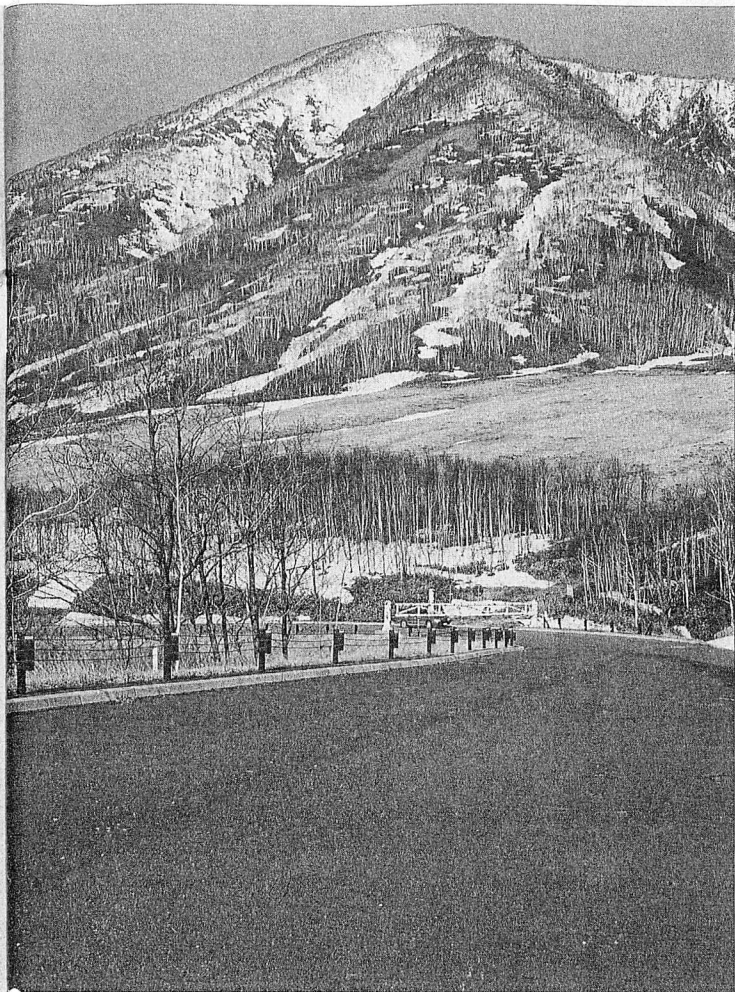


過去のわだかまり払拭し 国立公園利用の議論を



新規開削の中止が決まった土幌高原道路。ゲートの左手に「ヌブカの里」がある。

道なじる前町長 淡々とした住民

土幌高原道路の建設中止が決まってから一カ月ほどたった四月下旬のある日、わたしは地方選たけなわの土幌町を訪れていた。

「時のアセスに入るまでの三十数年間、地元の問題を投げかけてきたんだから、道には責任がある。(アセスの調査で)建設部は『自然に対する影響はない』、堀知事は『ある』と会見した。知事はその根拠を地元に来て説明すべきだ。何がなんでもダメ、と言っくんじやない。最小限、我々が疑問に思うことは明らかにしてほしい」

前土幌町長として建設促進運動の先

土壇場で道幹部の事なかれ主義が露呈し、堀知事の政治判断で「中止」が決まった土幌高原道路。今回の決定を関係者や住民らがどう受け止めたのか。「時のアセスメント」をどう総括するか——などを整理してみた。いまこそ、過去のわだかまりを払拭し、国立公園の利用とあり方を議論するときだ。

頭に立ってきた小川寅之助さんは、こう言っただけの対応をなした。

知事選で堀氏の票が他候補を下回ったのは、道内市町村で土幌町だけ。おまけに白票などの無効票が七百六十七票(投票総数の17・36%)も出た。「あれは運動したわけがなく、みんなの率直な住民感情と思うよ。知事は四年間、農協の前で『あの仕事(高原道路)をやりませう』と言って、町民はワァーとなった。『時代が変わった』と言ふなら、その理由や途中経過を説明する責任が政治家にはあるでしょ」

と憤懣やる方ない表情の小川さん。

堀氏は選挙中、隣の音更町で遊説したものの、土幌は素通りして、乗用車で

そつと足寄町へ移動したとか。わたしには住民感情はよく分からないが、説明責任のところは正論と思う。

同町の小林康雄町長は、「中止の結論は残念。建設部の調査で必要性や妥当性を認めながら、最後は知事が政治判断するのなら、アセスの制度は何だったのか。検討チームのメンバーも現地をよく見ていない」

と道のやり方を批判する一方、

「今後のことは、堀知事の来町を受けての対応になる。運動の展開も新たなものを考えていきたい」と、状況に応じて柔軟に取りくむ姿勢を見せる。

五月上旬には庁内の関係課によるプロジェクトチームを立ち上げ、高原道路に代わる振興策を検討していく。年配者らを中心に高原道路にこだわる声が根強い土幌町で、新たな施策をどう打ち出せるのか、小林町政の手腕が試されるどころだ。

一般町民はどうか、といえば、中止



たった一人、車体の文字でアピールしてきた金田明彦さん

決定を淡々と受け止める人も多いようだ。「ヌブカの里」に近い新田地区に住む、ある年配の男性は「(中止は)残念は残念だけど、道のカネも節約しなければならぬしね。ダメになったのは事実だから、あきらめなければならぬだろう」とボツリと漏らす。

町内中土幌の金田明彦さん(58)の車のボディには最近まで、「土幌高原道路は必要ない」と書かれていた。文字

連載・転換期の公共事業⑨ 「時のアセス」に教訓残した 土幌高原道路の「中止」

ルポライター 滝川 康治



高原道路に代わる振興策を検討中の小林康雄・土幌町長

を入れたのは二年前。開発優先の風潮が強い土幌の町民であることが恥ずかしく、「地元で反対している者がいることを知らせたかった。堀知事の最終決断の四日前、待ちきれずに「中止ありがとう」と書き換えた。

子ども時代、野に咲く花がきれいだったことを鮮明に覚えている。高原道路の話が出始めた六〇年代は「あれは(高原に)自転車で行けるな」と感じる。当時の土幌は、原野や湿地がたくさんあり、馬が畑を耕していた。

登山や写真を愛する金田さんにとって、そんな環境がなくなり、高原道路で自然が台無しにされるのがつらかった。昨年秋まで二年ほど、たった一人で然別湖畔に立って署名集めをした。「どっちみち道路を造ることは決まっている。無駄ではあるけど、トンネル道路でもめている他の地域の力になれるのでは、と思い署名を始めた。でも、時のアセスが始まり、「ひょっとすると止まるかな」と感じるようになった」と振り返る。反対署名は、多い月で二千人ほど集まった。今回の決定を歓迎する一人だが、町などの対応にはきびしい目を向けつつける。

矛盾多い再評価 アセスに汚点

「環境に与える影響は、可能な限り最小化できる」「必要性、妥当性はある」(3月11日付け建設部の調査)

「道民の環境保全に対する意識の高まりを踏まえると、道路整備の推進にはより慎重な姿勢が求められる」「道路整備による効果は大きなものとはいえない」(3月17日付け道の最終調査)



町長室で道から連絡を待つ土幌町の関係者(3月17日・広報紙から)

「時のアセス」の土壇場で結論の一八〇度違う二通の調査が作られた。事業の推進部署と再評価の陣頭指揮を取る政策室との見解の違いもある。土幌町の関係者は「政策室の磯田(憲一室長)にしてやられたのだと悔しがらう。

時という客観的な物差しをあて、時代の変化を踏まえて再評価するシステム(道)と位置づけた「時のアセス」は、きちんと行なわれただろうか。

北海道自然保護協会長の依造三さん(専修大北海道短大教授)は、建設部の調査を入手するや、「計画内容が時代に即しているか?」の検証が欠落した重大な欠陥あり」とする協会名の要請書を徹夜してまとめ、道に出した。「彼らの必要性や妥当性の根拠は、旧土木部の見解を再掲載しただけで、時間の物差しが全く使われていない。観光道路が歓迎された六〇年代、自然環境を重視するようになった七〇年代、そして、リゾートブームから九〇年代のリゾート受難時代へと、時代が変化したことへの認識が欠如している」と指摘する。依さんは、道の自然環境保全指針などを引き合いに出して、建設部の結論を批判する。

「時のアセス」は、公共事業を中止させるための「打ち出の小槌」ではなく、再評価作業を通じて職員の自己点検を促すことに最大の意義がある。が、建設部の調査が示すとおり点検は不十分なうえに、最終決定機関の政策会議でも幹部から「凍結」や「先送り」を求める声が出るなど、アセスの目的からかけ離れた運用が見られた。

「政策室と西村副知事以外は、根本認識を持っていなかったのではないかと。アセスに関する知事の執行方針(97年2月)のなかに『先送り体質の反省』があったが、建設部は四月以降に結論を先延ばしすべく準備したりした。これは、誰が知事になるか分からないのに先送りすることを意味し、公務員にあるまじき傲慢不遜な行為。意識改革が現場に浸透していなかった」

と、かつて道職員だった依さんは手きびしい指摘を加える。

また、自治体の利害や自然保護団体の動きなどが絡んで運用が難しかった面を割り引いても、再評価の過程には不透明さが残った。市民と行政による「意見交換会」や現地視察などを試みた函館・松倉ダムのアセスと比べると、

かなり見劣りする。

賛否が分かれる問題なので双方が一堂に会して論点を浮き彫りにすべきだったが、意見聴取にとどまった(それも今年二月にすれ込んだ。現地調査もなかった。道民の意識調査を実施したが、波紋が広がるのを恐れたのか曖昧な設問が目立った。せっかく土幌など三町を対象に調査しながら、各町ことの集計をしないなど、資料的価値に乏しい調査手法もあった。

さまざまな政治的駆け引きがあったので、道ばかり責めるのは酷なのだが、アセスの先進事例を創る好機を逃したといえる。こうした不十分さを虚心坦懐に反省し、次の「時のアセス」にどうつなげられるのか、「自主自律の構造改革」を掲げる堀道政にとって、大きな課題になるだろう。

ソフトを重視し 代替案の議論を

曲折の末に堀知事の政治決断で中止が決まり、高原道路に代わる振興策を議論する時期が訪れた。

本誌一月号で紹介したように、土幌町と町開発振興検討特別委員会、日本地域開発センターの三者は昨秋、土幌高原を中心とした「自然・環境教育のメッカづくり」を盛り込んだ報告書をまとめた。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、親しむ場にする「東大雪エコミュージアム構想」を、その中心にすえた。具体的には、体験館の整備や自然教室の開催、農村体験のプログラムづくりなどを盛り込んでいるのが特色だ。

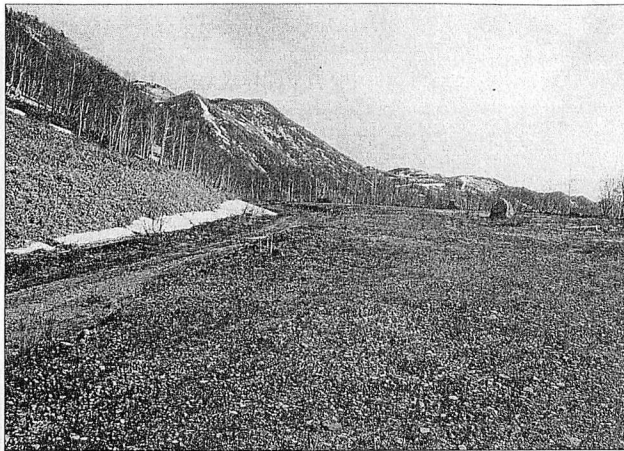
この報告書では、「メッカづくり」にあって高原道路は欠かせぬ存在として位置づけられている。が、その道路が中止されたいま、この構想はどうなるのだろうか。

土幌町小林町長は、「構想は今後の地域振興のメインになる。(土幌町の)ナイタイ高原とも結びつけ、土幌高原から下の地域も含めて具体策を考えたい。こういう事態になったが、あらためて構想に目を通し、プロジェクトチームのなかで新たな計画を検討させたい」と、その実現に意欲を見せる。

民間人ら二十人で構成する特別委員会の代表で元農協マンの太田助さんは、「昔だって『産業道路を』と言っても、仰々しいものを造ってくれ、と頼んでいたんじゃない。道路の旗は降ろさないうが、車道にはこだわらない。大自らのなかに子どもたちが丸裸で入っていき、将来の自然保護思想を養ってくれるようなものをやりたい。国内外の研究者が訪れるようにもしたい。そのために遊歩道くらいはつけるべき」と語り、町と車の両輪で構想の実現に取りくむという。「それには、道側から『これをやれ』では困る」(太田さんとクギを刺す。

道は、庁内にプロジェクトチームをつくって構想を支援する意向だが、「こちらから一方的にという話にはならない。地元の人たちの発想を大事にして、具体的な支援のあり方を検討するところから始めたい。あの地域をフィールドにしたソフトがつながる形での展開に期待している」(政策室と、地元の対応待ちといったところ。

この種の構想を実現させるには、魅力的な環境学習の手法とプログラム、それを支える人材が欠かせない。土幌



トンネル予定地に近い第二駐車場。今後の扱いが課題のひとつだ。

う、関係者の意見反映が重要なことは言うまでもあるまい。まだまだ難題は多いものの、「中止決定」で方向は見えてきた。長年の確執のなかで賛否双方の溝は深いものがあるが、ここは感情的なわだかまりを払拭し、「国立公園らしい利用のあり方」に向けた合意形成を模索してはどうだろう。将来、工事を中止したことを誇れるような地域づくりへ、行政と住民が力を合わせてほしいものだ。

るので、登山道などを整備してほしい」(小林町長)と注文をつける。が、反対運動の急先鋒だった十勝自然保護協会の及川裕会長は、「第一駐車場はトンネル入り口の直近であり、『それくらいはいいだろう』とはならない」と手きびしい。また、然別湖畔に至る道道鹿追線線の整備について、建設部は「本年度以降、雪崩対策や未改良

部分(約1キロ)の部分拡幅やルート変更などを、時間をかけて検討したい」としているが、この点についても同協会は監視の目を光らせている。道はこれらの問題について、庁内に設置するプロジェクトチームのなかで取り扱いを協議する方針。チームの議論を通じて今後の対応を詰めることになるが、ここでも過去の轍を踏まぬよ



「なまくら会」の催しで土幌高原の植物を観察する子どもたち

どが参加して、探鳥会や川の水質調査、星座観察会といった企画を実施済み。土幌高原の麓に「コムニの里」と名づけた拠点もある。今後は、隣の土幌町の廃校跡を使って「環境の村づくり」をすすめる構想も練っている。同会事務局長の原尾進さん(53)は、「アウトドアの原点は開拓生活。我々は子どもたちに夢を託してタネを蒔いているけど、芽が生え、育つには十年も二十年もかかる。環境教育のメッカ」はいいが、誰が、どこで、いつやるのか明らかになっていない。ビジターセンターできちんとマネージメントをしないと、遊歩道を作ってもゴミと盗掘だらけになってしまふ。これからはカネをかけなくても遊べる、楽しめる、滞在できるものを考えたらどうか」と長年の活動をも

アクセスの改革や道路整備に難題

「中止後」の課題も山積している。まず、「時のアクセス」の改革が挙げられる。結論の異なる二連の調書に象徴されるように、このシステムによる「身の再評価」には限界があることがはっきりした。有識者からの意見聴取も行なわれたが、もっと有効な手立てはないだろうか。北海道自然保護協会長の依さんは、

「道は、住民参加や意思形成過程の透明性、情報公開を言うが、高原道路の途中経過は全くのブラックボックス。もっと世論のなかで議論される仕組みが必要だった」と前置きして、千歳川放水路問題での治水対策検討委員会(知事の諮問機関)や、その拡大会議(自治体や自然保護団体代表も参加)の事例などにもっと学ぶよう提案していた。これも一つの手法であろう。松倉タムのような「意見交換会」の開催や、賛否双方の代表が案内役をつとめる現地調査、論争点を直視した意識調査の実施など、採用可能な手法はたくさんある。中止したのは、土幌高原道路のうち未開削部分(トンネル部分)である。「ヌブカの里」からトンネル予定地に至る区間は、すでに一部が舗装されたほか、第二駐車場の路盤工事も終わっている。今後、この区間をどうするのか。道建設部は「今のところ路線廃止は考えていない。第二駐車場の舗装をするなど、きちんと整備したい」(道路計画課)といい、土幌町も「第二駐車場、それに駒止ルートも崩落したりしてい

とに提言する。同会のなかには高原道路に批判的な人がいることもあり、これまで町の支援態勢は弱く、むしろ町外の財団などのほうが積極的に応援してきた。が、これはいびつな姿といえる。脚下照順(身近にこそ優れた試みがある。そこに学び「メッカづくり」に取りくんでどうか。小林町長も「同会など」地域で活動している人たちの声を積極的にとり入れていきたい」と協力の意向を示している。今後の展開に期待したいものだ。