写

1998年9月8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

士幌高原道路に関する基本問題を時のアセスで検証し計画を撤回することの要望書

北海道では現在、時のアセスメント（以下・時のアセス）の対象として、士幌高原道路に関する「費用対効果」と「住民意向調査」を実施中と伝えられております。

時のアセスで最も重要なことは、従来から進めてきた施策を、第三者の立場から客観的に「立ち止まって考える」ことです。

しかし、例えば最近明らかになった「住民意向調査」の設問内容を見ても、道路建設を前提とした地域活性化に関する設問ばかりが目立ち、時のアセスの実施要綱に定められた評価項目である「経済・社会情勢の変化等により必要性や意義が変わっていないか」「計画内容が時代に即しているか」、などに該当する設問はまったく欠落しています。このことは従来から進めてきた施策、すなわち士幌高原道路の推進に対して合意を得ようとする意図が強く現われたもので、第三者の立場から客観的に「立ち止まって考える」姿勢はいささかも感じられません。

したがって時のアセスでまず必要なことは、北海道職員が「プレイヤーからレフリーに転身した」という自覚をしっかりと持つことです。また評価の作業を、従来からの事業担当部局にまかせず、政策室が主導権を発揮し、客観的な立場を確保することです。

さらにまた重要なことは、士幌高原道路に対する過去の道政の対応が「始めに道路ありき」で、道路を建設することだけに熱中し「基本論議を無視、軽視してこなかったか」、あるいは30余年前に道路が計画、着工された後の社会経済の変化や、環境に対する価値観の変化などにより、現在では道路をつくる意義が失われたり否定されているのに、「行政の継続性を理由に強行してこなかったか」などの基本問題について、「時間のものさし」を当てて、冷静に「時代の変化を踏まえた施策の再検討」を行うことです。

そのような趣旨から私たち自然保護団体は、1997年９月以来、４回にわたり知事あてに基本問題に関する質問書を提出してきました。しかし３回目までは回答を差し控えたいという回答、最後の４回目は焦点をぼかした回答という実情です。これでは士幌高原道路に

関わる時のアセスで、基本論議がどこでどのように行われているのか、行われていないのか、道民・国民にはまったく分かりません。「時代の変化を踏まえた施策の再検討」にとって最も重要な基本論議の過程が不透明なまま、ある日突然、結果だけが公表されるということは絶対にあってはならないことです。したがって基本論議に関する検証過程と、その考え方の根拠を情報公開することが不可欠です。

北海道の時のアセスは、公共事業のあり方に一石を投じたものとして全国から注視されています。とくに士幌高原道路は時のアセスの目玉となっているものです。それだけに、これに対する判断は何よりも大所高所に立った合理性が要求されます。士幌高原道路は一般的な地域振興対策として行われる道路事業とは異なり、あくまで国立公園の道路事業として行われるものですから、世界に誇る大雪山国立公園の適正な保護と利用に、どのように貢献できるのか、という視点を忘れることがあってはなりません。たとえ環境庁が国立公園計画で、士幌高原道路の全線トンネルを位置づけたとしても、そこには合理性があるわけではなく、環境庁が自ら示す行政方針との間に大きな矛盾のあることが明白になっています。従来の士幌高原道路に関する道政では国の方針に追従するだけで、この不合理さを検証する視点が欠落していました。これを国立公園道路事業として執行するかどうかは今後のことであり、しかもそれは国ではなく北海道自身が意志決定することです。

大雪山国立公園の自然環境は、地元の宝であると同時に、日本の、そして世界の宝であることを銘記し、２１世紀に向けて禍根を残すことのないよう、賢明な時のアセスの行われることを切望しております。

以上の趣旨から、私たちは士幌高原道路の時のアセスに関して、次のことを強く要望いたします。

1　時のアセスに関わる北海道職員は、「プレイヤーからレフリーに転身した」という自覚を持ち、その実施に当たっては政策室が主導権を発揮し客観性を確保すること

2　士幌高原道路に関わる下記の基本問題について、第三者の視点で客観的、徹底的に検証すること

3　その検証の過程および考え方の根拠、理由を、時のアセスの「中間報告」の一環として公表し、かつ行政の説明責任を果たすこと

4　士幌高原道路は北海道が執行する国立公園道路事業であることに鑑み、新規開削部分が大雪山国立公園の適正な保護と利用にどう貢献するか、という大局的な観点から判断すること。そうすれば士幌高原道路の新規開削部分の計画は撤回すべきであること

記

（以下の括弧内説明は簡略化してあるので、詳細は「別紙説明」を参照してください）

1　知事は北海道自然環境保全指針を策定し、道民にこれを遵守するように呼びかけなが

ら、自らは指針に反する士幌高原道路を推進してきたこと

（指針に反する士幌高原道路を推進することは、(1)「環境重視」を掲げる知事の基本姿勢に背き、(2)北海道環境基本条例にも違反していること）

2　士幌高原道路は国立公園道路の基本である「林談話」に反しているのに、北海道は環境保全より既得権を優先させて適用除外とし士幌高原道路を推進してきたこと

（1960年代の観光開発優先時代に認可された士幌高原道路の既得権を、1970年代以降の環境重視の時代の価値観より優先させ、「林談話」の適用除外とすることは、「時間のものさし」を当てるまでもなく不合理であり、誤りであること）

3　士幌高原道路を必要とした原点の「山火事対策」はすでに充足されているので、道路の必要性が消滅ないしいちじるしく低下したこと

（道路建設の主目的だった「山火事対策」が消滅し、時代とともに「ヌプカの里と然別湖の短縮」という別な目的に変化したので、環境の判断も時代に即応しなければならないのに、そうしないできたこと）

4　北海道は『自然にやさしい道づくり』という士幌高原道路のパンフレットをつくり、偏向した情報を道民に与えるなど、道路建設目的のためには手段を選ばぬ不適切な道政をすすめてきたこと

（「自然にやさしい道づくり」という以上は、自然保護の基本である北海道自然環境保全指針や林談話に言及しなければならないのに無視し、しかも違反していること）

5　北海道は士幌高原道路の環境アセスメントや道民意向などの調査で、「始めに道路ありき」の姿勢を貫き、道路建設に都合のよい結論を誘導してきたこと

((1)環境アセスの「総合的評価図」を誤りだからと「削除」し、その直後に誤りでないからと「削除の撤回」をしたり、鹿追町側旧道の法面補修工事でナキウサギ生息地への影響を否定する誤りを犯したこと、(2)「住民意向調査」では、自然保護の基本に反する実態の情報をいっさい与えず、設問もせず、道路建設に都合のよい設問に終始して、推進に有利な結論を誘導しようとしていること）

6　士幌高原道路は国立公園の道路事業として行われているにもかかわらず、新規開削部を全線トンネルとしたため、国立公園の「自然とのふれあい」機能を喪失するという致命的欠陥に陥っていること

（知事は「駒止ルート」が挫折すると「全線トンネルが最良」と方針転換したが、「自然とのふれあい」が絶無の国立公園道路が「最良」というのは誤りであること）

7　士幌高原道路は「地域活性化」のために必要と北海道は主張するが、国立公園区域外などを活性化するために国立公園の核心部に犠牲を強いるのは、国立公園の適正な保護および利用に反すること

（国立公園の保護体系は、厳正に保護すべき核心部と、それをとりまく周辺部からなるが、コアとバッファーの役割を逆転させた本末転倒の士幌高原道路計画は不合理であり、適正な保護および利用に背くこと）

8　士幌高原道路は「災害発生時の短縮・代替ルート確保による民生の安定」に役立つというが、まったく説得力がないこと

（然別湖周辺の道路が、災害常襲地帯であり、士幌高原道路の新規開削がなければ民生が安定しないという客観的な根拠は存在しないこと）

9　わずか10分程度の短縮連絡のために、自然保護の基本を無視しながら、莫大なトンネル工事費をかけて士幌高原道路を建設することは無駄な公共事業であること

（然別湖畔およびヌプカの里へは既存の到達道路があるのに、それを短縮連絡するだけで、国立公園の「自然とのふれあい」が絶無の道路は無駄な公共事業であること）

10　1987年に知事が士幌高原道路の再開を公表したとき、自然保護団体とのコンセンサスを得ると表明したにもかかわらず、コンセンサスを得ないまま、また国民の多くから寄せられた反対意見を無視して、道路建設推進に向かってきたこと

（(1)いままで自然保護団体のコンセンサスを得ないまま、士幌高原道路の推進に向かってきたことは不合理、不適切だったこと、(2)国立公園は地元町のものだけでなく、国民全体の宝なので、幅広い国民的な反対意見を無視することは許されないこと）

11　「地域活性化」には士幌高原道路抜きでも多様な代替性と選択肢があるのに対し、士幌高原道路予定地の自然環境は代替性のない「すぐれた自然」である。代替性のあるものを得るために、代替性のないものを失う（傷つける）のは誤った選択であること

（時のアセスは過去の道政の継承ではなく、現時点において将来を見据え、客観的、大局的に判断することを明確にすること。そうすれば、代替性のあるものを代替性のないものより優先させる選択肢はあり得ないこと）

12　以上を総合すれば、士幌高原道路の新規開削部分の計画は断念し、国立公園としての東ヌプカウシ山・然別湖周辺の自然環境にふさわしい保護と利用の道を考えることこそが、21世紀に向かって賢明な選択であること

（基本問題を白紙から論議することこそ、時のアセスの本旨である。その観点に立って「経済・社会情勢の変化等により必要性や意義が変わっていないか」「計画内容が時代に即しているか」「緊急に実施する必要があるか」「長期計画等での位置づけはどうか（環境基本計画、北海道自然環境保全指針、林談話、国立公園計画の要領などとの整合性があるか）」など、を評価すれば、すべての項目でマイナス、ないしきわめて低い評価しか得られない。したがって新規開削部分の計画は断念し、この地域の将来像は別に考えるのが当然であること）