所属する国土交通省である。

2002 年１月には、北海道出身の佐藤静雄国土交通省副大臣に、中止を求める陳情を行った。この陳情は後の佐藤副大臣の現地視察につながった。

2002 年８月には、国土交通省と財務省に、「2003 年度の日高横断道路に予算をつけるな」という陳情を行った。財務省では『『予算を組むな』と言う陳情は初めてだ」とビックリしていた。これと同時に、公共事業チエック議員の会（中村敦夫代表 101 名）へも現状を訴え国会で取り上げるよう陳情した、この陳情で 10 月の同会議員５名（中村敦夫・岩佐恵美・佐藤健一郎・紙智子・山内恵子）による現地調査と、副知事に対する会見が実現し、更に 2003 年３月の参議院での紙智子議員による「道路中止と、世界遺産登録を求める」質問につながった。

3・道議会（地方議会）に対する働きかけ

道議会は、知事が提出する予算を審議・決定する場であり、議会各派の姿勢は重要である。多数の議員が知事提出の予算に反対すれば、北海道の行政はストップする。そのため、

知事に働きかけると共に、議会各派に対しても次の通り申し入れた。

① 日高横断道路は、道路建設の目的は存在しない。
② この道路は、投資に対する効果が極端に少ない。
③ 貴重な自然に傷を付ける。

以上の理由により、

〔１〕 日高横断道路の建設を中止するよう英断してほしい
〔２〕 2003 年度の予算に日高横断道路の予算が組みこまれたら反対して欲しい。

これに対し、各会派は概ねつぎの通り回答した。（回答は資料 171～174 ページに掲載）

私達の訴えに対し、道議会各会派の中で、中止を明確に表明したのは共産党だけで、自民党・道民クラブ・道民政策審議会は、知事の「凍結」を支持する態度を表明した。民主党は、「中央は、無駄な公共事業反対だが、現場では違う」と中央の統制が現場に及びにくい状況を匂わせた。公明党は、「地元議員や町村民の意向もあるし、自然を保護する為に道路を止めるのはどうか」と、道路建設の推進をほのめかした。

この各会派に対する働きかけは、十分ではなかったが、各会派のこの問題に対する姿勢を知る上で大いに参考になった。また中止の理由は多くの会派が「財政上の理由」であり、この点では知事の提案と一致していた。

なお働掛けた会派と日程は次の通りである。

２００２年　９月２５日　北海道公明党議員団
２００２年１２月１８日　自由民主党・道民会議北海道議会議員団
２００３年　１月２０日　北海道議会民主党・道民連合議員会
２００３年　１月２２日　日本共産党道議会議員団
２００３年　２月　３日　北海道議会道民クラブ議員会
２００３年　２月　４日　北海道議会道民政策会議議員会

次に各会派の、日高横断道路に関し、計画当時からの歴代知事に対する質問を（資料の項で）紹介するので、参考にしてもらいたい。

4・評価委員会開催と意見陳述（北海道・開発局）

北海道には、北海道政策評価条例（２００２年４月１日制定）がある。この条例は、①時のアセス（事業途中での評価システム）の精神を一歩前進させ、政策アセスとしたもので、内容的には　②道政の透明性を確保するため政策の企画立案を評価する。　③進行中の政策を時代の変化で評価する。　④第三者機関（政策評価委員会）による審査を行う。　⑤政策策定又は変更に道民の意見を反映させる。などの前進面をもっている。（条例と審議内容は別項）

今回「止めよう日高横断道路」全国連絡会などは、この制度を活用し道民に日高横断道路の中止すべき問題点を明らかにすべく、次の三点を道に要望した。

１）評価委員会を開催し、日高横断道路を審議対象にすること
２）公開で審議すること
３）我々関係者の意見を聞くこと

道側は、私達の要望を反映し（公開と意見をきく事は条例に規定されている）評価委員会を開催した。

この委員会に対し、北海道自然保護協会、止めよう日高横断道路全国連絡会、十勝自然保護協会の三団体が、反対の立場から意見を述べた。

しかし反面、道民の意見は事業実施者（北海道）に述べさせ、第三者機関には事業実施者が間接的に意見を届けるという制度上の欠陥、公開はしたが委員会の開催を、最短では前日に公示するなど運営に問題を残した。更に重要な事は委員会で出た意見が答申書に正確に反映せず、事業実施者が書いた答申書を、殆どそのまま委員会に認めさせる、という従来の内部アセスメントを思わせる運営が行われた。

５・現地（静内町・中札内村）に対する働きかけ

公共事業は、事業を実施する地域とは何らかの関係がある。地元にとって、①道路そのものが必要である、②事業（事業の内容は問わない）実施により何らかの利益がその地域にもたらす事を求めている、の二つに分ける事が出来る。後段の場合は、工事によって何らかの仕事が来る、関連して経済的な利益がある、などで、地元経済の活性化が大きな目的となる。いずれにしても公共事業は何らかの「利益」を地元にもたらすことがあるのが普通である。

日高横断道路の場合は、「地元」からの請願によって開始された形をとっている。従って、その事業の中止を求める場合は、「地元」との合意ができれば望ましい、「止めよう日高横断道路」全国連絡会の場合も、当初の方針には地元静内町や、中札内村との話し合いを考えていた。

膨大な予算を使って、貴重な自然を破壊して、その割りに効果の薄い日高横断道路は、一体地元に何をもたらすのか。当初の陳情書にある農畜産物・石炭・金・銀・と言った要望については、他の項で現実的でないことはのべてあるが、このような要望書は殆どの場合、工事関係者と関連する役所、地元「代表」による「作文」の場合が多く、本来地元住民が求めている事とは一致しないことが多い。

私達が、静内町で行ったアンケート調査でも、「工事によって地元経済が潤う」と答えた人は２４・８％もあり、最も多い回答であった。これに比べ請願書が道路建設の目的としていた「産業振興」は１１・４％で、具体的な理由では最も低い率の回答であった。この一例を見ても本当は地元がこの工事に何を求めていたかを知る事が出来る。

しかしこの経済効果についても、静内町議会議員の河合清氏は、現地調査の説明で、この工事に関連して地元に落ちる経済効果について「工事では、斜面の掘削・橋梁架設・トンネル工事といった主なものは全部ゼネコンが担当している。橋梁などは本州資本の三菱造船が行っている。地元の業者に来る仕事は、崩れ落ちた土砂を掬う位の末端の仕事で、地元はそう潤っているとはいえない」事と、「作業員が町の旅館を利用する位がせいぜいだ」と述べていた。

私達も、このことは予測していたので、地元との話し合いでは「貴重な自然を削って効果の薄い道路建設をするよりも、この自然を生かした産業を育成する事を考えてはどうか」と提案する予定であった。この考え方は現在でも基本的には変わらない。

しかし、堀知事の「立ち止まって」発言があり、情勢が急展開する中で、地元との話し合いを行うチャンスを逃がした。

自然保護の立場から考えても、その自然が存在する地元や地方自治体の理解がなければ、

長期にわたって自然を維持保全することは困難である。すべてが都市からのボランティアで賄う事など出来るわけがない。

日高山脈の中心に道路を通すことは途中で中止されたが、日高山脈の貴重な自然を子孫に残す事業については具体的には、明確な方針や展望に欠けているというのが現状で、本当の意味での日高の自然を守る事業は、これからと言わねばならない。



北見市での学習会



第２回日高シンポ（ここで行動組織の提案がなされた）

４･運動推進上の問題

日高横断道路中止を求める運動は、自然保護だけでなく無駄な公共事業に対する反対運動として、社会的・経済的側面からも幅広い運動となり大きな成果をあげた。知事、開発局、道議会、国会議員などに対する働きかけ、道や開発局の評価委員会の開催に対する要請活動、現地調査の実施、道民に対する宣伝、会員の拡大など、短期間ではあったが活動を精力的かつ多面的に展開し、ついに日高横断道路の中止を勝ち取ったことは既に述べた。

運動の最後の纏めとして、これまでの経過を振り返るとき、運動は必ずしも順風満帆だったわけではなく、運動が混乱するような事態が少なからずあったことを指摘しなければならない。これらの問題を以下に述べて、今後の運動の参考に供したい。

１・会結成時の問題

「止めよう日高横断道路」全国連絡会は、2回の日高シンポジウムを土台として発足したが、発足にあたり、会の目的を「日高横断道路の中止」に絞った。目的を道路中止に絞った事は、その一点で多くの人々を結集すると言う積極性を持ったが、逆にこのことが後日運動上に困難をもたらす要因にもなった。

運動の後半になって混乱が持ち込まれたが、その際この「目的」が引き合いに出され「会の解散」が強く主張された。会は代表者会議、総会を経て解散したが、多様で幅広い人々を結集していながら、これらの人々のエネルギーを日高山脈の自然を護る運動の組織として、後に残せなかった事は大きな損失であった。また、自然保護や公共事業に対する運動で、このような混乱が起こされたことは、今後の運動に大きな課題を残した。

当初、方針として掲げたが実行できなかった課題がいくつかある。一つは、道路が通過する「地元」住民との対話が出来なかった事で、これは地元の人達が今後日高の自然を護っていくパートナーであることを考えたとき、対立のみを残した事になり課題を残した。

二つめは、開発局の予算の目的外使用の疑いについて、何らの手を打てなかったことである。国はこの横断道路を「開発すべき資源が存在する」として国費を投入してきたが、事実は、北海道自然保護協会が指摘しているように、農畜産物や森林資源・鉱物資源などの開発対象物は存在しなかった。従って、この工事に使用された国費の支出は、限りなく違法支出に近いにもかかわらず、具体的に違法性を問う事が出来なかった事は残念であった。日高横断道路が中止になっても、これらの問題は今後も何らかの形で追及すべき課題である。

２・組織構成上の問題

会の目的は、自然保護と無駄な公共事業を止めさせる事にあり、それに相応しく自然保護関係者、労働組合、女性団体、などで会全体は組織された。だが、実行部隊である常任委員会（10名構成）は、自然保護関係７名、山岳関係３名の構成となり、無駄な公共事業の中止活動で実績を持つ労働団体やその他の市民団体から役員を選出しなかった事は、持ち得た運動の幅広さを十分に活かしきれない結果となった。また、役員が特定の分野から多数参加する事は、その分野の意向が特定の意見に偏り、結果として影響力をもつこともあったので、運営上からも配慮すべきであった。

３・運営上の問題

会の運営は、決議機関として、総会を、その補助機関として代表委員会（代表委員会は各分野を代表する人達で構成）を設置した。運動の執行は常任委員会で行った。

常任委員会は、各人の運動の経験も質も多様であり、幅広い視点から議論できる長所はあるが、逆に統一した結論を得るのには多くの時間が必要であった。今回の場合は、堀知事の２００２年６月の「立ち止り」発言により、情勢が急変したために、全体として各テーマについて充分な時間をかけた議論が出来なかった。このため、問題を一面的に捉えたり、一方的な情報で誤った結論を導き出すこともあった。

常任委員会は、多岐にわたる課題を同時に着手しなければならず、次の専門部を構成しこれに対処した。（１）組織・宣伝部、（２）調査部、（３）渉外・法対部、（４）財政部、それと全体を纏める常任委員長・同副委員長、と役割を分担した。

常任委員会は13回開催し、その都度情勢を分析して必要な方針を立て、運動を推進した。常任委員会の開催にあたっては、常任委員会の構成メンバーではないが筆頭代表と常に事前連絡を取り意見の交換をおこなった。

運動にとって重要な事務局は、財政上独自にもてないため、在札の団体の好意で、その事務所を借り連絡や作業をおこなってきた。実務は、その団体の常勤事務局長が幸にも「止めよう」の常任副委員長であったため、ここを拠点にして活動を展開することが出来たのは幸であった。しかし、後半運動に混乱が生じてからは、その余波を受けその事務所を使わなくなり、山岳団体の事務所を借用しておこなったが、連絡など事務局活動に大きな支障が生じた。

４・混乱時の対応

（１） 混乱のはじまり

運動が混乱した経緯を述べると、端緒は「市民による時のアセス」の一環として行われた静内住民意向アンケートについてであった。調査の結果が、①過半数の住民が道路建設に反対という結果になっていない　②アンケートに不備が認められること（男女欄に空白があった、単数回答に複数回答があった、調査を素人のアルバイト学生が行った）などから、建設推進派の攻撃材料にされる恐れがあり、公表すると運動に不利になるとの主張がなされた。

常任委員会で種々討論の結果、「新聞記者会見では公表しないが、発表には注意し運動では使用する」という結論に達した。しかし、公表をしないほうがよいと主張をした人の中に、この結論を「全面的に公表しない」と拡大解釈し、更に解釈をエスカレートさせたため、運動がギクシャクするようになった。

（２）混乱を深めた要因

この混乱以降、以下に述べるような問題が生じ、常任委員会での議論や運営がスムーズ

に行かなくなって更に運動が混乱した。

①道民集会のタイトル問題

０２年１２月５日に開かれた道民集会のタイトルから、「時のアセス発表」の文言を削るべきとの主張がなされ削除したが、当日道民集会の会場では、「時のアセス」の内容を発表した。

②常任委員長の罷免要求問題

０３年１月末、常任委員長が常任委員会での合意を無視しているとして、一部の委員から常任委員長の罷免要求が出されたが、常任委員会では支持されなかった。

③知事選挙アンケート問題

０３年４月の知事選候補者アンケートに関して、「この会はもう解散するのだから新たな活動はすべきでない」、「他の自然保護団体でやる予定があるからしなくてもよい」と主張し、アンケートの実施を阻止しようとした。知事選アンケートは０２年発会総会時の決定事項であり、他の自然保護団体もアンケート実施を予定していなかったので計画通り実施した。

④会の即時解散要求問題

知事の凍結発言の後、０３年に入ってから一部の委員から会則（資料参照）第７条に「会の目的（日高横断道路の中止）が達成されたときは会を解散する」という条項があるから、会を解散すべきだとの主張が出され始め、２月以降その主張は『即時』解散し、運動は止めるべきだとの主張にエスカレートした。

この時期は、北海道の特定政策委員会の結論が出ていない上、国（開発局）の方針も定まっておらず。、更に知事選挙の立候補者の顔触れすら決まっていなかったので、会が解散するような情勢にはなかった。即時解散要求は03年３月と５月に開かれた代表委員会に総会無用論として出されたが、結果的に否定され運動は継続された。

（３）混乱への対応

このような混乱の動きがあったが、道議会対策、知事選アンケート、新知事に対する旧知事の「凍結」継承の確認（資料参照）、開発局への働掛け、代表委員会と総会の開催など、運動を最後まで完結させた。

しかしながら、このような主張が約半年間に渡って繰り返され、運動に混乱が起こったことは、今後の課題として検討されなければならない。また、これらの背景として、

①様々な団体・個人が集まった多様な組織のマイナス面が弱点として出てきたこと。

②限られた分野から多くの役員が出て、意見に偏りが出たこと等があげられよう。

（４）混乱から学ぶこと

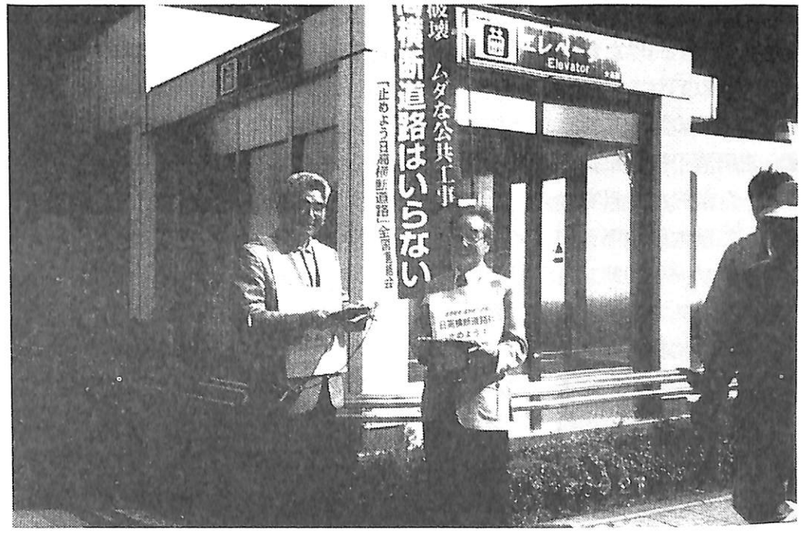
今回の一連の混乱から学ぶべきことを次に挙げる。

①運動に混乱をきたすような主張に対し、「運動を守り、その目的を達成する」というごく当然な基本姿勢を貫くことが必要である。

②意見の相違は、どんな場合でも生ずるが、可能な限り時間を取って討論することが必要である。自由に意見を出し合い討論する事は、幅広い意見が集約され、一面的な物の見方を排し、そこから活動のエネルギーが生まれるからである。

しかし、今回のように建設推進派（北海道・国土交通省・地元市町村）という相手があり、時間的な制約があるときは、ケースによっては一定の討論ののち最終的には運動組織責任者に判断を委ねることも必要である。何時までも討論だけしていては方針が決定せず、運動が前進しないからである。方針が決定されたら統一した行動をとり、組織全体で力を発揮することが必要で、意見が違うからと言って行動しないなら目的は達成されないことを銘記すべきである。





街頭宣伝に加した労山会員

第Ⅱ章　反対運動の再開と行政による「見直し」

Ⅰ　崩れ落ちた日高横断道路計画の根拠

北海道自然保護協会による質問攻勢

士幌高原道路反対が時のアセスを生む

日高横断道路（道道静内中札内線）は、日高支庁管内静内町から険しい日高山脈の原始境を横断し、十勝支庁管内中札内村に至る、全長約 101㌔の道道である。この道路は1970年代に計画され、激しい自然保護運動と世論の批判があったにもかかわらず、1984年に着工されてしまった。当時は着工された公共事業を止めることは絶望的と考えられていた。その一方、1980年代後半から90年代にかけては、知床森林伐採計画、大雪山・士幌高原道路計画、千歳川放水路計画、リゾート・ゴルフ場の乱開発など、新しい自然保護問題がつぎつぎと起こったので、道内の自然保護団体の運動目標はそちらにシフトし、日高横断道路問題から遠ざかってしまった。

しかし例えば知床森林伐採計画に対する反対運動は、林野庁に「森林生態系保護地域」という新しい自然保護制度を創出させる要因をつくり、また大雪山・士幌高原道路に対する反対運動は、北海道に「時のアセスメント」（時代の変化を踏まえた施策の再評価、時のアセス）という公共事業見直し制度を創設させる要因をつくるなど、自然保護の強力な住民運動が、行政の政策転換を促すことにつながり、大きな成果を収めつつあった。

ちなみに知床森林生態系保護地域の指定は、同制度による指定第１号であり、指定第２号の白神山地は「青秋林道」の反対運動から生まれたものである。その後、白神山地は世界遺産登録への道が開けたが、知床も、2003年に世界遺産候補地への道が開けた。

また一方の時のアセスは、1997年に堀達也知事（当時）が士幌高原道路への反対運動に苦慮した結果、その解決を想定しながら発案した公共事業見直し制度である。折から長良川河口堰、諫早湾干拓、川辺川ダムなど、全国各地で公共事業に対する反対世論が高まっていたので、全国的な注目を集め、そのネーミングの良さから同年の「流行語大賞」も受賞した。そして橋本龍太郎首相（当時）は、国の事業に対しても時のアセス導入を決定した。『朝日キーワード1998』（朝日新聞社）は、時のアセスを次のように解説している。

> **時のアセスメント**　自然保護団体などの反対から長期間停滞したままの公共事業を、時代の変化を踏まえて見直し、事業の中止や継続を判断するもので、北海道が97年度から全国で初めて導入した。
>
> （中略）対象となるのは、①計画策定から10年前後、停滞したまま進んでいない、②時の経過に伴い、経済・社会的な状況が変化し、実施した場合の効果が低下している、③反対運動など円滑な推進に課題を抱え、今後も長期間進まない可能性がある、の３要件のいずれかに該当する事業で、対象に決まれば１年以内に結論が出される。
>
> 橋本龍太郎首相は97年12月７日、建設、農林水産、運輸相の公共事業の担当閣僚に対して、長期間にわたり効果をあげていない公共事業の見直しを行う「再評価システム」の導入を指示した。98年度予算から導入する。北海道が実施している「時のアセスメント」の全国版といえる。

時のアセスの対象事業の目玉となった士幌高原道路は、北海道議会議員や国会議員の道路族や、地元町村長などから激しい抵抗を受けながらも、1999年に堀知事が「中止」を決断した。また千歳川放水路は自然保護団体や漁業団体を中心とする反対世論が強く、1980年代の計画策定以来十数年も着工できなかったため、時のアセスに連動するように90年代末に見直され、2002年に北海道開発局が「中止」（他の治水対策を実施）を決めた。

なお士幌高原道路と千歳川放水路の経緯は、次の資料を参照していただきたい。

大雪山のナキウサギ裁判を支援する会編
『大雪山のナキウサギ裁判』（緑風出版、1997）
北海道新聞社編『士幌高原道路と時のアセス』（北海道新聞社、2000）
十勝自然保護協会編『然別湖の自然よ永遠に』（十勝自然保護協会、2002）
日本野鳥の会他編『市民が止めた！千歳川放水路・公共事業を変える道すじ』
（北海道新聞社、2003）

日高横断道路にも時のアセス適用

日高横断道路に対する1980年前後の自然保護運動では、日高山脈は地形が急峻で、崩壊しやすい地質構造なので、道路を開削すれば自然破壊をもたらす危険の大きいことが再三にわたって指摘されていた。そのことは日高横断道路が着工されると、現実の障害となって表われた。着工から10年を経た1994年10月16日の北海道新聞は、「日高横断道　着工から10年／地形険しく工期遅れ／反対運動も立ち消え／静中トンネル工法さえ白紙『あと何年かかるか』」という見出しのもとに、「今も造山運動が続き浸食も激しい日高山脈は、深くえぐれた谷が多い。活断層もあり、土砂の流出も多いことから『自然破壊を防ぐために、思いのほか時間がかかっている』（室蘭開建）」と報じている。

日高横断道路は静内町から中札内村まで、全長約 101㌔、そのうち日高山脈を横断する部分の約25㌔は北海道開発局が整備を担当する「開発道路」で、残りの両側山麓部約75㌔は既存林道の改良などで北海道が整備を担当している。1984年着工当時は工期15～20年、総工費 297億円と想定されていたが、15年を経過した1999年時点の開発道路の事業進捗率は40％だった。また北海道担当部分の既存道路は、とくに静内側で毎年のように崩落を繰り返し、その補修対策に追われ、道路改良の全体像を描けない実情にあった（2002年に北海道担当部分880億円、開発道路部分640億円、総工費1520億円と公表された）。いずれにしても日高横断道路は着工後15年を経過しても、完成のメドが立たなかったのである。

そうした中で1998年度から時のアセス全国版が導入された。「建設省所管公共事業の再評価実施要領」によれば、「事業採択後長期間が経過している事業」として「10年間を経過した時点で、一部供用されている事業を含め、継続中の事業」が再評価の対象となることになっている。したがって15年を経過してなお完成のメドが立たず継続中の日高横断道路は、当然のこととして対象となり、1999年１～２月（98年度）に再評価された。

また時のアセスの元祖としての北海道は、この公共事業見直し制度が全国的な脚光をあび、好評を得たので、それを発展的に充実させて「政策アセスメント」（以下、政策アセス）とし、すべての事業に適用することとした。日高横断道路に対する政策アセスは1998

年に行われた。

その結果、北海道開発局も北海道も、日高横断道路を「事業継続」としたのである。

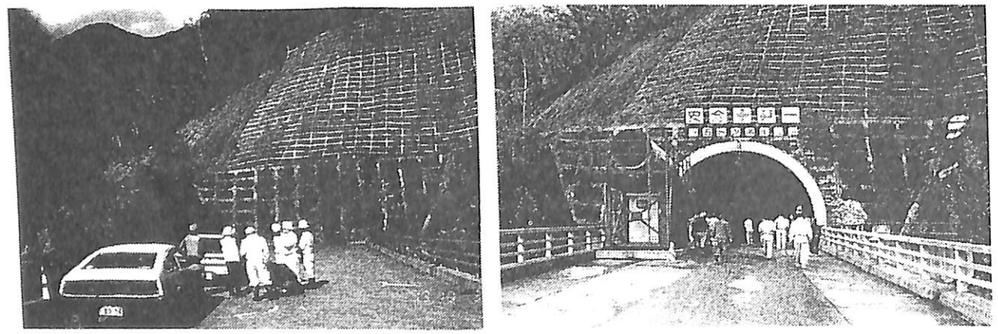
不合理で矛盾に満ちた再評価

1980年代から北海道自然保護協会が重点的にとりくんできた大雪山・士幌高原道路は、1999年春に時のアセスで「中止」が決まったので、今度は日高横断道路問題に重点を移すことができるようになった。そこで理事の有志は、1999年秋、日高横断道路の工事現場を調査するとともに、北海道開発局と北海道が実施した再評価の内容を検証してみた。

まず現場は、静内側は急峻な地形と崩壊しやすい地質のため、とくに静内ダム～高見ダム付近では毎年のように崩落があり、法面補修をくり返すけれども、また崩落し、賛の河原に予算をつぎ込むような実態であることが分かった。その先は行けども行けども無人の森林地帯で、谷が深くなり、工事終点のコイポクシュシビチャリ川の映光橋付近は、かって営林局が開削した林道が斜面崩壊を誘発し、無残な姿をさらしていた。映光橋の先は、これから千石トンネルを掘り、さらにその先に３つの橋を架け１つのトンネルを掘らないと、日高山脈を横断する「静中トンネル」予定地に達しないという。

また十勝側は、ピョウタンの滝から先はやはり無人地帯である。札内川ダムの沿線はダムの補償工事として、トンネル、橋、覆道ばかりが連続する道路が完成しているが、工事終点は七ノ沢分岐点の七の沢橋で、これから七ノ沢に入り、７つの橋を架け１つのトンネルを掘らないと、「静中トンネル」予定地に達しないという。七ノ沢は日高山脈の中でも原始性豊かな渓谷として知られているが、工事による自然環境の荒廃が憂慮される。

いずれにしても日高横断道路の核心部は地域住民のいない山奥の道路で、地元住民のために必要な道路ではない。地元からの要望は強いが地域活性化とは無縁の道路である。そして工事は「静中トンネル」予定地がはるか遠くで、前途遼遠である。しかもたいへんな「金食い虫」で費用対効果に大きな疑問がある。日高山脈を横断する道路は、すでに狩勝峠（国道38）、日勝峠（国道 274）、天馬街道（国道236）、黄金道路（国道336）の４本もあり、日高横断道路は５本目である。５本目の横断道路は本当に必要なのだろうか。現



日高側の工事終点・映光橋と千石トンネル
（左側は1999年10月　トンネル予定地　　右側は2002年10月　トンネル工事中）

場の担当者（開発局職員）からは、「何でこんな山奥で働かなければならないのか？」と自嘲ぎみの嘆きの声が聞かれた。日高山脈の心臓部はいうまでもなく日本最大の広さを誇る優れた原始境である。その日高山脈の心臓部が、必要性も定かでない大規模な道路工事によって傷つけられてよいのだろうか。これが現場を検分した実感である。

そこで北海道開発局による道路事業再評価と、北海道による政策アセスの中身を検証してみた。すると驚くべきことに、この再評価は先に記したように時のアセスを継承発展させたものであるのに、「時代の変化の検証」を欠落させ、時代の変化を踏まえることなく「事業継続」を決定してしまったのである。それだけではない。開発局の再評価も、北海道の政策アセスも、不合理、矛盾だらけで、何の説得力も持っていない。

時速200㌔で暴走する日高横断道路

北海道開発局の事業再評価は学識経験者からなる「事業審議委員会」によって、慎重に審議されたという。そして開発局は、日高横断道路を事業継続にした理由として、①対象区間に交通不能区間が存在、②隣接市町村の役場間の所用時間が30分を超える、③地域連携プロジェクトを支援（静内駅前周辺まちづくり整備事業）、の３点を公表している。

そこで３点を検証してみよう。まず①の「交通不能区間」の理由。日高横断道路はもともと道路の存在しない山岳地帯に計画されたもので、その再評価時点での事業進捗率は40％だった。道路がないのだから交通不能区間が存在するのは当然すぎるほど当然である。そこに「交通不能区間が存在」するから継続という評価尺度を当てれば、交通不能区間が解消されるまで、すなわち完成するまで事業を継続する他に選択肢がない。ところが「建設省所管公共事業の再評価実施要領」（1998）には「事業の継続が適当と認められない場合には、事業を休止または中止すること」と定められている。休止または中止の選択肢を欠いた再評価は、身内のお手盛りによるご都合主義である。とうてい客観的な評価とはいえない。

次に②の「30分を超える」理由。『道路事業の評価・評価手法の解説』（ぎょうせい、1998）によれば、この評価尺度は「二次生活圏」を構成する市町村間に適用されるべきものとされており、その市町村役場間の所用時間が現況では30分を超え、「道路整備により30分以内に短縮することを確認する」ことになっている。二次生活圏とは、「高度の買物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校などのある地方生活圏」である。ところが静内町と中札内村は二次生活圏を構成しておらず、中札内村の中学生は静内町の高校に進学する関係にはない。評価尺度の適用を間違ったのである。まして静内町と中札内村の間は 100㌔も離れているのだから、そこで「30分以内に短縮することを確認」するためには時速 200㌔以上で暴走しなければならない。まさか行政は暴走族を奨励するわけではあるまい。非常識としかいいようがない。

最後に③の「静内駅前プロジェクト支援」の理由。日高横断道路は静内駅前から数十㌔も山奥の事業である。そこに長大トンネルを掘って、十勝方面からの車を呼んでも、静内駅前の活性化には結びつかない。札幌でいえば、定山渓温泉の先の中山峠の道路を整備して、札幌駅前を活性化させるとするようなものである。とって付けたような理由で何の迫力も説得力もない。

これらが学識経験者からなる委員会による慎重な審議の結果だというのだから、学識経

験者はいったい何を審議したのだろうか。行政が自ら行う「再評価」には身内の甘さがあるが、学識経験者がそれにお墨付きを与えるようなシステムは、改善されなくてはならない。こんないいかげんな再評価で「事業継続」といわれても、絶対に納得できない。

それでは北海道の政策アセスはどうだろうか。日高横断道路は開発道路部分を含めて道道である。ところが北海道は日高横断道路が一本の道路という認識を持っていない。先に記したように、静内側の既存道路は崩落を繰り返しているが、1998年の時点では、これを根本的に改修する全体像がなく、局部、局部の改修事業が行われるだけだった。したがって日高横断道路の政策アセスは、４箇所の局部で行われている道路改築費、道路災害防除費、道路防雪事業費という事業の中に埋没し、それぞれの事業費はいずれも継続が必要だとして、日高横断道路全体の「事業継続」を決定してしまったのである。それでいて北海道は、「政策の質の向上」のため、すべての事業に政策アセスを行ったと胸を張ったのである。 延長100㌔の道路をたった４箇所の「点」で評価するのは、「木を見て森を見ず」の典型である。とうてい政策の質の向上に寄与するとはいえない。いいかげんな政策アセスである。



日高横断道

中止含め再評価を

道や開発局に要望書

道自然保護協

北海道自然保護協会（後藤一蔵会長）は二日、鉾二カ所の工事中止を求め、抜本的な事業再評価をあらためて行うよう開発局に要望書を提出した。同協会として着工前の反対運動以来の取り組みとなる。

同横断道路は日高管内静内町と十勝管内中札内村を結ぶ延長約二百三十キロの道路（道道静内中札内線）で、現在、静内側の既存道路は崩落を繰り返しているが、根本的な改修がなく、局部改修事業が行われるだけだった。

要望書では、完成が遅れている事業区間のうち、第二浦和トンネル（仮称）周辺について、未完成区間の再評価を求めた。同協会は、同横断道路事業全体の再評価について「交通不便区間がある」などとして、「不合理な評価」と批判、また事業の目的や効果が分析する道の政策評価（アセスメント）で、開発区間を対象外としていることなどに対し、「一本の道路事業として評価すべきだ」と指摘している。

さらに、環境の主な目的だった一時一旦雨量の所要時間を物流の問題は、国立

（2000年２月４日　北海道新聞）

そこで北海道自然保護協会は2000年２月、北海道知事と北海道開発局長に対して、すでに行われた日高横断道路の再評価と政策アセスは、適正ではないので、「抜本的な再評価のやり直し」を行うべきであると要望書を提出した。しかし知事から、日高横断道路の「再評価のやり直しは行わない」「開発局が行った再評価は適正である」旨の回答がきた。ところが「すでに行われた再評価はなぜ適正なのか」の疑問には、いっさい答えていない。行政は私たちの客観的な事実に基づく指摘に耳を傾けようとせず、「始まったら止まることを知らない公共事業」ぶりを発揮したのである。

知事質問で矛盾を鮮明に

このように、北海道開発局の事業再評価も、北海道の政策アセスも、時のアセスを継承発展させたものなのに、「時代の変化の検証」を欠落させていた。またすでに行われた再評価は、適正なものではなかった。それにもかかわらず行政は「再評価のやり直し」を拒否した。そうであれば私たち北海道自然保護協会が、日高横断道路の「時代の変化の検証」を

行い、「適正な再評価」を試みなければならない。しかしそのためには正確な行政情報を入手する必要がある。

2000年２月当時、国の情報公開法はまだ施行されていなかったが、北海道では改正された情報公開条例が施行され、行政の説明責任も国より進んでいた。それに開発道路は北海道開発局が事業主体であるとはいえ、日高横断道路は全線が道道であり、20％の道費負担もある（以前は全額国費だったが、いまは20％地元負担）。また日高横断道路の核心部の工事は日高山脈襟裳国定公園内で行われ、国定公園の管理責任（道路工事などの許認可権限）は知事にある。そこで北海道自然保護協会では北海道知事に対し、文書による質疑応答を2000年２月に開始した。文書による質疑応答は時間がかかるが、口頭での交渉のように後になってから「言った」「言わない」「真意が伝わっていない」「誤解だ」などの行き違いがない。回答もれがあれば再質問もできる。手間どって遅くはなるが、問題点を鮮明化するには確実な方法である。

こうして2000年２月から2002年11月までの間に、北海道自然保護協会は知事と８回におよぶ文書での質疑応答を繰り返した。その間に日高横断道路の「時代の変化の検証」が少しずつ前進し、また「すでに行われた再評価の不適正さ」がより鮮明となり、最後には知事が説明不能に陥るまで追い詰めることができた。

そこでの最大の問題点は、北海道知事も北海道開発局長も、過去20年にわたり、日高横断道路は日高（道央）と十勝（道東）を結ぶ「広域幹線道路」だと道民・国民に説明してきたにもかかわらず、実はこれは行政内部の非公式な運用によるもので、公式には「沿線の農林業の資源開発」が日高横断道路の開発道路指定理由であることが露呈したこと、すなわち日高横断道路は「二重帳簿方式」の公共事業であり、しかも道路が完成しても、資源開発にはまったく役立たないムダな公共事業であることが明白となったことである。また開発道路という制度は、戦後日本の復興のために設けられたもので、いまや「時代の変化」により役割を終えた過去の制度であることが鮮明となったことである。

日高横断道路を食品に例えると、「広域幹線」というラベルを剥がしたら、その下に、とっくに賞味期限が切れた「資源開発」というラベルを張ってあることが、消費者からの指摘で露呈したようなもので、そんな商品を売りつづけるのは悪徳商法である。それなのに北海道知事も北海道開発局長も、悪徳商法の「事業継続」を宣言したのである。

日高横断道路は広域幹線道路

そもそも日高横断道路の目的と必要性は何だろうか。2000年４月、北海道知事は北海道自然保護協会に対して、次のように文書回答（第１回）した。

> 道道静内中札内線につきましては、日高管内の中心都市の一つである静内町と十勝管内中札内村、帯広市を結ぶ広域幹線道路であり、物流・観光など地域経済の発展や両地域間さらには道央圏と道東圏の交流・連携に寄与するとともに、災害時における国道の代替ルートとしての役割を果たすものと考えており、地域の強い要望も踏まえ開発道路区間は北海道開発局により、その他の区間は北海道が、連携を図りながら整備を進めているところであります。

また北海道開発局は、1999年１月の事業再評価に際し、事業審議委員会に対する配布資料の中で、次のように説明している。

静内中札内線は、延長 101㌔の主要道道であり、日高管内の中心都市の一つである静内町と、中札内村および帯広市を結ぶ広域幹線道路です。この内、昭和56年２月、日高山脈中心部（24.5㌔）が開発道路に指定されています。

本路線は両圏域の地域間交流や物流効率化の促進を図るとともに、地域プロジェクトを支援し、地域の活性化に寄与します。

この２つの公文書に共通していることは、日高横断道路は「広域幹線道路」で、その中心部は「開発道路」として執行されていることである。なお北海道開発局と北海道は、北海道自然保護協会から2000年２月に批判の声があがったことに神経をとがらせ、広く日高横断道路をＰＲするため、2000年７月に『道のむこうに、待っているもの。主要道道静内中札内線』という24ページの豪華な色刷りパンフレットを１万部以上も作成し、道民に配布した。そこでは日高横断道路の果たす役割が次のようにまとめられている。

・くらし　　海の幸、山の幸。おいしさが行き交って豊かな食文化が広がるわね。
・ビジネス　　お得意先まわりもぐ～んと効率よく。速くて快適な道路はビジネス成功の秘訣だよ。
・観　光　　海の風景も、田園の風景も、どっちも気軽に楽しみたいよね。
・交　流　　知らないまちに行く。知らない人に会う。その体験が宝物。

まことに結構づくめな表現である。しかしこれは日本中どこの「海と山」を結ぶ道路の効用にもあてはまるもので、なるほど日高横断道路が必要だという説得力がない。

以上の３つの文書に見るように、近年の行政資料に共通しているのは、日高横断道路は「資源開発のため必要」という表現が、どこにも書かれていないことである。

道路密度を高め苫小牧東部開発に連絡

それでは日高横断道路が「道道」に認定され（1980）、「開発道路」に指定された（1981）当時の資料では、どうなっているだろうか。その代表的なものとして、北海道開発局と北海道がそれぞれ実施した環境アセスメントを見てみよう。開発局と北海道は、ともに『道道静内中札内線（仮称）環境影響評価書』（1979）を作成しているが、その「事業の目的」の表現は双方とも共通で、冒頭から「道路密度」の問題を説き起している。

事業の目的　北海道の平均道路密度は 0.9㎞／㎢と極めて低い水準にあって、全国平均密度と比較すると、その約１／３にすぎない。

（中略）日高・十勝圏を含む北海道中央部の地域は道路密度が特に低く、主要幹線道路が北と南に偏り、両生活圏の交流が阻害されているとともに道央道東間の要路のネックとなっている。網内面積が最大であるこの地域においては、苫小牧～浦河～釧路を結ぶ幹線網の一部として、すでに主要道道浦河大樹線が建設されているが、将来の北海道の産業中枢となる道央圏南部（胆振・日高）と道東（十勝）を結ぶ幹線道路配置が必要とされるところである。ここに一般道道静内中札内線（仮称）の不通区間を整備し、道道網の整備促進をはかるものである。

要するに、日高山脈中心部は道路密度が低いから道路密度を高める必要があり、また苫小牧東部大規模工業基地の整備にあわせて、十勝から苫小牧へ結ぶ道路が必要だというのである。ここでいう「将来の北海道の産業の中枢となる道央圏南部（胆振・日高）」が苫小牧東部大規模工業基地開発を指すことは明白である。

やはり日高横断道路が計画された当時、静内町と中札内村が共同して委託調査した結果として提言された『日高山脈中央部地域、とくに静内町・中札内村における産業開発の基本構想に関する提言』（奥地開発道路協会、1977）では、苫小牧東部大規模工業基地開発との関係がいっそう明白に示されている。

最近、苫小牧市東部に規模の大きな港をつくり、北海道と本州・諸外国からの物資の流通をはかると同時に、この地帯に広大な工業地帯を形成する開発計画が進められている。このことは道央または道南地帯と道東地帯を結ぶ太いパイプ役的な役割を果たすことになるだろう。換言すると両地域の拠点である苫小牧と帯広を結ぶ道路の整備によって、両地域の開発が速度を増して進むであろう。これらの開発は静内町・中札内村ともに大きなシェアをもっており、とくに両町の背後にある地域道路設置の地域開発に及ぼす意義は大きい。

すなわち日高横断道路は、苫小牧東部大規模工業基地開発計画に連動して、開発が促進されるとの期待が示されているのである。

1971（昭和46）年に策定された苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画では、日本の高度経済成長路線を引継ぎ拡大し、十数年後の1980年代半ばには鉄鋼２千万トン／年、石油精製 100万バーレル／日、石油化学製品160万トン／年、自動車生産 50万台／年などとなる、壮大な数字が示されていた。しかし現実には1973年からのオイルショックにより、高度経済成長路線は終末を迎え、この開発基本計画も幻のものとなった。苫小牧東部大規模工業基地開発計画は破綻したのである。日高横断道路の存在理由は「時代の変化」により大きく低減した。

時代の変化には目をつぶる

時のアセスが「時代の変化を踏まえた施策の再評価」である以上、北海道開発局も北海道も、日高横断道路の再評価に当たっては、まず苫小牧東部大規模工業基地開発が破綻した現実を見つめ、それと連動して期待された日高横断道路の役割が再評価されなくてはならないのに、そのような都合の悪い現実には目をつぶって「事業継続」を決めた。

また日高横断道路は、日高山脈の中心部は道路密度が低いから、道路網の目を細くするために道路が必要とされ、計画されたものだった。しかし日高横断道路の計画当時は存在していなかった国道236・天馬街道（当時は道道浦河大樹線）、国道274・石勝樹海ロードが、その後に開通し、日高山脈の道路密度は高まった。とくに天馬街道は、日高と十勝を結ぶ路線として日高横断道路と競合する。しかしその検証も行われていない。

さらに当時は、道路密度が低いことは時代遅れで「悪」という価値観が支配しており、道路密度が低いことは「善」という価値観は存在していなかった。しかし高度経済成長時代には無視されてきた自然環境の価値が、その後の時代では見直され、道路密度が低いことは「善」という考え方がでてきた。

『環境白書』（平成13年度版）には、日本における「原生流域」のベストテンが紹介されている。原生流域とは、「道路など人工工作物および森林伐採などの人為の影響の見られない、面積1000㎢以上の河川集水域」のことである。その第１位は、日高山脈襟裳国定公園の47,820㎢、第２位は大雪山国立公園の16,930㎢、第３位が白神山地自然環境保全地域の12,648㎢である。ちなみに知床国立公園は4,870㎢で、第10位にランクされている。

すなわち日高山脈の自然環境は、道路密度が低いから価値がないという評価とは正反対に、近年では、道路がない「原生流域」の広さが「善」として評価される時代になったのである。日高山脈の原生流域は世界遺産の白神山地の３倍以上、2003年に世界遺産候補地となった知床半島の約10倍の広さを誇る、日本一の原始性を誇る国定公園である。

しかし北海道開発局も北海道も、そのような時代の変化による価値観の逆転には目をつぶり、日高横断道路の「事業継続」を決めた。知事は2001年５月、北海道自然保護協会に対し、「本路線における事業につきましては、以前にも回答したように、道が平成10年度の政策評価で、また、開発局も平成10年度に事業評価により、いずれの事業も継続との結論を得ているところであり、引き続き、道と開発局が連携を図りながら、整備を進めていくこととしています」と回答（第５回）している。およそ21世紀にふさわしくない、旧態依然たる体質である。

道路の目的を知らない道と開発局

以上に見てきたとおり、北海道開発局も北海道も計画当初の1970年代末から現在まで、日高横断道路は道央と道東を結ぶ広域幹線道路であり、それは日高山脈中央部は道路密度が低いから必要だと一貫して主張し、また苫小牧東部大規模工業基地開発計画に関連し、十勝地方と結ぶことも必要性の重要な柱となっていた。日高横断道路は「資源開発のため必要な道路」とは一度も言ったことがない。

ところで日高横断道路が日高山脈を横断する中心部、約25㌔は「開発道路」である。そこで北海道自然保護協会では開発道路とは何だろうかと検証を始めた。開発道路は、道路法第88条（北海道の特例）を受けた道路法施行令第32条により、「建設大臣が北海道開発のため特に必要と認めて指定した道路」で、これに指定されると道道や市町村道であっても、北海道開発局が直轄で施工する特例制度であることは、すぐ分かった。

次に「北海道開発のため特に必要」とはどのような必要性なのか、日高横断道路の原点をチェックしてみることにした。すると建設省道路局長が1954（昭和29）年に定めた「開発道路の選定基準」というものが存在することが分かった。そこには「開発能力が低く未開発資源豊富な町村を２つ以上連絡する主要道道で、未開発資源の内、その主目標となるものを運搬するために必要な幹線道路」とあるのをはじめ、５項目がある。その５番目の「開拓団地に達する開拓幹線道路」を除き、あとの４項目はいずれも「資源開発のために必要な道路」が選定されることになっている。開拓団地というのは終戦直後の制度で、今日は存在しない。それこそ「時代の変化」により、開発道路の選定基準も現代向きに改訂されているのではないかと思われる。しかし私たちはそれを見つけられなかった。

そこで北海道知事に対する質問として、いま現在有効な「開発道路の選定基準」を示すよう求めた。その結果、2000年10月、知事からの回答（第３回）で示されたのは、意外なことに、私たちがすでに知っている1954年のものと同じ内容だった。そうであれば日高横断道路には重大な疑念が生ずる。

すなわち資源開発に関係のない広域幹線道路は、開発道路の選定基準に合致しないのである。したがって第４回の質問として、日高横断道路は開発道路の選定基準に合致しないから、「開発道路失格」と批判し、工事の中止を求めると同時に、どのように合致するのか説明するように求めた。

ところが北海道も北海道開発局も、道路事業担当者は、日高横断道路が資源開発のため必要などということは、まったく念頭にないので、答えに窮してしまった。その様子を北海道新聞（2000年10月28日）は、「日高横断道の『開発道路』選定／道、開発局・資料不明のため理由説明できず／道自然保護協会『無責任な事業継続』」という見出しで、「未開発資源とは何を指すのか、どこへ運ぶのかなどについて道は『うちは分からない。開発道路に関することなので開発局に聞くしかない』（道路計画課）とし、開発局も『古い資料で記録が残っていない。退職者に事情を聞くなど内容の確認を急いでいる』（道路計画課）として、現状では説明できないでいる」と報じている。

これが「政策の質の向上」のために、政策評価や事業再評価を行った北海道と北海道開発局の実態である。現在、事業を執行中の公共事業が、なぜ開発道路に指定されたかの原点を、調べもせず、知りもしないで「事業継続」だけはさっさと決めたというのだから、行政の無責任ここに極まれりという感じである。行政不信が増幅するのは当然である。

日高横断道の「開発道路」選定

道、開発局

資料不明のため理由説明できず

道自然保護協会「無責任な事業継続」

道路計画課）として、現状では説明できないでいる」と報じている。

これが「政策の質の向上」のために、政策評価や事業再評価を行った北海道と北海道開発局の実態である。現在、事業を執行中の公共事業が、なぜ開発道路に指定されたかの原点を、調べもせず、知りもしないで「事業継続」だけはさっさと決めたというのだから、行政の無責任ここに極まれりという感じである。行政不信が増幅するのは当然である。

（2000年10月28日　北海道新聞）

「二重帳簿」の公共事業だった

北海道自然保護協会から日高横断道路は開発道路失格と批判された行政は、「退職者に聞く」などして古い資料を探し出したのだろう。2000年12月、知事は次のように回答（第４回）してきた。

当該道路については、選定基準の第４の「地域開発計画が決定された地域内の道路で、資源開発のため必要であり、しかもその新設または改築に当たって最小限度の工事規模が大なる道路」に該当し、開発道路に指定されたものと承知しております。

すなわち日高横断道路は「資源開発のため必要」だという。しかし、これはにわかには信じられない。なぜなら道路計画当初の1970年代から現在まで、北海道も開発局も、日高横断道路は「資源開発のため必要」とは、まったく言及したことがないからである。

そこで第５回の質問として、「①日高横断道路の沿線には、どこに何の資源があり、それをどのように開発し、どこへ運搬するのか、道路計画当時の資料に基づいて具体的に説明すること、②第１回の知事回答は、資源開発とは無関係な広域幹線道路だったのに、第

４回の回答は、一転して資源開発が主目的となり、双方の回答には大きな矛盾があるので説明すること」を求めた。

それに対して知事から2001年５月に回答（第５回）があったが、②については合理的な説明ができず、「分かったような分からない説明」である。ただし①についてはきわめて重要な資料が示された。建設大臣による日高横断道路の開発道路指定理由が、はじめて公開されたのである。

本路線のうち開発道路区間については、昭和56年２月に、次の理由により、開発道路の選定基準（昭和29年道企発 212号）の第４に合致することから、開発道路に指定されたものと承知しております。

（指定理由）

「本路線の通過する地域は、農業、畜産業、林業などの第１次産業を基幹として発展してきた地域であり、新北海道総合開発計画においても、これら産業の発展、助長が指向されるべきものとされており、本路線の完成後は、この地域の基幹道路としてこれら資源開発、関連産業の発展に寄与し、合わせて日高支庁と十勝支庁を短絡する地域間幹線として、沿線の森林資源、十勝方面の農業生産物の流通などに重要な役割を果たすもの。」

すなわち日高横断道路は、沿線の農林業の「資源開発のため必要」な道路というのが開発道路の公式指定理由だった。いままで北海道や開発局が説明してきたような、「広域幹線道路」の役割は、主目的を達成したうえで、「合わせて」日高支庁と十勝支庁を短縮連絡するものであり、それは決して主目的ではなかった。ところが行政は過去20年も、日高横断道路の公式な主目的である「資源開発」を秘しつづけ、主目的ではない「合わせて」の「広域幹線道路」だけを国民・道民に説明してきたのである。自然保護団体からの質問攻勢に対する行政の説明責任と情報公開責務により、二重帳簿方式の公共事業である実態が、はからずも露呈してしまったのである。

農業資源開発には役立たない

それでは日高横断道路を整備すれば、沿線の農林業の資源開発に役立つのだろうか。開発道路の指定理由は、「本路線の通過する地域は、農業、畜産業、林業」が基幹産業なので、「これら資源開発」に寄与することだった。まず農業、畜産業について検証してみよう。

農業、畜産業の望ましい立地条件は、山麓の人里ちかい平坦地である。ところが日高横断道路の建設が進められている「沿線」の大部分は、地域住民の集落のない人里はなれた国有林の山岳地帯で、地形的にも気象的にもきびいし条件にある。例えば静内町の奥高見には第二次大戦後に引き上げてきた人々が苦労して入植した開拓地が存在したが、きびしい自然条件にはばまれて成功せず、集団離農し、現在は高見ダムの湖底に沈んでいる。日高横断道路の核心部は、それより山奥である。とうてい「農業、畜産業の資源開発」は期待できない。

そのことは、だれよりも道路を計画した行政自身により自覚されていた。日高横断道路の環境アセスメント『一般道道静内中札内線（仮称）環境影響評価書』（北海道開発局、1979）（北海道、1979）には、「土地利用基本計画図」として、都市地域、農業地域、都

市農業重複地域の区分図が掲げられているが、日高横断道路の沿線の大部分（開発道路該当部分は全区間）は「農業地域」に該当していない。土地利用基本計画の農業地域に該当しない山奥で「農業、畜産業の資源開発」を計画するのは「絵空事」である。

日高横断道路が開発道路に指定された公式理由には、「新北海道総合開発計画においても、これら産業の発展、助長が指向されるべきものとされており」と明記されている。新北海道総合開発計画の計画期間は1978～87年である。1999年当時はとっくに計画期間が終了していた。また開発道路以外の部分は道路着工の1984年以前から既存道路が供用されていた。そこで北海道自然保護協会は第６回の質問として、1984年の道路着工以降1999年までの間に、日高横断道路の沿線で、新しく造成された農地、牧場、日高横断道路から派生して新しく開削された林道、および農林業関連の加工工場の導入、さらに沿線での地下資源（鉱山）の開発の実績を示すよう、知事に求めた。

その結果、2001年10月、知事から回答（第６回）がきたが、それによれば、静内町豊畑と真歌での農地開発17件（17．５㌶）、静内町豊畑、農屋付近の林道開削３件（延長約12㌔）があるだけである。中札内村は該当がなくゼロ、関連加工工場の導入は静内、中札内ともにゼロ、また地下資源開発もゼロである。ところで、ここに出てくる静内町豊畑、真歌の地名は、静内市街地に近い部分で日高横断道路の沿線に該当しない。というのは、現在の日高横断道路は、静内町市街～中札内村市街の約 101㌔であるが、計画当時は静内町奥高見～中札内村上札内の75㌔だけが日高横断道路だった。それが道道認定の際の事務的な都合により、既存の道道を包含して 101㌔が日高横断道路となったのである。豊畑、真歌は計画当時の75㌔の範囲に入っていないから、これは日高横断道路による開発効果とはいえない。

以上で明らかなように、日高横断道路を整備しても「沿線の農業、畜産業の資源開発」にはまったく役立たないのである。

林業資源開発にも役立たない

それでは日高横断道路を整備すれば、「林業の資源開発」の効果を発揮できるのだろうか、検証してみよう。

先に記したように、日高横断道路の沿線は大部分が林野庁所管国有林である。2002年現在の日高横断道路静内町側の工事終点は、コイポクシュシビチャリ川の映光橋の先の千石トンネル（工事中）である。その工事現場付近には、コイポクシュシビチャリ川の深いＶ字谷斜面に開削された古い国有林林道（1970年代に開削）が走っている。しかし現在は使われていないため崩壊し、土砂を河川に流出して無残な姿をさらしている。

ということは、日高横断道路が計画された当時、すでにこの付近までは林道が存在し、周辺の森林が伐採されていたことを示している。だから少なくともこの地点までの範囲では、日高横断道路が着工されてから現在まで、林業の資源開発、すなわち木材資源を得たり、森林経営の手入れをするためには、既存の林道を利用すればよかったのであり、日高横断道路がなければ資源開発ができないという論理は成立しない。それではこの先はどうだろうか。

そもそもコイポクシュシビチャリ川の千石トンネル付近は、地形的にも気象的にも人工植林の不適地で、一般の林業はなり立たない地域である。それにもかかわらず、ここに林

道が開削され、伐採の手が入ったのは、1970年代から国有林経営の特別会計が赤字を累積するようになったので、赤字解消のために奥地の自然林を伐採して金に換える方針がとられたからである。このような林業は育てる林業ではなく、資源掠奪的林業であり、健全なものとはいえない。冒頭に記した1980年代の知床森林伐採問題も同じ構図で起こったものである。仮に千石トンネルが完成し、さらに奥地へ日高横断道路が建設されても、その先はいっそう地形、気象がきびしい植林不適地なので、「林業の資源開発」ができる立地条件にはない。

ところで千石トンネルはなぜ「千石」の名前がついたかといえば、この周辺の自然林の蓄積が豊富で「千石」もある山だから、あるいは川に魚が多く釣りの「千石」場所だからといわれている。しかし林道が開削されてからの伐採により、昔日の千石山の面影は失われ、また道路工事で川に土砂が流出し、釣りの千石場所の面影も失われた。コイボクシュシビチャリ川周辺の優れた自然環境は、確実に衰退したのである。

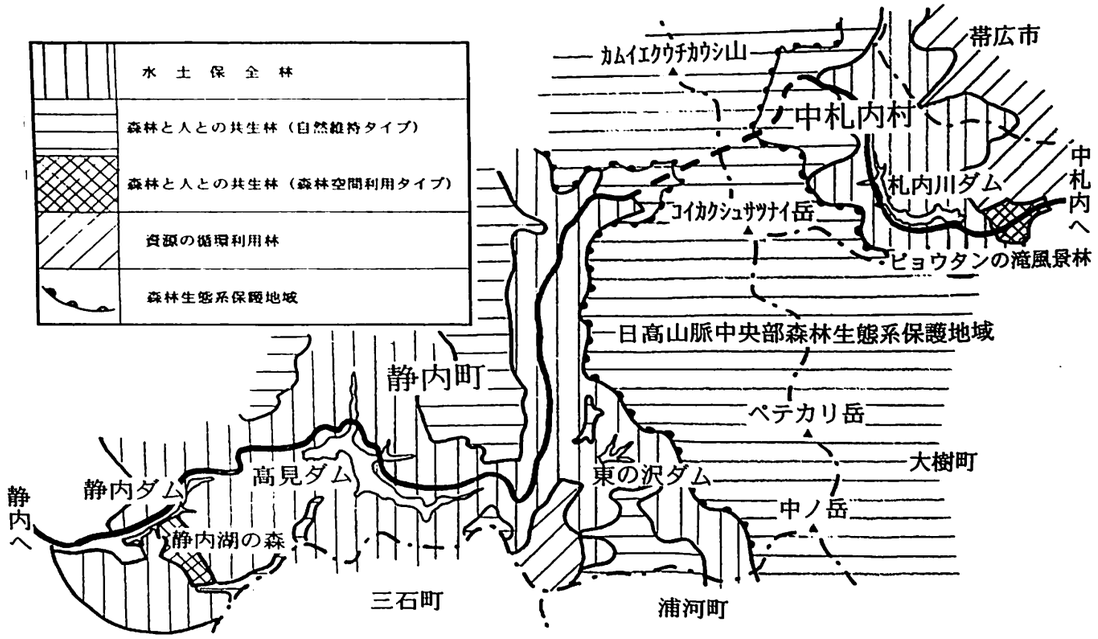
国有林経営特別会計の赤字は、林業の構造的要因から出るものなので、林野庁がいくら奥地で自然の宝を伐採して金に換える努力をしても、また職員の定数を削減する努力をしても、赤字解消の抜本的解決策にはつながらなかった。そのため1970年代以降、林野庁所管国有林の累積赤字は増大する一方で、ついに1998年には３兆８千億円に達した。このまま奥地林などの伐採がつづけば国土保全上から憂慮すべきことである。

そこで1999年に林野庁所管国有林の経営は「抜本的改革」が行われた。すなわち３兆８千億円の赤字のうち、２兆８千億円は国の一般会計から償還することになり、国有林経営の方針が従来の「木材生産重視」から「国土保全重視」に転換し、「国民の森林」に脱皮した。その象徴的な表れは、営林局、営林署という役所が、森林管理局、森林管理署に名称を変更したことである。

その結果、国有林の新しい経営方針は、森林を「水土保全林」「森林と人との共生林」「資源の循環利用林」の３つに機能類型区分し、その目的に沿うような経営が行われることとなった。①水土保全林は、土砂くずれの防止など国土保全や水資源の確保を担う森林であり、②森林と人との共生林は、貴重な動植物や自然景観の維持、レクリエーションの森など自然環境を守り育て、人々にうるおいを与える森林であり、③資源の循環利用林は自然と調和しながら木材を繰り返し生産する森林である。従来の国有林経営では、①②に相当する公益林が46%、③に相当する木材生産林が54%の割合だったが、新しい経営方針では①②が80%、③が20%となり、木材生産林の割合が大幅に減少した。

それでは現実問題として、日高横断道路沿線の国有林の機能類型区分はどうなっているだろうか。日高横断道路を静内側からたどると、静内ダムから高見ダムを経て、北に折れるが、この間は静内川とその上流のコイボクシュシビチャリ川に沿い、両側はすべて水土保全林である。そして日高山脈の稜線に近づくと、森林と人との共生林となり、その主要部は森林生態系保護地域となっている。森林生態系保護地域は冒頭に記したように、知床森林伐採の自然保護運動が契機となって生まれた森林保護制度である。ここから日高山脈を横断して中札内側に下ると、札内川流域となり、七ノ沢を経て札内川ダムに至るが、その周辺は水土保全林である。そして静内側の静内ダム湖畔と中札内側のピョウタンの滝付近に、小面積の森林空間利用林（森林と人との共生林）がある。

日高横断道路の沿線で、木材生産を主目的とする資源の循環利用林は、どこにあるだろ



日高横断道路沿線の国有林機能類型区分
（沿線は「水土保全林」と「森林と人との共生林」で木材生産ができない）

うか。それは静内側の東の沢ダムの西南方にわずかに存在するだけで、それも「天然林択伐生産群」なので、強度の伐採が行われることがない。

以上から明らかなように、日高横断道路を整備しても、沿線の「林業の資源開発」にはまったく役立たないのである。そればかりではない。国有林の経営は本来、独立採算の特別会計で行われている。もっぱら国有林を対象とする森林資源を開発するために「開発道路」が適用されるのは、制度の趣旨にも合致していない。

「費用対効果」の計算も誤り

公共事業は国民の税金を使うのだから、無駄遣いは許されない。そのチェック方法として「費用対効果」の計算がある。道路事業の再評価では建設省（当時）が「費用便益比」として、投資費用（用地・工事費、維持管理費）と便益（時間短縮便益、走行費用低減便益、交通事故減少便益）を比較し、便益（B）が費用（C）の1.5倍以上なければ投資効果がないことを定めている。

北海道開発局による日高横断道路の事業再評価でも、費用便益比の計算が行われ、1.7が得られたとしている。本来であれば日高横断道路は「資源開発のため必要」な道路なのだから、資源開発効果がなければ、便益もゼロという計算でなければならないが、もちろん開発局はそのような計算はしていない。開発局が公表した「費用便益比」の資料によれば、計算の根拠となった数値は次のとおりである。

＜便益＞　走行時間短縮便益　　856億円
　　走行経費減少便益　　57億円

	交通事故減少便益	4億円
	B合計	916億円
＜費用＞	事業費	523億円
	維持管理費	13億円
	C合計	536億円
＜結果＞	B／C＝1．7	

この計算方法は、建設省（当時）が定めたマニュアルに従っているから、道路建設の主目的である資源開発効果がゼロだったとしても、一応は是認することにしよう。ただし計算内容は間違っている。というのは、走行時間短縮便益などの便益（B）は日高横断道路全線の101㌔から得られる数値を採用しているのに対し、事業費などの費用（C）は、101㌔ではなく、開発局が事業主体の開発道路部分（約25㌔）の事業費だけしか計上せず、北海道担当部分（約75㌔）の事業費が除外されているのである。1998年当時は、先に記したように北海道担当部分の道路改修費は全体像が描かれていなかったが、それでも数百億円かかることは明白だった（2002年に 880億円と公表された）。仮に少なく見積もっても百億円程度を費用（C）に加算すれば、費用便益比は1.5を下回ることが確実であり、数百億円を加算すれば1.0さえ下回るのである。日高横断道路は公共事業として投資効果がなく失格である。

しかし北海道開発局は、そのような都合の悪いことには目をつぶって、投資効果ありとして「事業継続」を決定してしまった。北海道自然保護協会がその不合理を指摘しても、知事は「北海道開発局が行った再評価については、要領等に基づき、事業の進捗状況、事業の目的、事業をめぐる社会状況、費用便益分析、地元の要望等を総合的に勘案し、学識経験者で構成される第三者委員会の意見も伺い、事業継続との判断をしたもの」だから、適切だったと強弁する回答（2000年10月、第３回）しかよこさないのである。

抜本的な再評価を求める要望

北海道自然保護協会は2000年２月、北海道知事と北海道開発局長に対し、行政が行った政策アセスと事業再評価は不合理、不適切だったので、抜本的な再評価をやり直すよう要望したが、それは拒否されてしまった。それ以来2001年10月までの間に、知事と６回に及ぶ文書での質疑応答を通じて、北海道と開発局が行った政策アセスと再評価の不備、開発道路として執行される日高横断道路の事業目的や必要性、効果にかかわる根本問題が鮮明となったので、それらを集大成し、2002年１月、「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」を国土交通大臣と北海道知事あてに提出した。

この要望書の柱は、①すでに行われた再評価は不合理なのでやり直す必要がある、②日高横断道路は目的と必要性が破綻しており「開発道路」として失格である、③開発道路は「戦後日本の復興」のために設けられた制度で、「時代の変化」とともに役割を終えており、21世紀に継続することは無意味である、④新しく情報公開された公式な「開発道路指定理由」による日高横断道路の主目的は、沿線の農林業の「資源開発」となっているが、そのために日高山脈を貫通する道路が必要という論理は成立しない、⑤「21世紀の日高山脈の自然」のあり方について幅広い論議が必要、というものである。

2000年２月に北海道自然保護協会が日高横断道路の再評価要望を行うなど反対運動を再

開したのを契機に、道内の多くの自然保護団体も日高横断道路反対運動を再開したので、今回の要望書は、北海道自然保護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が共同で名を連ねた。

また今回は開発道路制度の根幹にかかわる問題が提起されているので、北海道知事とは別に、国への要望は北海道開発局長あてではなく、国土交通大臣あてとすることにした。2002年１月当時の国土交通副大臣は、北海道出身の佐藤静雄衆議院議員が就任していたので、私たちはこの要望を副大臣あて直接に説明・要望した。限られた時間内での説明、要望だったので、私たちの真意がどの程度まで副大臣に通じたか不明である。しかし2002年６月、北海道の堀達也知事が「建設中止も視野」と推進姿勢転換を表明した直後、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。堀知事の考えも聞きたい」（北海道新聞、2002年６月21日）として、現地を視察した。佐藤副大臣は自然保護団体からの要望を心に留めていたのである。なおこのとき北海道では、堀知事への直接要望を望んだが認められず、野村晶信土木局長への説明・要望だった。



ついに知事は説明に窮した

2000年２月以降、北海道自然保護協会が知事と文書による質疑応答を重ねながら、日高横断道路の原点を検証した結果、北海道開発局も北海道も、過去20年にわたり日高横断道路は道央と道東を結ぶ「広域幹線道路」と説明し、資源開発にはまったく言及してこなかったにもかかわらず、役所内部の20年前の公式文書では、日高横断道路は沿線の農林業の「資源開発道路」とされる、二重帳簿方式の公共事業であることが露呈した。

そこで資源開発効果があるかどうか検証したところ、日高横断道路を建設しても、沿線の農業、畜産業、林業の資源開発効果はまったくないことが明白となった。開発道路は、北海道の「資源開発」に寄与するための特別な制度である。他の府県には存在しない北海道だけの特例である。それなのに資源開発とは関係のない「広域幹線道路」の整備を、開発道路の制度で執行することは、無駄な公共事業であるばかりでなく、法令違反の「予算の目的外使用」となる。日高横断道路は「開発道路失格」である。したが

日高横断道

開発区間の効果示せず

道自然保護協会が公表

道反論「開通後に」

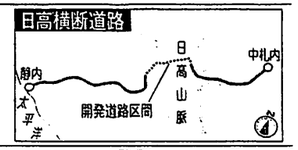
道自然保護協会（俵浩三会長）は一日、沿道の資源開発を目的に一九八四年に着工した道道静内中札内線（日高横断道路）の「開発道路」区間（約二五㌔）について、道側が同協会の質問状への回答で、建設目的であるはずの具体的な資源開発効果を挙げなかったことを明らかにした。同協会は「開発効果はほとんどなく、貴重な自然を壊してまで建設する理由はないことを示すものだ」とし、あらためて事業凍結を求める方針。

同協会が六月に提出した質問に対し、道は、日高管内静内町で農業開発が十七カ所（一七・五㌶）、林道開発が三路線（延長約一二㌔）で行われたことを明らかにした。

しかし、同協会は、これらの開発場所がいずれも市街地に近く、同横断道路が道道に認定される以前からあった既存の道道沿線だったと指摘。俵会長は「建設目的の資源開発効果は実質ゼロ。建設を中止し、原始の森林を守るべきだ」と批判した。

日高横断道は静内町と十勝管内中札内村を結ぶ全長一〇一㌔の主要道道。日高山脈の中央部は開発道路として国が工事を担当しているが、地形が険しく工事が進んでおらず、約二一㌔にわたって開通のめどが立っていない。

一方、道は「効果は開通後に表れる」と反論している。



（2001年11月２日　北海道新聞）

って北海道自然保護協会では、日高横断道路の抜本的再評価と建設中止を求めつづけ、2002年１月には前記のように、国土交通大臣と北海道知事あての要望書を提出した。

ところが開発道路失格を指摘されると、面目を失うのは行政当局である。北海道自然保護協会が、日高横断道路沿線の農業資源開発実績が事実上ゼロであるという知事回答（第６回）を新聞に公表したとき、北海道新聞（2001年11月２日）は、「日高横断道／開発区間の効果示せず／道自然保護協会が公表・道反論『開通後に』」という見出しで報じた。その記事は、「一方、北海道は『効果は開通後に表れる』と反論している」という文章で結ばれている。

日高横断道路の沿線主要部は先に記したように、行政自身が土地利用基本計画で「農業地域」に該当しないことを自認しているから、いくら開通後でも農業・畜産業の資源開発の貢献しないことは、客観的事実である。また林業についても、沿線の国有林経営は、水土保全林と森林と人との共生林ばかりで、資源の循環利用林は事実上ないに等しいので、林業の資源開発もできないことは客観的事実である。それにもかかわらず北海道は資源開発の「効果は開通後に表れる」という。そこでその具体的な根拠を、まず口頭で説明するよう担当者に求めたが拒否された。根拠がない強弁だから説明不能なのである。

そのため北海道自然保護協会では2002年１月、日高横断道路沿線で、農業、畜産業、林業の資源開発がどのような方法で可能となるのか、具体的な根拠を明らかにしていただきたいとの第７回目の質問を行った。それに対し2002年５月、知事から日高横断道路の開発道路の「指定理由は、現時点においても、基本的に変わらないものと考えています」と回答（第７回）がきた。しかしこの回答は、資源開発が可能となる具体的根拠にまったく答えていない。知事は説明に窮したのである。

あとひと押しまで追い詰めた。そこで北海道自然保護協会は2002年６月５日づけ、第８回として、「①土地利用計画の『農業地域』に該当せず、地域住民の集落も存在しない国有林内で、なぜ農業・畜産業の資源開発が可能となのか、具体的な根拠を示すこと、②国有林の『水土保全林』と『森林と人との共生林』地帯で、なぜ林業（木材）の資源開発が可能なのか、具体的な根拠を示すこと」とだめ押しの文書質問を重ねた。

北海道新聞（2002年６月13日）が、「日高横断道／知事、建設中止も視野／推進姿勢を転換」という見出しのもと、知事は「従来の建設推進の方向から一転し、中止も含めた慎重姿勢に路線転換する方針を固めた。…自然保護団体の反対にも配慮した」と衝撃的なニュースを流したのは、このだめ押し質問から、ちょうど１週間後のことだった。北海道自然保護協会の質問が、知事の姿勢転換にどのような影響を与えたかは不明である。しかし論理的には完全に知事を追い詰めることができたのである。

説明に窮した知事は、この質問への回答を渋った。そこで再三再四にわたって回答の督促をしたところ、2002年11月になって、やっと回答（第８回）がきた。そこには日高横断道路は、「この地域の幹線道路として、農業、畜産業、林業などの資源開発、関連産業の発展に寄与する道路であると考えております」とある。しかし、なぜ、どのように資源開発に寄与できるかの根拠には、相変わらず答えていない。根拠がないから答えられず、説明もできないのである。それにもかかわらず、しかも北海道知事が「中止も視野に」見直しを表明した後であるにもかかわらず、「資源開発に寄与」と強弁する回答を出し続けなければならない建設部関係職員には、「淋しからずや」と問いたい。

その背景には、行政としては触れられたくない、ある「事情」が介在していたと見なければならない。

なぜ二重帳簿となったのか

なぜ行政は、資源開発に関係のない広域幹線道路を計画しながら、公式には資源開発の名目をつけ、しかも資源開発効果がないにもかかわらず、資源開発効果があると強弁し続けなければならないのだろうか。

それを明らかにするためには「開発道路」という制度ができた原点を検証しなくてはならない。幸いにも行政は、北海道の道路整備の歴史に関する記録をまとめており、公共図書館で閲覧することができる。それを注意ぶかく読めば、日高横断道路が二重帳簿の公共事業となった原因が浮かび上がってくる。北海道自然保護協会が利用した資料は、北海道開発局が編集・発行した『北海道道路史概説と国道開発の変革年誌・第２巻第１部』（1976）（以下『概説』という）、北海道道路史調査会が編集・発行した『北海道道路史　行政・計画編』（1990）（以下『道路史』という）である。

まず開発道路制度ができた背景が、『道路史』に次のように記されている。

> 戦後の日本は多くの領土と海外権益を失い、当面する食料問題の解決、資源開発と再建の目は、残された未開の地北海道に大きく向けられ、農地開発、石炭・木材・水産物などの増産体制が大きくクローズアップされて、北海道は国の最も希望する地として開発の緊急性が叫ばれてきた。この重要使命を果たすため、まず開拓道路と資源開発、生産増強に必要な道路づくりが各地で実施され、開発道路が誕生したわけである。

すなわち第二次大戦後の日本は、樺太、朝鮮、台湾などの海外植民地を失って資源の産出が少なくなる一方、復員軍人や海外居住者は帰国しても生活の基盤がないので、広大な土地と豊富な未開発資源を有する北海道を緊急に開発することが、国家としての重要課題となった。そのために生まれた特別な制度が開発道路である。ちなみに北海道開発庁（2001年の行政改革により国土交通省に統合）と、北海道開発局を設置する根拠となる「北海道開発法」には、第１条（目的）「この法律は、北海道における資源の総合的な開発に関する基本的事項を規定することを目的とする」、第２条（北海道総合開発）「国は、国民経済の復興及び人口問題の解決に寄与するため、北海道総合開発計画を樹立し…」と規定されている。

これを受けて道路法第88条（道等の特例）では、北海道内の道路で「地勢、気象等の自然的条件がきわめて悪く、且つ、資源の開発が充分に行われていない地域内の道路で政令で指定するもの」は、「道路に関する費用の全額」を国が負担できるように定めている。そして「政令で指定するもの」とは道路法施行令第32条で、「道道及び道の区域内の市町村道で、建設大臣が開発のために特に必要と認めて指定したもの」となっている。なお開発道路の建設費は、当初は国の全額負担だったが、現在は20％の地元負担がある。

それでは「北海道開発のため特に必要」とは具体的にどのような場合だろうか。それは建設省道路局長により「開発道路の選定基準」（1954）として定められている。それは先に記したように５項目からなり、第１項には「開発能力が低く未開発資源豊富な町村（以下これらを開発必要地という）を２つ以上連絡する主要道道で、未開発資源の内その主目

標となるものを運搬するために必要な幹線道路」とあり、第４項には「地域開発計画が決定された地域内の道道で、資源開発のため必要であり、しかもその新設または改築に当たって最小限度の工事規模が大なる道路」とある。その他は、戦後すぐに必要だった「開拓団地への到達道路」を除き、いずれも「資源開発のため必要な道路」が選定されることになっている。日高横断道路の場合は、第４項に該当するものであることが、指定後20年をへて知事回答（第４回）を通じて露呈した。

以上から明らかなように、開発道路とは戦後日本の「国民経済の復興及び人口問題の解決」のため、北海道内の「資源開発」に必要な道路に適用される、特別な道路だった。しかし1960年代以降、日本が高度経済成長時代を迎えると、もはや「国民経済の復興」は達成され、また外地からの引き揚げも完了していたので「人口問題の解決」も必要がなくなっていた。当然のこととして開発道路制度は「時代の変化」により、賞味期限が切れたのである。

資源開発から逸脱し広域幹線へ

開発道路の賞味期限が切れたことは、北海道開発局自身がよく自覚していた。『概説』には、1966（昭和41）年当時の、次のような赤裸々な本音が記述されている。

> 新道路法制定後、10数年を経過した今日、北海道開発の理念も当時とは異なってきており、（開発道路制度は）再検討を要する時期に至っているといえよう。
>
> 北海道は内地に比べて今なお開発能力も低く、道路密度も劣っていることは先に述べた通りであり、之れを一日も早く内地府県なみにレベルアップさせる為には、地方自治体のみの力では到底おぼつかなく、なお暫らくの間、現行制度を存続させたいと願うものである。
>
> しかしながら、現行の採択基準は北海道の資源開発を第一義として進められてきたが、拠点開発、流通経済の合理化及び地域格差の是正が重視される今日、資源開発と共に、地域開発、地域連絡の為の幹線を新たに設定いたしたいと思うものである。

そして『概説』には、開発局が新たに考えた「開発道路選定基準（案）」が示されている。その新しい「案」によれば、従来からの「資源開発のため必要」な未開発資源開発幹線の他に、新しく「地域開発のため必要」な地域開発幹線と、「主要地や国道相互間を連絡するため必要」な連絡幹線が、開発道路として選定できるように改正されている。

ただし注意しなければならないのは、開発道路の選定基準は建設省が定めるべきものであり、北海道開発局が定めるものではない。だからこの「案」はあくまでも「案」で、決定したものではない。ところが開発局は、この「案」を実際の開発道路選定に運用してしまった。そのことは『道路史』に次のように記されていることから明白である。

> （開発道路が必要な）開発必要地は、その後逐次基準の数値を更正して、昭和37年には67町村、40年には66町村、43年には61町村、47年には52町村、58年には50町村と改訂され、今日に至っているが、40年代中頃からは事実上、第２項の開発必要地よりも、地域開発計画が決定された地区の大規模道路を選定する方向にある。

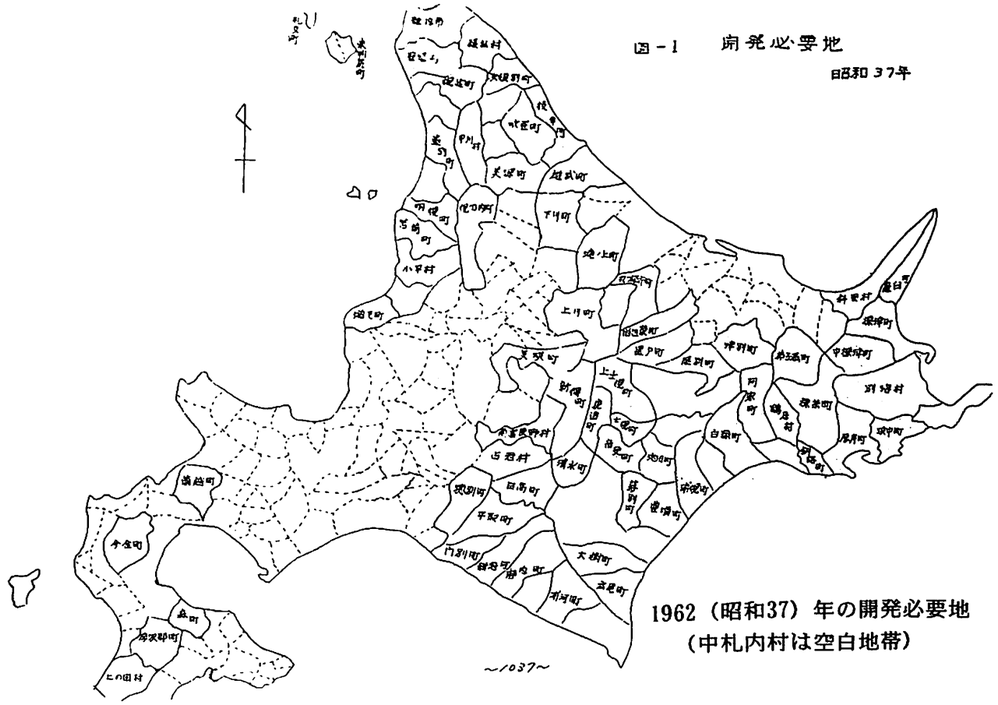
すなわち開発道路選定は、1970年代（昭和40年代中ころ）以降は、「資源開発のため必要」な道路から、「地域開発のため必要」または「主要地や国道相互間を連絡するため必要」な道路に逸脱して運用されるようになったと、道路関係の当事者が自ら記述しているのである。

ところで日高横断道路が開発道路に指定されたのは、先に記したように1981（昭和56）年だった。これは1970年代以降に該当する。日高横断道路も資源開発でなく、地域開発、地域連絡の役割を果たす道路として開発道路に選定されたと解釈すれば、北海道開発局や北海道が過去20年間にわたって、「道央（日高）と道東（十勝）を結ぶ広域幹線道路」と説明してきた事実とつじつまが合う。この点を、もう少し検証してみよう。

中札内村は開発必要地でなかった

開発必要地とは先に紹介したように、開発道路の選定基準で「開発能力が低く、未開発資源豊富な町村（以下これらを開発必要地という）」と定義されたものである。その該当町村は、先に引用した『道路史』によれば、1962（昭和37）年に67町村だったが、それ以降は減りつづけ、1983（昭和58）年には50町村となった。幸いなことに私たちは1962年当時の開発必要地該当町村を、『概説』に登載されたガリバン刷りの地図で確認できる。それによれば静内町は開発必要地となっていたが、中札内村は該当せず空白となっていた。それ以降の開発必要地は漸減しており、中札内村が新規の開発必要地に追加されたとは考えられない。

したがって開発必要地ではない中札内村に、開発道路としての日高横断道路が選定される場合は、「資源開発のため必要」ではなく、「地域開発のため必要」または「主要地や国道相互間を連絡するため必要」な道路として選定されたと考える方が合理的である。



1962（昭和37）年の開発必要地
（中札内村は空白地帯）

1962（昭和37）年の「開発必要地」　中札内村は空白で開発必要地でなかった

ところで『道路史』には、資源開発に決別し、地域開発幹線などとして運用された開発道路を裏付けるように、「開発道路整備の基本的な考え方」が披露されており、そこには次のような記述がある。

次に、この基本的な考え方に立ちながら、開発道路選定の方法論を展開すれば、第一に幹線道路網形成論としてとらえることができる。

（中略）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。

（中略）第二に、国家的な開発プロジェクトに対して先導的な道路整備の必要性がある場合には、整備すべき道路の性格、工事規模などを勘案して、開発道路の制度を活用してゆく必要がある。

すなわち1970年代（昭和40年代中ころ）以降の開発道路選定の基本は、資源開発から逸脱し、幹線道路網の密度が低い部分の密度を高めることと、国家的プロジェクトの先導的役割を果たす道路が、優先して選定されるようになった。

ここで日高横断道路の事業の目的を見直してみよう。先に紹介したように、日高横断道路の環境アセスメント『道道静内中札内線（仮称）環境影響評価書』（北海道開発局、1979）の「事業の目的」は、「北海道の平均道路密度は 0.9㎞／㎢と極めて低い水準にあって」との書き出しではじまり、「日高・十勝圏を含む北海道中央部の地域は道路密度が特に低く」、したがって「網内面積が最大であるこの地域」の「幹線道路の配置が必要」とされていた。これは『道路史』が記述する「開発道路整備の基本的な考え方」で展開された「幹線道路網形成論」とぴったり符合する。

「事業の目的」では次に、「将来の北海道の産業中枢となる道央圏南部（胆振・日高）と道東（十勝）を結ぶ幹線道路配置が必要」と記述されている。ここでいう産業中枢の胆振・日高が苫小牧東部大規模工業基地開発計画地をさすことは明白であるが、これは『道路史』の「国家的な開発プロジェクトに対して先導的な道路整備の必要性…開発道路の制度を活用」とぴったり符号する。

すなわち日高横断道路は、資源開発のため必要な道路ではなく、道路密度が低い部分の「幹線道路網形成論」と、苫小牧東部大規模工業基地開発という「国家的開発プロジェクト先導論」の考え方に基づいて、開発道路に選定されたことは明白である。だからこそ北海道開発局も北海道も、過去20年にわたり、日高横断道路は「広域幹線道路」と道民・国民に説明しつづけてきたのである。日高横断道路が資源開発の効果を発揮できないことは当然といえば当然である。それにもかかわらず行政が「資源開発に寄与」と強弁しなければならないのは、なぜだろうか。

公式には資源開発から逸脱できない

開発道路の選定基準は先に記したように、建設省道路局長が1954年に定めたが、「もはや戦後ではない」高度経済成長時代を迎えると、戦後対策の開発道路制度は賞味期限が切れ、北海道開発局は1966年、資源開発から逸脱した新しい選定基準を独自につくり、それを運用した。しかし、それはあくまで「案」の運用であり、公式には建設省の1954年の古い基準が厳存していた。

なぜ開発局の「案」はいつまでも公式のものとなり得ず、時代遅れの建設省の基準が今日でも厳存しているのだろうか。

資源開発を目的とする開発道路制度は、道路法第88条により「（北海道内で）資源の開発が充分に行われていない地域内の道路」と限定された規定がある。したがって開発局の「案」のように、資源開発から逸脱して地域開発まで枠を拡大するためには、道路法を改正しなければならない。法律改正は国会の審議事項である。

しかし道路法の改正が国会で論議されると、開発道路制度という北海道だけの既得権を失うばかりか、北海道開発庁・北海道開発局の存廃論に発展する可能性が大きく懸念される。なぜなら、未開発資源の開発は北海道だけの特性を発揮することに当たるが、その制度は戦後復興対策の一環で、すでに賞味期限が切れている。その一方、地域開発のため必要な道路は、北海道だけでなく全国に共通する現代的な課題である。北海道選出以外の議員からは、地域開発のため必要な地方道（府県道・市町村道）を全額国費で整備できる特別な制度は、なぜ北海道だけに認めるのか、東北や四国、山陰など、全国的な視野に立てば、地域開発のために全額国費で地方道を整備することが望まれる地域がたくさんあるではないか、北海道の一人当たり平均県民所得は、すでに（1980年代時点で）東北、北陸、山陰、四国、南九州の各県を上回っている。その北海道に特例を認めるなら、○○地方にも、○○県にも、同様な制度を認めるべきだ、という論議に発展する可能性が高く、収拾がつかなくなる。

そしてその論議が出ると、北海道開発庁・北海道開発局の存廃論に飛び火する可能性も高い。なぜなら、開発道路を含む北海道開発の基本となる「北海道開発法」の第１条（目的）には、「この法律は、北海道における資源の総合的な開発に関する基本的事項を規定することを目的とする」とあり、第２条（北海道総合開発）には「国は、国民経済の復興及び人口問題の解決に寄与するため、北海道総合開発計画を樹立し…」と規定されているからである。すなわち北海道の総合開発は第二次大戦後の「国民経済の復興及び人口問題の解決に寄与するため」必要だったものであり、国民経済の復興を終え、高度経済成長時代を迎えた1960年代以降は、北海道の総合開発そのものが賞味期限切れとなってしまったからである。それにもかかわらず北海道には毎年、国の公共事業予算の10％以上が投入されているのが現実である（2002年、03年は10％を割った）。

『戦後の北海道・道政編』（北海タイムス社、1982）によれば「北海道開発庁廃止論」が、1980年ころまでの間に、64年、70年、74年、77年と４回も浮上したことが記録されている。その後も行政改革が議題となるたびに、北海道開発庁不要論が再三再四にわたって論議されたことは衆知の事実である。

このようなわけで、道路法第88条「資源の開発が充分に行われていない地域内の道路」の枠を拡大する改正論議をすることは、開発道路制度そのものの首を絞めるばかりか、北海道開発庁・北海道開発局廃止論に飛び火することに連なりかねない危険性をはらんでいた。だから開発局による1966年の新しい開発道路選定基準はいつまでも「案」の域を脱せず、公式には「資源開発のため必要」な道路に限定した、建設省の古い選定基準（1954）が厳存したと見てよいだろう。

したがって日高横断道路の開発道路指定理由も、実態は広域幹線道路でありながら、公式には「沿線の農業、畜産業、林業の資源開発のため必要」という理由づけをせざるを得

なかったのである。

こうして日高横断道路は二重帳簿方式の公共事業となったが、行政は、公式な「資源開発のため必要」という開発道路指定理由を、北海道自然保護協会からぎりぎり問いつめられるまで、20年間も道民・国民に隠しつづけた。しかし、そのことが露呈してしまうと、日高横断道路は資源開発効果がないといえば、道路建設を継続することができなくなるので、行政は資源開発ができる根拠を何ひとつ提示できなくても、「資源開発に寄与する」と強弁し続けなければならないのである。

限りなく法律違反に近い

日高横断道路の矛盾点をつめていくと、「北海道総合開発とは何か」「北海道開発庁・開発局とは何か」という根源的な問題にまで行き着いてしまう。しかし、それはあまりにも大きなテーマなので、日高横断道路問題に焦点を絞ろう。

日高横断道路の実態は、資源開発のため必要な道路ではなく、行政が過去20年も説明してきたように、「道央（日高）と道東（十勝）を結ぶ広域幹線道路」である。しかし、それは道路法第88条の「資源の開発が充分に行われていない地域内の道路」を受けた「資源開発のため必要な道路」という、開発道路の基本に反し「予算の目的外使用」に当たる。制度の基本に反する公共事業はムダな公共事業である。またそれ以前に、制度そのものが時代の変化で役割を終えた過去の制度で、賞味期限の切れた公共事業はムダな公共事業である。すなわち日高横断道路は「目的と必要性が破綻」しているのである。

北海道自然保護協会の会員には、法律の専門家や弁護士もいるので、資源開発に役立たない開発道路を建設することは、予算の目的外使用で法律違反の疑いがある点について検討してみた。その結果、これは明らかに法律違反だという意見と、道路法では「資源開発に必要」とは明記されておらず、それは建設省の通達（開発道路の選定基準）に明記されているだけであり、公式には、形式的にせよ資源開発の名目を保っているから、法律違反とは断定できないという意見に分かれた。

法律違反かどうかはさておき、行政の運用には「裁量権」があるので、これも裁量権の範囲内と解釈できなくもない。しかし、資源開発に限定された開発道路の制度を逸脱し、地域開発や地域連絡に拡大して広域幹線道路とすることは、明らかに裁量権を超えた運用である。なぜなら裁量権を超えているからこそ、公式には資源開発の名目をつけて二重帳簿とせざるを得なかったではないか。裁量権の範囲内の運用なら、公式な開発道路指定理由も、堂々と「地域開発と地域間連絡に必要な広域幹線道路」と明記すればよいのに、それができなかった。公式に広域幹線道路となっていれば、行政は「資源開発に寄与する」などという、空しい強弁をつづける必要がないのである。

反対世論を高めることが必要

以上のように、日高横断道路には「広域幹線道路」というラベルが張られているが、それを剥がしたら、その下には、とっくに賞味期限が切れた「資源開発道路」というラベルを張ってあることが露呈してしまった。ラベルを張り替えたのは北海道開発局である。

しかし「時代の変化を踏まえた施策の再評価（時のアセスメント）」を継承した北海道開発局の道路事業再評価も、北海道の政策アセスメントも、このような時代の変化やラベルの張り替えの検証をまったく怠り、客観性のない不合理な見直しを行い、ともに「事業継続」を決定してしまった。自然保護団体は、2000年２月から2002年１月に至る間に、日高横断道路の抜本的な再評価のやり直しを、再三にわたって要望し、矛盾点を指摘しつづけてきたにもかかわらず、行政は抜本的再評価を拒否している。賞味期限の切れた商品のラベル張り替えを指摘されたのに、その商品を売りつづけるのは悪徳商法である。しかし行政は何の反省もせず、悪徳商法を「事業継続」している。

なお日高横断道路には、以上の他に、行政が行った環境アセスメントの自然環境の認識や評価の仕方に問題があり、また現地の自然破壊の実態が環境アセスメントの予測を上回っている問題などがある。ここではその点に言及しないが、例えば、佐藤謙「日高山脈の植物的自然から見た日高横断道路問題」（北海道自然保護協会会誌「北海道の自然№39、2001）あるいは「市民による日高横断道路『時のアセス』」（「止めよう日高横断道路」全国連絡会調査部、2003）を参照していただきたい。

また日高山脈の心臓部の自然環境は、日本一の原始境であり、それは世界遺産に匹敵する価値があると評価されている。現に北海道の堀達也知事（当時）は「日高山脈を世界遺産に」という意向を示している（1999年５月８日・北海道新聞）。同じエリアを対象として右手に横断道路、左手に世界遺産という「両手に花」は、矛盾した政策である。その知事は、日高横断道路は観光にも役立つといっている。しかし同じ知事が管理する日高山脈襟裳国定公園は、日高横断道路を公園計画道路に位置づけていないという矛盾がある。日高横断道路は、既存道路の部分からペテカリ岳登山にアプローチできるが、それ以外には日高山脈の登山に役立たない。沿線からの車窓展望もほとんどない。この道路が観光に役立つのは、国定公園区域とは関係のない、日高の「馬」と十勝の「農」を結ぶことくらいである。しかしながら国定公園の区域外の観光を振興するため、世界遺産にも匹敵する国定公園の心臓部を傷つけるのは、本末転倒の観光政策で、最低の愚策である。

ところが行政は、「21世紀の日高山脈襟裳国定公園はいかにあるべきか」という、本来は先行すべき大局的な論議は何もせず、しようともしない。それに日高山脈を横断する道路はすでに４本もあるのに（国道38・狩勝峠、国道274・日勝峠、国道236・天馬街道、国道・336黄金道路）、５本目の日高横断道路がなぜ必要か、という問いに行政は答えないし、答えられない。ただ日高横断道路の「事業継続」だけが先行しているのである。

いずれにしても日高横断道路は時代に即応せず、計画が矛盾に満ちている。2000年１月に再開された日高横断道路の反対運動を通じて示された多くの論点は、論理的には自然保護団体の主張の方が客観性と合理性があり、行政は説明に窮して苦しい強弁をせざるを得なくなっている。それにもかかわらず行政は、「抜本的な再評価」に向けた腰を決してあげようとしない。

そうであれば、「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」「世界遺産を目指す原始境になぜ？」という声を少しでも大きくし、日高横断道路反対の世論を盛り上げ、広めなくてはならない。その流れが「止めよう日高横断道路・全国連絡会」の結成につながるのである。

Ⅱ　公共事業中止に果たした政策評価の役割と課題

2-1 評価制度を中心とした中止までの経過

1）知事が「推進」から「見直し」へ転換

日高横断道路は1984年に着工されたが、険しい地形、崩れやすい地質、厳しい気象条件などに阻まれ、工事は遅々として進まなかった。そうした中で「始まったら止まることを知らない公共工事」に対する批判が全国的に高まり、特に北海道の「時のアセス」（政策評価）を契機として、国の「事業再評価」、北海道の「政策評価」の有効的適用が期待されるようになった。しかし、'98年度開発局事業債評価と北海道政策アセスは、共に「事業継続」という結果に終わった。

再評価結果の「事業継続」の中身を検証したところ、日高横断道路を一本の道路として評価せず、国と道の所管別に、夫々の当面する工事部分についてだけの再評価であった。自然保護団体では、日高横断道路全体の抜本的再評価を求めて、質問書で追及し、問題点を明らかにした。（「崩れ落ちた日高横断道路計画の根拠」を参照）　2002年5月に「止めよう日高横断道路」全国連絡会を結成し、署名運動によって盛り上がった反対世論を背景に、政策評価制度によって建設中止を決定するように交渉を強めた。

建設反対運動の全国的展開と道財政の逼迫から、堀知事は2002年6月、“日高横断道路は、今後完成までに多額の事業費と長い時間を要する”ことを理由に、“中止も視野に入れた見直し”を北海道議会で正式に表明した。

2）北海道政策評価委員会への諮問

北海道は「時のアセス」を継承・発展させ、すべての事業を評価する「政策アセス」を1998年に試行導入し、1999年から本格的に実施した。さらに2002年4月に「北海道政策評価条例」を制定し、評価制度を確立した。そこでは「政策評価」を、「政策について、適時に、その効果を把握し、これを基礎として、必要性、有効性または効率性の視点、その他当該政策の特性に応じて必要な視点から点検、検証等を行うこと」（条例第2条）と定義し、また必要ある場合には「特定の政策に関して行う政策評価」（条例第11条）として「特定政策評価」が定められている。

政策評価は当事者による自画自賛では意味がないので、「政策評価の客観的かつ厳格な実施および制度の充実を図るため、知事の付属機関として、北海道政策評価委員会を置く」（条例第14条）ことになっている。

日高横断道路は、知事が「評価制度によって見直す」と発言し、特定政策評価適用第1号に位置付けられ、北海道政策評価委員会（委員長・宮脇淳北大教授）に諮問されることとなった。ただし、ここで政策評価されるのは、あくまで北海道管理部分であり、開発局が担当する開発道路部分は、知事と国土交通副大臣との協議により、北海道の特定政策評価が終わった後に、開発局が事業再評価することになった。知事の最終判断は2002年内に出され、それを受けた開発局の事業再評価は2003年3月までに出される予定となっていた。



日高横断道

政策評価初の適用

知事と国交省協議

中止視野に2年内結論

着工から十八年がたつ一政策評価条例のうち政策評価を初めて適用し、年内にも中止の是非を決める日高横断道路（浦河―様似―広尾）をめぐり、道と国土交通省は十日、四月に施行した「北海道政策評価条例」

れており、委員会審議はすべて公開で行われた。「止めよう日高横断道路」全国連絡会は、毎回会議を傍聴して審議の動向を把握し、必要に応じて緊急要望書を提出した。委員会で最近の地元住民の意向調査結果を求めた発言があった時には、全国連が市民アセスの時に行った静内町民アンケートの結果を提出できるように準備した。

3)　政策評価委員会への道民意見陳述

建設推進意見は静内町、中札内村、帯広市の首長、議会、農協の関係者、建設中止意見は北海道自然保護協会、十勝自然保護協会、「止めよう日高横断道路」全国連絡会からそれぞれ陳述が行われた。その全文は道庁ホームページに公開されているが、要約が特定政策評価調書（2003年1月）に「地元自治体や関係団体からの要望・意見」ー主な内容ーとして掲載されているので、以下そのまま転載する。

建設推進意見：

★日高・十勝両圏域住民は、次の点でこの道路の建設に大きな期待をしている。

①地場産業の振興と地域経済の発展

②日高・十勝両圏域の交流促進

③観光による地域活性化

④災害時における代替道路の確保

⑤道央、道東との新たな幹線道路（新たな交通ルートの確立）

★道の管理区間は、多目的ダムである高見ダムでと続く既存の道路であり、電気の安定供給とそこで働く人の安全を確保するため、また、札内川ダムは、27万人の飲用水を供給しており、水源確保上からも道路の整備は必要である。

★全体100㌔のうち、十勝側は順調にすすんできた。残すところ、7㌔で開通の目途が立つのであるから、費用と時間がかかっても、道東と十勝の未来を考えれば、しっかり進めるべき。

★財政が厳しいと言うのは、あくまでも現在における視点であり、見直しは必要であるとしても、道路は最も基本的な社会資本であり、その整備は５０年、１００年の視点が必要。

建設中止意見：

★日高横断道路は、公式の開発道路指定理由が「資源開発」であるにもかかわらず、非公式な「広域幹線」として運用される二重帳簿方式の、法令違反の疑いが強い事業で、しかも貴重な自然環境を傷つけており、妥当性が無く、また開発道路は戦後日本の経済復興のために設けられた過去の制度で、21世紀に継続する意義がない。

★日高横断道路は、日高山脈を横断する5本目の道路で、かつ公共事業としての費用対効果が低いので必要性がなく、また高度経済成長時代の「苫東開発」に連動して計画された道路で、右肩上がりの開発優先時代が終わった現在では、その前提が消滅した。

★妥当性、必要性がないものは優先性がなく、また知事自ら認めるように多額の費用と長い時間を要するものには、優先性がない。

★したがって「直ちに建設を中止」し、日高山脈の自然環境を生かした21世紀にふさわしいあり方を、別途に検討すべきである。

4)　道路への疑問が続出した委員会

政策評価委員会・基本評価等専門委員会の審議は、前半は道庁側からの行政資料の説明、現地調査、建設推進・中止双方意見の集約などに費やされ、後半から実質審議に入った。各委員の発言は全般を通じて、日高横断道路の事業継続を後押しする意見は少なく、道路の必要性や効果へ疑問を投げかける発言が目立った。主な意見や質問を拾ってみると次のようなものがある。なお第8回～第11回の議事録要約は巻末資料に掲載されているので参照していただきたい。（☆＜＞は編集委員会注釈）

★静内町長や静内町議会議長の意見に、「未着手区間はあとわずか7㌔」「もう7㌔しか残っておらず、中札内側はほぼ完成」という趣旨の発言が見られる。先日、現地調査をしたが、静内側の既存道路は大改修が必要で、とてもあと7㌔という実態ではない。地元の認識は甘いのではないか。（11月12日・第5回）

★だらだら細く長くの工事でなく、短期間に多くの予算を集中して整備した方が、起債の利子負担も小さく、財政面から有利ではないか。（11月12日・第5回）

☆＜これに対して道庁側から、現地の地形・地質、現道交通確保などの条件から、工法的に短期集中整備は困難、と説明された＞

★地元の意見に「この道路は地域の生命線」という発言があるが、静内と中札内の関係は、生活道路として日高横断道路を必要とするのか（第6回・道庁は即答できず宿題）

☆＜これに対して道庁側から、保険・医療面、通勤・通学面、買い物依存度のいずれから見ても、日高と十勝は別の生活圏を構成しているというデータが返答された（12月7日・第7回）＞

★日高と十勝を結ぶ交通需要予測は、1750台/日となっているが、この見通しは甘く、もっと少ないのではないか（第6回・道庁は即答できず宿題）

☆＜これに対して道庁側から、1999年道路交通センサスの結果を踏まえて予測すると、日高地方は胆振、石狩・空知圏との結びつきが強く、十勝地方は石狩・空知圏、網走圏、釧路・根室圏との結びつきが強い。日高と十勝を結ぶ交通需要は、1200台/日程度と予測されると報告された＞（12月7日第7回）

★今回の政策評価により建設中止が決まった場合、国への補助金返還の必要は生じるのか。

☆＜これに対し道庁側から、第3者による審議会の審議を経て中止されるものは補助金返還の必要がない旨が回答された。（12月17日・第8回）＞

★天馬街道が完成したことにより、計画当初に比べ日高横断道路の必要性が低下した。資源開発の意義も失われた。（12月17日・第8回）

★日高横断道路は災害時に国道代替の役割が期待されると言うが、地形・地質的に危険で、代替機能を果たせるか疑問がある。（12月17日・第8回）

★日高横断道路は完成後観光道路の役割を果たすと言うが、あの道路は車窓展望が広大ではなく、山脈中心部はトンネルで観光的魅力が無い。エリモ岬は観光客を呼べるが、日高横断道路は観光ルートにならないのではないか。（12月17日・第8回）

★日高横断道路は計画時点で無理があった。その見直しは計画した行政の責任で行うべきで、第3機関の委員会に付託すればよいと言うものではない。（12月17日・第8回）

★多額な経費がかかると言うなら、整備レベルを落とし一車線の特別規格にしたらどうか。

☆＜これに対して道庁側から、トンネルの一車線は無理。地形的に橋梁や擁壁が多く、二車線で580億円、一車線に落としても土工量が少し減るだけで500億円くらいかかると説明。＞（12月17日・第8回）

★道財政が厳しいというが、将来的に好転する見通しはあるのか。

☆＜これに対し道庁側および宮脇委員長から、中・長期的にみて好転する可能性は無いとの見解が示

された。(12月17日・第8回) さらに道庁側から、「今後の社会資本の新規整備は先細り」という国土審議会基本政策部会中間報告などのデータが示された。＞(12月26日・第9回)

★今までの公共事業には、自然破壊のマイナス価値が評価されていなかったが、それを判断することも必要である。(12月17日・第8回)

★天馬街道が完成したことにより、日高横断道路による日高～十勝の距離短縮効果の受益範囲は新冠、静内など小部分に限られる。広域交通ネットワーク上の意義は薄い。(12月26日・第9回)

★もし建設中止になれば、既存ないし整備中の道路はどうなるのか。

☆＜これに対し道庁側から、ダムや森林管理などのための道路機能は維持したいと回答があった＞(12月26日・第9回)

★自然保護団体からは審議途中で意見書が出されているが、地元町村からは何も言って来ない。「あと7㌔」という不十分な認識の地元をそのままにして、最終判断をするのは疑問がある。(12月26日・第9回)

★地元意向も大事だろうが、広域幹線は地元のために作るのではない。道民世論の動向も重要だ。(12月26日・第9回)

★宮脇委員長：短い時間と不十分な情報で判断しなければならない制約がある。このため先に道庁が考える「評価調書」(案)を委員会に提示してほしい。それを委員会として判断し答申したい。(12月26日・第9回) ☆＜後に道庁側は評価調書案提示に際し、"委員会審議を踏まえたもの"という表現を使ったため委員会で紛糾し、道庁側は謝罪した＞

5）必要性・妥当性を巡り道庁と委員会が対立

2003年1月23日第10回委員会に、道庁側から「特定政策評価調書(案)」が示された。それによれば、日高横断道路は、①必要性は認められる、②妥当性も認められる、③しかし財政事情が厳しく、また高規格道路整備などとのかねあいで、優先性は低下していると認められる。したがって、これらを総合的に判断し、北海道としては日高横断道路の「北海道管理区間」の「未改良区間においては、当分、新規の改築工事は行わないこととする」というものであった。

この評価調書案に対して委員からは、次のような疑問が続出し、最終判断は次回第11回委員会に持ち越された。なお冒頭に道庁側から、①地元市町村に対し、委員会審議の様子を伝えるとともに、評価調書案の考え方を説明したので、地元もこの情報を共有していること、②日高と十勝を結ぶ交通量予測は、従来1750台/日とされていたが、新しい道路交通量センサスを踏まえれば、2030年でも1100～1200台/日と下方修正される旨の補足説明があった。

★「必要性・妥当性はあるが優先性が低下した」という調書案は、必要性・妥当性に否定的見解が多く出された当委員会の論議を踏まえていないのではないか。

★調書案には「環境への配慮」が十分になされている旨の記載があるが、現地を見た印象とは異なる。それで妥当性があるとはいえない。

★必要性の有無は判断が難しい。10のものが5に低下すれば必要性がないといえるし、10のものが1に低下しても、1でも存在すれば必要性があるともいえる。必要性の有無は相対的なもので、絶対的なものではなく、ファジー（あいまい）なものだ。

★「当分」と言うのは、あいまいな表現で、官僚がよく使う紛らわしい言葉だ。

★必要性・妥当性ありが前提で、優先性が低下したから「当分」工事は行わないということは、将来情勢が変わって優先性が復活すれば、再開する可能性を残すので問題だ。

★宮脇委員長：当委員会と知事の見解が異なってもやむを得ない。委員会は委員会として意見をまとめ、最終判断は知事が行うものと考える。次回に委員会の見解をまとめたい。(1月23日・第10回)

1月29日第11回委員会は、前回欠席の委員も居たので、必要性・妥当性などをめぐり、前回と同じような論議が繰り返された。その後、「止めよう日高横断道路」全国連が提出した意見書の中で、評価調書(案)は委員会審議を経て出されていないのに、道議会宛送り状の中に「この評価調書(案)はこれまでの委員会審議を踏まえ…」と書かれていることを指摘した事実について議題となり、委員から「この調書案は委員会審議を踏まえていない、違和感がある」と意見が出た。宮脇委員長から道庁側に「注意」が与えられ、道政策室長と政策評価推進課長が陳謝する一幕があった。

委員会最終意見取りまとめに入り、宮脇委員長から「道提示の特定政策評価書(案)の結論は、概ね妥当と考える」として、「但し書き」文章が2案示された。一案は「ただし、本路線の必要性及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、着工当時と比べ低下しているとの認識を共有する必要がある」というもので、それに対する二案は「ただし、本路線の必要性及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、必要性・妥当性の質も変化しているとの認識を共有する必要がある」というものであった。

これに対して、心情的に道路建設継続を後押しする委員から二案支持が出され、道路中止を求める委員からは「中止と明記すべき」という意見が出されるなど、活発な論議がなされたが、大勢は「必要性・妥当性が低下…」という一案支持に傾いた。その結果、**「道から提示された特定政策評価書(案)の結論は、概ね妥当と考える。ただし、本路線の必要性及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、着工当時と比べ低下しているとの認識を共有する必要がある」**という知事への答申(意見書)案がまとめられ、細部の表現は宮脇委員長に一任された。

委員会では、本件が政策評価制度の最初の案件であることから、制度と公共事業のあり方について後日意見書を出すことを申し合わせた。

答申意見書は2月3日、宮脇委員長から堀達也知事に提出され、「特定評価制度及び公共事業の進め方について」意見書は4月17日に提出された。

6）北海道開発局による事業再評価

日高横断道路は全長101㌔のうち、中央部の日高山脈を横断する部分の約25㌔は、道道でも北海道開発局が直轄で整備する「開発道路」となっている。したがって北海道知事が日高横断道路の「見直し」を発言した時、国土交通大臣に対しても見直しを要請し、国土交通省もこれを基本的に了承した。当初の予定では2002年内に再評価を完了することになっていた。しかし、結果的に知事の判断は2003年2月にずれこみ、開発局の再評価もそれ以降の新年度に持ち越された。

日高横断道路の最大の問題点は、「開発道路」の破綻にあり、実際には「幹線道路」として工事を継続したところにある。道路法第88条による北海道だけの特例を、現在でも適用している時代錯誤を指摘され、道も開発局も説明不能に陥っていた。本来ならば制度破綻を理由に抜本的再評価をすべきところを、道路の一部分の工事だけを再評価して事業継続としてきた。開発局の事業再評価は「日高横断道路事業」全体の再評価には全く無能であった。

公開の第3者機関の審議を伴った北海道の特定政策評価で、日高横断道路・北海道管理部分が「凍結」された。中央部分の開発道路は建設されても開通の可能性の無い部分となった。さらに開発道路は国の直轄事業であっても地元北海道が20%を負担する道道であり、道道管理者は知事なので、知事の「凍

結」表明は開発局の事業継続の息の根を止めた。

2003年5月9日、北海道開発局長は開発局事業審議委員会（委員長・小林好宏札幌大学教授）に日高横断道路事業の再評価を諮問した。それに先立ち「止めよう日高横断道路」全国連絡会では4月17日に、北海道自然保護協会、十勝自然保護協会、北海道自然保護連合と連盟で委員会宛「日高横断道路（道道静内中札内線）の事業再評価に際して審議会を公開すると共に関係者から意見を聴取する場を設けることを求める要望書」を提出した。

しかし、事業審議委員会は公開されることはなかった。意見陳述は認められたが、北海道の特定政策評価と同じように、事務局に対する間接陳述だった。だから私達は審議委員の顔も知らず、委員会論議の具体的内容も知ることができなかった。

7）開発局事業再評価における意見陳述

7月3日、建設中止意見の陳述が行われ、次いで7月10日までの間に、帯広市、中札内村、静内町の建設推進の意見陳述が行われた。その全文は長文となるので、ここでは開発局が2003年8月、主要道道静内中札内線「再評価原案準備書資料」の中に、「地方公共団体等意見」・「収集意見概要」としてまとめたものをそのまま転載する。

建設中止意見

今野平支郎「止めよう日高横断道路」全国連絡会常任委員長（7月3日・開発局）

★北海道が事業凍結宣言を行った段階で、開発局は事業に対する根拠を失った。

★21世紀は国際的に環境の正規と言われる中、開発局は環境保全政策とその行動に最大限の責任を負っていただきたい。

★道路建設の目的に、両圏域の生命線、重要なネットワーク、観光振興、災害時の代替道路とあるが、そもそも誇大もしくは情勢の変化で意味をなくした要求であり、道路建設の理由はもはや存在しない。

★日高には日本一の原生林がある。この貴重な財産をぜひ残してほしい。

俵浩三　北海道自然保護協会長（7月3日・開発局）

★1999年の事業審議委員会による審議では、時代の変化の検証、必要性の検証が欠落し「客観的評価指標」の不適切な運用や、費用便益計算の間違いが問題として指摘される。

★日高横断道路建設は資源開発と広域幹線の二重帳簿の公共事業である。

★そもそもの主目的は農林業の資源開発であったが、資源開発が可能となる具体的根拠が無い。

★開発道路は戦後復興のために設けられた制度で、もはや時代の変化で意味を失っている。

★投資効果が1.0を下回り、しかも交通需要も減少するであろうと予測される中、事業を継続する妥当性が無い。

★日本最大の原始地域の心臓部を傷つけることは、環境の世紀といわれる21世紀にふさわしくない。

★委員会では、上記で示した事項の事実確認と評価をしてもらいたい。

★「中止」で無く「凍結」の場合には「説明責任」が不可欠である。

植田幹夫　十勝自然保護協会常任理事（7月3日・開発局）

★道路の建設により、日本一の原生流域を有する日高山脈の価値を損ねて良いものか。

★環境に配慮した工事が徹底していない。そのため、オショロコマが激減、河畔林の伐採、日高固有種の植物（アポイタヌキラン、ヒダカイワザクラ、トカチトウキ）が破壊、エゾオオサクラソウが風前の灯火、標高600m二股付近はエゾナキウサギの生息地域、エゾサンショウウオの卵の水たまりに重機の轍など、工事が生態系に及ぼす影響は深刻である。

★静中トンネルの上部は自然公園法上の特別保護地区かつ森林生態系保護地域に指定されている。トンネルだから影響は無いと断言できるのか。

建設推進意見

砂川敏文　帯広市長（7月7日・帯広市）

★昭和40年に期成会を立ち上げ以来、建設促進運動を行ってきた。

★静中線は物流・観光の促進や災害時の代替性の面で重要なネットワークを形成する路線である。

★道央圏と道東圏を結ぶ広域交流のための基礎的な社会基盤である。

★道区間の整備凍結を前提としてしまうと、道の評価が出た段階でもうほかの路線の意味は薄れる。地元自治体としては非常に残念である。

和田民次郎　中札内村長（7月9日・中札内村）

★期成会設立以来、地域住民の啓発活動などと共に様々な活動を展開してきた。

★物流コストの低減により、地場産業の振興と経済の発展につながる。

★黄金道路や天馬街道などの災害時の代替道路としての役割がある。

★費用便益分析については全線開通した時の分析をする必要がある。

★高規格幹線道路と一体となった交通ネットワークに期待している。

★工事半ばの中断は土砂崩壊等を招き、札内川ダムへの影響を懸念する。

沢田房晴　静内町長（7月10日・静内町）

★期成会結成以来、70回をこえる現地調査と様々な活動を行ってきた。

★建設を望む署名は、静内、中札内あわせて4万7千筆にも上る。

★中札内村との交流促進に本道路の整備は欠かせない。

★全国的に有名な多くの観光資源を、線、面に活用する広域的観点から必要である。

★地域特性上、災害時の代替道路の必要性が高い。

★日高自動車道、帯広広尾自動車道と一体となったネットワーク整備が望まれる。

★現道、現構造物の有効活用をお願いしたい。

建設推進意見はこの他に、帯広市、中札内村、静内町の各議会、商工会議所、農協、観光協会、文化団体等の代表者からも意見陳述が行われたが、ここでは省略する。

8）開発局は事業「中止」を決定

2003年8月、開発局は日高横断道路の事業再評価で「中止」を決定した。8月1日に開発局は「事業を中止する」ことを明記した「再評価原案準備書」を、事業審議委員会に提示し、「原案を妥当とする」答申を得たのである。

中止の理由は、北海道管理区間が「凍結」されたので、開発道路区間を整備しても新しい交通需要が見込めない、というものである。以下、「再評価原案準備書資料」から、中止決定に関係する主な部分を抜粋する。

★費用便益分析の結果

北海道が管理する未改良機関（約30㎞）を一車線の未改良のままとして取り扱ったことから、開発道路区間だけを実施しても、静内町・中札内村間を通過する広域的な交通量は、時間距離の短い一般国道236号（天馬街道）等を利用することから、静内中札内線の交通量は見込めず、費用便益分析（CBR）結果は0となります。

★コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

①一車線のみの整備

②ローカルルールの導入による退避場や視距改良による1.5車線的整備

③開発道路区間のみ2車線整備

などの代替案が考えられます。しかし、いずれも北海道管理区間が未改良である限り、①北海道の管理区間の走行速度が低いため、当路線を通過する交通が見込めない　②北海道の管理区間が引き続き冬期間通行止めとなり、便益が見込めない（年200日以上通行止め・中札内側過去5年間実績）ことから開発道路区間の構造、ルートの見直しに関わらず、便益の増加は見込めません。

★対応方針

この結果、道管理区間が未整備の状況では本路線への新たな交通需要を見込むことが出来ず、日高圏と十勝圏を結ぶ広域幹線道路としての整備効果を期待することができなくなりました。

また、現在進めている高規格幹線道路網の整備を重点化することにより、日高圏と十勝圏の新たな広域幹線網の充実が図られ、静内中札内線の機能が代替されることになります。

これらのことから、国においては主要道道静内中札内線の開発道路としての事業を中止いたします。



日高横断道

開発局も「中止」

道の凍結受け　投資効果なく

道が建設凍結を決めた日高横断道路（道道静内中札内線）について、開発局は三十一日、国が整備を担当する区間の事業を中止する方針案を固めた。開発局は、道が整備を担当していた区間が全体の四分の三にあたることを踏まえ、国としても投資効果はない、と判断した。方針案は一日、第三者による事業審議委員会に提出され、同委員会は一日にも中止方針を打ち出す。

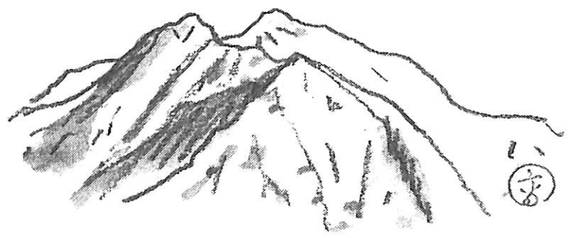
開発局は近く正式に事業中止を決定する見通しで、一九八四年の着工から十九年、約五百十五億円が投じられながら、完成のめどが立たなかった日高横断道路の建設工事に完全に終止符が打たれることになる。

総延長百㌔の日高横断道路は、中央部分の二十五㌔を国が開発道路として整備、残りの七十五㌔区間の整備は道が担当していた。

開発局は、道が整備を凍結したことで、日高横断道路の迂回（うかい）路となる国道236号（通称・天馬街道）を利用した方が所要時間が短くなることから、「新たな交通需要を見込むことができず、投資効果はゼロ」と判断した。

日高横断道路のうち、国が整備する二十五㌔のうち、四㌔は整備を終え道に移管済み。残りの二十一㌔も中止決定後、整備途中のまま道に移管される。道は「これまで整備が進められてきた道路の有効活用策を地元自治体と検討協議する」（建設部企画調整課）としている。

（2003年8月1日、北海道新聞）



II-2-2　北海道政策評価制度の問題点

1．政策評価制度の最初の適用

日高横断道路反対運動は30年に及ぶが、1984年工事着工以後は、工事に伴う自然破壊の状況を監視し告発する以外、道路工事を止める有効な方法について決め手を持てないでいた。1999年に中止になった士幌高原道路は、地方自治法により道費の支出が違法であると住民訴訟を起こしたナキウサギ裁判が有力な決め手になった。千歳川放水路は、国の計画に対して、住民合意を求める漁業団体や自然保護団体の粘り強い運動によって、第3者機関が公開で議論する千歳川流域治水対策検討委員会（山田家正委員長）が設置され、有効に機能した成果と評価された。環境保全・自然保護問題の係争では、その土地固有の自然環境と、関係する住民の利害が入り混じる複雑な様相を呈するので、事例ごとに運動の形も、解決への道筋も異なるのは当然であって、今回の日高横断道路問題では、政策アセスから発展し条例化した特定政策評価条例の適用を受けたことが中止への大きな要因になった。

継続中の無駄な公共事業が再評価でも止まらないのは、事業主体が内部評価をしても、公正な評価ができず、手続き的に止める手段が無かったことが大きな原因であった。日高横断道路は不十分ながら第3者機関が公開で審議し、住民意見も聴く体制ができたという点で政策評価委員会の存在が大きい。結果的には、委員会の意見が十分に採用されず、道庁自身の自然破壊公共事業を止める姿勢が疑われる評価内容となったが、継続中の工事を中止させたという点で、外部評価を含む評価制度が果たした役割を注目したい。評価委員会も指摘していたように、本来は事業計画・決定の段階で住民参加のもと第3者機関が政策評価を下すべき問題であることも明らかになった。今後の住民運動は、計画アセスの段階を重視し、二度と日高横断道路のような杜撰な政策決定をさせないことを目標にすべきであろう。住民参加型政策評価を展望しながら、経過報告として政策評価の意義と問題点を取り上げ整理した。

2．　自然保護の視点の入らない評価実施方針の問題点

5月11日に結成された「止めよう日高横断道路」全国連絡会では、署名運動をはじめ大きく広がった建設反対の世論を背景に、道に対し第3者機関で客観的な事業再評価を行うよう要望した。6月に知事の見直し発言があり、具体的な見直し作業として、4月施行の新しい政策評価条例を適用することが示され、4月25日に発足していた政策評価委員会・基本評価等専門委員会に対し、「道道静内中札内線（道管理区間）の今後の整備の進め方」を対象政策とする評価が諮問された。

第3回基本評価等専門委員会で特定政策評価実施方針が決定されたが、今後の審議を方向付ける重要な実施方針であるにもかかわらず、道政策推進評価課が用意した原案が十分な討議も無く簡単に決定された。その結果、事業の必要性、妥当性、優先性、事業推進上の課題、の四つの評価視点と「道路交通ネットワーク」「地元等の意見」を踏まえて調査・審議を行うと言う審議枠組みが出来上がってしまった。評価委員会で答申を出すためにどのような項目をどのような視点で審議するかは、答申を出すに当たって重要な問題で、そ

れを定める評価実施基本方針によって適正な評価が可能かどうか決まるとさえ言える。評価実施方針は、環境影響評価法にいう方法書に当たり、その後の評価作業を左右するもので、関係する住民参加の下に十分な討議を経て決定されなければならない。今回の道政策評価推進課の一方的な会議進行には不満である。政策評価条例では実施方針について公表規定はあるものの、住民意見を加えるようになっていないので、制度上の不備である。この結果、評価の視点から自然保護、費用対効果、資源開発効果等が抜けることになってしまった。“建設の意義は変わらないが880億円の経費と35～40年の工期、380億円と見られる補修費などから今後継続するかどうか、交通ネットワークと地元意向に留意して審議せよ”　と、道が定めた審議事項を第3者機関に押し付けることになったといえる。しかも3ヶ月後の年内に政策会議で結論を出す予定という短いスケジュールで、十分な調査検討が出来ない状況であった。

3.　政策評価機関の問題

2002年9月20日に政策評価委員会（会長宮脇淳、委員15名）が開かれ、基本評価等専門委員会（委員長宮脇淳、委員５名）で日高横断道路事業の評価を行うことを決めた。基本評価委員会に環境問題専門家の井上京・公共事業評価専門委員長が加わり評価を行うことになった。政策評価条例は2002年４月１日施行の新しい制度で、日高横断道路問題が最初の評価事例となる。士幌高原道路を止めた「時のアセスメント」の流れを汲む政策評価制度の真価が問われる諮問として注目された。

評価の実施に当たっては基本方針を定め公表することになっている（条例第11条２）。当日了承された評価実施方針によれば、日高横断道路事業推進上の問題点とその原因を分析・検証し今後の政策に反映させることを目的とし、建設部長および政策室長が連携･協力して評価を行う。評価結果は副知事（特定政策評価検討チーム）を経て政策会議に報告され、知事が最終取りまとめを行うことになっている。環境問題の政策評価実施機関に建設部長が加わっているのに環境生活部長が加わっていないのは問題である。環境影響評価では環境大臣が必要な意見を加えられるようになっているのに対して、環境政策無視の評価実施体制である。

4.　評価実施方針の問題点

評価委員会で評価を行うにあたっては、(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　　の視点による調査･審議を行い、さらにこれまでの経緯から、次の２点を十分踏まえて評価するように指摘があった。

①　静内中札内線の日高と十勝の両地域を結ぶ幹線道路としての位置づけや、日高管内、十勝管内といった広い地域の特性などを踏まえた道路交通ネットワークについて

②　地元等の意見について

この評価の視点の中に、日本最大の原生流域を持つ日高山脈の真中に自動車道路を通すことの問題点を明らかにする視点が欠落している。無車道地域として認定されている国定公園内を通過しようと計画された道路を“幹線道路としての位置づけ”や“道路交通ネットワーク”上の役割を検討しても意味は無い。あえて評価すれば、天馬街道や樹海ロードを通るより危険で時間もかかる日高横断道路は幹線道路とはなりえないと結論されよう。

それよりも日高横断道路の最大の問題点である「原生自然地域に自動車道路を通すのかどうか」という基本的視点を中心に評価すべきである。

道では日高横断道路工事着工時の1984年に、開発局に対して自然公園法に基づく協議を行い自然環境保全の留意事項を示している。実施設計段階で11項目、工事施工段階で10項目の現場での自然保護対策である。道管理部分が自然公園区域に無いとしても、道路は一本でつながっており、自然保護対策は全体に通ずる事項である。道路工事が自然破壊を起こしているとの指摘で見直しが始まったのであるから、当然この自然保護留意事項が守られているかの点検評価が行われなければならない。手続き上の環境アセスをクリヤーしたら後はどんな破壊をしても許されると言うことではない。環境アセスの時にはわからなかった影響もあり、工事を始めてから保全上の問題点が明らかになった現象もあるはずである。評価視点（４）推進上の課題の重要課題として、自然保護問題が取り上げられる必要があった。

５．道民参加の推進

政策評価条例では、評価にあたって「道民参加の推進」（第６章）を謳っている。ここでは評価制度、評価結果、その他評価に関する事項全般について広く意見を言うことが求められている。私たちは評価の視点４項目について　（１）事業の効果･必要性の評価指標（経済構造改革の支援、活力ある地域づくり都市づくりの支援、より良い生活環境の確保、安心して住める国土の実現）のいずれも充たさない道路である　（２）生物多様性確保の役割を持つ原生自然地域に建設する妥当性が無い　（３）財政状態から真先に削減すべき事業費で、他の事業より優先して実施する理由は無い　（４）環境アセスメントの自然保護対策留意事項が守られておらず、自然河川の破壊、懸崖植生地の崩壊・コンクリート埋設、ナキウサギ生息地への悪影響など、自然保護上重大な支障を起こしている現状から、即刻工事を中止すべき　ということを評価実施機関に向けて主張した。

道政策評価条例前文では、“道民の行政への参加意識の高揚にこたえ、その信頼を得ていくためには、道政の透明性を高め、説明責任を果たしていかなければならない“ことが示されている。さらに条例第６章道民参加の推進では、制度そのものにも道民意見を求めている。私達の主張が評価の視点に含まれず、最終評価にどう生かされたのか不透明である。横断道路問題のように住民側に相対立する意見のある場合には、千歳川放水路問題で有効であったワークショップ形式で十分な討議をする必要があった。政策評価委員会の運営でも可能な方法であり、取り入れられなかったことは残念であった。今後は評価委員会をファシリテーターとするワークショップを強く求めていきたい。

６．政策評価委員の選出と役割上の問題点

政策評価委員会は、評価を客観的に行うための知事付属機関であって、有識者15名以内を知事が任命することになっている。第３者審議機関であっても、委員の人選が道の都合の良いように選ばれると御用機関となる恐れがある。案件によっては一部公募制をとるとか、住民団体、関連NGOの代表の意見を取り入れるなど柔軟な選出方法が必要だと思う。

政策評価委員会での日高横断道路問題審議の過程で、財政問題以外は道路計画課が対応していたが、委員から自然公園法と自動車道路の関係を質問されて回答が十分出来ないこ

とがあった。この質問は重要で、国定公園認定を遅らせて道道認定を先に行った経緯から、当然自然環境課が回答すべきことであった。国定公園内の自動車道路建設という政策決定には自然環境課の分掌事項が含まれているのに、特定政策評価にまったく関わらないのは問題である。自然環境課責任者が委員会の傍聴にも出ていないのは、制度上の問題と共に道職員の環境意識の低さを示している。

評価委員会の審議の場に住民意見が十分に届かなかったことも運営上の欠陥として指摘できる。条例第 6 章（道民参加の推進）に“道民は実施機関に政策評価についての意見を述べることが出来る”とあるのを理由に、道担当者は私達の意見を委員会で直接陳述することを認めず、政策評価推進課に文書発言するように求めた。後に公開の場で口頭発表することを認め、あわせて文書提出する方法になったが、委員会には道担当者が要約して伝えるという不十分な意見聴取になった。

政策評価委員会は限られた日数と不十分な資料、道民意見間接聴取の悪条件の中でも、精力的に審議を行い、現地視察も行って、道路の専門家ではなく良識ある道民の一人として評価作業を実行した。しかし、委員会の意見は評価実施方針によって“評価の過程において意見を聴取するものとする“としか規定されていない。委員会の席上政策室長が口頭で”委員会の答申は尊重する“と発言があったものの、委員会の意見が何処にどう生かされるのか制度上はっきりしていないのは問題である。本件では、委員会審議を踏まえて、道が評価調書（案）を作成し、その（案）に対して委員会が意見を知事宛に提出するという方法をとった。委員会の意見がどの程度評価調書に取り入れられたか不透明である。委員会での討議経過から、必要性、妥当性ともに低いとの委員共通の認識に達したと思われたのに、最終的な答申「特定政策評価の審議結果について」では、”必要性・妥当性はあるが優先性は低下したので、当分新規工事は行わない”という評価結果の結論を「概ね妥当」とトーンダウンした意見書になった。諮問した道側が、委員会の意見を尊重した評価調書を書いたのではなく、委員会が道の強硬な意見に合わせて「概ね」をつけて妥協したと推測される。意見書に「概ね妥当」としたのは、“ただし、必要性、妥当性については低下しているとの認識を共有する必要がある”という但し書きがついたためで、これらのことから委員会の意見は必要性・妥当性が低下した道路は「建設中止」すべきが大勢を占めていたと見て差し支えなかろう。

評価調書（案）の必要性・妥当性について、委員会意見と異なっていた場合には、道は委員会意見を尊重して書き改める必要があった。それが評価制度における第 3 者機関の役割であろう。評価条例適用の最初なだけに、道庁側が権力的に委員会意見を抑えたかのような印象を与える委員会運営が、今後前例とならないように監視を強めなければならない。

7． 特定政策評価結果の批判

特定政策評価調書は委員会意見書を付して政策室担当副知事に提出され、総合評価が行われ、政策会議を経て知事が 2003 年 2 月 7 日決定した。その内容は、1999 年土幌高原道路の道庁内部評価である再評価調書の結果に近いもので、必要性・妥当性を認め、財政状況と天馬街道開通後の優先性低下から凍結という曖昧な結論であった。第 3 者機関が評価に加わって、客観的な判断が期待されたが、結果は道の内部評価の域を出なかったと言わざるをえない。条例による評価制度は公開・第 3 者機関審議は前進したものの、制度上の不備と相まって、旧態依然とした道の官僚的運営が優先し、公共事業に対する権力的姿勢が変わらない点で、道民本位の道政が前進したとはいえない結果であった。

私達が求めていた政策評価は、日高横断道路が①原生自然地域を破壊する妥当性があるか　②長期・多額の経費を要する工事の必要性があるか　③制度破綻の「開発道路」を実施する妥当性はあるか　④地質・地形・気象条件から自動車道路を通す立地妥当性はあるか　⑤野生生物保護対策は十分か　⑥完成後災害に対する安全性確認は十分か　⑦住民要望の実態から見て、道民生活に役に立つ道路事業になっているか　など多岐にわたるが、これらは殆ど審議されなかった。政策評価委員会は実施方針の中で“道管理部分の事業評価を財政状況と交通ネットワークから評価する”と枠をはめた所に限界があった。アセスメントでは住民参加型アセスが主流を占めつつあり、環境省もその方向を奨励しているが、政策評価制度の中でも、「住民参加」、「第 3 者機関の役割」を重視し、評価実施方針の段階から住民が指摘する論点を正面から取り上げ、最終評価に外部評価を優先することを制度的に保障する必要がある。

8． 委員会意見書「特定評価制度及び公共事業の進め方について」

日高横断道路問題の政策評価を行った基本評価等専門委員会（委員長宮脇淳）は、答申後の 2003 年 4 月 17 日に「評価制度と今後の公共事業の進め方について」知事宛意見書を提出した。これは政策評価条例に基づく最初の審議経過を反省する重要な意見具申となっているので、本項で取り上げ、住民組織としての検討を加えて紹介する。*

*http://www.pref.hokkaido.jp/skikaku/sk-ssnji/assess/tokutei/ikensyoH15-1.PDF

１．評価制度について：　①諮問に当たっての留意事項として、情報やデータ整理、評価視点、スケジュールなどを明確にして、審議環境を整える必要があることを指摘した。日高横断道路事業の評価の目標が、交通ネットワークと住民意見との調整しか示されず、説明資料として財政困難を中心とする資料が与えられるだけでは、委員会審議が十分行われたとは思われない。評価基本方針の段階から、道事務局の提案を無条件で受け入れるのではなく、委員会主体で目標と方針を定めなければならない。**②道民意見等の聴取：**　広く道民が意見を述べる機会の確保、専門家などからヒヤリングを受けることも検討せよとの意見が出された。委員会は公開されたものの、道民意見が審議に反映される機会が少ないことは私達が強く指摘していたことである。委員会にはワークショップにおけるファシリテーターの役割を期待したい。**③政策評価委員会の組織：**　今回は基本評価等専門委員会が担当したが、委員会委員の範囲内で新たな専門委員会を設置せよとの意見が出された。特定政策評価を基本評価委員会で行うことが制度上もあいまいであり、今回は、環境問題に詳しい公共事業評価専門委員会井上京委員長に加わってもらって、拡大基本評価委員会で審議した。今後は特定政策評価を行う委員会を設置することが望ましい。

２．公共事業の進め方　①政策形成プロセスの改革：　今回公共事業見直しの審議を担当した委員会は、事業途中での抜本的見直しの困難なことから、最初の事業決定プロセスの改革が必要であると提言した。全体事業費や、完成後の管理コスト・事業期間などの客観的情報による合理的な政策決定を求めている。さらに、事業決定段階での情報公開や

道民意見の反映が必要であることを指摘した。道路計画課の説明によれば、日高横断道路は、始めに全体計画を立てずに建設決定だけがあり、施工しながら次の工区の計画を立てるという方式を採用していたという。今後このような全体計画抜きの公共事業手法は許されないことは、圏央道訴訟の判決（2004年4月22日）でも明らかになった。日高横断道路のような権力的な政策決定が先行し、後から事業計画を立てる手法が厳しく批判されたものと思う。**②ストック情報の把握と活用**：　今後社会資本整備に向けられる公共投資は減少し、維持・補修・更新が増大することは明らかで、事業開始から終了までのライフサイクルコストや更新需要を把握するため社会資本ストック情報を蓄積すべきであるとの提言があった。日高横断道路では、完成予定年には始めに造った橋やトンネルなどの耐用年限が過ぎる事が指摘され、負のストック情報への対応が求められていた。

基本評価等専門委員会が指摘するように、日高横断道路事業は決定時に問題があり、不合理な計画のまま権力的に着工され、事業の見直し体制が無いまま継続されてきた。今後このような公共事業を生み出さないために「公共事業の進め方」について出された本意見書は傾聴に値する。

9. 北海道の「凍結」と開発局の「中止」が意味するもの

北海道知事が「凍結」という行政上にはない政治的な結論を出し、工事再開の可能性を残したのに対し、開発局は行政上の明確な処置である「中止」を表明した。

開発局の「中止」理由を読んでみると、“当該道路の北海道管理部分の工事が止まった結果、開発局直轄整備部分の機能発揮が期待できなくなった為”としている。これは上幌高原道路の中止理由で、道が“道路建設に道費の支出が認められなくなった為”と言う論法と同じであって、“なぜ中止したか”の理由として官僚的すり替えをしている。開発局再評価原案準備書では、なぜ北海道が新規道路工事を中止したかについて全く触れていない。この道路の問題点は政策評価委員会でも“計画段階で必要性、優先性、経費・期間などに問題があった”という共通認識が示されたように、開発局が開発道路として計画を進めたことが誤りであったのは明らかである。政策決定の誤りに対してまったく反省が見られない。そもそもこの道路は「資源開発」を名目に「開発道路」として開発局が計画し、北海道に苫東―十勝ルートとして道道認定をさせ、地元市町村に地域振興のための幹線だと説明してきた二重帳簿方式による公共事業であった。地元市町村は、他に振興策の選択肢がない状況で、地元住民の生活に役に立たない巨大公共工事業を一致して要望させられることになった。それが高度成長に乗り遅れない地方の生き方であるとされていた。さらに北海道は、国からの巨大公共事業消化の圧力を、地元市町村要望事業へと転化させることによって、国・道・地元地町村による自然破壊大型公共事業が進められる権力的構図が出来上がっていた。住民の立場からすれば、道路以外の必要な社会投資も受けられず、地域の貴重な自然を破壊され、環境悪化が増大するという二重三重の打撃を蒙ることになった。

「開発道路」であるが故に北海道は国に遠慮をして、目的も必要も無い道路と言えず、道道であるにもかかわらず責任を国に持たせて、脆弱地質・急峻地形で危険な工事を業者に継続させていた。一方国は、「地元北海道の要請によって難工事部分を国直轄としているだけだ」として、道道としての全責任は北海道にあるという態度をとっていた。或る現場監督官は、日高の工事現場で身の危険を感じ、命懸けで建設する必要のある道路かと疑問に思ったと語ってくれた。しかし、開発局内部から建設に反対する意見が出ることはなかった。とにかく国・道共に責任を持って計画を遂行する体制に無かったことだけは事実である。このように国と道とが責任のもたれ合いをしているところに、この公共事業反対運動の難しさがあった。

北海道は日高横断道路の必要性・優先性の低下を理由に「新規の工事を当面行わない凍結」を表明し、国は道管理部分の工事が行われない状況では国管理部分の機能が期待できないから「中止」という、双方共きわめて無責任な処置を表明したのが今回の結末である。従って当面自然破壊工事が止まったことは評価されるものの、公共事業に対しての反省が、国・道共にまったく見られないことは、「凍結」も「中止」も不十分であることを示している。特に北海道は第3者機関である特定政策評価委員会での評価を通じて、公共事業の見直しができる体制にあったのに、「財政難の他に必要性の低下を共通の認識とすべき」というあいまいな理由で「凍結」しか表明できなかったことは、無駄な公共事業をなくすという地方自治体の姿勢が問われる結果となった。

堀知事は2003年4月に退任したが、6月に「北海道知事という仕事」という回想録を出版した。在任時代の知事の仕事について、本音を知ってもらおうというつもりか、日高横断道路の「必要性・妥当性はあるが凍結」結論について、“計画段階の手続きとして環境アセスをクリアしているので、自然保護上問題だとは言えない”とか、“長いこと期待を持たせてきた地元に対して、少しは可能性があるような言い方をしないと立つ瀬が無いだろう”というような言い訳をして、“これが大人の議論だ”と語っている。私達はこんな「大人の議論」を認めるわけにはいかない。知事のこういう判断と発言こそが、道庁機構の支配者としての権威を維持し、道民の福祉・利益にならない不透明な道政を展開してきた理由である。以前の判断や施策に誤りがあったと判ったら、道民の前にはっきりと認め正すのが透明性のある道政である。退任後の回想録で釈明するようなことを、責任ある知事在任中に行うことは犯罪的でさえある。回想録で“･･･だから大人の議論を判ってくれ”、と言うこと自体道民を愚弄している。問題の本質を承知していながら、官庁の権威を保つために本当のことは言わず、誤魔化しの態度をとることは厳しく批判されなければならない。私達の建設反対運動は、権力を盾に国民の利益に反する行政を進める官僚機構に向けて行われたので、“･･･だから判ってくれ大人の議論”を許すわけにはいかない。建設事業に期待を持たされていた地元市町村に、可能性は残っていると言う小手先の慰めは通用しない。事業継続が不可能なことを、本当の理由で真心を込めて説明し、地元資産である貴重な自然を破壊したことを詫び、これからはこの自然を守り生かす方向で地元振興を共に考えていくことを訴えなければ、長い間無責任な道政に振り回された地元住民は、それこそ立つ瀬が無いと言うだろう。知事のメンツのために道民の信頼を失うことになったと批判する。

地方自治体が国に対して、“地方住民の役に立たない自然破壊公共事業を見直させる機会を放棄した”という意味において、道の「凍結」表明は禍根を残す結果となった。国は道の曖昧な態度表明によって大型公共事業を見直すどころか、道路建設問題の責任を道に持たせ、日高横断道路をスクラップにして、別な公共事業への集中や戦争協力費などを増やす動きを示している。このように国・道ともに今回の「凍結」・「中止」が表面的なもので、本質的な政策変更とは程遠いと批判せざるをえない。国民が自ら平穏で安定した生きがい

のある社会を創り出す政策を実現できる主権を取り戻すことが、さらなる運動の目標であることを「止めよう日高横断道路」運動から展望したい。

１０．行政の怠慢で 100 億円以上の無駄使いと自然破壊が進んだ

日高横断道路は、今回の事業中止決定で今後の事業費支出が抑えられたが、1998 年度に事業再評価が道と開発局で行われた時に双方共不合理にも「事業継続」決定をしている。自然保護団体からは今回と同じ理由で事業中止を求める主張がなされたが、「崩れ落ちた日高横断道路計画の根拠」で明らかにしたように、継続理由は虚構であった。

自然保護団体では、事業継続理由の不合理な点を再三にわたって指摘し、道知事は回答不能に陥っていた。98 年再評価時点で少なくとも工事を凍結し、自然保護団体の提言に基づく「抜本的再評価の見直し」を実施していれば、年間 30 億円の税金の無駄使いは防がれ、大きな自然破壊を抑えることが出来たはずである。1999 年時点の十勝側工事最先端は、札内川七の沢分岐点である七の沢橋であった。それより奥地の七の沢は、日高山脈の中でも自然の豊かな原始的河川として知られ、最も保護を優先させなければならない場所であった。この区間が 99～03 年に道路工事継続によって壊滅的打撃を受けたことは、十勝自然保護協会の報告するところである。日高側の 99 年工事最先端はシベチャリ川上流映光橋であった。この場所で 03 年までに国定公園コア部分である特別保護地域にかかる千石トンネルが１キロ以上にわたって掘削された。これらは 98 年再評価が適正に行われていれば防げた自然破壊であり、行政の怠慢による取り返しのつかない破壊事業として厳しく糾弾されなければならない。私達としては、まず工事を凍結させ、自然破壊の実態を明らかにしないと、行政の怠慢・引き伸ばしによって、自然破壊が進行してしまうことを、自然保護運動上の苦い教訓として明らかにしておく。



第Ⅲ章　残された原生自然・対立する保護と開発
―20 年前の日高横断道路をめぐる熱き闘い―

１．大雪縦貫道路問題の教訓と現地調査

大雪縦貫道路問題が大詰めを迎えていた 1972 年、日高山脈でも大雪縦貫道路と同じ性格の日高横断道路（当時は日高中央横断道路と呼称）が静かに動き始めていた。日高横断道路の建設の動きは、この２年前北海道開発局が開発効果の予測調査を開始したことから具体化していた。だが当時道内では、1964 年に創立された北海道自然保護協会を除いて自然保護団体がようやく結成され始めたころであり、これらの団体も最大課題の大雪縦貫道路に全力投球していたため、日高山脈での静かな動きにまで対応する余裕がなかった。

翌 73 年、大雪縦貫道路計画が北海道開発庁による計画申請取り下げによって一段落したものの、続いて北海道の優れた天然林地帯を開発対象地にした、大がかりな大規模林業圏開発計画が具体的な形で登場してきたため、縦貫道路問題に取り組んだ多くの団体や北海道自然保護団体連合はそちらに力点をシフトした。ただ、十勝自然保護協会は、日高山脈に最も近い自然保護団体として日高横断道路に高い関心を払っており、この年日高専門委員会を発足させている。

本格的な取り組みが始まったのは、北海道開発局が一連の開発調査をほぼ終了させて、奥地開発道路協会が「日高山脈中央部における自然環境並びに日高圏域と十勝圏域の農業等産業の背景に関する調査」を発表した 77 年からである。この年十勝自然保護協会はこの調査の問題点を発表、78 年２月北海道開発局に自然環境調査報告書の公開と計画の説明を要請した。

北海道自然保護団体連合も 78 年３月、日高横断道路建設反対を決定した。それまで全力で取り組んでいた大規模林業圏開発計画が、オイルショック（73 年 10 月）、高度経済成長の終焉、新全総の行き詰まりから三全総への移行（77 年１月）、それに伴う北海道第三期総合開発計画から北海道長期発展計画への移行など社会情勢の変化もあって、計画の骨格が破綻し見直しに入ったまま動きを見せなくなった。具体的には 74 年 10 月、翌月に控えていた大規模林道「滝雄・厚和線」の着工を、北海道は２億 1000 万円の事業費を抱えたまま延期して、その後工法の再検討を理由に建設の動きが表面から消えた。この事態を受けて次第に現実化しつつある日高横断道路問題へ主力を移した。

開発計画と対峙する自然保護運動の基本は、計画内容を的確につかむこと、開発が行われようとする現地をよく知ることである。前者は今日のように情報公開制度もなく、行政の国民に対する説明責任も希薄だったので、正確な情報はなかなか入手困難だった。大雪縦貫道路問題のときは、議員調査権を使って開発計画書を入手した。その計画書が言われていた開発目的とは裏腹の内容だったことが明るみに出て、開発行為が窮地に追い込まれたこともあって、行政サイドの情報の出し渋りは一層顕著になった。

道庁交渉（第１回７９年７月）など詳しい計画内容を公表させる取り組みをする一方で、現地の自然環境を把握するための現地調査の準備を開始した。一般に現地調査は、調査という性格上専門家のチームだけで行われることが多い。当然のことながら調査方法は調査目的に沿った学問的

手法で展開される。それはそれで価値があり意義のあることだが、運動が必要としている内容とは乖離することもある。調査目的が異なると当然結果も異なってくる。専門分野間の議論が行われにくい上、専門的であるが故に内容が一般住民には伝わりにくい等の面もある。住民の目線が欠如するのである。

大雪縦貫道路問題では、この点の弱点を克服するため、専門家に加えて住民やマスコミが参加する市民型現地調査が実施された。専門分野にとらわれないシロウトのまっすぐな目線が飛び交い、専門分野を横断した議論が現地で展開される。専門家の科学的な見方が市民に伝わり問題の所在やポイントが全体の中に浸透していく。現地での熱い議論と生々しい現場がマスコミの手によって、広く社会に報道される。この市民型現地調査は、大雪縦貫道路を阻止する上で大きな役割を果たした。その経験を活かそうと79年7月、2日間の日程で現地調査が実施された。

調査班は北海道自然保護団体連合の寺島一男を総隊長に、静内隊（寺島隊長兼任）と中札内隊（帯広畜産大学助教授藤巻裕蔵隊長）の2班に分かれ、マスコミ3名を含む総勢23名が参加した。調査地域は、静内側が高見ダムを起点にコイボクシュシビチャリ川上流標高約680メートル地点まで、中札内側は札内川11号ダム工事現場を起点に七ノ沢上流標高約800メートル地点まで範囲とした。既設林道の状況、ルート沿いの地形・地質、動・植物、河川の状態等について現状把握を行った。その結果、既存林道、治山治水の砂防ダム、電源開発の大型ダム等が顕著な自然破壊を起こしている現状を把握するとともに、日高山脈特有の急峻な地形・脆い地質、頻発する積雪期の雪崩等が影響して、日高横断道路の開発が大規模な自然破壊を招く恐れがあることを指摘した。調査の翌日、道庁記者クラブで記者発表を行うとともに、既存文献の資料も加えた報告書を11月20日に発行（１０００部印刷）した。

2. 連絡協議会の結成と地元へのアプローチ

現地調査終了後の9月1日、帯広市で日高中央横断道路をテーマに第9回北海道自然保護シンポジウム（北海道自然保護団体連合主催）が開催された。その集会で、多くの人に日高横断道路問題を伝えより幅の広い大きな運動にすべきとの問題提起を受けて、翌2日、北海道自然保護団体連合・北海道自然保護協会・十勝自然保護協会・旭川大雪の自然を守る会・大雪の自然を守る会（札幌）を設立世話人として日高山脈を守る連絡協議会（２２団体、約7000人）が結成された。

現地調査の取り組みの中で、地元住民が計画の内容についてよく知らされていないことがあった。地元町村には建設期成会がつくられ、建設推進は地域の総意との印象を与えていたが、現実は大きく違っていた。その間の事情は、帯広畜産大学自然保護研究会が79年11月～12月にかけて実施した、中札内村村民意識調査の結果がよく伝えている。研究会は中札内村全1046戸中、422戸422人を対象に調査委員のべ53名を動員して5日間かけて実施した。戸別訪問による聞き取り調査である。

その結果、計画を知っているかの問いに94%が知っていると回答したものの、どこまで通じるか知っている73.6%・知らない26.4%、道路建設の必要を感じている31.7%・感じていない15.8%、現在、交通に不便を感じている32.5%・感じていない67.5%など、村民の道路建設に対する認識や期待は自治体が喧伝するような総意でないことが明らかになった。

日高横断道路の建設をどうするかは、確かに建設の対象地は特定の地域に限定されそこには住民が存在するが、自然環境に及ぼす影響一つ考えてもわかるように、すべての決定権が地元にあるわけではない。さりとて係わりの深い地元に暮らす人たちの意向を無視してよいことにもならない。将来の地域のあり方や自然環境の保全・利用を考えると、むしろ地域に住む人たちが開発や自然保護に関してどんな認識を持つかが重要である。その意味で地元に対し意見交換や問題意識の投げかけなどアプローチが大切だった。

北海道自然保護団体連合では事務局を中心に、地元の山岳会・町議会議員・有志の住民に対し79年から80年にかけて積極的な働きかけを行った。できれば地元に横断道路問題を考える組織ができることを願って動いたが、自治体の住民に対する締め付けは強く思うような成果はあげられなかった。

3. 日高写真展の開催とマスコミへの働きかけ

日高横断道路問題の学習が広がっていないことを受け、大掛かりな集会やイベントで人を集めて問題点を訴えるだけでなく、家庭・サークル・団体・組合・山岳会・職場など少人数のところへこちらから出向き、お茶の間懇談会的に行う出前作戦を行うことにした。札幌、十勝、旭川など各地に住んでいる連絡協議会のメンバーが、道路問題と写真・スライドを活用した自然解説の出前学習会を随時行うのである。限られたメンバーと限られた時間の制約もあって、十分に行うことは出来なかったが結果的には大きな成果があった。活動するメンバー一人一人の問題に対する理解が進む上、運動に対する手ごたえが実感できる点でも有益だった。

日高横断道路問題と大雪縦貫道路問題には、運動上いくつも共通点があったが、ただ一つ世論の関心には大きな違いがあった。それは大雪山と日高山脈の知名度の違いである。大雪山が1934年（昭和９年）に、わが国の国立公園指定の第１陣となって、いち早くその優れた自然が全国に知れ渡ったのに対し、アプローチが長く未だに多くの登山ルートでわらじが必要な日高山脈は、一部の人を除いてほとんど知られていなかった。運動を始めてすぐそのことを強く痛感した。大雪山では比較的ストレートにその自然の持つ価値や破壊への思いが伝わったが、日高ではなかなか伝わらなかった。

日高山脈を訪れる人の多くは、山岳部や山岳会に所属している登山者か登山経験の深い登山者で、大雪山のように観光目的で訪れる人は極めて少ない。日高の山並みを遠くから眺めることはできても、日高山脈の山懐深く入ってその自然を堪能した人は限られていたことになる。

現場体験のない人に日高山脈の自然を知ってもらう方法の一つは、パネル写真の制作だった。プロの写真家の応援も受けて、日高山脈の四季を写した全紙サイズのパネル写真数十点を制作、それを用いた写真展を開催した。帯広（79年12月ＮＨＫ帯広局ギャラリー）、東京（80年4月銀座子供ギャラリー）、札幌（80年5月アートギャラリーさいとう）、旭川（80年10月大雪画廊）と各地で展開するとともに、開催期間中に講演会、パネルデスカッション、学習会を抱き合わせで開いた。

日高山脈を守る連絡協議会は、行政サイドの日高横断道路の静かな動きが、次第に具体的な動きに変わりつつある情勢を受けて、運動を急いで全国展開する必要に迫られた。運動の常道はチ

ラシと署名である。「地球の生い立ちを伝える日本の日高を守れ」「日高中央横断道路建設に反対しよう」と書いたリーフレット（2色刷り・B5判・表裏3枚つづり）を、急遽5万部作成（79年8月）して全国に配布した。

また、道路計画に反対する署名用紙を1万枚印刷し、全国10万人署名活動を開始（80年5月）した。運動に要する資金は、街頭カンパ・寄付のほか、日高山脈のポスター・カレンダー・絵葉書・高山植物をデザインしたループタイ等の販売で賄った。とりわけ山岳画家の坂本直行さん原画のカレンダーや絵葉書は、好評で大きな財政源になった。

運動の広がりには、マスコミの報道が大きく影響する。現地調査、写真展、署名活動、シンポジウムなど取り組みがあるたびにマスコミに連絡し、重要な場面では記者会見を行った。活動は徐々に各社に取り上げられ、記事もローカルから中央へと拡大されるようになった。中でも80年5月28日朝日新聞（夕刊）が大きく掲載した本多勝一編集委員の「検証・なぜ日高横断道路か」の記事は、世論を喚起し国民の目を日高横断道路問題に集める上で重要な役割を果たした。北海道新聞は80年7月30日朝刊をほぼ1ページ割き、「秘境の保護か開発か」を特集した。

報道の姿勢も、毎日新聞「日高山脈―原始秘境になぜ道路―開発論先走り」（80年4月14日）、北海道新聞「論説　日高横断道路は断念せよ」（80年6月19日）に見られるように、道路建設に厳しい論調になった。

4．道々認定と国定公園指定

道路建設を進める開発局サイドの動きは、ルート周辺における一連の「自然環境基礎調査」が終了する78年暮れあたりから活発化する。12月、北海道開発庁は道庁に対し「事業計画概要」「自然環境基礎調査」等を提示し同意を求め、道庁は調査結果から環境に支障はないとして同意を与えた。翌79年1月、北海道開発庁は「開発道路道々静内中札内線」の建設調査費として、500万円を正式に道開発予算に盛り込んだ。80年1月になると、北海道開発庁は道庁に対し横断道路の環境影響評価書を提出し、道はただちにこれを公告・縦覧に付した。

同じ1月、北海道は全国の都道府県として初めての北海道環境影響評価条例を施行した。2月には道議会での質問を受けて堂垣内知事が、日高横断道路建設に出来たての環境影響評価条例を準用すると表明した。

北海道自然保護団体連合は、道の環境影響評価条例に不備が多いところから形式的な運用になると、環境影響評価は空洞化し開発の免罪符になる恐れが強いと判断し、道庁に対して同条例の民主的な運用を申し入れた。道は、生活環境部長の私的諮問機関として環境影響評価検討会議を設置すると表明し、翌2月第1回の検討会議を開催して、委員長に伊藤浩司北大教授を選任した。

日高横断道路の環境影響評価書に対する道の公聴会は、80年3月静内町（28日）と中札内村（29日）で開かれた。各会場の意見公述人は、道が委嘱した学識経験者2人と一般公募の5人の計7人。静内町の会場では、委嘱学識経験者として八木健三北大名誉教授と、一般公募で日高山脈を守る連絡協議会の田中明子事務局長が反対の意見陳述をした。中札内村の会場では、委嘱学識経験者として藤巻裕蔵帯広畜産大学助教授が反対の意見陳述を行った。公聴会全体としても建設中止の意見が相次いだ。

岩石学が専門の八木健三教授は、評価報告書は日高山脈中央部は粘板岩や片岩が多数の断層帯や破砕帯で切られ、崩壊しやすく土石流が生じやすいと指摘し、崩壊危険箇所の分布も示している。なのに環境予測の場面では「急傾斜地、崩壊地は極力保全する」「注目すべき動物の生息環境は影響を可能な限り最小化する」等々の保全目標を掲げ、具体的な方法では「急傾斜地では荒廃の恐れのない工法をとる」「覆道工、橋梁工を採用する」とあるのみで、それらが有効適切な工法か否かのデータは与えられていない。そして最後の影響評価の場面では、各項目について「環境目標は概ね維持されるもの考える」という結論がポツンと出てくる。現状分析と工事方法と推論をつないで結論を出すという、論理的な筋道が全然見えてこない。どうみても評価報告書は科学的な文書とはいえないと指摘した。

評価報告書の不十分さは、環境影響評価検討会議でも指摘された。現状調査結果は、①生物の種名、亜種名に混乱あり、②動植物の調査は不適当、③地形地質はより詳細な調査が必要。予測対策では①工事による地形、生物、水への影響と崩壊、土石流などの危険への配慮が不足、②排気ガスの影響予測なし、③自然破壊防止への配慮が不十分、としている。

これに対し道は、「かなりの部分はテーブル作業で修正できる。再調査を必要とする地形地質の調査は、道路着工のための実測やボーリングに合わせて行い、完全な報告書にすればいい」と回答した。道環境影響評価条例では「完全な報告書により環境破壊の恐れのないことが確認された段階で、はじめて着工を認める」としているにもかかわらず、これを無視して見切り発車をしようという、行政の傲慢な姿勢が明らかになった。

日高中央横断道路を開発道路にするためには、道々認定の要件をクリアする必要がある。その意味で道々認定問題は、道路建設を進める大きな山場だった。80年10月、開催された道議会は、この問題をめぐって審議が大揺れに揺れた。

日高山脈を国立公園もしくは国定公園にしようとする動きは、比較的古くから地元自治体を含めて各界で取り沙汰されていたが、日高横断道路問題の論議とともにその構想も国定公園として現実化してきた。指定の前に道路計画を先行させておきたいとする開発サイドの動きもあり、思惑が錯綜した。

80年6月17日北海道環境保全審議会は、日高・えりも国定公園指定に係わる案件を審議。その前日、北海道自然保護団体連合は道知事と北海道自然環境保全審議会会長宛に「日高山系の自然環境保全と国定公園指定についての要請書」を提出した。北海道自然保護協会も国定公園のエリアを山頂部だけでなく山麓にも拡大すること、国定公園の原始性を傷つける日高横断道路は建設しないことを盛り込んだ意見書を提出した。

この国定公園指定問題連動させて、日高山脈を守る連絡協議会は日高横断道路問題をアピールするため、中央へのアピール作戦を開始した。6月上旬北海道自然保護団体連合の田中明子事務局長や坂本直行さん、八木健三さんが上京し、シンポジウムの開催、国会議員への働きかけ、環境庁・北海道開発庁との話し合い、環境庁記者クラブでの記者会見など精力的に行動した。

また一方、井手貴夫北海道自然保護連合代表を中心に、（社）日本山岳会、（財）日本自然保護協会、（財）日本国立公園協会、（財）日本野鳥の会、（財）世界野生生物基金日本委員会、（財）日本鳥類保護連盟など全国規模の組織・団体に対して要請行動を行った。これらの組織・団体は、いずれも6月30日に日高山脈の国定公園の早期指定と日高横断道路計画反対を盛り込んだ要請書

を関係機関に送付し、記者発表を行った。

一連の中央行動の中で6月7日に、全国の自然保護団体（10団体）とともに環境週間行事として開催した「日高中央横断道路を考えるシンポジウム」は大きく盛り上がり、各方面に大きな影響を与えた。

その後、北海道自然環境保全審議会自然公園部会は、6月26日～28日にかけて現地視察を行い、8月13日「日高山脈襟裳国定公園」申請について、早期に指定を実現する答申案をまとめ上申した。日高中央横断道路計画については、道に対し慎重な対応を求める付帯意見を添付した。80年10月1日、日高山脈襟裳国定公園が正式に指定となった。

5．知事の公約違反と現地踏査

70年代後半横断道路の基礎固めを着々と進めてきた道行政は、80年代に入ると建設を具体化する日程を次々と推し進めるようになった。公聴会での圧倒的な反対の意見陳述、環境影響評価検討委員会によるアセス調査不備の指摘、大勢を占めるようになった建設反対のマスコミ報道などを尻目に、国定公園の指定、横断道路の道々認定が終わると建設決定は当然の帰結とする動きを次々と見せ始めた。

80年から84年にかけて、道行政と自然保護団体の間で激しい攻防が繰り広げられたが、この間一度だけ情勢を大きく転換させる機会があった。道知事選挙である。1971年から3期12年間にわたって道知事を務めてきた堂垣内尚弘知事が83年引退した。横路孝弘、広谷睦男、三上顕一郎の3人の新人候補が立候補した。北海道自然保護団体連合は、直ちに横断道路問題を含む環境問題の公開質問を実施し、その結果を「北の自然」（号外）で公表した。

最有力と見られた横路孝弘候補は、横断道路の是非についてどう考えるか、横断道路事業は環境影響評価報告書の不備による再調査の段階にあるが、将来この事業を環境影響評価条例の対象にするかとの質問に対し、「いわゆる日高横断道路は地元の強い要望に基づくものと伺っていますが、自然保護の観点から厳格な環境アセスメントの実施を条件とします。現在、再調査を行っているので環境影響評価条例の対象事業として、より厳正なものとしていきます。」と回答した。しかし、横路知事は当選後の84年10月、「道政の継続」を理由に着工にゴーサインを出した。

着工が目前となった84年7月27日～30日、北海道自然保護団体連合主催の日高横断道路の現地踏査（踏査隊長寺島一男）が実施された。5年前の79年7月に実施された現地調査は、日高山脈の主稜線を挟んで日高側と十勝側の既存林道のあるところまでの調査だったが、この調査は主脈を横断して道なきルートを登る本格的な踏査となった。目的は横断道路の予定ルートに沿って現地を実際に歩き、この道路の建設が日高山脈の自然に及ぼす問題点を、体感的に直接目で捉えてくることである。

踏査隊はマスコミ関係者、専門家を加えて二隊編成とした。日高隊（隊長寺島一男）は23名。静内川上流のコイボクシュシベチャリからルート近くのカムイエクウチカウシ山を登り、反対側の札内川八の沢を下って中札内村へ横断した。十勝隊（隊長森実裕）は11名。札内川七の沢から主稜線上に出て、うち9名が札内川上流のコイカクシュサツナイ川を下って戻り、残り2名がカムイエクウチカウシ山で日高隊と合流した。

踏査ルートは、ベテランの登山者でないと取り付けない岩と沢の本格的なルートである。とりわけ日高隊は山中3泊を伴う厳しい踏査だったが、北海道勤労者山岳連盟のサポートのもとに計画通り踏査した。

踏査の結果、多くの問題点が把握された。いくつか記述すると、一つは既存林道の自然破壊のひどさである。横断道路全長の約3分の2が既存林道等の拡幅になる。日高側と十勝側に半々存在するが、日高側は日高累層群と呼ばれる風化の著しいボロボロの粘板岩で覆われている。この地層は北海道の中軸部周辺に多く広がっていて、道路泣かせの地層となっている。悪名を馳せた大雪山周辺の自然破壊林道もこの地層である。林道とは幅員を含めた道路規格が桁違いに大きい。横断道路が施工されれば、崩壊のスケールは尋常なものではないことを既存林道の破壊は示していた。

毎年崩落を繰り返して河川をすっかりだめにしたコイボク林道などは、膨大な自然の改変が必要で自然に与えるインパクトは深刻なものになることが予想された。十勝側の札内林道も、変成度の低いホルンフェルスと呼ばれる変成岩や、砂岩・粘板岩などを主体にした地層のため、日高側と同様の問題が考えられた。

二つは未開削部分に断層が予想以上に多かったことである。ルートの日高側には専門家が「日高西縁衝上断層」「日高主衝上断層」と呼ぶ大きな断層があるが、この他にも小規模な数多くの断層がルート上にあることが判明した。三つはこれまで地質的には硬くあまり問題がないと思われていた日高中軸部の変成帯が、そのような一言で片付けられる単純なものではなく相当複雑な構成になっていることが読み取れた。ざっと見ただけでも十以上のバンドから出来ていて、風化に弱いものも少なくない。主脈のトンネル部分に出てくるミグマタイトと呼ばれる変成岩もその一つで、野塚トンネルの大崩落に見られるように破砕帯を生んで難工事になることが予想された。

この現地踏査を通じて参加者が共通して実感したことは、この道路はそこまでの工事と自然改変をしてつくらなければならない道路なのかであった。机上の計画書や地図からは見えてこない、現地にその身を置いたものだけが実感できる思いである。実感することは現地調査では非常に重要で、この現地踏査は参加したマスコミ関係者によって大きく報道された。

30日午後に下山した現地踏査隊は、その日の夜、帯広市内で報告集会を開いた。集会には自然保護関係者や一般市民約60人が急遽集まり、日高山脈の心臓部を踏査した生々しい報告を熱心に聞き入った。集会では寺島一男により撮影された積雪期の横断道路予定地の16ミリフイルムも上映され、続いて踏査の具体的な内容が日高隊の小山健二副隊長と十勝隊の森実裕隊長によって報告された。

6．強行着工と５０mm²声の買い取り運動

工事の着工は10月15日、中札内側の札内川ピョウタンの滝上流13.6キロメートル地点で実施された。それに先立ち北海道自然保護団体連合内で、着工に対し実力阻止をするかどうか検討がなされた。決意を示すことでは一つの表現ではあるが、そのことによって着工が延期されたり中断される可能性は低かった。むしろ冷静な態度や厳しい意思表明をし、今後に向けて粘り強い取り組みの姿勢を明らかにするほうがよいと判断された。ただ、着工に対し已むに已まれぬ気持ち

から現地で着工反対の座り込み行動を予定しているグループもあるので、個人参加をすることはやぶさかでないと決定された。着工当日、行政側は測量と杭打ちを20分間行い、あわただしく既成事実をつくって終了した。現地では反対をアピールする約40人が座り込んだ。日高側の着工は、10月30日静内町奥高見地区ナナシの沢出合の林道で始まった。

強行着工が明らかになった９４年９月１日、北海道自然保護団体連合は長期化が避けられない今後の反対運動に備えて運動を一区切りし、これまでこの運動に寄せられた多くの人々の思いアピールするため、新聞に意見広告を出すことを決定した。大雪縦貫道問題に比べて日高横断道路問題の運動面から見た手応えの違いは、概して市民の反応が低かったことである。問題の性質も似通っており、運動量は大雪山にもまして活発に行ったが、いかんせん日高山脈の知名度は大雪山に比べると格段に低いのである。日高山脈の自然の価値を伝えるとともに、問題の所在を効果的に広める方策が必要だった。

新聞の意見広告掲載は、テレビなどの一過性の映像とは違い活字として残り、後々まで多くの人の目にとまる機会が多い。何よりも一人一人の思いや意思表明が、名前を掲載することによって行いやすい。問題は掲載資金である。当時、全国紙の全面広告は２０００万円以上が相場だった。手弁当の運動には当然、そんな巨額な資金はない。かといってその金額に見合う資金集めは不可能である。

結局、一人の意思表明として拠出しやすい一口１０００円を基本金額に、「５０平方ミリ声の買い取り運動」として展開することになった。名称は知床百平方メートル運動に倣い、５０平方ミリは紙面に名前を載せる１名分のスペースである。約半年後の３月末をめどに運動を展開して、４月１０日掲載することとした。４月１０日を選んだのにはいかささか訳がある。２年前のこの日、道知事選があった。当選した横路孝弘知事の公約違反に対して、ささやかな抵抗の意味を込めたのである。

９月４日、チラシ４万枚をつくり札幌市民会館を会場にスタート集会を実施した。募集期間の半ばまでチラシが独り歩きするだけで反応が少なかったが、終盤に入って運動は急速に広がりを見せた。締め切り日までに、９７団体・８８０人の個人が賛同した。全国版の全面広告には手が届かないので、様々な条件を考慮して全国紙の道内版に全面広告として載せることにした。

４月１０日、「原生の自然ここに、私たちは日高中央横断道路の建設に反対します」の大見出しの後、日高山脈の航空写真、工事の中止を求める意見文章とともに、賛同者全員の名前が掲載された。掲載後の反応は予想していたよりも大きく、「計画は着工されても、粘り強く闘ってほしい」「署名やカンパならできるので協力したい」などの手紙や葉書がたくさん寄せられた。

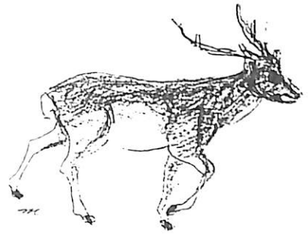
横断道路が着工された翌８５年、北海道自然保護連合は現地と工事の状況を把握するため、６月から１１月にかけて断続的に計６日間、静内側と中札内側の現地調査を実施した。両側とも工事の進捗はごくわずかで小規模にしか行われていなかったが、静内側では既存林道の法面が高見ダムと聖和橋間で３６箇所にわたって崩壊しており、今後の工事の多難を伺わせた。

その後、中札内側では札内川の札内ダム工事が開始され、ダム本体の工事や延長約８キロメートルにわたる水没道路の掛け替え工事で自然破壊が著しくなった。静内側でも高見ダム、奥高見ダムの工事で一変した自然に横断道路の工事が加わって、周辺一帯の自然は更に大きく変貌した。本格的な横断道路の工事が始まると、風化が著しい粘板岩や片岩などの脆い地質に加えて急峻な

地形では雪崩が頻発し、毎年のように岩石崩壊や土石流が発生して自然破壊が止まらない状態が続くようになった。

「急傾斜地では荒廃のおそれのない工法をとる」「覆道や橋梁を多用して崩壊を最小限に抑える」ので「環境保全目標は維持される」「山岳景観の現状はおおむね維持される」とした当初見解とは裏腹の状態が続いた。工事は環境に十分配慮して、自然破壊などの問題が生じた場合はその都度自然保護団体等と協議をして対策を講じたいとしていた説明も、雲散霧消した。工事は遅々として進まず工事費も増大の一途をたどったが、着工した公共事業を止める制度的枠組みがなかったこともあって、事業は完成のめどが立たないままいたずらに継続された。

その後、北海道自然保護連合は新たに生じた知床国有林伐採問題や千歳川放水路計画に再び主力を移すことになったが、８４年の現地調査のときに始めた「日高自然セミナー」は、第３回以降道央地区道勤労者山岳連盟に引き継がれ以後毎年粘り強く実施された。この取り組みは地道に横断道路の現状をコツコツと市民に伝え、横断道路問題の風化を防いで２０年後に再開された反対運動に大きな足がかりを残した。







ブルで堀崩される七の沢

日高横断道路問題前期年表（1955～1985）

年	反対運動の動き		行政・推進側の動き、マスコミ報道	
	月・日	項　　目	月・日	項　　目
1954年（昭和29年）				開発道路制度「選定基準」できる。
1955年（昭和30年）				中札内村・静内町より道路開発の要望書が提出される。
1958年（昭和33年）			6・27	建設新聞、社説（時評）で「静内中札内線の着工」問題を取り上げる。
1965年（昭和40年）				中札内村・静内町・帯広市による「日高中央道路開発期成会」が発足。陳情活動を活発化する。
1970年（昭和45年）				十勝・日高の12市町村「日高山系国定公園指定促進期成会」を結成。 北海道開発局、静内・中札内ルートについて開発効果の予測調査実施。（～昭和46年）
1972年（昭和47年）				北海道開発局、静内・中札内ルートについて路線整備計画調査を実施。
1973年（昭和48年）		十勝自然保護協会、日高専門委員会を設置		
1974年（昭和49年）				北海道開発局、静内・中札内ルート周辺の「自然環境基礎調査」（航空写真による地形・地質の把握）を実施。
1975年（昭和50年）				北海道開発局、静内・中札内ルート周辺の「自然環境基礎調査」（地形・地質、植生の調査）を実施。（～昭和52年）
1976年（昭和51年）				奥地開発道路協会、「日高山脈中央部における自然環境並びに日高圏域と十勝圏域の農業等産業の背景に関する調査」を発表。
1977年（昭和52年）		十勝自然保護協会、奥地開発道路協会の「調査」の問題点を発表。 帯広畜産大学自然探査会、「日高山脈の自然調査報告書」を発表。		
1978年（昭和53年）		十勝自然保護協会、「会誌3号日高山脈特集」で奥地開発道路協会の「調査」を批判。	12・	北海道開発局、静内・中札内ルート周辺の「自然環境基礎調査」（動物の調査）を実施。 北海道開発庁、「事業計画概要」「自然環境基礎調査」を提示し、道の同意求める。

1978年（昭和53年）			12・	道、調査結果から環境に支障なしと判断し、同意。
1979年（昭和54年）	2・1	十勝自然保護協会、北海道開発局に対し「静内・中札内線関連自然環境調査報告書の公開について」要請。	1・	北海道環境影響評価条例施行
			1・	開発道路道々静内中札内線の建設調査費（500万円）が、道開発予算に盛り込まれる。
	2・5	十勝自然保護協会、北海道開発局帯広開発建設部に対し「静内・中札内線の計画の説明について」要望。	2・	堂垣内知事、道議会の質問で道アセスメント条例の準用を表明。
	3・11	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路建設反対を決定。	8・	環境庁自然保護局計画課長、日高中央横断道路の建設に同意を表明。
	6・25	北海道自然保護団体連合、現地調査計画について記者会見。（道政記者クラブ）		
	6・30	北海道自然保護団体連合、道路建設予定地（十勝側・日高側）の現地調査実施。（～7月2日）		
	7・3	北海道自然保護団体連合、現地調査報告記者会見（道政記者クラブ）		
	7・19	北海道自然保護団体連合事務局、静内山岳会と話し合い。（静内町）		
	7・22	第4回東北海道反公害自然保護交流会（根室市）で日高中央横断道路問題報告。		
	7・28	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路問題で第1回対道交渉（道庁）		
	8・25	第9回全国自然保護大会（富山市）の日高中央横断道路問題のアピール採択。		
	8・29	北海道自然保護団体連合事務局、浦河町議会議員と話し合い（浦河町）		
	9・1	北海道自然保護団体連合、第9回北海道自然保護シンポジウムで日高中央横断道路問題を中心テーマに論議。（帯広市。~2日）		
	9・2	日高山脈を守る連絡協議会を結		

		成。(北海道自然シンポジウムで決定。22団体・約7000人)		
	9・14	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路活動資金坂本直行山岳カレンダー作成。(4000部)		
	9・28	旭川・大雪の自然を守る会、パネルディスカッション(旭川市)で日高中央横断道路問題を取り上げる。		
	9・29	道央勤労者山岳連盟、山岳映画と講演の夕べ(札幌市)を開催し日高中央横断道路問題をアピール。		
	10・10	北海道自然保護団体連合事務局、日高中央横断道路問題で静内町議会議員と話し合い。(静内町)		
1979年 (昭和54年)	10・21	'79合同教育研究集会(札幌市)公害と教育分科会で日高中央横断道路問題報告。		
	11・5	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路問題で第2回対道交渉(道庁)		
	11・11	帯広畜産大学(帯広市)大学祭で日高中央横断道路問題の講演・討論会開催。		
	11・17	帯広畜産大学自然保護研究会、日高中央横断道路問題で中札内村村民意識調査を実施(調査個数422戸・調査対象人数422人・調査員のべ53名・戸別訪問による聞き取り調査・5日間。～12月16日)		
	11・20	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路現地調査報告書作成(1000部)		
	11・21	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路問題でNHK「北海道7:30」に出演。		
	12・11	日高山脈を守る連絡協議会・十勝自然保護協会、日高写真展開催。(NHK帯広局ギャラリー)		

	1・24	北海道自然保護団体連合、道庁に対し環境影響評価条例の民主的運用を申し入れ。記者会見。(道政記者クラブ)	1・21	北海道開発庁、道に対し日高中央横断道路の環境影響評価書を提出。道、これを公告・縦覧。
	1・25	帯広畜産大学自然保護研究会、「中札内村民意識調査結果報告」を発表。記者会見	1	道、生活環境部長の私的諮問機関として環境影響評価検討会議を設置。
	2・7	北海道自然保護団体連合事務局、日高中央横断道路問題で全国組織団体に協力要請。(東京～8日)	2	環境影響評価検討会議、第1回の会議を開催し委員長に伊藤浩司北大教授を選任。以後5回の会議を開催。
	2・9	北海道自然保護団体連合、日高問題について全国自然保護連合理事会に出席し、日高問題で協力要請。	2	道、日高中央横断道路問題について静内町と中札内町で説明会開催。(4日～5日)
	2・15	北海道自然保護団体連合、第3回対道交渉(道庁)	3・6	道、日高中央横断道路環境影響評価書に対する住民の意見締め切り。
	2・17	日高山脈を守る連絡協議会、代表者会議を開催。	3・28	道知事、道々静内中札内線について静内町と中札内村で公聴会開催。
	2・23	北海道自然保護団体連合、第4回対道交渉。(道庁)知事宛に「道々静内・中札内線環境影響報告書に関する質問書」を提出。	4・	静内町議会・中札内村議会、日高中央横断道路の建設促進を決議。
1980年 (昭和55年)	3・9	日本勤労者山岳連盟、第14回定期総会で日高中央横断道路建設に反対する決議文採択	4・14	毎日新聞、「日高山脈—原始秘境になぜ道路—開発論先走り」
	3・28	北海道自然保護団体連合、道々静内・中札内線公聴会(静内町、中札内村)で反対意見陳述。	5・5	日勝中央横断道路新設促進中札内村期成会、建設促進の道路特報(B4・5P)を村内に配布。
	3・29	北海道自然保護団体連合事務局、環境庁自然保護局長に面談し日高中央横断道路問題で要望。	5・28	朝日新聞(夕刊)、「検証・なぜ日高横断道路か」本多勝一編集委員の記事掲載。
	4・1	日高山脈を守る連絡協議会・東京の結成を目指す有志が、日高山脈写真展を開催(東京銀座子どもギャラリー。～10日)	6・9	環境影響評価検討会議、開発道々静内・中札内線を現地視察(～11日)
	4・18	日高山脈を守る連絡協議会・十勝連絡会結成(帯広市)	6・10	朝日新聞、環境庁「緑の国勢調査」の日高山脈に最多の原生流域があることを報道。
	4・18	北海道自然保護団体連合、釧路勤労者山岳連盟の例会で日高中央横断道路問題をアピール	6・17	北海道自然環境保全審議会、日高・えりも国定公園指定に係わる議題を審議。

1980年 (昭和55年)	4・26	日高山脈を守る連絡協議会、日高中央横断道路計画反対署名用紙印刷（1万枚）。記者会見。
	5・1	日高山脈を守る連絡協議会、日高中央横断道路反対、全国10万人署名開始
	5・9	北大自然保護研究会、「日高中央横断道路を考えるシンポジウム」開催。
	5・22	日高山脈を守る連絡協議会、日高山脈写真展開催（札幌市、～27日）
	5・23	第10回全国自然保護大会（高知市）で日高中央横断道路反対決議
	5・31	日高山脈を守る連絡協議会、日高中央横断道路活動資金坂本直行絵はがき作成（1万セット）
	6・3	日高山脈を守る連絡協議会・東京、環境週間記念行事で「日高中央横断道路計画を考えるシンポジウム」を開催（講演者：坂本直行・八木健三・田中明子、東京・全国町村議員会館）
	6・4	北海道自然保護団体連合、環境庁・北海道開発庁と日高問題で話し合い。（東京）環境庁記者クラブで記者会見。
	6・7	日高山脈を守る連絡協議会、環境週間記念行事で「日高中央横断道路問題講演集会」を開催（講演者：本多勝一・坂本直行、札幌・自治会館ホール）
	6・9	北海道自然保護団体連合、衆参選挙立候補者（道内関係者）にアンケート実施。記者会見。
	6・16	北海道自然保護団体連合、道知事・北海道自然環境保全審議会会長宛に「日高山系の自然環境保全と国定公園指定についての要請書」を提出。
	6・19	北海道新聞、論説で「日高横断道路は断念せよ」と主張。
	6・26	北海道自然環境保全審議会公園部会、国定公園指定案件に係わって現地視察（～28日）
	7・19	検討委員会、検討報告書を道生活環境部長に提出。（現状調査が不十分で追加調査と評価の追加が必要。付帯意見として国定公園とのかかわり、札内ダムとの整合性を図ることを指摘）
	7・30	北海道新聞、ほぼ1ページ全面を使い「秘境の保護か開発か」を特集掲載。
	8・4	道生活環境部長、検討委員会の報告書を道土木部長に部長意見として具申。
	9・	道、「日高山脈・えりも国定公園」の指定を環境庁に申請。
	9	道知事、環境影響評価書を確定。（アセスメントは大筋認められた。検討委員会から求められた追加調査は着工後の実測調査段階で行う旨をアセスメント書に書き加えることで確定）
	9・30	堂垣内道知事、第3回定例道議会本会議の冒頭で、日高中央横断道路の道々認定案を提出。
	10・1	朝日新聞、「開発か保護か・日高中央横断道路」特集記事を9回に亘って掲載。
	10・3	第3回定例道議会、日高中央横断道路の強引なアセス書確定問題等で紛糾。
	10・7	朝日新聞、「突っ走る日高横断道」特集記事を3回に亘って連載。
	10・24	第3回定例道議会建設常任委員会・公害対策特別委員会の合同審査会議で、環境影響評価検討

1980年 (昭和55年)	6・30	(財)日本自然保護協会、(財)日本国立公園協会、(財)日本野鳥の会、(財)世界野生生物基金日本委員会、(財)日本鳥類保護連盟、(社)日本山岳会、日高山脈の国定公園の早期指定・道路計画反対の要望書提出。
	6・30	日高問題に係わる東京6法人等提出文書について記者会見。
	7・7	北海道道央地区勤労者山岳連盟、道知事・道議会議長・北海度開発局長宛に、日高中央横断道路計画の撤回を求める要求書を提出。
	7・18	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路予定地（日高側）の現地予察。
	8・7	北海道自然保護団体連合、「開発道々静内・中札内線計画に係わる計画説明等について」申し入れ。記者会見。
	8・24	北海道自然保護団体連合、環境庁・北海道開発庁等関係機関と話し合い。（東京）
	9・20	日高山脈を守る連絡協議会・十勝連絡会、日高中央横断道路計画反対決起集会を開催。（帯広市）
	10・18	北海道自然保護団体連合、道議会傍聴（日高中央横断道路の道々認定）
	10・21	大雪と石狩の自然を守る会・旭川勤労者山岳会、日高山脈写真展開催（旭川市・大雪画廊）（～27日）
	10・23	大雪と石狩の自然を守る会、「日高を考える市民の集い」開催。(旭川市・道新ホール)
	11・1	帯広畜産大学自然保護研究会、大学祭で日高写真展開催（帯広畜産大学。~3日）
	11・2	帯広畜産大学自然保護研究会、大学祭で日高問題3大学学生集会
		委員会の意見書に対する道の見解を巡って紛糾。
	10・28	第3回定例道議会、日高中央横断道路の道々認定案件を可決（社会・共産反対）
	11・27	鯨岡環境庁長官、陳情に訪れた大石自然保護議員連盟会長、井手北海道自然保護団体北海道自然保護連合代表、八木北海道自然保護協会会長に対し、日高中央横断道路の建設に賛成しない意向を表明。

		開催（畜大・北大・酪農大。帯広畜産大学）		
	11・3	帯広畜産大学自然保護研究会、大学祭で日高問題公開討論会開催（帯広畜産大学）		
	11・11	国際自然保護連合、道知事宛に日高山脈の保護に関する文書提出。		
	11・26	自然保護議員連盟（超党派）、「日高中央横断道路計画の概要と問題点」報告会開催（東京・参議院議員会館会議室。議員14名出席。北海道自然保護団体連合など13団体参加）		
1980年（昭和55年）	11・27	北海道自然保護団体連合有志、環境庁長官と日高問題で懇談。（東京）		
	11・29	北海道自然保護団体連合、日本科学者会議道支部「'80北海道科学シンポジウム」で日高問題報告。		
	12・13	日高山脈を守る連絡協議会、北海道環境シンポジウムに参加。（札幌市・教育文化会館）		
	1・26	北海道自然保護団体連合事務局、各地の加盟団体（十勝・釧路・根室・斜里・浜頓別・旭川）と懇談（～31日）	2.10	「道々静内・中札内線」を開発道路に指定。
	2・8	帯広畜産大学自然保護研究会、「中札内村の皆さんへ」通信（ビラ）配布開始（№1～№7。～82・3・14）	6・	国の自然環境保全審議会、国定公園指定問題で現地調査。
	2・28	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路計画反対決起集会（札幌教育文化会館）	10・1	環境庁、「日高山脈襟裳国定公園」を指定。
1981年（昭和56年）	3・1	北海道自然保護団体連合、第12回北海道自然保護シンポジウム開催（北海道クリスチャンセンター）で日高問題報告。		
	3・15	北海道自然保護団体連合事務局、各地の加盟団体（十勝・釧路・根室）と日高問題で懇談（～28日）		

	3・30	日高山脈を守る連絡協議会、日高山脈写真展（帯広）		
	4・15	北海道自然保護団体連合事務局、関係団体・加盟団体と日高問題で懇談（東京・函館。～18日）		
	5・24	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路（静内側）のルート下見		
	6・6	北海道自然保護団体連合、全国自然保護大会で日高中央横断道路問題報告（静岡市。～7日）		
1981年（昭和56年）	6・7	北海道自然保護団体連合、'81環境週間記念講演会（札幌市）、日高・道東視察（日高中央横断道路静内側・道東の湿原）を実施（大石武一自然保護議員連盟会長・中村芳男元全国自然保護連合理事長・織内信彦日本山岳会自然保護委員長参加。～9日）		
	8・8	北海道自然保護団体連合、第6回東北海道反公害自然保護交流会で日高問題報告（帯広市。～9日）		
	10・23	日高山脈を守る連絡協議会、日高中央横断道路問題で東京集会（学生）を開催。		
	10・30	北海道自然保護団体連合、第5回対道交渉（道庁）		
	11・17	日高山脈を守る連絡協議会、「大雪と日高を考える集い」開催（帯広市）		
1982年（昭和57年）	7・4	北海道自然保護団体連合、「大樹・浦河線」の現況調査を実施。	7・26	北海道新聞、「シリーズ評論・日高と自然」の特集記事を5回に亘って掲載。
			10・	道、道環境保全審議会に対し環境アセスメント書を諮り、アセス書の評価についてのみ審議やり直しへ。
1983年（昭和58年）	3・2	北海道自然保護団体連合、地方統一選挙に向け道知事候補（三上顕一郎・横路孝弘・広谷睦男）に対する公開質問状を提出。	7・13	横路道知事、道議会本会議で一般質問に答え「55年に環境影響評価は終えており、新規の手続きは不要」と発言、審議会の答

1983年 (昭和58年)	3・22	北海道自然保護団体連合、道知事候補に対する公開質問状の回答を公表。	8・	申を待って着工する意向を示唆。
	8・	(社)北海道自然保護協会、日高中央横断道路計画を再検討するように知事に申し入れ。	9・	道、動植物等現況調査報告書をまとめ、道環境影響評価審議会に提出。
	8・	札幌地区労、「知事が再アセスメントしないのは公約違反」と表明		北海道開発庁長官、「道路はできれば来年度後半に着工したい」と発言。
	12・1	日高山脈を守る連絡協議会、全国一斉街頭署名運動を実施。	10・	北海道環境影響評価審議会、「アセス報告書に記載した諸対策により、環境は保全され得る」との判断を示す。
1984年 (昭和59年)	3・4	シンポジウム実行委員会、「横断道路と日高山脈の自然保護を考えるパネルディスカッション」を開催(帯広市・勤労者福祉会館)	5・17	道、林野庁に対し道路建設のための保安林(土砂流出防備保安林)解除を申請。
	4・20	「日高の自然を守る会」発足(帯広市・市民会館)	5・17	道(帯広土木現業所)、自然公園法に基づく工作物新築許可申請を中札内村を通じて道知事(環境庁から権限委譲)に申請。
	4・21	北海道自然保護団体連合、代表者会議で日高中央横断道路の現地調査及び現地集会の開催を決定(～22日)	8・1	北海道新聞、「日高山脈の夏」の特集記事を4回に亘って連載。
	7・27	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路予定ルートを現地踏査(日高隊23名・十勝隊11名、ルートに沿って日高山脈を横断踏査。～30日)	8・1	読売新聞、「揺れる秘境・着工目前の日高横断道路」の特集記事を15回に亘って連載。
	7・28	北海道自然保護団体連合、第1回日高自然セミナーを現地調査と連動して開催(札幌～ペテガリ山荘～コイボク峠)(～29日)	8・2	朝日新聞、「『原生自然』の危機・日高横断道予定地を行く」の特集記事を4回に亘って連載。
	7・30	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路予定地踏査報告集会を開催(帯広市民会館)	8・15	道、庁内に「道々静内中札内線自然環境保全対策協議会」を新設し、道路建設に伴う環境保全について自然保護団体などと随時協議する場にしたいと表明。
	8・18	北海道自然保護団体連合、「道々静内中札内線自然環境保全対策協議会」の協議には応じない。計画の中止が先決と表明。	8・17	北海タイムス、「日高横断道路・来月末にも着工」と1面トップ6段抜きで報道。
	8・26	北海道自然保護団体連合、代表者会議で50mm²声の買い取り運動を決定。	8・17	林野庁、道に対し保安林解除を許可。
			8・17	道、道議会建設常任委員会で、日高中央横断道路を「来月上旬に着工」を表明。

1984年 (昭和59年)	8・30	日高の自然を守る会、札内川ダムシンポジウムを開催(帯広市・市民会館)	9・4	道知事、帯広土木現業所に対し今年度予定工事分の自然公園法に基づく工作物新築許可を出す。
	9・4	北海道自然保護団体連合、日高中央横断道路着工反対決起集会開催(全道から200名が参加。札幌市民会館)	10・15	日高中央横断道路中札内側着工。(ピョータンの滝上流13.6キロ地点で測量と杭打ち工事を実施。20分間)
	9・5	北海道自然保護団体連合、道知事・開発庁長官宛に集会で採択した日高中央横断道路計画の再考を求める声明文を送付。	10・18	北海道新聞、社説で「日高横断道とウトナイ湖」を取り上げ、知事の着工GOサインに対し疑問を呈す。
	9・15	日高の自然を守る会・帯広畜産大学学生、中札内工事現場で着工反対の座り込み(約40人)	10・	朝日新聞、本多勝一編集委員の「日高横断道・説明素通りの着工」特集記事を掲載。
	9・15	北海道自然保護団体連合、横路道知事に対し、着工に抗議し計画廃止を求める抗議文提出。	10・30	日高中央横断道路、静内側着工。
	11・1	北海道自然保護団体連合、「50mm²声の買い取り運動」日高の自然を残すアピール(意見広告)運動開始。		
	12・30	50mm² 声の買い取り運動第1次締め切り(392人620口)		
1985年 (昭和60年)	3・31	50mm² 声の買い取り運動最終締め切り(団体97　個人880)		
	4・10	北海道自然保護団体連合、朝日新聞(道内版)に「日高の自然を残すアピール」意見広告を掲載。(賛同団体97団体・賛同個人880名)		
	6・1	北海道自然保護団体連合、静内側横断道路予定路線調査		
	6・2	北海道自然保護団体連合、中札内側横断道路予定路線調査		
	6・16	北海道自然保護団体連合、静内側横断道路予定路線調査		
	8・3	北海道自然保護団体連合、第2回日高自然セミナーを開催(現地視察コース<2日間>、ペテガリ岳登山コース<3日間>)(～5日)		
	10・10	北海道自然保護団体連合、静内側		

1985年 （昭和60年）	11・3	横断道路予定路線調査 北海道自然保護団体連合、中札内側横断道路予定路線調査（～4日）		



Ⅱ・日高セミナー

日高セミナーは北海道自然保護連合が、道路の着工が近日に予定された１９８４年に初めて開催した。主催は北海道自然保護連合で、その開催内容が登山を伴うものだったので道路建設反対活動を共に進めている団体の勤労者山岳連盟が主管する形をとった。第４回目からは、実質企画や準備を一手に引き受けている道央地区勤労者山岳連盟が主催し、北海道自然保護連合が共催する形が続き、次いで道央地区勤労者山岳連盟のみの開催となった。

１９８４年の第１回開催は、秋には道路の着工が予定されていて、道路反対運動も着工阻止に向けた活動が求められていた。道路予定地の自然環境調査の第２回目が取り組まれ、この調査と同日に日高セミナーを開催することとなり、自然保護連合の全国に居る賛助会員へ呼びかけが行われるなどマスコミの注目を集めての開催となった。

道路が着工された次の年には、道路工事の監視プロジェクトとこの日高セミナーの両面の活動方針が取られ、「工事がどの様に進められ、周辺の環境がどう変化するかを監視する」ことと、「全国の多くの方に日高山脈の素晴らしさと、道路工事の無謀さを知ってもらう」活動が行われた。日高セミナーの第３回目からは、監視活動もセミナーの目的となった。

日高セミナーを開催していた当初は、着工前と同様の道路建設反対をその目的の中心に据えた活動が続いたが、日高横断道路建設に反対する団体が勤労者山岳連盟の１団体のみとなり、共催する団体や協力団体が無い状態になって、絶対反対のコブシは下ろさざるを得なくなり「道路建設には反対するが、道路工事が自然に及ぼす影響や工事自体の自然破壊を監視する」活動へと変化した。孤軍奮闘の活動は、北海道自然保護連合の代表者会議などで必ず報告され続け、連合加盟団体への日高道路への関心をつなぎ止める役割があったし、なによりも道路工事が原生的自然を残す日高山脈に傷を付け続ける様を全道の自然保護団体へ伝達し続けた活動であった。このことが士幌高原道路反対活動を推進していた道内の自然保護活動家達や諸団体が、次は日高の活動へとつながらせたのである。登山団体である勤労者山岳連盟は、知床の国有林伐採反対活動や士幌高原道路建設反対活動を他の多くの団体と運動を共に行っていたのであるが、知床や士幌の山岳地帯と比較して「日高の登山を守ること」はその登山する自然の内容や規模から言っても最優先であったのである。

１９９１年１１月には日高セミナーの工事現場の視察において、十勝側の現在では覆道に隠れて見ることができないが、山側の数多い小沢の工事がそれぞれ大規模に沢が破壊されており、北海道へ「工事の中止を求める要望書」を提出している。

日高セミナーの開催経緯

第１回日高セミナー	１９８４年7月２８日～２９日	ペテガリ山荘からコイボク峠まで。６２名参加。
第２回日高セミナー	１９８５年8月３日～５日	ペテガリ岳登山２５名　静内側道路視察７名。
第３回日高セミナー	１９８６年8月１日～３日	ペテガリ岳登山２６名　道路視察７名。
第４回日高セミナー	１９８７年8月９日～１１日	ペテガリ岳登山・道路視察２９名（地元４名）。
第５回日高セミナー	１９８８年8月５日～７日	ペテガリ岳登山・道路視察１４名。
第６回日高セミナー	１９８９年9月９日～１０日	十勝幌尻岳登山・十勝側視察３４名。
第７回日高セミナー	１９９０年9月８日～９日	十勝幌尻岳登山・十勝側視察３０名。営林署の案内で林道コースの視察７名。
第８回日高セミナー	１９９１年9月９日～１０日 １１月７日	芽室岳登山・札内川奥部の視察３７名。 北海道へ工事の中止を求める要望書を提出。
第９回日高セミナー	１９９２年9月５日～６日	アポイ岳コース・静内側視察２１名。ピセナイ山登山予定が林道の通行止のため変更。
第１０回日高セミナー	１９９３年9月４日～５日	伏見岳登山・十勝側視察３１名。雨天のため登山中止

第１１回日高セミナー１９９４年9月３日～４日　　伏見岳登山・十勝側視察２９名。
１９９５年～１９９８年　セミナーでの一般募集は行わず、工事現場の状況をできる限り記録にのこすことを主眼に視察が続けられた。
`９７年雨天中止。
第１２回日高セミナー１９９９年8月２１日～２２日　十勝側７の沢奥のトンネル予定地までの視察７名。
１９９９年　北海道自然保護連合など多くの団体が日高横断道路建設反対運動を再開する。
第１３回日高セミナー２０００年9月９日～１０日　　札内川７の沢の視察。３４名。
トンネル入口予定地でナキウサギの喰痕と珍しい高山植物群落を発見。
第１４回日高セミナー２００１年１０月１４日～１５日　静内側の道路通行禁止のため高見ダムまで視察。第１４回日本の森と自然を守る全国集会と共催。５６名。
第１５回日高セミナー２００２年8月２４日～２５日　　静内側の視察。４４名。



工事中の七の沢を行く日高セミナーパーティ



Ⅲ 十勝自然保護協会と日高横断道路



1970年代は日本各地で自然環境が破壊の危機を迎えた時期であった。十勝でも士幌高原道路問題と日高横断道路問題が発生した。十勝自然保護協会は、日高山脈の中央横断道路予定地を、北海道自然保護連合と踏査したり、帯広畜産大学の専門家と共に動植物の調査をする一方、北海道や開発局と交渉をはじめた。中札内の公聴会では、及川（現理事）が反対の陳述をした。しかし、1984年横路知事がこの横断道路の着工を決定してからは、士幌高原道路問題の方に集中せざるえなかったため日高問題はほとんど手付かずであった。士幌高原道路問題が一段落した1999年末から北海道自然保護協会の呼びかけに呼応して運動を再開させた。この頃は活動メンバーも大半は入れ替わりしていた。

再開された反対運動

● この運動の特徴は、まず、士幌高原道路問題でえた教訓、即ち団体間の協同活動ーを貫いたことである。その中で、十勝協会は地元ならではの役割として、路線の十勝側の札内川と支流の七ノ沢について徹底して情報発信をしてきた。

札内川上流では、すでに1996年にダム工事に伴う付け替え道路が完備しているため、静内側がダム沿いの険しい斜面の工事に難行しているような状況とは違っていた。支流の七ノ沢（開発局担当区間）には林道はないが、険しい沢ではなく比較的工事が容易なため進捗の度合いが早いことを推進側は宣伝しており、推進ムードが高まることをわれわれは警戒した。そこで、徹底的に通いつめ、工事を監視し、流域を調べた。会として３年間で１９回（その他個人での入渓多数）。カムイエクウチカウシ山への八ノ沢は登山でよく知られているが、七ノ沢は殆ど人が入らない。しかし、1999年末にはすでに１ｋｍほど工事の手が入っていた。われわれは入渓を重ねるに従い、険しさがないとはいえ日高山脈の渓谷の原始性というものを、残された上流に感じてきた。

上流2.4ｋｍ地点の二股は、稜線下の静中トンネル坑口予定地で、その直上にはエゾナキウサギの生息地があり、風穴地となっていた。河畔から３０ｍよじ登りガンコウランに覆われた美しい累石風穴地にたどり着くとわれわれの気持ちが安らいだものである。夏、不思議な光景を見た。穴の入口にみずみずしい葉がびっしりつまっている。まるで人がそろえて詰め込んだようであった。だれかが詰めたんだろうなどと論議に及んだが、葉柄の切り口をみるとまぎれもないナキウサギの仕事である。自然の妙を感じた。

この風穴地の存在は、実は開発側にとってみれば後述するように厄介者であっただろう。

●十勝でも世論に訴えるシンポジウム開催

次に、全道の、各種集会や静内側の視察、調査にはもれなく参加してきた。

札幌の労山が毎年続けていた日高セミナー、道協会・連合の静内側視察・調査、日高の団体も参加した全国連絡会の静内側調査、共産党議員団の視察の同行など、ずいぶん天馬街道を往復した。ダム沿いの路線が頻繁に崩壊するので、なかなかゲート閉鎖が解けずいらいらしたものである。奥地のコイボクシュシビチャリ渓谷の１３橋を見たときには、秘境日高山脈への冒涜のように感じた。

日高の植物については、専門家の教えを受け学習を積んだ。なだれ現象、湿性岩場の植生、固有種など興味が尽きず見る目も養われてきた。

天馬街道を何度も往復しているうちに、横断道路の必要性ということに対する答えをはっきり得ることができた。安全性、短縮性、工費のどれに照らしても天馬街道でこと足りるという実感。これは、中札内村の人だって実は同じだろうと思った。

札幌の３回のシンポジウムでは、日高山脈への思いの熱い人が沢山いることに感動して、そのエネルギーを十勝に持ち帰った。

一方、十勝でも次に掲載したように講演会等を計画して世論に訴える独自活動に努めた。

2002. 3. 07 平川一臣講演「魅せる山日高山脈のよってきたるところ」
5. 11 シンポジウム「止めよう日高横断道路」
10. 25 シンポジウム「止めよう日高横断道路−自然破壊の現状」
2003. 2. 15 シンポジウム「未来へつなごう日高山脈」
7. 12 七の沢観察会(一般市民参加)

この中で、生態系ということの学習は貴重であった。七ノ沢の破壊は一つの沢が損なわれるという局所的な問題ではなく、その影響は日高山脈全体に及ぶ問題だということを深く信ずることができた。

●河畔林の大伐採

［1年で２０回入渓した植田理事の日記から］
ー出合いから1.５ｋｍのところで一行の驚きの声があがる。１ヵ月前には手つかずだった河畔が無惨にも破壊されている。沢に沿って幅５０m長さ１５０mとみられる地域の樹木が皆伐され、そこここに積まれている。樹齢８０年以上の立派なハルニレも見られる。ここからナキウサギの生息する標高６８０m二股まで３００mしかない。しかし、この部分を過ぎると工事の手はまだ届いていない。ー

●川の汚濁でオショロコマ激減

われわれは入渓する度に調査釣行をおこなってきたが、工事の手が入らない上流ではほどほどの釣果をえていた。2002年８月24日土曜日、これまでに見たことがないほど川は濁っていた。

［植田日記から］ー静内セミナーに行く前、七ノ沢に立ち寄る。かなり強い雨が降っているにもかかわらず、工事は平日と変わりなく行われている。この日はじめて現場の責任者に呼び止められた。「どこの団体で、何のために工事現場に入るのか」と。少しやりとりがあったが、最後は「この沢は沢登りの対象にもなっている（実際「北海道の山と谷」に載っている）。自分の責任で入るのだから、工事のじゃまにならないようにすれば問題ないだろう。」と突っぱねて歩き出す。ここにきて、横断道路に関する注目が集まりはじめ、マスコミ、弁護士会、公共事業をチェックする議員連盟などが現地に入るようになったので監督責任者はピリピリしているのだろう。工事現場はというと、雨の中で土盛り作業をしているものだから、汚水がどんどん沢の中に流れ込み七ノ沢は濁っている。開発局は、工事で出た濁水は浄化装置できれいにしてから流していると宣伝し実際大きな浄化装置が置かれているが、こんな日に工事をやれば機能しないことは誰が考えても明らかだ。工事先端部分まで行くと、河床を深く掘り下げ流れも付け替えて土盛り作業をしている。つい２ヵ月前まではこの辺り一帯は河畔林に覆われた原始の姿の渓流だったと思うと、今の姿をどう言い表したらいいのだろう。工事最先端部分を過ぎると沢の濁りもとれ、以前と変わらない姿にほっとしたものの、６８０m二股から左に入ったところで、ボーリング調査を行っているのを見たとたん、遂にここまできたかと、暗たんたる気分になった。この音にナキウサギはどう反応しているだろうか。ー

●ナキウサギ生息地を脅やかす開発局のルート選定に抗議

開発建設部との交渉は希だった。開発局はトンネルルートがナキウサギの生息地を直撃するのを避けて、２００mほど南にずらして、2002年８月ボーリングをはじめた。同年１０月、小島（十勝協理事・道協会理事）の指導でこの生息地を調査した。

［植田日記から］ー驚いたのはこれまでわれわれが生息地と思っていた「見た目に明らかな」風穴地以外にも範囲が広範囲に広がっていたことである。特に背丈以上のササ斜面の中にも、よく見ると地面に石の隙間があり貯食や糞があったのには、「思いこみ」による決めつけがいかに間違っているかを見せつけられる思いがした。おそらく、開発局の調査でもこんなところは調査していないだろうし、小島さんに同行していなければわれわれも知ることはなかっただろう。結局、（催促してやっと入手した）開発局の図面より２倍以上の広がりを持ち、トンネル坑口予定地にかなり接近していることは明らかだった。ー　早速、ナキウサギふぁんくらぶと呼応して開発局には質問書を提出し、帯広開発建設部とも交渉に入った。

●カムイコザクラ、エゾオオサクラソウの咲く渓谷、ヒグマの足跡

トンネル坑口予定地付近の二股には　カムイコザクラの咲く美しい小さなゴルジュがあり、河畔にはエゾオオサクラソウが咲いた。湿性の露岩にはアポイタヌキランが出現した。ボーリングが撤退したらヒグマが足跡を残していた。そこにもやがてブルトーザが襲い、岸壁は削られようとしている。

注１　カムイコザクラ　　絶滅危惧種ＩＡ類
注２　エゾオオサクラソウ　北海道希少種
注３　アポイタヌキラン日高固有種 絶滅危惧ＩＢ類

●エゾサンショウウオの産卵地が埋没、帯広開発建設部に抗議

本流や七の沢沿いには多数のエゾサンショウウオの産卵が見受けられたが、重機によって埋没してしまった箇所もあった。抗議して保護策を講じるよう求めた。

●駆け込み工事でみるみる美しい渓谷に擁壁、覆道、橋梁の構造物

進捗率４０％でなかなか進まないといわれている横断道路工事ではあったが、七ノ沢の開発区間では違った。2002年６月堀知事が見直し発言をしてからは駆け込み突貫工事がはじまりトンネル坑口まで３００mを残す地点に迫った。巨大な橋梁が新たに２基架かった。われわれには、工事中止は時間の問題のように思われたものの、この勢いでトンネルに手をつけたら状況が変わるという危機感がひそかにあった。しかし、翌年北海道は凍結した。ところが奇異なことに、その後トラック７台が重機を積んで七ノ沢に入り橋脚にコンクリートを流し込んでいた。2003年６月１８日、開発局の再評価委員長が視察した翌々日のことである。開発建設部に抗議すると、曰く「前年度予算の残りで補強をやった」と。

●自然破壊の様子をビデオで伝える

日高山脈のすぐれた自然、そこでどんな破壊が現に進んでいるのか、またこれからどんな破壊が予想されるのか、それは日本人にとって大きな損失であることをいかに人々に伝えるかが問題である。

特に再評価に当たる委員には直に訴えたい。それには現地の実態を映像にするにしくはないというわけで、鏡・植田（理事）のカメラが活躍し「原生的自然の宝庫七の沢が死ぬ」と題したビデオが作製された。このビデオは札幌や十勝のシンポジウムで活用され、さらに北海道の意見聴取では証拠提出（なぜか映写は認められず）、開発局での聴取では直接映写して陳述の証拠とした。

●日高の団体と交流

日高山脈の日高側にはすぐれた活動をしている団体が沢山あった。横断道路の静内側の視察調査を通じて、これらの団体と誼みを通じ、2002年に十勝協会と日高４団体（日高山脈ファンクラブ、日高の森と海を語る会、アポイ岳ファンクラブ、浦河野鳥クラブ）がネットワーク「ぐるっと日高」を結成した。日高側団体の事情もあって反対運動の旗を掲げることはしなかったが、山脈の両側の自然環境団体が提携・交歓したことは意義深い。

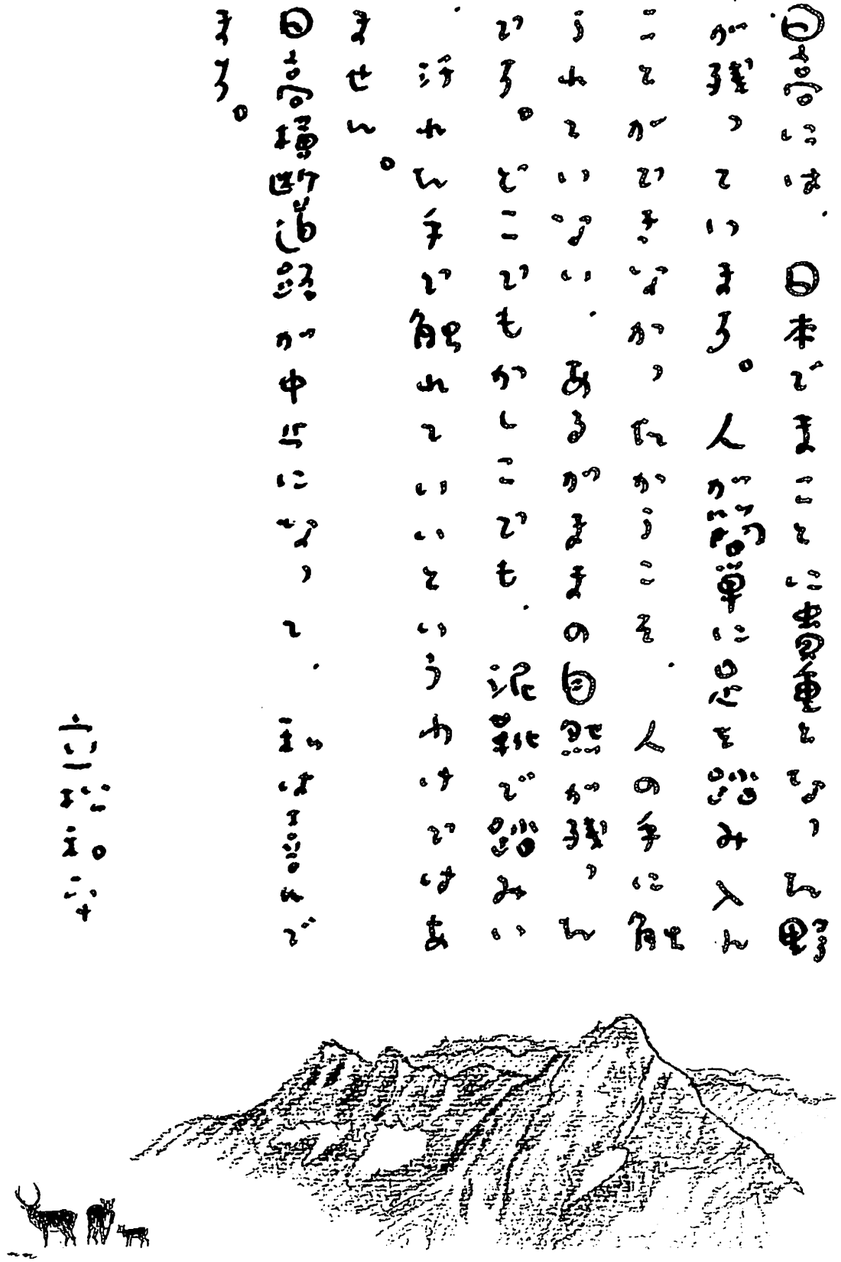
●工事は中止だが「最低の合格点」

工事を中止した理由は要するに財政難につきる。北海道も開発局も日高山脈の自然の価値には言及しなかった。北海道遺産をめざすくらいなら、凍結・中止の声明に一言あってしかるべきだ。結局われわれの声に全く耳を貸さなかったことになる。「最低の合格点」しか与えられない所以である。

●日高山脈のこれから

２．１５シンポジウムで論議しあったこれからの問題、国立公園への視野、世界遺産への視野などを含めまだ問題は終わっていない。それに、渓谷とは似ても似つかぬあの怪物（構造物）をどうするか。

運動参加者からのメッセージ



着工当時　日高横断道路反対運動の回想

北海道自然保護協会名誉会員
八木健三

去る８月北海道開発局長が日高横断道路計画の中止を公表したことを聞き，２０年を超える長い反対運動の場面が、つぎづぎと思い出されてくるのであった。

１９８０年北海道開発局が日高横断道路計画のアセスメントを北海道に提出した。北海道自然保護協会副会長であった私に、道の自然保護課長から「アセスメントを検討の上、公聴会で公述人として意見を述べていただけませんか」と要請があった。

そこでアセスメントを詳細に点検した。地形、地質の章では、例えば「粘板岩や片岩が多数の断層に切られ、崩壊しやすく、土石流が発生しやすい」など明白に指摘している。　ところが環境への影響の章になると、「急傾斜地や崩壊地は極力保全する」等々保全目標は掲げるが、具体的な方法については、「荒廃の恐れのない工法をとる]覆道工、橋梁工を採用する」等とあるだけで、それらが有効か否かを判定する資料は何もない。しかも最後には、「環境保全目標は維持される」と結論している。

更に、たとえ工法は妥当であっても、車や人が入りこむことによって、長い間に自然の破壊が進行することは、富士山のスバルラインなどでよく知られたところである。こんな不完全なアセスメントで道路工事をされたらたいへんだ。

そこで３月に静内町で開催された公聴会では、以上の要点を述べた上、このアセスメントは道路建設のためのアリバイに過ぎない。日高横断道路の建設には反対であると述べた。

この道路に対しては、静内の吉田氏が賛成意見を述べた後、自然保護連合と山岳会の４氏が反対意見を述べ、最後に田中明子氏がうまく締めくくった。

その後このアセスメントは道が委嘱した検討委員会でも、不十分であることが指摘された。

したがって開発局はアセスメントをやり直すべきであったのに、道は「かなりの部分はテーブル作業で修正できるから、着工の間に訂正して完全な報告書とすればよい」と答え、道路の着工を認めたのである。まさにアセスメントは建設のための、アリバイ作りだったのだ。

これに対して新聞は一斉に、「貴重な自然の破壊」「開発局の延命策」等々、強硬な反論を展開した。そして北海道の自然保護団体および山岳団体は強く反対の声を上げた。

その後、５月の自然保護協会の総会で、石川俊夫会長が退任され、私が会長に就任した。６月東京で開催された「日高横断道路を考えるシンポジウム」では、日高山麓で開墾作業をしながら日高の山々を描いた坂本直行さんの、日高の山々に寄せる熱い想いが、聴衆に深い感銘を与えた。

また参議院会議室で開催された「日高横断道路の現状報告会」には、自然保護議員連盟の大石武一会長を始め、多くの議員が党派を超えて熱心に聴いてくれ、手ごたえを覚えた。

その後、本多勝一氏を招いて札幌で、日高横断道路問題の講演会を開催した。井手貴夫さんと私が前座をつとめた後、本多氏が「恵まれた日本の自然」と題して、日本人は自然の有難みを忘れて、自然破壊を進めていると前置きして、日高横断道路反対の論議を進めた。激しい文筆とは逆に、ソフトな話し振りが印象的であった。

１９８０年夏、東京で開催された国際地理学会議の後の北海道見学では、日高山脈の地形、地質と日高横断道路の関係に、参加者も興味を持ち討論した。その結果、道路計画の再検討と日高山脈の国定公園の指定を求める団員一同の要望書が堂垣内知事宛に提出された。記者会見を行った団長のドイツのゴルムセン教授の趣旨説明が各新聞に発表された。

また日本学術会議会員福島要一氏はジュネーブで開催された国際自然保護連合の理事会で、この問題を取り上げたところ、連合会長タルボート博士から「日高山脈を開発から守り、国定公園に指定するように」との要請文

が、北海道開発庁と環境庁に送られた。１９８１年６月の環境週間には、大石武一、自然公園審議会委員中村芳男、日本山岳会織内信彦の三氏を招き、日高道路予定地の見学をした後、札幌で道路反対の講演をしていただいた。それから知床や根室、釧路などを巡り、各地の自然保護団体との交歓を行った。

１９８１年からガンで入院中であった坂本さんが、ついに８２年５月２日に逝去された。その数日前お見舞いをした時は、がっしりした手で握手をして、「八木さんガンバレよ・・」　と最後の激励をしてくれたのだった。

１９８３年堂垣内知事引退の後の知事選挙には、横路孝弘、広谷陸男、三上顕一郎の三氏が立候補した。自然保護連合は日高横断道路問題を含め、環境問題に関する公開質問状を送り、各候補者の意見を「北の自然」の号外に公開した。横路氏は「日高横断道路は環境影響評価条例の対象として、より厳密に対処する」とわれわれの期待に沿う意見を出しており、当選した時われわれは明るい展望が開かれると期待したのであった。

しかし、１９８４年１０月、横路知事は「道政の継続性」を理由に、日高横断道路の着工にゴーサインを出し、われわれは頭から冷水をかけられた思いであった。

その少し前、７月には自然保護連合と北海道勤労者山岳連盟との主催で、日高セミナーがペテガリ山荘で行われ、地形、地質の実地見学の後、日高横断道路の問題点を論じ、反対の気勢を盛り上げた。その後日高セミナーは毎年行われ、建設工事のあとをチェックした。

１９９０年には自然保護協会会長歴が１０年になったので、５月の総会で会長を退任して、あとを小暮得雄教授にお願いした。同年９月９日の第７回セミナーでは十勝幌尻岳に登山した。快晴で南は神威岳から北は二岐山まで、日高山脈全景が一望の内に眺められ、全員が大感激であった。私は長さ２mにおよぶスケッチを作成し感動を記録した。その中央に聳えるカムイエクウチカウシは「日高横断道路で最大のトンネル」の予定地になっており。全員の道路反対の決意はさらに高揚した。

２００１年３月には米国カーネギー研究所のH．S．Yoder，Jr．博士の生誕８０年の祝賀シンポジウムがワシントンで開催され、私も５０年に及ぶ親友として参加した。５０名に及ぶ世界各国の第一線の地球科学者が出席して、たいへん盛会であった。その休憩時間に上述のスケッチを掲げて、日高山脈の地形、地質の概要を述べた後、日高横断道路の問題点を説明した。その上で参加者に反対のための署名を要請した。若干の質問のあと、全員が快く提出用紙に署名してくれたのは真に嬉しかった。

ワシントンから帰国後４月１８日にその署名簿を堀知事に提出した。このことは小さい取り扱いだったが、多くの新聞が取り上げてくれた。そのコピーを資料に示した。

２００１年１０月１３－１５日には、「第１４回　森と自然を守る全国集会ｉｎ北海道」が札幌で開催され、たいへん盛会であった。この集会では、立松和平氏の基調講演「知床から日高まで」、俵　会長の「日高横断道路工事を中止し日高山脈の聖域を守ろう」、小山健二氏の「日高横断道路建設反対活動の報告」があり、日高横断道路反対の気勢が大いに高まったのであった。

なおこの集会をもって、私は１１年間に及んだ「日本の森と自然を守る全国連絡会会長」を辞任した。

長い間の会員のご支援に対して、心からお礼を申し上げたい。

本年６月３０日－７月１１日、IUGG　２００３(第２３回国際測地学地球物理学連合総会)がアジアでは始めて、札幌で開催された。その総会場に北大の在田一則・新井田清信・川村信人氏らがまとめた日高山脈の鳥瞰図と地質断面図の大きなパネルが展示された。新しい情報をとりいれたもので興味深い。この総会にご出席された天皇陛下も中村睦男総長のご説明で御覧になられた。

これらは北大博物館に展示される予定であるが、参考のために、この資料の中に加えた。

本文作成中に大石武一氏の訃報が届き、本件に多大なご支援をいただいたことを深く感謝し、ご冥福をお祈りいたします。

終り

2001．4．18

北海道知事　堀　達也様

北海道大学名誉教授
北海道自然保護協会名誉会員　八木健三

さる３月２４日　ワシントン市のカーネギー研究所に於いて，地球物理学研究所名誉所長　H．S．YODER博士の８０歳誕生日祝賀シンポジウムが開催されました．その席上，日高横断道路問題について説明致しましたところ，YODER博士始め，５０名に及ぶ第一線の地球科学研究者が日高山脈の自然環境保全のため，この道路建設の中止を求める要請に賛同されました．

ここにその署名簿をお届けして，日高横断道路計画を中止されますよう要請致します．

Washington DC　　March 24, 2001

Mr. Tatsuya Hori
Governor of Hokkaido
Sapporo, JAPAN

Dear Sir,

We, the undersigned, request that you stop the construction of the Trans-Hidaka Highway in order to protect the natural environment of the Hidaka Range in the Hidaka-Erimo National Park

Name	Affiliation
Hatten S. Yoder, Jr.	Geophysical Laboratory
Jan D. MacGregor	Department of Terrestrial Magnetism
[illegible]	Geophysical Lab.
W. J. Ernst	Stanford University
Yasuo Kushiro	University of Tokyo
Nabil Bocter	Geophysical Laboratory, CIW
Przemyslaw Dera	Geophysical Laboratory, CIW
Soumdev Bhattacharji	City University of New York, New York, N.Y. 地.
Eiichi Takahashi	Tokyo Institute of Technology
Dean [illegible]	Geophysical Laboratory
Peter Wyllie	California Institute of Technology
Peiyuan Wang	Geophysical Laboratory, CIW
Fred Mafon	Geophysical Laboratory
Francis Boyd	Geophysical Laboratory
Kenzo Yagi	Hokkaido University, Sapporo
N. Shimizu	Woods Hole Oceanographic Inst.
N. Ross	Virginia Tech
Robert Luth	University of Alberta



朝日 2001 4 19

日高横断道の建設中止要請
海外の研究者ら署名
北海道開発局と道が区間を分けて建設中の日高横断道路について、北海道自然保護協会（依田三千雄会長）名誉会員の八木健三・北大名誉教授は18日、アメリカ、イギリス、ドイツ、日本の地球科学研究者50人の署名を添えて、堀達也知事に計画の中止を申し入れた。
日高山脈の自然環境保全が理由という。

海外からも横断道反対
道自然保護協会の八木健三名誉会員（北大名誉教授）は十八日、道庁希内中札内線（日高横断道路）建設に反対する在外研究者らが堀達也知事あてに署名を、道庁で総合企画部の担当者に手渡した。
八木さんによると、署名をしたのはアメリカのカーネギー研究所地球物理学研究所名誉所長のヨーダー博士ら五十人。

2001年4月20日（金曜日）赤旗

日高横断道建設中止を

海外の科学者も賛同

八木北大名誉教授　知事に署名と要望書

50人が次々と

国と道が日高山脈襟裳国定公園内に建設を進めている日高横断道路（道道静内・中札内線）問題で、八木健三北海道大学名誉教授らは十八日、堀達也知事に、建設中止を求める科学者五十人の署名と要望書を提出しました。

八木氏は三月二十四日、米ワシントンのカーネギー研究所で開かれた地球物理学研究所名誉所長ヨーダー氏（二〇〇四年死去）の誕生祝賀シンポジウムに参加。休み時間中に、英文で日高横断道路の実態を説明し、建設中止の署名を求めたところ、ヨーダー氏をはじめ五十人の科学者が所属と名前を書いて賛同してくれたといいます。

日高横断道路をめぐっては、道自然保護協会や道勤労者山岳連盟などが知事に建設中止を求めています。

23年前を顧みて感無量

ジャーナリスト　本多勝一
（当時：朝日新聞編集委員）

朝日新聞で１９８０年に発表した私の検証記事「なぜ日高中央横断道路か」は、冒頭が「数えてみれば２３年も前のことになる」という書き出しでした。１９５７年に中谷宇吉郎・北大教授の論文「北海道開発に消えた８００億円 —— われわれの税金をドブに捨てた事業の全貌」が発表された時を指してのことです。

「奇しくも」と言うべきか、このたびその建設が中止と決まって、あの検証記事が出てからの年月もまた「数えてみれば２３年も前のことになる」のでした。となると中谷論文以来４６年、中谷教授はとうに故人となられ、私も７０歳台になりました。つまり税金をドブに捨てる事業は、自然破壊をしつつ実に４６年間も続けられたことになります。

この問題には、ある人物をめぐる大きな誤算もありました。反対運動が初期の段階で失敗し、着工させてしまった最大の原因は、この大誤算にありましょう。「ある人物」とは、あの検証記事が出てから３年後に北海道知事になったＹ氏です。即ち１９８３年の知事選は、土木官僚出身でこの計画を推進してきたそれまでの知事の引退にともない、これを引き継ぐ保守系候補と、社会党の推すＹ氏との対決でした。自然保護関係など革新系はＹ氏に期待し、当時のユニークな運動「勝手連」も加わった応援などが盛上がってＹ氏は当選します。

ところがこの期待は全くの誤算だったことが、Ｙ氏の知事就任まもなく明らかになりました。翌１９８４年、日高横断道は着工されてしまったのです。そこで書いた検証記事が「日高横断道、説明素通りの着工」　　でした。結局Ｙ氏への期待は革新陣営の片思いだったわけです。もともと人間の質としてもそんな期待に応じられるような存在ではないことが、その後のＹ氏の生き方で分ります。

私個人としてもこれは大誤算でした。その背景にはＹ氏との最初の出会いがあります。１９７１年、京都で「靖国神社と日本人」と題するシンポジウムがあり、飯沼二郎・井上清・鶴見俊輔などの学者にＹ氏と私も加わりました。靖国神社法案をめぐって国会議員１年生の若いＹ氏も実に進歩的な発言をしています。たまたま沖縄返還密約問題にからんでＹ氏が有名になる前年です。それに、私がかけだし記者として初任地札幌へ行った１９５９年４月、知事選があってやはり保守・革新の対決となり、私も取材しましたが、このとき社会党から出て惜敗した革新候補はＹ氏の父親だったのです。

息子Ｙ氏の当選には、だから２４年ぶりの雪辱の意味もあったはずで、Ｙ氏が期待はずれの人物だとは想像を絶していました。のちにＹ氏は「君が代」や天皇礼賛までするに到り、ただただ驚くばかり。

日高横断道問題にはその後ふれる機会がありませんでしたが、ついに中止をかちとるまでの俵浩三氏をはじめとする自然保護協会の皆さんの活動に、心底から敬意を表します。

日高横断道路－２０年をふり返って

北海道自然保護団体連合　元事務局長　田中明子

日本を代表する“名画”には、太く大きな傷が入ってしまった。しかし、真二つに切り裂かれる寸前に暴挙は止められ、“名画”は残された。これからは傷の修復と、二度と破壊させないための確固とした手だてが求められる。とりあえず日高横断道路の中止を素直に喜びたい。朗報を聞くことなくこの世を去った方々の想いも併せて喜びたい

北海道自然保護団体連合が日高横断道路計画に取り組み始めたのは１９７８年１２月。折しも、札幌冬季五輪再誘致反対運動が終わってすぐの頃。まずは、道や開発局に資料を求め、７９年からは、道路計画反対と、日高山脈の国定公園指定促進という二つの機軸のもと、大規模林業圏開発事業林道（主に林道）、北電の電源開発（高見ダム計画）を含め、日高山脈に集中して取り組み始めた。道内６団体を世話人として「日高山脈を守る連絡協議会」を設立し、７月には静内隊・中札内隊合同による現地調査を行い、後日、植物・地質・動物を主に報告書をまとめた。この現地調査には、新聞・テレビ各社が参加し、大々的に報じられ道民の目に“日高横断道路計画”が刻まれることとなった。後日談ではあるが、この時日高隊に参加した報道の方いわく「デスクに、おまえはいいから一千万するカメラだけは無傷で返すよう。」言われたとか。それほど、夏、７月とはいえ中部日高の山行は厳しいものだった。私が参加した中札内隊も、七の沢でスノーブリッジがあり、山桜が咲いていた。日高の豊かさは、その厳しさがゆえに守られ、残されてきたことを実感させられた。同時に地形の急峻さと地質の脆さから、仮に工事に着手した場合、死者を出ささずにはおかない程の難事業になると確信したものだった。

現地調査や、対道庁・開発局交渉等を全て公開としてきたこともあり、道路問題は広く道民の知るところとなった。しかし、全国的世論の盛り上がりには至らない。当時、北海道の自然といえば“大雪山”だった。なんとか東京から発信できないか。そして、“日高山脈”を守る声を日本中からあげたい。八方手をつくして、やっとの思いで、朝日新聞社の本多勝一氏をはじめ、お会いできた。８０年５月２８日、本多氏の記事が全国版で大きく報じられ、多くの支援の声があがった。その前、４月からは、東京で日高山脈写真展が開かれ、さらに「日高山脈を守る連絡協議会・東京」が立ち上がった。この年、私には忘れられない日々がある。６月、体調不良をおして坂本直行さんが東京での講演・省庁まわりと、きついスケジュールを“日高山脈を守る”一点の想いで歩かれたことだ。直行さんとの最後の遠出となった。

１０月２８日、道道認定が可決された。この間、道アセスメント条例に準じた公聴会で反対多数。環境影響評価検討会議でも欠陥を指摘され、９月２９日に提案された道義会も紛糾したが、時間切れ・審議未了・多数決。長く短い消化不良の１ヶ月が終わった。

この後、私は、知事選挙に希望を託した。知事立候補者への公開質問状。勝手連にも参加した。結果、横路孝弘知事は誕生したけれど、日高横断道路計画の見直しは反故。その時の怒りは今も変わらないのだけれど、反省もある。運動は多様な人と方法をもってなすべきが理想。政治や政治力を否定することもできないが、過度に依拠することもいけない。私は、道道認定後、次の手が描けなかった。そこで安易に“政治”に走った。ハッと気付き、地味でもコツコツ反対運動を続けるしかないと考え歩きつつも、やはり次の展望は描けずじまい。そうして、知床国有林伐採計画反対運動に走り出した。日高横断道路は、未だ、私の中で重い課題としてのしかかる。最後まで反対運動を続けられた方々に敬意を表するとともに、日高山脈の国定公園拡大と世界遺産登録に向け、新たな旅立ちに期待したい。

日高横断道路　－　２０年前を振 り返って

自然環境研究室主宰　　鮫島惇一郎

日高横断道路の建設をめぐって、2003年春早く北海道知事が「凍結」を、同じ年の夏には、北海道開発局長が「中止」を公表したわけですが、「それ見たことか！」という気分と、「ほっとした」という気分がごっちゃになって、複雑な思いにさせられています。

いずれにしても、理由はともあれ、自然保護運動の成果として、大型公共事業の中止まで追い込んだ事実は、これからの自然保護運動に携わる人々に、新しい力と勇気を与えることにまちがいありません。もちろん、緻密な理論構築と、たゆみない運動の継続と、粘り強いしたたかさがこの成果をもたらしたものと考えております。

ここまで日高横断道路反対運動の中核的役割を果たしてこられた多くの方々に、心から敬意をはらうとともに、惜しみなく称賛の拍手を贈りたい気分です。

1976年のこと、北海道自然保護協会が、北海道から「日高山系自然生態系総合調査」の委託をうけました。調査は３年間つづき、その結果は1979年に報告書として公表されております。それまでは、断片的な調査研究にとどまっていた動植物相を、あるていど総合的に把握できた報告書となったのです。たかだか３年間の調査でありましたが、日高山脈が大雪山や知床半島とともに、北海道の自然を代表する、かけがえのない地域であることをあらためて認識することになったのです。

日高横断道路計画の動きが、日高国定公園の設定と同時平行的に、より活発になったのもこの頃だったと記憶しております。このままでは危ない！なんとかしなくてはという思いが、「北海道自然保護団体連合」の「日高中央横断道路計画・現地調査報告書」として印刷発行されました。これまでに行なわれている工事にともなう自然破壊の凄まじさにもとずいて、これから行なわれるであろう横断道路工事の、自然に対する認識の甘さを指摘するものでありました。

「北海道自治研究」という雑誌があります。1984年の187号に「日高横断道路」という一文を載せて頂いたことがあります。その冒頭に、「高度経済成長下における、バスに乗り遅れるなという風潮のもと、山の彼方の空とおく、幸い住むと人のいう‥‥幻想」とのべました。そしてそのおわりに、「自然環境のアセスメントといいながらも、技術評価だけに終始している。影響評価の審議が、免罪符だといわれても返す言葉がない。長さ140粁、幅20粁の残された山域が、すでに分断されており、さらに分断されようとしている。１カラットのダイヤを２分の１カラット２個に、また４分の１カラット４個にする愚策」とまとめました。どうやらやっとその愚策に終止符が打たれたような気がいたします。

しかしながら、相も変らず「大規模林道」は、建設の理由を継ぎはぎしながら終息の気配を見せようといたしませんし、道々「111号・静内中札内線」の名は生きたままです。大雪山の銀泉台とユコマンベツを結ぶ道々「212号・旭川大雪山層雲峡線」の名はその後どうなったでしょうか。中止を高々と宣言するなら、これらの「呼び名」もきちんと変更して然るべきだと考えております。何時、息を吹き返すかしれたものではありません。

（当時　林業試験場北海道支場育種研究室）

中止段階

王　国　へ　の　免　罪　符

石川徹也（山を考えるジャーナリストの会代表）

われわれ人間はたまたま、最盛期を迎えているに過ぎない。縄文時代の最盛期である中期でさえ、日本列島の最大人口は３０万人にも達していなかったという。私は、当時列島を支配していたのは、大型哺乳類であり、人間ではなかったと想像している。人間は、自然の脅威に丸裸同然にさらされながらも、その一部を狩猟・採集することでどうにか短い命をつなげていた。そこには、動物と人間との厳然たる棲み分けがあった。

やがて、北九州などに上陸した大陸の人間が、森を開墾し水田を広げていった。弥生時代からの森林開発は、西から東へと進み、北上してきた。水田は、それまでの狩猟・採集生活よりは格段とエネルギーを摂取するのに都合がいい。自然のキャパシティーに合わせて人口抑制をしていた人間は、そのタガを初めてはずし、動物たちのテリトリーへの侵入を始めた。

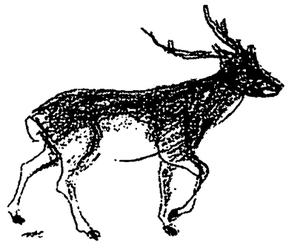
わずか数千年で、人口は数百倍にも膨れ上がった。棲み分けは、いつのまにか、攻防へと替った。居住域を拡げた人間は、森の奥地への進軍を続けている。やがて、列島のあちこちで、死滅する動物たちが続いた。ニホンオオカミ、カワウソなどは当の昔に絶滅した。ツキノワグマも西日本ではほぼいなくなっている。現状では、北東北の一部と北海道の一部などに大型哺乳類の王国がかろうじて確保されているだけだ。厳しく長い冬の自然環境が、人間の侵入を阻んできたからである。

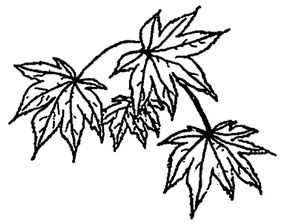
日高山脈は、そうした王国のひとつだ。３０年ほど前、大学生パーティーがヒグマに遭難したのも、ここが王国だからだ。人間は、王国内では、小さく謙虚になるしかない。

王国のど真ん中に山岳道路を開通させるという計画が立ち上がった。人間の侵略戦争が始まったのだ。一度は、その無謀な計画ゆえに止まったものの、列島のすみずみまで支配しようとする人間のおごりは再び、建設を始めさせた。

９６年の初夏、ルポを書く目的で王国に初めて踏み入れた。札内川を溯り、カムイエクウチカウシ山に向かった。残雪の上を歩きながら、ひたすら王国の主たちに会わないことだけを山の神に祈った。会うということは死を意味する。しかし、登らねば説得性のあるルポは書けないだろう。命に対する諦念だけがあった。雨と残雪、この夜泊まったカールのテント場では氷塊がすぐ近くを転げ落ちた。山の神は、明らかに歓迎はしていない。翌朝、大雨だった。登頂は諦め、必死の思いで穴だらけになった残雪の沢を下った。

侵略戦争は、軍資金が尽きて撤退となった。数年後、列島の人口は減少に転じるという。人間の最盛期は、明らかに終わりつつある。遠い将来、王国を残したことが、主たちに対する私たちの免罪符となることを祈りたい。





ヤマモミジ

日高の素晴らしい自然を未来に

日本共産党　参議院議員　　岩佐恵美

日高横断道路の建設中止、ついに勝ちとりましたね。ほんとうにおめでとうございます。２０年余の長期にわたる、貴重な自然をまもるみなさまの粘り強い運動と、無駄な公共事業の廃止を求める世論の大きな勝利でした。みなさまの運動に心から敬意を表します。

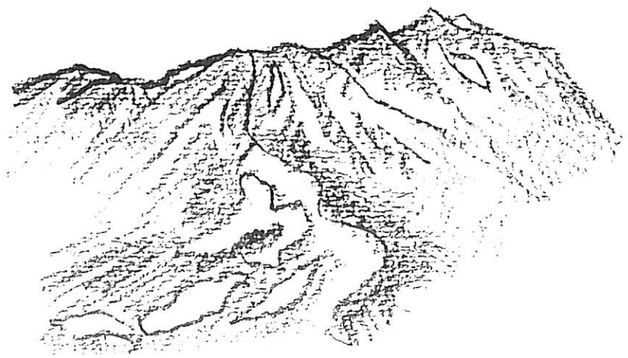
わたしは、２００２年１０月１０日、「公共事業チェック議員の会」の中村敦夫さん、佐藤謙一郎さん、紙智子さん、山内恵子さんと御一緒に、現地調査に参加させていただきました。調査で歩いたのはごく一部でしたが、手付かずに残されたすばらしい自然の姿にほんとうに感激しました。

同時に、急峻な山肌を無残に切り開いた乱暴な工事に、強いショックを受け、憤りを感じました。工事であちこちのがけが崩落しており、それが問題になると、こんどは巨額な税金を投入して、高架橋が連続した道路をつくろうという計画だと聞いたときは、怒りを通りこして、そのバカバカしさにあきれてしまいました。

日高山脈は、西北海道と東北海道のプレートが合体し、押し上げられてできた、とても特殊な地形で、ヒダカソウやかわいいナキウサギなど、独自の生態系をもっている貴重な自然の宝庫だとの説明に、この環境をなんとしても守らなければと思いました。何百万年もかけて造られて来た貴重な自然。それを、一度こわしたら、元にはもどりません。ようやく最後の段階でストップをかけることができ、将来の世代にこのすばらしい自然を残すことができることを、たいへんよかったと思います。

日高山脈は、世界自然遺産に匹敵するところ。これまでの工事で壊された自然環境を、自然の営みにそって、どう回復していくのかが今後の課題です。ご一緒に考え、とり組んでまいりたいと思います。





道議会で唯一反対の論陣を張り続けて

日本共産党北海道議会議員団長　大橋　晃

横路知事が着工にゴーサインを出して以来、道議会で唯一自然保護団体の皆さんの運動に呼応して反対の論陣を張ってきた日本共産党道議団として、論戦を振り返ってみます。

堂垣内知事時代、日高横断道路の計画から環境影響評価に至る頃は、当時の社会党も反対していましたが、私どもの本間喜代人道議（故人）が杜撰な環境アセスの問題点をついて論陣を張りました。

１９８３年に当選した横路知事は、公約を投げ捨てて着工を容認し、それ以後社会党も反対しなくなり、道議会では当時私一人だった日本共産党だけが着工に反対しました。その後、夕張岳のスキー場計画のストップ、ゴルフ場やリゾート開発に反対する取り組み、千歳川放水路計画、士幌高原道路中止の取組みなどが続き、日高横断道路に目を向けることが少なかったのですが、士幌高原道路中止で「今度は日高横断道路」と、再び論戦を展開しました。数多くの論戦の中で主なものをあげてみますと、

１）２０００年３月の私の質問で、開発局と道が一本の道路であるにかかわらず、別々のやりかたで再評価している問題を取り上げ、「統一的な評価を」と質問したのに対して、道は「事業主体間の連携を密にする方法について検討したい」と答えました。

２）２０００年７月の日高令子議員の質問で、今後完成までに必要とする事業費が、国と道の試算で総額８５５億円に上がることを初めて公式に明らかにさせました。

３）２００２年１月、予算要望の中で日高横断道路の中止を求めたのに対して、堀知事は「別途協議させて欲しい」と異例の回答をし、はじめて「見直し」を示唆しました。

４）２００２年３月の私の質問で、道路予定地周辺は大部分が水土保全国有林であり、木材伐採などの林業が行なえない地域であることを指摘、堀知事も「高齢木の伐採や、間伐や保育などの施行」しか行なえないことを認め、林業が成り立たない地域であることを公式に認めさせました。

５）２００２年６月に、堀知事が「一度立ち止まって考え直す時期にある」と記者に語ったのを受けた、７月の道議会での花岡ユリ子議員の質問に、「これからの進め方について検討するとともに、出来だけ早い時期に国と相談したい」と、公式に見直しの意向を表明しました。

６）２００２年８月の山根たい子議員の質問で、今後道の管理する区間の改築に要する事業費が３６５億円にもなることを明らかにさせました。

これらの論戦は、私どもの独自調査によるものもありますが、北海道自然保護協会はじめ自然保護団体の皆さんのご教示や資料提供によるものが少なくありません。
改めてお礼申し上げます。

また、私どもの論戦がささやかでも運動の前進に貢献できたものと思っております。

北海道にはまだまだムダと自然破壊の公共事業が沢山あります。
今後とも多くの皆さんの運動と連帯して、北海道の自然を守るための論戦を続けていきたいと思っております。







遥かなる日高の山々・まぼろしの道路

元代表委員　自然保護助成基金　岡　本　寛　志

日高山脈に横断道路を造るという話に、私たち古い登山者にとって憧れの地であった日高の山々に対する許しがたい暴挙であると憤激した。どうしてもこれは止めなければと思いながら、やがて遠い東京には何の情報も届かなくなり、一時この話は忘れかけていた。

しかし問題は今世紀に入って再び脚光を浴びることとなった。士幌高原道路問題が決着して、北海道自然保護協会が本問題をメイン・テーマとして採り上げたからである。現地から遠い東京で、私は何が出来るだろう、士幌同様資金援助程度かなと思った。それでも一応現地は見ておこうと、２００１年の「日本の森と自然を守る全国集会」の現地視察に参加することとした。

視察団のマイクロバスが横断道路の核心部分に入ると、とたんに未舗装の悪路となり、一車線の道は曲がりくねって、建設用のダンプとすれ違いはきわどかった。法面は高さ何十メートルものコンクリートの防護壁や落石防止ネットの連続にもかかわらず、至る所で崩壊が起きていた。「これが道路なのか。」私は唖然とした。こんな危険な「道路」は業務用はおろか、一般利用者でも通行する気にはなれないだろう。よほど山道に慣れたベテラン・ドライバーかラフ・ロード愛好者だけの道になる。私の気持ちは「不要且非現実的自然破壊路」だ、南アルプス・スーパー林道の二の舞になる、という確信になった。

それから二年間、私は「止めよう日高横断道路」全国連絡会の役員もお引き受けして、中央での雑誌・新聞等へ資料を送り続けた。「山と渓谷」誌が記事として、また投書の形で採り上げてくれた。さらに国会の「公共事業チェック議員の会」へのアプローチを連絡会に提案し、陳情が実現の運びとなったうえ、これが議員連の現地視察にも繋がり、建設中止への多少なりとも圧力になったのだと思っている。

道の財政難に加えて、俵会長の知事への質問攻勢、連絡会の皆さんの粘り強い運動が奏効して、道路建設はついに中止に追い込まれ、開発局も全面中止を公表し、ここに日高横断道路はまぼろしに終わった。しかし私は思う。これだけの反対運動と、無駄を指摘してきたマスコミの論調を無視して工事を強行し、五百億円の無駄金を費消した責任は誰がどう取るのか。それはGOを出した知事なのか、道議会なのか、環境破壊と非現実性に目をつぶった道庁なのか、法を曲げて建設を進めた道開発局なのか、はたまたでたらめな効用を並べて建設推進を唱えた地元町村にも責任があるのか。厳しく追及されねばならないと思う。これなくしては第二、第三の「横断道路」の出現を阻止出来ないのではないか。

大型公共工事では、国や自治体はきまって「自然保護より人命尊重が第一」と唱えて来た。不思議なことにこの道路建設では一度もこのお題目は出てこなかった。危険いっぱいな道路の建設は果たして人命尊重を旨とするものだったのだろうか。建設中止が決定して３ヶ月、大型台風と大地震が相次いで日高・十勝地方を襲った。これによって建設打ち切りの横断道路は、恐らく崩壊多発で復旧困難に陥ったものと思われる。もし建設が続行していたならば、10月の静内ダム湖での事故で見るように、多数の工事関係者は脱出不能・落石事故など重大な危険にさらされたと推測される。とすれば自然保護の勝利が返って人命を救ったことになるのではないか。積雪期にはさらに崩壊が進むだろう。建設中止からやや間をおいて、天が台風と地震をこの地に送り込み、この道路開発に引導を渡したのだとすれば、真に深奥、絶妙な自然の配慮なるかなとただ感嘆するのみである。



将来を見つめて大切なものは何かの議論を！

富士ゼロックス端数クラブ　荻田雄輔

日高横断道路の建設について昨年からの具体的な活動の結果として北海道知事が休止の意向を示し、北海道開発局もこの動きを待っていたかのように中止の方向を表示。皆さんの活動が望ましい方向に動きましたことは北海道を離れて、北海道の素晴しい自然を護っていく事の必要性を感じている私にとりましても今年の大きな出来事の一つとなりました。

北海道に生まれ、育った私達にとり今、振り返って考えてみますと昭和30年代までは自然は身近に当然の如く存在していました。小学校 6 年生の頃釧路に住んでいた時は漸く買ってもらった自転車で友達 5･6 人で塘路湖まで行き、べかんべ（菱の実）とりなどして遊び過ぎ帰りが遅くなり家族に心配を掛けたものでした。また、高校・大学の時は札幌近郊の空沼岳や利尻岳などの山に行ったものですが、日高の山々だけは私にとり別物でした。大学 2 年の冬には同じクラスに在籍していた女子学生が山岳部の仲間共々日高で雪崩で遭難し、亡くなる事故があり、私の中では日高の山々は麓から見ているだけで厳しくも美しく近寄りがたい所となっていました。その日高の山々を横断してすでに北には日勝道路、南には天馬街道が通っているにも関わらず、更に日高山脈の心臓部を貫いて道路を造るという公共事業、貴重な自然を破壊してまで本当に「何の為に必要なのか？」と問いたいと思います。

生しか通らない非常に立派な道路と本州の人達が揶揄する道東の一般道路の建設も建設工事の為の道路建設としか思えません。その一方で非常に大切なものを沢山失っています。今回休止となった日高横断道路の建設は一度破壊したならば永遠に取り戻すことが出来ない自然破壊を伴う無駄な公共事業の典型と言われても致し方のないものです。今日まで、私達日本国民は江戸時代以来、何事もお上にまかせおけば大丈夫と思ってあまりにもチェックをおこなわないまま過ごしてきてしまいました。この傾向は戦後日本になっても何ら変わっていないと思います。何か意見を言うと反体制・非国民的なレッテルすら貼られかねません。日本は民主的な国家であると思われている国民は多いと思いますが、他人の意見に耳を傾け、自らの意見も述べ、何が本当に大事なのか・必要なのかを議論し考えることを避けており、本当の民主主義はまだまだ育っていないのが現在の日本です。戦後営々として稼いで貯めてきたはずの国民の財産がバブルが弾け、政府・役人の無駄遣いの結果、思ったほどには蓄えられていなく、年金もこの先どうなるか分からない状況になって初めて国民は本当の民主主義の必要性を気づき始めています。それは、国民のチェック機能の必要性です。その点からも情報公開がなされ、国民が自由に意見を言い、政府や自治体を監視すると共にその考えを反映させて行く様になって初めて民主主義が確立したことになります。北海道は日本の中ではまだまだ自然は残されている状態にあります。それだからこそ今、自然環境の保護も含め私達や子供や孫の世代にとって何が大切なのか？現在の我々が何を残していかなければならないのか？　我々に課せられた責任です。 今こそ真剣に議論しなければならない時期に来ていると思います。私自身、これからも機会を見つけて北海道の自然環境に保護・再生活動に多少なりとも係わって行きたいと思っています。

元「止めよう日高横断道路」全国連絡会代表委員



「止めよう日高横断道路」の運動によせて

参議院議員　紙智子

日高山脈の自然を大きく破壊する無駄な公共事業の典型と指摘されてきた「日高横断道路（静内－中札内線）」の建設中止が確定されました。これによって北海道日高山脈の貴重な自然を失うことに歯止めをかけることができました。

建設計画が持ち上がった当時から、問題点を指摘し、世論を喚起し、環境への影響調査を行い、建設中止に向けて粘り強い運動を積み重ねてきた自然保護関係者や地域のみなさんの努力の結果であり、心から喜んでいます。

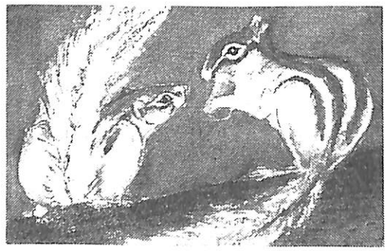
この工事については、私も毎年政府交渉の際、建設中止を求めてきましたが、国会議員になって、公共事業チェックの会の一員として現地調査に参加しました。バスで曲がりくねった建設道路を走りながら、「何カ所も崩落の跡があるこんな危険なところに、なぜ道路をつくる必要があるのか」とあらためて感じました。

北海道管轄の部分の建設中止が決定された時点で、国に対しても、対応方針を明らかにさせる必要があることから、私は３月１８日の予算委員会で質問しました。慎重に質問の準備をする過程で、これまでの経過や推進派の意見、反対運動の経過、政策評価委員会の議論、道議会での議論など、新聞記事や議事録、直接関係者への聞き取りも含めて調べました。７０年代後半から８０年、８１年と反対の運動がひろがりつつあった時期、国会では１９８１年に参議院予算委員会で小笠原貞子さんが環境庁長官や開発庁に対し、「日高山系の持つ自然の価値と国定公園指定への政府の考え」、「開発庁に対しては工事の期間とかかる総額、道路を建設する理由とその是非」を巡って質問していました。今読んでも問題点を正確にのべています。それから２２年目に、正式に中止を求める質問を私がやることになろうとは予想もしていませんでした。これまで多くの皆さんの手で切り開いてきた到達点を土台に、予算委員会で質問し中止に少しでも協力できたことを大変うれしく感じています。

あらためて、日高山系の持つ自然の豊かさ、貴重な価値を深く認識することができたこと、またこの運動にかかわってこられた人々との交流など大きな収穫だと感謝しています。

また、公共事業のあり方を、見直す議論を進める点でも、大きな契機になったと思います。工事をそのまま進めれば、工期は今後さらに３５年から４０年もかかり、費用についても一千億円近く膨らみ、その結果は自然破壊しかありません。日高地域は０３年８月の台風で大きな流木被害を出しました。山の荒廃も問題となっていることを国会でも質問しましたが、国も流木の流出は森の荒廃が原因であることを否定できませんでした。

貴重な日高山脈の森と自然を守る上でこの道路の建設中止が、荒廃した山を豊かな山に取り戻す大きな力になることと思います。そしてそのことは日高の漁業や林業、農業の発展につながることになると思います。地域の人々もそう望んでいると思います。



自然保護と政治の在り方

羊ヶ丘革新懇事務室長　日下新介

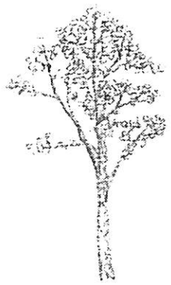
羊ヶ丘革新懇を発足させた‘98年2月14日に、私たちは高畑滋さんから「ナキウサギ裁判と公共事業」というテーマで話をしていただきました。そこで私たちは「生物多様性」や「環境保全」の大切さを再認識して、日高横断道路建設反対の署名運動など、ささやかですが取り組んできました。

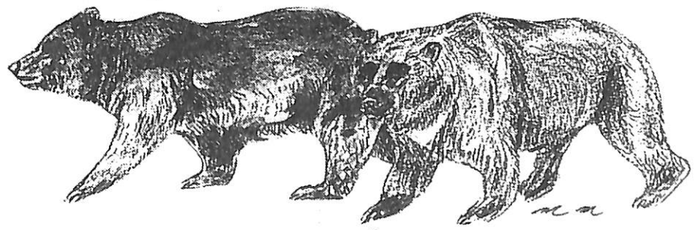
反対運動の最中にも、道路建設地元町村では、地域の活性化を理由に、なお580億円もの税金を使って、道路建設を進めるよう陳情を繰り返していることを知りました。道当局は態度をあいまいにしたまま時を稼いでいましたが、財政の逼迫を理由に断念せざるを得なくなりました。

署名運動の途中、近所の土建業者が反対署名には応じてくれましたが“道路反対の趣旨は分かるけれど、俺たちの仕事が無くなるのはどうなのだ”と言われたことを思い出します。地元町村長の地域活性化の願いと共通した訴えです。自然破壊工事ではない仕事が保障されるべきでしょう。

今までの国や道の大規模開発は、目先の利益のみ追求して「生物多様性」や「自然保護」を忘れて、地球環境を破壊してきました。開発で利益を受ける少数者のために、人類の将来にわたる生存を危うくさせてきたのです。

日高横断道路建設のような自然破壊は、また何処かで繰り返されます。そうならないために、私たちは、この反対運動の勝利を単なる勝利で終わらせないで、土建業者や地元町村の生存のありかた、社会の真の活性化を共に追及し続けることを願わずにはおれません。





全国連の運動にかかわって

日高山脈の姿をもっと早くに知っていれば、この運動に対する取り組み方も違ったものになっていたかもしれない、と思う。

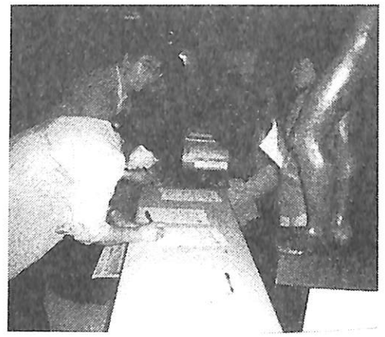
『止めよう日高横断道路』全国連絡会が結成されたとき、いろいろな関わりで常任委員を務めることになったが、この時点では、実は日高山脈のことは何も分かってはいなかったのである。日高の山に登ったことは一度も無く、日勝峠を何回か越えたことがあるだけの私にとって、日高横断道路は自然保護の対象というよりむしろ、無駄な公共事業の典型としての怒りの対象であった。「かけがえのない自然を壊して」の言葉はいつも付け加えてはいたものの、その「かけがえのない自然」の実態は観念的にしか認識していなかったのである。

日高の自然を目の当たりにしたのは 3 ヵ月後、偶々ある調査団に同行する機会を得て、千石トンネルの掘削現場まで行ったときである。痛々しく抉られた山肌、突如として出現する巨大な橋、清冽な流れに容赦なく落とされる土石。このとき、私はこの国の政治の歪みを理屈だけでなく怒りの感性を持って捉える事が出来た、と思った。

リーフレット、全国連の入会申込書、署名用紙はいつも持ち歩き、およそ人の集まる所ではどこでも呼びかけを行った。労働組合の集会、教育研究集会、教育署名の集会、はては劇団の公演に際しても「環境問題を扱っている演劇だから」ということでパネルを立てて工事現場の写真を貼り、机と署名用紙を設置した。運動を発展させる基本は何と言っても「ひと」であると思うから、会員の拡大を重視した。会員の拡大は 100 名を目標にしたが、北海道知事の「立ち止まって・・」発言もあって 60 名に留まってしまったのは残念であった。しかし、その 60 名の方々が 1,300 筆を超える署名を集めてくださった。署名用紙の裏面が白紙では勿体無いと思い、新聞の記事や横断道路の問題点などを印刷してお渡ししたのだが、回収された署名用紙を見ると、裏面の新聞記事に赤鉛筆や蛍光ペンでラインが引かれたりしているものも多く、一人ひとりの会員の方が丁寧に説明をしてコツコツと署名を集めてくださっていた事が分かって感激した。

自然の破壊は、まったくの自然現象ではなく人為的な要因で引き起こされることが多い。後者の場合、大型の公共事業などは分かり易いが、当然防げたはずの被害の拡大などは、うっかりすると見逃したりする。自然を破壊する相手がある以上、それとの闘いを避けて通ったのでは、自然保護は主観的願望にしかならない。自然保護と税金の使途を結合した今回の運動の教訓を正しく生かしたいと思う。

元常任委員・編集委員　　後藤言行



（演劇公演会場での署名・小樽）

日高山脈の自然環境について学びあい 署名に取り組んで

新日本婦人の会北海道本部
副会長　　小峰　えみ

2002 年５月１１日「止めよう日高横断道路」全国連絡会の結成にあたり、私ども新日本婦人の会に声を掛けてくださり、この運動を推進してこられた団体・個人のみなさんと思いを同じにできたことに、はじめに感謝致します。また、この運動を７０年代から自然保護団体の皆さんが様々な形で続けてこられたことに心から敬意を表します。

運動を推進するにあたり、運動の経緯や自然破壊につながる工事の実態、工事中止への展望を知ろうと、まず、学習からスタートしました。連絡会から講師を迎えて学習したのは、新婦人道本部、札幌北支部、札幌豊平支部と西岡南班（西岡水源地の自然を守ろう！と運動を続けている）で、他、全道各地にある約７５０の班がパンフレットを使い独自で学習を進めてきました。

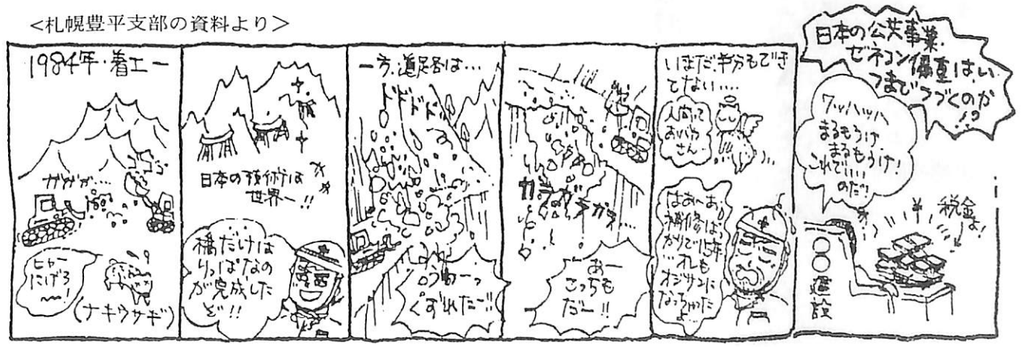
学習の中で口々に出た意見の特徴は「日本最大、最後の秘境をこれ以上人間の手で壊していいのか！」「費用対効果はどうなの？」「１７年もかかって完成率４０％？いつ完成するの？これからどれだけの予算と年数がかかるの？」「毎年、補修工事からはじまる？その経費って随分大きいわね」「ナキウサギは追い出され、ここにしかない高山植物もなくなってしまう」「やっぱり自然破壊の工事は一日でも早く中止させて、税金は道民のくらしに使ってほしい！」等などでした。

札幌豊平支部では、学習した内容を全会員・読者にわかりやすく知らせて署名を集めようと、６コママンガ（下記）にしてニュースで知らせました。江別支部では、これまでにも他の団体とともに「鉄道林を守ろう」「オオジシギの営巣地域を守ろう！」、またこれまで、全道の支部・班が各地で日頃から自然破壊につながる工事に税金の無駄遣いをやめてほしいと、そのつど実態を学び運動してきたことが今回の「止めよう日高横断道路」の署名を大きく推進することへとつながりました。

2002 年９月に５筆分の署名用紙を会員数送りました。会員は署名を持って、学んだ内容で対話し「道知事にあなたも署名で声をあげましょう」と熱く語り、短期間で全道から約６０００筆を集約しました。工事の「凍結」「完全中止」への運動で一翼を担えたことは、運動に参加した会員の大きな確信になりました。そして、この連絡会に参加した団体・個人はじめ、多くの道民が「止めよう日高横断道路」へ力を結集できた事が完全中止への結果を生んだのだと、さらに確信しています。

新日本婦人の会は結成から４１年間、「軍事費と無駄な公共事業を削って、税金は、平和・くらし・子育てと教育・医療・地域要求に使って！」と日々活動を続けています。北海道の豊かな自然環境を守り、」安心して住みやすい地域づくりのために引き続き運動を続けていきたいと思います。

＜札幌豊平支部の資料より＞



ソピステスたちとの闘い

今回（２００４・７）の参議院議員選挙で、「中央『政府』から予算を取ってきて、北海道を開発し、豊かな北海道に作り変える」と訴えていた候補がテレビに映っていた。
予算を取ってきて地元を潤おすと主張する議員や候補は多い。特に北海道ではこの手の候補が多い。それは、北海道が本州に比べ自然が多く「開発」する余地があると考えられているからである。

日高横断道路を例にとって述べると、この主張には幾つかの落とし穴がある。まず、お金（税金を）を持ってきて、道路などの事業を行えば「地元が潤う」というという落とし穴である。日高横断道路の場合は、主要部分は殆ど全部本州のゼネコンが担当し、ある橋梁などは三菱造船が担当していた。地元業者は工事の後始末くらいにしかありつけない。

次にその事業が本当に「地元」にとって必要不可欠か、と言う事である。日高横断道路の場合は、嘆願書によれば「静内町と中札内村の生命線であり」「金や銀・石炭を掘り、農・畜産・林業を振興する」とあった。中札内村・静内町で行ったアンケートによれば道路は「あったほうが良い」程度という結果が出た。「生命線・・」は過大表現もいいところだ。

事業の目的も、経済効果も、殆ど現実離れしているが、計画段階ではそんな事はわからない、まして今回のような選挙では「地元の経済発展」という「選挙公約」でしかない。

もう一つの穴は、「開発」と言う事は、当然自然を消失させる事である。近年（ここ３０数年）特に自然の大切さが強調され、保護・回復が声高に主張されるようになった、NHKの放送によれば「毎年６万平方キロ（九州と四国の面積に相当）の緑地が砂漠化している」そうで、緑を保存する事は色々な意味で大切なことである。開発を叫ぶものはこの事を故意に言わない。これを「言わない嘘」ともいう。

さて、北海道は、道路建設の目的や効果、自然破壊について市民団体から追及されると、やれ「広域道路だ」「災害時の代替道路だ」、最後には「観光道路だ」と主張した。これを称して「詭弁」という。これが通らなくなると「予算が不足だ（これは本当だ）から、道路は凍結する」と逃げた。

道路建設中止の組織に、混乱をもたらした者たちがいた。この者達もやはり詭弁を多用した。詭弁を弄する者は大儀も道理も無いので、本当の理由を形式や別の理由で覆い隠し、我田引水的に結論を引き出し運動を混乱させた。

この運動に参加して、詭弁を弄して道路を推進しようとする者たちだけと闘うものと思っていたら、味方にも似たような者たちがいて、これと闘かわねばならず、唖然とした。

これからも、多くの地球環境保全や自然保護、無駄な公共事業にたいする闘いがあると思うが、このようなことを決して許してはならない。それは地球環境を破壊している者たちを喜ばせ、地球環境の破壊を早めるだけだからである。

元「止めよう日高横断道路」全国連絡会　常任委員長今野平支郎

「詭弁」①道理に合わぬ弁論、理を非に言い曲げる弁論、こじ付けの議論　②判断や推理に関する論理的反省に基づいて生ずる、外見上は最もらしい推論で、形式上や内容上の虚偽を含み、多くの場合相手を欺く　③詭弁学派という哲学上の学派があり、通常ソピステスを指す《広辞苑》

「ソピステス」①初期は、ギリシャで「賢き人」とよばれ、前５世紀の後半に、町から町へ巡回し、人々に知識を授け礼金をとっていた。②真偽に拘らず、とにかく自分に有利になるように弁じたてる才能を有していた。③最後には、白を黒と言い立てる詭弁の徒、道徳の破壊者として、近代ヨーロッパでは忌まわしい意味で呼ばれた。（平凡社：哲学事典）

Big, Wild & Connected

日高山脈シンポジウム実行委員会から助成金プログラムへの申請をいただいたのは、私が勤務するアメリカのアウトドア・メーカー、パタゴニア社が「Big, Wild & Connected－自然を大きく、原生のまま保全し、そして、つなげる」と名づけた環境保護キャンペーンを行っていた2001年のことでした。この年の製品カタログでは、その具体例として北米のＹ２Ｙ（イエローストーンからユーコン）プロジェクトや、弊社の社名の由来となった南米パタゴニア地方の原生地域の保全プロジェクト「パタゴニア・ランド・トラスト」などを紹介していました。これらプロジェクトの特徴は、ある特定の原生地域の保全だけが目的でなく、分断されてしまったそれぞれの地域を再度コリドーで結び、動物が大規模に移動できる環境をつくりあげることで持続可能な生態系を取り戻す、という大変壮大な計画であることでした。

そして、このキャンペーンとまさに重なるように、日本最後の原生地域と言われる日高山脈の中心を貫通する道路が建設されていることを知り、その解決に寄与したいという会社の総意として「第２回日高山脈シンポジウム」へ助成を行いました。資金提供以外にも、東京・神田のお取引先（サカイヤスポーツ様）のご協力で、毎日多くの人々が通り過ぎる店頭に日高山脈に関する写真パネルを掲示したり、札幌店を初めとする直営店では、計画中止を訴えるメッセージを広く発し、少しでもこの問題が広く一般に認知されることで、保全活動へのサポートとなればと考えました。そして、2003年２月、今野様よりいただいたファクスに掲載されていた「凍結」の文字を見たときは心から嬉しく、すぐに社内メールで弊社の全スタッフに知らせました。私達の行った支援は、計画段階から反対活動を進められてきた各環境団体や個人の皆様の献身とは比較もできないほど微々たるものですが、日高山脈の自然保護の前進に寄与できたことを心より嬉しく思います。

それでは、なぜ、私達は真剣に自然保護に取り組んでいるのでしょうか？　それは、私達のビジネスが、機械の力に頼らず、自らの力で自然と向き合うアウトドアスポーツ、例えば登山、バックカントリースキー、フライフィッシングなどのための衣料を製造・販売することと関係があります。創業時より、私達の多くの従業員はアウトドア愛好家であり、自分達がこよなく愛する自然が環境破壊により失われていくのを何とかしたい、と考えているからです。

1970年代初め、自らが製造する登山道具が岩肌を傷つけていることに気付き、岩肌を傷つけない製品の開発を進めるとともに「クリーンクライミング」を提唱しました。1975年にはアメリカ本社脇を流れる川の保護活動をしていた若者達へサポートを始めました。そして、1985年、自然環境に負荷を与えながら地球で事業を行っていることに対する自主的な地球税として、税引き前利益10%もしくは売上の1%どちらか大きい額を環境保護活動のために寄付する環境助成金プログラムをスタートさせました。1988年設立の日本支社においても、同様のプログラムを通じて、今まで、沙流川を守る会、尻別川の未来を考える・オピラメの会（いずれも北海道）や長良川河口堰建設に反対する会（岐阜）、諫早漁民市民ネットワーク（長崎／東京）、西表の未来を創る会（沖縄）などを支援してきました。その多くはまだ解決に至っておらず、引き続き活動をされています。このように草の根で活動されている方々を今後とも支援して行きたいと考えています。

末筆ではありますが、この度寄稿させていただく機会をいただけたこと厚くお礼を申し上げますとともに、建設中止を勝ち取った皆様の献身的な保護活動に心より敬意を表したいと思います。

篠健司
パタゴニア日本支社
ロジスティックマネージャー兼環境担当

日本環境法律家連盟の取組みから

日本環境法律家連盟理事
弁護士　嶋田久夫

日本環境法律家連盟は、１９９６年１１月に結成された弁護士を中心とした環境ＮＧＯです。現在約４００名の会員が所属し、北海道のナキウサギ訴訟をはじめとして、干潟の干拓、道路や空港、ダムなどの開発、建設をめぐる環境問題に各地の会員が積極的に取り組んできました。最近では、インドネシアのＯＤＡダムであるコトパンジャン・ダム訴訟と沖縄・辺野古の海上基地建設をめぐるジュゴン保護訴訟に取り組んでいるところです。

連盟が、日高横断道路問題に取り組むきっかけとなったのは、０１年３月３日に札幌で開かれたシンポジウム「はるかなる日高山脈」でした。私は、当日、札幌弁護士会主催の廃棄物シンポジウムと重なってしまったため日高シンポには参加できませんでした。しかし、日高シンポの資料をもらい、その後シンポを大きく取り上げたマスコミ報道もあり、連盟でも取り組むべき課題であると考えました。そこで、同年３月末に名古屋で開かれた連盟の理事会において、９月の理事会を札幌で開催するのに併せて、この問題の現地視察、調査を行うことを提案し、了承されました。

連盟の視察、調査は、野呂汎代表をはじめ１１名の参加者で予定どおり９月２８日に行われました。前日の２７日には俵浩三協会会長から資料の提供と概略の説明を受けることができました。２８日午前は、室蘭開発局に行き、行政側の聞き取りを行いましたが、抽象的な説明ばかりで納得の行くものではありませんでした。その後、静内町へ向かい、現地の三浦さんと高橋さんと静内ダムで待ち合わせて、二人に案内してもらい視察を行いました。この年は８月に大きな台風が通過し、そのため崖崩れが発生して、静内ダムのところから進入禁止となってしまい、道路内には立ち入ることができませんでした。そのため、道路予定地の反対側の台地で二人から話を聞くほかなかったことは残念でした。その後、連盟は、第２回及び第３回日高シンポの主催者の一員として加わるとともに、全国の会員に問題状況を知らせるため、連盟の機関誌である「環境と正義」に俵浩三協会会長と佐藤謙副会長に日高問題の記事を連載で執筆してもらいました。また、シンポ実行委員会作成のきれいなパンフの配布と反対署名への取組みなども行ってきたところです。

以上のような連盟の活動が、現地の運動に多少とも役立っているなら幸いです。連盟では、今後も住民の方達と手を携えて、自然環境保護、保全のために活動して行きたいと考えています。

元「止めよう日高横断道路」全国連絡会代表委員

アイヌの聖域を壊すのは誰だ

海山応援団　鍋沢敏雄

「止めよう日高横断道路」署名簿に“ルパウシカムイが許さない”とアイヌ語が使われたのは大変意義あることだと思っています。アイヌは、良い道にはそれぞれ道を守る神が居て、さらにそれらの道の神々を差配する頭（かしら）になる神ルパウシカムイが居るとして崇めてきました。

日高の海も山も、自然を大事にし自然に生かされてきたアイヌ人の聖域です。今この日高で自然破壊のダム建設をめぐって、住民合意に不正な金の動きがあるとの噂があります。環境保全やアイヌ文化継承を求める声を聴かず、黒い金に操られた偽りの住民合意によって自然破壊ダムを造らせてはなりません。

アイヌ文化を未来につなぐ時、沙流川・鵡川はその伝えと共に日高山脈と一つになり、世界遺産にふさわしい日本の聖地となるのです。その時には、海や川や森の生き物たち、柳葉魚（ししゃも）、鹿、熊、鮭と一緒に、アイヌも和人も心豊かに暮らす大地として世界から賞賛されることでしょう。

日本生態学会自然保護専門委員会の役割から思うこと

佐藤　謙（北海学園大学教授）

日本生態学会は、年次ごとの全国大会を通常の機会として、国内の自然破壊に対して開発行為の中止などを求める要望書を提出し続けている。その要望書の作成から事後対策まで、同学会自然保護専門委員会が責任を持っている。要望書原案は、通常は、地区会（北海道地区会）から推薦された同学会自然保護専門委員会委員二人が中心になって作成され、地区会の議を経て、全国大会時の自然保護専門委員会に提出され、直後の全国委員会・総会の議を経て確定される。上記の流れの中に、要望書原案が全国枠から選出された委員を含む全国の委員有志によって作成され、地区会の議を経ずに同委員会に直接提出される、別の経路がある。要望書の提出後、アフターケアを担当する自然保護専門委員会委員が決められ、要望書提出だけに終わらせない学会の方針がある。従って、要望書提出後も、学会として種々の状況把握が続けられている。

北海道の自然破壊問題に関する生態学会の要望書は、近年では、士幌高原道路に関して二回、日高横断道路に関して一回、提出され、いずれも開発中止に結果した点で効果的であったと思う。しかしながら、上記の問題では、それぞれの運動体内部に学会に要望書を書かせてしまう「基礎研究」が既に用意されていた。士幌では二回の本の出版、今回の日高では若き生態学者、小島氏が編集に力を注いだ「市民アセス」の発行、それぞれ重要な情報のまとめを可能にしたのは、基礎的な調査研究が既に行なわれていたからである。

一方で、自然保護専門委員会は、自然破壊問題に関して生態学的知見を応用する（悪用ではない）立場から意見を集約するだけで、いわゆる開発側と保護運動側のいずれにも属さない。それに対して、開発側では生態学者を擁するプロ化が進行し、生態学の悪用・誤用がしばしば認められる。この現状において、自然保護運動体は、生態学会への問題提起と同時に、同学会の見解を求めていく必要がある。同時に、自然保護運動体は、市民のセンスを大前提にしながらも、背後に、生態学はもちろんのこと、多方面の専門を集めたプロ集団を用意しておくべきであろう。

元「止めよう日高横断道路」全国連絡会代表委員





知らせていくということ

元「止めよう日高横断道路全国連絡会」代表委員
「北見の自然風土を考える」市民連絡会運営委員
北見生活と健康を守る会　事務局長
佐藤幸子

「止めよう日高横断道路全国連絡会」が発足され、さぁこれからという時に転居が決まり、私は札幌から北見へ移り住むこととなった。

山岳会の自然保護委員として、微力ながらも継続的に関わってきたこの問題から離れるのは心残りであったが、日高山脈の自然は、いわゆる地元と呼ばれる限られた地域の人達だけのものではないし、どこにいても自分にできることで、この運動に参加できるのだとの思いから、転居早々に署名を集めてまわった。

しかしその反応は、「日高山脈ってどこにあるの」とか、「えっ、あの道路はとっくに通ったんじゃなかったの」というものであり、この問題が十分に知らされてはいない、そして身近な問題とは捉えられていないことを感じた。

そんなある日、署名の協力をお願いした地元の自然保護グループの方から、「私たちもこの問題をよく知りません。より多くの人に賛同してもらうためにも、学習会を開いてはどうでしょうか、協力しますよ。」と、ありがたい提案があった。

事実を知らせていく・・・まさに連絡会ではその点を重要視し、学習のための講師の出前システム（？）も整っていた。

地元紙の案内、ビラ、ハガキ、口コミ等によって３０数名が集まり、常任委員長の今野平支郎さんを講師に招いての学習講演会が実現し、賛同の署名がここ北見でも広がった。

そして一年後、日高横断道路建設は止まった。

が、あろうことか、自然破壊を伴う無駄な公共事業を見直そうという全国的な流れに逆らうがごとく北見では、開拓以前の姿を残す豊かな自然を破壊し、目的、必要性共に不明瞭なバイパス道路建設計画が持ち上がった。

『「止めよう日高 ──」の経験に学ぼう』と、かの自然保護グループの呼び掛けで市民連絡会を立ち上げ、独自の現地調査に取り組んだ結果、ニホンザリガニ他、希少動植物の生息、オジロワシの営巣の確認にとどまらず、推定樹齢５００年のミズナラについては、樹木医を招いての診断という専門的な領域にまで踏み込んだものとなった。

一方、国が大変な借金財政の今、世論の合意なくして、何よりも優先してすすめなければならない道路なのか、という疑問も浮き彫りになってきた。

道路計画の実態を大いに市民に知らせていくこと、そして、まずは一度立ち止まってこの問題をみんなで考えてみることの大切さ、「止めよう日高 ──」の運動の教訓は、今オホーツクの地で生かされている。





「止めよう日高横断道路」全国連絡会事務局を担当して
―高齢者パワー全開―

全国連常任副委員長　高畑滋

全国連の事務局は北海道自然保護協会事務所に置いていましたから、すべての連絡や問い合わせをここで受けることになりました。全国連の活動が、常設の事務所で、常勤の事務局担当者によって行われたことは大変効果的でした。電話は何時、何処からかかってくるかわかりませんが、必ず責任ある事務局担当が応対したことは事務局の信頼性を高めたと思っています。近頃の運動ではインターネットによる連絡が主流になりました。道庁からの政策評価委員会開催の公示も前日のホームページ上で行われるあわただしさです。このスピードに着いていき迅速に連絡できたのも、フルタイム常勤事務局体制のおかげだと思っています。

署名運動が始まってからは、郵送される何万という署名簿を開封し、人数や連絡事項をチェックする仕事に忙殺されましたが、各地からの励ましや運動が広がっている様子を見る楽しみもありました。数百筆の大口もあれば、たった一人の署名簿に細かく添え書きして返送してくれた人など、すべての署名簿にそれぞれの感激がありました。あらためて署名を寄せられた皆さんに厚くお礼を申し上げます。

事務局には激励だけではなく、道路建設推進派の人からの電話もありました。苫小牧から十勝地方への運送関係の方が、日勝道路の危険なことを話され、日高横断道路が必要だと力説されました。私は冬の日勝峠越えを少しでも安全にするために、今すぐ皆で対策を考えなければならないこと、40 年先に開通するかも知れない日高横断道路に期待する問題ではないことなどを話し理解してもらいました。道路建設側は、新規道路の必要性を高めるために、既存周辺道路の改修はしないで、危険なままにしておくということが言われています。日高横断道路の費用の何十分の一かの費用で、危険な日勝道路の改修は出来るのです。大型トレーラで、危険を犯して日勝峠越えをしなくても済むように、十勝港に陸揚げする貨物に危険回避助成金のような対策は考えられないものでしょうか。社会的にはそのほうが安い輸送費になると思います。

事務局を担当して毎日勉強になり、新たな感動を得ました。私にとって運動に参加したことで、自分と社会とのつながりを再確認する貴重な体験をさせてもらいました。はじめは退職者に何が出来るか、と冷たい意見もありましたが、ボランティア事務局に弁当を持って自転車で日勤するなど、年金生活者でなければ出来ないことと自画自賛しています。年金者組合が組織挙げて反対運動に取り組んだ実績もあり、千歳川放水路問題でダイヤモンドフェローと言われた高齢者パワーの健在をアピールしたいと思います。

筆頭代表として皆様へのお礼と自らの反省

俵　浩三

会員と関係者の皆様に感謝とお礼

日高横断道路の建設は、03年２月の北海道知事による「凍結」表明、03年８月の北海道開発局による「中止」決定で、完全中止となりました。過去18年間も継続してきた大型公共事業を未完成のまま中止させ、日本最大の原始境・日高山脈の心臓部の自然を守ったことは、大きな意義があります。

「止めよう日高横断道路」全国連絡会会員の皆様と、この反対運動にご協力とご支援をくださった皆様に感謝し、お礼を申し上げます。ありがとうございました。

02年５月にこの会が発足するとき、私は準備会の方々から筆頭代表に就任することを要請されました。日高横断道路を止めたい意欲は人並み以上に持っている私ですが、このように大きな組織を統率する自信がないので、固辞しました。しかし実務的なことは優秀な実働部隊が担当するからと熱心にくどかれ、筆頭代表に就任しました。

その実働部隊の精力的な働きにより、日高横断道路建設反対の世論は会の発足後、急速に高まり、また財政事情の悪化が相乗効果となり、02年６月には知事が「抜本的見直し」を表明せざるを得なくなりました。大きな目標が、ほんの短期間で射程距離に入ったのです。さすがに「止めよう日高横断道路」全国連絡会の影響力は大きいと実感しましたが、改めて皆様に感謝する次第です。

筆頭代表だった者としての反省

公共事業への反対運動は官の権威に抵抗することですから、実働部隊の中には、自己主張の強い個性的なメンバーが入っています。予想していたよりも短期間で日高横断道路の「抜本的見直し」という大きな目標が射程距離に入ると、今度は大同小異の小異にこだわり、運動をより効果的に進める方法を巡って、内部に不協和音が発生するようになりました。地元住民のアンケート結果をどのように使うことが有効か、公表すべきか否かを巡る混乱はその端緒でした。意見の対立はやがて感情的な対立、相互不信にまで発展してしまいました。

事態が深刻となったときには、すでに私の能力では収拾できなかったこと、また混乱の初期の段階で、その芽を摘み取らなかったことは、筆頭代表として失敗だったと自覚し、反省しています。

報告集の編集委員会では、この混乱を載せるかどうか、載せる場合はどのように書くべきかで論議が重ねられました。私の基本的考え方は、混乱には双方の当事者があるので、なるべく第三者の視点で客観的に記述することでした。しかし編集委員会を支配したのは「ここは裁判所ではない」という空気で、執行部の立場から書かれています。

いずれにしても、「止めよう日高横断道路」全国連絡会が輝かしい成果をあげながら、その報告集に混乱の後遺症が残っているのは残念なことで、混乱を未然に防げなかった自らの非力を恥じています。

元「止めよう日高横断道路」全国連絡会筆頭代表

公共事業とは何か

－本末転倒の現実－

参　議　院　議　員
みどりの会議代表委員　中村敦夫
「公共事業チエック議員の会」会長

ムダで有害な公共事業に対する批判が高まっている。普通の地域住民たちが、不合理な公共事業に対し、全国各地で反対ののろしを上げ始めた。

最近では「公共事業」という言葉が、悪の代名詞のような響きを持つようになった。

しかし、本来は公共事業そのものが悪いのではない。それどころか、公共事業は中央政府や自治体がやらなくてはならなぬ重要な仕事の一つである。

自由主義経済の基礎理念を作ったアダム・スミスも、国家が主導すべき財政機能として、国防、治安、司法、公共事業の４部門を挙げている。

それでは、公共事業の本当の役割とは何だろうか？

簡潔に言うなら、地域の産業振興と住民の生活の利便性を高めるための基礎整備である。

このような大事業は、個人負担でやることは不可能だ。だからこそ、国や県などの出番ということになる。

しかし、これが将来役に立たず、利益も生まず、大規模な環境破壊をもたらし、一部の人間たちの利権あさりに利用されるだけのものであれば、正当な公共事業とは言えない。

国会では、「公共事業チエック議員の会」という議員連盟がかなり激しく活動している。２０００年から私が会長をつとめ、約百人の超党派国会議員が会員として参加している。

この議連の視察団は、これまで数多くの公共事業の計画地や建設現場を訪れ、事業関係者、自治体、賛成・反対の両住民たちから事情聴取をしてきた。

結論から言えば、視察した公共事業のほとんどが、目的の整合性、採算性、将来の利便性に欠かるひどいものだった。

担当省庁の姿勢は、３～４０年前に計画が決まったから、ただやり通すというものである。裏を返せば、各省庁の予算死守と関係者の利権あさりだけが丸見えだ。

又、それだけにとどまらず、計画が実行されれば、膨大な財政赤字の増大と環境破壊が起きることは確実である。

今回、日高横断道路建設の中止が決定したことは、すべての公共事業を見直す大きなきっかけとなった。

建設中止運動を、長い間、粘り強く続けてきた人々の努力が実ったもので、心から敬意を表したい。

また、微力ながらお手伝いをしたものとして、私たちは大きな喜びを感じている。



孫子のために、第二の人生の生き方として

元「止めよう日高横断道路」全国連絡会代表委員
全日本年金者組合札幌市支部協議会事務局長　長森　正行

ささやかながらも運動に参加させていただくきっかけとなったのは、２００２年３月２日に開催された第２回シンポジューム「日高横断道路を問う」への参加だったでしょうか。その後、全国連絡会の立ち上げ、そして現地調査参加や組織内での学習・宣伝・署名活動などのとりくみ、また代表委員会の議論などにも参加させてもらい、短期間ながら多くのことを学ぶことができました。

それまで日高横断道路については、新聞報道などによる断片的な知識にすぎませんでしたが、まず、自然保護団体などによる２０年来の粘り強い運動の歴史を知り、新鮮な驚きを感じました。そして、世界的にも貴重な自然とされている「日高山脈」の心臓部を破壊し、巨大な公共事業で財政を圧迫。しかも開発効果のない無駄な公共事業の典型であり、その問題点やとりくみの現状を知るにつけ、これはきっぱりと中止させる以外にないものと確信したものでした。

さらに、私どもの組織内に組合員同士が先生になり生徒となってともに学び合う場として「さっぽろ年金者大学」があり定期的に講座を開講していますが、今野平支郎さん（札幌北支部所属の組合員です）を講師とする講座「日高横断道路を考える」の開催はこの問題を深く認識する上で大きな役割を果たしました。今野さんは、この問題を「人間が生活する地球環境と自然保護」の視野からの捕捉が必要として、自然の成立ちと破壊の現状、自然保護は人類の生存条件維持そのものとして自然環境保全の世界的な動きなどを詳論。その上で、世界的にも貴重な自然とされている日高山脈をさまざまな角度から紹介し、これを破壊する日高横断道路の問題点を、①道路建設目的の破綻、②費用対効果、③自然保護などの観点から解明しました。そして、高齢期をむかえつつある年金者組合の構成員が文字通り「孫子のために、人類存続のために、第二の人生の生き方」として、こうした運動を大きく広げようと強調しました。これは貴重な提言として今後に活かしてゆく必要があると考えます。

なお、全国連絡会はその所期の目的を達成して解散となりましたが、上記の観点からもそれに代わる何らかの運動のセンターがあれば、そこから多くの情報も得られ、運動参加のきっかけも得られるのではないかと考え、関係各位の検討を期待するものです。

今日、小泉自・公政府は戦後初となる「戦場への派兵」、イラクへの自衛隊派遣を強行しつつありますが、国際社会の道理や日本国憲法にてらしても大義なき最悪の選択として糾弾されなければなりません。そして、いま想起する必要があるのは、戦争と社会保障がまったく相反するものだということであり、かって戦費調達のため「労働者年金保険法（のちの厚生年金法）」がつくられた日本の年金制度の不幸な歴史が、いま、年金を削減してイラク戦費を調達する構図としてよみがえろうとしていることです。

私たち年金者組合は、年金、社会保障への攻撃は単にムダな公共事業などによる財政赤字の域をこえた性格を強めていることを重視し、平和・憲法・社会保障を一体の要求課題にすえて、当面する年金改悪阻止のたたかいに全力をあげることを決意しています。そのことを一言申し添えて感想とさせていただきます。

高尾山から連帯のアピール

高尾山の自然をまもる市民の会
事務局長　橋本良仁

私の故郷は北海道、生粋の道産子である。今の活動の原点は北海道の自然が育んでくれた。就職のため３５年前に東京の西の端、八王子市に来て現在に至る。日本科学者会議の活動を通して、八木健三先生と親しくさせていただき、先生のご紹介で北海道自然保護協会にも登録させていただいた。夕張岳の保全、千歳川放水路、士幌高原道路、今回の日高横断道路と、お付き合いができたことを大変嬉しく思っている。

北海道の皆さんの自然保護への熱い情熱に日頃より敬意を払っており、日高横断道路中止署名は、会をあげて取り組んだ。北海道の秘境日高山系を守る運動は、東京の自然の宝庫・高尾山を守る運動をしている私たちにとっては、自分達の運動と重なり連帯の輪は急速に広がった。

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）から高尾山を守る運動は、はや２０年になる。圏央道は、国史跡八王子城と国定公園高尾山を直径１０メートルの自動車専用道路で串刺しにする。私たちは、建設を止めようと、あらゆる手立てを講じてきたが、一度走り出した道路建設はどうしても止まらない。何としてでも高尾山を守りたい、の思いで２０００年１０月、圏央道工事を差し止める民事訴訟の「高尾山天狗裁判」を起こした。全国から集まった原告は１３００名以上、さらに２００２年７月には、土地収用法による事業認定の取消しを求めて、８００名の原告で行政訴訟を起こした。「高尾山にトンネルを掘らせない」１００万人国会請願署名は、約４０万筆に到達しようとしている。

圏央道は都心から４０－６０キロ圏、放射状の高速道路を環状に結ぶ総延長３００キロに及ぶ自動車専用道路で、都心の集中交通を分散させ都内交通の渋滞緩和を目的としている。現在の開通区間は、関越道鶴ケ島ＪＣＴ－東京日の出インター までの２８．５キロで全線の一割にも満たない。強い建設反対運動のため、東京都内部分２２．５キロの完成は当初の建設予定より、すでに１０年近く工事が遅れ、先行きは全く不透明である。

２００３年１０月３日、東京地裁は圏央道あきる野（高尾山の北側に位置する）の強制収用の執行を停止するという画期的な決定を下した。暴走する行政に歯止めをかけたもの、としてテレビや新聞で全国的に報道された。この決定は、全国の自然保護運動や住民運動の仲間たちへの大きなエールとなった。明日にも土地を奪われるという厳しい状況下で頑張った関係住民と運動を支えてきた私たち道路関係住民団体の仲間の喜びは筆舌に尽くしがたい。

圏央道は行政が主張しているような渋滞緩和効果は全く期待できない。全線の完成に５兆円もの莫大な税金を投入することで、万一完成させても一日一億円の損失を出し、赤字まみれの東京湾アクアラインの二の舞になることは必定である。その上、住環境の破壊や首都圏にかろうじて残っている高尾山などの自然破壊は計り知れない。圏央道を止めるための運動はこれからも続く。北海道の皆さんとの連帯を今後いっそう強めることをお誓いして・・・

働く者の生活と自然を守ること

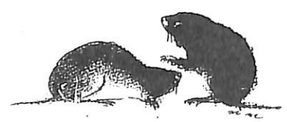
「止めよう日高」全国連絡会が先進的な役割を果たして、全国一といわれる原始境の破壊と膨大な税金の無駄遣いを止めさせることができたことを心から喜んでいます。

０２年６月、「全国連絡会」から入会の案内を受け、道労連としても積極的に運動に参加することを決め、私が担当となりました。職場で、よく山歩きの話しをしていたこともあって、山なら吉根という単純な理由で決められたようです。「日高の自然を守る」という言葉は「首切り反対！」「賃下げ阻止」など、生々しい組合運動の中ではいかにも新鮮な感じがして、私は二つ返事で引き受けました。暇ができたらいつでも山歩きができる体力を維持しようと、私は妻と今年９才になる愛犬コッチとの３（人）で、家から歩いて５分ほどの藻岩山によく散歩に行きます。札幌近郊の山々や道内の主だった山々は、ほとんど登りましたが、日高の山には余り行っていません。２０年ほど前、渓流釣りで静内川をペデガリ山荘近くまで遡上した時、あいにくの激しい雨で渓谷は急速に水嵩が増し引き返した想い出があります。あのとき沢底から見上げた人を寄せ付けない険しい渓相が「日高は険しく危険な山」との印象を刻みつけ、日高から足を遠ざけていました。

０２年８月の現地調査に参加したとき、あまりにも変わったな景観に驚かされるとともに、崩壊しやすい日高山脈の地質構造についての八木先生のお話、「道が本来の目的から外れた開発を続けている。」との俵代表委員のお話を聞き、あらためてこの大切な自然を守る運動にも全力をあげなければと思いました。その後、「止めよう日高」の署名協力を傘下の組合組織にお願いし、署名運動に取り組みましたが、年金・介護・消費税・働くルールなど３０種類以上の署名がある中で、なかなか集約が進まず、「全国連絡会」の期待するほどの数が集まらなかったことを反省しています。

道労連は毎年、国民大運動北海道実行委員会のメンバーとして北海道知事に対する道民要求（道民のいのちとくらし、雇用を守れ）に参加し、無駄な大型公共事業をやめ、くらし福祉にまわせを要求の大きな柱として、これまでも千歳川放水路、士幌高原道路の中止を求める運動にも参加してきました。自然保護運動とは違った角度からですが、北海道の大自然の破壊を許さない要求をしてきたと思います。にここ数年、「むだな公共事業をやめ、雇用・福祉の充実を」求める住民運動は、長野、福島、長崎など地方自治体から大きく高まって、いまや全国的な流れとなっています。北海道で「日高横断道路」の建設を中止させた意義は本当に大きいと思います。北海道には、苫東や石狩湾新港開発、広域林道建設など、予算の無駄遣いといわれる問題がまだまだ沢山あります。これからも道民とともにこれらの問題の解決にむけ引き続き奮闘したいと思います。最後に、「全国連絡会」の事務局の中心となって運動を推進してきた今野平支郎さんのご苦労に対して心から感謝を申し上げます。

元「止めよう日高横断道路」全国連絡会代表委員(代)
道労連執行委員　吉根清三



日高横断道路中止と自然保護運動

元「止めよう日高横断道路」全国連絡会代表委員　和田蔵次

自然保護や環境分野に限らず、住民運動というものは権力や資本の活動に対して問題があると察知した場合、告発や抵抗するという基本的性格を持っています。したがって運動の発生とその後の展開は、双方の力関係を主軸に、世論など社会的条件や経済情勢など外部条件の変化などの影響を受けて変化・発展していくものです。日高横断道建設中止を求める運動の成果は、山岳自然環境保護という分野をこえて広く住民運動全体の発展にも幾つかの教訓を残したといえます。

北海道はアイヌなど先住民の人々が、古来から大自然と共存する独自の文明と社会を形成し維持してきた地です。明治近代化の国策により、開発が全道に及んだものの、山岳高山帯はいわば難を逃れて原生状態が残されさてきました。日高や大雪の山々はその中心的存在を占めていることは言うまでもありません。戦後、とりわけ高度成長政策の中で、自然開発は「征服の論理」や「公共の福祉論」をまとい全面化しました。それは山岳高山帯までも開発の対象化することを躊躇することなく北海道はもとより列島全体で合理化されました。日本の自然保護運動は、大事な自然を守れという素朴な願いを看板にしてはいますが、１９７０年代以降、資本主義的近代化への異議申し立て、告発と抵抗という共通の性格を持って各地で展開されてきました。７０年代初頭の長野におけるビーナスライン美ヶ原線建設反対運動などが契機となり、山岳地帯における道路建設、自然林伐採などの開発に反対する運動が燎原の火のごとく広まりました。全国的に見るならば、日高横断道路の運動はそれらの延長線上にあり、かつ集大成したものといえます。１９年間に及ぶ運動は、本誌で詳細に体系化されまとめられていますが、次ぎのような教訓と課題を持っていると思います。

１、運動の継続性。継続は力なりという言葉がありますが、様々な困難を乗り越えあきらめずに声なき自然の声と共に市民の正義をよりどころに続けてきたことです。

２、運動戦略・戦術の多様性。学習会、シンポジウム、署名と陳情・請願、多様な協力共同、そして単一の山岳自然保護のために、全国連絡会まで結成するなど、考え得る限りの戦略と戦術を駆使したところに大きな特徴がありました。

３、開発行政の転換。国と地方の財政難が外的条件として一部働いてはいますが、土建型公共事業中心の国土政策、道政策の政策理念と政策方向を質的に転換させる契機を作りました。

４、今後は、日高や大雪など北海道の脊稜山脈を中心とした自然総体の保全を、道民的な世論を背景に具体策として定式化し全国に発信してほしいことです。

５、また、２１世紀の持続可能な社会のために、北海道の大自然を基盤にした産業と経済政策、新しい公共論に目を向け、とりわけ、山岳高山帯の果たす位置と役割を社会的に明らかにし、普遍化していくことです。

ともあれ、日高横断道の中止は、伝統ある北海道の自然保護運動史はもとより、日本の山岳自然保護運動に輝く頁を作ったといえます。長い間奮闘してきた皆様に心から感謝しつつ、さらなるご奮闘を期待してやみません。

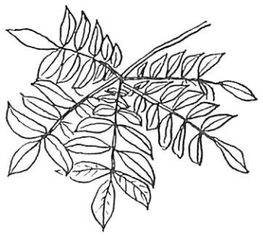
日本の森と自然を守る全国連絡会事務局長

手紙で寄せられた
各地で運動を支えて下さった人々の
喜　び　の　声（順不同）

運動史に残る大きな闘いでした、本当にご苦労様でした。（長野市　男性）
署名に応じた方々は皆さんしっかりした意見をお持ちでした。（西東京市　女性）
アクションを起こした皆さんの賜物です。（さいたま市　女性他多数）
自然は未来からの借物で、次世代に引き渡す義務がある。（群馬県　男性）
「凍結解除」の気配が見えてきたとき素早く反対組織立ちあげを。（長野県　男性）
皆様の熱意に敬意を表し、四国の地でもできる運動に参加する。（愛媛県　女性）
「中止」にならなかった事に政治家の価値観を疑う。（京都　女性）
どうか「凍結」のまま「化石」になるよう願っています。（東京都　女性）
貴重な自然が失われていくのを見たくない、強力な監視が必要。（神奈川県　女性）
一段落しましたが将来の不安は残りそうですね。（宮城県　女性他多数）
ご苦労様です、中止になるまで頑張って下さい。（千葉県　男性他多数）
署名活動しかできず、凍結の成果は皆さんのお陰と感謝しています。（栃木県　女性）
署名を集めました、実り多い総会を祈念しています。（東京都　女性）
粘り強い活動で、「当面凍結」を勝ち取ったことに敬意を表します。（長野県　男性）
自然環境を第一にとのご活躍、益々のご発展を祈念いたします。（札幌市　女性）
道民の良識に拍手！この勝利をバネに高尾山も頑張ります。（高尾山市民の会）
不要な道路が中止され自然が保たれて良かったです。（神奈川県　男性他）
事務局のご苦労に感謝、次ぎに世界遺産登録で頑張りましょう。（大阪府、男性他）
凍結が中止と明言されるよう願っています。（東京都女性他多数）
応援だけで活動できませんでしたが、良かったです。（札幌市　女性）
道路凍結後の話を進める必要を感じています。（紋別市　男性）
再度復活しないようにして下さい。（小樽市　男性）
私たちの活動へのご指導を宜しくお願いします。（苫小牧市　女性）
日高の地元でセミナー開いて「地元の誇り」を認識してもらいましょう。（日高管内　男性）
２１世紀の地球環境を守るために一つ成果だと思います、（札幌市　男性）
署名は百数十名しか集められませんでした、皆さんに感謝。（札幌市　男性）
これからも継続的に活動していく核を残してほしい。（小樽市　男性）
高橋知事の態度が不明確なので、これからも運動を盛り上げる必要ある。（岩見沢市　男性）
新知事が「解凍」する事の無いよう、厳重監視が必要ですね。（当別町　男性）
凍結とはいえ道路の進行を止めた意義は大きい。（苫小牧市　男性）
皆様の努力で中止になりホッとしています、感謝しています。（札幌市　男性）
「日高山脈を世界遺産に」と思っていましたが…（静内町　男性）
地球上の自然破壊が続く限り、運動は続けなければならない。（当別町　男性）
自然を守ることは人類の生存にかかわることです。（札幌市　男性）
これから日高の本当の自然を守る運動が始まります。（浜益村　男性）

（以上　０３・７・５　総会までに寄せられた声）





オニグルミ

日高横断道路反対署名を送った者です、建設中止のお知らせ有難うございました。北海道のことはあまりマスコミが報道しないのでお知らせいただいて良かったです。八王子では、高尾山を打ち　抜く圏央道反対の裁判をしていますが、収用委員会の審議も始まってしまいました。でも日高横断道路建設中止のお知らせで元気をもらえました。　（八王子市　Ａさん）

日高横断道路建設中止の決定おめでとうございます。何と嬉しい知らせでしょう。羨ましいです。１８年間ですか…高尾山も同じですね、そしてダムは止まるが道路は止まらないというジンクスを覆す大変革ですね。高尾山も勇気を出して絶対諦めることなく頑張ります．（日野市　Ｉさん）

お葉書有難うございました、日高横断道路の中止のため本当にお疲れ様でした。本当に嬉しいお便りでした。これからもご活躍のほどお願いいたします。（札幌市　Ｉさん）

日高横断道路工事の全面的な中止が発表されたとのこと、おめでとうございます。運動に係わりました皆様のご努力の賜物と存じます。今後のご活躍をお祈りいたします。　（東京都　Ｏさん）

本日「日高横断道路建設中止のお知らせ」を受け取りました。遂に目的が達成されて、本当にご苦労さんでした。今回は、世界遺産の候補から漏れてしまいましたが、日高の自然をどのように活かしていくかですね。良い知らせを聞いて喜んでいます。（高崎市　Ｓさん）

日高横断道路建中止おめでとうございます、本当に嬉しいです。私どもの所では里山を崩し物流センターをとの計画がなされ、反対運動を起こしています。オオタカが住み、ホタルが舞い私たちに無くてはならない緑、人間はどれほど自然に恩恵をうけているかわかりませんのに、悲しいことです、道路はもういりません。（八王子市　Ｔさん）

日高横断道路、やりましたね！皆さんの努力のたまものです、私たちも来年の参議院選挙で１０名以上の候補を立てて頑張ります。（東京都　Ｎさん）

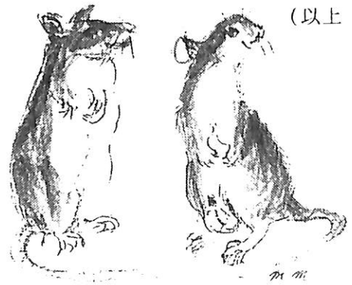
この度は日高横断道路建設中止誠におめでとうございます！嬉しいお手紙有難うございました。
（東京都　Ｎさん）

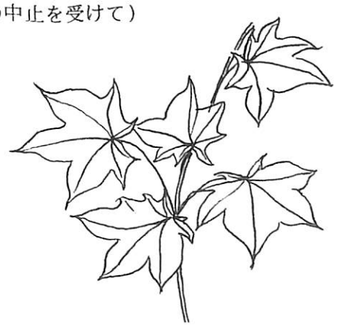
「日高横断道路建設中止のお知らせ」有難うございました。札幌オリンピックの前年に札幌市に住んでいました。ナキウサギ保護運動にも関心を持たずにいられません。（大阪市　Ｎさん）

お知らせ有難うございました、良かったですね。いつまでも美しい北海道であってほしいです。長い間お疲れ様でした。私どもの高尾山も穴が開かないよう頑張っております。（八王子市　Ｍさん）

日高横断道路建設中止のお知らせをお送りいただき有難うございました。長い間の皆様の努力に敬服しております。１５年ほど北海道に住んでおり、北海道の自然の素晴らしさに触れた者として、ほんの僅か協力をさせていただきました。今後はいま住んでいる群馬県でも、少しでも何かをできたらと思っています。皆様の一層のご活躍を祈っています。

（以上　２００３年８月　開発局の中止を受けて）





止めよう日高横断道路連絡会運動方針(案)

１．発会までの経過と道路を巡る動き

１．自然環境を取り巻く動き

これまで開発優先の行政が推し進めれてきた北海道や国の行政にも、「政策アセスメント」の施行、事業の「再評価」制度が設けられ、公共工事の見直しが余儀なくされてきた。

それは、環境問題が重視され、環境影響評価法の制定、財政難の深刻化などが伴い大型工事の見直しが迫られている。

しかし、最近でも諫早湾干拓、川辺川ダムに見られるように無駄な公共事業が強権的に進められ、公共事業に対する政府の基本姿勢は変わっていない。

北海道でも平取ダム、新千歳空港の滑走路延長、サンルダムなど自然破壊を伴う公共工事の計画は何ら変わっていない。

今年４月末に徳島県知事に大田氏（民主・共産・社会・新社会推薦）が当選し、「吉野川可動堰は完全に中止する」と表明した。このように知事選挙を左右する大きな声が高まらないと、自然破壊や公共工事はなかなか止まらないというのが実情である。

２．日高横断道路を巡る動き

１９７０代年後半に「日高横断道路」建設計画が持ち上がり、静内町、中札内村はこの道路建設が地域進行など、大型公共事業を誘致することにより地元になにがしかの経済効果があると見込んで建設促進に動いた。現在も北海道に対し工事促進のための働きかけを続けている。

道路工事計画段階では、計画阻止の運動は自然保護団体を中心に大きく盛り上がったが、日高山脈の国定公園認定を前にして、「日高山脈の主要部分はトンネルにすれば高山帯への影響はない」として道々静内中札内線を認定し、道路建設反対世論を押し切り１９８４年に強行着工した。

日高横断道路は、十勝側は国境稜線まであと２ｋｍに迫っているが、日高側は崩落に次ぐ崩落で工事は進行せず、工事の進捗率は着工から１７年経って全体として４０％弱に過ぎない。

この日高横断道路は、天馬街道の完成、樹海ロードの完成により必要性が極端に減少した。また建設目的も失われ、工事費に対する効果も貧弱で、絵に書いたような「無駄な公共事業」の典型となっている。

工事着工後は、北海道自然保護連合や道労山が工事の監視を中心に現地視察を続けてきたが、士幌高原道路、千歳川放水路、松倉川ダム等を当面の課題として力を注いできたため、日高横断道路問題には力を十分注ぐことが出来なかった。

２０００年からは北海道自然保護協会が、知事に対し「日高横断道路の問題点」を指摘した公開質問状を提出し論戦を挑むなど新たな展開をみせた。

２００１年３月には、道自然保護協会、道労山、十勝自然保護協会が中心となり「日高山脈シンポジウム」を開催し、市民から日高横断道路問題に大きな反響があった。

２００１年１０月には「第１４回日本の森と自然を守る全国集会」が札幌で開催され、日高横断道路問題が改めて全国に知らされた。

２００２年３月には第２回日高山脈シンポジウムが開催され、参加者から「中止のための行動を起こすべきだ」との意見が出され現在に至っている。

２．日高横断道路の問題点

１．価値ある自然の保存（原始性を後世に残す・世界遺産）

２．公共工事を巡る問題点（建設目的の喪失・費用対効果）

３．道内の無駄な公共工事の典型（赤字財政解消・福祉財政への転換など）

３．活動内容

１．調査活動（可能なものを実行）

⑴日高の自然の現状把握（貴重さの把握）

⑵道路建設による自然破壊の現状と、今後の自然破壊の想定

⑶費用対効果の分析（今後の費用の増大・メンテナンス費用・道民の負担）

⑷建設目的と税金使用との関係（違法性はないか）

⑸道民（地域住民）の利害と意識

⑹その他建設理由に対する調査

２．会員の役割と組織の拡大

問題点を多くの道民・市民に広めるために会員を増やすことが必要です。

会員は、当面○○○○名を目指し、自然保護団体、その他の団体・個人に働きかけていきます。

会員は、会が発行するニュースをうけとり、会が発行する宣伝リーフを身近な人たちに配布してもらうほか署名などにも協力していただき、世論形成に協力してもらう。





3．宣伝活動

現在まだ一部の人達しか日高の自然の重要性・貴重性、横断道路の現実等について知っているにすぎないので、日高山脈の自然の重要性や税金の無駄遣いなどを多くの道民に知ってもらうことが、道路を止める大きな力になり、決定的な要素になるものと思ので、宣伝活動は極めて重要です。

リーフレットの作成配布、街頭宣伝などあらゆる機会を捉えて宣伝活動を重視します。

4．署名活動

会の発足と共に、会員の加入促進と合わせて署名活動を行ないたいと思います。
署名はリーフレットと共に配布し、道内外の団体・個人に広く依頼します。

5．新聞広告の検討

マスコミを活用した広告宣伝も考慮する必要があります、新聞の一面を買取り個人名を載せる意見広告という方法は過去に何回もの例があります。
また、投書による意見表明、記者会見による運動の予告なども考えられます。

6．裁判闘争の考慮

建設目的と、費用使用の関係で、違法性が考えられます。この件については、法律関係者と良く相談し、違法性が高ければ法廷に持ちこむことも考慮します。

7．要請・交渉行動

知事や国土交通省に対し問題点を指摘したり中止を求めたりする直接行動が必要です。

8．シンポジウム・中止要求集会等の開催

シンポジウムは、調査結果や運動の経験を交流し、問題点の討論など、目的達成のため基本的には年1回開催します。
中止要求集会等は、情勢を見て必要に応じ開催し、広く一般市民に参加を呼び掛けます。

9．その他

4．会則（別紙）
5．会員募集要項（当日）
6．署名用紙・リーフレット（当日）
7．運動を進める体制（当日）
8．総会決議（当日）

止めよう日高横断道路全国連絡会会則

第1条（名称）　本会を「止めよう日高横断道路全国連絡会」と称し、事務所を札幌市内に置きます

第2条（目的）　日高横断道路（道々静内中札内線）の建設工事を中止させることを目的とします

第3条（活動）　第2条の目的を達成するために必要な活動を行います

第4条（会員）　目的に賛同する個人及び団体によって構成します

第5条（運営）　本会に次の機構を置き会の運営を行ないます

1．総　　会　年1回会員による総会を開催し、会の基本方針及び重要事項を決めます

2．代表委員会　①本会に代表委員会を置き、総会と総会の間の重要事項を決定します
②代表委員は総会及び代表委員会で選出します
③代表委員に筆頭代表及び代表代理を置き本会を代表し、総会及び代表委員会を主催します

3．常任委員会　①常任委員会を置き会の日常活動を推進するため必要に応じ開催します
②常任委員は代表委員の中から選出し総会で承認します
③常任委員会に常任委員長を置き日常活動を統括します
④筆頭代表・代表代理は常任委員会に参加することができます

4．専　門　部　①常任委員会に必要に応じ専門部を置く事ができます
②専門部の責任者（専門部長）は常任委員が担当します

5．監　　事　複数の監事を置き会の収支を監査し、総会に報告します

第6条（財政）本会の活動資金は、次の収入によって賄います
1．入会金　個人会員1000円・団体会員3000円
2．事業による収入
3．補助金、助成金及びカンパによる収入

第7条（会の解散）第2条の目的が達成されたときは、会を解散します

第8条（附則）1．本会則は2002年5月11日に制定し、即日発効します
2．本規約の改廃は総会によります

「止めよう日高横断道路」全国連絡会
代表委員名簿（02.5.11 現在）

（道内）

安藤　御史	十勝自然保護協会会長
五十嵐敏文	フオーラム野幌の森代表
石川　一美	新日本婦人の会北海道本部
市川　守弘	日本環境法律家連盟常任理事
市川　利美	なきうさぎふあんくらぶ代表
市根井孝悦	山岳写真家
井　上　佗	道央地区勤労者山岳連盟百松山岳会会長
岩崎　正吾	北海道大学大学院地球環境科学研究科
上田　治之	道央地区勤労者山岳連盟こがね山岳会会長
宇都宮　勇	道央地区勤労者山岳連盟自然保護委員長
梅木　久嗣	ユウパリコザクラの会代表
江部　靖雄	北海道自然保護協会常務理事
大館　和弘	もんべつかいはつくらぶ代表
奥谷　浩一	札幌学院大学人文学部
神沼公三郎	北海道大学教職員組合執行委員長
小　島　望	環境カウンセラー
小　松　豊	道央地区勤労者山岳連盟札幌北稜クラブ会長
小山　健二	北海道自然保護連合事務局長
今野平支郎	道央地区勤労者山岳連盟百松山岳会
後藤　言行	北海道自然観察協議会理事
坂口　利貞	山のトイレを考える会事務局
佐　藤　謙	北海道自然保護協会常務理事
佐藤　正秀	苫小牧野鳥研究会会長
佐藤　光子	弁護士
鮫島惇一郎	自然環境研究室主宰
島田　明英	自然ウオッチングセンター代表
島田　久夫	環境法律家連盟理事
鈴木　敏人	北海道の森と川を語る会
反橋　一夫	日本山岳会北海道支部自然保護委員長
大地　　巌	北海道高等学校教職員組合中央執行委員長
高畑　　滋	草原植生研究室主宰
舘崎やよい	苫小牧の自然を守る会代表
俵　浩　三	北海道自然保護協会
中尾　　繁	南北海道自然保護協会会長
寺島　一男	大雪と石狩の自然を守る会代表
長森　正行	全日本年金者組合札幌市支部協議会事務局長
奈良岡幸子	道央地区勤労者山岳連盟やまびこ山友会
新　妻　徹	日本山岳会北海道支部長
韮沢　ちよ	エコツーリズムを考える会
福地　郁子	北海道自然観察協議会
前田　　満	日本科学者会議北海道支部
宗像　和彦	函館植物研究会会長
八木　健三	北海道自然保護協会名誉会員
安井　幸紀	日高山脈守る会代表
山口　康夫	北海道労働組合総連合議長
山本　行雄	弁護士



（道外）

伊藤　正一	北アルプス三俣山荘経営
大畑　孝二	日本野鳥の会レンジャー
岡本　寛志	自然保護助成基金専務理事
荻田　雄輔	富士ゼロックス端数倶楽部
加藤　彰紀	大規模林道問題全国ネットワーク事務局長
草刈　秀紀	WWFジャパン野生生物室次長
白旗　史朗	山岳写真「白い峰」会長
長井　聖治	兵庫県神戸市
野　呂　汎	日本環境法律家連盟代表
和田　一雄	野生生物保護学会会長
和田　蔵次	日本の森と自然を守る全国連絡会事務局長



札幌市大通りで訴える八木健三代表委員

「止めよう日高横断道路」全国連絡会結成総会
決　　議　　文

日高山脈は日本最大の原始境であり、世界遺産として登録するに値する所である。こうした自然環境は、「今、あるまま」後世に残すべきである。現在このような貴重なところに日高横断道路（道々静内-中札内線）という公共事業が進められている。

私たちは、「公共事業の見直し」が進む昨今、同事業が貴重な自然を破壊する行為でしかないことを深く憂慮し、下記に指摘する諸点から同事業の中止を求め、これを決議する。

記

1．北海道環境基本条例前文に「人類の存続基盤として欠くことの出来ない環境は、自然の生態系の微妙な均衡の下に成立ち…これまでのような大量生産・大量消費・大量廃棄の社会経済活動を続けることは…地域の環境のみならず地球全体の環境を脅かす…」と述べている。「日高横断道路建設」はこの趣旨に反する。
2．世界的に貴重な自然が急速に減少している現在、日本で最大の原生流域をもつ日高山脈は、人工的改変を避け原始的自然を後世に残すべきである。
3．この道路の建設目的である「開発すべき資源」は存在せず、建設目的が失われており、税金の目的外使用の恐れがある。
4．道路建設費用が当初の予定２７９億円を大幅に超過し、完成まで総額１２６０億円以上が必要（２０００年当時）とされ、現在でも赤字財政で困難な道予算を更に圧迫している。
5．この道路は日高の脆い地質に建設していることから、災害防除工事・改良工事・災害復旧工事・局改工事など、道路維持のための工事を余儀なくされ膨大な道費が浪費されている。
6．この道路は完成しても、冬期間は雪崩が予想され交通止めが続くことは明らかで、このため工事費に対する効果は極めて少なく、道費の無駄使いである。
7．北海道知事が日高山脈を世界遺産に指定しようとしていることは高く評価する。しかしその一方で日高山脈の中央部に道路を建設することは明らかに矛盾している。白神山地が青秋林道の建設を中止して、世界遺産に登録されたことを学ぶべきである。

２００２年５月１１日

「止めよう日高横断道路」全国連絡会 結成総会参加者一同

北海道知事　　殿　(2002.5.13 道庁へ持参)
国土交通大臣　　殿　(2002.5.14 開発局へ持参)

「止めよう日高横断道路」全国連絡会　代表委員会　議事録

2003年3月21日（金）13時～18時　かでる27　907号室

議長選出　後藤言行氏を議長に選出した
代表挨拶　俵　浩三筆頭代表：2002年5月に全国連が発足して「止めよう日高横断道路」の運動を皆さんと共に行ってきたが、２月7日に知事の凍結表明が出て、事実上中止させることが出来た。凍結表明に対していろいろ評価があろうが、新規工事を中止した点で最低の合格点であると思う。
総括報告　今野平支郎常任委員長、俵筆頭代表、：　別紙
会計中間報告　小山常任委員　別紙
討議：
*及川：*パンフレットの経費は計上されているか、プロナトーラの助成の使途
*福地：*日高シンポ実行委員会が助成を申請したもので、会計報告済みである。詳しい数字は覚えていない。
*議長：*会計監査選出の承認をお願いする。韮澤ちよ、前田満両氏が承認された。
*山口：*規約では道路建設中止の時に会は解散するとなっていて、凍結は中止ではないので解散とはならない。中止に追い込むまで運動すべきだ。次の知事の態度もこれから明らかになる。今解散するときではない。
*議長：*Vについては後半で集中的に討議したい。前半の報告で討議をお願いする
*俵：*議案II，2パンフの説明は不正確なので訂正をする。（今野　ボードに「日高シンポ実行委員会が・・作成し、これを引き継ぎ署名用紙・・」と修正）
*高畑：*議案報告を支持する立場で、文面に付け加えるということでなく、補足的に意見を言う。この運動は会員全体が積極的に活動した成果だが、俵代表の緻密な調査に基づく理論と今野常任委員長の企画力・行動力がうまく調和して強力な活動になったことを指摘したい。さらに両者を円滑に結びつけ、会員や外部からの連絡・折衝にあたった常設事務所・常勤事務局体制が有効であった。
*五十嵐：*UHBのテレビ道民投票の役割も大きい。
*石川：*新婦人の会では署名は５千筆集まった。会員に「自然破壊を止めさせる」「税金の無駄使いを止めさせ、教育・福祉・医療にむけさせる」という目標がはっきりしていた。凍結はこのような世論に押されたと評価する。成果は皆のもので、一緒に喜びを分かち合いたい。これからも力を抜かないで中止に追い込もう。横路知事公約違反以来の歴史的困難を乗り越えて、全国・全世界の環境保全の追い風に乗った成果を確認しよう。新婦人の会員の中でも一人一人のドラマがある運動だった。会員それぞれの想いを総会で共有すべきだ。
*高畑：*今日出席できない長野の和田さんからのメッセージを紹介する。“この成果は全国的にも大きな意義を持ち、凍結ではあっても再び自然破壊を起こさない広い運動に発展させる責務を期待する”
「止めよう日高横断道路」全国連が行った知事候補アンケートでも工事再開の可能性のある候補がいる。長野田中知事は住民本意の県政を願う市民運動が押し上げたもので、脱ダム宣言は市民運動が言わせた改革宣言だ。
*長森：*この会に加わって運動してきて大変勉強になり感謝している。学習活動が大事だと痛感した。悲惨な戦争を体験した世代として、自分たちがやれること、主張できることをしなければ戦争は止められないと思っている。両論併記で提案された解散後次につながる組織を考えて欲しい。
*小島：*4ページ「時のアセス」〝・・意見交換、調整が行われず、自説を述べる段階にとどまった〟　は削除して欲しい。最初から考えられていなかったものでこのような表現は不適当である。
*俵：*時間も短く、この時点で考えられる意見で、中途段階にあり将来発展させることを望むという実態を表したものだ。修文が必要なら後で考える。

*今野：*8ページの付随資料に示した「凍結」評価について意見を言う。凍結は事実上の中止と言い切れない客観的な情勢がある。知事表明後の道議会総務委員会を傍聴したが、状況が変われば新規工事再開の可能性があることを明言している。既工事区間の取り扱い、どこまでどんな規格で維持補修工事をするかなどこれから検討するといっている。全国連のアンケートに高橋はるみ予定候補は「凍結」や「将来施策」に何の態度も示さず、行政の継続性と堀知事決断の重要性を指摘するだけだ。地元町村関係者の中には「凍結」結果に「これでつながった」と万歳したという状況にある。

五十嵐：「中止」とならず自然保護が取り上げられなかったことは残念だ。野幌農道問題でも、“農協合併で農産物移送に変化が起きる”という理由で止まった。これで良しとせずに「中止」に追い込む状況にどうつなげるかが大事だ。

*俵：*お金と時間がかかるから凍結するという結果の評価だが、お金は今後増えることはない見通しにある。今後の運動だが、凍結しているものを中止と言えと要求しても迫力が無い。大雪山縦貫道路も凍結から結果的に中止になった。

*寺島：*運動は大きな成果があって事実上の中止（最低の合格点）と判断し、全国連は解散をすべきだ。新組織は思いを新たにして別につくったらどうか。

*佐藤光子：*凍結＝事実上の中止、会の規約で解散を主張する。道議会答弁が問題にされたが、知事表明＝事実上の中止＝全国連解散なので、知事表明後の道議会審議を全国連で取り上げる必要は無い。

*山口：*規約を言うなら「中止」が解散要項で、「凍結」を事実上の中止とみなして規約上の「中止」に読み替えることのほうが問題だ。そういう重要な判断は運動に参加された皆さんに説明して納得してもらわなければならない。

*植田：*日高横断道路問題は自然保護・公共工事の象徴的な問題とされていたが、地元ではすでに過去のこととして新しい振興策が考えられている。我々も「日高」だけにとらわれずにもっと大きな別の問題に取り組む必要があるのではないだろうか。

反橋：「凍結」は建設中の公共事業を止める最大限の回答であったと思う。今これ以上の回答を引き出すことにこだわらずに、登山者としては早く登山ルートの再開をしてもらいたいと要望する。

*小島：*道路は止まって、再開は有り得ない。連絡用組織なら連合でもできる。

*山口：*客観的な情勢によって凍結を評価しなければならない。将来にわたって凍結解除は有り得ないと断言することが出来るか。今なぜそんなに結論を急いで解散することにこだわるのか。皆で作り上げた組織だから皆にも意見を聞いてみようではないか。

石川：「全国連は解散する」（8ページ）提起は当然と思い支持する。これだけの運動を今後にどう発展させるのか、大きく広がった運動を土台にどんな展望が開けるか、総会で皆さんの意見を聞こうではありませんか。民主主義にとって貴重な場である総会を否定し、総会も開かずにすべての活動を即刻止めるという意見は認められない。

*佐藤光子：*この会がどのような形でも残るようなことを考えるべきではない。今後どうするかは此処の議題ではない。

*今野：*Ⅴ　2.「連絡組織を残す」は常任委員会の一致した意見ではなく、「必要は無い」意見と両論併記となった。元々「止めよう日高横断道路」全国連は「日高シンポ実行委員会」が、盛り上がった広範な市民の意見に押されて準備し呼びかけた組織だ。運動や組織はきっかけが必要で、何も火種の無いところからは産まれにくい。全国連が解散するにあたり、積み残した問題、今後発展させたい課題を整理して次の別組織に投げかける議論をするのは当然だ。皆さんと一緒に大きな運動をしてきて、終わりの議論も無く、将来展望も無いまま今日で解散、後のことは知らないでは無責任だと思う。この場で話し合うことではないとする真意が分らない。

小山：「日高シンポ実行委」のときから参加しているが、自然保護運動に終わりは無いが、組織としては引き際が大事だ。全国連は目的を達成したら解散する、「日高横断道路」以外の課題は扱わないことで一致していた。次の別組織はこの会では話しあわない。

*石川：*運動の成果を生んだのは幅広い活動があったからで、激動する情勢と合わせて、発会当初の取り決めでは誰も考えられなかったことだ。今の時点で次につなげる議論をするのは当然で、それが苦労した全国連運動の成果を生かす会員の意見だと思う。少なくとも運動を発展的に考える人たちの議論の場を封じるようなことがあってはならない。運動をしていくべきだと思う人たちが自発的に集まれる場を用意しよう。解散総会に生産性は無いとの発言があったが、次にどう発展して解散するかは大きな生産性がある集会だ。

*五十嵐：*自分が加われるかどうかは分らないが、別な形で後始末を含め運動が展開されることが必要だ。財政はそちらの組織に移行したらよい。

江部：

*俵：*8ページⅤ　2. 中止を監視する　のは組織が無くても出来る。

*小島：*代表委員会で総括したのだから、会計報告くらいのバカバカしい総会を開くことは無い。（“バカバカしい総会“発言をめぐり不規則発言が多く紛糾し、その後の発言で「先ほどの発言で言い足りないことがあったので訂正する」とした）

*小山：*この会は発会総会で立ち上がったが、会員はそれから募集した。最初は代表委員だけで出発したのだから、代表委員会で解散を決めればよい。

*佐藤光子：*知事表明＝事実上の中止、その時点で全国連は使命を達成したのだから、規約によって解散する。この会がダラダラと活動を続けることが問題だ。

*小島：*会計報告なら手紙で出せば済むことで、そんなことで総会を開いては会員に申し訳ない。

*俵：*道路は一本で国直轄25kmと道管理部分はつながっている。まだ知事から国への依頼文書が出ていないので、国部分の再評価が決まっていない。現在、道と国とに早く再評価をして、凍結を確認するように要請中だ。それがはっきりするまでは解散できない。昨日までは規約が優先するから会は代表委員会で解散し、総会は必要ないとの意見であったが、皆さんの意見を聞いて私も揺れ動いている。「凍結」を会員に問う総会は必要だ。開発局に再評価を迫っている途中で解散することは出来ない。

*議長：*解散することの確認は異論がないと思われ、総会で解散という俵代表の意見で一致できないかおはかりしたい。

――議長提案に対して一致できないと発言する者あり

*五十嵐：*ここで採決することには反対する。これでは気持ちよく総会を迎えることが出来ない。再度総会問題に論点を絞って代表委員会を開くことを提案する。

*議長：*時間も無いので①再度代表委員会を開くまで持ち越す案と、②この場で総会を開くよう採択する案とで決を採る。

――①9票、②7票で再度代表委員会を開くまで持ち越しとなった。

*俵：*終了に際し遠く群馬から来て発言の無かった嶋田さんから一言お願いする

嶋田：

（各人の発言を要約したものです）



ノリウツギ



十勝側のトンネル予定地だった所

「止めよう日高横断道路」全国連絡会第２回　代表委員会　議事録
２００３．５．１０　クラーク会館

五十嵐司会、後藤議長を選出

俵筆頭代表挨拶：　3月21日に代表委員会を開いたが、総会開催をめぐって意見が一致せず再度開催した。2月7日堀知事の凍結表明を受けて、実質建設中止と代表委員会で確認した。2002年5月11日設立総会で採択された会則7条により、会の目的を達成したので解散する。総会で解散するか、代表委員会で解散するか、解散したあと別な形で会を存続させるかなど、常任委員会では意見が割れたのでこの場で議論をしてほしい。

議長：今日提案した議案は、三役会議と常任委員会を経て提案された。今野常任委員長に提案理由を説明してもらう。

今野常任委員長：前と変わったところを中心に説明する。3ページのリーフレット作成は日高シンポジウム実行委員会が行ったもので、それを「止めよう」全国連が引き継いだ。署名数は最新のものに更新した。UHBテレビアンケート中止派72%を入れた。4ページ８．市民アセスの項は編集段階の記述を削除した。5ページ11．高橋知事当選を入れた。8ページV.①会の解散を総会に提案する。
②運動の総括を会員に配布する。その他残務整理を３役が担当する。８ページIII.3.「開発道路」についての課題はどうするか残っている。

議長：議案の提案理由の説明に質問は

江部：８ページ「堀知事の評価」付随資料として別項にあるのはおかしい。７ページIII.　につなげて「道の政策評価の問題点と今後の課題」としてまとめてもらいたい。

議長：まず８ページV.①の論議を、総会の時期６月14日（土）の補足提案も含めてどうか。

石川：提案に賛成する。

小島：総会を開くことは決まっていない。

五十嵐：総会で解散する原案を支持する。

江部：代表委員会で解散し、総会を開くまでもない。会員には会報で連絡すればよい。

小島：総会で解散する必要は無い。金がかかる。

議長：前回と同じ論議になっている。規約の解釈や、金がかかると言うことでなく、運動に参加した人たちが関わらない状況で解散してよいかの問題だ。

佐藤：民主主義の原点は最低の決まりに従うこと。会則に従って即刻解散すべき。

男性：全国に訴えて反対運動をしてきた。このままでは解散を皆さんに説明できない。

石川：新婦人の会としてこの運動は会員の共感を得て行ってきた。会員が１軒１軒たずねて５千以上の署名を集めた。各団体に総括の話し合いを呼びかけて、運動を大切に次につなげることが必要だ。

八木：総会を開くことに賛成

小島：規約にも無い３役会議に俵さんは出席していない。寺島さんの出張の機会に打ち合わせたもので認められない。常任委員会には自分の考えで欠席した。

議長：知事表明を事実上の中止と認識できるか。もっと大事な論議するものがある。

江部：凍結＝中止は今までの例から言える。手稲山スキー場では王子の財政上の状況もあったが、凍結が実質中止になっている。

五十嵐：解散の仕方について、３役会議―常任委員会―代表委員会―総会の原案に賛成する。

俵：３役会議はオフィシャルなものではない。寺島さんの札幌に来る日程調整上、俵は出席できず文書で意見を提出した。寺島さんの連絡文書が来ているので紹介する（代表委員会で解散することもできると言う趣旨の意見）。

八木：世界遺産を申請する時期に会として運動をすべきだと思う。

俵：建設中止後の活動はこの会の目的ではない。

今野：個人的には今この会を解散できない情勢だと思っている。

高畑：アウトドアーグッズのパタゴニア・アウトレットでは今でも店頭で「止めよう日高」の署名活動を続けている。解散する情勢に無いと言う判断だ。

議長：会の現状から解散する方向はこの前に確認している。

今野：プロナトーラ岡本さんから代表委員会欠席の通知とともに、市民アセスの足りない点として、費用対効果と道路工学上の問題の指摘があった。

八木：代表委員会で解散すべきでない。新知事に運動をしているときに解散はできない。

俵：代表委員会で解散を確認して、すぐ解散ではない。新知事の返答を待っている段階。

小山：この代表委員会で解散の期日を決めたらどうか。総会は解散報告総会とする。総会で解散の是非を議決するようなことは避けたい。大雪山では世界遺産フォーラムを何回も開いて論議している。白神山の（入山規制のような）二の舞はしない。自然保護連合として世界遺産への働きかけをする。

八木：日本自然保護協会の工藤父母道氏が４日前に札幌に来たので、会長・副会長・八木で世界遺産の様子を聞いた。

議長：総会を開くことについてまとめたいと思う。

小山：総会で議論が蒸し返されたら困る。

石川：ここまで議論をしてきたのだから、総会に提案してもまとまると思う。

今野：一緒に運動をしてきた皆さんを信頼しよう。

議長：総会の件は多数決にしたくない。おおよその方向は理解してもらえたと思うが。

年金者組合：解散はやむなしと理解し、総会で確認する。

議長：反対の意見が無ければ議案のとおり進める。

（休憩１０分）

議長：再開。８ページV.②について論議をお願いする。

五十嵐：これまでの長い記録も含む報告文集にしたらどうか。

今野：残る金額から言って歴史と総括と感想文程度だろう。

議長：必要なのは運動のまとめであり、われわれの想いを込めることになる。

小山：解凍を許さないという編集方針を採るべきだ。推進側の人たちにも読んでもらって、これでは建設できないと思わせるような内容を期待する。

今野：残務整理しかできない。編集と会計引継ぎしかできないだろう。

俵：必要なことが起こったら、各母体団体で対処する。

小山：全国連は解散したので対応できませんと言うしかないだろう。

俵：開発局はH15年予算をつけていないから、再評価が延びれば延びるほど建設しにくくなる。

石川：それぞれの団体が主体的に取り組むことになる。別な団体ができればそれも含むことになる。

小山：残務を残さないようにする。

今野：「時のアセス」は現在63＋10程度、開発局に配る予定なので、あまり残らない。

議長：ここで整理をする。議案でこの前から変わったところは、リーフレット、市民アセス、高橋はるみ知事のこと。総会は6月14日解散を提案する。総括の文集を出す。以上である。

閉会挨拶・今野常任委員長：言いたいことを言い合ってよかったと思う。どう解散するかではなく、どう「日高」を守っていくかが大事だ。プロナトーラ・岡本さんへの返事で、会の内部がもめていて、残念ながら要望にこたえられないでいるが、日高を守る運動に引き継ぎたいと言った。

（各人の発言を要約したものです）



ハルニレ



（２００３．７．５．北大）

「止めよう日高横断道路」全国連絡会
総　会　議　案

Ⅰ．計画段階からの運動の蓄積

１．計画段階らの反対運動

１９７０年代後半から８０年代前半の計画段階では、「日高の自然に傷をつけさせるな」と、北海道自然保護連合が中心になって道路建設反対運動を組織してきた。現地調査、測量阻止など体を張った闘いも行なった。

しかし当時の知事選挙アンケートで、知事候補に日高横断道路について意思表示を求めたところ、横路孝弘候補が模範回答を出し、当選後道民の期待を踏みにじり着工に路を開いた。１９８４年の工事着工後は、当時は公共事業の再評価制度がなく、また知床森林伐採問題、士幌高原道路問題など当面する課題が多かったので、日高横断道路の反対運動は下火になった。

２．日高セミナーの継続

現地調査は、運動の出発点としての重要な意味を持ち、社会的に実情を知らせる役割を果した。

計画段階では、北海道自然保護連合が調査活動を主催し、その後は北海道勤労者山岳連盟が引継ぎ、２００２年まで１４回の現地調査を労山の「日高セミナー」として実施してきた。北海道の自然保護運動が士幌高原道路問題に集中した時にも、労山が横断道路問題を継続的に取り組んできた姿勢は評価すべきである。

３．道自然保護協会の質問攻勢

ここ数年、千歳川放水路の計画中止、士幌高原道路建設中止、松倉川ダム計画の中止など道内で公共工事が市民・道民の運動で中止され、自然保護運動に新しい転機をもたらした。

道外でも吉野川可動堰の中止、宍道湖の淡水化計画の中止、諫早湾の干拓事業に対する反対運動の高揚、長野県のダム計画中止など、市民運動が大きく盛り上がってきた。

１９９９年に士幌高原道路問題が決着した後の２０００年から、北海道自然保護協会が、再び日高横断道路問題に取り組んだ。取組みのポイントは、道路建設の目的に対する矛盾の指摘という形で「堀知事に対する質問状」という形式を取った。

このやりとりの中で、部内では、法律に基づいて「開発道路」とし、一般向けには「広域幹線道路」としていた矛盾を指摘され道は回答不能になった。
道は少なくとも２０００年７月迄は「広域幹線道路」と主張し（自からもそう信じて疑わなかったようだ）ていた。これを道自然保護協会から、法的には

「開発道路」ではないかと突かれ慌てたのが実情である。
知事側は最後には回答不能になり。この知事への質問攻勢が第２期の運動の導火線になった。
道路建設凍結では、この問題が全く問われなかったが、今後残されている１７本の開発道路との絡みで、課題として残っている。

４．日高シンポと、１４回森と自然集会

以上２団体による日高横断道路を問う活動は、大きな役割を果たしたが、問題を解決するためには更に多くの団体個人が運動に参加する必要があった。

２０００年秋に北海道自然保護協会、北海道勤労者山岳連盟、北海道自然保護連合、十勝自然保護協会、が中心になって、一般市民に日高山脈と横断道路を知ってもらうために「日高山脈シンポジウム」の開催を企画、２００１年３月３日に第１回のシンポジムを「はるかなる日高」として開催した。この集会には６００名の市民が集まり、横断道路の建設中止を求める意見が続出した。

第２回目は、テーマに直接横断道路問題を掲げ「日高横断道路を問う」とし２００２年３月２日に４５０名を集めて行われた。シンポの席上会場から「もう議論している時期ではない、行動をすべきだ」とする意見も出て、道路建設の中止を求める組織を作ることが提起され、「止めよう日高横断道路」全国連絡会の結成準備会が、作られた。

これより前の２００１年１０月には、第１４回日本の森と自然を守る全国集会が札幌で開催された。この集会は森と自然を守る全国集会ではあるが、北海道で開催するのであれば日高横断道路を全国にアピールする場にしようと、日高シンポの多くの人達が、森と自然の実行委員会に参加した。

この集会では、初日に北海道からの自然保護運動の一つとして、士幌高原道路問題、千歳川放水路問題とともに日高横断道路問題も報告され、最終日には日高山脈の特別決議も採択され、所期の目的は達成された。

Ⅱ．一年間を振り返って

１．発足と活動目標

第２回日高シンポのあと２ヶ月余りの準備期間を置いて、２００２年５月１１日にクリスチャンセンターで運動体としての「止めよう日高横断道路」全国連絡会が５６名の代表委員を母体に結成された。活動目標を日高横断道路建設を中止させること置き、日高の自然を守ること・建設目標の矛盾追求・無駄な公共事業の追求など、自然保護だけでなく、いわゆる公共事業を巡る３つの基準を中心に追求することとした。

運動を推進する役員には、俵浩三筆頭代表、寺島一男代表代理、今野平支郎常任委員長、高畑滋常任副委員長など、１２名の役員を選出し発足した。

この会は、具体的な運動を推進する組織として、特に運動の幅を広げることも視野に入れ、従来の自然保護団体を超えた市民運動として位置付けた。

２．宣伝活動・会員と署名の推進

日高山脈の自然の価値や、横断道路の現状などを知ってもらうことを目的に、第２回日高山脈シンポジウム実行委員会が、プロナトゥラフアンドの援助を得て５万枚のリーフレットを作成し、これを「止めよう日高横断道路」全国連絡会が引継ぎ、署名用紙と共に、道内の自然保護団体・労働団体・婦人団体を中心に、全国に配布した。

会員の募集（会員３千・署名５万：年内）

会員は当面３０００名を目標に取り組んだが、２００３年２月末現在代表委員を含め４００名弱である。これは次の項で述べる堀発言があり運動のスピードが弛んだ。

署名は、２００３年４月末日現在４４，１３３筆で、２００２年末までに５万筆という目標には届かなかったが、全国津々浦々から署名が集まった。

署名は、全国的には勤労者山岳連盟の組織が多くの署名を集め、道内では自然保護団体はもとより年金者組合、労働団体・婦人団体などこれまでにない団体から多くの署名が集まった。また会員が自発的にホームページやメールマガジンで訴え、インターネットによる署名活動が機能したことも特徴としてあげられる。

婦人団体では、日高横断道路の学習会を四回開催し、年金者組合でも年金者大学で学習会を開催した。このほか北見や苫小牧でも学習会を開催し日高横断道路問題を広める役割を果たした。この様に学習会を開催したところでは署名も多く集まり世論形成に大きな役割を果たした。

０２年9月２７日昼休み時間帯に、道労連の宣伝カーを借り大通り西４丁目で、のぼりを立て、俵・八木両氏を中心に宣伝活動を行った。市民の関心は高く、宣伝リーフを短時間で多くの人に配布し署名を集めた。

このような組織宣伝活動が道内の世論を盛り上げ、２０２年秋にＵＨＢが行なった道民に対するアンケートでは、工事続行２８％で、工事中止は７２％という結果が出た。

３．堀知事の「立ち止まり」発言

当初この運動は目標達成に数年はかかるものとして取り組んだが、２００２年６月１２日に、堀知事がヨーロッパからの帰り飛行機の中で一部の報道機関に「日高横断道路は一度立ち止まって考える必要がある」と発言し、情勢が一気に動いた。この発言は、６月２８日の道議会本会議での質問で正式に確認された。

これにより、これまでの運動のペースを急速に加速せざるを得なくなった。

このため、会員拡大よりも署名に重点が移され、対道交渉などが優先された。

４．知事・開発局・中央省庁への働きかけ

７月末には、２００３年度予算に横断道路の予算を組むな、第３者機関で審議せよとの、要望書を代表委員名で、知事と国土交通省に提出した。

７月２５日には４５団体・個人分の要望書を北海道知事に、８月２９日には国土交通省に直接提出し、その足で財務省にも「予算をつけるな」と要請した。この時公共事業チエック議員の会（会長中村敦夫）に日高横断道路について訴え「是非現地を見てほしい」と要請した。

５．第１４回日高セミナー（現地調査）

これまで北海道労山が行なってきた現地調査（日高セミナー）を、２００２年８月２４日２５日には「止めよう日高横断道路」全国連絡会と合同で、第１４回日高セミナーとして行い、４５名が参加し、日高地方の自然保護団体とも交流し道路建設中止の意志を確認した。

６．公共事業チエック議員の会の現地調査

１０月１１日には、私たちの要請を受けた共事業チエック議員の会が５名の国会議員で日高横断道路を視察し、北海道と開発局にも中止要請をした。

参加した国会議員は次の通り。中村敦夫（みどりの会議）岩佐恵美（共産）佐藤謙一郎（民主）紙智子（共産）山内恵子（社民）の５名。

７．道民集会の開催

これまで、道や中央への要請、現地視察などを行なってきたが常任委員を中心とする一部の人たちの行動が中心であり、幅広い道民と共に行動することが少なかった。知事の態度表明が１２月中にあるという予測、時のアセスが完成する予定であることを踏まえ、道民決起集会を開催することにした。

集会は、１２月５日に開催し１４０名が参加し、時のアセスの概略が発表され、参加者から決意表明や活動報告がなされた。

８．市民による時のアセス刊行

時のアセス※は、士幌高原道路建設問題で、当時堀知事が言い出したもので、事業途中で「事業を再評価する」システムである。これを市民の側で行なおうとしたものが、今回の「市民による時のアセス」である（プロナトゥラフアンド助成）このアセスは日高山脈問題をあらゆる角度から総合的に問題提起したもので、今後の日高山脈の自然の保護、地域の産業や生活の在り方に一定の示唆を与えているものである。

後に述べる１３項の特定政策評価に際し、審議委員の参考資料として一定の役割を果たすことが出来た。

このアセスは多角的に問題をとらえているが、３．の知事発言の事態を受け、きわめて短期間に限られた資料でまとめる必要が生じた。この市民による時のアセスは将来さらに充実発展させていくことが望まれる。

※「Ｅｎｖｉｒｏｎｍｅｎｔａｌ　Ａｓｓｅｓｓｍｅｎｔ（環境影響評価）」
「開発が環境に及ぼす影響の調査の内容と程度及び環境対策について事前に予測と評価を行い、環境保全上必要な処置の検討をすること。（広辞苑）」
堀知事の「時のアセス」は、環境影響調査のみでなく政策評価を含み、事業の途

中で行なったことが、本来の持つ意味を超えている。

９．道議会各会派への働きかけ

堀知事が「中止」へ向けて特定評価委員会を発足させると共に、連絡会は道議会各会派に対し、横断道路の中止を求めて要請行動を行なった。要請行動は２００２年９月２５日から２００３年２月３日まで、全６会派に行なった。

その結果、一部の会派を除き概ね日高横断道路の建設中止には理解を示した。

道議会は予算を審議する場でもあり、一部の会派を除き、横断道路の建設中止を（消極的なものもあったが）認めたことは重要である。これは、今後新知事が「凍結解除」を言い出した時のブレーキとしての役割を果たすことになるものと期待できる。

１０．第三回日高シンポ

第３回シンポは０３年２月１５日、帯広で行い、１７０名の参加で成功した。

このシンポは、道路が中止されることも視野に入れ、日高山脈の今後を探ろうとしたもので、自然破壊の告発はもとより、自然を守るための地元住民の果たす役割、地方自治と公共事業の在り方など、幅広い提案と討議を行なった。

この第３回シンポは、十勝自然保護協会が全面的に準備を行い、参加者を組織したことが成功の鍵となった。

なお、このシンポでは６０冊の時のアセスを販売し、カンパ約５万円が集まった。

１１．知事候補へのアンケート

知事候補へのアンケートは、２００３年３月４日に各候補の陣営に直接持参し依頼した（一部郵送）

アンケートを依頼した候補は次のとおり。高橋はるみ・伊東秀子・鉢呂吉雄・酒井芳秀・若山俊六・いそだ憲一（以上直接）、上野憲正（郵送）

なお、アンケートを寄せた予定候補者は次の通り。

伊東秀子・はちろ吉雄・酒井芳秀・若山俊六・高橋はるみ・いそだ憲一

（アンケート別紙添付）

アンケートの結果は、各予定候補とも、凍結を解除し工事を明確に再開するとした者はいなかったが、工事中止・再開について態度を鮮明にしていない予定候補者もいた。結果的には、態度を明確にしなかった高橋はるみ氏が知事に当選したので、今後監視を強める必要がある。

１２．静内町・中札内村の動き

７月に静内町で８００名が集まり建設継続決起集会を開いた。この集会の主催者も議長も建設関係者で、参加者は役場の職員・老人クラブの会員などで、内容的には盛り上がらなかった、との報告が入っている。

８月５日に「日高・十勝中央横断道路建設促進期成会（会長沢田房雄静内町長）」が知事に工事継続を直訴したほか、８月１６日には日高・十勝地方出身の９名の道

議（酒井芳秀・岡本　修・三津丈夫・池本柳次・佐々木恵美子・小野寺勇・清水誠一・喜多龍一・大谷　亨）が「未着工区間はあと僅か７ｋｍで、日高と十勝に限りない可能性を秘める道路」として、堀知事に建設促進要望書を提出した。

８月２８日には、国土交通省に対し、建設促進期成会のメンバーが陳情するなど、道路工事促進に向けた行動をおこなった。

９月には静内町総務部企画課で署名を集約することにして、沢田建設促進静内町期成会会長（静内町長）名の建設促進署名が、静内町はもとより全日高管内の町村に配布された、この署名は町役場の職員や町内会長、老人クラブ会長など、一定の影響力のある人たちが一軒一軒回り署名を集めたという情報が入っている。署名は１２月末で４万５千名に達した、といわれている。

２００３年２月７日に堀知事の態度表明があり、この中に「当面」という表現が入ったことで、工事再開に可能性を残したとして、地元では「バンザイ」をした、とする情報も入っている。今後の動きに注意が必要である。

１３．特定政策評価委員会の開催

特定政策評価委員会は、時のアセスの流れを汲む制度で、２００２年４月より発効した「北海道政策評価条例」による最初の適用事例として、道道静内中札内線が評価の対象になったものである。事業途中で事業（政策）を再評価する、第三者委員会、公開・市民参加など、新しいシステムを持っていただけに注目されていた。委員会は、現地調査も含め１１回に及び、精力的に審議したが、結論までの時間は限られていた。

会議は公開はされたが、通知から会議まで２４時間しか時間がなかったものもあり、道民に十分周知する努力がなされたとはいえない。そのため重要なテーマで道民の関心が高い割に傍聴者が少なかった。

市民の意見は事業者を通じて委員会に伝えられるだけで、直接委員会に意見を発表出来ず、本来の住民参加という趣旨が十分生かされていないという欠陥が露呈した。

また委員から自由な意見は出されたが、最終的には事業者が提出した「特定政策評価長書（案）」を「概ね妥当とする」として認めさせられ、第三者機関としての限界があることが明らかになり、従来の事業内「アセス」と大差がないのではないかとする見方もある。

委員会で事業者（道土木部）から出された「財政的に困難・費用と工事期間がかかりすぎる・工事の優先性が劣る・必要性・妥当性はある」という評価内容が審議された。「日高山脈の自然の保全」「工事を止める（または）継続することの政策的目標がない」とする、委員の主張があったが、最終的に委員会の意見書には取り入れられなかった。

道の環境生活部が評価実施機関に参加していなかっただけでく、会議の連絡もなかったのは、道の環境政策に対する姿勢に大いに疑問を感じる。

しかしながらこの制度は、住民監視のもとで今後欠点を改善し、無駄な公共事業を止めさせるシステムとして機能させていく必要がある。

Ⅲ－２．今後に残された課題

１．工事「中止」の内容の不備

①中止でなく凍結であること。

②凍結は「当面で」、解凍の可能性を残したこと。

③凍結の理由が、必要性、妥当性はあるが、工事費が嵩む・工事の時間がかかる・優先性が低いであり、問題を残した。
優先性では広規格道路などへ予算をまわす、など新たな問題が起こる可能性がある。

④費用対効果についても触れられず、「無駄な公共事業」であることを認めていない。

⑤日高の自然の価値を保全する、という概念が全く示されていない。

２．日高横断道路は、１８本ある開発道路のうちの１本であり、他の１７本の開発道路に与える影響は大であるが、今回論争の争点になった「開発道路」そのものについては何ら触れられていない。

Ⅳ．財政報告（別紙）

Ⅴ．運動の今後について

１．所期の目的を達成・会を解散します。

①私たちの中止を求める活動もあり、日高横断道路の建設は「当面・凍結」になったので、「止めよう日高横断道路」全国連絡会の解散を提案します。

②財政が余った範囲内で、日高横断道路建設反対運動の報告集を作成し、会員を中心に配布する。そのための編集と残務整理のための組織を残す。
これには、「止めよう日高横断道路」全国連絡会の元３役が当ります。



日高横断道路に関する住民意識調査票（用紙原本）

Ⅰ．基礎事項

１．調査地域（静内町）（居住年数・約＿＿＿年）

２．性別（男・女）　年齢（＿＿＿才）

３．職業など（農業・牧畜・漁業・自営業・会社員・公務員・学生・主婦・無職・その他＿＿＿＿

４．貴方（の家で）は自家用車を持ってますか　⑴はい　⑵いいえ

Ⅱ．道路利用状況

１．現在日高山脈を横断する道路は、狩勝峠・日勝峠・天馬街道・黄金道路の四本ありますが、貴方は十勝側へ行くのに不便を感じますか。

⑴不便を感じる　⑵特に感じない

２．貴方は年に何回くらい十勝側に行きますか。

⑴＿＿＿回位　⑵行くことは無い

３．上記２．で、行くと答えた方はその理由をお知らせ下さい。（複数回答も良い）

⑴商用　⑵荷物運搬　⑶観光　⑷親戚・知人等に会いに　⑸その他＿＿＿＿＿＿

Ⅲ．日高横断道路について

１．日高横断道路は着工以来１９年経ちますが、２００２年現在まだ４４％しか完成しておらず、あと３５年～４０年の年月と、１０００億円以上の費用が必要なのをご存じですか。

⑴知っている　⑵知らなかった

２．横断道路の必要性について、どうお考えですか。

⑴日高横断道路はどうしても必要である。

⑵どちらかといえばあった方が良い。

⑶どちらかといえば無くても良い。

⑷道路は無くても良い。

⑸わからない

３．上記２．の質問で、⑴⑵に回答された方は、貴方の考えに一番近い理由を一つ選んで下さい。

⑴日高横断道路の工事は地域経済の活性化につながるから

⑵広域道路として必要だから

⑶産業（林業・牧畜・農業など）を振興させるから

⑷十勝側との人的・物的交流に役立つから

⑸観光に役立つから

⑹国道が崩れたときの代替道路として役立つから

⑺その他＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

４．上記２．の質問で、⑶⑷に回答された方は、貴方の考えに一番近い理由を一つ選んで下さい。

⑴日高山脈の自然は貴重なので、道路などの工作物は作るべきではない。

⑵道路を作っても地元にはあまり経済効果が期待できないから。

⑶すでにある道路で十分だから。

⑷道路建設の継続は、国と道の財政を圧迫するから。

⑸いつ完成するのか、見通しも定かで無いから。

⑹道路よりも医療・福祉・地域振興などに予算を使うべきだ。

⑺その他＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

Ⅳ．自由にご意見をお書き下さい

０２．１０　市民による時のアセスメント調査部

０２．１０　市民による時のアセスメント調査部

日高横断道路アンケート調査に当って

１．この調査は、現在問題になっている日高横断道路（道道静内中札内線）の建設を巡って、地元住民の道路建設に対する意識を知るためのものです。
アンケートは、個々人の見解を求めるものではないので、個人名は必要ありません。

２．調査に当っての注意事項
①アンケートは相手に見せて、読み上げて意見を聞き、目の前で記入して下さい。
②あくまでも客観的な調査なので、アンケートを取るにあたっては、地図上でサンプリングした家のみで調査して下さい。対象の家が留守の場合は、飛ばして次に回って下さい。
③一軒の家で一人だけ意見を聞いて下さい。未成年者は対象としません。
④「アンケートに協力しない」という人には、決して無理強いしないでください。
⑤アンケートは「アンケートにご協力下さい」など丁寧な言葉使いで行なって下さい。
⑥対象者から議論を仕掛けられても、「バイトであること、知識もないこと」を理由に、決して対象者と議論したりトラブルを起こさないで下さい。相手から意見を聞かれてもこちらの考えを述べないで下さい。
⑦交通事故、その他事故には十分注意して下さい（保険等には加入してません）
⑧何か緊急の時は０９０－２６９１－９７１１今野又は
０１４６４－３－２５８２川合静内町議に連絡して下さい。

３．アンケート集約上の注意事項
①アンケート用紙は大事なものです、管理には気をつけて下さい。
②アンケート用紙は決して置いてこないで下さい。
③最後は今野雅志に集約して下さい。
④地図・注意事項などは対象者に見せないで下さい。

４．行動スケジュール

１０月１８日	７：５０	テレビ塔北側（ＮＨＫ側）集合　（車）今野・大村・五十嵐
〃	８：００	〃　出発
	１１：３０	静内町着（昼食・行動打合せ）
	１２：３０	初日行動開始～１７時まで
	１７：００	「ﾋﾞｼﾞﾈｽﾎﾃﾙ高島(01464-3-2711)」到着（夕食・各自）
１０月１９日	８：００	朝食
	８：３０	二日目行動開始
	１２：００	（昼食・各自）
	１３：００	行動開始
	１７：００	行動終了（静内駅集合）
	１７：１０	静内駅出発
	１９：４０	札幌着

５．持参するもの
①雨具　②洗面用具　③携帯電話　④身分を証明するもの　⑤筆記用具　⑥その他

【資料】道議会各会派の意見

道議会要請行動報告（No.１）

日　時　０２．９．２５　（２０分間）
訪問先　北海道議会公明党議員団（５議席）
面会者　荒島仁議員
連絡会　今野平支郎　高畑　滋

内　容　⑴文書を示すと直ちに自分の立場を主張し、こちらが話す機会はほとんど無く次のような主張をした。
⑵主張の内容：あなた方は札幌にいて道路に反対しているが、ここには地元住民がいるので、その意見を聞いて尊重しなければならない。
地元には（公明党の）町村議員もいることなので地元の意見を尊重しなければならない。自然保護だけで道路を止めるということにはならない。
以上が主な主張で、地元一点張りという印象を受けた。
⑶こちらの主張：地元民の意見を尊重するのは当然だが、ここには国定公園がある。これは地元だけの財産ではない、国民みんなの財産だ。
⑷ここには国税・道税が使われている。石原知事は都会で税金を集めて田舎に道路を作るという批判をしている。税金を出しているわれわれが意見をいう権利がある。
⑸我々は自然保護の立場からだけ運動をしているわけではない、工事の目的や、税金の使用の在り方についても問題にしている。道の財政が逼迫している中で道税の効果的な使用を考えるのは議員さんの責任だ。
それに自然を残すことによって地元が潤うのにはどうしたらよいかについても考えながら行動している。
⑹とにかく横断道路に税金をつぎ込むのは考えものだ、良く考えてほしい。

道議会各会派への要請行動（No.２）

２００２．１２．１８　（２０分間）

面談者　自民党議会幹事長　加藤唯勝　氏　（５５議席）
連絡会　常任委員長　今野平支郎
副常任委員長　高　畑　滋

１．連絡会側からは、道路の問題点を説明し、工事中止を求めた。
２．加藤氏は、天馬街道が出来たのを知らなかった。あそこが出来れば静中をどうしても作らなければならないということはない。
静中線の道路が出来てもそう両地域間で時間的差はないことは理解出来た。
知事選では５５名中、十勝・日高地方以外の４２名が堀知事支持署名をした。

道議会各会派への要請行動（No.３）

２００３．１．２０（２０分間）

面談者　民主党政策審議会事務局長　扇谷寿顕　氏　（３４議席）

連絡会　常任委員長　今野平支郎

副常任委員長　高　畑　滋

１．こちら側の主張

①特定政策委員会に問題がかかっている、この委員会の結論は尊重されるべきだ。現段階では「道路継続」という意見は出ていない。

②日高の道路を止めることは将来にわたって貴重な自然を残すことになる。

③我々は道路を止めるだけではなく、その後の保存（世界遺産など）も考えて行動している、これを通じて地元とも共通の議論が出来ると思っている。

④今度の第３回シンポにもぜひ来てほしい。

２．扇谷さんの話

①士幌高原道路では、自治労などの関係で、自民党よりも当時の社会党が積極的に推進していた。

②全体としては中止の方向だが、個別の地域事情があり結論的なことは言えない。

③十勝地方よりも、日高（静内）の地域振興の問題だろろう、その面で議員会として「中止」といえるかどうか、たぶん纏まりはつかないだろう。

④政策的には、民主党は公共工事は止めよう（縮小）という事になっているが、実際には目先の問題として個別に動くことがある。

⑤現在の政策評価委員会にかかっている日高横断道路について、堀知事が議会に結論を出したときには反対しにくいだろう。

⑥以上私個人（事務局長）の印象であり、党の見解ではない。議員会には今日のことは伝えます。

道議会各会派への要請行動（No.４）

２００３．１．２２（２５分間）

面談者　日本共産党北海道議会議員団長　大橋　晃　氏（６議席）

連絡会　常任委員長　今野平支郎

副常任委員長　高　畑　滋

１．こちら側からの要請

知事が特定評価委員会の答申をキチンと守るよう働きかけてほしい。堀知事が出馬しない可能性が強く、答申が履行されないことも考えられる。これにも注意を払ってほしい。

私たちとしても知事選挙で各候補にアンケートなどとって何らかの公約をさせようと思っている。

２．大橋議員の話

⑴私たちはこの問題では一貫して中止を求めてきた、今後もこの立場で行動する。

⑵民主党の質問も、従来の「推進」からトーンダウンして、「評価委員会の答申尊重」というように変わってきた。

⑶堀知事が出なくなると確かに中止という結論が出ても保証はなくなる。若山氏が当選すれば別だが、※通産出身の官僚が当選すると先行き不透明になる。アンケート活動などは有効だと思う。

※【この候補は町村議員などが押している人で、中川議員（十勝出身）などもバックについている可能性がある。このグループは自民党の中でも静中道路推進強行派と目されている】

⑷道の予算は（道路財源として）大枠で決めるので予算決定後に個々の事業に配分する。これは知事の権限の範囲に入る。この問題は国の予算とも関連するが、国の予算には、静中道路が入っているという話は聞いていない。

⑸．２月１５日のシンポには出来るだけ出席するようにします。

※【　】内はこちら側の推測で、大橋議員の発言ではない。

道議会各会派への要請行動（No.５）

２００３．２．３（１時間半）

面談者　北海道議会道民クラブ議員会事務局長　近間郁雄（６議席）

連絡会　常任委員長　今野平支郎

１．要望書を見せ、こちら側の意見を示す。

２．道民クラブ側の意見

⑴君達の団体はどういう団体か、事務局は道自然協会にあるそうだが、同協会と同じ団体か、全国組織というが実態はどうか、などの質問が最初にあった。

⑵この問題では今度の議会で質問する予定だ、しかし辞める人に聞いてもどうかな、とは思っているが……。

質問の趣旨は、どっちにしても「辞める理由を明確に」してもらうことだ。

⑶横路知事の時は、横路がやらないと「公約した」が、知事に当選して与党になってどうするか揉めた。やると言ったら公約違反にならないかなどで、しかし最終的には横路知事が結論を出した。そして審議会をつくって議論して、結論を出して議会各派を口説いて、学者も口説いて最終的にはみんな賛成した（昭和５５年）

⑷それなのに昨年６月の「立ち止まって」という発言は一体何だ。あのような発言が突如出てくるのは問題だ。しかし「金がない」というのは良くわかる。それなら仕方がない。われわれも何が何でも推進とはいっていない。

⑸これまでのアセスは、環境のみの観点でやっていた。目的や、効果などについても総合的にやるべきだ。今度政策アセスが出来たので、両方をドッキングさせれば総合的に評価できると思う。しかも工事の最初に評価をやるべきだ。

※今度の宮脇委員会は同趣旨のことを２月中旬までに知事に答申するそうだ。

⑥評価には標準的な基準を作りそれに基づいて評価すべきだ。これまではそれぞれの専門家が、自由にやっていてその都度違う数値が出てくる。基準がないからだ。評価は、１）事業の目的、２）事業の効果など、３）環境保全、を基準としてはっきりさせるべきだ。

⑦これらの評価は、最初にキチンとやるべきで、途中でやると、推進側、反対派、道の理事者などが混乱する。今回だってそうだ。今回の横断道路だって５５年のときにみんな賛成したのに、今頃になって止めるとは何だ。

※宮脇委員会は、最初のアセスが不十分ではなかったか、もっと良く調査すべきではなかったか、という答申をするようだ。また、鳴きウサギに見られるように、自然に対する見方が変わってきたり、自然の破壊が進むという情勢の変化もあるから、それを考慮する必要がある。

⑧今後の道の公共事業では。「木を植える」という事業をやるべきだ、木はおいしい水を作り、きれいな空気を作り、その森を観光に利用できる。それが出来るのは北海道しかない。何にしても木を植えて失敗することはない。環境の世紀の割にはこの方面の予算が付かない、一体どうなっているのか。横断道路は知事も変わるが、結局「当面」止まるだろう。

※印は、こちらの発言、（最後の「当面」発言は気になった）

道議会各会派への要請行動（No.６）

２００３．２．４（１０分間）

面談者　　北海道議会道民政策会議議員会　布川義治議員（１議席）

連絡会　　常任委員長　今野平支郎　　副委員長　高畑　滋

１．あの道路が無いと生活できないという事は無いし、道路を止める理由が金がないだけでは駄目だ、自然を破壊するからという事を言うべきだ。

２．子供たちに自然を残さないといけない。夢を残そうではないか。



【資料】

日高横断道路に関する北海道議会の動向

知事提案を実行するには、道議会の同意が必要であり、議会の論議は問題点を明らかにする上で示唆に富んでいる。

ここに道道静内中札内線の、道路計画、道道認定、国定公園指定関係、道のアセスメントのあり方、中止に至るアプローチ等について、知事に対して行った各会派の質疑を、道議会議事録から紹介します。質疑の内容は編集委員会が日高横断道路に関連すると考えた部分のポイントのみを要約したもので、単なる討論・意見は含まれていません。

この質問に対する知事答弁が、自然保護団体や記者会見での知事発言の根拠になっているものと思われる。推進派の知事発言を引き出す「誘導質問」に注意してもらいたい。

紙数の関係で、知事サイドの答弁は割愛しています。正確な質疑応答を知りたい方は、道議会事務局に問い合わせてください。

１９８０年　第２回定例道議会一般質問　舟山広治議員（社会）　【知事　堂垣内】

道は日高山脈の（国定）公園指定を申請するようだが、公園指定と横断道路建設・多目的ダム計画とは矛盾するのではないか。

横断道路に道条例（アセス）を準用するのは良いが、道条例は開発局に対する免罪になるのではないか。

１９８０年　第２回定例会一般質問　本間喜代人（共産）

日高中央横断道路と、国定公園指定は矛盾する。道路の必要性、緊急性も疑問だ、地域開発よりも土建資本に対する景気対策だ、アセスは不十分なまま道路を作ろうとしている。道路を作る事により崩壊が起こる、自然保護団体など関係者との話し合いが重要だ。

１９８０年　第３回定例会　野村権作（自民）

道道静内中札内線の認定問題について、この道路は地元住民から３万人を超える建設促進署名・陳情がある。生活と産業の動脈として道民の長年の願望であり、着工は遅きに失した。これまでになく環境に配慮した工事計画なのだから、モデル工事として実行されたい。

１９８０年　第３回定例会　勝木省三（道政クラブ）

全国２３％の地に、５％の人口で、生活と産業から道路開発が切実だ、日高中央横断道路は、日高と十勝の距離を短縮し、文化・人的交流に役立つと共に、木材・畜産・産業振興に寄与する。この地域が公園指定された場合は、この道路が公園保全上効果がある。どう道道認定を経て早期に着工すべきだ。

１９８０年　第３回定例会　関根健二（社会）

道路を作るにしても、自然環境に配慮すべきだ。自然を守るということと、新たな開発は矛盾する。この二つの矛盾の整合性を理論的・実証的に明らかにして欲しい。知事は建設を急ぎすぎだ。公園指定になぜアセスを行わないか。事前評価は都合の悪い部分を切り

捨て、安易なもののみに依拠していないか。公聴会の反対意見を無視している、道の評価は問題が多く疑問だ。建設は急ぐべきではない。

１９８０年　第３回定例会　川崎　守（共産）

日高横断道路の道道認定を急ぐ理由は、調査費１千万の執行があるからで、いま道財政が赤字なのに１千億も投資して２０年もかけて道路を作る必要はない。この道路の道道認定議案を撤回すべきだ。道路よりも中札内、静内などの過疎対策などに予算を振り向けるべきだ。

１９８０年　第３回定例会　小野秀夫（道政クラブ）

私は自由民主党・公明党・道政クラブを代表して、日高中央横断道路の道道認定に賛成の意を表する。

道道認定にかかる事前の検討会で審議し、その意見を取り入れて万全の努力をしたので、道路建設が環境破壊に繋がるとの批判は全く当たらない。静内・中札内でも、一人の反対もなく要望書を決議した。知事は勇断を持って実施すべきだ。

１９８２年　第２回予算委特別委員会　関根健二（社会）

日高横断道路問題で、道庁内で土木部と生活環境部で意見が分かれているという新聞報道がある。土木部はアセスに関係なく工事をやる、生活環境部は公園指定後に新たなアセスが必要という。本庁の中で意見が二分されていないということを道民の前に明らかにせよ。

１９８２年　第２回予算特別委員会　関根健二（社会）

１９８０年のアセスは正規のものではない、今度道のアセス条例が出来たので、日高横断道路について再度正式にかけて、従来のアセスをオーソライズせよ。土木部と生活環境部の意見が違っている事はない、ということを示せ。

１９８２年　第３回定例会　小田原要四蔵（社会）

日高横断道路は、正式な審議会にかけたわけではない。公園指定になったから、条例の対象になるので、審議会にかけると言うが、では過去の検討会の結果はどういうことになるのか。

１９８２年　決算特別委員会　保拾（社会）

中札内ダムが出来ると、横断道路は新ルートが必要になる、この場合アセスは改めてやるのか。

１９８３年　第２回定例会　小野寺勇（自民）　【知事　横路】

本道の道路密度は全国の半分以下で、十勝、日高の連絡、道東と道央との幹線道路として、日高横断道路は早期に建設せよ。昭和５５年道道認定、昭和５６年開発道路に認定された。地元は昭和40年に期成会を結成し運動してきた。地元に応えるためにも着工せよ。知事は自然保護団体の意見を聞くと言うが、特定の団体のみの意見を重視するのでは、今後の開発に危惧を抱く道民も多い、議会も地元は勿論、大多数の道民も着工を望んでいる。

１９８３年　第３回定例会　佐々木利明（自民）

帯広での日高横断道路に関しての記者会見の真意は何か。自然保護団体などに対して発言した事も事実か。

１９８４年　第３回定例会　青山　章（自民）

従来重要案件は庁議に計って来たが、今度庁内に日高横断道路のための連絡調整の協議会を設けたのは、従来の庁議とどう違うのか。

１９８４年　第３回定例会　木本由孝（自民）

近く着工する日高横断道路は、動植物学的、地質的に重要なので、建設に当たっては、自然保護に万全を期せ。

１９９９年　第２回予算委員会　山根泰子（共産）　【知事　堀】

この道路はたくさんお金がかかる、今すぐ整備しなければならないのか疑問だ。一時中止すべきではないか。

２０００年　第１回定例会　萩原伸宏（共産）

日高横断道路の工事は難航し、工事費の増大が予想される、廃止又は凍結などの検討が必要ではないか。

２０００年　第１回予算特別委員会　久保（道民クラブ）

工事中止を求める動きが伝えられているが、アセスに基づき環境に配慮して工事を進めている。工事の進捗状況はどうなっているか、これを中止というのは問題である。

２０００年　第１回予算特別委員会　大橋　晃（共産）

日高横断道路は１本なのに、費用対便益（評価）は、道と国でバラバラにやっている。開発局は自分の分だけ取り上げて、便益は費用の１．７倍だと出している。これは意味がないのではないか。

２０００年　第２回定例会　日高令子（共産）

この道路の建設目的は存在しない、時のアセスの対象として中止すべきではないか。工事費は１２７５億円にもなる。道の建設部長が逮捕され、政・官・財の癒着があるのではないか。

２００１年　決算特別委員会　花岡ゆり子（共産）

自然保護団体、労山から中止要求が出ている。道路の目的もない、社会情勢も変わった、費用も嵩む、災害防除にも金がかかる、中止こそ決断すべきだ。

２００１年　第１回定例会　大橋　晃（共産）

最初の目的は存在しない、その後も目的がくるくる変っている、自然も大切だ、士幌高原道路の時も同じような状態だったが中止した。当面自然の調査を行い、その間工事を中止すべきだ。

２００２年　第１回定例会　大橋　晃（共産）

日高横断道路は、当初の目的は存在せず、副次目的の日高十勝の交流も、日勝道路、天馬街道が出来て目的を失った。国に統一した再評価をするように働きかけよ。

２００２年　第２回定例会　沖田龍児（民主）

公共事業は、優先性を中心に効果的、効率的に進めるべきだ。日高横断道路の見直しとも受け取れる発言をしたそうだが、真意を伺いたい。今後についてはプロセスが大事だ。政策評価条例を作ったのだから活用せよ。

２００２年　第２回定例会　花岡ゆり子（共産）

立ち止まり発言をしたそうだが、今後どのように具体化をするのか。来年度開発予算概算要求に横断道路の予算を組むのか。

２００２年　第２回定例会　久保雅司（道民クラブ）

知事は、中止を意図したような発言をした。理由は財政上か、自然保護か、自然保護だとすれば、道のアセスは何だったのか、道のアセスは自然保護団体からも異論が出なかったと聞いている。政策の誤りか、時の流れか。事前の評価（アセス）こそ大事で、的確に行うべきだ。

２００２年　第２回定例会　佐野（民主）

見直し発言には賛意を表す。しかし政策評価条例を作って何故それに載せない。金が掛かるから止めたいというのであれば、他の事業も政策条例にかけ考え直すのか。

２００２年　第４回定例会　佐野（民主）

政策条例で検討する事にしたが２ヶ月では性急すぎる。これは他の事業にも適用すべきだ。政策アセスと環境アセスを一本化して、総合化しアメリカ並みの総合評価制にすべきだ。

２００３年　第１回定例会　村井宣夫（道民クラブ）

時のアセスの進め方に問題あり、住民の意向を無視している、独断的だ。最終判断は財政か、必要性か。自信の無い事業には初めから手を出してはいけない。道路が必要ないというのなら長野県田中知事の脱ダム宣言のように、堂々とやるべきだ。

２００３年第１回定例会　大橋　晃（共産）

当面新規の事業を行わない、というのは一歩前進だ。しかし、「当分」ということで再開の余地を残したのは問題だ、もう知事は辞めるのだから、知事として結論（中止）を出すべきだ。



ミズナラ



第８回基本評価等専門委員会議事録(要約)

２００２．１２．１７　第２水産会館

委員長　議事に入る前に、道新などに「日高横断道路の方向が固まった」と報道されているが、この問題は現在こうして評価委員会で審議中で結論は出ていない。これは道としてどう考えているのか」

北海道　大変ご迷惑をかけましたが、最終的には政策委員会の答申を待って決定するものです。

委員長　委員会の制度に関わる問題である。

委　員　これは委員会の意向を受けての発言か、返還費用の件も含めて

北海道　あくまでも委員会の答申を受けてから発表すべきものです」

委　員　「朝日は調書が年内に出る」と言っている、その根拠は？

北海道　この委員会はこのように公開で委員の皆さんの都合でやっている、朝日が独自に判断したものと思う。

委　員　年内に限らず、キチンとした議論が必要である。

委　員　特定評価委員会の位置付けが不明確なため、このようになったのか。我々は条例に従って議論してきたが、問題はなかったのか。

委員長　この件は、道が委員会の意見を聞いて決めるのであり、委員会としては道の評価書を見て、結論を出す。我々はまだ道の評価書をみていない。
（今回の件を見て）この制度の信頼性を確立するため、制度の何を見直すかも、同時に議論する必要がある。今回の報道についての確認は、以上とする。

委員長　本題に入る、本題は配布した資料により委員間で議論することにする。
資料では①事業の必要性　②事業の妥当性　③事業の優先性　④事業推進上の課題の４点であるが、この４点に限定しないで、視野を広めて議論する。
本日はまず①必要性から議論する。
　必要性は計画当初からみて環境は変化した。十勝と日高の交流は本当に必要か、冬季の問題などはどうか。

委　員　必要性の定義も明らかにする必要性がある。十勝と日高では生活の交流は元々ない、シビルミニマムに照らしてどうか、日勝峠に高速がつく可能性はどうかなど考えて、この道路の必要性のレベルは低い。

委　員　３５～４０年先の必要性を考えられるか、交通の進歩もあり、今これを認めるのは無理がある。

委　員　最初の意義はあった、天馬街道が通った現在当初の意義（必要性）は薄れた。道路は安全性が必要、横断道路は安全でない。

委　員　横断道路は天馬街道と同じ高さだが、安全性から問題だ、（他の道路の）代替性でも問題だ。

委　員　物流からみて今後伸びるかどうか不明だ、観光では襟裳の方が人気がある、トンネルの中で観光はどうか。

委　員　山登りなど、ゆっくりと滞在したいところだ。

委　員　従来型の観光としては考えない方が良い、日高らしい滞在型の観光は考えられないか。道路計画段階では安易であったのではないか、しっかり考えて計画を出すべきだ。

委員長　代替性について、どう考えるか。

委　員　①静中線の中での、工事のやり方、費用の低減などの代替性はないか。
②他の道路の代替性については、レベルが違うので、代替は考えられない。

委　員　開発道路の定義はどうか、難しい。道々の位置付けもどうか。

北海道　開発道路でも天馬は国道になった。

委　員　現在の段階で静中が国道に昇格するかはわからない。
委　員　効率性から見て必要性があるか疑問である。
問題の立て方が別々（必要性・優先性など）になっているので討論しにくい、テーマを絞ったのは何故か。
北海道　影響性、代替性、は外したわけではない、討論の中で出てくるものとおもう。
委　員　ここ（日高地方）をどう開発するか、という道としてのビジョンがあり、道路が作らなければならない。それがなければ議論出来ない。
委　員　本　日高はどんなところか良く知らない、これがわからなければ議論できない。
委　員　道路問題は、これからの老齢化、人口問題も考えて議論しなければならない。
委　員　４０年後の交通量はどうなるか。
北海道　将来の展望は出てない、平成１０年の開発局のものはある、１１年のは伸びが止まると出る予定、まだ推定にすぎないが。６年の時には伸びると出ていた。
委　員　（住民の）人口・年齢その他からみて、かなり無謀な推定になっている。
１２年国勢調査では、人口は下がっている。
委員長　３０年後は、良く分からない。道路の必要性は低いことは明らかだ。
次に代替性では、個別的に見て疑問だ。全体的に見て不確実性が多すぎる。
委　員　冬季１車線にすると、道路としての意味がない。
委　員　トンネルも夏でも１車線では意味がない。
委員長　費用の問題も重要だ。
北海道　３種２車線で安全に冬も通れるというもので、車線を増やしても構造物の金額は大して変わらない。
法面を削る費用は少しは変わってくる、（道幅をひろげないと）１０％くらい安くつく。
委員長　精々５００億円の安さは、全体の問題解決に影響を及ぼさない。
委　員　財政の件で「赤字で中止する」とすれば、「黒字」になれば又やるのか。
委員長　財政は中期的には好転する可能性は極めて困難だ、人口・金融からみても困難だ、借金でやるのだから、再開の展望は極めて少ない。
委　員　バランスシートが見えない。不満だ、道はどのくらい苦しいのか、何故赤字になったのか、不明である。
委　員　景気が好転しても借金は返さなければならない。
北海道　かって橋を沢山作った、５０年位が限界で、これから架け変えが必要、その他道路部分の更新もあり、道路財政の行先は不明です。
委　員　道路を作るとき、キチンと政治判断をしてこなかったのではないか、だから責任が不明確になっているのが問題だ。
金以外、自然環境面などについても考える必要がある。コストとしては出せないだろうが。
委員長　私たちは、道が調書を作るための意見を出している。道の調書はいつできるのか。我々委員は出てきた調書についても議論しなければならない。
北海道　今回以降の討議を見て作ることになる。年内に討論を終わらせてほしい。
委員長　今日は討論の入り口だ、まだまだ問題がある。次回も引き続き議論する。
次回以降も今日の続きをやる、次回以降に道の調書案を作るということ。
年内に結論を出すことはない。
北海道　次回は１２月２６日１０時からとします。討論すべき視点があれば事務局まで。



第９回基本評価等専門委員会議事録(要約)

２００２．１２．２６　道庁旧館会議室

委員長　前回は、必要性について議論した、今回は妥当性・優先性について議論したい。
政策委員会のシステムについても討論したい。
北海道　社会資本整備（別紙「社会資本整備について・国土審議会基本政策部会中間答申」）について、説明します。
⑴今後社会資本投資は長期にわたり減少する②新規投資余地の縮小③社会資本の整備・管理の徹底した効率化などが求められる。
過去の橋など（５０～６０年経ったもの）の更新にも金がかかる。
委　員　耐用年数は、大づかみでなく個々のケースで年数を出すべきだ。
委　員　維持・管理について、静中いついてもそうだが、全体として費用を出すべきだ。
委員長　代替・必要性について
路線として代替性がありうるか？金がかかり過ぎダメではないか。
ネットワーク優先性ともかかわるが。これらを中心に意見を出して欲しい。
委　員　平成３年に日勝開通したが、道は独自の展望を持っているのか、開発局のプランだけではないのか。日勝が出来た場合の静中を考えるとどうなるのか。
北海道　これに回答するのには時間的な制約があるので……
委　員　静中道路に期待するのは、静内町だけで、あとは別の天馬街道や日勝を利用するのであまり期待していないのではないか。
北海道　釧路－苫小牧では、⑴高速②日勝③静中④天馬の順で距離は短い。
委員長　道路を止めたときの、自然環境に対する対処はどうなる。
北海道　そのまま、と言うわけにはいかないだろろう。
委員長　道路を進めたとき、止めたときの環境を考えるべきだ。
委　員　千石（トンネル）までは行けることになるが、工事車両以外は行けない。
北海道　現在は道担当部分についてしか答えられない。
委　員　この道路は林道としては必要だ、ダムの管理もある。
委　員　中止になっても現在の道路管理は必要だろう、林道としてなら。
委員長　道の管理部分について討議しているが、開発局部分はどうなるのか、選択肢はあるのか。
北海道　⑴道の部分を止めても、国の部分はやる。
②道の部分を止めたら、国の部分も止める。の二つが考えられる。
委員長　整理が必要だ。
委　員　皆な止めたとき、現状のままで最低限の管理はして、根本的な対策は取らないということか。
委　員　この件について、道は地域と十分に話し合ったか。
北海道　必ずしも十分とは言えない。
委　員　地域の同意は？道民の同意は？どうなっているか、不十分ではないのか。

委　員　地元に意見を聞くことが必要で、決定の押しつけは良くない。
北海道　道レベル？では話し合っている。
委員長　委員会には、地元から具体的な意見は出てきていない。環境団体の方が具体的な提案をしてきている、我々の討論と噛み合っている。
北海道　現地の声は事務局で意見を聞いて、委員会に反映している。
委　員　仮に中止するとして、今後日高のビジョンはどうなるのか心配だ。
委　員　地元のヒアリングは地元代表（町長など）の意見だ、ガンジガラメの人の意見しか聞いていないことになる。
北海道　今までも十分とは言っていない、地元とは今後話し合ってやっていく。
委員長　地元の意見を再度聞くべきかどうか、報告書の作成に必要かどうかだ。
委　員　町長でない人からの、意見を聞くのは？聞いても同じか。

委　員　全体像が見えないまま、議論してきた。アセスメントのことも後で出てきた、あれもこれも抜けてる、みんな後で出てくる。
時間がないので地元の意見を聞くのは難しいのではないだろうか。
委　員　地元には、知事が説明すれば良い、委員が何でもやるのは負担だ。
委　員　結論や方向が出る前に地元の意見を求めるべきだ、あとでは意見は言いづらい、評価委員会のシステムが問われている。
委員長　時間の制約がある中で我々がどれだけ意見を述べられるか、事務局から評価調書（案）を年明けには出してもらいたい。
地元（首長でない人）の意見を聞くことも考えられる。地域のニーズもそうだが、道民の意見を聞くことは重要だ。
委員長　今後は評価調書（案）をもらって議論する、次の日程は調書（案）の出具合で決める。

【評価委員会のシステム】
①北海道から課題について評価委員会に資料提供→②評価委員会で資料を検討→③北海道がこれを土台に評価書作成→④評価委員会で審議し知事に答申→⑤知事が答申に基づいて態度表明

第１０回基本評価等専門委員会議事録(要旨)

２００３・１・２３　ＫＫＲ　三階会議室

副委員長　委員長遅刻なので私が議長を勤めます。石本、山崎委員は欠席です、宮脇委員長は全員の意志で結論を出すと言っていた。本日は欠席しているので、討論は今回と次回の２回とする。前回の質問について理事者から報告して下さい。
道（川城）　前回の地元との情報共有については、色々やってきた。公開でもやってるし、ホームページにも載せている、地元には委員会の資料を渡している。今回調書を出すことを地元に知らせ意見を聞いてきた。
もう一つの交通量については調書に新しく載せているので見てほしい。
副委員長　調書（案）の説明をせよ
道（川城）　説明（約１時間）
委員長　（到着）
委　員　（説明の中で広規格道路の話が出たのに対し）広規格道路の規模については、道だけで決められないのではないか。
委　員　道の評価調書（案）では、道路の必要性、妥当性を認め、優先性はない、としているが、これまでの委員会の討論の中では必要性はがあるという議論は出ていない。妥当性もあるとは言っていない。なぜ「ある」となったか。
道（川城）　内容はともかく、両地域を結ぶ意味において「妥当性」ありとした。
委　員　計画当初と違い現在の必要性は無いのではないか、道々指定時とは情勢が変化しているのではないか。
道（川城）　必要性は、量の問題だ（少しでも必要性があれば「ある」とする）
委　員　必要性が「ある」と言い切るのはどうか、妥当性も問題で、幅員の件も（Ｐ２９では環境を配慮しているから）ということだろうが、現地を見た範囲では大いに疑問だ。妥当性があるとは言い切れない。
（Ｐ５３）の「当分」とは何か。
道（川城）　「工事を再開する」という意味ではない。「今の時点で」ということだ。
委員長　では、当分という字句はいらない。

道（川城）　現状が続くという判断だ。
委員長　優先性だけで工事を止める（新しく工事をしない）ということは、これをクリアすれば工事を再開するということか。
道（川城）　条件が大きく変れば工事は再開する、だが大きな変化は無いものと思う。
委　員　わかりにくい、「現時点」「当分」とは、意味が違うのだが、イメージも違う。
道（川城）　現時点で判断した、ということだ。
委員長　「当分」は官僚が良く使う紛らわしい言葉だ。財政が良くなれば工事をやる、という判断につながる、また議論したい。
委　員　「必要性あり・妥当性あり」「優先性はない」という言葉を入れるのは問題が残る。
委　員　今予測できるものは、書き込んで「当分というのは」
委　員　今までの議論が必ずしも踏まえられていない。評価書（案）の書き直しはあるのか。
道（川城）　これは道の資料なので……
委員長　道の意見書に、委員会が意見をつける、それで知事が判断するのか。
委　員　（Ｐ５１）に国の評価見直しが載っているのは変だ
委員長　次回も引き続き討論する。
次回は、意見書の案を作って出す。各位員にはこの間（意見書作成に）力してほしい。

第１１回基本評価等専門委員会議事録(要旨)

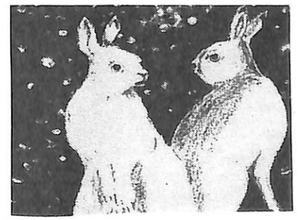
２００３・１・２９　第二水産ビル　三階会議室

委員長　特定政策評価書についての委員会の意見書案については、前回に引き続き意見交換したあとに提出し、これについても討論します。
前回石本・山本委員が欠席でしたので発言をどうぞ。
委　員　工事を止めたあとについて、どうするのか。
道（川城）　Ｐ４８に、後のことは書いてあります。施工中の今後についてものべている。その他、技術的なことも書いてあります。
委員　必要性、妥当性について、今までの意見と評価書（案）の結論とは馴染まない。理由も整合性がない、説得性もない、無理がある。
委員長　全体について意見を。
委　員　「車１台でも、必要性ある」とすべきだ。天馬街道が見事に崩れた、日勝は渋滞だ、その意味で横断道路は必要性あり、とすべきだ。
委　員　出来上がったときに「必要かどうかで」、今の時点で必要と言えないのでは無いか。他の道路が先に出来てしまうので、横断道路はその時必要がなくなる。
委　員　断定的に「必要ある」とするのはどうか。
委　員　０：１ということだ。
委　員　０：１というのはやはりまずいのではないか？
委　員　０：１という問題ではない。
委　員　質が変わったというのは理解できる。
委　員　道々認定のとき資源開発だとか言っていたが、この点は変わっている、地域交流、観光についても変わった。
委　員　地域交流や観光も必要性の理由になっている。
委　員　観光は前に、襟裳は良いが、今回の観光はトンネルの中だ、といったはずだ。必要性は１：１００ではない。

委　員　　資源、観光、物流など全部必要なら良いが、現時点で胸貼って「必要性ある」とは言えない。
委　員　　必要性0か１００かとはならない、必要性、妥当性はそれぞれ重なってる。
委員長　　その点は明確にできない、「必要性」ある、ない、の中身は色々ある。
４０％が必要無いで、必要あるが６０％のとき、あるともいえるし、ないともいえる。質の変化ともいえる。
必要性以外でも意見を。
委　員　　妥当性について、（あるというのは）言い過ぎだ、と前回言った。物流、観光など妥当性がなくなってきている。
アセスは開発部分だけだったのではないか？今回は道の部分を議論していのではないか。アセスは工事は問題無いとしているが、現地を見たら崖崩れが頻発している。これ自体が環境破壊ではないのか。
委　員　　今回拡幅して環境を壊している、というよりも元々の道路が作られたときに問題（崩壊など）が起こっているのではないか。
委　員　　環境に「影響を及ぼしていない」というのは問題だ。
道（　　）いま工事中のところは崩れていない【ウソだ！】何もしていないところが崩れている。
委　員　　既存の道路は脆い、これには手を加えるべきか。
委　員　　「止めよう日高横断道路」全国連絡会の要望書の４の所（※）はどのようなことか「委員会の意見を踏まえている」としているが。これは私文書か。
（※）２００３・１・２７日付「止めよう日高横断道路」全国連絡会の評価調書（案）に対する評価委員長当て「要望書」４．は
「北海道企画部が、この評価調書（案）は『委員会の審議などを踏まえたもの』として、道議会議員に配布（郵送）しております。しかしこれは議員各位に対し事実と異なる情報を提供し、議会操作と受けとめられても致し方ない行為です」と告発している。
道（川城）　全体として、と言う意味だ。原文を持っていないが、送り状の中に書いてあると思う。１月２３日に関係道議会議員に配った。
－事務局から送り状の原文届く－
道（川城）　それでは原文を読み上げます、これは議員に対する送り状の文言です
「この評価書（案）は、これまでの委員会審議を踏まえ、静内中札内線の今後の整備の進め方についての道の方針（案）を明らかにするもの」とあります。政策室長名で出してます。
委員長　　違和感がある、（討議を行なったという）アプローチはあった、この件は度上の問題（慣れていない）もあると思うが。
委　員　　まだ、案だから。
委　員　　素直に読めば、委員会が道の評価調書（案）を了解したことになる。
道（川城）　済みません、注意します。
委員長　　慎重に扱ってほしい。
委　員　　配り直し、「委員会が了解していない」ということを再度知らせるべきだ。
道（川城）　色々な機会を捉えて知らせます。
－委員会の意見書（案）提出－
『結論→「道の評価結果の結論は概ね妥当と考える」
ただし、本路線の必要性及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、着工当時と比べ低下しているとの認識を共有する必要がある』
（必要性・妥当性については、道の評価調書が「ある」としていることに対する見解です）
委員長　　「概ね妥当」というのは、評価調書（案）の結論部分『道としては、以上の点を総合的に判断し、道々静内中札内線（道管理区間）の未改良区間に於ては、当分、新規の改築工事は行なわないこととする』についての

見解です。
委　員　　認識を共有する、とは誰と誰のことか。
委員長　　道民全体を指す。
委　員　　質の変化とは、良くも悪くとも、とれるが…
委　員　　「当分」はどうなる。必要性も妥当性も無いと考え「中止すべきだ」とすべきだ。
委　員　　優先性「相対的に低下」が精一杯だ。環境の話は……
委　員　　当分とは、その意味は行政用語とは何か。
道（川城）　一般に言う「当分」ではない。
委員長　　これまでは、「当分」という場合は、工事を行なわないという結果が多かった。
委　員　　それでは、私の意見と異なる。
委　員　　（意見書の）案で良いのではないか、必要性、妥当性と分けるのではなく、全体としての結論であり、もっとファジーだ。
委員長　　１案（前記）で行きたいとおもう。必要性、妥当性が相対的に低下していということは一致するところだ。
委　員　　Ｐ２の２の最後に、「地域住民はもとより」と入れるべきだ。
委　員　　道々なので「地域のみ」を入れるのは変だ、全道民ということで、原文で良い。特定地域を出すことが問題だ。
委　員　　入れない方が良い。
委　員　　終了後とは（意見書最後に、過程が終了後、別途意見書を制度について意見を提出する。としている）
委員長　　知事の判断後ということで。
委　員　　公共工事の在り方は。
委員長　　公共工事全体について、今回の件から（その在り方について）示しておく必要がある。ということは、これまでの工事は最初に問題があったからで、このような問題のある工事が次々行われ、途中で評価し直すこと自体が問題だ。
今回の課題から少しは外れるかもしれないが、このことは言っておく必要ある。
山崎委員　　定量的なことは（交通量・費用など）早めに出してもらわないと困る。
資料が途中で出てくるのは困る。早めに用意すべきだ。
委　員　　評価調書（案）は書き直すのか、討論内容に従って。
道（川城）　それは、ない！道の見解なので。
委　員　　この評価調書（案）が残るのか。知事の結論が残るのか。
委員長　　文案が特定出来るようにする。
委　員　　意見書には日付が入るのか。
委員長　　私が纏め、知事に意見を出す。私に一任させてもらいます。
これで審議は終了します。特定政策委員会制度については２月の適当な時期に会議を開き別途意見書を作り知事に提出する。
道（　　）　（議員各位に対する）送り状は配慮が足りず誠に申し訳ない。
委員各位にはお礼申し上げます。

－審議終了－



2003年５月７日

北海道知事　髙橋はるみ　様

「止めよう」日高横断道路全国連絡会
筆頭代表　俵

日高横断道路問題に関し知事との面談を求める要望書

厳しい社会経済情勢の中、新しい北海道知事へのご就任をお慶び申しあげるとともに、今後の道政の舵取りに期待を申しあげます。

私たちは、日本一の原始境・日高山脈の心臓部を貫通する日高横断道路（道道静内中札内線）の建設を「止めよう」と活動してまいりました。その一環として本年３月、北海道知事立候補予定者（当時）に対し、日高横断道路の「凍結」などに関するアンケートを実施しました。その結果、他の立候補予定者が明確な見解を示した中で、髙橋はるみ立候補予定者は一人だけ明確な見解を示さず、道民にとって分かりにくい回答でした。ちなみに3月20日の新聞は、「明言しなかった」（朝日新聞）、「明言を避けた」（毎日新聞）、「微妙な言い回しで答えた」（北海道新聞）と、髙橋はるみ立候補予定者のアンケート結果を伝えております。

髙橋はるみ知事は、就任に当たり「知事の顔の見えない道政から、トップの顔の見える道政にしたい」、「個別政策は道民の視点で判断するのが基本」と述べられたと承知しております。したがって道政の重要課題である日高横断道路に対しても、自然環境を重視して中止の方向を明確に打ち出し、道民に分かりやすい見解を示すことが必要と考えます。

つきましては、日高山脈の自然保護に対する私たちの考えをお伝えするとともに、知事の基本認識を確認させていただくため、知事との面談の機会を設けてくださるよう要望いたします。

以上、よろしくご配慮くださるようお願い申しあげます。

政策室　第９０号
平成１５年6月１０日

「止めよう」日高横断道路全国連絡会
筆頭代表　俵　　浩三　様

北海道総合企画部政策室参事　西田俊夫

道道静内中札内線について

平成１５年５月７日付けで道道静内中札内線（日高横断道路）に関係し、要望書の提出がありましたので、政策評価を担当いたします私からお答えいたします。

道道静内中札内線については、北海道政策評価条例に基づく特定政策評価を実施し、「当分、新規の改築工事は行わない」との最終評価結果を決定したものであり、道においては、この評価結果を受け、４月１８日には、公共事業評価専門委員会を開催し、現在道管理区間において補助事業を実施中の区間について、公共事業再評価を実施しているところであり、特定政策評価結果に基づき業務を進めているところであります。

知事としては、行政の継続性確保の観点から、これまで静内中札内線については、北海道政策評価条例に基づく判断を尊重すると発言しておりますが、５月３０日の定例記者会見においても、重ねてその認識を明らかにしております。

いずれにいたしましても、道道静内中札内線に関する道の方針には変化がないことをご理解いただきたいと存じます。

今後とも、道政に対するご理解とご協力をいただきますようお願いいたします。

（政策室参事（政策評価グループ））

資料－２

再評価原案準備書

事業名	主要道道　静内中札内線（しずないなかさつない）	事業区分	直轄地方道
起終点	自：北海道静内郡静内町高見（しずないしずないたかみ） 至：北海道河西郡中札内村字上札内（かさいなかさつないかみさつない）	事業主体	北海道開発局
延長	２５．３km		

事業概要：

静内中札内線は、延長１０１kmの主要道道であり、日高支庁管内静内町と十勝管内中札内村を結ぶ広域幹線道路である。このうち未開削の２５．３km区間が開発道路として指定され、地域間交流や物流の促進を図るとともに地域プロジェクトを支援し、地域の活性化に寄与することを目的として通行不能区間を解消する事業である。

Ｓ５６年度事業化		Ｓ５９年度用地着手	Ｓ５９年度工事着手
全体事業費（国）	約６４０億円	事業進捗率（国）	３７％
供用済延長	４．０km	計画交通量	０台／日

費用便益比	Ｂ／Ｃ：０	総費用：８３８億円※ （事業費：828億円 維持管理費：10億円）	総便益：０億円	基準年：平成１５年

事業の効果等：

物流効率化の支援・・・・・・・・・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上する。
国土・地域のネットワーク構築・・・現道等における交通不能区間を解消する。
個性ある地域の形成・・・・・・・・地域連携プロジェクトを支援する。
主要な観光地へのアクセス向上が期待される。
その他・・・・・・・・・・・・・・その他対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる。（災害時における代替路線、電力の安定供給）

関係する地方公共団体等の意見：

帯広市、中札内村、静内町の首長、議会代表、経済団体等からは、物流、観光、文化交流、災害時における代替路等の観点から本事業の継続及び現有構造物の有効活用等の意見が出されている。
（社）北海道自然保護協会等からは、自然保護の観点等から事業中止の意見が出されている。
北海道知事からは、事業の当分の中断を含めた見直しを要請した考え方に変わりはないこと、また、道では道路の有効活用策や地域の活性化のために必要な方策について地元自治体との検討協議しており、国においても日高自動車道、帯広・広尾自動車道の重点整備を要望する意見が出されている。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等：

北海道は、北海道政策評価条例に基づき、平成１４年９月から静内中札内線について特定政策評価を実施し、平成１５年２月に「道道静内中札内線（道管理区間）の未改良区間においては、当分、新規の改築工事は行わない」との判断を公表した。平成１５年６月には公共事業再評価により継続中の事業の計画変更（平成１５年で終了）を決定した。

事業の進捗状況、残事業の内容等：

開発道路区間２５．３kmの内４．０kmは北海道に引き継いでいる。また、未着手区間が７．７kmあるが、これらを除く着手済み区間の進捗率は静内側が約８０％、中札内側が約４８％である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等：

当路線は急峻な山岳地の沢沿いを経て、日高山脈の中央部をトンネルで通過するルートであるため、大規模な構造物（橋梁やトンネル）が多く、中でも静中トンネルは延長４千メートルを超える長大トンネルとなっている。また冬期の積雪も平地部と比べ早く、量も多いため施工期間も限られる。これらの現地の条件を勘案すると、今後の工事工程は概ね２０年程度と見込まれる。

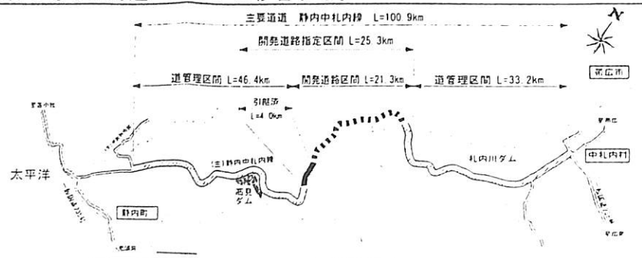
施設の構造や工法の変更等：

北海道の管理区間が未改良である限り、引き続き冬期間通行止めとなるとともに、他の路線に比べてその区間の走行速度が低くなるため当路線を通過する交通が見込めない。よって、開発道路区間の構造やルートの見直しを行っても便益の増加は見込めない。

対応方針

事業を中止する。
今後、これまで国において整備が進められてきた道路施設について、北海道の管理区間と併せ、ダムの管理、森林の管理、木材の搬出、登山、観光等に有効活用し、適切な公物管理を行う必要がある。このため、これら道路施設の供用に向けて、関係機関との手続きを進め、本来管理者である北海道へ速やかに移管する。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次における値を割引率を用いて基準年における価値に換算し累計したもの。
総費用については、道管理区間の事業費（既投資分）及び維持管理費を含む。



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。





日高山脈は日本一の原始境

日高山脈と襟裳岬の一帯は日高山脈襟裳国定公園に指定されています。面積約10万ヘクタール、日本最大の国定公園です。そのうち4万8千ヘクタールは「手つかずの自然」で、平成13年版「環境白書」でも日本一の「原生流域」に位置づけられています。

原生流域面積の大きい保全地域――上位3地域

	保全地域名	原生流域	
		流域数	総面積ha
1	日高山脈襟裳国定公園	20	47,820
2	大雪山国立公園	7	16,930
3	白神山地自然環境保全地域	4	12,648

出典　平成13年版「環境白書」

協賛助成：財団法人自然保護助成基金



計画段階の動きを知らせる新聞記事

１９８０年の関連記事等

秘境の保護か開発か

すでに破壊は進んでいた

―日高山脈―

アセス条例に国の力べ

省議決定などで拘束

住民に学ぶべき行政

快適環境シンポを取材して

多様化した運動の対象

切実さ欠く建設目的

開発庁延命の一方策

日高道着工へ一歩

道議会の連合審査会 反対少数で押し切る

沢を埋める土砂

ダム林道 建設の〝傷跡〟各所に

地元はまず経済効果

多目的ダム構想も急浮上

高まる「自然のまま」

なぜ日高中央横断道路か

検証

自然は次代からの借り物



寺島一男

日高横断道路踏査を終えて

日高横断道路で知事に訴える



―八木 健三

日高中央横断道路建設に反対

着工当時の動きを知らせる新聞記事

開発に走った横路知事

日高横断道

説明素通りの着工



祝賀なき着工

期待できるか 経済効果

北海道・日高道路問題にみる

「大断層の指摘 変化」と考えず

渦巻く賛否

特別ページ

夏休み日高自然セミナー

主催／北海道自然保護団体連合



初日の測量、20分

反対派は座り込み

「20年の悲願」推進派

「阻止辞さぬ」反対派

必要性 「地域振興」と将来への備え



旧高横断道路 今秋にも着工

北海道新聞 昭和59年(1984年)8月15日(水曜日) 第1

日高横断道

道が独自の環境対策

１９８４年着工時の記事



資料

日高山脈の自然保護運動を進めるために

「止めよう日高横断道路」全国連絡会の広報・啓蒙活動及び対道交渉の中心的課題の一つとして、日本で最大の原始流域面積を持つ日高山脈の自然保護問題を挙げなければならない。活動報告書で自然保護問題は十分に取り上げられなかったので、本項であらためて日高山脈の自然の概要を示し、貴重な自然を守るために横断道路を阻止した活動を報告する。さらに、各地で繰り広げられている自然保護運動のために、展望を加えさせていただく。

１．日高山脈の成り立ち

近年のプレートテクトニクス理論から、日高山脈は数千万年にわたる地殻変動によって、南西に移動する千島島弧が東北日本島弧に衝突してできたと言われる。日高山脈の上部には数千万年前の海洋地殻岩石がせりあがり変成した複雑な構造を示している。近年、反射式人工地震波探査によって日高衝突帯の深部構造が調べられ、壮大な地殻変動が実証された場所として注目されている。(http://www.hokudai.ac.jp/science/H12_08/tigaku/arita.htm)

世界の主要な衝突帯で見られる地殻を厚くする機構である深い地殻が上下２層に裂ける剥離構造が日高衝突帯でも発見された。太平洋プレートの千島弧の下部地殻が、東北日本弧のクサビによって、鰐口状に上下に裂け、上は日高主衝上断層に達し、下は深さ５０ｋｍに沈み込んでいる。

日高山脈の急崖斜面に脆弱な粘板岩が露出しており、地中深くまで斜めに層を成していることも日高衝突帯の特徴といえる。頻発する斜面崩壊は日高山脈の宿命と言えよう。

２．日高山脈の氷河地形

日高山脈は幌尻岳（２０５２ｍ）を最高峰に南北約２００ｋｍに連なっている。北緯４２－３度に位置し、夏の平均気温が１５℃と高いため、風衝地以外には森林が成立する条件にある。平川一臣教授によって、もし日高山脈が４０００ｍの標高があったらヨーロッパアルプスのような地形になっていただろうと、比喩的に日高山脈の地形の特徴が解説された。(平川一臣：「奇跡の日高山脈」市民による時のアセス)　山頂近くの氷河によって造られたカールや、急斜面の谷氷河など日高山脈の地形の特徴が地史的に解明されている。特に支笏火山（約４万年前）や恵庭火山（1.8万年前）の噴出物が、日高氷河堆積物として観

測され、氷河期の気候や氷河の動態が解明されるようになっている。氷河堆積物は標高が低い流域でも発見されており、原始河川を破壊しながら進められている日高横断道路は、世界的にも珍しい低緯度・低標高の氷河地形の研究のためには取り返しのつかない破壊を及ぼしている。

3．野生生物の特徴と保護

森林植生：全体として北海道胴体部の冷温帯性落葉広葉樹と亜寒帯性針葉樹が混生する特徴を持っているが、山地帯のダケカンバの優占を亜寒帯性ダケカンバの下降侵入と理解されている。山稜付近のダケカンバ低木林の林床がササ類ではなく、イワノガリヤスなどが優占しているが、急峻地形と冬季低温が原因していると思われる。

標高の低い山地帯にアカシデ、コマガタケスグリ、サンショウ、コゴメウツギなど温帯性植物が多数みられ、標高が上がるに従ってこれら温帯性植物の分布限界を見極めることは重要な課題となっている。

高山植生：森林限界以上の高山植生の特徴は、高山植生域の範囲が狭く分散しているために複雑であること、急斜面の雪崩道を通じて河床岩礫地にまで高山植物が分布することなどが挙げられる。

昆虫相：日高山脈の限られた地域にしか生息していないチョウとして天然記念物に指定されているヒメチャマダラセセリ、大雪山と日高山脈にしか生息しない天然記念物ダイセツタカネヒカゲとカラフトルリシジミの保護は日高山脈襟裳国定公園の責務である。森林域が広いために甲虫類・直翅類・双翅類・トンボ類・八チ類の種類が多く、複雑な地形と原始的な植生のもとで生態系基幹動物の調査研究が望まれる地域である。

哺乳類：複雑で原始的な自然が残る日高山脈では、カワウソのような希少動物が生息することが期待されている。高山岩塊地にしか生息できないナキウサギは横断道路建設予定地付近で生息が確認されている。ヒグマは北海道に生息する最大の陸上野生動物で、個体群として安定的維持を図らないと絶滅が危惧される種である。日高個体群は、絶滅が心配されている積丹・恵庭個体群の存続を支える遺伝子源として不可欠な個体群であることが指摘された。日高山脈地域での生息環境が保全されることは勿論、日高地方から道央地方へのヒグマの移動往来が確保される施策が必要であろう。

鳥類：日高山脈一帯は生態系の頂点にある猛禽類の生息の可能性が高いと見られている。シマフクロウ、クマタカ、、イヌワシ、ワシミミズク、キンメフクロウなど絶滅が危惧される希少猛禽類の生息の確認が急がれている地域である。

このうちシマフクロウは日高山脈一帯で急速に生息密度が減り、定着つがいの確認情報が得られていないことから、日高山系個体群の絶滅が心配されている。シマフクロウは魚食性で、河畔林大木に営巣するため、河川改修、ダム、森林伐採などで生息環境は失われる。日高横断道路は札内川や静内川沿いに進められ河川環境を激変させている。保護対策が行われている道東知床・根室、十勝北部個体群への遺伝子源として、日高山系個体群の確保は重要なものとなっている。

4．自然保護の課題

日高横断道路反対運動にとって、自然保護の訴えは最も強いものであった。この地域の自然や野生生物を研究している科学者から、正確な情報の提供を受け、市民に理解してもらう活動が全国連絡会の重要な任務であった。

しかし、実際の活動では、道路に反対する市民にも道路開発側にも自然保護問題が十分に理解されたとはいえない状況であった。

自然保護が道路反対の原点でありながら、結局は中心的な論点とはなりえず、工事中止の主要な理由は、財政困難、交通ネットワーク上の必要性低下とされた。今後の活動に向けて、「自然保護」を主要な論点とするための課題をいくつか考察する。

自然の不確実性について：　自然保護論争で開発側と最も食い違うのが、自然の不確実性である。自然の状態及び現象について、最新科学でも十分説明できる段階ではない。道路掘削のような自然改変でも、自然への影響を全部解明することは難しい。自然現象の解明されていない部分については、自然の不確実性として論争の上でどう取り扱うかを取り決めておく必要がある。不確実性については環境アセスメントの段階から問題になり、北海道環境影響評価条例13 条(6)に「環境影響評価を行ったにもかかわらず環境影響の内容及び程度が明らかとならなかった項目」の記載が求められている。自然現象について、開発・保護双方とも実証しきれない場面では“疑わしきは手を付けず“の原則によって判断すべきものであろう。

自然の非復元性について：　自然地域の開発に当たって、開発側の説明では「環境に配慮した計画と施工方法を採用し、自然への影響は工事期間の一時的なものであり、必要に応じて退避処置を講じる」と言われる。自然は常に変化しているが、再生や復元はありえず、新たな環境に適応した変化と見るべきである。自然改変に当たって、ボーリングとか仮堰止めのような工事を行って影響をみるというのも許されない自然がある。少しでも改変したら元の自然とは違うことを認識し、どこまで許容するかの問題として工事関係者・保全生態学者・住民とが協議することであろう。

自然再生事業について：　日高横断道路建設中止運動と時期を同じくして、「自然再生推進法」の論議が高まり、02 年 12 月成立、03 年 1 月施行となった。自然再生事業が必要な場面もあることは理解できる。また住民や自然保護団体が協議に参加して、

自然再生事業を検討していく順応的管理手法についても、公共事業の新しい進め方として評価される。しかし、日高山脈のような原生自然地域において、今後自然再生の名によって自然の人為的改変を計画することは許されない。原生流域の保護は人為的生態系撹乱を排することが基本的に必要であって、自然再生を名目に人為撹乱を強めることがあってはならない。

建設中止の道路を今後どうするかは、自然保護団体で議論が進まなかった。大きく河床を改変した七の沢の工事跡をどうするかは議論が分かれるところであろう。基本的には元に戻すような復元工事はせずに放置するしかないと思う。大きな自然破壊工事の実例として、環境調査・生物影響調査などを長く続ける保全生態学試験地にしておく案も考えられる。

ヘリコプターで大量の資材を運び込んで工事した橋梁やトンネルも扱いに困るものであろう。ヘリコプターで運び込んだ物は、ヘリコプターで運び出すのが原則としても、財政難を理由に中止した工事の後始末に大きな予算が認められるか問題となろう。

道路建造物は景観上原生流域にそぐわないが、負の遺産として自然破壊モニュメントで後世に語り継ぐ案はどうだろうか。

自然再生事業は日高横断道路の後始末とは無縁のものであり、これ以上日高山脈に自動車道路を造らないことが最大の自然保護であることを再確認しておきたい。

自然の文化的・社会的側面について：　日高山脈は先住民族アイヌの聖域であると主張する人たちにとっては、ヒグマやエゾシカやシマフクロウは勿論、すべての自然が特別な意味を持っている。少数民族の物質的・精神的な自然の側面を、自然科学的な見方と共に、正しく自然保護論争に反映されなければならない。将来世界遺産で注目される時には、アイヌ民族の聖域として、自然・文化複合遺産の論議が必要であろう。

登山愛好者は、日高山脈が日本に残された唯一の原始的自然を、登山文化継承のために保存すべきだと強く主張した。人間が、自然そのものに対峙するのが登山であって、日高こそが自然に直接向き合える場所とされてきた。“遥かなる日高“として登山者の憧憬を集めた聖域を守れという意見は強かった。

自然保護への市民参加：　自然保護は自然を研究対象とする科学者や自然愛好者だけが主張するものではない。市民が自然の歴史と現状を知り、将来にわたって保護が必要と理解して主張するのが本来の自然保護である。自然科学者は常に市民に向かって研究の成果を理解してもらう努力を怠ってはならない。自然改変を伴う開発政策決定権は市民にあり、市民にも高度な科学的知識が要求される。千歳川放水路や日高横断道路の建設反対運動を通じて、今後の自然保護は、政策決定時に広範な市民層が、地球環境を見据えたグローバルな検討と身近な自然のあり方を同時に検討することによって達成されると展望したい。　（高畑　滋）

編　集　後　記

この報告集を出すにあたって、幾つかの注文が出ていた。注文の内容は、①「やった、やった」という自慢話にしない事、②今後の運動の参考になるようなものにすること、③綺麗事ばかりでなく問題点も指摘すること、の３点に集約される。

編集委員会は旧三役中心に５名で編成し、編集会議は２００３年８月から２００４年６月まで１１回開催し、その他メール・フアックス・手紙による連絡、実務打ち合わせなど結構忙しかった。

編集会議の内容は、基本的には運動をどう総括するかと言う事で、編集会議というよりは総括会議という性格が濃厚だった。一般的な成果は総会で纏めたので、今回は成果の分析と、運動のマイナス面についての評価であった。

マイナス面《混乱》については多くの時間を割いて議論したが「どう文章を変えても反対だ」と、主張を変えない委員がいたため、結果的に意見が一致せず、この事を編集後記に記録することで討論を打ち切った。

日高横断道路が中止になった事についての評価は、「我々の運動の成果だ」に、「時代背景など周りの諸条件もあって中止した」と、理由を客観的に整理した。

運動については、「自然保護」という観点からだけでなく、「無駄な公共事業反対」という観点から問題を提起した事が、運動の幅を広げ新しい人達が参加する条件を作った。

運動のマイナス面については、「このような事は内部の問題で、個人的なことだから書くべきでない、書くなら第三者的な立場から書くべきだ」とする強い意見があった。しかし、運動はマイナス面からも学ぶべき事、今回の問題は個人的な問題などでは無く「会を即時解散すべきだ」という主張に見られるように、運動そのものにかけられた問題であった事を明らかにし、評論家的ではなく当事者として整理した。

『止めよう日高横断道路』全国連絡会の運動を進めたのは、リーフレットを配り世論を高め、学習会を開き、署名を集めた会員の皆さんであり、道民や全国の仲間である。私達編集委員会は、運動の主人公である皆さんに、活動の結果を知らせ、結論を共有するための資料を提供するのが責務であると考え努力してきた。

うまく結果が伝わるような報告集になったかどうかは判らないが、これが私達の現在の力量と考えお許しいただきたい。

最後に、運動に参加された皆さん、運動に協力下さった皆さんに、「日高山脈」に成り代わり深く御礼申し上げる。また報告集に原稿や写真・スケッチなどを寄せられた皆さん、報告集発行にご協力下さいました PRO NATURA、及びパタゴニアアウトレットに深く御礼申し上げ、編集後記とする。

２００４年　夏

「止めよう日高横断道路」全国連絡会　報告集編集委員会

編集責任者　今野平支郎

みんなで止めた日高横断道路

〔編集発行〕「止めよう日高横断道路」全国連絡会
活動報告書編集委員会
〔編集責任者〕今野平支郎　元「止めよう日高横断道路」全国連絡会　常任委員長
道央地区勤労者山岳連盟
〔編集委員〕後藤言行　元「止めよう日高横断道路」全国連絡会　常任委員
北海道自然観察協議会
高畑　滋　元「止めよう日高横断道路」全国連絡会　常任副委員長
草原植生研究室
俵　浩三　元「止めよう日高横断道路」全国連絡会　筆頭代表
北海道自然保護協会
寺島一男　元「止めよう日高横断道路」全国連絡会　筆頭代表代行
大雪と石狩の自然を守る会
〔連絡先〕001 札幌市北区新琴似12-2-2-17 今野平支郎
Tel&Fax 001-765-7775
E-mail jh8oav@wmail.plala.or.jp
〔発行〕２００４年 ８月
〔領価〕５００円（程度の募金をお願いします）



ENVIRONMENTAL INITIATIVES

パタゴニア環境保全助成金プログラム

アウトドアスポーツを愛する私たちは、まだ手つかずの自然が残る森林や、河川を保護する必要性を強く感じています。パタゴニアは毎年、自然環境の保護、回復のために草の根的な活動をしているグループを対象に、売上の1%以上を活動資金として援助しています。

パタゴニア日本支社でも毎年、申請いただいた中から以下のようなグループを選出し、助成しています。

- ●具体的な環境問題の解決のために活動している草の根のグループ
- ●常に行動を起こしているグループ
- ●目的を達成するために戦略的に活動しているグループ
- ●問題の根本の原因を見極め、その原因に働きかけているグループ
- ●明確な目標を持っているグループ

[申請のためのガイドライン]をお読みいただいた上で、申請ご希望のグループは、申請書類を下記までご送付ください。

パタゴニア日本支社環境助成金プログラム係
〒248-0006 神奈川県鎌倉市小町1-13-12 本覚寺ビル4階 TEL:(0467)23-8961
詳細は、**www.patagonia.com**(日本サイト)をご覧ください。

patagonia



十勝幌尻岳より日高山脈全山を望む（1部分）

1990年9月9日　八木健三画