

曲がり角にきた 日高横断道路事業

ルポライター 滝川 康治

着工から16年たった日高横断道路事業は、難工事が続いている。日高山脈の中心部を貫く長大トンネルにいたっては設計のメドもつかない。今年になって、自然保護団体から道と開発局に対して「事業の抜本的な再評価」を求める要望も出ている。曲がり角にきた同事業の現在をレポートする。

にまだ完成のメドつかず 事業見直しを求める声も

難工事が相次ぎ 金食い虫の道路

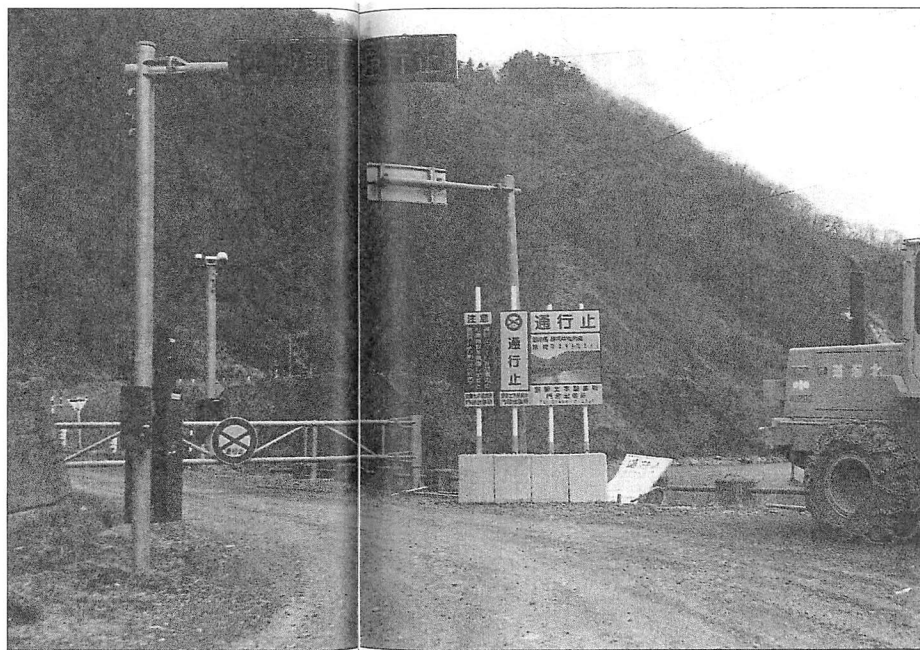
北海道の背骨になっている日高山脈のど真ん中を貫く日高横断道路（道道静内中札内線・延長約101キロ）は、着工してから十六年近い歳月が流れた今もなお、完成のめどがつかない道路である。

四月下旬、この道路を車が入れるところまで走ってみた。十勝側は、中札内村の外れから札内川の右岸に沿って道路が走っており、起点から二十キロあまり行ったら七の沢付近までの工事が完成している、と聞いていた。

雪がまだ一メートル近く残るピョウタンの滝の近くには「雪崩多発地帯」

の警告看板が立つ。帯広土現が出しているパンフレットを見ると、かつて札内川の砂防ダム工事で、大雪崩によって十八人の労働者が犠牲になった、と

ある。雪崩を防ぎ、山腹の切り土を避ける工事のために、覆道やトンネルがやたらに多く、札内川ダム（98年完成）付近を中心に二十数カ所にもぼる。



静内町側の日高横断道路は、市街地から20kmほど行った静内ダムのところで通行止めになる。ここから奥は地質がもろく、道路を造っても大雨のたびに路肩の決壊や山肌の崩落が相次ぐ



中札内村と静内町を結ぶ日高横断道路。山脈の中心部を貫く仮称・静中トンネル（約4.5キロ）は詳細設計の見通しが立たない

トが開けられてきた。が、今年はそれも見通しがつかない。わたしが訪れた十日ほど前、奥地で豪雨があって高見ダムまでの間で、路肩が決壊したり、土砂崩れなどが発生したからだ。

室蘭土現別出張所で聞くと、「早く断道路である。

ずいぶん金食い虫の道路である。

冬季間は、札内川ダムのそばで通行止めになる。工事は夏場だけ。七の沢の1帯は登山者が沢登りに挑むほどの急峻な地形で、難工事らしい。

一方の日高側、静内、高見の両ダムの周辺などから工事を進めてきたが、地質のもろさに加えて、奥地に向けた一方通行の仕事になることもあり、こちらも歳月を費やしている。

静内町市街地から日高山脈に向かって二十キロほどのところに、土砂混じりの濁った水をたたえた静内ダムがある。一般の車はここから奥には入れないという、道道の体をなさない状態がこの五年ほど続いている。

例外として六月の一週間だけ、ベテガリ岳の登山者のために、このゲ

静内側では千石トンネルの掘削も始まっているが、今年二月には落石事故で労働者が死んだ。さらに、三つのトンネル工事が残る。このうち、山脈中央部のカムイエクウチカウシ山（標高1979メートル）とコイカクシユサツナイ岳（同1721メートル）の間の地下を貫通する仮称・静中トンネル（全長約4・5キロ）に至っては、詳細設計に入ることができないという。

わたしは今回の取材で、平日の夕方、三年前に開通した天馬街道（国道236号）を使って日高に入った。広尾町豊似から浦河町幌別まで約七十キロの間、対向車を数えてみると三十六台。うち山脈の中央部では四、五台にすぎない。浦河町の友人によると、観光シーズンや冬はもう少し交通量が多いというが、それでも知れた数である。

日高横断道路は、天馬街道と石勝樹海ロード（国道274号）の間を走る路線だ。何十年か先、この道路が完成したとしても、どれだけの交通量を見込めるのだろうか。崩落や雪崩などの多発地帯だけに、維持管理にも難題を抱える。ずいぶん投資効果の乏しい道路になってしまおうのではないか。

自然保護団体の見直し論が波紋

この道路は、地元の陳情運動を受けて一九八〇年に道道に認定され、日高山脈の貴重な自然の保護を求める世論を押し切る形で八四年に着工した。中央部の二十五・三キロは「開発道路」（道道や市長村道でも、建設大臣が特に認めたものは国が直轄で工事する制度）として道開発局が、残りの区間を道が担当して工事を続けている。



97年に開通した天馬街道。勾配はきつくないので走りやすい。交通量はまばらだ

開発局によると、開発道路区間の事業費は六百四十億円で、毎年十億円ほどの工事費を投じてきた。完成して道に移管済みの区間は四キロ。九八年末現在の進捗率は四〇％という。道のほうは、「進捗率やこれまでの工事費をまとめた資料はない」（建設部道路計画課）のが実態で、前出のように造っては補修する作業に追われている。

着工したころ、すでに天馬街道の建設は決まっていた。が、同街道が開通したあとの姿や、道が土幌高原道路の建設中止を決める事態になると考えた

人は、まずいなだろう。それだけ時代が変わったわけだ。

今年二月、北海道自然保護協会（後三会長）は道と開発局に対して、未完成区間の工事中止と、日高横断道路の抜本的な事業再評価を求める要望書を提出した。

同協会は、この計画の前提条件にあった苫小牧東部の巨大開発が破綻し、天馬街道や石勝樹海ロードが完成した今となっては、横断道路の相対的価値が低下した、と指摘する。そして、道の「時のアセスメント」の取り組みを評価しつつ、「財政が逼迫するなかで、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。堀知事の責任で抜本的な再評価を行なうこと、また開発局には知事と協力するよう求めている。

自然保護団体の反対運動は、着工後は尻すぼみの状態になっていたが、昨年、土幌問題が着したことで、ふたたび狙上へのせる機運が生まれてきたようだ。とはいえ、自然保護団体がこぞって運動に取り組んだ、かつてのような状況ではない。

一方、こうした見直し論に対して、

完成 竣工に伴い一人大造湖もでき観光地として囁まされることになりまし

以上の如き状況にありますので本路線の開発と促進について特段の御高配を願いたく謹んで陳情申し上げます

これは、65年に服部吟次郎・静内町長（当時）が関係方面に出した陳情書の一節（静内町史）。森林・地下資源・観光の三本柱が道路新設の目的であった。両町村に期成会が発足し、役員らは現地踏査を繰り返しながら、既設区間の改修と日高山脈中央部の開削を求めていった。

開発道路の採択は、現在の天馬街道のほうが先行し、七〇年代に入ると大雪縦貫道路をめぐって自然保護論争が起きるなどの余波もあつて、足踏み状態が続いた。国の予算に初めて調査費が認められたのは七九年で、これには「関係地域住民から反対があれば、開発道路の指定をしない」との異例の条件がついた。

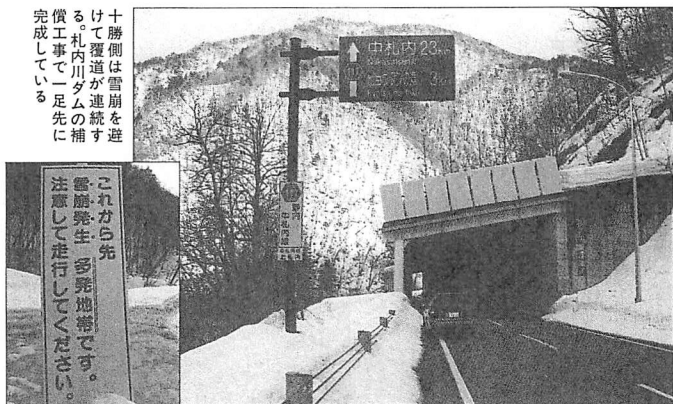
このころ、自然保護運動も盛んに行なわれた。「海抜六百〜八百メートル以上の部分は学術的にも価値が高く、地形や地質、動植物相の原始性が損なわれておらず、これ以上の森林伐採や道

陳情受け新設へ保護めぐり賛否

っている。期成会が定期総会を開いたことが新聞に載るくらいで、ほとんどの町民は「まだ、やっているの？」という感じでないかな。この町は、ダム建設（に伴う関連工事や交付金など）で潤ってきた経過があるので、関係者は「道路でも町にカネが落ちる」とみている」と解説する。過去の経緯を知

る別の住民は、「町の書類に出されたという内容は、二十年前にやったことばかりで、目新しいものはない」と、冷めた口調で話していた。

この道路の新設を求める運動は、一九六〇年代半ばに両町村が始まっている。当時、日高と十勝を結ぶ道路は、北に日勝道路、南に黄金道路があつただけで、中央部にはなかった。天馬街道の建設話が浮上する前の時代である。



十勝側は雪崩を避けて覆道が連続する。札内ダムの補償工事で一足先に完成している。



森林資源を有し、さらに金、銀、銅、アンチモニ、石灰石等の地下資源も豊富であり、北海道地下資源調査所の調査によれば埋蔵量並びに含有量についても有望といわれ、また静内発電所（出力2万3500キロワット、昭和41年度

促進運動を続けてきた地元自治体などなかに波紋が広がっている。

最近、静内町役場の一部管理職に、建設促進に向けた取り組みを記した書類が配布された。見直し論に戸惑う同町が、地元で考えられる運動を拾い上げたもので、署名運動の展開や国道沿いへの看板設置、決起集会、各種イベントでの街頭キャンペーンなどが挙がっていた、という（4月15日付け「苫小牧民報」）。

その後、中札内村との協議が行なわれたが、同町の担当者は「具体的な活動内容まで詰められなかった。署名運動や集会はメニューとして示したもので、今の段階では考えていない。民間の協力も必要であり、具体的ことはこれからの作業になる」と慎重に言葉を選ぶ。どうやら今は、派手な行動は差し控えたいという空気のようだ。

静内町、中札内村とも、首長や議会関係者、農協や商工会などのトップが名前を連ねた、この道路の建設促進期成会が活動を続けてきた。

しかし、一般の人にはなじみが薄く、静内町内のある住民は「土建業者など道路と関係した人たちだけで運動をや



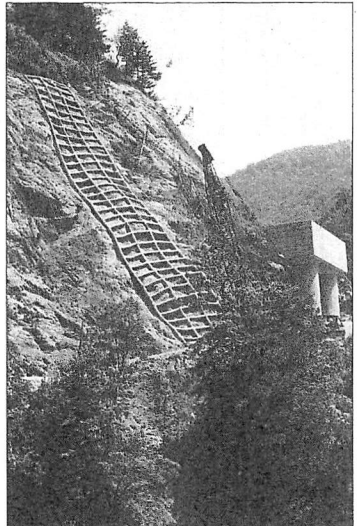
アパート・マンション・部屋探しNEWS

入居者募集新聞

必見 安心・安全・快適な“終の住”
高齢者入居物件情報

毎月1日 セブンイレブン・サンクス・セイコーマート
各書店で発売！ (定価150円)





着工まもないころの日高横断道路の工事現場(静内町内の高見ダム近く)

路の開削は大自然を破壊する暴挙」として、署名運動や反対集会が行なわれ、道や開発局に対する中止要請などを展開。環境アセスメントや道道認定のあり方をめぐって、道議会でも大きな論議を呼んだ。

建設にゴーサインが出されたのは、第一期横路道政のときである。「自然保護世論を無視する行為」と批判を浴びたが、工事が進むにつれて運動は下火になっていく。地元に際立った反対グループがなかったことも、運動がしばらく必要因でもあった。その後のバブル経済の波とリゾート開発のなかで、人目につかない山奥での工事に対して、人々の関心が薄れていった面もある。こうした経緯から分かるように、八

〇年代の行政・自然保護団体・マスコミなどによる主要な論点は「開発が保護か」であった。この道路の投資

効果について掘り下げた議論がなされることもなく、工事だけが進んでいった。

投資効果めぐり 深めたい議論

道は四月十日、北海道自然保護協会の「抜本的な再評価を求める要望・質問書」に対して次のような回答書を出している。

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。

③開発道路など国が事業主体となる事業は、道の政策評価の対象にしていない。

わずか二十行、きわめて抽象的、けんもほろろ、といった中身である。道と国が分担して工事中の道路について、「一本のものとして再評価すべき」という自然保護協会側の主張に、正面から答えようとしていない。

回答に対して、同協会の会長は、「法律的には、国は開発道路の工事を代行しているだけで、本来の管理権は道にある。この道路の効果以前の問題として、なぜ全体を再評価しないのか」と詰めていきたい。道側が開き直るのならば、広く道民にアピールしていく。

と、今後の対応を見きわめる姿勢を見せる。同二十六日には堀知事に対して、改めて再評価を求める要望書を出している。

着工から十六年、自然保護団体が一石を投じたことで関係者の間に波紋が広がり、時代の変化に即して議論を深める素地はできつつある。

国、道ともに財政に赤信号が灯り、不要不急の事業に税金を投入できる時代は終わった。当初、地元自治体が促進目的に挙げた「森林・地下資源・観光開発」にしても、二十一世紀が目の現在となつては、過去の夢、という印象を受ける。行政みずから事業の再評価システムを導入する時代になった今こそ、この先、数十年かかっても開通する見通しが立たない状況を直視し、

「本当に投資効果があるのか?」「この道路をどうするか」をめぐって、冷静かつ具体的な議論をしていくときではないだろうか。

次号では、関係者の意見と再評価をめぐる事業者側の対応などをリポートしたい。

(続く)



「開発か自然保護か」をめぐって80年前後には報道も盛んだった

曲がり角にきた 日高横断道路事業(下)

ルポライター 滝川 康治

道は事業再評価を見直し 投資効果など議論の場を

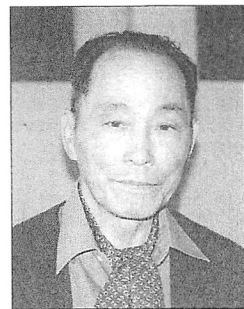
見直し論で困惑 交流軸に再構築

北海道自然保護協会(後三会長)が日高中央横断道路事業に一石を投じたことをきっかけに、関係方面にさざ波が立ちはじめている。「建設促進」を掲げてきた中札内村と静内町の役場を訪れ、担当者に聞いてみた。

「同協会が一貫して反対しているからまだ分かるが、二十年近く何も言わず、いまになって突然何だ、というのが多くの村民の見方ですよ。(自然保護を唱える団体が)道路の再評価や財政を言うのは的を外れてないか。村は、札内川の清流と日高の山を守ることにかけて人一倍思いが強いし、登山者の糞

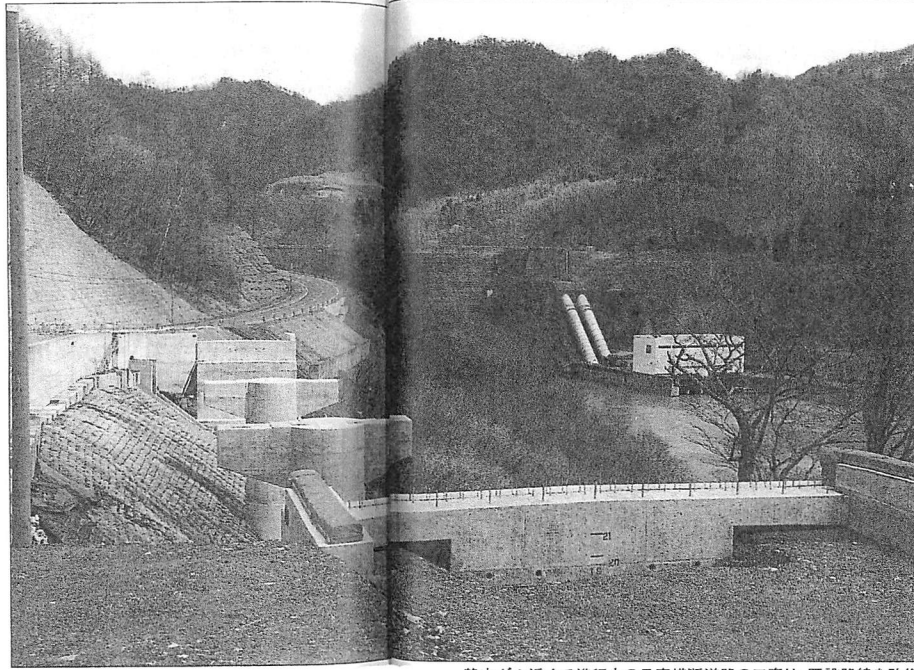
「事業の抜本的な再評価」を求める自然保護団体の活動に戸惑う地元自治体、日高山脈の自然を愛する人たちの声などを交え、岐路に立つ日高横断道路事業を考えてみる。道や開発局が旧態依然の手法を見直し、関心を持つ人たちが議論できる場をつくることが求められる時期ではないか。

ことは防災面からも好ましい川越部長が挙げた促進理由は、このようなものだった。三十五年前に静内町が道路建設の陳情運動を始めたときの理由は「森林・地下資源、観光」の三本柱だった話は前号で書いた。この点について聞くと、「時代の変化によって変わってきた面はある。特に地下資源は、現状ではこの道路が鉱山開発に結びつくとは思えない」と、当初の促進目的が乏しくなった現状を認めた。国や道の財政が逼迫するなかでの促進運動のきびしさも感じているようだ。両町村とも、自然保護団体の問題提起に対して戸惑い、反発する一方で、決起大会などの打ち上げ花火的なことよりも、交流活動を前面に押し出して運動を再構築する構えである。



「トムラ3原則」に基づいて仕事を指導してきた吉田勇治さん

②日高山脈は多くの市民に開放された先人の願いである



静内ダム近くで進行中の日高横断道路の工事は、既設路線を改修する形で行なわれている

開発と自然保護 唱え行政を指導

「札内川上流域地域開発研究センター」を主宰する吉田勇治さん(79・中札内村在住)は最近、日高横断道路をめぐる冊子を作った。前段は道自然保護協会の「要望・質問書」への反論、後段は道路問題の経緯をまとめたものだ。開発局職員時代に労働運動に取りく

公害を防ぐために対策に乗りだしたりしている。協会は山を守る運動を一生懸命やるべきであり、(再評価を求めるのは)視点が違うのではないかと。中札内村の毛利勝二・政策調整課長

進に邁進する」との意見を送付し、広報紙にも掲載した。今後は、静内町との交流活動を強化し、イベント会場での農水産物の販売や学校間の交流事業などに取りくむ、という。

- 静内町の川越孝吉・総務部長と会ったわたしは、地元にとっての日高横断道路の必要性を尋ねてみた。
- ①日高圏域では道路交通網の整備が遅れており、海岸線に沿って国道が一本だけで他圏域との交流が難しい
- ②森林保護の面からも道路がないと十分な整備ができない
- ③日高の両端に日勝海路と天馬街道があるが、これだけ広大な地域なので中央部に幹線道路があつていい
- ④地震や降雨で国道が寸断された歴史もあり、内陸につながる道路ができ

- み、帯広地区の議長経験もある吉田さんは、七〇年代に北電が大雪山国立公園のトムラウシ地区で水力発電所工事を行なったときに、事業実施時の原則をつくらせた人物である。「トムラ三原則」と呼ばれるもので、
- ①計画段階から、事業の必要性について徹底した議論を積み重ねる
- ②必要性が確認されたのちは、事業の遂行にあたっては「自然保護と開発の調和」を図る
- ③前二項の達成のためには、発想の段階から民主主義の基本に基づき協議を重ね、すべての階層で対話を重ねると、事業者側にはきびしい内容だ。

この道路に対しては「建設促進」の立場で、「いったん道路に認定されて着工した以上は、「開発と自然保護」を調和させるべく、現場で徹底して協議し、工事中はきびしく指導してきた」と強調する。中札内村は、吉田さんの薫陶を受けつつ促進運動を続けてきた。いわば村の「意見番的な存在」といえる。



静内町内の国道235号路に立つ建設促進期成会の看板

るべきであり、道南・道央地区からの入山のために道路の必要性が新たに生じている

③当初からみると横断道路をめぐる状況が大きく変わったことは事実だが、この道路の価値観を低下させたものではない。建設中の高規格道路との連絡によって、道東と道南の短絡道路としての期待がより強まっている

などと、この道路の必要性を唱える吉田さんは、「開発と自然保護が調和した、国定公園にふさわしい道路を完成させることが村民の課題」という。つまり、「時代の変化を踏まえ全線開通を」との主張だが、持ち前の反骨精神で行政にきつく注文をつける。

今年三月、自然保護団体の要請に危機感を募らせた開発局の幹部が村役場を訪れ、「今後、事業が継続できるかどうかは地元動きにかかっている。両町村が連携して行動してほしい」と担当者に促した。この話を聞いた吉田さんは、問題の原因が地元努力不足にあるかのような、開発局の無責任な発言に憤った。そして、道路が通過する地域内の開発行為すべてについて、組織の縦割りをやめて総合的に検討する

ことや、三十数年間の資料整備と部内の意識統一をするよう、帯広開発建設部に申し入れた。

「開発行政のなかでこの道路の妥当性や波及効果についてほとんど議論されていない」と、吉田さんは指摘する。「工事はお上にお任せ」の姿勢が強く、事業者側と事前協議をしようとしない静内側のやり方に対する不満もある。

これらは、この計画に対する開発行政の取りぐみが、情性で進められてきたことを物語っている。ひたむきに「トムラ三原則」を実践してきた吉田さんに、横断道路に対する村民の意識を聞いてみた。

「札内川ダムより奥は山菜採りくらいしか行かない場所なので、経過を知らない村民のなかに『何でそんな道路を造るのか?』という空気はある。過去に賛成・反対の議論があつたときと違うのは事実だし、新旧の村民の受け止め方の差もある。無関心層が増えていることは間違いありません」

この道路の経緯をみると、「三原則」の最初に掲げた「計画段階から、事業の必要性について徹底した議論を積み重ねる」ことが十分なされたとは言えない。「会」のなかで横断道路について論議してはどうか」との声も、一部の会員から出ている、という。



日高山脈の植生に詳しい静内町の三浦忠雄さん

「会」のなかで横断道路について論議してはどうか」との声も、一部の会員から出ている、という。

道路予定地周辺の植生について三浦さんは、日高だけに自生するエゾトウウチソウ（危急種）やエゾノジャニンジン（希少種）などが溪流に沿った岩壁に見られる、と解説する。北海道の固有種も数多い。こうした植物が工事によって失われることを危惧する。

「十ある北海道遺産の候補のうち、自然遺産は四つ挙がっている。一位が摩周湖で、日高山脈が続く。わたしたちは、日高の大事な自然を生かし、未来に残すことが大事と考えています」と力を込める三浦さんは、日高の自然を知ってもらおう活動のすそ野を広げ

て、開発の問題などに対する関心を高めようとしていた。日高の自然に親しんできた人々には、「こんな道路はい

らない」という声が強いようだ。

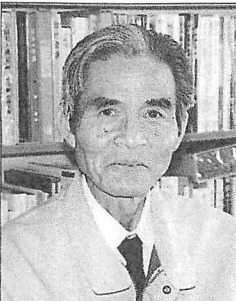
静内山岳会は二十年前「横断道路には賛成できない」と意思表示したものの、具体的な反対運動には取りくまなかった。いま、同会の有力メンバーは「個人的意見」と前置きして、こんな話をする。

「日高の自然に人を呼び込むには現状の道路を整備すればすむ。道道区間はダム湖や川に土砂が流入しない形できちんとすべきだが、開発道路のトンネル工事は別の問題として議論するといいいのではないか。かつて道路予定地周辺で行なった伐採のための林道網が土砂で川が濁る原因なので、林道を元の状態に戻すことを優先すべきだ」

山脈中央部を開削する前に取りくむべき課題はたくさんあるようだ。道や開発局、促進運動の当事者たちは、こうした声はどう応えるのだろうか。

再評価の合理性を問う保護団体を

道自然保護協会の「要望・質問書」に対して、道がけんもほろろの回答を出した話は前号で紹介した。これに対



抜本的な再評価を求めている道自然保護協会会長の俵浩三さん

がたい。必要性をめぐり賛否両論があつたし、着工から十六年を経て時代が大きく変化したことは誰もが認めている。原点に戻って、道路の必要性や投資効果などをめぐり、議論を積み重ねる好機ではないか——吉田さんの話を聞いて、わたしはそう思った。

日高山脈の自然破壊を憂慮して

「日高側の奥地は現状では橋だけが整備されているが、今後、道路が建設されれば森林やその他の植生が破壊される可能性がある。日高山脈には、日本のもっとも原始的な姿を残す自然がある。地元に住む人たちは、そのことに気づかなければなりません」

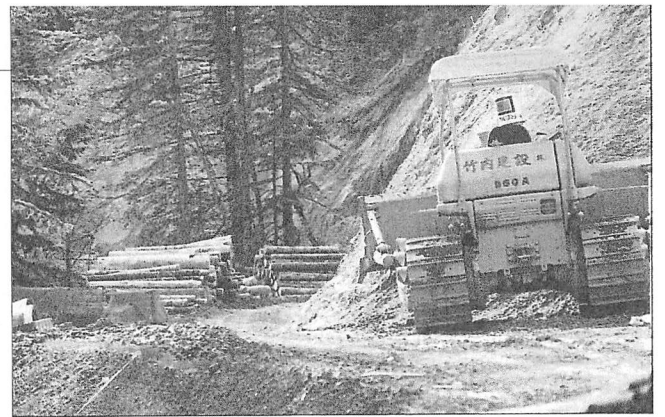
長年にわたって植物観察を続けてきた静内町の三浦忠雄さん（69）は、横断道路建設による自然破壊を憂慮する一人である。日高管内での教員歴が長く、昨年発足した「日高の森と海を語る会」の会長も務めている。

管内の自然愛好者ら八十人ほどでつくる同会では、昨春秋、何人かの会員が日高側の横断道路を現地調査した。

して協会側は四月下旬、道に対して次の五点を文書で再要請している。

- ① 一本の道路という全体像を把握せず、局部の「改築」などだけを評価して事業を維持することが、合理的で適正であるという根拠を示すこと
- ② 「時代の変化」などを欠落させた事業再評価が、合理的で適正であると示す根拠を示すこと
- ③ 道道の管理者である知事が「権限の代行」をする国に対して主体的な行動をとらぬことが、合理的で適正であると示す根拠を示すこと
- ④ 開発局が行なった事業再評価についての道民からの疑問に対して、知事としての明快な見解を示すこと
- ⑤ この道路に対する「地域の強い要望」の内容を具体的に示すこと





静内側の横断道路周辺では、相次ぐ森林伐採で山が荒れている(写真は80年代半ばに撮影)

的な再評価をしないのか?」ということが、道路計画の中身に入る以前の問題としてある。これがはっきりしない限り、何度でも要請していく」と、きっぱり言い切る。

未開通区間の多くは国が直轄で工事を行なう「開発道路」に指定されており、現在の国との関係では、道は開発局にもものを言いにくい状況にある。

「これは、開発局の仕事づくりのために地元を誘導する「マッチポンプ」の手法であり、逆に事業の行方に対する自信のなさが見え隠れする。道は、そんな国に正面切ったものを言えず、「自主・自律」に遠く離れた実態もある。わたしの手元には九八年度に道建設部が作った「再評価調査」がある。各工事を小間切りに再評価したうえで、「進捗状況」「事業の効果」「目的と手段」「環境上の課題」のいずれも数行の記述にとどまっている。単なる「工事報告書」のような中身だ。

やはり、ここは道庁みずからが変わるしかないのではないのか。他府県に先駆けて「時のアセス」を導入し、その延長線に「政策アセス」を位置づけた道は、再評価をやり直すべきだ。道内の有識者七人による政策評価委員会(委員長・宮脇淳北大教授)は今年三月、政策アセスの改善策に関する意見書を掘知事に出した。そこでは、道の政策全般の再検討を通して改廃を含めた政策の再構築を行なうことや、道民に対する政策策定・遂行のプロセ

そんななか、あくまで道に回答を求める理由について、俵さんは「道路法にあるとおり、この道路の管理者は道であり、国は開発道路区間について管理者の権限を代行しているだけ。『自主・自律』を唱える知事が、そのところを逃げるのはおかしい。道が黙っていることにはどんな合理性があるのか、説明してほしい」と力説する。

「地勢、気象等の自然条件がきわめて悪く、且つ、資源の開発が充分に行われていない地域内の道路で……(第88条)と規定している。『開発道路自体が制度疲労を起こしているのではないかと』とみる俵さんは「事業者側が『地元の要望がある』と言うなら、両町村としての未開発の資源は何か、具体的に示すべきだ」と注文をつける。

地元自治体などの「二十年間も放置しておいて、なぜ問題を再燃させるのか?」という声に対しては、「全く等閑視していたわけではなく、一部の団体はセミナーを開催するなどして現地調査を続けてきた。着工してしまったこの道路より、工事がストップしている土幌高原道路を再開させな

スの開示などを求めている。さらに、事業の目標達成度を測定する指標を設定することも進言してある。

道は「本年度、日高横断道路事業を評価委員会に投げかける予定はない」(政策評価課)といった消極的な姿勢を自己点検し、こうした意見に沿って、すでに実施した再評価を思いきって見直してはどうだろうか。

新たな公共投資の是非を考えるときには、単純に費用対効果を論じても意味がないし、ともすれば過疎地切り捨てにもなる。「事業実施によって、経済や環境を良くできるかどうか?」を判断の決め手にすべきであろう。

こうした共通認識のもとに、この問題について立場の異なる人たちが一堂に会し、議論してみてもいいだろう。「北海道遺産の日高山脈をどうするか?」や、荒廃した日高の山河を復元するための公共事業についての議論が先なのかもしれないが……。

利益誘導や公共事業に対する依存といった旧態依然のやり方を繰り返すのか。それとも二世紀の北海道を見守ってきた議論をしていくのか。その岐路に立っていることだけは確かだろう。

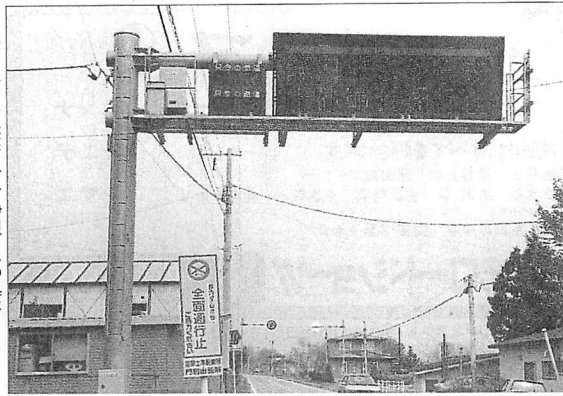
いことのほうが、自然保護運動としての重要度が高かった。ただ、協会自身の「過去から現在の検証」は必要だし、反省しなければならぬ面はあると思う。わたしたちは地元の人たちと喧嘩をする気は全くない」と、自省しつつ、反論していた。当面は道の対応を見守っているが、有珠山噴火による道路被害の復旧作業などに追われる道は、いまだ回答をまとめるに至っていない(6月5日現在)。

政策アセス改革 へ議論深めよう

地元関係者が環境保全を求めて工事に注文をつけてきた経緯はあるにしても、人目のつかない山奥での工事のため、着工後は道民の関心が薄れていった日高横断道路事業。自然保護団体の動きが関係者に波紋を広げてはいるが、議論の土俵はまだできていない。「十勝と日高を結ぶ道路がもう一本あればいい」という地元関係者の思いは理解できるものの、挙げられる促進理由には代替策があるものも多く、どうも釈然としない。

再評価をめぐる自然保護協会の指摘は全く正論なのだが、現場に即した、道路計画の中身に踏み込んだ指摘は十分とはいえないようだ。具体的な論点整理も、これからの作業という感が強い。

まずは、事業者側が後ろ向きな姿勢を改めてもらわなければ困る。帯広開建による中札内村訪問の話を紹介したが、静内町の幹部は室蘭開建から「地元が建設促進に向けてできる



▶崩落や路肩の決壊などで静内タムの奥は通行止めが続いている