

NCS

Nature Conservation
Society of Hokkaido

HOKKAIDO

2016年4月 NO.169

…… CONTENTS ……

未完成の百年記念事業 ～ 野幌の森の道路問題 ……	五十嵐敏文 …… 2
札幌市の水道水ヒ素濃度を下げる事業は必要かー公共事業の税金の使い方を糺すー ……	佐々木克之 …… 4
都市で自然保護 2016 円山の外来植物について考える 5月26日スタート ……	山崎 薫 …… 6
石狩市内風力発電施設からの超低周波と健康被害 その2 ……	種田昭夫 …… 7
電力自由化とは何だろうか? ……	鶴田由紀 …… 9
アメリカ・最新ダム事情(3・完)～映画「ダムネーション」の上映によせて ……	畠山武道 …… 10
定期総会後の公開自然保護講演会のご案内 ……	12
お知らせコーナー	
活動日誌・要望書など・新入会員紹介・寄贈図書紹介・寄付 ……	12



道立自然公園・野幌森林公園大沢口

(撮影 五十嵐 敏文氏)

未完成の百年記念事業 ～ 野幌の森の道路問題

話題提供者 五十嵐 敏文氏（フォーラム野幌の森代表）

野幌の森は、1899年（明治32年）北越殖民社の関矢孫左衛門らの分割払い下げ反対運動により守られ、戦後の食料増産の為の緊急開拓（600ha 払い下げ）などを経て、1968年（昭和43年）当時の知事・町村金吾により北海道開拓百年記念事業の一環として道立自然公園・野幌森林公園（面積 2,053ha）に指定された。この森は石狩平野にあるなだらかな野幌丘陵に位置し、我が国ではめずらしい大都市近郊の平地林であり、ウィーンの森やフランクフルトの森などに並ぶ都市近郊の森として世界的に有名なところである。代表的な野生生物には天然記念物のクマゲラ、オオタカ、オオジシギなどの鳥類があげられ、サルメンエビネなど500種類を超える植物が生育しているなど生物多様性の宝庫となっている。

このような豊かな森を、東西に横断する2本の道路があり、一般車両が通行している。ひとつはこの森の南側（公園区域の普通地域）に位置し、もみじ台通りから立命館慶祥校前（トド山口）を通過して道道江別恵庭線に抜ける江別市道であり、もうひとつはこの森の中央部（公園区域の第2種特別地域）に位置し、もみじ台通りから北星高校前（瑞穂口）を通り、登満別を経て道道江別恵庭線に抜ける道路である。後者の道路（以下、中央道路）は中央に石狩森林管理署の管理する林道（写真中の中央線）があり、両側に江別市道（写真中の基線と西3号）が接続し、道立自然公園の公園利用計画で「歩道（同時に公園管理車道）」と位置付けられている。生活道路ではないので冬期間は除雪されていないが、雪のない時期には一般車両が自然公園内の「歩道」に乗り入れ、通り抜けしていることになる。これは大変おかしなことであり、何故だろうか。



この森を道立自然公園に指定するにあたり、当時の知事・町村金吾は1969年（昭和44年）4月の道議会答弁で「自然公園内の道路計画は、無車道地区を作って、車の通らない道路を作ることを考えている」と述べているが、「車の通らない道路」（無車道）とは一般車両の通らない道路ということである。同年8月に、同知事名で江別市長あてに「江別市道（基線および西3号線）廃止に関する事について」という要望書が出された。だが、同市道の廃道がされないまま、1976年（昭和51年）3月、この森の東側（道道江別恵庭線沿い）の地域農家住民が札幌方面への農産物輸送のためとして、同市道の拡幅整備の要望書を江別市に提出した。当時の市長は「不便さは理解できるが、当時の町村知事が自然を守る精神から開墾した土地を買い戻し、自然公園に指定している。貴重

な自然の破壊に繋がる」と説得した。しかしその13年後、1982年（昭和57年）頃、江別市RTN構想（工業団地造成）が公表され、1985年（昭和60年）11月、江別市は「昭和64年の国体後の道立野幌総合運動公園等の施設の活用、RTN構想に関連し、野幌森林公園の利用等について見直す」と方針転換した。1986年（昭和61年）から翌年にかけて、同市は「中央道路」を防火帯道路として直線化し拡幅整備すること、公園利用計画の「歩道」から一般車両の通行する「車道」へ変更することの2点を要望して、RTN工業団地予定地と周辺地域農家住民を巻き込んだ大規模な運動を展開した。江別市は企業誘致の為に、札幌市厚別区にある工業団地・テクノパークとの連絡道路を建設することで、RTN工業団地の地理的劣性を補おうとしたのである。このような動きに対し、野幌森林公園を守る会が、知事あてに同道路を「歩道」として利用する要望書を提出した。こうした中、1988年（昭和63年）12月、北海道自然環境審議会は、「中央道路」について①公園利用計画の「歩道」の位置付けは継続する②江別市要望の「車道」への変更はしない③森林火災予防のため、パトロールや消火器具の増強、モニターカメラの設置による監視体制を充実する、との結論を出した。その後、北海道と江別市の間で「中央道路」についての協議は行われず、新たな進展はなかった。

2001年（平成13年）11月、当会（フォーラム野幌の森）は会員からの提起により、「中央道路」問題に取り組むことを決定した。その後、情報開示請求などにより情報収集して資料を作成し、関係行政を訪れて、当会主催の会議への参加を打診した。2002年（平成14年）4月、当会は江別市・北海道・石狩森林管理署の参加を得た会議を開催し、「中央道路」の閉鎖にむけた活動を始めた。2003年（平成15年）1月、江別市長と地域住民の懇談会が開催されたが、同道路閉鎖の住民同意は得られなかった。しかし2004年（平成16年）12月、「ここから先の区間は歩道です。一般車両は通行できません。江別市」との看板が森の入口3か所に設置された。同道路が公園利用計画の「歩道」であることが明示され、「無車道」の理念に一步近づいたのである。

近年、この森周辺の道路状況は、国道12号線と道道江別恵庭線を結ぶ「白樺通り」や道道江別恵庭線が拡幅されるなどで道路整備率は上がっている。そのようなことなどもあり、「中央道路」は農産物の輸送に使われておらず、また冬期間は除雪もされていないので車両は通行できず、必要性はかなり低い。現在、江別市は同道路の交通量調査を継続するなど閉鎖に向けて取り組んでいるが、同市に翻弄された地域住民の同意が得られていないため、いまなお一般車両が通行している。このため、数年前まで、江別市による市道管理のための路肩の草刈りの実施に因り、「北海道立自然公園条例による高山植物の指定」リストにある植物が損傷されていた。当会が関係行政に働きかけた結果、江別市は当面の草刈り廃止を決定した。しかしながら、同道路沿いの植物は砂塵にまみれ、ゴミの不法投棄が繰り返されており、一般車両が通行している林道区間は、車両のはみ出し走行のため本来の林道規格幅を大きく超える拡幅がされているなどの問題がある現状である。

かつて、田中角栄の「日本列島改造論」（昭和47年）により、日本全国で工業団地の造成が盛んに行われた。北海道では、国家プロジェクトとして苫小牧東部大規模工業基地開発が行われたが、破綻した。町村金吾の自然公園指定時の「無車道」の理念は、江別市のRTN工業団地造成という時代の波に翻弄され、いまだに実現していない。野幌の森を道立自然公園という形で未来に遺す百年記念事業はまもなく50周年になろうとしているが、「中央道路」が閉鎖されていないため、いまだに未完成なのである。この道路問題を解決することは自然公園管理者の北海道と市道管理者の江別市の責務であり、解決の先送りはすべきではない。「今、ここ」での解決を強く求めたい。

（フォーラム野幌の森のホームページに、中央道路問題の資料集「NOWandHERE」を掲載しています。）