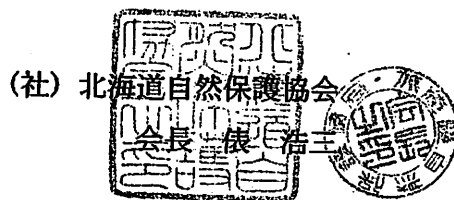


2001年2月23日

北海道知事 堀 達也 様



日高横断道路は目的が破綻し必要性が失われているので工事を中止し
「21世紀の日高山脈の自然」を考えることを求める申入れ書・質問書

1 日高横断道路の工事を中止し「日高山脈の自然」を考えることを求める申入れ

日高横断道路（道道静内中札内線）の抜本的再評価を行うことについて、当協会では、昨年2月以来4回にわたって知事に要望・質問をくり返し、知事からは4回の回答をいただきました。

(註)	当協会からの質問	知事からの回答
第1回	2000年2月3日	2000年4月10日
第2回	4月26日	7月14日
第3回	8月3日	10月11日
第4回	10月30日	12月28日

その結果、北海道および開発局がすでに実施した日高横断道路にかかる再評価の、不合理、不適切な部分、すなわち、①北海道は「部分」で「全体」を評価したこと、②開発局は不適切な評価尺度（例えば「交通不能区間の存在」）を適用したことについて、知事は4回とも回答できなかったことが確認されました。すなわち北海道および開発局がすでに実施した再評価は、不合理、不適切だったことが明白となったのです。したがって日高横断道路は、改めて抜本的な再評価を行うことが必要です。

それだけではありません。さらに重要なことがあります。知事は4回目の回答で日高横断道路の目的と必要性について、事実経過に反する虚偽の回答をしたのです。

そもそも「政策評価」は、「時代の変化を踏まえた施策の再評価」（時のアセス）の継承、発展です。知事は時のアセスを導入するさい、「時の流れという、過去から現在の検証を通じて、新しい未来を創造していく」と高らかに演説しました。そこで当協会では、日高横断道路の「時代の変化」を検証するよう4回も求めました。

それにもかかわらず知事は拒否し、「時代の変化」の検証を怠りました。そのため当協会では独自に日高横断道路の「時代の変化」を検証しました。その結果、別記「開発道路

制度と日高横断道路の『時代の変化』を検証する(要約版) (詳しくは別紙説明および資料) に記したとおり、次のことが明白となりました。

(1) 知事は事実経過に反する虚偽の回答をした

日高横断道路の目的と必要性は、実際には「地域開発幹線」(広域幹線道路)であり、日高横断道路の環境アセス書(1979)の事業目的にも、道路密度を高めるための「道道網の整備促進」と明記され、また1、2回目の知事回答でも「広域幹線道路」と回答していたにもかかわらず、4回目になると知事は一転して、「資源開発に必要」な道路と事実経過に反する虚偽の回答をしました。

(2) 日高横断道路は目的が破綻し必要性が失われている

開発道路は1950年代に「資源開発」を目的として創設され、開発道路選定基準(1954)により運用されていました。しかし1960年代、高度経済成長時代にその役割を終えると、開発局では「資源開発」から逸脱した「地域開発幹線」に枠を拡大した開発道路選定基準(1966)を策定、日高横断道路もその基準によって、1970年代、開発道路に採択されました。

ところが知事の3回目の回答により、1954年版の選定基準が現在も公式のものであること(1966年版の選定基準は非公式のものだったこと)が判明したので、4回目に「日高横断道路と選定基準の整合性」について質問すると、知事は1954年版と「つじつま合わせ」し、「資源開発に必要」と答えたのです。すなわち日高横断道路は、本音では「地域開発幹線」、建前では「資源開発」と、使い分けしなければならぬ状況に陥っており、「目的が破綻し必要性が失われている」ことが露呈したのです。

(3) 日高横断道路は限りなく法律違反に近い道路

日高横断道路の実態が「地域開発幹線」(広域幹線道路)であることは、事実経過が明確に示しています。しかし「地域開発幹線」は開発道路選定基準(1954)の「資源開発」に合致しないばかりか、道路法(88条、開発道路は「資源の開発が充分に行われていない地域」の道路)にも背く、「限りなく法律違反に近い」道路です。

だからこそ知事は、苦し紛れに「資源開発に必要」な道路と虚偽の回答をしたのです。

(4) 開発道路は時代の変化で役割を終えた制度

開発道路は、戦後日本の「国民経済の復興」という国家的要請により、北海道の「資源の開発」のために設けられた北海道だけの優遇措置ですが、「国民経済の復興」は遠い昔に達成されてしまいました。その後、開発道路は「府県なみにレベルアップ」の役割を負いましたが、それもすでに達成されました。すなわち開発道路は「すでに役割を終えた制

度」で、北海道だけの優遇措置として認められる存在意義を失っているのです。開発道路は戦後日本の置き土産、過去の遺物です。

(5) 21世紀に日高横断道路を継続する意義はまったくない

環境の世紀といわれる21世紀を迎えたいま、また省庁再編成で北海道開発庁が消滅し、北海道開発の今後のあり方が根本的に問われているいま、後世に残すべき日高山脈襟裳国定公園の自然環境を傷つけ、しかも国と地方を合わせ 660兆円を超える債務負担をかかえる未曾有の財政危機のなかで、「目的が破綻し必要性が失われ」「限りなく法律違反に近く」、しかも「すでに役割を終えた」無駄な公共事業である日高横断道路を、今後も延々と継続する（日高横断道路は着工以来10数年で進捗率40%、今後20年以上？かかる）ことは、まったく意義がなく、道民・国民が絶対に許しません。

(6) 21世紀の日高山脈の自然のあり方を考えることが先決

いま大切なことは、以上のような実態の日高横断道路を継続することではありません。工事はただちに中止（新年度の工事を凍結）し、「21世紀の日高山脈の自然はいかにあるべきか」を、広く道民・国民の意向もとり入れながら、大局的な見地で考えることです。

開発道路制度と日高横断道路について、「時の流れという、過去から現在の検証」を行うと、以上のような実態が浮かびあがります。このような戦後日本の置き土産の日高横断道路を21世紀に継続して、どうして「新しい未来の創造」ができるのでしょうか。

政策アセスの意義は、「合理的な政策選択を行い、政策の質の向上を図る」とされ、知事はすでにその政策アセスで、日高横断道路の「事業継続」を決定しておりますが、「時代の変化」も検証せず、このような実態の日高横断道路を継続して、どうして「合理的な政策選択を行い、政策の質の向上を図る」ことができるのでしょうか。答えはだれが考えても明白です。

したがって道道と国定公園の管理責任をもち、「自主・自律」を唱える知事の責任で、開発局と連携をとり、ただちに日高横断道路の工事を中止（まず新年度の工事を凍結）するとともに、「21世紀の日高山脈の自然はいかにあるべきか」の論議を始めることを、強く申し入れいたします。

II 日高横断道路の工事を中止し「日高山脈の自然」を考えることに関する質問

北海道と開発局は、当協会からの4回にわたる要望にもかかわらず、緊密な連携をとって「抜本的な再評価」をすることに消極的な姿勢を貫く一方で、道路建設促進に対しては直ちに緊密、積極的な連携をとり、北海道と開発局の連名で、『道のむこうに、待っているもの。主要道道静内中札内線』という23ページにもおよぶ華麗な印刷物を作成し（2000年7月発行）、道民へ日高横断道路促進のPRを行いました。そのなかでは「（日高横断道路という）一本の道を通して、みんなでこれからの北海道のことを、一緒に考えてみようではありませんか」と道民に呼びかけています。

私たちは、その「一緒に考える」趣旨に賛同します。したがってこのことに関連し、下記の事項を質問いたしますので、早急に文書回答をくださるよう、お願い申し上げます。

記

(1) 資源開発の内容を具体的に示すこと

4回目の回答には、日高横断道路は、選定基準第4の「地域開発計画が決定された地域内の道道で、資源開発のため必要な道路…」に該当するとあります。そこで、①日高横断道路は、どの地域開発計画で、どのように位置づけられているのか、②日高横断道路の沿線には、どこに、何の資源があり、それをどのように開発し、どこへ運搬するのか、③日高横断道路の主目的が「資源開発のため必要」な道路であることは、どのように立証できるのか、いずれも計画当時の資料に基づいて具体的に明示してください。

(2) 環境アセスの「事業の目的」と知事回答の間には矛盾があるので説明すること

4回目の回答によれば、日高横断道路の事業目的と必要性は「資源開発のため必要」とのことです。しかし北海道と開発局が1979年にそれぞれ作成した『一般道道静内中札内線（仮称）環境影響評価報告書』の「事業の目的」には、双方とも、日高山脈周辺は「道路密度がとくに低く」、したがって「道道網の整備促進をはかる」ことが目的と明記されており、「資源開発のため必要」とはひとことも書かれておりません。

これは4回目の回答と大きく矛盾します。なぜ道路の主目的である「資源開発のため」が「事業の目的」に書かれていないのか、明確に説明してください。

(3) 1、2回目の知事回答と4回目の知事回答の間には矛盾があるので説明すること

①1回目、2回目の回答には、日高横断道路は「広域幹線道路」であり、その役割として関連地域の「物流・観光」や「交流・連携」に寄与するとあり、「資源開発のために必要」とはひとことも書かれていません。②また北海道と開発局が昨年、道民PRのため作成した日高横断道路促進のための冊子『道のむこうに、待っているもの。主要道道静内中札内線』は、23ページにも及ぶ記述がありながら、「資源開発のために必要」とはひとこ

とも書かれていません。この2つの事実は4回目の回答と大きく矛盾します。なぜ日高横断道路の役割から、主目的の「資源開発のため」が脱落しているのか、明確に説明してください。

(4) すでに役割を終えた戦後の遺物である開発道路としての日高横断道路を、21世紀に入って延々と継続することは、道民・国民の理解と納得が得られないので、ただちに工事を中止（新年度事業を凍結）し、「21世紀の日高山脈の自然はいかにあるべきか」の論議を始めることが必要であるが、これに対する見解を明らかにすること

「目的が破綻し必要性が失われ」「限りなく法律違反に近く」、しかも「すでに役割を終えた」戦後日本の遺物である開発道路の日高横断道路を、「21世紀の日高山脈の自然はいかにあるべきか」の論議もせず、今後も延々と継続することは、「新しい未来の創造」に寄与することが絶対になく、また政策アセスの意義である「合理的な政策選択」「政策の質の向上」ともまったく相容れません。

したがって日高横断道路は、まず工事を中止（新年度の工事を凍結）し、道民・国民の意見を広くとりいれながら、「21世紀の日高山脈の自然はいかにあるべきか」の論議を始めるべきですが、そのことに対する知事の見解を明らかにしてください。

(5) 『道のむこうに、待っているもの』の発行経費と部数を明らかにすること

北海道と開発局は、当協会からの質問が出ると、「抜本的な再評価」に対しては消極的な姿勢に終始する一方、道路建設促進には迅速、積極的に連携して、『道のむこうに、待っているもの。主要道道静内中札内線』という、23ページにおよぶ華麗な印刷物を作成し（2000年7月発行、発行者は北海道、室蘭土木現業所、帯広土木現業所、北海道開発局、室蘭開発建設部、帯広開発建設部の6機関名を連記）、道民に対して日高横断道路促進のPRを行いました。したがってその印刷経費と発行部数、北海道と開発局の経費分担の割合、主な配布先を明示してください。

広報広聴第4-686号

平成13年5月30日

(社)北海道自然保護協会
会長 俵 浩 三 様

北海道知事 堀 達 也



日高横断道路は目的が破綻し必要性が失われているので工事を中止し「21世紀の日高山脈の自然」を考えることを求める申入れ書・質問書について

平成12年3月23日付けで提出のありまし標記の申入書・質問書について、別紙のとおり回答いたします。

(広報広聴課主査(道民の声))

別紙

貴協会から2000年2月3日に提出された「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・質問書」及び「別紙説明書」に記されているように、「日高横断道路」とは、昭和55年12月に認定された「道道静内中札内線」全体（認定当時：延長約102.7km）を示し、また、「開発道路」とは、「道道静内中札内線」のうち、昭和56年2月に指定された「開発道路」部分（指定当時：延長24.5km）を示すものである、と捉えたうえで、以下お答えいたします。

道道静内中札内線は、昭和55年12月に、次の理由により道道に認定されたものであります。

（認定理由）

「豊かな資源に恵まれた日高・十勝の両地域は、開拓以来、資源、物資の補完等において相互に密接な関係にあるが、この両生活圏域は、ほぼ南北に走る日高山脈によって二分されているため、地域的には開発が立ち遅れ、また、相互の連携による調和のある発展が阻害されている。本路線は、その障害を除去し、両生活圏域の資源の開発と産業、経済の発展、生活、文化、福祉等の向上を図るため、静内町と中札内村を機能的に結ぶ道路。」

また、本路線のうち開発道路区間については、昭和56年2月に、次の理由により、開発道路の選定基準（昭和29年道企発212号）の第4に合致することから、開発道路に指定されたものと承知しております。

（指定理由）

「本路線の通過する地域は、農業、畜産業、林業などの第1次産業を基幹として発展してきた地域であり、新北海道総合開発計画においても、これら産業の発展、助長が指向されるべきものとされており、本路線の完成後は、この地域の基幹道路として、これら資源開発、関連産業の発展に寄与し、合わせて日高支庁と十勝支庁を短絡する地域間幹線として沿線の森林資源、十勝方面の農業生産物の流通などに重要な役割を果たすもの。」

昭和55年9月に確定した環境影響評価書において、計画路線は静内町奥高見・中札内村上札内区間に計画されている一般道道静内・中札内線（仮称・延長75km）〔昭和55年の認定時は、既に道道であった区間等も取り込み、合計で約102.7kmで認定されている。〕を対象とし、「一般道道静内・中札内線（仮称）の意義」として、以下の記載がなされている。

なお、75 kmのうち環境影響評価対象区間は、公園指定（予定）区間とし、開発局が開発道路指定予定区間の14.5 kmを、道が開発道路指定予定区間を除く14.3 kmを対象としている。

（「一般道道静内・中札内線（仮称）の意義」）

「日高にあっては、「低開発地域工業開発促進」を軸に地場産業の発展、たとえば静内町では日高地方でも高位の2・3次産業の集積を利して、日高・十勝にまたがる森林資源活用の加工工業立地をめざしている。十勝にあっては、基礎産業が農・林・酪農であり、かつ、食料基地としての使命から「農村地域工業導入促進」を軸に、生産物資の流通をはかり、農業構造の高度化をめざしている。これらは道路網、とりわけ幹線道路の沿道拠点としての効果を利してはじめて可能となる。」

以上のことなどから、これまでの貴協会からの日高横断道路、すなわち主要道道静内中札内線全線の役割についての質問に対して、「日高と十勝の両圏域を結ぶことにより、物流、観光などの交流・連携を促進し、北海道経済の発展に大きく寄与するとともに、災害時における国道の代替ルートとして大きな役割を果たす道路」と回答してきたものであります。

なお、前回の要望・質問書（4回目）に対しては、開発道路の選定基準について、選定基準の第4に該当する旨を回答したところであります。

本路線における事業につきましては、以前にも回答したように、道が平成10年度の政策評価で、また、開発局も平成10年度に事業評価により、いずれの事業も継続との結論を得ているところであり、引き続き、道と開発局が連携を図りながら、整備を進めていくこととしています。

また、静内中札内線のパンフレットについては、道民への情報提供の一環として、道と開発局の協力のもとで作成したものであります。なお、道が1千部、開発局が1万部の印刷パンフレットを購入し、それぞれ関係部署や関係市町村などに配布しているところです。