

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

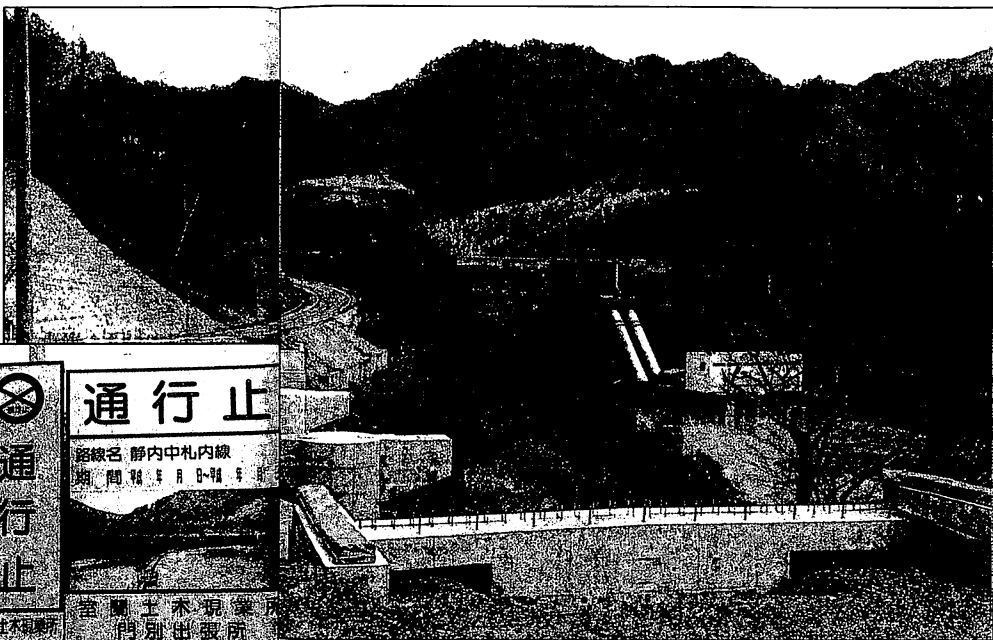
官と道民は本気になつて “次代の投資効果” 吟味を

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）がある。

自然保護世論を押し切って、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（後述二会長）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、北海道が特別扱いさ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し、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。



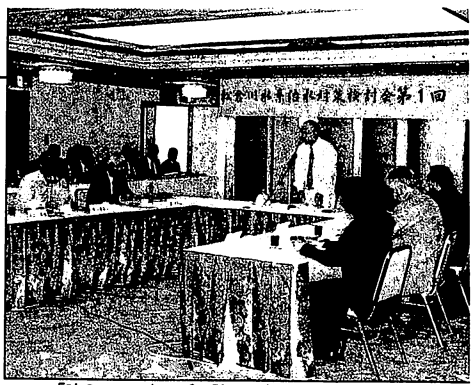
自然保護団体から抜本的な事業再評価を求める声が上がっている日高横断道路（写真は静内側）。土砂崩れなどの恐れがあるため、静内ダムから奥は通行止めになることが多い

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。

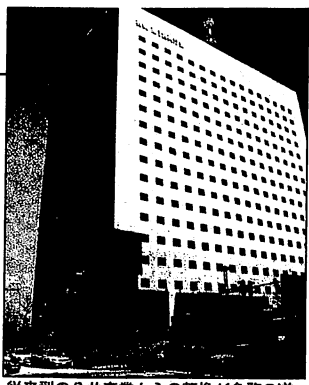
日高横断道路に対して道と国がこれまで投じた事業費は四百億円以上で、今後完成までに必要な事業費は八百五十億円あまりと試算されている。破局寸前の日本の財政にとつて半端な金額ではない。せつかく創った再評価制度を活用して事業のあり方を根本的に見直すことができるかどうか——行政側の今後の取り組みが問われている。

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、九九年から道の事業すべてについて担当者が自己評価



「時のアクセス」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



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

山河の復元めざす 事業に知恵絞ろう

国の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「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は洪水時に太平洋へ排出させるといふ、自然の摂理に逆らう計画自体きわ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。下川町の住民団体がまとめた代替案などをめぐって開発局との間で継続討議が行なわれている。天塩川水系サンルダム事業の投資効果も検証した（3、4月号）。同じ土俵で住民と行政が複数の案を議論するなかで、より良い公共事業を見つけたはず——二十一世紀の北海道に求められるのは、こうした手法ではないだろうか。環境保全や復元のための公共事業を積極的に進めることも必要だ。具体的な試みとして、深川市内を流れる石狩川での頭首工の撤去と魚道工事、稚丹川での魚の棲みやすい環境をつくり出すためのモデル事業を紹介した（2000年1月号）。「もっと大がかりに、コンクリートを剥がしたり、川に蛇行を取り戻す、積極的に河畔林を再生させる……など」復元のための公共事業」が必要

「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、標津川以外にも候補地はたくさんある。道民の側も、公共事業に依存した「悪玉論」を展開するだけの見方から、「復元のための公共事業」にむけて知恵を絞り、意欲的な行政側の試みについては応援する、という姿勢をもつことが大切ではないだろうか。道北の片田舎に住んでいるわたしは、無秩序で画一的、予算消化のための農地開発、整備事業を目にして、暗い気持ちにさせられることがよくある。条件の悪い地域では、荒れたままの離農跡地も目につく。いずれの土地も、もともとあつた森林を切り開いた場所である。森林が再生すると河川環境が良く



千歳川放水路中止後の地域づくりを話し合った「東大雪フォーラム」

り、国土保全にもつながる。これは中学生でも分かる理屈だ。いまある森林を残す一方で、破壊してしまった森林は復元していく——そんな山河再生にむけた公共事業だってできる。荒れた離農跡地を森林に復元するための支援システムを創り、新たに造林事業などを起こすことも立派な公共事業である。経済的な波及効果も大きく、過疎地の住民には富をもたらす。縦割り行政や縄張り意識から脱却し、山河や地域住民のために異なる役所が協力していかない限り、北海道の再生はおぼつかない。「山河再生にむけた森林公共事業」を真剣に考えてみてはどうだろうか。

財政は破局寸前 「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。

全国に占める北海道の人口は五%弱にもかかわらず、開発予算は一〇%を

超えるという予算配分のあり方も、早晩見直されることは確実。同省内内局は河川や道路、鉄道など部門別で構成されるが、そこに「地域を所管する北海道局が置かれているのは変則的な形である。」

「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「地域を特別に扱う」とはできない状況だ。

官派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……などと、日本経済はデフレスパイラルに入



「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

った。政局劇にうつつを抜かず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、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ーに答えて、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」「公務員の大量な退職」「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

「時のアクセス」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」の中身や個別事業をめぐる再評価の姿態、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。