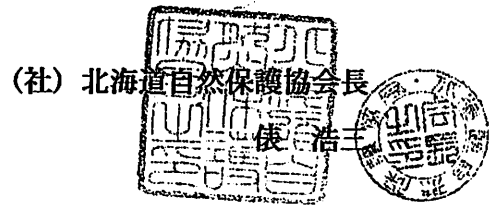


2000年2月3日

北海道開発局長 熊谷 勝弘 様



## 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

このことについては、別紙写しのとおり北海道知事あてに要望をしましたが、北海道開発局で行われた「道路事業再評価」の内容は、下記のとおり重大な疑義があり、国民、道民を納得させるものとはなっておりません。したがって北海道知事と協力し、本事業について改めて抜本的な再評価を行うよう、強く要望いたします。

### 記

日高横断道路に対する道路事業再評価（平成11年度継続箇所・再評価結果）の「再評価時の評価指標チェック項目例」にある「地域づくりの支援」は、次のような問題点がある。

(1) 「対象区間に交通不能区間が存在」することが事業継続の理由となっている。しかし日高横断道路は、もともと未開削区間のある地域に計画された道路である。その事業の再評価をするのに、「対象区間に交通不能区間が存在」という指標を適用させれば、交通不能区間が消滅するまで、すなわち「全通」するまで事業を継続する以外に選択肢がないことになる。これでは、絶対に途中で止まることのない再評価システムになってしまう。したがって、日高横断道路の「全通」が妥当かどうかを含めて再評価するのに、このチェック項目を適用させることは、「客観的評価」とはいえない不合理なものである。

(2) 「隣接市町村の役場間の所要時間が30分を超える」ことが事業継続の理由となっている。しかしこの指標は、「2次生活圏中心都市と役場、又は隣接市町村の役場間の所要時間が30分を超える」か否かをチェックするのが趣旨であり、あくまで「近隣都市や関連の深い隣接市町村」の間でのチェック項目である（『道路事業の評価・評価手法の解説』ぎょうせい・1998）。それにもかかわらず日高横断道路の場合は、2次生活圏を構成していない日高と十勝という、日高山脈を越えた異なる生活圏の間を越境して適用させてしまっている。これも「客観的評価」とはいえない不合理なものである。

(3) 「静内駅前周辺まちづくり整備事業」という「地域連携プロジェクトを支援」することが、事業継続の理由になっている。しかし静内の駅前を整備するために、はるか山奥の日高山脈に「静中トンネル」などを開削し、日高と十勝を結ばなければならない必然性はまったくなく、何の説得力もない。

2000年2月3日

静内町長 増本 一男 様

中札内村長 小田中 刻夷 様

(社) 北海道自然保護協会

会長 俵 浩三

### 日高横断道路(道道)静内中札内線の抜本的再検討について

このことについて当協会は、2月3日、北海道知事および北海道開発局長に対して、それぞれ別紙のような要望書を提出いたしましたので、自然保護の趣旨をご理解くださるよう、お願い申し上げます。

なおこのことに関して、ご意見などがありましたら、当協会事務所あて文書でご連絡くださるよう、併せてお願い申し上げます。

(社) 北海道自然保護協会事務所

〒060-0003 札幌市中央区北3条西11丁目 加森ビル6階

TEL/FAX 011-251-5465