

2002年6月5日

北海道知事

堀 達 也 様

(社) 北海道自然保護

会長 俵 浩



## 日高横断道路（道道静内中札内線）事業の執行にかかわる 道政の進め方に関する質問書（再質問）

本年1月22日および2月26日づけで質問したこのことについて、5月10日づけで知事から回答をいただきましたが、この回答は、どの質問事項に対しても、肝心な部分を答えておらず「すれ違い」になっています。したがって下記について、再度の質問をいたしますので、具体的で明確な説明を加えた文書回答をくださるようお願い申し上げます。

なお前回の質問に際しては、総合企画部政策推進評価課長、建設部土木局長、建設部道路計画課長をはじめとするスタッフに対し、質問の趣旨を直接に説明する機会をいただきましたが、一方通行で論議をしておりません。そのことが「すれ違い」の原因とされますので、この再質問の文書回答に先立ち、前回レベル以上の責任者の方と意見を交わし、論議を深める場を設定してくださるようお願い申し上げます。この再質問は日高横断道路事業の目的、必要性、効果の根幹にかかわるものであることに鑑み、よろしくご配慮くださるようお願い申し上げます。

### 記

#### Ⅰ 「開発道路指定理由」との関係

今回の知事回答によれば、日高横断道路（道道静内中札内線）は沿線の農業、畜産業、林業などの資源開発のため必要な道路という「開発道路指定理由」が、「現時点においても、基本的に変わらないものと考えております」とのことある。したがって次の3点について、項目ごとに明確な根拠を示して説明いただきたい。

- 1 土地利用計画の「農業地域」に該当せず、地域住民の集落も存在しない国有林内で、なぜ農業・畜産業の資源開発が可能なのか、具体的な根拠を示すこと。

日高横断道路が計画された当時の75km区間の大部分は、北海道土地利用基本計画の「農

業地域」に該当せず、地域住民の集落も存在しない国有林地帯である。そのような地域に日高横断道路を開削、整備することによって、なぜ、どのような農業、畜産業の資源開発が可能となるのか、具体的な根拠を示して、明確に説明すること。

**2 国有林の「水土保持林」と「森林と人との共生林」地帯で、なぜ林業（木材）の資源開発が可能なのか、具体的な根拠を示すこと。**

日高横断道路が計画された当時の75km区間の大部分は国有林地帯で、その沿線の国有林の機能類型区分は、大部分が木材生産を主目的としない「水土保持林」と「森林と人との共生林」である。そのような国有林地帯で、①なぜ林業（木材）資源の開発が可能となるのか、②また沿線の主な沢沿いには日高横断道路計画当時から既存の林道が存在していたのに、なぜ林業資源の開発のために、日高横断道路が新たに必要となるのか、具体的な根拠を示して、明確に説明すること。

**3 沿線の農業、畜産業、林業の資源開発は、日高山脈の中腹以下で行われるのに、その資源開発を目的とする道路が、日高山脈を横断して日高と十勝を結ばなければならない必然性はどこにあるのか、明確な根拠を示すこと。**

日高山脈周辺において農業、畜産業が可能となる立地条件は山麓であり、同じく林業が可能となる立地条件は中腹以下である。したがって農業、畜産業、林業の資源開発のために必要な日高横断道路は、中腹以下の整備で機能を果たすことが可能で、日高山脈を貫通させなくてはならない必然性がない。それにもかかわらず知事は日高横断道路事業を継続させ、日高山脈を貫通させようというのであるから、農業、畜産業、林業の資源開発のため日高山脈を貫通させ、日高と十勝を結ぶ必然性はどこにあるのか、具体的な根拠を示して、明確に説明すること。

**II 「開発局による再評価」との関係**

今回の知事回答によれば、北海道開発局が実施した再評価で「事業継続との判断」をしたことを、知事が是認しているので、次の2点について、なぜ適切なのか、項目ごとに明確な根拠を示して説明いただきたい。

**4 第三者委員会に開発道路の指定理由である「資源開発」を隠して再評価したことが、なぜ適切なのか明確な根拠を示すこと。**

知事回答では「学識経験者等で構成される第三者委員会の意見も伺い、事業継続との判

断」をしたから適切との認識を示しているが、この第三者委員会に対して開発局は、日高横断道路が「資源開発のため必要な道路」であることを説明していない。公式な「開発道路指定理由」を隠したまま行われた開発道路の再評価が、なぜ適切なのか、具体的な根拠を示して、明確に説明すること。

5 「費用便益」を分析する際、その分母に開発道路部分のみの事業費を計上し、北海道が担当する部分の事業費を除外して計算したことが、なぜ適切なのか、明確な根拠を示すこと。

開発局の再評価では「費用便益分析」が行われたが、その分子には日高横断道路全線から得られる「走行時間短縮便益」など(916億円)を計上しているのに、分母では開発道路部分のみの事業費(536億円)しか計上せず、北海道が担当する部分の事業費(約635億円)は除外し、費用便益比を1.7としている。しかし北海道担当の事業費も加えて計算すれば費用便益費は1.0を下回ることが確実である。一本の道路を開発局と北海道の両者が分担して事業主体となっている事業で、北海道部分を除外して計算した費用便益分析が、なぜ適切なのか、具体的な根拠を示して、明確に説明すること。

### III 政策評価における国との関係

今回の知事回答によれば「事業主体が複数」となる事業は、評価においても「連携を深める方策について検討を進めている」とのことである。したがって日高横断道路の再評価にかかわる国との連携について、具体的な内容を説明いただきたい。

6 「事業主体が複数」となる事業は、評価においても「連携を深める方策について検討を進めている」という回答は、内容が分からず不透明なので、その内容と今後の見通しを具体的に明らかにすること。

本件に関連して知事は、2000年10月11日づけで当協会に対し、「事業主体が複数」となる事業は、評価においても「連携を深める方策について、今後、検討していきたい」と回答した。以来、今回の回答まで1年半以上の歳月が経過している。したがって、その間にどのような検討が進められたのか、具体的な内容を説明していただきたい。

また今回の回答では、国が「政策評価に関する基本方針」を決定し、国と地方が連携・協力するとの方針を示したことを明らかにしたが、そのことを踏まえ、日高横断道路の再評価の今後の見通しについて、説明していただきたい。