

中間レポート／今、問われているものは何か

ルポライター 滝川 康治

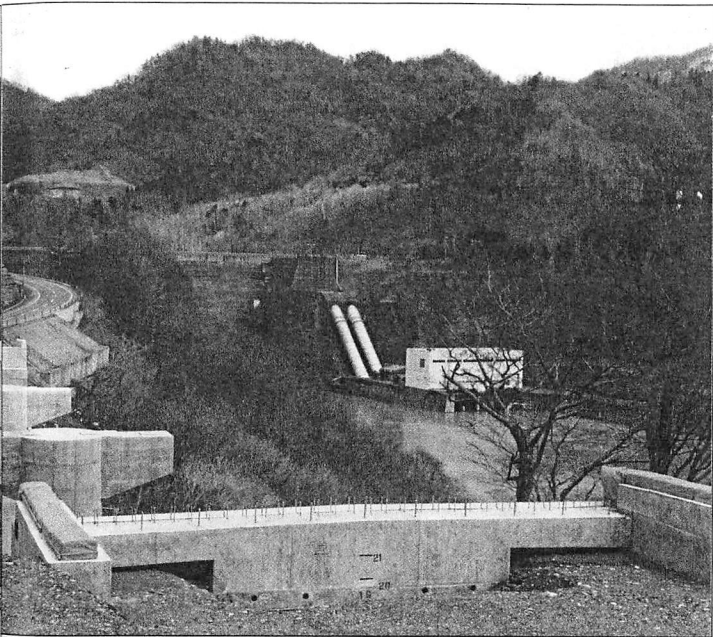
官と道民は本気になつて “次代の投資効果”吟味を

日高横断道路の 再評価めぐり攻防

着工から長い年月が経過したにもかかわらず、いまだ完成の目処がつかない公共事業の代表例に、日高山脈襟裳国定公園のと真ん中を貫く日高横断道路（道道静内中札内線・延長約101キロ）がある。

自然保護世論を押し切つて、第一期横路道政のときに着工にゴーサインが出されたが、山奥での工事とあつて歳月の経過とともに道民の関心は薄らいでいた。しかし昨年二月、北海道自然保護協会（代表 三倉 三三）が事業主体の道と道開発局に対して、未完成区間の工事中止と、この事業の抜本的な再評

破局寸前の財政の下、従来型の公共事業にカネをばらまく手法は不可能になりつつあり、北海道が特別扱われる時代は終わった。その一方で、失われた山河の生態系を取り戻す仕事は山積み、インフラ整備のあり方が根本から問われている。本連載の後半部分を振り返りながら、これからの北海道の公共事業のあり方を考える。



自然保護団体から抜本的な事業再評価を求める声が上がっている日高横断道路（写真は静内側）。土砂崩れなどの恐れがあるため、静内ダムから奥は通行止めになることが多い



代替策の芽育てた 時のアクセスの成果

一九九七年、道の公共事業に対して、当初の目的や役割に「時」という物差しを当て、必要性・妥当性・優先性・効果・住民意識・代替性の六項目を点検・評価する「時のアクセス」が始まった。わたしがこの試みでもっとも評価しているのは、道職員が公共事業の自身を自己点検する作業をシステム化したことである。

「時のアクセス」に触発されて中央省庁も事業再評価制度をスタートさせた。発信元の道庁では、九九年度から道の事業すべてについて担当者が自己評価

して施策の優先度を決める「政策アクセスメント」も導入している。

このシリーズでも、「時のアクセス」で中止が決まった松倉ダムや土幌高原道路について、現地ルポを中心に何度かリポートした。

松倉ダムの再評価では、函館市内の関係する町内会長や市民グループ、流域住民を対象にした説明会や市民委員による意見交換会を開くなど、事業者側（道、函館市）が市民の声を積極的に聴くことを試みた。中止後は、住民と行政・研究者の三者による検討会を設置して、河川に負担を集中させずに流域全体で洪水被害を防ぐ方法（総合治水対策）について議論を重ねている（2000年8月号を参照）。こうした「函館方式」は、「時のアクセス」から生まれた新たな合意プロセスとして高く評価できる。

その一方で、一昨年三月に土幌高原道路の未開区間約二・七キロの建設中止を決めた堀知事は、中止の代替措置として「地元が作る地域振興策を支援する」との方針を示した。地元自治体や住民グループなどによって振興策の議論がなされ、そうした動きを受

発を進めることを目的に設けられた北海道特例で、旧時代の遺物ともいえる制度。事業費の大半（過去には全額）を国が負担する仕組みになっていたため、自治体側の依存体質が生まれやすい。

全国に「時のアクセスメント」を発信し、公共事業見直しのモデルケースをつくった北海道だったが、こと日高横断道路に関しては一本の路線として捉え、総合的な再評価を実施できないでいる。後塵を拝する形になった国の再評価制度ではなおさらである。

日高横断道路に対して道と国がこれまで投じた事業費は四百億円以上で、今後完成までに必要な事業費は八百五十億円あまりと試算されている。破局寸前の日本の財政にとつて半端な金額ではない。せつかく創った再評価制度を活用して事業のあり方を根本的に見直すことができるかどうか——行政側の今後の取り組みが問われている。

北海道開発庁は今年一月、国土交通省に統合されて同省内の内部部局の一つになり、半世紀にわたる歴史にピリオドを打った。府県並みに近づいたわけだ。

「従来型」に訣別を

北海道開発庁は今年一月、国土交通省に統合されて同省内の内部部局の一つになり、半世紀にわたる歴史にピリオドを打った。府県並みに近づいたわけだ。

「北海道局」はなくなり、府県の地方整備局に相当する開発局だけが残されることになるだろう。日本の経済状況からみても、もはや一地域を特別に扱うことはできない状況だ。

宮沢財務大臣も認めたとおり日本の財政は「破局に近い」状態に陥っており、国と地方を合わせた財政赤字は六百六十兆円にも上る。アメリカのITバブル崩壊に伴う世界経済の低迷、不良債権処理の先送りによる先行き不安、株安、個人消費の落ち込みなど、日本経済はデフレスパイラルに入っている。政局劇にうつつを抜かす政治の側は相変わらず無策であり、「三月危機」は回避したものの、いつ破局が訪れても不思議ではない。

北大教授の宮脇淳氏は、このシリーズのインタビュに答えて、今後十年ほどの間にやってくる財政の大きな波について指摘している（2000年3月号）。「膨大な借金の借り換え」「公務員の大規模な退職」「公共事業で造られたインフラの更新投資」の三つで、これは「破局に近い」財政状況の下で、



士幌高原道路中止後の地域づくりを話し合った「東大雪フォーラム」

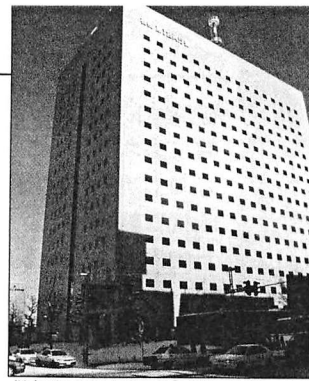


「この10年の間に三つの財政の波がやってくる」と指摘する北大教授の宮脇淳氏

の荒波となる。とてもじゃないが、新幹線や高速道路、ダム、大規模農地開発といった従来型の公共事業を乱発することが許される状況ではなくなってくる。北海道が特別扱いされるはずもない。公共事業に依存してきた土建業界はもちろん、投資効果の乏しい事業を黙認してきた道民自身も、本気になって目を覚まさなければならぬ時代なのだ。学者先生が好んで使う「費用対効果」といった理屈で公共事業を論じるのではなく、地域に富をもたらし、山河の生態系も住民も助かるインフラ整備を進めるために、官民こそ取り

※ ※

「時のアセス」を全国に発信した道は最近、従来型のインフラ整備からの転換を志向する「北海道における社会資本の整備方針」をまとめた。次号から数回にわたり、この「整備方針」の前身や個別事業をめぐる再評価の実態、関係者の発言などを紹介し、北海道の新しい公共事業のあり方を考える。



従来型の公共事業からの転換が急務の道開発局が入っている札幌第一合同庁舎



「時のアセス」でダム計画が中止になり、松倉川の総合治水対策をめざす

山河の復元めざす 事業に知恵絞ろう

国直轄事業をめぐっても、代替策の議論が行なわれるようになってきた。先鞭をつけたのは、十七年間におよび論争の末に一昨年、中止が決まった千歳川放水路計画である。日本海に注いでいる千歳川の水を洪水時に太平洋へ排出させるという、自然の摂理に逆らう計画自体を改めて無謀なものだったが、道が設置した検討委員会（知事の諮問機関）の場で賛否双方が議論を重ねるなかで、「千歳川

流域の総合治水対策に取りくむ」との合意形成ができたことは最大の収穫だろう。「初めに〇〇ありき」式の旧態依然の公共事業を転換し、多様な案を示したうえで、地域に安全や富をもたらす事業を選択していくことが、ますます重要になっている。

「ヨーロッパ諸国では十キロ単位で川の蛇行を元に戻している、と聞く。そうした事例に学ぶのも一つのやり方」当時、わたしはこう書いている。それから半年ほどたって、河川を直線化する工事をくり返してきた開発局が、二〇〇一年度から標津川の蛇行復元事業を始める、というニュースが流れた。開発局だって、やればできるのである。蛇行の復元と旧河道を遊水地にする工事を併せて行なうことも可能だし、