

1996年10月31日

北海道知事 堀 達也 様

(社) 北海道自然保護協会

会長 俵 浩三

十勝自然保護協会

会長 及川 裕

北海道自然保護連合

代表 福田孝治

「道政民間フォーラム」の提言を受けて「士幌高原道路計画」を
抜本的に見直すことの要望書

「道政民間フォーラム」(水上武夫委員長)では、去る8月9日に「道庁の組織機構のあり方に関する提言」をまとめて堀達也知事に提出し、これを受けた知事は、「新しい道庁づくりに全力をあげて取り組みたい」と述べた、と伝えられております。

私達も道民の一員として、この提言に注目し、その実現につよい期待を寄せるものがあります。ところで、この提言の「V-8 既存事業の見直し」には、「計画策定後、長期間経過してもなお実現しない事業や、取り巻く状況が大きく変化した事業などについては、中止や大幅な計画変更など抜本的な見直しを行うべきである」と記されております。

いま国政でも道政でも「行政改革の断行」が大きな課題となっております。そのうち組織機構の見直しには時間がかかる場合が予想されるのに対し、事業の見直しは「実行する気がまえ」さえあれば、ただちに実行可能であります。見直しが必要な事業は、道政の各分野にわたって多くあるかと思われませんが、なかでも大雪山国立公園の特別地域で行われつつある「士幌高原道路事業」は、「計画策定後、長期間経過してもなお実現しない事業や、取り巻く状況が大きく変化した事業」の典型的なものと考えられます。

よって私たちは、下記のことをつよく要望いたします。

記

- 1 士幌高原道路計画の抜本的な見直しを行い、工事再開に結びつく事業を凍結すること。
- 2 抜本的な見直しの一環として、幅広い道民参加による「士幌高原道路円卓会議」を設け、「なぜ士幌高原道路が必要なのか」「なぜ士幌高原道路に反対なのか」「21世紀に向け大雪山国立公園の保護と利用は如何にあるべきか」の論議を深め、その成果を結論に反映させること。

別紙 「要望書」の補足説明書

士幌高原道路（道道士幌然別湖線）は1960年代に計画、着工され、自然保護の理由により1972年に約2.6kmを残して中断されました。道政はいま、未開削部を「全線トンネル」として工事再開をめざしています。しかしながら、この道路が計画されたのは、高度経済成長期の観光道路開発万能の風潮が支配的だった30余年も前の時代であり、その後、観光道路を始めとする各種開発の行き過ぎによる深刻な自然破壊が反省され、時代は環境保全重視の時代に移り変わりました。

その間に士幌高原道路を取り巻く社会経済的状況は大きく変化し、道路建設の目的、必要性、効果などがすっかり「あいまい」なものとなってしまいました。例えば道路建設の最大目的だった「山火事防止」は、すでにその必要性が消滅し、また士幌町から然別湖に至る既存道路「道道本別新得線」は「国道274」に昇格、改良されたため、「短縮連絡」の効果が著しく減少しております。さらに道政が新たに「全線トンネル」を選択したことにより、国立公園事業の道路でありながら、国立公園の自然探勝にはまったく役立たなくなってしまうという自己矛盾に陥っています。

一方、士幌高原道路は1960年代の通例として道路予定地の事前の自然環境調査が行われないまま着工されました。しかし、その後の調査の結果、この道路予定地および周辺には大規模な風穴地帯が発達していること、低標高にもかかわらず高山的環境が形成され、わが国最大のナキウサギ生息地があることなど、特異で希少な生態系を有する、国立公園の特別保護地区あるいは文化財の天然保護区域に指定されて当然という「すぐれた自然」の価値が、明らかにされました。

こうしたことに呼応して、道政としても1989年に策定した「北海道自然環境保全指針」で、士幌高原道路予定地を、「保護水準Ⅰ」すなわち「周辺を含めて厳正に保全」、「利用水準Ⅰ」すなわち「徒歩利用に限定」と位置づけました。たとえ「全線トンネル」としても、「周辺を含めて厳正に保全」をクリアすることは絶対に不可能です。「北海道自然環境保全指針」の序文で知事は、「北海道では、この指針に盛り込まれた理念や基本的な方向性を踏まえ、今後の自然環境保全施策を進めてまいりたいと考えていますので、道民の皆様のご理解とご協力をいただければ幸いです」と道民に呼びかけています。しかし知事が自ら策定した指針を自ら破れば、道民のだれがこの指針を尊重するでしょうか。

士幌高原道路には以上に例示したほかにも、矛盾点、疑問点が山積しております。士幌高原道路計画に反対し、大雪山の自然を厳正に守ってほしいという世論は全国的な盛り上がりを見せ、すでに全国から12万筆を超える「士幌高原道路反対署名」が集まっております。十勝地方で行われた世論調査でも、「士幌高原道路不要」が「士幌高原道路必要」を

上回る結果がでています。

また従来の道政による土幌高原道路計画の進め方を見ると、幅広い道民のコンセンサスづくりや、論議の深め方が、きわめて不十分でした。このことは、北海道新聞が「社説」で、9回にもわたって土幌高原道路問題を論じたこと（註）に、端的に表れています。道政の1事業が9回も「社説」で批判されるのは、きわめて異例なことです。

以上のことを勘案すれば土幌高原道路は、「道政民間フォーラム」で提言された「既存事業の見直し」の、「計画策定後、長期間経過してもなお実現しない事業や、取り巻く状況が大きく変化した事業などについては、中止や大幅な計画変更など抜本的な見直しを行うべきである」という項目に適合する、典型的な事例といえます。

（註）北海道新聞の「社説」で論じられた土幌高原道路問題

- 1992年10月18日 「土幌高原道路はだれのものか」
- 1993年1月16日 「なぜ迷走する道自然保護行政」
- 1993年3月20日 「拝啓知事殿、なぜ黒を白と一」
- 1993年10月5日 「基本論議抜きの土幌高原道路」
- 1994年3月6日 「省発された道自然行政の迷走」
- 1995年4月5日 「『土幌高原道路』で円卓会議を」
- 1995年6月1日 「なお議論必要な土幌高原道路」
- 1995年11月19日 「公開すべき『高原道路』の論議」
- 1996年7月7日 「『土幌』で泥沼の対立は避けよ」

なお1996年9月22日「道庁改革でなにをめざすのか」でも土幌高原道路に言及