

「時のアセス」で山場迎えた 士幌高原道路

ルポライター 滝川 康治

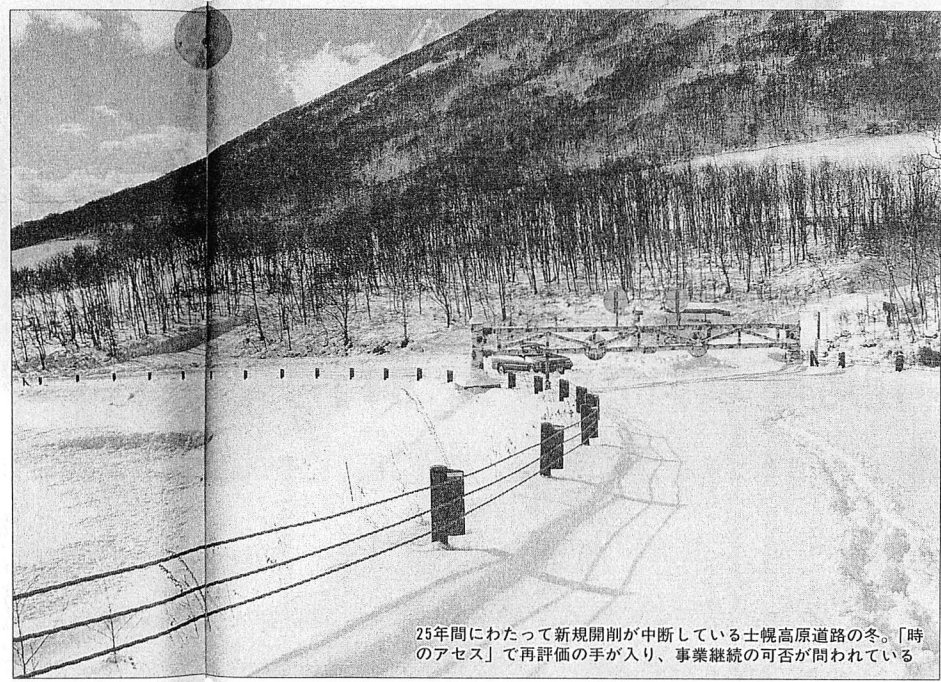
道路抜きでこそ際立つ 「自然環境教育」のメツカ

開通の効果に 住民の冷静な目

士幌高原道路をめぐる道の「時のアセスメント」は、再評価の結論を九九年三月に出すべく、作業が大詰めを迎えている。十二月には、士幌・鹿追・上士幌の地元三町や関係団体からの意見聴取も行なわれる。

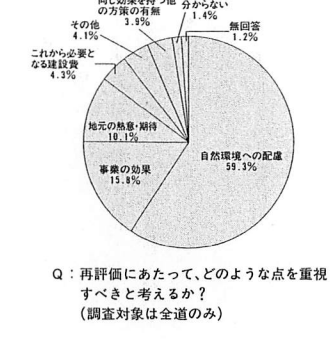
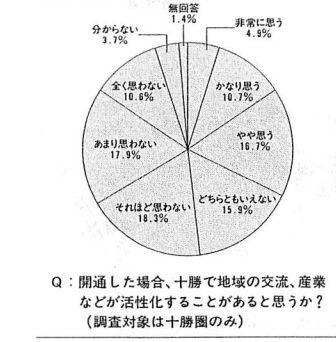
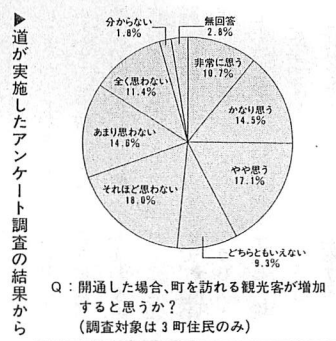
道は十月下旬、再評価の一環として地元三町と十勝圏、全道あわせて九千七百人を対象に行なった、同道路に関する意識調査の結果を発表した（別項の図を参照。回収率は約57%）。

「士幌高原道路が開通した場合、町を訪れる観光客が増加すると思うか」



25年間にわたって新規開削が中断している士幌高原道路の冬。「時のアセス」で再評価の手が入り、事業継続の可否が問われている

士幌高原道路をめぐる「時のアセス」が大詰めを迎え、道民の合意と投資効果、環境保全の三つを軸に再評価が進む。長年にわたって賛否双方のせめぎ合いが続いてきたが、高原道路に代わる地域振興策はないのか——そろそろ真剣に論議してはどうだろう。同道路とアセスの現在をレポートする。



しても適正なものはない」と何度も道に言ってきた（小川寅之助・前士幌町長）と推進側が難色。反対運動の側も、「我々は是非を問う調査にせよ」と要求した。建設部サイドの設問では「道路ありき」になるので、政策室や自然保護課が関わり、質問内容も公表するように指摘した（及川裕・十勝自然保護協会長）と調査手法や内容にきびしい注文をつけた。

「調査の公平性を保つために、どこまで双方の情報を提供できるのか、我々は状況をつかめなかった。どんな情報を提供しても、双方に不満が残る。ある程度の数を集めないと統計的な問題があり、こうならざるを得なかった」（道建設部道路計画課）

発表後の双方の見方は対照的だが、そろって道の対応を注視する。

「こうした答えが出てくてもやむを得ないが、道路建設をするかどうかの要素になるのはおかしい。十勝圏では『道路ができれば利用する』という人が七割もいた。よほど細かく分析してもらわ

ないと困る」（小川・前士幌町長）

「不備なニーズ調査にもかかわらず、自然環境重視を表した結果が出たことを評価したい。これを今後、道がどう評価するか懸念がある」（及川会長）

いずれにせよ、道路建設がもたらす波及効果への期待度は相半ばし、環境保全を求める回答が多い結果は、誰もが争えないことだ。「事業の継続をめぐる道民の合意形成がなされていない事実、再評価の大きなポイントになっていくだろう。」

※

十一月二十九日、士幌町では十六年ぶりの町長選が行なわれ、町の前企画調整室長・小林康雄氏（47・自民、民主推薦）が元町議の新庄晴也氏（70・共産推薦）を大差で破って当選した。

然環境に影響を与えると思うか」

これら三町の住民のみに対する質問に、「思う」「思わない」の答えはほぼ同数。地元住民の冷めた見方を浮き彫りにした格好だ。

「開通した場合、十勝地域の交流・産業などが活性化するか」との十勝圏の住民に対する質問に対して、「思わない」が「思う」を14ポイント上回った。また、全道のみを対象に、再評価にあたって重視すべき点を質問したところ、「自然環境への配慮」が五九・三％とトップで、一〇％台の「事業の効果」「地元の熱意・期待」を大きく引き離している。

アンケートは直接、道路建設の是非を問うものではない。

「ここ十年ほど、マスコミの否定的な報道が大勢を占めてきたので、「調査を

新庄氏が「土幌高原道路の中止」を掲げたことで、町長選では初めて同道路の是非が粗上りのつたが、共産党の基盤票に少し上乗せした得票数で終わり、建設促進運動の関係者を安堵させた。

計画は二転三転 推進住民の葛藤

町内の有力者らをして「開通は長年の悲願」と言わしめる高原道路は、六年に町道として着工し、六九年には道路に移管した。「然別湖への新たな道路」という農村リーダーたちの思いが込められており、①土幌高原の観光推進②木材や牛馬の搬出入路③山火事の予防——などが当初の目的だった。が、工事が急斜面の山肌を削り取る



転換期の道路問題を抱え、手腕が試される土幌町の小林康雄・新町長

にしたがって、その醜い姿に批判の聲が上がった。折りしも、全国的に公害問題が深刻化し、山河の開発をめぐって自然保護論議が起きた時代。この道路も保護論議の高まりのなかで、七三年には全長二十一・六キロのうち二・七キロを残して新規開削が中断し、現在に至っている。

時代とともに計画は二転三転する。「駒止トンネル案」に変更される。この案も問題点が多く、九三年に道が未着工区間を全線トンネルにすることに方針転換。九五年には環境庁の自然環境保全審議会が三つの付帯意見をつけて、全線トンネル案を承認している。パブル経済の隆盛と崩壊のなかの変転、そして地球レベルの環境問題や公共事業の見直しが論議されるにおよんで、大きな転期を迎える。長年中断してきた土幌高原道路が「時のアセス」の対象事業にされたのは、時代の自然な流れだった、とわたしは思う。

が、太田寛一氏（元全農会長）ら、かつてのリーダーたちの遺志を引き継ぎ、道路建設を「悲願」にしてきた人々の間には、道などへの不満と屈折した

環境教育の場 意欲的な報告書

の大きな課題なのだろう。

土幌町と町開発振興検討特別委員会（太田助委員長、委員20人）、日本地域開発センターの三者は最近、一冊の調査報告書をまとめた。「東大雪の大自然と豊かな農村を結ぶ「自然・環境教育のメッカ」づくり」と副題にある。土幌高原を中心に、これからの地域振興のあり方を整理したものである。

今年二月に同センターが示した案をたたき台に議論を重ね、農村関係者らの意見も聞きながら、七十ページほどの報告書にした。「ヌブカの里」の整備を中心に報告を七年前にまとめているものの、東大雪一帯に広げた取りくみは初めてだ。

主軸になっているのは「東大雪エコミュージアム構想」。一帯を大雪山国立公園のエコパーク（生態公園）化の先導地域として位置づけ、自然を保全し学び、親しむ場として、環境教育のゾーンづくりを進める——という構想で、

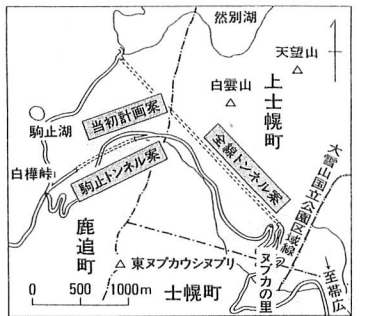
車両の乗り入れ規制やソフト面の充実、施設優先からの転換などを課題に挙げ

る。土幌高原は、この構想の拠点として位置づけている。具体的には、

- ① 体験館の整備やガイドによる自然教室の開催、バイオガスパラントなどによる体験学習
- ② 消費者と生産者の交流や芸術家による創作活動の推進
- ③ 農業体験拠点としての土幌高校のグレートアップや、高原の宿舎などを活かした農村体験プログラムづくり
- ④ 乗馬やクロスカントリーの拠点づくり

などを盛った。これに、市街地にあるJ・A土幌の「ポテト・コンビナート」などへの視察エリアや、下居辺地区の町営温泉などを合わせて、農村体験・観光に取りくむ——という壮大な内容。土幌高原道路は、この構想にとって不可欠なものとしてされている。

郷土愛が伝わってくる構想で、時代の流れを先取りしようとする意欲的な姿勢がうかがえる。道内でも有数の農村だけにハード面の蓄積もある。が、こうした「メッカづくり」は、

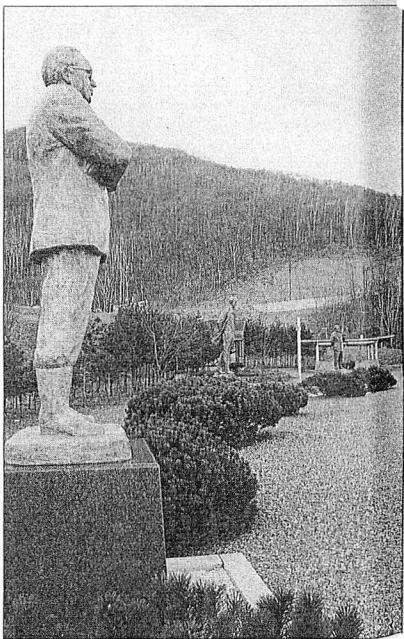


二転三転した土幌高原道路計画

気持ちが悪く。

「この間、道から地元に対する注文があつても忠実に対応したのに（二人三脚でやつてきた）建設部は第三者的立場になってしまった。駒止案と全線トンネル案との事業費の差額五十億円は、自然への影響を最小化するための投資。わたしは道に対して「自然を守るための投資を、費用対効果の試算に含めるのはおかしい」と言ってきた。町民の素朴な疑問は「なんで高原道路だけが騒がれるのか？」ということだ。それを道はどう考えるのか」

十一月中旬のある日、町役場を訪れたわたしに小川町長（当時）は、憤懣やるかたなしといった様子で道に対する不満をぶちまけた。再評価の結論は



「ヌブカの里」に立つ太田寛一氏の銅像。最近、国立公園内の違法建築と判明した

高原道路が開通しなくても可能なのではないか——それが、報告書を読んだわたしの感想である。道路建設によるマイナスイメージは、構想を実現させるうえで支障になるのではないか。「体験なくして感動なし——何億円もかけたハードなものがないと人を呼べない、という考え方は間違っている。これは低成長の時代であり、子どもたちが夢を託し、ベストな状態で環境を保全することが大事だ」

こう指摘するのは、八五年から自然体験活動を続けている「土幌なまくら会」の事務局長・原尾進さんである。同会は、少年たちやその家族と一緒にアウトドアスクール（町教委と共進）や「開拓の道スキーウォーク」

土幌町にとってきびしい内容になることを覚悟しているふうでもあった。

新町長に選ばれた小林氏も同じ日、土幌高原道路の開通促進運動を続ける意思をあらためて強調したが、「道路を造ることが目的ではなく、将来の農村づくりの手段としての道路と考えている。アセスの結論について」町民のなかに「状況はきびしい」との感覚はあるのではないか。反対の人もおり、町内にいろんな意見、議論があつてしかるべき、と思つている」と柔軟姿勢もにじませた。

「多くの土幌町民は有力者たちの運動についていっただけ。道路が中止になつても冷静な人が多いのではないかと見る住民もいる。が、促進運動に奔走してきた人のなかには「町道に戻してもらい、三町で建設すべし」といった強硬意見もある（現実には困難）。「道路が駄目になったら、すべてがおしまい——という見方はまずいと思つけれど、そんな気持ちが吹っ切れないんだ」と、ある推進派の農業者が複雑な胸のうちの話を話してくれた。

飯に中止や凍結の結論が出たときにどう対応するのか——促進運動関係者

「松浦武四郎探検ツアー」「東大雪冒険ツアー」といったイベントを手がけた。また、土幌高原の麓にある牛小屋を改造した山荘「コムニの里」のまわりで、五右衛門風呂に入つての交流会や水車発電などもやつている。隣接地には原尾さんが所有する一・二ヘクタールほどの「野鳥の森」もある。

今春、「コムニの里」での自然体験施設を紹介したイラストパネルが、当別町の道民の森に整備予定の「環境の村」のアイデア公募で最優秀賞に選ばれた。「環境の村」は、時のアセスで中止になったゴルフ場などの代替策として道が計画する試みだけに、なにやら因縁深いものがある。

よりも、町民たちが実践してきた体験活動に学びつつ、前出の報告書に盛った構想を実現させるほうが得策なのではないだろうか。

アセスの試金石 注目される結論

「時のアセス」の再評価では、道路建設による一次産品の販売額や観光客の増加などの間接効果についても予測する。「それで初めて、便益の算出根拠がある程度数値化できる」(道路計画課)というものの、これはあくまでモデル式を使った試算にすぎない。

道はすでに、費用対効果を数値化する作業の一環として、道路が開通したときの交通量を予測済みだが、平日で六百台/日、休日で七百台/日、との数字が出ている。時間短縮効果による三十年間の便益(60億円)を建設事業費(95.6億円)で割ると、指数は1.0・六三。建設省が示している投資効果が認められる指数は1.5というから、かなり下回っている。

前出の土幌町の報告書では、「環境コ

ストは単純に費用の増大と考えるべきではない」との立場から、

① 然別湖の観光客の五〇%が土幌高原に立ち寄ったケース

② 高原道路の整備で年間三十万人の利用人口の上乗せがあったケース

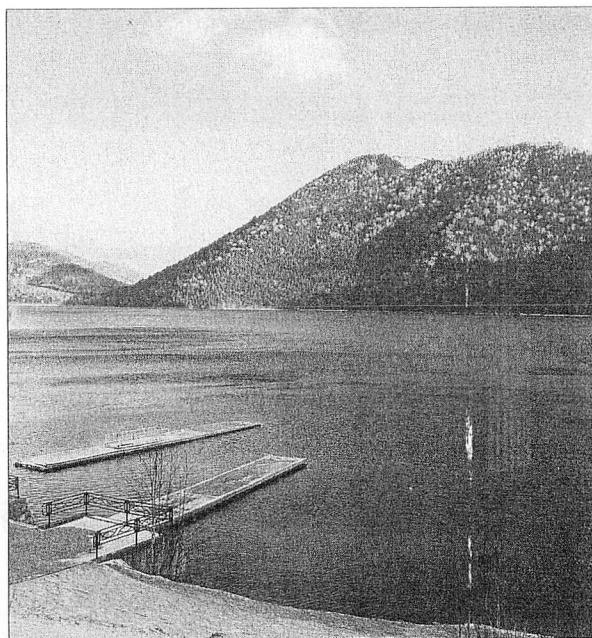
の二つを想定して試算しているが、指数は前者が一・〇七、後者が二・三〇。これは、かなり希望的観測に基づいた試算なので、逆にこの道路の投資効果の少なさを印象つけた格好だ。

来春に向けて大詰めを迎えた作業について、道政策室の担当者は、

「時のアセスの最後の再評価であり、いままでの評価を損ねないようにしたい。これは(斤内)で携わっている者みんなの気持ちです」と前置きして、次のように道民の合意を重視する見方を示す。

「単純に地域内の道路であれば、住民の意向を踏まえて費用対効果を考えればいい。しかし、国立公園内での事業で、道の税金も入っており、その住民だけの合意とはならない。環境への負荷などについて、道民の側の幅広いコンセンサスが必要だろう」

結論を出すにあたっては、「合意」費



神秘的なたたずまいを見せる然別湖。カヌー体験などの企画もある

用対効果」「環境保全」の三つがポイントなりそうだ。

ここで道が安易に「事業継続」の結論を出すならば、アセス自体のあり方を問われてしまう。「時のアセス」の対象要件の三番目に掲げる、「施策の円滑な推進に課題を抱えており、今後も長期間にわたって停滞する可能性がある」事業へ道みずから導く——という自己矛盾に陥るからである。

むしる道は、土幌町がまとめた「自然・環境教育のメッカづくり」の提案をきちんと受け止めて、それを基にして「道路抜き」の代替策を探っていくべきではないか。

時代の流れがあつたとはいえ地元を翻弄したことは事実であり、その罪ほろぼしのためにも、「環境教育のメッカ」を創るといい。災い転じて福となす、である。そこから、自然保護活動に取り組む人々と地元住民の接点が生まれ、農村と都市の交流もまた具体化していけるのではなからうか。

然・環境教育のメッカづくり」の提案