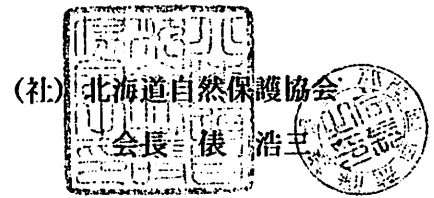


1999年3月15日

北海道知事 堀達也 様



**士幌高原道路に関する時のアセスで「妥当性」などを厳正に評価
することを求める緊急要望書（追加提出分）**

このことについては、3月12日づけで「要約版」に基づく緊急要望書を提出いたしました。その後、「正本」を入手して読みましたので、内容を補足・追加して提出します。

下記事項を検討すれば、士幌高原道路の新規開削部の建設は「妥当性」も「必要性」もなく、「中止」するのが当然と考えます。「検討チーム」および「政策会議」では、下記事項に照らして厳正に検証・評価されるよう、強く要望いたします。

記

1 建設部の「検討評価調書」は、「計画内容が時代に即しているか」という検証が欠落しているという重大な欠陥があり、これを検証すれば「中止」の結論が出ること

- 1 時のアセスで最も重要なことは「時間の物差し」を当てて検証すること
- 2 「林談話」に従えば士幌高原道路の新規開削は認められないこと
- 3 北海道は士幌高原道路を「林談話」の「適用除外」として扱ってきたこと
- 4 「林談話」を適用させれば、建設部の「妥当性はあると判断する」「工事着工は、現時点では難しいと判断する」という結論は否定され、「中止」することが妥当であること

以上の4点は、3月12日に提出した要望書に記したとおりですが、以下、若干の補足を行います。なお「5 時のアセスの検証・評価の過程は、道民・国民に対して合理的な説明ができるアカウタビリティが不可欠なこと」は、修正・補足して最後に再記します。

6 1960年代は観光道路が歓迎されたのに、1970年代になると自然環境を重視するよう
に「時代が変化した」という認識が欠如していること

士幌高原道路が国立公園の公園事業として決定したのは、「検討評価調書」の資料2に記載されているように1965年です。当時は高度経済成長の時代を背景に、富士スバルライン、美ヶ原ピーナスライン、石鎚スカイラインなど、全国各地で山岳観光道路が歓迎され建設されていた時代です。士幌高原道路が認可（承認）されたのは、その観光道路優遇という時代思潮のなかです。

ところが、これらの道路の工事が進み、あるいは完成してみると、自然環境の悪化、破壊が深刻な社会問題となり、折からの公害被害の高まりとあいまって、1970年ころを境

に環境問題に対する社会認識が大きく転換しました。環境庁が設立されたのも、北海道に「環境局」が新設されたのも1971年です。

士幌高原道路による自然破壊が問題視され、工事が途中で「中断」されたのも、その時代思潮のさなか1973年（事実上は1972年）です。そして1973年には「大雪縦貫道路」の計画断念に関連し、山岳観光道路などによる自然破壊が深く反省され、再び自然破壊を繰り返してはならないという歯止めとして、「林談話」が生まれたのです。

1970年代以降今日に至るまで、自然保護や環境問題への認識はいっそう高まっていますが、1960年代に逆戻りしてよいという価値観はまったく生まれていません。それにもかかわらず北海道は、士幌高原道路は「林談話」より前に承認されたから「適用除外」だと主張して、すなわち1960年代に逆戻りして、これを推進してきたのです。

「検討評価調書」には「環境保全についての情勢の変化など」という記述（6ページ）がありますが、一般的、抽象的な内容にとどまり、以上のような士幌高原道路をめぐる「時代の変化」には、まったく触れられていません。もちろん、それに関連した「時の流れという、過去から現在の検証」も、完全に欠落しています。

以上のような「時代の変化」を踏まえて、時のアセスの「計画内容が時代に即しているか」という検証・評価を行った場合、1970年代以降の価値観よりも、1960年代の価値観を優先させることに正当性が認められるのでしょうか。これは「環境庁がそう国会答弁したからいいのだ」というものではありません。国だって間違いを犯すのです。それに盲従せず北海道が自ら検証することこそ、時のアセスの使命です。最近の北海道は、国に頼らなくてもよい「自主・自律路線」を進もうとしているのではないですか。国会答弁の如何にかかわらず、北海道が自ら「客観的な時間の物差し」で計るべきです。

士幌高原道路と「林談話」の関係について、「時の流れという、過去から現在の検証」をしてみれば、従来の北海道が主張してきた「士幌高原道路は『林談話』よりも8年も前に承認されたから『適用除外』とする」という考え方は否定され、「士幌高原道路は『林談話』より8年も前（の山岳観光道路優遇時代）に承認されたからこそ問題だ。その後の（環境保全重視時代の）『林談話』を適用させるのが至当だ」という結論に導かれるのが必然です。

北海道は、「林談話」の適用除外に合理性、正当性があるということを、道民・国民が納得するように説明できるのでしょうか。絶対にできないでしょう。

7 1980年代後半のリゾートブームの時代から、1990年代はバブル後遺症によりリゾートの受難時代へ「時代が変化した」という認識が欠如していること

「検討評価調書」の資料2には記載されていませんが、士幌高原道路の工事再開を知事

が道議会で表明したのは、1987年7月です。そして環境庁が土幌高原道路への「林談話」の適用除外を国会答弁したのは、1987年8月です。このころは、どんな時代思潮に支配されていたのでしょうか。

実はその直前の1987年5月に、リゾート法が国会で成立したのです。そして1987年は、折からのバブル経済に乗り、日本中にリゾートブームがまき起こった時代の幕開きです。土幌高原道路はリゾートブームの幕開きと同時に、工事再開のお膳立てができたのです。だからこそ土幌高原道路は、「環・大雪（冠・大雪）リゾート開発」の一翼に位置づけられていたのです。

ところが1990年代に入りバブル経済が崩壊すると、各地で地域活性化のための「地元の悲願」として誘致されたリゾートやゴルフ場は、どうなったのでしょうか。「環・大雪」の象徴的な存在だった「トママム」や「サホロ」はいま、どうなっているのでしょうか。「環・大雪」など各地の関係市町村が出資して設立された、第三セクターによるリゾート観光会社の経営は、どうなっているのでしょうか。「地域振興の夢」だったはずのリゾートの破綻が、「地域振興の足を引っ張っている」姿が現実ではありませんか。

バブル後遺症はリゾート・ゴルフ場を直撃しただけではありません。「たくぎん」の経営破綻に代表されるように、北海道経済を冬の時代に落とし入れ、知事をはじめ北海道職員の皆様はたいへんな苦勞をされています。それにもかかわらず「検討評価調書」は、このような「時代の変化」にはまったく言及していません。

このような「時代の変化」を踏まえて、「計画内容が時代に即しているか」という視点から「時の流れという、過去から現在の検証」をしたら、どうなるのでしょうか。土幌高原道路は「計画内容が時代に即していない」、という結論になるのが当然です。

しかしながら「検討評価調書」は、そのことに目をつぶり、「妥当性がある」と結論づけているのです。「妥当性がある」という結論は否定されなくてはなりません。

「検討評価調書」には「参考資料2」として、「事業経緯」が添付されています。しかし、それは土幌高原道路だけに局限した単なる事業経緯の年表であり、その節々が「時代の変化」とどう対応しているか、という分析はまったくなされていません。時のアセスは「客観的な時間の物差しで計る」ことを標榜しているのですから、この部分こそ参考資料でなく、「時の流れという、過去から現在の検証」の主役になるようさらに補強して「本文」に組み入れ、「時代の変化」と重ね合わせ、厳正に評価・検証してこそ、「時代の変化を踏まえた施策の再検討」が成立するのです。

北海道は、「計画内容が時代に即しているか」という検証が欠落した時のアセスを実施し、それが全国から注目されている時のアセスのモデルです、と道民・国民の前に示し、理解と納得を得られる自信があるのでしょうか。

II 「検討評価調書」のまとめ方は、道路建設促進に都合のよい我田引水的な姿勢が強いので、内容を客観的なものに修正する必要があること。そのことにより結論も「中止」に導かれること

1 士幌高原道路は国立公園の利用道路として適格性を欠いていること。それを検証すれば、「必要性がある」「妥当性がある」という結論は否定されること

「検討評価調書」では、士幌高原道路と「大雪山国立公園との係わり」の項目を設けています(10ページ)。そこには「大雪山国立公園の公園計画(利用計画)において、『然別湖方面への到達道路として整備する車道』として位置づけられており、公園計画上妥当なものといえる」と記述されているだけです。

それを根拠に、だから「妥当性がある」というのでは、国に盲従しているだけです。これは先に記した「林談話」の「適用除外」と同じように、「自主・自律路線」を目指す北海道が、自ら厳正に検証しなければならないのです。国立公園計画は国が決めたものかもしれませんが、「事業執行」をするのは北海道です。その公園計画に基づいて事業を執行することが、どれほど「合理的」であるか、どれほど大雪山国立公園の「適正な保護および利用」に貢献できるか、という視点が必要です。しかし「検討評価調書」では、それが完全に欠落しています。

国立公園の利用道路というのは、国立公園の「自然とのふれあい」が基本です。それが果たせてこそ「適正な利用」が可能となるのです。士幌高原道路の新規開削部はすべてトンネルです。真っ暗なトンネルだけ作って、どんな「自然とのふれあい」が可能なのでしょう。トンネルの中からどんな自然景観を観賞できるのでしょうか。全線トンネルを利用して、新たに到達が可能となる自然探勝地点はどこにあるのでしょうか。いずれも、まったく絶無です。

北海道が全線トンネルに計画変更したのは、「資料2」の年表にあるように1993年9月です。ところが、そのわずか2か月前の1993年7月までの北海道は、「この道路は、山火事に対処するということから、長年にわたり地元が待ち望んでいる道路でありまして、道としてはこのような地元の強い要望に応えていかなければならない」と主張していたのです(1993・7・5、土木部長→北海道自然保護協会会長あて文書回答)。トンネルの中からどうやって山火事を消すことができるのでしょうか。

「時の流れという、過去から現在の検証」をすれば、このような北海道が自ら招いた矛盾(トンネルの中から自然を観賞する、トンネルの中から山火事を消す)に対して、合理的な説明ができなければならないのです。ところが「検討評価調書」では、それが欠落したまま、「必要性がある」「妥当性がある」と結論づけています。このことを合理的に説

明できない以上、「必要性がある」「妥当性がある」という結論は否定されるべきです。

2 道路の「必要性」はまったく説得力がなく矛盾があること。したがって「必要性がある」という結論は否定されること

前記した矛盾点を合理的に説明できなくなると、全線トンネルは「自然とのふれあい」のためでなく、「然別湖への連絡」道路として必要なのだ、という論拠が出てきます。それでは、現在、士幌町から然別湖へは車で行くことができないのでしょうか。このことは3月12日の緊急要望書で記したように、国立公園の道路のあり方の基本は、「その道路が是非必要であり、他にこれに代わる適切な手段が見出だせないことが前提」となっているのです。

ところが士幌高原道路は、然別湖へ行く既存道路が存在するにもかかわらず、新たな道路が必要というのですから、先の原則に背いても「その道路が是非必要」ということを、時のアセスを通じて立証しなければなりません。ところが「検討評価調書」には、その検証が欠落しています。

「検討評価調書」には、道路整備の必要性として、①「道路ネットワークの形成」から見た必要性、②「生活交流圏の拡大」からみた必要性、③「地域振興方策の支援」からみた必要性、④「観光振興」からみた必要性、の4点を挙げています（8～9ページ）。しかしこれらは、時のアセスが始まる前に北海道土木部が公表した『一般道道士幌然別湖線の概要』（1994）に、ほぼ同じ表現で記載されています。すでに公表されている理由を並列しただけでは、時のアセスとして「その道路が是非必要」という説得力を持ち得ません。では個々の理由について検証してみましょう。

①「道路ネットワークの形成」からみた必要性

「検討評価調書」には、「糠平～然別湖畔間は線形不良及び狭小幅員のため未除雪区間であり、冬期は完全に交通止めとなっている。これらのことから、然別湖周辺におけるネットワークを形成していくうえで、士幌然別湖線の必要性は認められる」とあります。ここには2つの矛盾・不合理があります。第1に、然別湖畔より手前（士幌町側）の士幌高原道路を整備すると、なぜ然別湖から先（糠平側）の冬期交通止めが解決できるのでしょうか。まったく関係ないことではないですか。論理が破綻しています。

第2に、士幌高原道路をつくれれば、然別湖畔～糠平間の車の交通量は増大します。そうすれば「線形不良及び狭小幅員」の然別湖西側の湖岸道路は、当然のこととして拡幅・改良の必要性が生じるでしょう。それは「沿線の自然環境を保全する上での課題」（前記引用の前の文章）を、自ら引き起こすことではありませんか。「沿線の自然環境を保全する

上での課題」を解決する見通しもないのに、つまりボトルネックの存在を知りながら、手前の道路整備の必要性を強調するのは、行政として無責任のそしりをまぬかれません。

国立公園としての然別湖の「沿線の自然環境を保全する上での課題」を解決するには、いかに多くの観光客を呼び込むかではなく、むしろ、交通量を規制して、いかに国立公園にふさわしい「適正な利用」へ誘導するか、ということを考える方が重要です。時のアセスが、そのような発想を持っていないのは、残念なことです。21世紀に向かっては発想を転換してください。

また「土幌高原道路は防災面からみても必要なものとする」と記載されています。ではどれほどの「災害」が起こっているのでしょうか。「検討評価調書」によれば、雪崩による交通止めが「過去10年間に6回、いずれも24時間以内」とのことです。しかも文面から判断する限り「然別湖畔が丸1日孤立化した」のは、1回だけのようです。これは地元の方にとってはお気の毒なことですが、もともと交通量の少ない冬期における、この程度の防災面の必要性から、新たな迂回道路が「是非必要」というのは、まったく説得力がありません。

さらに、「然別湖のアクセス道路としては、主要道道鹿追糠平線の1路線のみ」しかないから、土幌高原道路が必要だといっています。しかし、この1路線は袋道ではなく、南北2方向からアクセスできるものです。その一方、大雪山国立公園内には、旭岳温泉、天人峡温泉など、然別湖畔より大規模な温泉集落でありながら、1方向からしかアクセスできない袋道が存在しています。そのような現実を横において、然別湖には3方向目の道路が「是非必要」というのは、道民・国民の支持を得ることができません。

以上、「検討評価調書」の①に書かれていることだけを検証してみても、「道路の必要性は認められない」のです。

②「生活交流圏の拡大」からみた必要性

いうまでもなく土幌高原道路は、「国立公園の利用道路」として位置づけられているものです。環境庁が定めた『国立公園の公園計画策定要領』には、「公園内にあるすべての車道を（利用道路の）対象とする必要はなく、公園利用の機能が多少認められても、ほかの機能がより強いものは対象としない」と明記されています。すなわち、地元の方を対象とした「生活交流圏の拡大」は、国立公園利用道路の本質とは関係がないのです。

それにもかかわらず「検討評価調書」では、土幌高原道路の必要性の2番目に挙げています。もちろん地元の方の「生活交流圏の拡大」は望ましいことですし、この必要性を否定するつもりはありませんが、それはあくまで副次的に発生する機能なのです。これを正面に掲げて土幌高原道路の必要性を主張することは、「国立公園の適正な保護と利用」に

反する、本末転倒なことです。

先にも触れたとおり、「士幌高原道路は大雪山国立公園の公園計画に位置づけられている」から、「妥当性がある」と「検討評価調書」は主張していますが、時のアセスで重要なのは国の決定に盲従することではなく、国が決定した計画にも不合理や間違いがないかどうか、北海道が独自に検証することです。

このようなことから、「生活交流圏の拡大」のために士幌高原道路が必要、という論拠は、大雪山国立公園内の「公園事業道路」としては成立しないのです。

③「地域振興方策の支援」からみた必要性・④「観光振興」からみた必要性

この2つの項目は前記②と同じ理由により、国立公園の利用道路としては、結果として副次的に発生する機能です。③と④のために士幌高原道路が必要ということを正面から掲げるのは、「国立公園の適正な保護と利用」に反する、本末転倒なことです。

それだけではありません。③と④は、「だから士幌高原道路が必要なのだ」という論拠になっていないのです。士幌から然別湖へは、既存道路で到達することが可能です。それを短縮するのが士幌高原道路の唯一の役割です。時間短縮は、どこを起点とするかによって数字が変わりますが、④でいうような広域観光圏の場合は、帯広～然別湖で10分短縮というのが、いいところでしょう。仮に短縮効果が30分だったとしても、30分の時間が余計にかかる、「地域振興」ができず、「観光振興」ができないのでしょうか。「検討評価調書」では、「30分時間が余計にかかる」と地域振興ができない。だから士幌高原道路が必要なのだ」という論拠が示されていません。（ついでに指摘しますが、④の「観光振興」からみた必要性」でも、「冬期における糠平～然別湖畔間の通行止めがネックになっている」という記述が再び出てきます。なぜ士幌高原道路を整備すると、糠平～然別湖畔の冬期交通止めが解消できるのでしょうか。これは士幌高原道路の必要性にどう結びつくのでしょうか？ まったく理解できないことです。）

こんな漠然とした期待による必要性では、何の説得力も迫力もありません。そのような批判があったからこそ、時のアセスでは「費用対効果」を調査したわけではありませんか。その結果、どうなったのでしょうか。士幌高原道路による「間接効果」は40年間で44億円と試算しています（19ページ）。1年にすれば1億1千万円にすぎません。その一方、士幌町がまとめた『士幌町開発振興に関する調査報告書』（1998）によれば、「昭和45年に23億円であった（士幌町の）販売額は、昭和55年には119億円となり、現在は200億円を超えている。特に牛肉販売を中心とする畜産収入の伸びが大きく寄与している」とあります（8ページ）。そうすると、士幌高原道路による「地域振興方策の支援」は、士幌町にとっては200分の1、すなわち0.5%のメリットしかないのです。0.5%程度の効果しかない

なら、士幌高原道路を整備するより、別な「地域振興方策の支援」を選択した方が、よほど効率的です。士幌高原道路は必要ないのです。

また地元3町に対する道民意識調査の、「地域の農業を中心とする産業や商業などの分野で、売上が増加すると思いますか」という設問に対して、「そう思う」は32.7%なのに、「そう思わない」は50.3%に達しています。すなわち地元でも、士幌高原道路ができて、「地域振興にならない」と考えている人の方が多いのです。道民意識調査の結果から見る限り、士幌高原道路を「地元の悲願」と実際に思う人は、3分の1、せいぜい半分程度しかいないのです。さらに十勝地方を対象とした、「士幌高原道路が開通した場合、あなたの住んでいる十勝地域で地域の交流、産業などが活性化することがあると思いますか」という設問に対して、「そう思う」は32.3%なのに、「そう思わない」が46.8%に達しています。すなわち十勝地域の「広域観光圏」でも、地域住民は、士幌高原道路にほとんど期待していないことが浮き彫りになったのです。

そのような具体的な調査を建設部が実施しながら、その結果を無視して、「地域振興方策の支援」とか「『観光振興』面からみた必要性」という、時のアセスが始まる前に書かれた作文（『一般道道士幌然別湖線の概要』1994）を引用しても、何の迫力も説得力もなく、ただ空虚にひびくだけです。

この点からも「必要性はある」という結論は否定され、「必要性がない」と修正されなければならないのです。

3 士幌高原道路は北海道自然環境保全指針を尊重しておらず、矛盾に満ちた結論を誘導していること。したがって「妥当性がある」という結論は否定されること

「検討評価調書」では、「妥当性」の一環として「北海道自然環境保全指針などとの係わり」を記しています（16ページ）。

そこには、道路予定地の「当該自然とその環境がそのままの状態維持できるように、周辺を含めて厳正な保全を図る」「徒歩利用に限定する」というような「北海道自然環境保全指針」を紹介した後、最後には、「したがって、全線トンネルルートとしたことは、北海道自然環境保全指針の趣旨を十分尊重したものである」と結論づけています。

「周辺を含めて厳正な保全を図る」「徒歩利用に限定する」という方針を「十分尊重」すれば、車道もトンネルもつくらないで、「当該自然とその環境がそのままの状態維持できるように」するのが、当然すぎるほど当然のことではないですか。

ところが、トンネルをつくれれば、「地表面の改変は、トンネル出入口周辺」に及ぶことを認めながら、その改変が「最小限」だから「十分尊重」したのだとっています。しかしそれは、「当該自然とその環境がそのままの状態維持できるように」という趣旨に合

致しませんから、「十分尊重」したことには決していえません。論理的に矛盾しているのです。

しかも、この一帯は特異な地下構造と地表の生態系が一体となった「風穴地帯」です。まだその地下構造や生態系の成り立ちは十分に解明されていません。それにもかかわらず「道路の大部分が地表下約200mを通過」するから、環境への影響は「最小限」だと結論づけています。「大部分が200m」ということは、トンネル出入口付近はもちろん、山の地形によっては、地表に近い部分もあります。その部分も当然のこととして「周辺を含めて厳正な保全を図る」べき地域に該当します。「風穴地帯」への影響は未知なことが多いのです。したがって「解らないから開発してよい」ではなく、「疑わしきは開発せず」こそが、国立公園などにおける自然と人間の共存の基本です。

その一方で「検討評価調書」の最後のまとめでは、「地形・地質について慎重に調査検討を行う」ために、「引き続き調査検討が必要である」としています。「引き続き調査検討が必要である」のに、なぜ、トンネルを掘っても「影響は最小限」という結論が出ているのでしょうか。結論が出ているなら、いまさら調査の必要がないでしょう。ここでも我田引水的で重大な、自己矛盾を露呈しています。

したがって、この点からも「妥当性がある」という結論は否定されます。北海道自然環境保全指針を、本当の意味で「十分尊重」しなければならないのです。

Ⅲ 結論としては、士幌高原道路の新規開削は「妥当性」も「必要性」もなく、「中止」が当然で「凍結」はあり得ないこと

以上に記してきたことを総合すれば、士幌高原道路の新規開削部の建設は「必要性」や「妥当性」がないことは明白です。そのため「検討評価調書」の結論は否定され、「必要性がない」「妥当性がない」というように修正されなくてはなりません。

いままで検証した「必要性がない」「妥当性がない」の大部分の事例は、時代が変化しても「必要性がある」「妥当性がある」に移行しない性質のものでした。

したがって、最終結論は「所管部としての考え方」にある「工事着工は、現時点では、難しいと判断する」から、「工事着工は、難しいので中止する」、あるいは「中止し、未開通部分の計画は撤回する」と、修正されなくてはなりません。

なお有識者11名の意見の中には、「凍結」というものが何人か見られますが、「凍結」という結論はあり得ません。その理由は次の2点によります。

①例えば、「林談話」の適用は一時的なものでなく、永久に適用されるものです。いつまで凍結していても、時間によって変化するものではありませんから、「凍結」は意味をなさないのでした。

②時のアセスが決定された背景には、「行政の先送り体質への反省」がありました。知事が時のアセスを導入したときの「道政執行方針」では、「『間違いは許されない』といった固定観念が、行政の先送り体質や硬直的なものの考え方をつくりだしてきました。しかし、時代の転機にある今日、行政自身もそうした観念から自らを解き放ち、虚心坦懐な姿勢で臨むことが必要であると考えます。…『時』という客観的な物差しをあて、時代の変化を踏まえて再評価するシステムとして『時のアセスメント』を実施してまいります」（1997・2・25）と述べています。

それにもかかわらず「凍結」すれば、懸案を再び「先送り」するだけです。それは時のアセスの根本精神に反することです。

Ⅳ 時のアセスの検証・評価の過程は、道民・国民に対して合理的に説明ができるアカウントビリティが不可欠なこと

北海道の時のアセスは、公共事業の見直しシステムのモデルとして、全国から注目されています。なかでも士幌高原道路はその目玉となっているものです。

したがって、その検証・評価の内容に対しても道民・国民は深い関心をもっています。例えば、北海道は次のようなことを道民・国民が素直に納得できるように、胸を張って説明することができるでしょうか。

- ・「林談話」の適用除外に合理性、正当性があるということを、道民・国民が納得するように説明できるのでしょうか。絶対にできないでしょう。
- ・「計画内容が時代に即しているか」という検証が欠落した時のアセスを実施し、それが全国から注目されている時のアセスのモデルです、と道民・国民の前に示し、理解と納得を得られる自信があるのでしょうか。
- ・「自然とのふれあい」が絶無の士幌高原道路全線トンネルは、国立公園の「適正な保護と利用」に大きく貢献する、と胸を張って道民・国民に説明できるでしょうか。
- ・然別湖に通ずる3方向目の道路として、士幌高原道路は「是非必要」だと、道民・国民を納得させる自信があるのでしょうか。
- ・士幌高原道路は「地域活性化」に大いに役立つ、と胸を張って道民・国民に説明できるでしょうか。

ほんの一部の例示だけですが、「検討評価調書」を見た限り、このような質問に、合理的で説得力のある答えができるとは、とうてい考えられません。

北海道が全国に誇る「北海道情報公開条例」の前文には、住民の知る権利、住民による行政の監視、行政の説明責任が明記されています。士幌高原道路にかかわる時のアセスの検証・評価も、その例外ではないことを銘記すべきです。