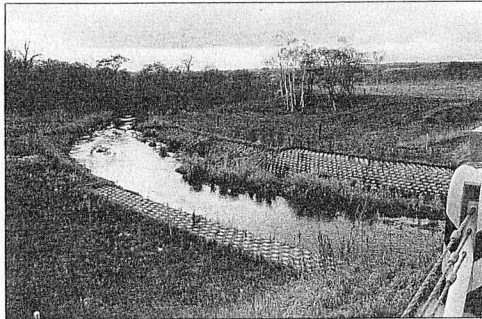


河畔林をつぶす 根室東部の農地事業

ルポライター 滝川 康治



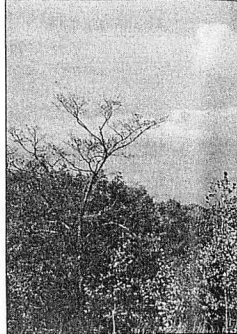
97年に完成した第一当幌橋のまわりでは河畔林が伐られて、無残な姿をさらす

「ここから二十キロほど上流に、一昨
年秋に完成した第一当幌橋が架かって
いる。知己の地元住民は、これを「無
駄な橋の典型」と評する。
根室支庁は護岸の一部に玉石を使い
「多自然工法」に努めたいが、周
圍の河畔林が伐られた跡が痛々しい。
左岸側には牧草地が迫る。二車線の立

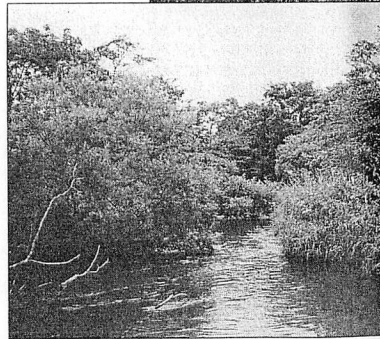
前協議が行なわれてきた。
開発局や公団には当初、当幌川をシ
ン

サケ・マス増殖河川の当幌川をまたぐ
緑資源公団の農道（橋梁を含む）建設
計画に漁業団体がクレームをつけ、ル
ート変更が論議されている。どれだけ
投資効果があるのか、地域での検証作
業も不足気味。根室東部の農地整備事
業の実態と、自然河川の復元に向けた
新たな公共事業を考える。

る、というふうではない。
かつて予定地近くの当幌川には木の
橋が架かり、買い物や馬市に行く農家
の人たちが使っていた、という。三十
年ほど前までの話である。この木橋を
架け換える要望は当時からあったが、
「人が中標津に行ってしまう」と別海
側から反対する声が上がったりもした。

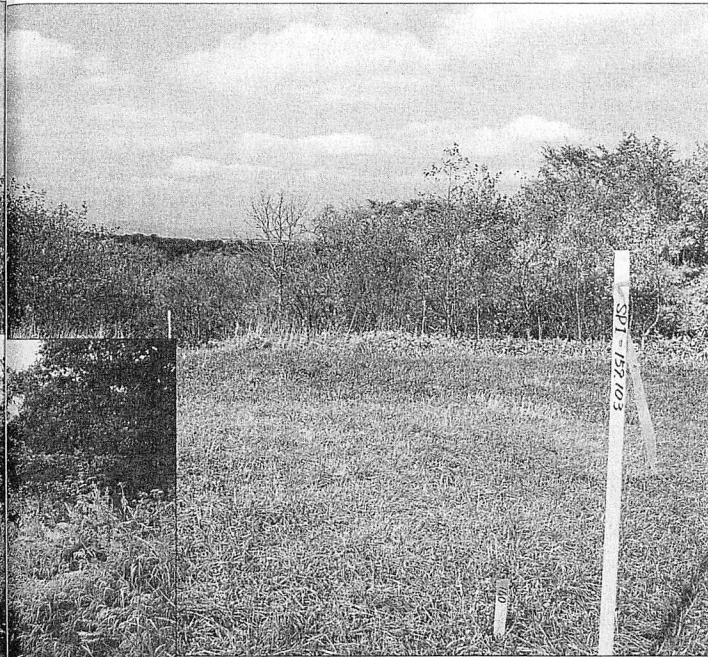


七〇年代初めに下流側に当幌大橋が完



成し、周囲の道路網が整備されるなか
で状況が変わってしまった。
そして今、農地整備事業の一環とし
て計画が採択された。「短縮効果」の恩
恵に与るのは五、六戸の農家とか。既
設の道路があるし、河畔林を再生させ
ようという時代でもある。「緑資源を
冠した公団の何ともチグハグな仕事、
という印象を受けた。

派な直線道路が延びるが、数キロ上流
には一般道道が走っているの、通り
かかる車はほとんどない。
この橋に立つと、下流の農道も二の
舞になるのでは、と思えてくる。
**漁業者と協議し
環境保全を模索**
ここで、「根室東部農用地総合整備事
業」の概要をみておこう。
九八年度に着工し、五カ年計画で行
なわれている同事業は、総延長十・二
キロの農業用道路の整備と、二百ヘク
タール弱の区画整理や土層改良などの
二本立てになっている。総事業費五十
一億円のうち六割ほどが農道工事費で
占める、道路整備が主体の営農の農業
土木事業。調査・立案は開発局、実際
の工事などは公団が担当している。
農道事業は、未舗装の既設道路を整
備するほか、当幌川を横断する前出の
道路・橋梁を新設する計画だ。ここ数
年、事業のうち河川工事を伴うもの
について、事業者と漁業団体との間で事
前協議が行なわれてきた。



別海町側から見た道路予定地(写真右)。後方の林を下ると当幌川の影蒼とした河畔林が広がる(写真左)。ここに橋を架ける計画が進んでいる

深く、川に向かって狭い道がある。開
発の手が入ることの少なかつた河畔林
は、自然の状態を保っていた。
近くの酪農家を訪ねて話を聞く。
「道路や橋ができれば、中標津に行く
のに七分くらい短縮されるかな。賛成
でも反対でもない。あるに越したこと
はないけど、なければいい。人の
少ないところだから、橋を造るくら
いなら農家の入り口まで舗装してもら
うほうがいいんだが」。税金の使い方
がずれている気がするよ」
「近くなるし、諸手を上げて賛成だね。
十年も二十年も陳情して、やっと実現
するようになった。動脈の道路が良く
ないと、農家に人はやってこないよ」
人によって受け止め方がずいぶん違
う。地域一丸となって建設を求めてい

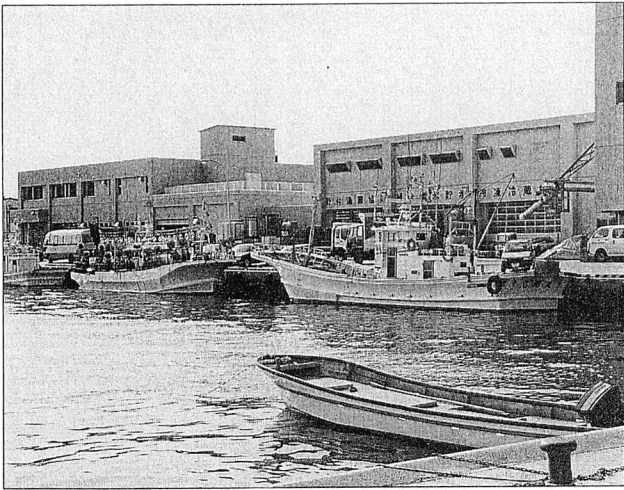
短縮時間は僅か 当幌川に橋建設

根室管内の別海町と中標津町の境を
流れる当幌川は、うねうねと蛇行しな
がら野付湾に注ぐ長さ五十一・二キロ
のサケ・マス増殖河川である。

この川の中流部の河畔林を伐採し、
両町を結ぶ道路や橋を造る計画が進ん
でいる。事業者は緑資源公団（10月に
農用地整備公団から名称変更）。「根室
東部農用地総合整備事業」の大きな柱
になっている。

まず別海町側の予定地（菊水地区）
に行ってみた。測量の杭が立つ牧草地
の外れから広がる林は、当幌川を挟ん
で一キロ余りにもなる。けっこう谷が

漁業者の反発で計画変更 農道の投資効果に疑問！



当幌川などの水は野付湾に流れ込む（写真は野付漁港）

業側の間にとどまり、投資効果などをめぐる議論は乏しいままである。関係者以外の地域住民は、具体的な計画内容を知らされていない。ここで紹介してきた河川工事に伴う事前協議は七〇年代初め、国営の新酪農村建設事業をめぐる漁業者と開発側との攻防のなかで、全道に先駆けて樹立されたものだ。農地面積を九万ヘクタールから約十七万ヘクタールに増やし、乳牛の

数をそれまでの三倍の二十二万頭余りにする、という新酪農村構想に対して、根室管内の漁協青年部などが「絶対反対」を掲げて運動に立ち上がった。事業を手がけたのは開発局と緑資源公園の前身・農用地開発公団だった。その後、漁業側は条件闘争に傾くのだが、開発側との交渉の過程で勝ち取ったのが「河川工事の事前協議制」。七三年暮れ、道知事と根室管内漁業協同組合会長が事前協議の確立を盛った異例の「覚書」を交わした。この「覚書」によって、のちの河川工事は漁業者の同意なしには実施できなくなった。画期的な事前協議は「漁民による環境アセスメント（指導漁連の柳沼武彦参事）として全道各地に広がった。いまでは、四地域に協議制が確立して、天塩川など河川単位での協議組織も生まれている（詳しくは柳沼氏の近著「森はすべて魚つき林」「北斗出版」を参照してほしい）。

事前協議が始まって四半世紀、多くの開発行為にブレーキをかけてきた功績は大きい。が、環境アセスが開発を前提にした手続きの色彩が濃いのと同じように、協議は合意に至る過程でも

投資効果に疑問 インフラ検証を

海道支社の東幸生・業務課長）と、漁業側の意向を尊重する姿勢を示す。また、伐採面でも配慮することを強調してみせたが、その一方で「河畔林に関して我々に専門知識はない。河畔林の存在と活用について有識者に相談し、助言を受けつつ検討していきたい」（同課長）と認識の乏しさを認めるような発言もあった。

「漁民版アセス」の功績と課題

漁業団体の問題提起によって、より良い環境保全の方向を模索する展開にはなっている。が、調整は事業者と漁業側の間にとどまり、投資効果などをめぐる議論は乏しいままである。関係

者以外の地域住民は、具体的な計画内容を知らされていない。ここで紹介してきた河川工事に伴う事前協議は七〇年代初め、国営の新酪農村建設事業をめぐる漁業者と開発側との攻防のなかで、全道に先駆けて樹立されたものだ。農地面積を九万ヘクタールから約十七万ヘクタールに増やし、乳牛の

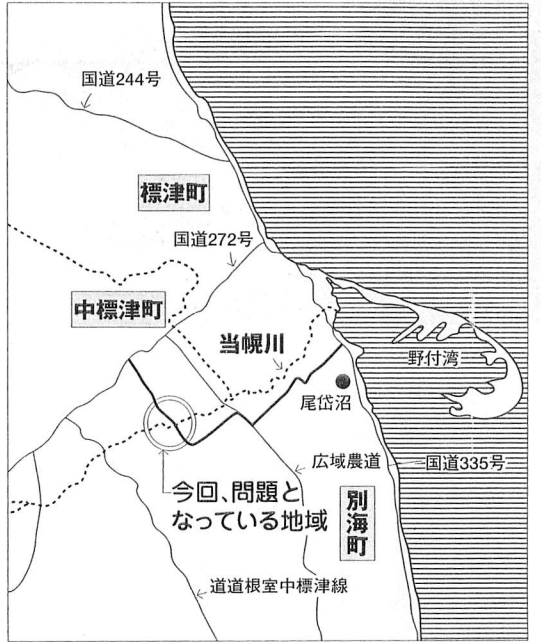
あり、時として開発にお墨付きを与える結果を招く。前出の八戸次長は、「現場に行く」と「我々だけで決めているのか？」と自問自答することも多い。キャストインクボードを握り、その時点でベターなものを選択させてきたとはいえず、忸怩たるものがある」と、ちよびり自嘲気味に話す。この事例でも、事前協議のなかで道路（橋を含む）のルート変更が打ち出されたものの、事業の是非を根本から問うことはなかなか難しいようだ。全道に先駆けた事前協議制を、その後河畔林に対する関心の広がりや河川法の改正（97年）などの流れを踏まえて再構築し、地域全体のシステムに変えていくよう試みる時期が訪れているのではないだろうか。

「野付湾は閉鎖された湾であり、上流

域で開発して落ち着くまで（汚濁物質などが沈殿する役割を果たしてきた。当幌川はサケの主要河川でもあり、あまりいじってほしくない」と、野付漁協の佐藤一雄専務理事が神経をとがらせるように、漁業に対する影響が懸念されるからである。当幌川の河口近くには捕獲・採卵場があるし、長年の開発行為に苦しめられてきた。同漁協では、婦人部や定置部が川やふ化場の近くなどで「魚を殖やす植樹運動」を、青年部は水質

検査を続けている。「畑のそばに土地を確保してもらえば、浜から行って木を植えてもいい」（長内俊一総務部長と云うほど森づくりに熱心だ。現時点で同漁協は、ルート変更や失われる河畔林を移植するなど公団側の案を評価し、柔軟姿勢もみせる。しかし、漁協のアドバイス役をつとめる北海道指導漁連では「計画には同意し

が必要になることや、三方所を横断する案に比べて土工量が多く不足土が生じる、といった課題を挙げている。つまり、かなり大がかりな工事になるとを意味する。今後の進め方について公団側は、「これから現地で立木の調査や測量をして細部を詰め、環境を保持して、下流に対する影響を最小限にしたい」（北



根室東部農地整備事業の農道計画と既存道路との関係。円内が橋などの建設地点



70年代に当幌大橋が建設されると、中標津に向かう木橋は利用されなくなった

ていない」と強調する。「これまで何カ所も道路工事で河畔林が失われるのを見ており、『またか』という感じだ。道路を造ると川のそばの湿原が乾燥状態になる。公団側は道路の経済性を言うが、失われるものが大きすぎる。協議の姿勢は評価するが、『工事ありき』なのが実態です（道指導漁連環境部の八戸法昭次長）公団が作成した資料によると、変更案に必要な道路用地（橋を含む）は一、九ヘクタールほどで、中標津側で保安林の解除

治体や農協、尾岱沼地区の住民から強い要望がある、とも言う。

また、中標津町の担当者は、農家の行動半径が広がることに加え、東方沖地震の例を挙げて「防災上の観点からもルートを確保することに重点を置いた議論もしている」（農林課という。同町内では防風保安林の解除を伴う計画なだけに、伐採面積を少なくして環境保全とのバランスなどをどうするか、悩みながら対応している様子もうかがえた。

公団などが挙げる建設理由は、地域にとって本当に切実なものだろうか。「尾岱沼住民の強い要望」について、別海町役場尾岱沼出張所の職員に聞いてみると、農道計画の中身をほとんど知らなかった。「漁師は山の中よりも海の見える道を走りたがる」と解説した人もいた。牛乳出荷なども既設の道路で対応できており、あまり説得力のある話とも思えない。「防災」の件は、わたしも別海町での取材時に東方沖地震を体験しているので理解できなくはないが、林をつぶさなくても別の方法があるのではないか。

こうしてみると、冒頭の農家ではな

いが「あるに越したことはないが、なくてもいい道路」のように映る。多額の国費を投入してハードの工事をする前に、どれだけ必要なインフラ整備なのか、その投資効果を検証するほうが先であろう。

野生生物の棲息場所を提供する、水温上昇を抑える、落ち葉によって多量の有機物を川に供給する、川と水辺域との緩衝帯として機能し水質保持のフィルターとしての役割を果たすというように、河畔林の働きはとても奥が深い。それらを上回るだけの投資効果がある事業なのか、地域のなかでもう一度考えてみてはどうだろう。

漁業団体との事前協議の俎上にあがったので本連載に取り上げたが、ほとんど話題にもならず農地整備で河畔林がつぶされ、川岸ぎりぎりまで畑や牧草地に変えられた地域は全道いたるところにある。浜の母さんたちの植樹運動が脚光を浴びる時代にあつては、奇妙な光景ともいえる。わずかな利便性を求めるよりも、河畔林を再生させていく新たな公共事業に人もお金もかける、そのことに行政と住民が知恵を絞る時代ではないか。