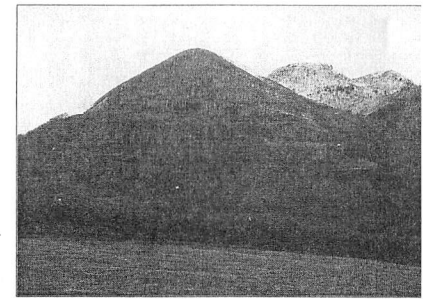


# 根本から「必要論」の見直しを



山腹に刻まれた土幌高原道路

ルポライター  
滝川康治

## 硬直した行政に自省の好機 多様な自然の保全で転換を

大雪山国立公園の環境行政のあり方を争点に、土幌高原道路に対する公費支出の差し止めを求める裁判が本格化している。一帯に国内最大規模の累石風穴が存在することも明らかに。新たな局面を迎えるなか、事業の必要性そのものを道民ぐるみで議論すべきだ。

### 公園行政を問う差し止め裁判

昨年十二月二十八日、「大雪山ナキウサギ裁判」の第一回口頭弁論が行われた札幌地裁の大法廷は、百人を超える傍聴者で埋まった。土幌高原道路の建設差し止めを求める裁判の原告は道内の自然保護団体のメンバーら二十一人、被告は堀達也知事である。「かつて町村知事は大雪縦貫道路の中

### 大雪山の自然とナキウサギを守る



国立公園行政のあり方を問う「ナキウサギ裁判」の支援集会（96年11月27日、札幌市内で）

止の断を下し、堂内知事は七二年に工事を中断した。道政のトップの自然観が環境行政に影響を及ぼすことは明らかだ。横路知事は「問題解決まで工事をしない」との公約に違反して計画を強行し、自然保護団体との話し合いをしなかった。堀知事はこの道路に関与しておらず、独自の理念によって解

決する責任がある」。陳述に立った原告団長の八木健三さん（北大名誉教授）は、こう言っている。この日のハイライトは、原告補佐人として出廷した初代環境庁長官・大石武一さんの陳述だった。「わたしはヒューマニズムの思想を環境庁の使命と考えて努力した。すべての政治や行政は、国民の命を大事にするというのが指標だ。然別湖へ行くのに、風穴地帯をつぶして道路を造ることに何の意味もない。完成までの費用は無駄遣いであり、国民に対する冒瀆行為である」。

八十七歳の高齢をおして出廷した大石さんが、初期の環境庁の考え方を紹介しながら切々と訴えた。自然保護の立場から大臣経験者が陳述するのは、きわめて異例なことだ。道路建設に関する一切の公費支出差し止めを求めたこの裁判で原告側は、生物の多様性に関する条約を筆頭格にして、環境基本法や文化財保護法、道の「自然環境保全指針」に違反する、全く必要性のない事業——と主張して

いる。国立公園行政のあり方を問い直す裁判と位置づけているが、ナキウサギの生態を法廷で明らかにすることも争点のひとつ、という。

昨年夏に発足した同裁判を支援する会（石城謙吉代表）には、暮れまでに約九百人が加入したが、そのうち六割ほどが道外勢で占める。

「環境の変化に敏感なナキウサギの姿が子どもたちの姿に重なったのが、わたしがこの問題に取り組んだきっかけでした。ナキウサギを守る単なる動物

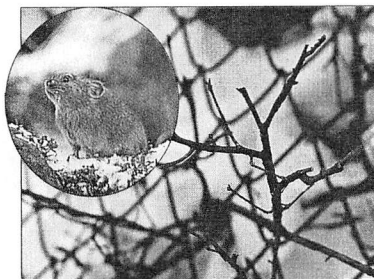
裁判ではなく、金とマンツツのために原生の自然を開発したい人たちと、環境と折り合って自然を守っていくこととする人たちの、人間裁判、だと思ふ。知事や裁判官は、最低二時間は現地の大自然のなかに入り、動物の声や山の空気を感じ取ってほしい」

と、支援する会事務局長の神原昭子さん（札幌在住）が、裁判に込める思いを語る。審理は今年から本格化するが、今後の行方が見逃せない。

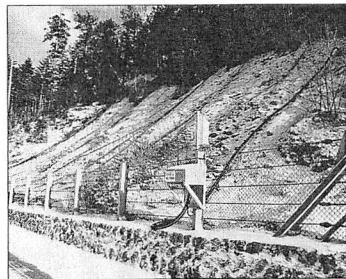
### ナキウサギ生息域にトンネル

口頭弁論前日の然別湖畔。日本のナキウサギ研究の第一人者・小野山敏一さん（帯広畜産大助教授）らが報道関係者に対して、高原道路のトンネル坑口予定地（鹿追側）付近のナキウサギ生息調査結果について発表した。トンネル坑口予定地に隣接する山の斜面は、帯広土現が法面修復工事を発

注したが、「道のナキウサギ調査が終わるまで着工すべきでない」と主張する自然保護団体との間で議論を呼んでいる場所だ。帯広土現は、「この法面には、ナキウサギが寝泊まりしている、という意味での住処はない」（阿部志郎企画調整室長）と説明する。が、十一月二十日に小野山さんが調査した結果、



法面には鋭利な刃物で切ったようなナキウサギ（円内）の食痕が確認できた



鹿追側のトンネル坑口予定地。水平ボーリングが行なわれ、観測が続く

坑口予定地を含む法面の三方所でナキウサギの食痕を確認した、という。現場に案内してもらった。金網で覆われた法面には雪が積もっている。よじ登ってみると、ツツジ科の植物の枝にナキウサギの食痕があった。刃物で

スパツと切ったような跡がナキウサギなどの食痕の特徴である。「鋭利な食痕はエゾユキウサギかナキウサギのもの。金網の下にあったものは、体の小さいナキウサギの食痕に間違いはない。法面を行動圏にしていることは十分予想される」と、小野山さんが解説した。参考資料として配られた、一九五六年発行の『応用動物学雑誌』の論文には、当時からこの斜面にナキウサギが生息していたとの記述があった。トンネル坑口予定地の帯は、ナキウサギの生息領域なのである。

「トンネル工事などで直接、生息地を破壊することはないと思う。今後、調査項目に食痕を含めるかどうか、検討の余地はある」(阿部室長)

「生息地」を狭く解釈しようとする、苦しまぎれの見解との印象が強い。双方立ち会いの下での現地確認は、降雪のため春以降に持ち越された。道側には、今までの推進・反対の攻防をめぐるこだわりを捨てて、小野山さんから研究者から謙虚に学ぶ姿勢を持つてほしいものである。

## 不安要素が多い風穴への影響

道土木部は、高原道路の環境調査の一環として、北海道開発コンサルタン(本社・札幌市)に委託し、九四年からナキウサギに関する調査を実施している。帯広土現に聞くと、これは年に三日間ほど、法面の上方での調査にとどまり、「食痕」は項目に含まれていない。法面での調査は九四年に一度だけ行なった、という。ずいぶん腰が引けた、精度の粗い調査ではないか。

食痕について指摘を受けた帯広土現は、法面の金網のところからナキウサギの行動圏であることは認めたものの、

東ヌブカウシ山一帯には、普通は高山帯に見られる植物が亜高山帯より下でも確認できる場所がたくさんある。こうした不思議な場所がなぜ存在するのか——その疑問を解くには「風穴」がキーワードになる。

士幌高原一帯に広がる風穴は、山裾のところに岩塊や岩屑が堆積した「累石風穴」と呼ばれるもの。夏場に岩の隙間から冷たい風が吹き出して、周囲の地表付近が冷温状態になり、低標高の場所に高山植物などが群生したりする。道内の累石風穴では、地下に凍

士幌高原道路計画は、道の自然環境調査などでナキウサギ生息地などの貴重さが明らかにになり、地上ルート案を断念した経緯がある。現在の全線トンネル案がナキウサギに及ぼす影響にしても、道側は「食痕」と生息領域との関係すらきちんと説明できないのが現実だ。中途半端な調査で取り繕うのではなく、分からないときには事業を一時中断してでも、ナキウサギの生息に明るい人の意見を聞くのが賢い選択ではないか。

土が存在するケースもある。「ナキウサギ裁判」の支援集会で講演した、道内の高山植生に詳しい北海学園大学教授の佐藤謙さんによると、累石風穴ではこの山域のものが国内最大規模だという。高原道路のルート上をくまなく歩いた佐藤さんは、スライドを使って次のように解説した。

「ヌブカの里のそばのミズナラ林に入ると、コケモもミヤマオダマキなどの高山植物がある。昔はがっちり冷えていた風穴ではないか」

「トンネル坑口予定地(上十幌町側)

にはナキウサギが生息し、コケモもヤマハンショウツル、特殊な水辺にあるコケも生えている。岩石山まで行くコウランやイソツツジが増えるが、その真下がトンネルになる。ササの密生地はルート上の四分の一程度で、他はいろんなレベルの風穴だ」

そして「トンネル工事は毒のさじ加減をいきなり人体実験するようなもの。絶対に工事をさせてはならない」と締めくくっていた。

道土木部は昨年二月から三月にかけて、上十幌側と鹿追側から、トンネル坑口予定地の最上部付近を水平に百五十メートル掘削したが、「ボーリングのコアには空洞や凍土は確認できず、極端な低温も見られなかった」(帯広土現)としている。そして、

「トンネル工事による累石風穴への影響は、地下数メートルレベルの判断でいいのではないか」(道路計画課)

と、影響は軽微との見方を示す。

これに対して佐藤さんは、

「トンネルは、出入り口さえ考えれば貴重な自然に影響しないような幻想を抱かせるが、なぜ近年、トンネルでの蒸気爆発や人命事故が続発したのか」



トンネル予定地に近い風穴地。イソツツジが群生し、穴から冷たい風が吹き出す

と、講演などで疑問を投げかけ、次のように指摘している。

「土木学会がまとめたトンネルに関する著作には、『トンネル工事は基本的に事前の想定どおりにならないので、調査しながら掘り進む』と明記されている。それなのに、内部から地上への影響が分かる、というのは全くの嘘。今後、工事そのものによる騒音や振動、地下水系への影響、火山活動の誘発、

温泉湧出、完成後の排気ガスや温風の影響など、貴重なナキウサギ生息地や風穴地帯全体への影響は計り知れないものがある」

風穴の存在は裁判の大きな争点になる見込みだが、地下の様子は未解明な部分も多い。道は、風穴植生に詳しい佐藤さんの研究結果を謙虚に受け止めて、ありのままの姿で一帯の自然環境を保全するように努めるべきだ。

持している地域や、貴重な動植物が生息する地域などの道路建設を避けるよう求めたもの。すでに開通済みの山岳観光道路にも言及し、「場合によっては自動車交通をストップさせる必要もある」と提言した。当時、士幌高原道路はすでに着工しているものの、この談話の精神は尊重されるべきだろう。が、環境庁は一昨年、その精神を忘れて道路建設に対して、事実上のゴーサインを出してしまった。

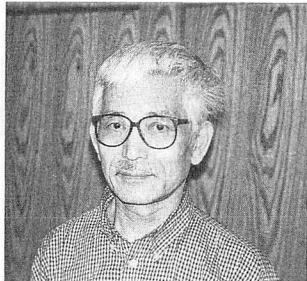
自然探勝に利用を限定する(「利用水準I」として位置づけられている。素直に指針を読めば、観光道路を建設していい場所とはおよそ言いがたい。

が、横路孝弘前知事は自身の公約を破って「工事再開」のゴーサインを出し、後継知事に尻拭いさせる形で中央復帰を果たした。ゴーサインの背景には、十勝出身の社会党(当時)国会議員の強力な働きかけがあったとされる。「公共事業の見直し」を掲げる政党の幹部になった横路氏だが、知事時代の姿は利益誘導型の俗物政治家そのものだった。

## 自ら制定した「指針」を軽視

自然保護団体などが国立公園内での道路建設を疑問視する拠り所にするものに、自然環境保全審議会の「林部会

長談話」(七二年)と、道の「自然環境保全指針」(八九年)がある。「林談話」は、原始的な自然環境を保



「道路問題はウンザリ」と話す十勝自然保護協会会長の及川裕さん

道「指針」では、東ヌブカウシ山および然別湖周辺の高山植生やアカエゾマツ林、ナキウサギ、カラフトルリシジミなどが生育・生息する環境は、「そのままの状態を維持できるように、周辺を含めて厳正な保全を図る」(保護基準1)「学術研究、徒歩による

「横路、掘両知事も一度も現地を見ていない。知事とは『事を知る』と書く。百聞は一見にしかず、謙虚に現地を見て判断すべきだ。道みずから決めた指針(指針)を破ることを許せば、国立公園は蜂の巣になってしまう。環境重視、命を大事にする世界の流れにそむいて、高原道路に公金を投下する意味があるのか考えてほしい」

横路前知事のゴーサインがきっかけで会の分裂劇まで経験した、十勝自然保護協会会長の及川裕さんは、こう力説して道側の真摯な対応を求める。

## 同じ土俵で議論する選択を

着工から三十五年、山火事対策など当初の目的が色あせるなかで、行政のメンツにこだわる土幌高原道路計画。行政改革が叫ばれ、公共事業の見直し論じられる時代にあつて、トンネルを掘ってまで観光道路を建設する必要性があるのかどうか——原点に戻つ



「公金の無駄遣い」をアピールする自然保護団体の人たち(96年11月28日、札幌地裁前で)

て、行政と道民が同じ土俵で議論をしてみる時期ではないだろうか。

昨年八月、道政改革民間フォーラム(水上武夫委員長)は「道庁の組織機構のあり方に関する提言」をまとめ、掘知事に提出した。「提言」には、「既存事業の見直し」が盛り込まれている。

これを受けて道は、九七年度重点政策の展開方針で「時代の変化を踏まえた施策の見直し」を初めて掲げ、庁内での検討作業が始まった。方針は、「時間の経過によって、施策が必要とされた社会状況や住民要望などが大きく変化し、施策に対する当初の役割や効果について、改めて点検・評価を加える必要のあるものについては、現状を踏まえ、多角的、多面的な視点から大胆な見直しを行ない、事業の変更や休・廃止も視野に入れ、道予算の効果的な執行に努めるものとする」

という内容。役所独特の抽象的な言い回しではあるが、公共事業などの見直しを促す画期的なものだ。

道政策室の磯田憲一室長は「一般論だが…」と前置きして、

「道の事業がうまく進まないのは課題があるからで、素直に見つめなおし、新しいルールづくりをしなければなら

ない。みんなで立ち止まり、フラットにして再評価し、進むか退くか、虚心坦懐に議論する努力が大事だと思う」と語り、自治体や道民に政策方針をアピールしていく姿勢を見せる。

庁内に一石が投げられたわけだが、見直し対象の代表格に土幌高原道路を挙げたいと考える道民は多いはずだ。

が、土木部サイドと話をすると、「社会変化のなかでトンネル案が生まれ、環境庁が示した留意事項について必要な調査をしている段階。ストレーに「今では役割がない」ものではない。「方針」の状況は気にしており、それを認識したうえでの検討になるだろう」(道路計画課)

と、きわめて歯切れが悪い受け答えに終始する。保健環境部サイドは、「我々に道路関係の予算はない。基本的には事業者(土木部)が調査などを行なうべきことで、現在は対応を見守っている段階」(自然保護課)

と傍観的な姿勢を崩していない。こんな調子では、政策方針は「仏作っ

て丸入れず」になりかねない。

自然保護団体は道に対して、幅広い道民参加による「土幌高原道路円卓会議」を要望しているが、開催に向けた庁内協議はまだ行なわれていない。道庁、保護団体の双方に目配りのできる民間人が汗を流さなければ、本格的な議論の場は実現できないだろう。口先で立派なことを言う有名人はあまたいるが、本気で仲介役を買って出る人物は、この北海道にはいないのか。

報道機関が調整役となり、紙面や番組を通じて議論の場を提供することもできる。これ以上、道路問題を泥沼化させないためにも「本場に必要なる事業かどうか？」をめぐる、さまざまな立場から見直しに向けた議論を積み重ねるべき時期である。

※

※

以上は十二月中旬までの取材に基づくりポート。道の大規模公共事業を環境重視の立場から見直すために、今年早々にも道庁内に副知事をトップにする検討委員会を設置する方針を固めた、という。土幌高原道路は真っ先に検討すべき対象であり、道側には思い切った政治決断を期待したい。