個別インタビュー

地元が説く 必要性と効果

第1回 推進派 道の責任で観光 開発の起点に

聞き手・構成 ルポライター 滝川康治

士幌町長 小川寅之助（おがわとらのすけ） 氏

1926年士幌町生まれ。野幌機農学校卒業。51年に役場入りして、教育長や助役などを歴任。86年に士幌町長に初当選し、現在三期目。十勝総合開発期成会・十勝町村会の教育民生委員長、十勝文教施設期成会長なども務める。

士幌町開発と自然保護の会事務局長 鈴木洋一（すずきよういち） 氏

1942年士幌町生まれ。野幌機農高校卒業。町内トップクラスの酪農家。87年から「士幌町開発と自然保護の会」事務局長。79年に士幌町議に初当選し、現在五期目。町議会士幌高原道路促進対策部会長、町農業委員なども務める。

『自然に親しみ、農村体験の場にも活用を』

一年前、この連載で「士幌高原道路事業をめぐり、本格的な議論の場を」と書いた。わたし自身は事業には批判的だが、取材をしてみて議論不足を痛感したからだった。

紆余曲折の末に昨年七月、この事業は道の「時のアセスメント」の対象になり、大きな転換期を迎えた。一連の再評価作業では、「虚心坦懐な議論を目指す」（政策室）というが、その道筋はまだ見えてこない。

ジャーナリズムの場ではこれまで、この事業に対して見解の異なる人たちが、席を同じくする形で討論したことはなかった。地域にとっても、北海道全体にとっても、これは不幸なことではないか――そう考えて、十勝圏在住の推進・反対双方による座談会を企画し、昨秋から士幌町と十勝自然保護協会（及川裕代表）の関係者に提案した。

が、「事業者の道が同席しないと、参加しにくい」（士幌町）、「推進側と同席した、という形になりたくない」（同協会）などの理由で実現できなかった。長年の攻防による感情的なものが背景にあったようだ。「あの人が出席するなら嫌だ。誌上討論会ならば検討の余地がある」との発言も、両者から聞いた。残念ながら、これが現実である。

そこで次善の策として、個別にインタビューを行ない、掲載することになった。なるべく似たような質問をして、論争点を浮き彫りにさせる一方で、将来に向けて議論の接点を見いだしていける構成を心がけた。一回目は推進運動の中心メンバーに聞いた。読者の皆さんには事業の是非と「時のアセス」の行方を判断する材料にしていただきたい。

消費者との交流や産業おこしに寄与

――士幌高原道路計画の発端は六〇年代にさかのぼりますが、山火事防止や観光開発など当初の事業目的は、その後の時代の流れのなかで、どう変わったのでしょうか。

小川　寅之助　住民の願いが変化したのは間違いありません。初めは国有林の伐採で「木材の輸送路」を期待したが、いまはその効果はない。当時のような山火事が起きていないのは事実ですが、発生を予期して対応の準備をするのは自治体の責務です。山火事対策としての意義は、いまも失われていません。「二・六キロのトンネルでは山火事防止の価値がない」というのは、実際に経験したことがない方がおっしゃること。かつては農協牧場の二～三キロ下までしか行けなかったが、現在は牧場の真ん中まで道路がついて、消火には効果的です。

現在の建設効果は、道路に期待するものがはるかに大きい。きびしい農業の現状を打開して振興を図るには、農民だけが騒いでもどうしようもありません。消費者や農村を利用する都市生活者に、士幌に来てもらって農村の実態を理解してもらう。士幌高原は十勝平野を一望できるので、グリーンツーリズムの可能性があります。物流などの方策も考えながら、消費者交流を深めていきたい。

また、商工業者が非常にきびしい状況で、流出する消費者を止めるのは容易ではありません。特産物を提供して、士幌農業を知ってもらう。よその観光地と違った景観を持っていますから、士幌高原を起点に観光産業をおこしていきたい。宿泊・交流施設などができることで、雇用の場にもつながる。企業誘致といっても難しく、地元に企業をおこせるのは、観光ではないか。道は「北十勝全体のなかで観光ルートをつくる」と言っています。然別湖に行くには一本道しかないので、もう一つ代替道路が必要です。

鈴木　洋一　「高原道路は一部のボス主導型だ。行政が中心でやっている」と言われますが、僕たちの会は、「町民こぞって、開発をしながら自然を守っていく手法はないものか」と、昭和三十八年に発足しています。町内の商工会や農協、青年団、婦人部など二十七団体を網羅し、道路推進活動はこの会が中心になって進めてきました。士幌高原周辺に木を植えたり、登山道の整備をしたり、河川の草を刈ったりと、町のなかの環境整備をボランティアでやろう、という組織です。その一つに高原道路の推進を含めています。

当時は道もなく、貧乏で食べる物もない時代でしたから、町民の楽しみは山を歩いて然別湖に行って魚釣りをしたり、秋はブドウ、春は山菜を採って、士幌高原とのつながりは深い。働かなければ食べていけない時代で、余暇も休暇もなかった。いまは家族単位で余暇を楽しみ、まとめて休みを取れるようになった。近間でリフレッシュする時間をつくる時代に変わり、鹿追や音更、上士幌と線で結んで道路網を整備しないと、多くの人が短い時間で余暇を楽しめるようになりません。

特に子どもたちは、いろんな体験ができる環境が周りになくなってきています。小さいときから自然に親しみ、余暇のなかで「食料が大事だ」ということを教育していく時代には、農業が一番の資源です。

外国にも行きましたが、士幌ほど先端をいく経営をやっているところは、そんなにありません。士幌農業にふれることで夢を持てるし、農産物の安全性も確認できる。それを活かしていかなければならない。僕のところは牧場なので三十年間にいろんな人が来ましたが、ほとんどが町内に嫁いだり、農業を始めたりしている。夢を持ったわけですよ。

町内には士幌高原しか観光資源がありません。他の町は資源を活かしているのに、士幌だけが取り残されてしまい、三十年間（道路が）通じていない。多くの人が農業を理解し、夢を持ってもらう場所として、この道路を必要としています。

小川　実は、私たちが山火事に関心を持ったのは昭和三十年以降です。それまで山火事は毎年あったが傍観していた。新田開拓が始まり、農協牧場の造成が行なわれて、「自然を守っていかなければ、坊主山になると大変だ。みんなで山火事を防ごう」となった。原野だと安易に見てしまうので、十年くらい植林をしました。火事のたびに下から火を吹き上げるため、下に植林をして防風帯を造らなければなりません。成林になるまで八、九年かかった。そんななかで、みんなで町の財産をつくる意識が育っていったんです。

十勝全体で本当に農村らしく、しかも自然も相当に残るところは、士幌高原以外あまりないんじゃないか。生産しながら、自然と共

26年間にわたって延伸工事が中断し、「時のアセス」で再評価作業が行なわれている士幌高原道路（士幌町側）

住民・自治体は事業をどう見るか？

――士幌町内を歩くと、意外に関心が薄く話題に上らなかったり、疑問があっても話し合いにくい…とか、いろんな声を聞きます。町民は、どう受け止めているのか？

小川　道路をつけ始めたころとでは、世代が違い、社会情勢も変わっています。「道路はいらない。無駄な仕事をする必要はない」と真っ向から言う人は、そうたくさんはいない。ただ、「町が一生懸命やっているので、反対はしないけど…」と、消極的賛成の人はいると思います。でも、「時のアセス」問題が起きてから大きく変わった。この一年間に若い人たちがずいぶん関心を持って、「造らなければいかん」となってきました。

いままでの私たちの町民に対するアピールの仕方も悪かった。「ぜひ完成したい」と、この三期のなかで一番大きな公約として訴えてきましたから、私に対して「あの道路はいらんよ」と言ってきた人は一人もいない。だから、私は信頼していたけれど、若い人には無関心層があるのは事実です。

鈴木　僕は小さいころ、おぼろげながら親父の代が運動やっていたのを見てた。いまは息子の代になっている。これまでは、「道が造ると言うから、出来るんだ」という安心感があった。でも知事が、「時のアセスで見直す」と言ったもんだから、町内四地域で署名やカンパ活動をしてくれてね。昨夜もある地区でやってくれたんです。それくらい盛り上がってきています。

――隣接の自治体と建設促進活動を続けていますが、新聞記事などの町長コメントをみると温度差があるようですね。

小川　町のトップになると、言いたくても言えないことがたくさんある。特に鹿追町は、かつて猛反対をした。前町長は「反対」を押し通して、いまの岡野町長になって「賛成」に変わった。町民のなかには依然として反対意見の人もいるし、スパッと割り切って言うのは難しい。岡野町長は、この間会った時も向こうから来て、「一生懸命やるから」と言うくらいですよ。でも、新聞やテレビでは、ある程度抑えて言わなければならないしね。

――それは、士幌と鹿追とでは住民の意識が違うことの反映ですか？

小川　賛成になって七、八年で、それまでは議会で反対決議までした町ですからね。私はむしろ、岡野さんに同情している。

――他の二町はいかがですか？

小川　音更も上士幌も、もともと音更村から分村した町で、何かあれば必ず話し合ってきたので、トップにそういうものはなく、一生懸命運動していますよ。（反対の人は）町民のなかにはやっぱりいるでしょう。士幌でさえいるんですから。

鈴木　先日、音更の消費者や環境関係、勤労者など五十人ほどのグループの案内を友人に頼まれて、士幌高原に行ったんですよ。「ここまで出来ているのかい。資源として使わない手はないね」と、一般的には反対するような人たちが言う。僕らの会で鹿追町民に理解を求めたことがありますが、十人ほどの方が七百名の署名を取って議会に陳情してくれた。「かつては猛反対したけれど、いまは士幌高原を起点に鹿追町もメリットを受けなければならん」と考えているんですよ。

――報道機関や北大生のグループが近隣の住民にアンケート調査を実施したところ、反対や慎重の回答が賛成を上回っています。こうした結果をどう受け止めますか？

小川　北大生たちは、中立的な立場で、偏らないでやってくれた。（学生たちと）私は何回も会っています。ただ、アンケートを取った地域が、鹿追では瓜幕と東瓜幕に重点が置かれている。高原道路が出来ると、そこを通らないでよそに行ってしまう路線だからね。士幌の場合も、市街と新田のあたりで、「地域的な偏りはあったのかな」という感じはします。でも、学生さんは「公正にやろう」という考えでやってくれました。

鈴木　僕は学生とも交流があって、その後も士幌町民の環境への関心についてのアンケート調査に協力しました。学生たちの話でも、「全町的な意見を聴いてみても、数を取った結果とは違うな」と話していた。

――道新が十勝管内で調査した数字があって、「士幌町内の空気とは違うな」という感じがしますが。

小川　よその町村に行くと、なおさら無関心になる。そういう人にどういう問いかけ方をしたか、で答えは変わるのではないか。アンケート調査は、設問の仕方で正反対の結果にもなりますからね。そのへんがどうなのか調べないと、私も分かりません。ただ、無関心層が多いことは事実でしょう。

鈴木　必要性や町の考え方が浸透されないで、マスコミからは「ナキウサギやコマクサがどうだ。自然が破壊される」と報道されているからね。環境が大事だという機運のときだけに、そういう答えを出すのがいまの時代なんじゃないか。もっと浸透すればいいけれど、出来ることじゃないし、僕らもジタバタしてるところなんですよ。

地域の宝にしたい士幌高原の自然

――大雪山国立公園の一角に位置する、士幌高原の自然環境の豊かさを認めない人は誰もいない、と思います。地域にとって、この自然環境はどのような「宝」ですか？

小川　私は三十代のころから、あのへんをずいぶん歩き回っているので、高原の広大な景観や山の中の神秘的な自然環境は素晴らしいものだ、と思います。いまは白雲山登山が比較的できるだけなので、天望山や東ヌプカウシヌプリを自然探索の場にしたい。歩きやすい場所で身近に自然に触れられるように、登山道を整備したい。ただ、（道路ができ）第二展望台まで行けないとなかなか難しい。

鈴木　若い人たちを士幌高原に連れていくと、十勝の魅力を感じて、心を打たれるようです。「いまは実習をやっているけれど、ここに住みたいな」というものを若者に与えてくれる。それは、数字に出てこない効果でないか。先日の音更の人でさえ感動していましたよ。それくらい特別な力のあるところだと思います。

小川　高原の下に士幌高校がありますが、わざわざ市街地から十キロも離れた山の中へなぜ行くのか。砂利道の時代に、あそこに高校を持っていったんですよ。反対した町民はずいぶんいました。当時の町長は、「青少年教育の場として、広大なところで、ヌプカウシヌプリを背負ってやっていくことが大事だ」と、高校を持っていった。帯広の高校を退学になった生徒を受け入れたことがありますが、先生が「この広大な自然を見て、もう少し大きな気持ちで頑張れ」と言った。その生徒は頑張って、トップで卒業していきました。教育的な意味でも、あそこの雄大な景観は素晴らしいものがあります。

――八九年に策定された道の「自然環境保全指針」のなかで、然別湖周辺にはきびしい保全水準が設定されています。この「指針」を、どう評価されますか？

小川　「指針」が出たときに私は憤慨したんですよ。片や議決をして道道に認定されているのに、保健環境部（当時）が「ここは道路はいらない」と、こういう指針をつくった。道の横のつながりがないことを露呈したわけですよ。「道政のミスでないか」と、私は言った。これから道道を造るならいいが、十年以上も前に認定しているんですから。そういう矛盾を道は考えたのかどうか。「林談話」の話もありますが、環境庁ははっきりしている。「林談話に拘束されない」とね。

「指針」はそれとして、貴重な公園内の道路として十分調査をし、自然に影響を与えないようにやろう、と。その結論が全線トンネルになったわけで、地下を通るので地上に影響はない。それは「指針」に反することではないのでないか、と思っています。

鈴木　道のすべてがチグハグで、僕ら一農民から見ればわけが分からない。運動してきた人たちは大きな不満を持っている。道が「やる」というので、町や我々も進めてきた。（反対派から）裁判に訴えられたら必要性を説き、その一方で「時のアセス」で見直す、という辻褄の合わないことが多いんだよね。建設部と環境生活部、政策室それぞれがバラバラ、まったくおかしな話だよ。

――道政の過渡期なので、少しずつ部の間の溝が埋まって、庁内で合意形成しながらやっていくようになるんでしょうけどね。ところで、「指針」や「林談話」、ナキウサギや風穴地への影響などを理由に、自然保護団体からは根強い反対意見がありますが、それらに対する反論などを…。

小川　道路反対の大きな理由は、自然に与える影響が大きいという観点ですが、個別の問題はどうなのか。少なくともトンネルの出入り口でナキウサギは、士幌側では百五十メートルの範囲内にはいない、鹿追側には二、三十メートルのところが貯食などの行動範囲に入っているんでないか、と言われています。道路が出来るとナキウサギが死んでしまうことはありえません。

高山植物は、出入り口には両方ともそんなに貴重なものはない。中間部には貴重な高山植物がいくつかあるが、トンネルは地下百五十～二百メートルを走ることになる。それだけの距離があるし、一日に何万台も通るわけではなく、おそらく影響はないだろう。

風穴の問題は、佐藤謙先生（北海学園大教授）の話では、風穴の深さは十五メートルから二十メートルということです。トンネルの深さから言うと、果して影響があるのか。排ガスのことは分かりません。騒音は、自衛隊演習地の着弾地とナキウサギが生息する位置とは遠くない。現実にナキウサギは減ってはいない。騒音の影響もほとんどないだろう。したがって、トンネルが通ってもナキウサギが死滅することはないでしょう。

鈴木　反対派の人たちは以前、「コマクサはあそこにしか育たない貴重なものだ」と言った。我々は素人だから「たいしたものなんだな」と思ったが、町民が持ち帰って種を蒔いてみたら、どこでも生える。今度はナキウサギを言う。知らない人たちは「大変だ」となるけど、僕らはコマクサで経験しているので、「またか」と信じていない。

次には日本一の風穴とか、最近は「世界遺産だ」とか言う。とにかく、その時々で変わってきている。「自然保護団体の専門家の言うことは本当なのか？」と、疑いを持つ町民がたくさんいる。貴重なものを大切にしなければならないことは分かっていても、専門家の発言がマスコミを通じて報道されるとね。そして、アンケートを取るから、いい結果になるわけがないわけさ。

小川　分かっただけで、道内には五百六十七個所にナキウサギが生息している、といいます。日高山脈にも相当いますが、あそこには道路が造成中を含めて五本横断しています。でも、まったく批判はない。

鈴木　この道路が出来たらナキウサギが絶滅するとか、みんなそう思っているからね。だから、「反対運動とマスコミのせいだ」と言いたくなる。

小川　士幌を言うが、よその一つも批判が出ない。どうも疑問に思う。「余力がないから士幌にターゲットを絞ってやる」と言うなら、地元には心外なことなんです。本当に自然を大事にするなら、あっちもこっちも守る運動

農村交流や観光開発の拠点を目指して、町が造成した士幌高原の「ヌプカの里」

をすべきでないか。

――「観光開発ならば道路がなくても出来るじゃないか」という批判もありますが。

小川　私たちは箇条書きで道路の効果を言っていますが、理論的に組み立てたものじゃない。そこで、平成九年春にコンサルタントに委託して、建設効果について理論付けをしてもらっています。士幌の振興計画にこの道路がどう関わるか、との観点で調査中です。二月か三月にはまとまるでしょう。

「遊歩道でいいじゃないか」という意見もありますが、車社会の時代なので、特殊な人は別として、大半の人は歩いて来てくれない。最小限の車道は絶対必要になります。然別湖に行くときに、神田日勝記念館と「大草原の小さな家」を通る。士幌に来たらナイタイ高原や糠平に行くコースとして構成しなければ意味がない。遊歩道でつないだって、そういう人の流れにはならないだろう。

鈴木　消費者がいま何を一番求めているかといえば、食料がどう生産されているか、これが心配なところなのさ。士幌町では、原料を地元で加工するやり方を、以前からやってきている。そういうところを見てもらわなければ、本当に理解してもらえない。ところが、一般の消費者が高い金をかけて生産の現場だけを見にこない。阿寒に行く、神田日勝も見たい、そのときに士幌高原も寄ろう、となる。そこで士幌農業にふれる体験を企画すればいい。それが、なぜ認められないのか。

「十分短縮うんぬん」と反対派は言う。裁判官が現地を見たときにも、垂れ幕も全部そうだ。確かに、僕が違う立場だったら、「十分しか違わないのに百億円は無駄かな？」と思うよ。でも、然別湖から士幌市街地まで四十分かかるんだよ。先日、完成した国道236号のトンネルへ行ってきました。四・二キロのトンネルをバスで六分で出てしまう。これが二・六キロなら三分の世界。四十分と三分では大きな違いです。飛行機で分かるでしょ、短い時間で行けるほど料金は高いんだ。だから、四十分が三分になったら、ものすごい効果ですよ。襟裳のトンネルには、三十分短縮に五百億円かけたんだからね。

事実を伝えたうえで住民意識調査を

――「時のアセス」の対象事業に選ばれたことを、どう受け止めますか？

小川　平成七年五月に環境庁が「トンネル案でよし」とした。「調査をしなさい」との付帯意見はあるが、すでに国は認めています。また、ナキウサギ裁判で道は「負けた」とは言わず、「この道路の施工は妥当」と回答している。この二つをみてもアセスの対象となる何ものもない、と主張したい。

それと、感情的なことが入りますが、三十二年間道と地元は一体となって、この道路の促進に力を尽くしてきた。あい携えてきた道に、「一歩立ち止まって見直すから、ちょっと待てや」と言われても、我々は納得できない。以上三つだけでも「対象になるべきでない」という主張が分かってもらえると思う。地元だって、この道路のためにずいぶん金を使った。まして町の長になれば、使った金を「駄目になったから、あきらめてくれ」と言うわけにはいかないでしょ。そこまで道は考えてやっているのか。

鈴木　知事選の遊説でも、堀知事は士幌町に来て、「この道路は私の手で完成させます」と公約している。町民は「出来るもんだ」と安心してるし、僕らもそう思っていた。それがどうして「もう一回再評価しなおす」になるのか。その後、堀知事とも会っていますが、知事は「時代も変わってきているから見直したい。自分で手を上げたことだから、（事業を）やる手法として調査しますから」と、ちゃんと言っているんです。

ただ、自然保護団体の人にも理解してもらいたいのは、町民も三十年前とは考え方が丸きり変わってきた。自然に対しても反対派の人より、「大切だ。守らなければならない」と思っている。貴重なものと分かるようになり、それを「宝」として、みんなに来てもらいたい、という意識になってきた。我々が地域で守るんだから、自然を守る意識は彼らよりも強い、と認識してもらいたい。

――「時のアセス」では六項目が再評価されますが、推進の立場から各項目への評価をお聞きしたい。すでに「必要性」「効果」は言われましたが、その他については？

小川　「妥当性」については、「自然に十分配慮してモデル的な道路にしてほしい」と道にお願いしています。「優先性」の問題は、起点から二十一・六キロをやる、やらない、なら分かるが、もう十九キロ出来ている。ここまで投資しているので、自然に大きな影響がない以上、当然、道の責任においてやるべきです。抽象論かもしれませんが、道も新長期計画のなかで「自然を利用した滞在型の観光の推進を図る」と、前回も今回もうたっている。その基本理念にしたがって、道路を完成してほしい。

「住民意識」の問題は、これから意識調査をやるとのことですが、注文があります。いろんな報道で若干誇大に伝えられているものがあるので、実情を理解させたうえで住民意識調査をやってほしい。既成観念が出来たうえで「是か非か」だけを問うても、それは公正とはいえない。きちんとした説明をして、事実を伝えたうえでやってほしい。

「早期開通」の看板を掲げてアピールする士幌町商工会

――調査の件で、北海道自然保護協会の俵会長も同じようなことを言ってました。

小川　そうですね。彼らは彼らの言い分があるでしょう。結構だと思いますよ。代替案については、考えたことがありません。これ一本できていますから、いま代替案を考える時期ではないし、果して代替案があるかといえば、そんな事業はないんじゃないか。

鈴木　八〇数％終わっている道路を、「住民が求めているかどうか」なんて調査すること自体、何かチグハグな気がして理解できない。会員たちも「いったい何をやるんだろう？」という見方をしています。自然に対する考え方を聞くのはいいでしょうが、高原道路について「どうするか」という調査はいまやるべきことなのか。

小川　道道認定には議決が必要ですが、住民が反対しているものを議会にかけて認定なんかできない。昭和四十四年に道議会で議決したが、我々は「道道にしてくれ」と運動した経過はないんですよ。むしろ道が現地に来て、「道道としてやるべきだ」と言った。我々はお礼は言いましたが、陳情した経過はない。そうである以上、執行権も審議権も同じ責任を負うべきじゃないか――とこの間、道にきついことを言ってきました。それがいま変わるとすれば、道はどう責任を果してくれるのか、とね。

――今後の再評価作業への注文は？

小川　道の補正予算で「時のアセス」の調査費を計上しましたが、地質など現地の調査は、どんなふうに言われても、きちんと答えができるように、しっかりやってほしい。そのうえで判断をしてほしい。

鈴木　議会が足踏みしている雰囲気はまったくない。町長や知事が提案したら、議会の半数くらいが否決しそうな仕方ないが、ひとつもない。野党でさえ「いい」と言っている。それなのに「この道路が停滞してきている」ということ自体が、僕も議会人の一人として不思議でしょうがない。そのへんも見極めてもらわないと、行政不信になる。

ナキウサギ博物館や体験学校づくりを

――「ヌプカの里」を拠点にした地域づくりへの期待はどうですか？　ナキウサギ博物館の構想もあると聞きますが。

小川　自然環境のことを何も考えなければ、あの二・六キロは二十億円でやれる。八十億かけるのは、そこにある自然が大事だからでしょう。我々も、士幌高原がなければ、自然の宝庫として売り出す材料はない。ナキウサギや高山植物が国民の目を引きつけ、来てもらうということですから、あの自然は大事に守っていかなければなりません。

ナキウサギも有名になった。言葉は悪いかもしれませんが、売り出す材料として、貴重な自然として、みんなに見てもらう機会を考えたい。そこで、「ナキウサギ博物館をつくろう」という声が盛り上がってきました。モンゴルやアメリカなどのナキウサギの資料も集めて、博物館か資料館的なものを造りたい。資料が集まれば、すぐにでもやりたい。

また、これからの子どもたちに自然を教えていきたい。「植村学校の分校をつくれないか？」と、やっています。士幌高原の下にある、ほとんど使われていない農業研修所を拠点にして、そういう学校をつくりたい。分校でもいい。仕事をやりたいという学生の希望者もいるので、山遊びをしながらできる場をつくっていきたい。

鈴木　大阪の子どもたちを三十五人ほど士幌高原に連れていったら、あとで全員が作文を送ってきました。ものすごく感動している。例えばイモ掘りをすると、人生のなかで忘れられない貴重な体験になって、「食料を作ることの大変さが分かった」と。先生が教えたって、これは分からない。体験をさせてやることが大切、と思いましたね。

――「時のアセス」の結果、見直しを余儀なくされた場合、観光開発や体験学習など地域づくりの方向は、どうなりますか？

小川　公約してずっと継続をしてきたことは簡単に、「駄目になりました。やめました」とはならないんじゃないか。これは住民ときちんと約束してきたことです。若干計画の中身が変わる、というのはしょうがない。しかし、「やるか、やらないか」は、よっぽど重大な決意を持って、自分の立場だけで判断するのではなく、そのことで起きる影響を考えなければならない。代替案を仮に示されたって、いまの心境では「分かりました」ということにはなりません。

鈴木　中止になるという想定もしたくないし、考えてもいません。町民もそうだと思うんです。どんな形にしても道路が必要だ、という主張は変わっていません。

小川　最後は「費用対効果」の問題になってくる。より影響のない方法として全線トンネル案が出たとき、我々は「費用対効果」は考えなかった。一番早くつく方法でトンネル案がいいだろう、と。「じゃ、お願いします」となった。いま、「費用対効果」がポンと出てくるのなら、あのとき地元はペテンにかけられたような気持ちになりますよ。

――最後に一言ずつお願いします。

鈴木　自然保護団体の運動は、我々を含めて、「自然を大切にしなければならない」という認識を持たせてもらった、ということでは評価しています。高原道路がなかったら無関心でしたからね。これだけ言われただけに、町民は「自分たちが守らなければ」という認識を持っています。

小川　町長になってから、水源地の上にある山林が切られて下の農地や道路がやられるおそれがあるので、山を四百ヘクタール買いました。高原道路があるからじゃない。地方自治体は自然を破壊した、と言われるが、そんなに目茶苦茶やっているわけではありません。山を持って破壊されないように守るのは、自治体の使命です。開発一辺倒であるかのように思われていますが、そうでないことをよく理解してほしい。

十勝平野を見て帰るのではなく、農村部に入ってもらいたい。農家住宅や河川の整備もやってきましたが、それらと士幌高原をどう結びつけるのか、これからの大きな課題になるでしょう。

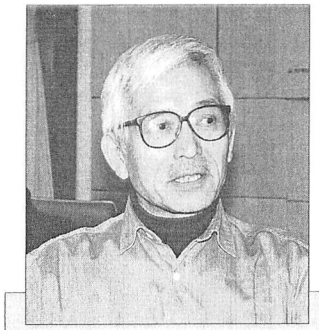
――長時間ありがとうございました。

（収録／97年12月1日）

個別インタビュー

「開発イコール地域振興」に疑問

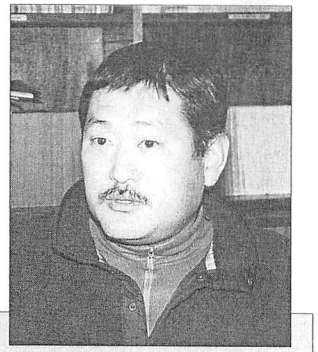
第2回反対派 国立公園を保全し後世に継承を



十勝自然保護協会 会長 及川（おいかわ） 裕（ひろし） 氏

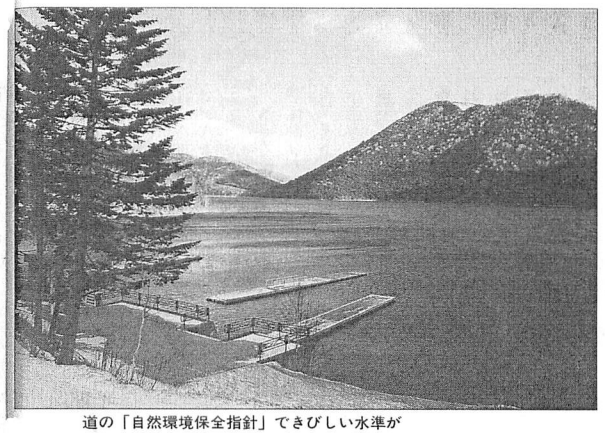
1937年東京生まれ。帯広柏葉高校卒業。帯広営林局や大樹・足寄両営林署に勤めたのち、帯広市内で喫茶店経営。十勝自然保護協会の発足時(71年)からのメンバーで、92年から会長。士幌高原・大雪縦貫・日高横断の各道路問題に取り組んできた。芽室町在住。

聞き手・構成 ルポライター 滝川康治



然別湖ネイチャーセンター代表 崎野隆一郎（さきのりゅういちろう） 氏

1957年鹿児島県生まれ。同県立東高校卒業。80年、大雪山国立公園への憧れから然別湖にやってきて、湖畔の温泉ホテル従業員を7年。86年から然別湖ネイチャーセンターの代表として、来訪者の体験観光などに奔走中。十勝自然保護協会理事。鹿追町在住。



道の「自然環境保全指針」できびしい水準が設定されている大雪山国立公園の然別湖

インタビューの二回目は十勝管内で自然保護などに取り組むメンバーに聞いた。風穴（ふうけつ）地帯への悪影響や観光へのマイナスイメージ――などを挙げて、道路建設の意義の乏しさを指摘する一方で、「代替策として、国立公園のありのままの自然を保全しつつ、環境学習や体験観光のソフトづくりに力を注いではどうか」との提案もあった。推進側との溝は深いが、国立公園の将来像を中心にして虚心坦懐な議論を重ねていけば、接点が見いだせるのではないか。「時のアセス」の再評価作業のなかで論争点を整理し、オープンな議論の場をつくり、時代に即した選択をできるかどうか――引き続き注視していきたい。

自然を傷つけ観光にもマイナス効果

――長年、建設の白紙撤回を求めてきたわけですが、経緯などを振り返ると？

及川 裕 十勝自然保護協会が七一年十月に発足してから、士幌高原道路は大きな問題として取り組んできましたが、「よくも続いている」という感じがあるわけです。堀知事に「時のアセス」を言い出させたのは、ここまでやってきた成果かな、と思います。帯広土木現業所とは三十数回にわたる協議を重ねてきましたが、八八年に道側は、「道路が自然環境に影響がないことを科学的に証明する」と明言しています。ところが、今までそれが立証されていない。いつ根拠を明確にするのかという課題が残っています。

現在でも、貴重な然別周辺の自然を破壊する事業に変わりないし、いかなる調査をしても科学的に立証できていません。「地域の振興にはならない」と結論的に言える。そこに百億円にも上るであろう血税を投入する「費用対効果」は全くない――と、我々はずっと言い続けてきているわけです。

崎野 隆一郎 十七年前に然別に来て、(ヌプカの里」に)体験学習館ができる前に士幌高原道路の最終地点まで車で行ったことがあります。何であそこが荒れているのか、当時は知りませんでした。ただ、「こんな杜撰な工事をしていいのか」とずっと思っていました。僕らは十年前に「然別の自然を考える会」をつくって、然別湖周辺の国有林の択伐問題で営林署とやり取りする過程で、士幌高原道路の経緯を勉強させていただいた。

あそこに住む者として考えると、どう理由付けをしても道路の意義がない。観光の面からは、道路を造ることによるメリットは然別湖にも士幌町にもない。貴重な自然のなかを開発して道路を造る方が、逆にマイナスイメージになる、と考えています。ここ数年、士幌町民を含めていろんな人と話をしてきて、「道路を造りたいという目的って何なんだろう」と思う。造らないと士幌町に実害があるなら別ですが、実害を被る人もいなければ、町政の上で支障をきたすことが何一つない。

最初からの目的が、数人の士幌の人たちの思いつきでしかなかった。それがどんどん深化していき「悲願」に変わってしまった。どんな検証をしても、そうとしか思えないんです。当時と今とでは時代が違うし、すべてが変わった。変わらないのは、士幌町の一握りの人たちに残っている、「道路を造ろう」という悲願だけじゃないか。

及川 「全線トンネルなら失うものがない」とはなりません。地下に永久凍土があるといわれる累石風穴地帯の生態系や地質構造が特異で貴重なものであることは、研究者や我々の仲間の長年の調査で明らかになっています。それが、トンネルによって失われないという立証が何一つない。仮にトンネルで地表の改変がなくても、地下水の問題がある。今まで鬱閉されていた状態での永久凍土の問題とか、熱伝導によって徐々にもたらされるであろう乾燥化などが危惧されます。山越しの道路は頂点があって両方に勾配を取る構造が通常なのに、このトンネルは片勾配で上士幌・士幌側に低く、鹿追側に高い。これまでの山岳トンネルが水を引っ張る構造になっている事実を見ても、将来、農業や養殖などの漁業に非常に大きな影響を及ぼすであろう――と、我々は主張してきているわけです。

――「ヌプカの里一帯を体験観光の場に」というのが士幌町などの最大の推進理由ですが、どう思われますか？

崎野 体験学習や環境教育、エコツーリズムが叫ばれるなかで、士幌高原でやろうとしていることは中途半端です。万が一、この道路が貫通したら、何をもって自然環境を体験させるのか見えなくなってしまう。自然を壊さないで、ありのまま体験するのがエコツーリズムですが、彼らが体験学習館のまわりでやってきたのは、生えていた木を全部切ってしまい、元々なかった木を植える。コマクサが生えている自然環境が素晴らしいのに、「種を保護すればいい」との考え方で高山植物園を造った――これは、ものすごく自然を傷つけていることです。ナキウサギにしても、「生きていければいい」と言いますが、人工的に作った環境のなかでどれだけ生き延びるかは分からない。氷河期から彼らが生き延びてきた、ありのままが感動を与えてくれる。それがエコツーリズムや環境教育につながっていく。そのへんを明確にして観光のあり方を再検討してほしい。ハードで道路を造るのは二昔前の観光開発のあり方でないか。

――この道路は、道民・国民の求めに応えるものになりますか？

崎野 白雲山の登山道を登ると、三百六十度の景色が見えて素晴らしいハイキングコースです。汗をかいて登るから感動がある。さまざまな植物を見ることができるし、風穴地帯でナキウサギと出会うチャンスも多い。ところが、ここに車を入れることによって、ものすごいストレスを与えてしまう。登山や自然ブームのなかで道民・国民のニーズに反するものです。現状のままで、もっと厳しく保存していくべきじゃないか。

及川 観光はすでにオーバーユース（過剰利用）なんですね。いま以上に入り込みを期待することは、自然に対する負荷が大きくなる。然別湖に至る湖畔トンネルそばの道路にしても、かつてはナキウサギが生息していた。それがトンネルを造ったことで後退を余儀なくされています。士幌町役場内に事務所をおく「開発と自然保護の会」が登山道の整備をしたり、本州から小中学生を招いてホームステイをさせていますが、果してそれでいいんだろうか。去年、白雲山を登るのに百人を超える子どもをいっぺんに入れていたのに遭遇

しましたが、通過したあと、随所で登山道脇の植物が折られたり、傷つけられたりしていた。士幌町が主催した白雲山の登山会のあと、「白樺峠周辺の林道にハコグサなどがある」というので採りに来た人もいます。そうした現実をトンネル道路で助長する、としか考えられません。

推進運動の背後に行政間のしがらみ

――士幌町の周辺ほど慎重・反対の人が多いようですが、実際に接してどうですか？

及川　九二年から反対署名活動を続けていますが、推進四町（士幌、鹿追、上士幌、音更）の署名がかなり集まっています。退任された音更町長夫妻も署名しました。元鹿追町長の沢渡一男さんも、未だに「反対だ」と言われて署名されている。トンネル案を主体にした一昨年からの新しい署名では、十勝管内で二万人近くになり、道内（十勝を除く）では二万五千人に達した。全体では十八万人（過去の分を含む）の署名があります。

崎野　鹿追町は、七三年に町議会が道路建設反対を決議しましたが、つい最近賛成になりました。その過程を調べると、行政間のいろんな問題がある。町内の農産物の集荷センターは士幌町にあり、鹿追産の豆やイモは士幌ブランドで流通している。そうした問題が絡んでいて、町長に話をすると、「次元の違う、上の判断を必要とする問題なので君たちには話さない」と言われてしまう。鹿追の町議が賛成になったのは、いろんな圧力がかかった、と聞いています。

八八年に道が実施した公聴会でも、鹿追町現状を維持することが観光につながるし、たくさんの天然記念物や高山植生を次代に引き継いでいくことこそ本来のあり方ではないか。度合いの差こそあれ「ヌプカの里」自体も風穴地帯でした。そこを裸地に変えたり、水抜きをして不自然な状況を作りだす、士幌町の観光のあり方は本末転倒です。

議の人たちが、「大いに道路を造ってください」と言っていますが、町民が全員そう思っているかといえば全く違う。行政サイドの予算獲得という意味での行動でしかない。逆に僕らの反対運動に「頑張れ」という声を地元の人たちからいっぱい聞いています。また、道路の未開通部分は上士幌町にありますが、町民が住んでいる地域でもないし、ほとんど無関心で喉元にきた問題になっていません。

――トンネルの片方の起点は上士幌町という事実は、あまり知られてませんね。過去のアンケート結果について、士幌町側は「地域的な偏りがあるのでは…」と言いますが。

及川　私たちは公正な調査だと思っています。最近では「ニュースジャパン」（フジテレビ系列）によるアンケート調査で、地元住民の六〇％強が反対との結果が出ました。北海道新聞が「21人委員会」をやっていますが、委員の一人がJA士幌の専務理事です。昨年七月、道の政策室長が士幌町に「時のアセス」の説明に来ましたが、この方は顔を連ねて対象事業にすることに反対意見を言っています。二一世紀に向けて「生物の多様性」を地球規模で考えなければならない時代に、JA士幌の指導的立場にある人が自然破壊を助長する仕事に推進論を打つ。そうした現実が、意見の操作につながっていると思う。アンケート結果は正当に評価すべきだし、私たちの署名の実態も評価してもらいたい。

――自治体の推進運動も士幌町が率引している印象を受けますね。

崎野　士幌町さんでは、十勝いや日本でも素晴らしい農協を抱えて、まれにみる営農指導力を発揮しています。ただ、すべての問題は士幌高原に立つ銅像の（太田寛一・元全農会長ら）三人に戻る部分が大きいんじゃないか。大きな影響力があった人たちのやり方をずっと踏襲してきた部分があり、陳情にしても他町村を巻き込んでやっていく。交渉事のうまさが抜きん出ている。周辺町村には、士幌町に対する借りがいっぱいあり、「これ（道路）で返す」ということではないか。町の理事者が雁首そろえて陳情をやればやるほど、一般の住民には異様に思えてきます。

及川　かつて士幌町で農民運動をやった丸谷金保さん（元参院議員）が健在ですが、議員時代に「林談話はこの事業に適用されない」との答弁を環境庁から引き出し、大きく問題を歪曲してしまった。昨年六月、環境議員連盟の国会議員が然別湖を訪れたとき丸谷さんが、「かつて我々は、自衛隊の演習地からこの地域を守った。そのくらいやったんだから、トンネルくらいいいだろう」と発言しました。そこで私は、「守ったのならば、今も自然を大事にすることを考えないんですか？」と聞きましたが、答えが返ってこない。論理の整合性がまったくないんです。

――丸谷さんに限らず、そうした感情的なものがすごくあるようですね。

崎野　丸谷さんや小川町長、農協の古い方々が言われていることや、「自衛隊演習地から農民の土地を守る」うんぬんも、すごく分かる。ならば、あそこの自然が持っているポテンシャルが財産であることを、その貴重さを、優秀な彼らがなぜ気がつかないのか。これが根本的な問題であって、それをはっきりと議論すべきです。銅像の三人がフロンティア精神で士幌の発展を望み、彼らがもし健在ならば、「時のアセス」を強硬に進める側じゃなかろうかな、と思う。

及川　素晴らしいものを享有する権利は国民一人ひとりにあるのに、ごく限られた人たちの論理で私物化しようとしている。「町の振興のために貴重な然別周辺の自然を破壊してもいい」という論理は通用しません。

崎野　現代にあの三人が生きていたら、無駄遣いをしないで、もっと違う勉強をして次のことを考えるんじゃないか。もう昔の観光は通用しません。三人が築いた農業は素晴らしいわけで、それとくっつけたなかで観光をやるべきじゃないか。

――「それが士幌高原道路だ」と、推進派の人たちは言うわけですよ。

崎野　それは違う。道路を造っても、士幌町を抜けて然別湖に行ってしまう。湖が上にあれば、いくら道路に展望台があっても、お客さんは止まらないで最終目的の湖に行きますよ。それは当てはまらないと思う。

可能性秘めた地をありのまま残そう

――地域や北海道にとって、この自然環境はどのような「宝」だとお考えですか？

及川　この問題がなければ、私たちも自然の中に足を踏み入れる機会は少なかったでしょうね。然別の自然は毎年違うし、蘚苔類や地衣類が代表するような、全く水の流れが上に出てこないのに、なぜウエットランド（湿地）なのか――これらは入ってみて初めて分かることなんですよ。事業主体は道路を線でしか考えませんが、面につながっていく。面の開削で、ウエットランドがどんなふうに変化していくか、排気ガスや乾燥化がどう自然を壊しているのか――駒止湖周辺の立ち枯れでもはっきり分かる。「千畳崩れのナキウサギは、今でもたくさんいる」と士幌町などは言いますが、研究者によると、ここにはほとんど生息していない実態がある。それらを正確に捉える目や感覚が、悲願をぶち下げて歩く人たちには全くありません。

崎野　北海道に住んでいるせいか、僕らは自然環境に恵まれすぎている。淡水魚の研究者とカジカの調査をしましたが、地元の人たちに聞くと、「家のすぐ裏にいるから、捕獲するのは簡単だ」と言う。しかし、連れていってもらうと、ほとんどいない。「自分の身近な自然は昔とあまり変わらない」と思っているけど、行って初めて、明渠化したり、コンクリートの落差工が出来ている状況を見て唖然としているわけです。

お客さんと話すと、然別湖が大雪山国立公園の一部と意識されている方は、ものすごく少ない。ここでは石一個、枝一本採ってはいけないんですが、知らずにシャクナゲやエゾマツを採る人がけっこういる。この道路で残る区間は短いけれど、距離の問題じゃなくて、国立公園内に未開削道路が開通してしまうことの意味が大きい。然別湖だけじゃなくて、大雪山ひいては日本の国立公園行政の問題につながっていく、と僕は捉えています。

――「道自然環境保全指針」や「林談話」を、どう評価しますか。

及川　「林談話」で我々が一番注目しているのは、「道路を廃止することを含めて、既存の道路にも適用される」との発言です。事業を企画したら止まらない、お上のやることはすべて正しいとして行政をやってきた。それを道が先鞭をつけて見直そうじゃないか――というのが「自然環境指針」だと思う。制定したのが横路前知事、その行政を継続しているのが堀知事です。「指針」は自治体ばかりでなく、地域の道民に呼びかけているんですよ。資質・保護・利用の水準を設定して、「然別湖周辺は車道はまかりならん。徒歩による利用に限定する」と指定しているわけです。それを、「指針は法律ではない」という詭弁を使って事業を推進しようとする同じ知事。全国に冠たる指針を破ることは矛盾も甚だしいのです。

崎野　「指針」も「林談話」も大雪山国立公園が素晴らしい自然環境だと言っているのに、行政のレベルは「今をどうするか？」なんですね。財産を後世に残さなければならないと分かっているのに、「目先の何かを」とつぶそうとする。現段階では（指針と談話の）二つとも画に描いた餅になっている。でも、ちょっとしたアイデアで、目先のことをしなくても、共有できる自然として付き合っていけるんじゃないか。「経済が成り立たない」だと足し算式になりますが、このへんで引き算の考え方があってもいい。そうしながら開発を出来るし、「引き算しなさい」という意味での林談話だったような気がします。

――風穴やナキウサギに対する影響について、裁判の争点にもなっていますね。

及川　「ナキウサギの生息地や貴重な植物を避けるからいいんだ」として、トンネルがベターとの結論を引き出していますが、コアとバッファーの問題があります。「ヌプカの里」自体も風穴地帯で、高原道路のゲートの近くにはナキウサギも生息しています。周辺の温度差の小さい風穴地帯があって、初めて中心の強い風穴地帯も守られている。七、八百メートルの低標高に高山植生があって、垂直分布が入り乱れて混沌としているのは、日本のどこにもない。人為的に脆弱な自然が壊される可能性のある、手をつけて水抜きをしてはならない地域なんですね。近年、マツダタカネオニグモなどの新種が発見されたように、大きな可能性を秘めた自然なんだ――と、中に入るとよく分かる。一度に大量の観光客を入れる地域ではありません。

道路で地元に観光客が訪れるかと言えば、国道273号線が通年供用になって、上士幌町糠平の温泉地帯はプラスになっていない。期待した入り込みはなくて、ほとんどが層雲峡に流れてしまった。糠平の温泉経営者もテレビの取材に対して、「道路が地域にもたらすものは期待できない」と言っています。

――風穴などについて士幌町側は、「自然保護団体は言い方を変えてくる。信頼できない」と言っていますが。

及川　七三年ころ、十勝自然保護協会はあの地域を踏査したことがあります。通称「大ガレ場」と呼ぶ東ヌプカウシヌプリの北斜面を見にいって、みんなびっくりしたわけです。風穴地帯に立つと、夏なのにゾクゾクするような冷気が漂っている。ところが、よくよく見ると地表の植物を根こそぎ盗掘した穴がいっぱい開いていた。ここの自然が不思議なことは当時も分かっていましたが、北海学園大の佐藤謙先生によって累石風穴だと明らかになったのは三年前で、主張を変えたものでは

「ヌプカの里」に立つ太田寛一氏ら3人の銅像。
奥に見えるのが開削工事が中断している士幌高原道路

ちの論理で私物化しようとしている。「町の振興のために貴重な然別周辺の自然を破壊してもいい」という論理は通用しません。

崎野　現代にあの三人が生きていたら、無駄遣いをしないで、もっと違う勉強をして次のことを考えるんじゃないか。もう昔の観光は通用しません。三人が築いた農業は素晴らしいわけで、それとくっつけたなかで観光をやるべきじゃないか。

――「それが士幌高原道路だ」と、推進派の人たちは言うわけですよ。

崎野　それは違う。道路を造っても、士幌町を抜けて然別湖に行ってしまう。湖が上にあれば、いくら道路に展望台があっても、お客さんは止まらないで最終目的の湖に行きますよ。それは当てはまらないと思う。

可能性秘めた地をありのまま残そう

――地域や北海道にとって、この自然環境はどのような「宝」だとお考えですか？

及川　この問題がなければ、私たちも自然の中に足を踏み入れる機会は少なかったでしょうね。然別の自然は毎年違うし、蘚苔類や地衣類が代表するような、全く水の流れが上に出てこないのに、なぜウエットランド（湿地）なのか――これらは入ってみて初めて分かることなんですよ。事業主体は道路を線でしか考えませんが、面につながっていく。面の開削で、ウエットランドがどんなふうに変化していくか、排気ガスや乾燥化がどう自然を壊しているのか――駒止湖周辺の立ち枯れでもはっきり分かる。「千畳崩れのナキウサギは、今でもたくさんいる」と士幌町などは言いますが、研究者によると、ここにはほとんど生息していない実態がある。それらを正確に捉える目や感覚が、悲願をぶち下げて歩く人たちには全くありません。

崎野　北海道に住んでいるせいか、僕らは自然環境に恵まれすぎている。淡水魚の研究者とカジカの調査をしましたが、地元の人たちに聞くと、「家のすぐ裏にいるから、捕獲するのは簡単だ」と言う。しかし、連れていってもらうと、ほとんどいない。「自分の身近な自然は昔とあまり変わらない」と思っているけど、行って初めて、明渠化したり、コンクリートの落差工が出来ている状況を見て唖然としているわけです。

お客さんと話すと、然別湖が大雪山国立公園の一部と意識されている方は、ものすごく少ない。ここでは石一個、枝一本採ってはいけないんですが、知らずにシャクナゲやエゾマツを採る人がけっこういる。この道路で残る区間は短いけれど、距離の問題じゃなくて、国立公園内に未開削道路が開通してしまうことの意味が大きい。然別湖だけじゃなくて、大雪山ひいては日本の国立公園行政の問題につながっていく、と僕は捉えています。

――「道自然環境保全指針」や「林談話」を、どう評価しますか。

及川　「林談話」で我々が一番注目しているのは、「道路を廃止することを含めて、既存の道路にも適用される」との発言です。事業を企画したら止まらない、お上のやることはすべて正しいとして行政をやってきた。それを道が先鞭をつけて見直そうじゃないか――というのが「自然環境指針」だと思う。制定したのが横路前知事、その行政を継続しているのが堀知事です。「指針」は自治体ばかりでなく、地域の道民に呼びかけているんですよ。資質・保護・利用の水準を設定して、「然別湖周辺は車道はまかりならん。徒歩による利用に限定する」と指定しているわけです。それを、「指針は法律ではない」という詭弁を使って事業を推進しようとする同じ知事。全国に冠たる指針を破ることは矛盾も甚だしいのです。

崎野　「指針」も「林談話」も大雪山国立公園が素晴らしい自然環境だと言っているのに、行政のレベルは「今をどうするか？」なんですね。財産を後世に残さなければならないと分かっているのに、「目先の何かを」とつぶそうとする。現段階では（指針と談話の）二つとも画に描いた餅になっている。でも、ちょっとしたアイデアで、目先のことをしなくても、共有できる自然として付き合っていけるんじゃないか。「経済が成り立たない」だと足し算式になりますが、このへんで引き算の考え方があってもいい。そうしながら開発を出来るし、「引き算しなさい」という意味での林談話だったような気がします。

――風穴やナキウサギに対する影響について、裁判の争点にもなっていますね。

及川　「ナキウサギの生息地や貴重な植物を避けるからいいんだ」として、トンネルがベターとの結論を引き出していますが、コアとバッファーの問題があります。「ヌプカの里」自体も風穴地帯で、高原道路のゲートの近くにはナキウサギも生息しています。周辺の温度差の小さい風穴地帯があって、初めて中心の強い風穴地帯も守られている。七、八百メートルの低標高に高山植生があって、垂直分布が入り乱れて混沌としているのは、日本のどこにもない。人為的に脆弱な自然が壊される可能性のある、手をつけて水抜きをしてはならない地域なんですね。近年、マツダタカネオニグモなどの新種が発見されたように、大きな可能性を秘めた自然なんだ――と、中に入るとよく分かる。一度に大量の観光客を入れる地域ではありません。

道路で地元に観光客が訪れるかと言えば、国道273号線が通年供用になって、上士幌町糠平の温泉地帯はプラスになっていない。期待した入り込みはなくて、ほとんどが層雲峡に流れてしまった。糠平の温泉経営者もテレビの取材に対して、「道路が地域にもたらすものは期待できない」と言っています。

――風穴などについて士幌町側は、「自然保護団体は言い方を変えてくる。信頼できない」と言っていますが。

及川　七三年ころ、十勝自然保護協会はあの地域を踏査したことがあります。通称「大ガレ場」と呼ぶ東ヌプカウシヌプリの北斜面を見にいって、みんなびっくりしたわけです。風穴地帯に立つと、夏なのにゾクゾクするような冷気が漂っている。ところが、よくよく見ると地表の植物を根こそぎ盗掘した穴がいっぱい開いていた。ここの自然が不思議なことは当時も分かっていましたが、北海学園大の佐藤謙先生によって累石風穴だと明らかになったのは三年前で、主張を変えたものでは

ありません。一昨年、札幌で開かれた日本生態学会では道路反対の大会決議をしており、我々は科学的な裏付けを基に発言しています。逆に士幌町は、裏付けを何一つ示さずに、感情論だけで押し通してきている。

崎野　論争すると、「土俵が違うな」といつも思う。僕らの主張の一つひとつについて、コマクサ園を造ったりして、彼らは対策を講じる。それを「自然を守った」と言いますが、僕らは何か一つを守ったからいいという対処法じゃなくて「全体を残せ」と主張しているわけで、全然スタンスが違う。

検討経過を公開し代替策の議論へ

——道が「時のアセス」の対象事業に選んだことを、どう評価されますか？

及川　対象事業に挙げたことは高く評価したい。ただ松倉ダムの事例では、環境担当の部署や政策室の人たちが同席して、「時のアセスでこう見直す」との説明がなされなかった。事業主体の土現だけが代替案を示して、「これがベターなんだ」と押しつけ的な説明が行なわれたわけですね。「時のアセスの目玉」と言われたのに、士幌高原道路は検討経過が明らかにされておらず、非常に後退している、としか言えない。橋本首相でさえ「時のアセスを国の公共事業に導入する」と発言しているわけで、道政はいい意味の外圧をもっと重く受け止めて、逐一経過を公開することを原則にしてもらいたい。

また、「自然保護団体や地域の人たちからヒアリングをやる」と言っていますが、これをいつやるのか。道議会の諸会派が現地を見ていますが、土現や町が案内し、生態学者や自然保護団体を同席させない、偏った意見聴取がなされています。「時のアセス」がどんな形で展開していくのか、私は非常に危惧の念を持っています。

——評価項目と絡めて言うと？

及川　「経済・社会情勢の変化によって必要性や意義が変わっていないか？」とありますが、変わっています。「時代に即していない」と、はっきり言えます。「妥当性」についても然りです。「優先性」では「道民のニーズは高いか？」とありますが、低いわけです。全国の観光客からも低い。

例え話をすると、川と森林のつながりがない縦割り行政の悪弊を点検し、既存のダムをなくしていく、堆積した土砂を浚渫する、魚道をつける——そうした方向に見直すのが、「緊急性」「優先性」の中身でしょう。「効果」では、「道路が地域振興になる」という実証をしていただきたい。

自然を損なうのであればマイナス効果でしかありません。「住民意識」では、道路推進は凝り固まった人たちの意識でしかない、と分析しています。

「代替性」でどういう手だてがあるか——これから地域の皆さんに呼びかけて「然別フォーラム」を催し、関連する町村の人たちも集まってもらい、研究者や自然保護団体も同席して、「然別湖周辺をどうするのか？」と話し合っていきたい。そういうなかから（代替性の）結論を導きだしたい。

崎野　結論としては、この道路はやめるべきです。彼らが思っているのと同じ効果があることをやるといい。体験学習館が整備されたわけですから、環境教育をきちんとやるべきで、ソフトの人づくりが大事です。学習館には素晴らしい天体望遠鏡が付いていますが、誰も使える人がいない。道路やモノは出来た、人は来たけれど、誰も立ち止まらないことになりかねない。

あそこは僕自身もすごく好きな場所です。然別側では「ナイトウオッチング」というメニューをやっていますが、白雲山の裏の士幌高原が明るすぎる。行ってみると、帯広の町から見えるくらいに士幌高原をライトアップしている。天体望遠鏡まで付けて都会から人を呼んで自然体験をするのに、何で明かりをつけなければならないのか。彼らは勘違いしているし、ソフトがないんじゃないか。

十勝自然保護協会のメンバーにも環境教育に長けている学校の先生方とか人材はいっぱいいます。士幌高原を守るのと同時に、体験学習をする場所に変えていく方策はいくらでもできていく。「時のアセス」が言う、税金をきちんと使うなかには、お金をかけない、物を造らないことも入るんじゃないか。自然を学習できるソフトを創ることの方に、お金をつぎ込んでいくべきです。

——それが士幌高原道路の最有力の代替策というわけですね。

崎野　歩み寄りをすれば、いろんな意味で活性化できる。あまりにも今は視野が狭すぎますよね。そのなかで何かを生もうと思っても出来ないし、予算はついても何一つ進歩しないんじゃないですか。

——道に対しては？

崎野　あそこまで造ったものは、しょうがない。いかに効率よく、いま残された自然と遊歩道でつなげていくか、だと思う。

——「遊歩道じゃ駄目だ。限られた人しか来ない」と、小川町長は言いますが。

崎野　ところが、都会でも、北海道でも歩く機会が少なくなってきている。本当に自然に親しんで、いい空気を吸うのは歩くことです。「歩くんだ」という道路に変えると、汗をかいて越えると素晴らしい景観があるし、途中でいろんな植物群落が見られる。これは言葉で説明できない感動だと思う。

——「観光客を対象したアンケート調査の結果を道に示して『時のアセス』に反映させたい」との報道もありましたね。

及川　昨年、然別湖を訪れた観光客二百人（道内・道外各百人）を対象に調査しましたが、「建設賛成」は一三%しかありません。「反対」は六〇%近かった。然別湖周辺の魅力は、「自然の豊かさ」が五三%、「静けさ」が一四%、「貴重な動植物」が五%——合わせると七〇%強が自然環境の豊かさを言っている。澄んだ、きれいな自然のある然別湖を観光客が求めていて、マイナス効果をもたらすような開発はいらない——と、はっきり示しているわけですね。また、世界遺産登録には八割が賛成していて、国民のニーズがどこにあるかはっきりしました。調査結果は道や環境庁に送っています。どう活用してもらえるのか、追跡したいと思っています。

また、士幌に来た政策室の担当者が、「体・廃止を前提としない」と言っていますが、それがない公共事業の見直しが果してあるのか——逆に問いたいですね。「使い方が間違っていた。効果がない」として見直すはずだったわけで、そういう粉飾した発言は「時のアセス」の趣旨を曲げるものじゃないか。

未来をみすえソフトづくりで連携を

——「時のアセス」で事業が継続された場合、どのような損失になりますか？

崎野　「全線トンネル案」が可能になった場合、現道（道道糠平然別線）と士幌高原道路の接点の交通安全対策をどうするのか。カーブが多く、駒止湖の方からすごい下り勾配でスリップ事故が多いところに、トンネルの出口がくる。住民からすると、不安でしょうがない。湖畔トンネルが出来たりして、夏には暴走族が来て、一般観光客や住民は危険にさらされ、騒音に悩んでいます。道路が良くなれば、もっと増えると思う。士幌町の方々は、こういう現状を知らなさすぎる。湖畔の住民が受けるデメリットも、きちんと議論していただきたい。

然別湖周辺の保全を訴える十勝自然保護協会の人たち（札幌地裁前で）

然別火山帯が湖を取り囲み、十勝平野から急峻な山を登ってすぐに湖がある特異な環境の一番のシンボルである白雲山に、トンネルを通すのはどういうことなのか——きちんと考えてほしい。ましてや士幌町の第一次産業は、東ヌプカウシヌプリや白雲山、天望山そして大雪山がバックにあってこそ発展してきた農業であり、経済だろうと思います。そこに、いとも簡単に穴を開けてしまうことは、今まで築いてきた士幌の大切なものにも風穴を開けてしまうのではないか。

一部の人たちで決定して道路建設をやるんであれば、責任問題をきちんと後世に示した上でやってほしい。日本全国から注目され、国民全体の共有財産に傷をつけるわけですから、それは誰々の考えでやるのか、はっきりすべきです。それがない限り事業はやらず、解決できるまで後世に残せばいい。

及川　帯広畜産大を退職された地質学者が、「然別火山群は雲仙普賢岳の一万年後の姿。火山の周辺を刺激する行為は、何をもたらすか分からない愚かな行為だ」と発言しています。重金属や高温水が出るだろうし、ガスの問題もある。トンネルそのものが水抜きされて排出される放水路になる恐れもあります。それが農業にどんな悪影響をもたらすのか——士幌町なども重大かつ真剣に考え、このことを論議してもらわなければなりません。

崎野　安房トンネルが出来て、ワサビ田にきれいな水がなくなったり、旅館の水や温泉が出なくなった、など例を挙げればいくらでもある。ボーリング調査をして「絶対大丈夫」と言ってきたのに問題が起きている。然別湖のホテルや温泉に影響が出たときにどうするのか——観光や農業が駄目になる可能性があるわけですから、きちんと議論した上で責任を明確にしてやってほしい。

——然別湖での体験観光の取り組みを踏まえて、地域づくりの将来像については？

崎野　士幌や鹿追などで問題になっていることは、地域エゴだと思うんです。十勝や北海道のレベルで物事を考えると、もっとアイデアが出てくる。そのなかでのソフトの展開を考えていかなければ、この問題の抜け道はないんじゃないか。外から来る人間を意識して、その人たちの財布の紐をゆるませない限り、経済効果はありません。そうしたことを考えて、縦横のつながりを持って、人材教育をしながらソフトを開発していく、と。士幌農協の気象データを集めるシステムなど、びっくりするくらい素晴らしいソフトを持っている。地域農業の最先端での試みと自然とをつなげてやっていくと、楽しい体験学習のメニューが出来るだろう。

背伸びして創るんじゃなくて、広域的な考え方をするしかない。今まではショートカットがニーズだったかもしれませんが、これからはもっとゆっくり、寄り道をしながらが要望されてくる。それに当てはめていけば、自然保護活動の人たちと士幌町とが、大雪山国立公園をみんなで共有しつつ、いろんなソフトを展開していけるんじゃないか。

及川　然別湖の周辺、大雪山の自然は、かけがえのない一村一品だと思うんですよ。それを損なう開発行為がどんなものか、オーバーユースにどう歯止めを掛けるのか——もっと自覚していかなければなりません。外国の国立公園行政に倣って、あるところで自家用車の乗り入れをストップして、自治体がシャトルバスなど負荷の少ない交通手段を運営するような方策も考えていい。大雪山の高原温泉や白銀台でも、そうしたことが試みられている。それでこそ大雪山の自然が保たれる——これらを話し合うのが「然別フォーラム」になるんじゃないか。

——そのフォーラムは、推進側の人が来て発言するのも大歓迎なんですか？

及川　そうですね。

——なかなかそれが出来ないところが、この問題の難しさでしょうけどね。

崎野　いや、僕は簡単なことだと思う。皆さんが真剣に次の世代のことを考えているかどうかですよ。今を議論したって喧嘩になるかもしれませんが、子どもや孫の時代、百年後を意識したときには、お互い歩み寄っていける。そうでなければいけない。彼らは過去のことを、僕らは未来のことを話している。その差が意見の違いであり、いろんな問題になっている。未来を考えるなら接点が見いだせるし、大いにそうしたい。

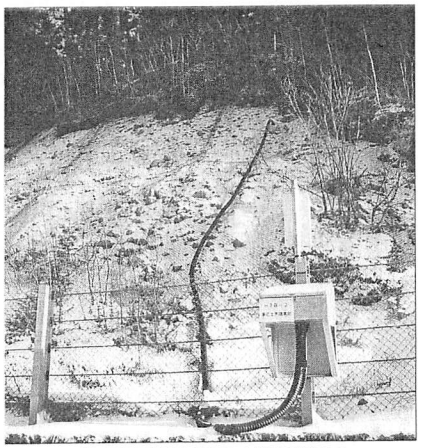
——一日も早く将来に向けた議論が始まることを期待します。ありがとうございました。

（収録／98年1月7日）

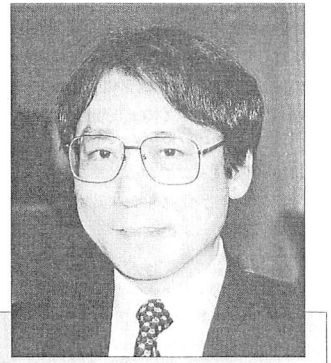
個別インタビュー

虚心坦懐な議論をめざす

第3回道行政 時代の変化を踏まえ施策見直し



道が環境調査を続ける士幌高原道路の鹿追側トンネル坑口予定地



聞き手・構成 ルポライター 滝川康治

北海道総合企画部 政策室参事 伊東和紀（いとうかずあき） 氏

1951年日高管内平取町生まれ。中央大学法学部卒業。道の交通対策課や地域振興課などの係長職をへて、文書課や財政課の課長補佐を務めた。昨年6月から政策室参事。「時のアセス」検討チームのメンバー。

インタビューの最後は「時のアセス」の屋台骨になっている道政策室の担当者に聞いた。「事業をいったん白紙にした。虚心坦懐に議論し、再評価していきたい」との話から新しい施策に対する意気込みを感じたが、賛否の意見が対立しているためか、慎重な言い回しも目立った。オープンな議論の場をどうつくるのか――など、課題も多い。これからの半年間、この施策の真価が試される。

事業の対象理由は「長期間の停滞」

――「時のアセス」のシステムは国などの事業にも波及してきました。なぜ、この施策が登場したのでしょうか。

伊東　和紀　今までは、行政が一度始めると改められない、施策の当初の役割や社会の価値、環境が占める位置などが変わっても、見直しにくいシステムでした。それが、先送りや硬直的といわれることにつながっていた。そうしたシステムを可能にした右肩上がりの経済発展や量的な拡大を当然と思ってきたり、中央集権的な行政運営もありました。

しかし、社会が成熟化すると価値観がどんどん多様化し、今までの行政のやり方が通用しなくなる。変化に応じて施策も見直すことは、時代の要請であり、行政の責任でもありました。こうした状況は全国的なことであり（時のアセスの）言い出しっぺは北海道ですが、国や各自治体も潜在的な思いを持っていたので、息せき切って大きな流れになった。

「時のアセス」の対象事業をめぐって意見や批判をたくさん受けたのですが、制度についてなかなか理解を得られない部分もありました。私どもの説明不足の面があったのかもしれません。当初は「再評価作業は相当しんどいな」と思っていましたが、「世の中の流れのなかで必然的なこと」という認識もされて、進められる環境が出来上がってきた、という気がしています。

――推進・反対側ともに、「対象事業にした理由が曖昧ではないか」と言います。士幌高原道路を対象事業にした理由は？

伊東　要件には、①施策が長期間停滞しているもの②時の経過のなかで、施策の価値または効果が低下しているもの③施策が長期間停滞する恐れがあるもの――の三つがあり、士幌高原道路は一番目に当たります。

今までも課題を抱えて事業が停滞し、「見直してもいい」というものがあっても、行政の「失敗は許されない論」から、見直しにつながってこなかった。ところが社会が変わり、世の中の価値と行政がどんどんかけ離れてしまうことが現実に出てきた。他方で、「仕事が役割を終えた」とか「効果が少なくなった」と言いだしにくい環境がある。そこで、価値観を評価しない方法で見直しの俎上に載せる仕組みを考える必要がありました。「時のアセス」は時間を持ち出して、「長期間施策が停滞しているもの」とした。長期間とは十年を考えています。

――「時の尺度は十年」と、それは各事業一律なんですか？

伊東　はっきり時間を物差しにしているのは一番の項目で、他は価値観的な評価が入っている。施策の効果や役割が失われたとかは関係なく、純粋に「停滞」だけをもってきて俎上に載せた。「まな板に載せて議論し、その上でどうしていくか決めよう」という仕組みとして、一番目の要件を挙げています。今までにない「時のアセス」の工夫が、ここにあったわけです。

――二番目での価値判断はしない、と。

伊東　そうですね。この道路については、

伊東　そうですね。いまは第一段階で、所管部局で調書づくりに向けた検討作業をしています。士幌高原道路の場合は、基礎的なデータが十分ではないので、専門の調査機関に検討してもらっています。

――建設部と検討チームが同時並行的にやっていく、と。

伊東　第一段階の主体は建設部で、検討チームと連携を取りながら再評価の検討をしています。随時、チームに報告をしてもらい、試行錯誤をしながら作業を進めている。

――検討チームの進み具合は？

伊東　再評価そのものには入っていません。進め方について連携を取りながらやっています。チームの会議は、昨年八月に作業の進め方がまとまったので、少し時間をおいて十一月に開いた。一月には追加の三施策のことを中心にやり、士幌など六事業についても触れました。合計四回開いています。

――士幌高原道路は、建設部内の作業をへて、いつ検討チームにくるんですか？

伊東　六事業のなかでは一番時間がかかりそうですが、今年九月か十月くらいには、中間的な報告をしてもらえそうです。

――二月十四日の自然保護団体の集会では、「検討経過の透明性や客観性が確保されていない」という声が出ましたが。

伊東　「いま、何を行政が再評価するのか」を決めて、それを世の中に言い、再評価すること自体が、まさに説明責任（アカウンタビリティー）です。これまで、そんなことはなかった。勝手にやって、「こうなりました」と。もしかしたら、何も言わないでやっていた。

再評価すること自体が説明責任の証

――庁内の検討チームの構成やこれまでの経過などを説明してください。

伊東　西村博司副知事を座長に、行政管理室の参事、人事・財政・地域調整の各課長、それに私が入り、磯田憲一政策室長をリーダーにして、各事業の所管の課長を加えて、検討チームを運営しています。どちらかというと、前者が中心になって議論を行ない、評価そのものを進める。そこに事実関係や経緯を把握する所管の課長を加えています。

大きく二段階に分けて評価をしようとしている。これは停滞と考えざるを得ない。ごく自然な感覚を大事にして、議論の俎上に載せて、「役割を失っていない。大きな効果がある」との結論になれば、課題を取り除いて進めていく、という選択肢もある。みんなで知恵を集めて、課題を解決して進めることも考えなければならないとすると、「進んでいない」という事実に着目していくのが行政の役割でしょう。

――二番目を理由にしなかったのは？

伊東　「長期間停滞する恐れ」について認識の差が庁内にあるし、これを前面に掲げると社会的にも問題が出てくる。議論が分かれてしまうので、一番で行くしかなかった。

伊東　対象施策を決める→再評価の方法を検討する→第一段階は担当部局が「調書」を作る→「調書」ごとに検討チームが検討し、知事や副知事が入った政策会議に報告する→それを基にして道としての方針を決める。こういう流れになる。役所の一番いけなかったことは物事を一律に考えてしまうところで、結果的に、現実的な評価につながらない。そこで、このような手法を考えました。

――士幌高原道路の場合、建設部の道路計画課が担当部署ですが、両方のメンバーになるわけですね。

伊東　主として経過や課題、個別の専門的な事柄が検討チームの議論に必要になってきますから、情報をもらう。そのうえで議論をする。そうした役割ですね。

――それが昨年七月から始まった。

自然保護団体が開いた「時のアセスをアセスする集会」。透明性に対する批判が相次いだ（２月14日。札幌市内で）

結果がどうなるか分からないのに、「再評価します」と言った、そのことが説明責任を意識した意義があったと思います。

――それは分かるんですよ。大方の人は評価していますよ。

伊東　「見えない」と言われれば、反省がないわけではありませんが、衆人環視のもとでやっているわけですから…。私どもとしては、決まったことは出来るだけ外にお示ししています。検討チームのテーマや議論の内容、決定事項などは、記者会見をしてお伝えしています。あとは広報誌に載せるとかですが、我々のツールは無限にはありません。しかし、十分でないかもしれません。そこは謙虚に受け止め、いろいろとご意見をいただければ可能な限り透明性を高めていきたい。

――士幌高原道路問題で見解が対立する人たちから、検討チームの進行状況について、問い合わせはあるんでしょうか。

伊東　私どものほうに直接は、あまりないですね。今回、インターネットの道庁のホームページに「時のアセスのなかで、士幌高原道路にご意見のある方はお聞かせください」と流しましたが…。

――評判の悪かったやつですね。「建設部が過去に作ったパンフレットを焼きなおした中身」との報道がありましたが。

伊東　よくご覧になれば、それは違いますよ。公開されている資料を整理して出された、と思う。こちらは何か意図があってやっているのではありませんよ。

――悪意があるとは思いませんが、この事業では、「いろんな判断材料を提供したうえで、道民に投げかけてほしい」という声がある。北海道自然保護協会の方も士幌町長も、同じようなことを言っていましたね。

伊東　ただ、具体的に出した情報の受け止め方になると、「こっちにウエートがかかっていて…」と意見が分かれてしまう。確かに難しいんだと思います。これがホームページの内容ですが、事業の概要や三十年前の道路の役割…と、事実を淡々と示している。

――パンフにあった、事業主体が位置づける道路の目的や役割そのものが書かれているところがあります。これが妥当かどうか、これから評価するわけですよね。

伊東　しかし、そういう考え方で道路整備をやってきたことは事実なんです。「そんなものはない」とは言えない。まず、それを示す。一方で、対象事業になるまでの経緯をきちんとお示ししています。環境の問題も書いてある。（環境は）この道路が持っている別の側面ですが、これをクリアしなければならない。道路を進める議論、環境を守らなければならない議論の両方をお出しして、「どう考えますか?」と投げかけています。ただ、この種のものは限界があるし、いろんな議論が出ると思う。

今秋までに自治体や団体の意見聴取

――関係団体のところに、自分たちで出向くことはありますか。

伊東　誰のところに行くか、ということがありますけどね…。松倉ダムならば関係団体が特定されるので、例えば「松倉川を考える会」に行って、ご意見をお聴きしたり、いろんな団体から意見を聴く場をつくったりしています。進める立場にいた部署が、「今日から中立ですよ」と説明しても難しいのかもしれません。でも、この仕組みの大事なところは、当事者である行政が立ち止まり、「本当にどうなんだろうか?」と考えることに意味があるわけですよ。

――一歩踏み出そうとする姿勢は多くの人が評価しているんですよ。でも、行政・住民とも慣れていない面があってギクシャクしている。感情的なものも入ってくる、と。

伊東　行政だって、昨日と今日とではそんなに変われないのかもしれない。もう少し温かく見ていただければ、徐々に訓練されていく。「時のアセス」による再評価という形でやっていますが、これは新しい行政のスタイルだと思う。特に長期にわたり膨大な金をかけて進める事業は、影響が避けられない。これからの時代は、「時のアセス」と同じ手法で、住民の参加を入れながらやっていかなければ進められない、と思います。

（再評価を）別な人間がやってしまうと駄目なんです。事業に携わる人たちが実際に意見交換をしながら模索する。その過程が行政のスタイルを変えていくことにつながっていく。多少、試行錯誤はあるのかもしれない。そこは、きびしいご指導や意見をいただいて、やっていきたい。（道民には）「一緒にどうしようか」という姿勢で加わってくれれば大変ありがたいな、と思います。

――士幌の話は、政治的な力関係で捉えては駄目なんです。もっと合理的な論理の世界で議論していかないとね。推進側は、労組や農協みたいな感じで鉢巻きを締めてくる。反対側は「道はけしからん」という調子でやってきた。「時のアセス」は、そうじゃない道を歩もうとしたと思う。ならば、窓口になる人をお願いし、担当者が出向いて説明して、意見交換をしてもいいんじゃないか。

伊東　そういうことが大事だ、となればやっていきたい、と思いますよ。

――士幌はいまのところ、そうした申し出もないということですか。

伊東　そうですね。正直言って、それぞれの事業ごとに取り組みをされていて、けっこうやれてきている、と私はみているんです。松倉ダムでは、最初はいろんな意見が出され、違いもあった。ここは一緒に集まって議論するしかないのかな、ということで、意見交換をする場をつくった。

――その場には政策室からは行っていないんですか?

伊東　意見交換の場には政策室の延長として副支庁長が中に入って、函館土現・建設部とともにやっていく。でも、「政策室だ」「建設部だ」という話は、何か対立を前提にした議論でね。組織でやっているわけで、政策室が言うことと違うなんてありえない。ただ、今までの経緯があって、「本当にそうかな?」と思われてしまう。ホームページだって、「建設部が作ったんだから」と言われて、なかなか理解してもらえない。

――すれ違いや不信感は行政だけの責任でないと思いますが、政策室長の言葉を借りれば「虚心坦懐に議論」するといい。

伊東　そうですね。松倉ダムは議論をしていますし、道民の森も意見交換をしたり、公聴会の場でやっています。士幌は、今は基礎調査をやっていて、議論の素材を整理している段階ですから、目に見えにくい部分があるのかもしれません。

――地元住民や自治体、関連団体からの意見聴取の件は、どうなっていますか。

伊東　平成十年度の前半くらいに、住民の皆さんからのアンケートを考えようとしています。この道路の性格を考えれば、アンケートを取る範囲で結果が違うと思う。そこで九年度、どういう調査をやればもっとも公正か、について委託調査を発注しています。

――調査のための調査?

伊東　そうですね。今は住民ニーズに関する調査の企画検討をやっている。この調査は、客観性や公平性がなければ世の中から受け入れられなくなります。私どもは、そこが重くなるものですから、できるだけ客観的なものを考えていきたい。指名競争入札で東京の建設技術研究所という業者に委託し、調査方法を検討してもらっています。九年度中に結果がまとまり、それを基に十年度前半、具体的な調査を発注することになります。

――十勝地方でアンケート調査をする、という前提ですか。

伊東　地元四町という単位、十勝圏、北海道とでは特性がありますから、もっとも合理的にやれて、公平で信頼されるものにするために、エリアの設定を含めて検討してもらっています。道民が持っている情報量にしても、かなり違いがあるでしょう。仮に広く実施するにしても、聞き方が違ってくる。実態に合ったものでなければいけない。

――自治体や関係団体からは?

伊東　自治体はいまのところ、地元四町からの聞き取り方式で考えています。関係団体は、自然保護や地元の団体など、いろいろあると思います。

――公聴会的なものはどうですか。

伊東　そのへんも今年のデータを整理してみて、どういうやり方がいいのか検討してみることになっています。基礎的な整理ができていないと、仮に公聴会をやるにしても、帯広と札幌とでは違いますからね。

――意見聴取も十年度前半を目処に、ということですか?

伊東　できればアンケートに入る前後くらいにやりたい。基本的には地元住民の皆さん、自治体と関連団体からアンケート方式と聞き取りになるでしょう。それ以外に、公聴会的なものを含めて、聴取方法は今年の調査結果を踏まえて、さらに検討します。

――これまでの検討経過も含めて、いろんな団体に説明するといいんじゃないか。そのなかで、いい意見が出てくると思う。

伊東　自治体や関連団体のご意見をうかがっていくなかで、やり方なんかも少し議論できるかな、と思っています。次の段階のやり方が見えてくるかな、と。

――これは建設部で作成して、政策室などの部署はチェックしないんですか。

伊東　できるだけ客観的な判断につながるように、いろいろ議論はしています。

――寄せられた意見は、どのくらい?

伊東　一月二十六日から掲載を始めて、昨日（２月17日）までに五、六件の意見しかきていません。新聞には載ったんですが…。

っていきたい、と思いますよ。

――士幌はいまのところ、そうした申し出もないということですか。

伊東　そうですね。正直言って、それぞれの事業ごとに取り組みをされていて、けっこうやれてきている、と私はみているんです。松倉ダムでは、最初はいろんな意見が出され、違いもあった。ここは一緒に集まって議論するしかないのかな、ということで、意見交換をする場をつくった。

――その場には政策室からは行っていないんですか?

伊東　意見交換の場には政策室の延長として副支庁長が中に入って、函館土現・建設部とともにやっていく。でも、「政策室だ」「建設部だ」という話は、何か対立を前提にした議論でね。組織でやっているわけで、政策室が言うことと違うなんてありえない。ただ、今までの経緯があって、「本当にそうかな?」と思われてしまう。ホームページだって、「建設部が作ったんだから」と言われて、なかなか理解してもらえない。

――すれ違いや不信感は行政だけの責任でないと思いますが、政策室長の言葉を借りれば「虚心坦懐に議論」するといい。

伊東　そうですね。松倉ダムは議論をしていますし、道民の森も意見交換をしたり、公聴会の場でやっています。士幌は、今は基礎調査をやっていて、議論の素材を整理している段階ですから、目に見えにくい部分があるのかもしれません。

――地元住民や自治体、関連団体からの意見聴取の件は、どうなっていますか。

伊東　平成十年度の前半くらいに、住民の皆さんからのアンケートを考えようとしています。この道路の性格を考えれば、アンケートを取る範囲で結果が違うと思う。そこで九年度、どういう調査をやればもっとも公正か、について委託調査を発注しています。

――調査のための調査?

伊東　そうですね。今は住民ニーズに関する調査の企画検討をやっている。この調査は、客観性や公平性がなければ世の中から受け入れられなくなります。私どもは、そこが重くなるものですから、できるだけ客観的なものを考えていきたい。指名競争入札で東京の建設技術研究所という業者に委託し、調査方法を検討してもらっています。九年度中に結果がまとまり、それを基に十年度前半、具体的な調査を発注することになります。

――十勝地方でアンケート調査をする、という前提ですか。

伊東　地元四町という単位、十勝圏、北海道とでは特性がありますから、もっとも合理的にやれて、公平で信頼されるものにするために、エリアの設定を含めて検討してもらっています。道民が持っている情報量にしても、かなり違いがあるでしょう。仮に広く実施するにしても、聞き方が違ってくる。実態に合ったものでなければいけない。

――自治体や関係団体からは?

伊東　自治体はいまのところ、地元四町からの聞き取り方式で考えています。関係団体は、自然保護や地元の団体など、いろいろあると思います。

――公聴会的なものはどうですか。

伊東　そのへんも今年のデータを整理してみて、どういうやり方がいいのか検討してみることになっています。基礎的な整理ができていないと、仮に公聴会をやるにしても、帯広と札幌とでは違いますからね。

――意見聴取も十年度前半を目処に、ということですか?

伊東　できればアンケートに入る前後くらいにやりたい。基本的には地元住民の皆さん、自治体と関連団体からアンケート方式と聞き取りになるでしょう。それ以外に、公聴会的なものを含めて、聴取方法は今年の調査結果を踏まえて、さらに検討します。

――これまでの検討経過も含めて、いろんな団体に説明するといいんじゃないか。そのなかで、いい意見が出てくると思う。

伊東　自治体や関連団体のご意見をうかがっていくなかで、やり方なんかも少し議論できるかな、と思っています。次の段階のやり方が見えてくるかな、と。

効果・住民ニーズ・環境が議論の柱

――交通量調査などについては?

伊東　これは「費用対効果」についてのものです。費用の面をある程度はっきりさせなければ、それに見合った事業効果があるのかどうか見えない。トンネル工事は難しさがあるようなので、工事費の試算も含めて専門家に委託して調査してもらっています。

――いま、自然保護団体が問題にしている気象調査は、その一環なんですか?

伊東　あれは環境関連の調査です。すでに行なっているトンネル予定地の温度測定などの延長だと思います。これは「時のアセス」の評価の材料にもつながってくる。「環境にどんな影響が出るか」も一つの重要な材料でしょうからね。

――推進してきた人たちは、立ち止まられて「困ったな」とやっている。反対している人たちは、「立ち止まったのに、お前たち何やってるんだ」というわけです。

伊東　一つのことをすると、まったく逆の見方をされてしまう。私たちは立ち止まって、評価をする材料として調査を考えている。一〇〇%を目指すとなかなか動かなくなりますから、ご批判をいただきながら前に進めていきたい。

道庁に陳情攻勢をかける地元の推進団体（昨年８月。『広報しほろ』から）

くしかないんだと思います。

――ただ、いずれの調査も身内でやるものですよね。北海道自然保護協会長の俵さんは、「スポーツの選手がある日突然、レフリーになった」と表現していましたが。

伊東　そこも基本的なところの信頼関係の問題なんですね。我々は行政の新しいスタイルと認識していますし、そういう取り組みでしかない。松倉ダムは典型的な例で、今は評価の一環としてやるけれど、行政施策を進める基本的なスタイルにしたい。まさに事業を進める人たちが、これから何をしなければいけないのか、何が問われるのか。それを肌で学ぶしかないわけです。

――「事業者自身が点検する」というのは正論ですが、現業サイド以外からアセスの主旨や経過などの説明が十分なされないので、関係者にはすごく不安がある。士幌高原道路も、ややこしい問題がありますが、直接話をしないとまずいと思うんです。

伊東　それは虚心坦懐に受け止めさせてもらいます。私どもとしては、時間の許す限りどこにでも出ていって、お話をさせてもらうつもりですが、一朝一夕に完璧なものができるのは難しいかもしれませんね。

――「士幌高原道路は外部委員会で検討する」との一部報道がありましたが。

伊東　最終的には検討チームで議論するわけですが、どの事業もすべて、外部の意見を聴くことはやっていきます。自治体や住民団体などのほかに、有識者を入れたものも必要に応じて考えたい。例えば、今回の調査結果について意見が分かれる場合、課題に合った人たちに集まっていただく、あるいは個別にお話をうかがうとか――専門家の意見を聴かなければならないかもしれません。

事業の性格にもよると思う。例えば、費用対効果の幅をどの範囲で考えればいいのか、地域振興にどんな効果があるのか――いろんな見方がある。環境問題もそうです。有識者からの意見聴取について、今の段階で固まっているわけではありません。課題が整理される段階でやり方を含めて相談したい。

――諮問機関を設置する、という道庁がよくやる手法は採らないわけですね。

伊東　このシステムは現実的なものを探っています。最初にすべて役所の得意のスケジュールを決めて、それを変えずにやって、手順がすめば、「これで終わったんだ」というやり方にだけはしないで、現実的な議論を積み上げていこうとしています。

――十勝自然保護協会が然別湖を訪れた観光客にアンケートをしています。これに限らず、関連団体が独自に行なった調査の結果は「時のアセス」にどう反映されるのか。

伊東　今回のアンケート結果はご送付いただいて、内容は承知しています。これからも出てくると思いますが、一つの資料として判断の参考にさせてもらい、再評価に取り組んでいきたい。

――「道庁内部はバラバラだ」と士幌町の方が言っていますが、庁内の連携態勢はどうなっていますか？

伊東　「バラバラ」とは何を指して言うんでしょうか。一月に検討チームの会議をやりましたが、座長の西村副知事が松倉ダムの例を挙げて、「注目されている施策であり、ちょっとした言葉の使い方によっても大きな誤解につながる。これを反省の材料にしてやってくれ」と訓示しました。外の目からは、どうしても「進めてきた側」と見られる。松倉ダムでは、技術屋さんでしたから、つい専門的なことを言った。結果的に、そうした説明が「推進」として映ってしまった。

道としては明快なところでお話をしているわけで、多少誤解があっても回を重ねていけばおのずと理解が深まってくるし、そのことが大事だと思います。双方に苦労はあると思うけれど、それは大事な苦労です。

――双方とは、行政と市民、それとも行政内部のどっちですか？

伊東　松倉ダムのことが新聞に載ると、「どうなってるんだ。庁内的に不一致があるじゃないか」と電話がきて、「そんなことはない」と答える。資料を作るときに、（庁内で）いろいろ意見はありました。しかし、道の基本的なスタンスは、市民の意見を聴いて、「松倉川の治水をどう確保するのか？　水をどう確保するのか？」に尽きるわけです。書類の作り方をめぐる議論自体は、そう大きな問題ではありません。我々も苦労はある。現場の土現の皆さんも苦労する。議論を通じて行政の意識は変わってくるのかな、と思う。

――士幌高原道路は、基本の議論の柱はどれになりますか。

伊東　「費用対効果」「住民ニーズ」「環境の問題」と、大きく三つでしょうか。

――それを議論する庁内の連携態勢は？

伊東　課題に対する評価方法について、部内のいろんな議論を踏まえて意見交換をして、方向を出していきます。「連携がとれていない」という言い方は残念ですね。誤解をされることがあるのは否定しませんし、そこは謙虚でいたい。ただ、意見の不一致は基本的にはない、と思う。

――堀知事は「説明責任と情報公開は『時のアセス』の試金石」と言っていますが、なかでも士幌高原道路はかなりの試金石になるでしょう。今後、どう進めますか。

伊東　士幌は、基礎的なデータを整理している段階なので、外から見えづらい面があるかもしれません。それもあって、ホームページに掲載して意見を募っています。掲載は六事業のうち士幌だけです。基礎的な調査がある程度すめば、意見聴取の形で見える動きになってくると思います。委託調査の結果も公開し、素材として投げかけて、意見を聴く場や出された意見も公開し、開かれた再評価をしていこう、と考えています。

――「アセスが事業の休・廃止を前提にしないのはおかしい」との批判がありますが。

伊東　それは大きな誤解です。もちろん、再評価の結果、休止や廃止は選択肢の一つとして視野に入れています。評価のなかに「施策が休止または廃止になった場合の対処方法」という項目がある。ちゃんと見ていただければ、すぐ分かることです。しかし、最初から決まっていることではない、と再三申し上げている。逆に、推進側の皆さんは「休・廃止を前提としてるじゃないか」と言う。私たちは同じことを言っているんです。

――推進側の人によると、「事業を進めるためにも時のアセスをやる」と知事が発言した、といいますが、本当ですか？

伊東　それも誤解だと思う。課題を抱えて停滞している。再評価して、本当に必要なものであれば課題を取り除いて進めましょう、と言ったと思います。あらかじめ結果を決めて取り組むんじゃなくて、再評価して、必要なものならば要因を取り除いて進めるし、役割が終わった」というなら先延ばしせずにやめてしまう。「時のアセス」は、そういう決断をするための仕組みです。

――推進・反対双方とも、六つの再評価項目に沿った形で、自分たちの主張がきちんと整理されていない。感情的なものが払拭できていないわけで、政策室がきちんと説明の場を持つべきだと思います。

伊東　長い間の経緯があるので難しい面があるのかもしれませんね。私どもとしては結論が先にあって取り組んでいるものではない、と明快に言えます。調査や議論、意見を整理していって、結果は何が出てくるか分からないし。まさに前提にしない。そういうものとしてご理解いただければありがたい。

――検討チームの議論をへて、結論はいつごろになりますか？

伊東　今年十月くらいに中間報告を出してもらう予定です。その段階で、「どうするか？」ということが一つ出るかと思います。はっきりしたことは言えませんが、中間報告の段階で何らかの整理をしていきたい。

――最終結論の目処は？

伊東　そこは中間報告を見なければいけないのと、もうひとつ環境の問題があって、影響調査が並行して行なわれていて十年度いっぱいかかるようです。それを受けての最終報告になりますから…。

――早くて十一年度の前半くらい？

伊東　中間報告の段階でみんなで相談することになるでしょう。一つの区切りは中間報告と思っています。

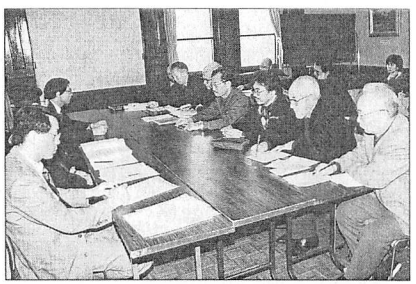
――過去にこだわり、賛否双方による座談会すらできない現実もあります。「時のアセス」を契機に、道は各界の人たちと実際に顔を突き合わせて、虚心坦懐に議論をしてほしいものですね。結論が一年や二年遅れたっていい。その過程が大事なんですからね。

伊東　いま松倉ダムでは、「みんなで議論しないと前に進まないよ」と、いい雰囲気になってきています。それが刺激になれば、と思っているんですけどね。

――本日はありがとうございました。

（収録／98年2月18日）

※訂正＝前号で元鹿追町長の名前が沢渡一男氏とあるのは、佐渡一男氏の誤りでした。



自然保護関係者らと道との話し合いでは、時のアセスへの注文も（2月19日）

取材後記

対立点を鮮明にすることが大切
道民が参加できる工夫も必要

三回にわたり関係者にインタビューした。本当は、この道路に推進と反対の人たちによる座談会をしたかったが、双方とももしり込みして、日の目を見なかった。メンツ、意地、警戒、不信…などが混じった感情によるものと思う。感情が先に立ち、正面から議論ができぬところに、この問題の不幸がある。

インタビューを通じて、議論の対立点（接点も）が改めて浮き彫りになった。

まず、時代の変化や地域づくりに対する見方が大きく異なる。一方が公共事業を活用した振興策を描くのに対して、片方は「ありのままの自然」を活かした地域づくりを主張する。ただ、道路のことを抜きにすれば、環境学習などで議論の接点はあった。

自然環境に対する見方も、かなり違う。

象徴的な話は、推進側の人たちが「町を売り出す材料としてのナキウサギ」とみるのに対して、反対側は「氷河期から生き延びてきた、そのものが宝」と言う。やはり、道路建設を望む側の勉強不足がある、と思う。

「時のアセス」の再評価では、測定数値をもとにした影響予測にとどまらず、道の「環境保全指針」との整合性をはじめ、「北海道が残すべき自然は何か？」という大局的な見地からの分析・議論が大切ではないか。

相撲に例えるならば、「時のアセス」の導入によって、九七年春場所を期して力士が行司役に衣替えした道行政。施策の周知不足、対象事業の関係者やマスコミなどの誤解や不信、過大な評価も手伝って、まだまだ試行錯誤という印象が強い。関心を持つ道民が参加できる工夫が、もっと必要だろう。

この道路の再評価では、内向きのものではない、道民に分かりやすいフローチャートを作るべきではないか。環境や地域振興、費用対効果、防災など民生面を評価項目にして、「道路を造ったとき」「やめたとき」の両面から、具体的に評価するのである。

伊東氏の話にあるように、いくつか意見聴取の方法が検討されてはいる。が、道民の参加という点では不十分だ。

対立する意見を公開の場で論争させる、という手法を取り入れてはどうか。賛否双方に人選をしてもらい、知見の持ち主（研究者に限らない）が評価項目の各分野について意見を述べあう。道庁のホームページもこうした手法を取り入れる。この論争のあとで、さまざまな意見聴取をしていくといい。

行政は対立を避けようと考えがちだが、むしろ対立点を鮮明にさせて、検討チームの判断材料にする。そして知事が事業の中止・継続を最終判断していく。

また、賛否双方ともに、みずからの調査結果や主張を「時のアセス」の評価項目と絡めて整理し、論争するべきでないか。もはや感情的になっている時期ではなかろう。

「時のアセス」は行政の自己点検であると同時に、道民と行政が切磋琢磨する場であってほしい。そのための工夫を求めたい。