

## 検証！道庁発の見直し施策(1)

## 新しい社会资本整備方針

ルポライター 滝川 康治

A4判十四頁の「方針」は、社会資本から構造改革の道筋を描いた文書。道民にはなじみの薄い「方針」ではあるが、これまでの捉え方を見直し、福祉や環境、情報通信、教育など広く道民が利用するものを社会资本に含めたことが特色。時代の潮流に対応する社会资本の整備が強調され、本格的な地方分権に備え、事業の透明性を高めることなどを「課題」として提起した。そして、冒頭の三つの方針を軸に「整備の方向」をまとめている。

抽象的な役所用語が多いものの、今後の公共投資のあり方や、国と道との関係などについて、一歩踏みこんだ内容である。「時のアセスメント」に始

「時のアセス」を皮切りに公共事業の見直しを進めてきた北海道は、時代の潮流やきびしさを増す財政状況を踏まえ、これからの方針と「方向」を整理した、新しい社会资本の整備方針をまとめた。国との関係をどうするのか、道民はどう参画できるのか——。方針を紹介しながら検証してみた。

時代の潮流おさえ  
重点項目を設定

まる公共事業の見直しは、ここにきて詰めの段階に入った。



た道構造改革推進本部のなかに部会を設け、一年半におよぶ議論を重ねて、三月にまとめた「北海道における社会资本の整備方針」（以下「方針」と略）を踏まえたものだった。

③自治体の裁量が發揮できる「総合的な補助金制度の創設」を、国に対し働きかける

の三つを挙げて、来年度の国費予算要望にむけて取りくむ方針を示した。そして、こうした方針が「これから構造改革の一つの大きな柱になる」と

本整備を進めるための「地域連携システム」の形成

②社会资本整備にむけた「重点化項目」の設定

③自治体の裁量が發揮できる「総合的な補助金制度の創設」を、国に対し働きかける

の三つを挙げて、来年度の国費予算要望にむけて取りくむ方針を示した。そして、こうした方針が「これから構造改革の一つの大きな柱になる」と

四月四日の道庁記者会見室。堀知事

は、今後の公共事業の進め方について、

①地域のニーズを基本にした社会資

本整備を進めるための「地域連携シス

テム」の形成

社会資本の整備へ

## 道が新しい方針

## 道の「公共事業見直し」

胸を張った。

が出席した朝日記者から、

「財政負担を意識した事業推進とある

が、道の負担分はいくらまでと数値を

設定することを意識しているのか」

「（国に）要望する事業本数を減らすと

か、どのような形で公共事業費の抑制

に実効性を持たせるのか」

と突っ込まれると、

「（金額的な枠の設定は）なかなか難し

い」「どういう事業を一本にするかは、

技術的にも難しい話であります」

と、自信のなさそつた答えが返った。

部下たちが作った政策の中身は一流

なのだが、行政の長たる知事のほうは

三流答弁で迫力がなかった。

この会見は、「自主・自律の北海道

づくり」を掲げる堀知事を本部長にし



水需要の減少などから見直しが行なわれている当別ダムの建設予定地。道庁（写真左）の建物612杯分に相当する貯水容量を減らすだけいいのか。抜本的な再評価が必要だ

野を重点化しよう」「いまの公共事業

合計十回におよんだ「方針」の取りまとめ作業は、政策室や政策評価課、財政課、公共事業を担当する部署など課長・室長クラス十三人で構成する「発展基盤部会」が担つた。府内の横割りでまとめあげる試みで、自由闊達な議論が交わされたという。

同部会の座長役をつとめた前構造改革推進室参事の東修一さん（現酪農畜産課長）がこう振り返る。

「我々に投げかけられたのは『投資分

を効率化できないか』の二つ。一番もめたのは重点化の議論でした。個別の優先順位は分かるし、必要なある事業とそうでない事業の選択もできる。でも、「じゃ、この道路と河川のどっちを優先するのか？」となると難しくて、一番悩んだ。「我々が決めていいのか」という声もあった。そこで、視点を変えて「時代の潮流を押さえる」という物差しを持ち込んで、社会资本の働きのほうに重点を置いてみた」

「事業費を払っている道民に対する説明責任についてもかなり議論した。公共事業を執行する職員に矜持を持つてほないので、基本的に（事業計画などを）全部出そう、となつた。国に対して説明した中身をありのまま示し、仕事をシンプルにすれば、道民は分かつてくれるはずですからね。今後は、アリバイ的に計画を作り、途中から適当に変えることはできなくなります」

景気対策のためのものが多かつた歪んだ公共事業のあり方を転換し、地域に富をもたらすインフラ整備ができるかどうか。それは、知事らのリーダーシップと職員たちの自己変革、そして道民の叱咤激励にかかっているのでは



活用するなどして、各事業の政策立案段階から完了後までの過程を道民に示そうとしている。

るが、公共施設などの維持管理や森林の保全、道路などの清掃を拡大し、「住民の参加しやすい環境づくり」を箇条書きにしたにすぎない。これでは、道民を単なるボランティアとして利用するだけの構想になってしまふ。

③ひとつの契約について契約書を何通  
　　(2)金銭等の受取書(領收書)でも記載  
　　金額が3万円未満のものには印紙税  
　　がかかりません。

を読みこなし、公  
共事業に注文をつ  
けていく時代にな



## 文書にかかる印紙税について

私たちのが日常生活や仕事でやりとりする文書の中で、領収書、契約書、借用書、手形など20種類の文書に印紙税が適用されています。

印紙税の納め方

印紙税は、該当する文書に税額相当の金額の印紙を貼り、文書と印紙に割印する方法で納めます。

納付すべき印紙税の額よりも少ない印紙を貼付した時や、故意に貼付しなかつた時は印紙税額の3倍に相当する額が過怠税としてかかります。ただし、自主的に税務署に届け出た時は印紙税額の1・1倍に軽減されます。

(④) ひとつ契約について契約書を何通も作成する場合、「写」「副本」、「謄本」と表示した契約書や、相手方に署名・押印のあるものや、当事者が正本と相違ないと証明したものには、正本同様、印紙を貼付しなければなりません。

⑤紙税がかかります。

と自信をのぞかせるか、実際には地権者との関係など、課題もあるという。「政策アセス」の導入から二年、初めは道民に分かりやすく伝える中身とは思えなかつた「評価調書」にしても、事業の規模や経過、進捗状況などを解説するといった工夫の跡が見られる。今回の「指針」で成熟期を迎えることになるが、道民の側も提供される情報

納税者である道民が、社会を資本整備の計画段階から提言し、事業のあり方を決めることができるシステムにしない限り、「自主・自律の構造改革」は実現しないだろう。前出の「地域連携システムなど」のなかに、道民が参加できる仕掛けが必要ではないか。ともあれ、道は構造改革と公共事業の見直しにむけて船出した。舵を取るのは道民と行政である。(つづく)

⑤税金が軽減される不動産売買の場合  
紙税がかかります。

⑤税金が軽減される不動産売買の場合  
契約書に記載された契約金額が一千  
紙税がかかります。

(④) ひとつ契約について契約書を何通も作成する場合、「写」「副本」、「謄本」と表示した契約書や、相手方に署名・押印のあるものや、当事者が正本と相違ないと証明したものには、正本同様、印紙を貼付しなければなりません。

⑤紙税がかかります。

方の署名、押印のあるものや、当事者が正本と相違ないと証明したものには、正本同様、印紙を貼付しなければなりません。

その文書を税務署に届け出で還付請求の手続きを行なえば、戻ってきます。

方の署名、押印のあるものや、当事者が正本と相違ないと証明したものには、正本同様、印紙を貼付しなければなりません。

その文書を税務署に届け出で還付請求の手続きを行なえば、戻ってきます。

⑤紙税がかかります。

◆ 札幌国税局ホームページのアドレス  
<http://www.sapporo.nta.go.jp>

## 検証！道庁発の見直し施策(2)

## 規模を縮小した当別ダム

ルボライター 滝川 康治

「当別町民以外の意見を聞く」という声が上がっている。

六月二十日、道の「政策アセス」を担当する公共事業地区別評価専門委員会（委員長＝田村亭・室蘭工大教授、委員6人）が開かれ、当別ダムの計画プロセスが議論された。

石狩川水系当別ダム事業をめぐつて、昨年、大口需要者の札幌市が水道用水の利用計画を大幅に下方修正した。これを受け、事業主体の道はダムの規模縮小を検討中だ。また、ダムによる利・治水計画を疑問視する札幌圏の市民団体からは、計画の中止を求める声が上がっている。

六月二十日、道の「政策アセス」を担当する公共事業地区別評価専門委員会（委員長＝田村亭・室蘭工大教授、委員6人）が開かれ、当別ダムの計画プロセスが議論された。

「当別町民以外の意見を聞く」という

札幌市が水需要の将来予測を下方修正したこと、石狩川水系当別ダムの規模が縮小される。しかし、事業主体の道は「脱ダム」に向かうことなく、治水や利水にかかる根本的な議論も不十分なままだ。「政策アセス」をめぐる委員会の動きなどを紹介しつつ、ダムの代替案を議論することを提案する。

違えばかりを強調した。ダム事業の是非をめぐり、住民と積極的に意見交換しようとする姿勢は乏しいままだ。

当別ダムの建設目的は「洪水調節」「水道用水の確保」「かんがい用水の供給」の三本柱。したがって、道が作成した「評価調書」に対して、建設目的ごとに投資効果や必要性、環境に与える影響などを、第三者の目で検証するのが専門委の役目といえる。

が、実態はそうなっていない。

「七百一十三億円の総事業費のうち、道の関連分は七〇%を占める。本来はこの場で事業が適切かどうかが議論すべきだ」（井上京・北大助教授）

「道民として税金の使われ方に关心を持つのは当然。（再評価には）欠陥があり、いろんな意見を吸収できない」（小川巖 工コネットワーク代表）

と、委員からは議論不足のまま結論を出すことを躊躇する発言がつづく。

が、田村委員長は「道が多目的な施設を造るときの調整機関がない」と制

度の不備は指摘したもの、

「住民に対する説明にかかる、い

くつかの問題がある」との付帯意見を



戦後まもないころの地盤調査から半世紀たった当別ダムの建設予定地



多目的ダムについて総合的な議論ができなかった。限界が露呈した「政策アセス」をめぐる専門委員会（6月20日、道庁別館で）

## 札幌市の水余りでダム計画を縮小へ

前出の「評価調書」では、当別ダム

つけただけで、道の計画を追認した。建設目的と「政策アセス」の結果を対比し、きめ細かく検証する作業を欠落させたまま巨大ダムの事業継続に大きな墨つきを与えてしまったのである。

道の河川課担当者は「利水の件は議会などで発言の機会はいくらでもある」と反論する一方で、松倉ダムとの相次いだ。

当別川河川整備計画の策定のために道が実施した、有識者と住民代表による検討委員会（今年1月から6月までに4回開催）のあり方や住民意見の扱いについて、委員たちから疑問の声があがめられた。

一方通行のような気がする」「町民以外にチャンネルが開かれていないのは（住民参加を盛った）河川法の手法もあった。それもやらず短期間に進めたのは腑に落ちない」との関係でどうかと思う」

一方通行のような気がする

「町民以外にチャンネルが開かれていないのは（住民参加を盛った）河川法の手法もあった。それもやらず短期間に進めたのは腑に落ちない」との関係でどうかと思う」

# “脱ダム時代”に向けて代替案の議論を尽くそう





## 検証！道庁発の見直し施策(3)

## 日高横断道路計画を問う

ルボライター 滝川 康治

すでに470億円の事業費が投入された日高横断道路。これから必要な事業費はさらに855億円（道と国の試算）という金食い虫の道路は、完成のメドが立たないままだ。自然保護団体と道とのやり取りのなかで「開発道路制度」の矛盾も露呈した。岐路に立つ横断道路計画に対して、事業の根本的な見直しを北海道から発信できないか。

すでに470億円の事業費が投入された日高横断道路。これから必要な事業費はさらに855億円（道と国の試算）という金食い虫の道路は、完成のメドが立たないままだ。自然保護団体と道とのやり取りのなかで「開発道路制度」の矛盾も露呈した。岐路に立つ横断道路計画に対して、事業の根本的な見直しを北海道から発信できないか。

八月下旬のある日、十勝側から日高山脈のど真ん中に向けて、日高中央横断道路（道道静内中札内線・延長約101キロ）を車で走ってみた。札内川の右岸を走る横断道路は、三年前に完成した札内川ダムの付近で覆道やトンネルが多くなる。中札内市街地から三十キロほど、幌尻覆道のあるまで完成している。その先は、写真のように河道に擁壁を造ったり、橋梁の建設を進めているが、道路の拡幅工事などはこれからだ。

工事の先端は急峻な地形の七の沢まで達しており、日高山脈を貫く仮称・

道路」とは、道道や町村道であっても、国が特別に認めたものは道開発局が代わって工事を行なう、北海道だけの優遇制度（国が事業費の8割を負担する）。完成して道道に移管された区間は、わずか4キロにとどまっている。

道と国は、二〇〇〇年度までに約四百七十億円（ダムの補償工事分を除く）の事業費を投じてきたが、全体の進捗率は五〇%に達しておらず、完成のメドも立っていない。

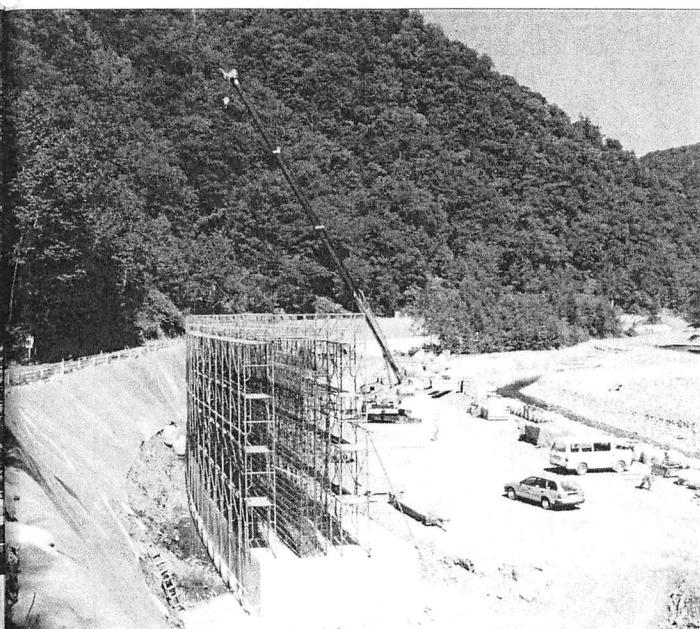
今後、完成するまでに八百五十五億円の事業費が必要という試算結果が示されている。二〇〇〇年度の事業費は約二十九億円（うち道が十五億円弱）。これからも同規模の予算が投じられる」と仮定して単純に計算すると、完成は三十年も先になってしまう。

道路特定財源の見直しや公共事業の一〇%削減が日程に上っている時代である。完成を見ないまま事業に終止符が打たれる可能性も出てきた。

新展開に一喜一憂  
地元自治体の思い

日高横断道路は、一九六〇年代半ばの中札内村と静内町による要請活動がきっかけで新設が決まった。当時、静内町長が関係方面に出了した陳情書では、「森林・地下資源・観光」の三つの資源開発を建設目的に挙げていた。いまは、両町村に帯広市を加えた、日高・十勝中央横断道路建設促進期成会（会長は沢田房晴静内町長）が地元側の推進母体である。

昨年二月、北海道自然保護協会（会



札内川上流の河道に擁壁を造り、左手の狭い道路を広げる工事現場。急峻な日高山脈を縫うように横断道路の建設が進む

浩三会長）は道と開発局に対し、未完成区間の工事中止と抜本的な事業再評価を求める要望書を提出した。

八四年の着工後に盛り上がった建設反対運動は工事が進むにつれて鎮静化していくだけに、こうした動きは地元自治体などに波紋を広げた。神経を尖らせた促進期成会は、道や国への要請活動などを強化する方針を決めた。

「静内の桜まつり、中札内のヤマベ放流祭には相互に訪問して、物産販売と交流に努めている。七月の総会では交

流の輪をより広げることを確認した」

中札内村役場の担当者は、こう言つて、交流活動を軸にしながら建設促進の要請を強める意思を示した。

農業の附加価値を生みだし、物流の可能性を拡大させるために日高横断道路が不可欠——これが村にとつて最大の促進理由だという。

「十勝のトラック輸送は路線による競争がないと物流コストが下がらない。（道路の完成で）三十分、一時間短縮されると、他地域に対する物流の可能性は大きく違ってくる」

が、いくらかの経済効果があるとしと、この担当者は力を込める。

# “時代の変化”を認識し 事業の根本的な見直しを

静中トンネル（全長約4・5キロ）予定地まで、あと一步である。工事誌所

に「自然にやさしい道づくり」という標語が掲げてあった。この道路、環境に配慮した工法を採用しているものの、建設自体が自然破壊なので、やはり実態にそぐわない。

十勝側は、札内川ダムの補償工事として建設された区間もあって、進捗率は高い。が、日高側はといえば、静内ダム（起点から12キロ地点）から奥の区間が土砂崩れなどによって通行止めになることが多く、「開かずの横断道路」になっている。静中トンネルもいつ詳細設計に入れるか決まっていない。

二十年前に日高山脈の中央部分二十

01キロ）を車で走ってみた。札内川の右岸を走る横断道路は、三年前に完成した札内川ダムの付近で覆道やトンネルが多くなる。中札内市街地から三十キロほど、幌尻覆道のあるまで完成している。その先は、写真のように河道に擁壁を造ったり、橋梁の建設を進めているが、道路の拡幅工事などはこれからだ。

工事の先端は急峻な地形の七の沢まで達しており、日高山脈を貫く仮称・

路に巨費を投じる大義名分としては説得力が弱いのではないか。農業の付加価値を高める手法は他にもある。たとえば、タレント田中義剛が村内で経営する「花畑牧場」は多くの観光客らを呼び込んでいるではないか……。そんな話をしたら、相当氏は「國の地方切り捨て策に批判の矛先を向け、「國は都市と農村の機能分担について基本的な考え方をしつかり持って、公共事業を進めてほしい」と注文をつけた。

わたしは役場を訪れた日の「道新」には、「道路建設が未完成で終わらかれない」という焦りを感じながら、道や開発局の幹部に開通時期を問い合わせている和田民次郎村長の話が載った。公共事業費の削減をめぐる情勢に一喜一憂しながら、「強力に運動を展開することに変わりはない」と建設促進の旗を振り続ける、道や国に翻弄される地域の姿がそこにある。

「道外の国立公園内を走る道路と比べることで、資源開発のため必要」と答えた。途中から見解を変えた。「広域幹線道路」と、中札内・静内間の沿線から新しく資源を生みだすための「資源開発道路」とでは、その目的からして大きく異なる。沿線の実態ともかけ離れている。矛盾した回答と言が「開発道路」だからである。

実は、現状とそぐわぬことを承知のうえで、道や開発局が「資源開発のため必要」との見解を示すには理由がある。この計画の中心部分をなす区間がある。「この計画の中心部分をなす区間もわかるえない。

戦後の混乱期に誕生した社会党道政に対し、政府の支配力を高めるために道開発局が設置されたことはよく知られている。その開発局にとって、疲弊した経済の復興と人口問題を解決するために資源開発を進めることは、緊



静内町市街地に立っている「建設促進」の大看板

国道の代替ルートとして役立つ「広域幹線道路」である、と回答していた。地元自治体の願望もそのあたりにあるし、昨年夏に道と開発局が共同で作成したパンフレットにも同様の建設効果が強調されている。

が、道は昨年十二月の回答で、この道路は「資源開発のため必要」と答え、道東と道央をつなぐパイプとしての道東と道央を見解を変えた。

「広域幹線道路」と、中札内・静内間の沿線から新しく資源を生みだすための「資源開発道路」とでは、その目的

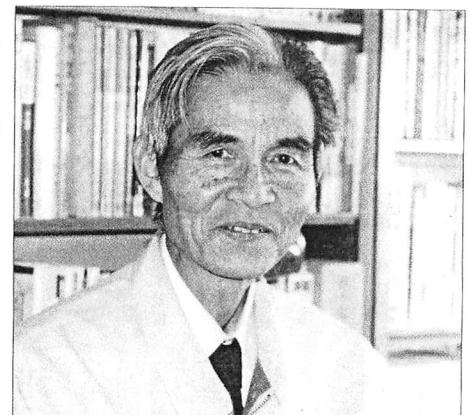
もかけ離れている。矛盾した回答と言が「開発道路」だからである。

「道外の国立公園内を走る道路と比べることで、資源開発のため必要」との見解を示すには理由がある。この計画の中心部分をなす区間がある。「この計画の中心部分をなす区間もわかるえない。

この選定基準から十二年後の一九六六年、開発局は「地域開発幹線」と「連絡幹線」を盛った新基準をまとめたことがある。「資源開発」の時代ではなくなってきたためとみられる。道自然保護協会側は「古い基準は無視され、事実上、新しい基準で運用さ

れてきた。日高横断道路は「地域開発幹線」として採択されたものであり、限りなく法律違反に近いのが実態」と指摘し、きびしく批判する。開発局は「あれは試案であり、正式な基準ではない」(道路計画課)と言うが、現時点ではそれらを裏付ける具体的な資料苦しむ答えた。

この「選定基準」を定めた四十七年前と現在とでは、時代は大きく変わつており、実態は前出パンフのとおり「広域幹線道路」である。が、「資源開発のための道路」でなければ選定基準に反してしまうので、辯護あわせの説明になつたのだろう。



「横断道路は無駄な公共事業」と話す道自然保護協会会長の猪俣浩三さん

東部開発が破綻し、天馬街道(国道236号)や石勝樹海ロード(同27号)が完成した今となつては、日高横断道路の相対的価値は低下した」とみる同協会は、「意義や効果が薄れ、自然環境を傷つける事業を継続する必要性は認められない」と主張する。道道や国定公園の管理責任者である堀達也知事に対しては、自らの責任で抜本的な再評価を行なうよう求めてきた。昨年来、知事あてに質問書を提出し、文書でのやり取りをくり返している。

当初、道からの回答は次のようなりをくり返している。

「道からの回答は次のようなりをくり返している。

けんもほろろの中身だった。

①この道路は、物流・観光など地域経済の発展や、道央圏と道東圏の交流・連携に寄与するとともに、災害時などの国道の代替ルートとしての役割を果たすものと考える。

②道が事業主体の区間は、九八年度に地区別の政策評価を実施し、公表している。

双方の文書のやり取りを通じて、少しずつ論点が浮き彫りになってきた。道は当初、この道路の目的は物流や観光、他圏域との交流・連携、既設の担当者との直接的な議論は乏しく、具体的な検証作業を行なっていない。

質問書を出すときに説明をすると、先方は黙って聞くだけ。道のほうから説明したり、議論する気はない」(猪俣さん)のが実態らしい。「時」という差しを当てて「時代の変化」を検証するよう求める協会側に対して、道は具体的な検証作業を行なっていない。

「質問書を出すときに説明をすると、先方は黙って聞くだけ。道のほうから説明したり、議論する気はない」(猪俣さん)のが実態らしい。「時」という差しを当てて「時代の変化」を検証するよう求める協会側に対して、道は具体的な検証作業を行なっていない。

③開発道路など国が事業主体になる事業は、道の政策評価の対象にない。

②③は単なる説明にすぎず、道と国が工事を分担している道路について、「一本のものとして再評価すべき」という協会側の主張には、正面から答えていなかつた。

## 辻褄あわせの回答

などは示されていない。これでは、行政側は説明責任を果たしていないことになる。

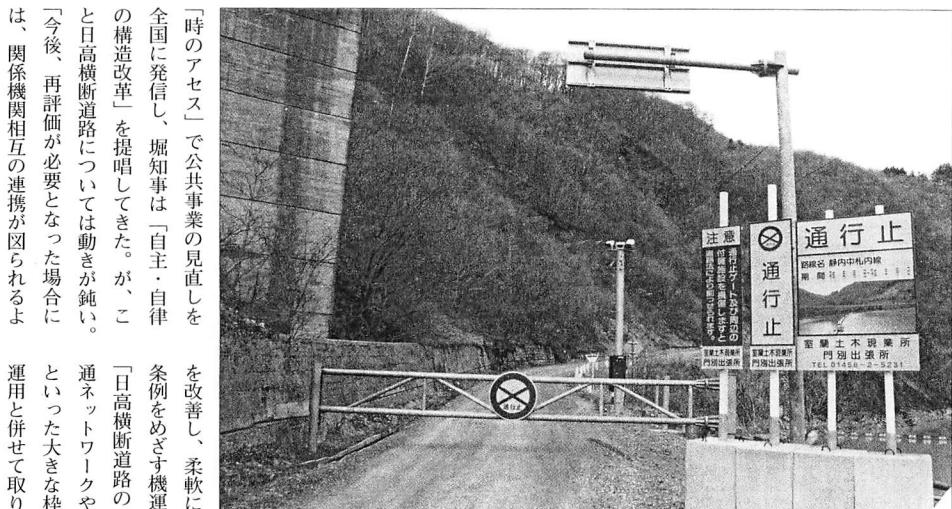
## 旧時代の発想脱し 本道から見直しを

半世紀も前に設けられた、旧時代の遺物といえる「開発道路制度」は、八年の増毛当別線を最後に新規の採択はない。が、いまだ二十路線（合計356・6キロ）に年間百億円ほどの予算が投じられ、少しずつ工事が進んでいる。わたしは道北地方の開発道路をいくつか見ていて、单なる予算のばら撒きで、なんら必要性を感じられない路線も多い。

道開発庁が統廃合され、小泉内閣の「聖域なき構造改革」として道路定めの見直しが日程に上る状況のなか

財源の見直しが日程に上る状況のなかで、この制度は廃止を含めて根本から見直すべきだろう。道や開発局は、辻

辻あわせのような説明をするのではなく、北海道の地からシステムの転換を提案していく時代ではないのか。とりわけ道路の管理主体である道の責任は大きい。



日高側の横断道路は起点から12kmほど行った静内ダムの近くで通行止めをくり返す。道路を造っても大雨のたびに土砂崩れを起こす難工事が続く

「時のアセス」で公共事業の見直しを全国に発信し、堀知事は「自主・自律の構造改革」を提唱してきた。が、この構造改革は、横断道路については動きが鈍い。

「木を見て森を見ない」式の細切れ評価を改善し、柔軟に事業を再評価できる条例をめざす機運もある、と聞く。

「日高横断道路のケースでは、道路交通ネットワークや社会資本整備の指針といった大きな枠組みのなかで、条例運用と併せて取り上げていく可能性は

う努めてまいりたい」「今年3月の定例道議会での知事答弁」といった模様眺めの姿勢では、「自主・自律」の道政にはほど遠いのである。道はいま、政策評価条例」の来年度制定に向けて準備を進めている。担当の総合企画部のなかでは、「木を見て森を見ない」式の細切れ評価

「堀知事には『どうしても建設したいのなら、法律違反すれば開発道路でなく、自主・自律の道道としてやりなさい』と言いたい。二一世紀の日高山脈を、この道路を造るのか、それとも横断道路なしで世界遺産をめざすのか——そこの議論をきちんとしていくべきだ。いまは道路特定財源の弊害が目立つ。小泉内閣には期待する」この道路の建設が凍結される事態を迎える前に、道と開発局は関連資料などをすべて明らかにしたうえで、「今後の投資が道民・国民の理解を得られるのかどうか」について、広く問うてみる時期ではないか。

ある」（政策評価課）

が、時代の動きは速い。高速道路の建設凍結が取り沙汰され、国土交通省は道路特定財源の使途を拡大して大都市部の「開かずの踏切」の解消や環状道路建設、低公害車の開発費などに乗りだす方針を示した。こうした状況下では、政府による建設見直しが先んじることは十分ありうる。完成のメドが立たない山奥の道路に多額の建設費が投入され続ける保証はない。

前出の俵さんはこう言う。「堀知事には『どうしても建設したいのなら、法律違反すれば開発道路でなく、自主・自律の道道としてやりなさい』と言いたい。二一世紀の日高山脈を、この道路を造るのか、それとも横断道路なしで世界遺産をめざすのか——そこの議論をきちんとしていくべきだ。いまは道路特定財源の弊害が目立つ。小泉内閣には期待する」この道路の建設が凍結される事態を迎える前に、道と開発局は関連資料などをすべて明らかにしたうえで、「今後の投資が道民・国民の理解を得られるのかどうか」について、広く問うてみる時期ではないか。