

1997年4月24日

北海道知事 堀達也 様

(社) 北海道自然保護協会

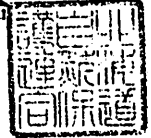
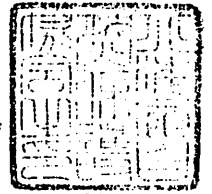
会長 俵 浩三

十勝自然保護協会

会長 及川 裕

北海道自然保護連合

代表 稲田孝治



士幌高原道路計画を抜本的に見直し白紙撤回することの申し入れ書

私たちは1996年10月31日づけで「『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」を知事あてに提出しました。しかし残念なことに、同年12月2日づけ北海道土木部長からの回答で、私たちの要望は拒絶されました。

ところがその後、堀達也知事は、「構想着手から時間がたち、社会状況や住民ニーズに合わなくなった公共事業を、環境重視の視点から、その是非を含めて見直す」ため、「時のアセスメント」を行う方針を公表いたしました。いうまでもなく士幌高原道路計画は、「時のアセスメント」で見直すことが必要な典型的事例であります。

私たちはこの10年来、士幌高原道路計画を検証し、数々の疑問点や矛盾点を指摘してきました。ところが行政は、私たちが指摘したことを真摯に検討することなく、無視ないし軽視して、私たちの期待するのとは反対の方向に進んでまいりました。

私たちが指摘した事項の多くは、士幌高原道路が計画、着工された1960年代以降の「時の流れ」の中で、新しい時代の価値観に即応しながら確立した環境行政の「基本」にかかわるものです。しかし北海道行政は、行政の継続性に執着しながら、これらの「基本」と明らかに反する対応をとり、今日現在もそれを継続中です。「時のアセスメント」では、士幌高原道路計画に対する過去の北海道行政の対応に、錯誤、矛盾、不適切、不合理がなかったかどうかを十分に点検、評価し、その過程と結果を道民の前に明らかにすることが重要であります。

「時のアセスメント」に対する道民からの評価は、その制度を導入したことに対してではなく、どのように見直しをしたか、その内容と結果で評価されるべきものです。

そのため堀達也知事のリーダーシップにより、下記事項について早急に検証し、それをどのような理由で、どのように判断、評価したかを、プロセスを含めて道民の前に情報公開するとともに、士幌高原道路の未開削区間の延長計画を白紙撤回されるよう、申し入れていたします。

記

1 知事の責務と基本姿勢に反する

士幌高原道路予定地の自然環境は、きわめて特異な「風穴地帯」を基盤とし、多様な生態系から形成される、希少、脆弱、貴重な動植物の生息・生育地となっており、それを21世紀に向けて厳正に保全することは知事の責務である。それにもかかわらず士幌高原道路計画を推進することは、「環境重視」を掲げる知事の姿勢に背馳する。

2 北海道自然環境保全指針に反する

士幌高原道路計画は、北海道が策定し公表した「北海道自然環境保全指針」(1989)に反することが明らかである。知事は「指針」を遵守するよう道民に呼びかけながら、自らこれを無視すれば、「指針」が形骸化し、北海道の環境保全行政の根底が崩壊するばかりでなく、行政不信がいつそう増幅する。

3 「林談話」に反する

士幌高原道路計画は、国立公園などの道路の在り方の基本として自然環境保全審議会が公表した「林部会長談話」(1973)に反することが明らかである。しかし北海道は、士幌高原道路は談話以前に認可を得ているから談話の「適用除外」との立場で、これを推進してきた。新しい環境行政の基本より、古い行政の継続性を優先させることは、誤りであり、行政改革の流れに逆行する。

4 道路の目的、必要性、効果との関係 (1) 「山火事対策」の消滅

士幌高原道路を必要とした原点は「山火事対策」であるが、それはすでに充足され、道路の必要性が消滅している。そのことを指摘された北海道は、1993年時点で士幌高原道路は「山火事対策」のため必要と公式に主張したが、その直後に山火事対策にはまったく役立たない「全線トンネルが最良」と方針転換した。これは道路建設の目的が破綻したことを露呈したもので、このような道路はムダな公共事業である。

5 道路の目的、必要性、効果との関係 (2) 根拠薄弱でムダな公共投資

北海道は、士幌高原道路は「地域活性化など」のために必要と表明してきた。しかし士幌高原道路がもたらす「活性化」の予測調査はまったくなされておらず、漠然とした期待にすぎない。「全線トンネル」を選択した時点で「自然とのふれあい」の機能を喪失し、然別湖への短縮連絡だけが残ったが、既存道路の利用に比べて10分程度の短縮にすぎない。また「災害時の代替ルート」確保のため必要というが、然別湖周辺は災害多発地帯ではない。士幌高原道路の必要性和効果は薄く、厳しい財政事情の中で公共事業の在り方や投資効果が問われている今、税金のムダ遣いであることが明らかである。

6 道路の目的、必要性、効果との関係 (3) 「始めに道路ありき」露呈

北海道は1993年に「全線トンネルが最良」と表明したが、「全線トンネル」は「駒止トンネル」当時の環境アセスメントで、北海道が自ら「劣る」と断定した案である。それが根拠も示されず「最良」に昇格してしまったが、その判断は矛盾と不合理に満ちている。本来は「駒止トンネル」ルートを断念した時点で、士幌高原道路計画を白紙撤回すべきものであった。それを「全線トンネル」としたことは、「道路を建設することが目的」であることを露呈したもので、このような矛盾と不合理に満ちた士幌高原道路を推進することは、行政不信を増幅させる。

7 自然保護世論を無視、未来への誤った選択

北海道は、士幌高原道路は「地元からの強い要望」に応えるため必要との立場で、これを推進してきた。しかし北海道民の意向はもちろん、地元関係町を含む十勝地方の世論調査でも、士幌高原道路は「不必要」と考える人の多いことが明らかになっている。その一方、北海道は「地元自然保護団体のコンセンサス」を得て推進する、と表明したが、そのコンセンサスはまだ得られていない。しかも大雪山の自然を厳正に保全してほしいという自然保護世論は、道民のみならず、全国的に高まっている。その動向を無視して士幌高原道路計画を推進することは、21世紀に向けて誤った道を選択することになる。

8 結論

以上のことを総合すれば、士幌高原道路延長計画は白紙撤回すべきである。

広聴第5-20号

平成9年5月6日

(社) 北海道自然保護協会会長 俵 浩三 様
十勝自然保護協会会長 及川 裕 様
北海道自然保護連合代表 稲田 孝治 様

北海道総務部

知事室長 石 子 彭 培

平成9年4月24日付け貴団体からの質問に対し、次のとおり回答いたします。

記

時のアセスメントは、道の施策全般を対象に、長期間停滞している施策などについて一度立ち止まって、施策が停滞している原因などの把握に努め、多角的、多面的な視点から再評価を行おうとするものであり、行政が不断に行うべき、点検・評価の一つの手法として毎年継続して実施していきたいと考えております。また、時のアセスメントは、必ずしも休止や廃止を前提としたものではなく、再評価の結果、継続するものや代替策を講じるなどして、施策を改めて展開していくものもあろうかと考えており、こうした制度の趣旨などについて理解を得て進めて行くことが、再評価作業を円滑に進めるうえで必要であると考えております。

なお、再評価作業を開始するに当たっては、検討チームの設置や再評価の具体的な進め方などを検討する必要がある、こうした検討を行い対象施策を決定し、実施して参ります。

(広聴課広聴第一係)