

2020年4月14日

北海道総合政策部政策局計画推進担当局長 加納 孝之 様  
北海道建設部長 小林 敏克 様  
北海道建設部建設政策局長 天野 俊哉 様  
北海道建設部土木局長 白石 俊哉 様

一般社団法人 北海道自然保護協会  
会長 在田 一則  
フォーラム野幌の森  
代表 五十嵐 敏文  
北広島森の倶楽部  
事務局 加藤 和子  
北広島の自然を考える会  
代表 三澤 英一

### 「きたひろしま総合運動公園線」に係る公共事業事前評価についての質問と要望

2019年度第2回公共事業評価専門委員会（7月24日開催）および2019年度第3回北海道政策評価委員会（11月7日開催）において、「(仮称)きたひろしま総合運動公園線」の2020年度国費予算要望を行うことが3項目の付帯意見付きで妥当と了承され、2020年3月25日の第1回北海道議会定例会において道道認定が議決されました。

しかし、この件に関して、該当地域の自然環境保全と北海道の公共事業評価制度について、非常に大きな問題が明らかとなりましたので、下記の質問と要望について速やかな回答を求めます。

ご回答は、4月28日までに北海道自然保護協会まで文書にてお願いいたします。

#### 記

1. 第2回公共事業評価専門委員会と第3回北海道政策評価委員会における議論は「(仮称)きたひろしま総合運動公園線」道路の「事業概要図」（以下では旧設計案という）を前提としております。ところが、現在北海道に提出されている路線設計案（以下では新設計案という）は、両委員会で議論の前提となった旧設計案と大きく変更されています。この変更には該当地域の自然環境保全の上で非常に大きな問題が認められます。この変更がいつ、どのような理由により行われたのか、その経緯を時系列に沿って説明してください。
2. 上記両委員会での旧設計案を前提とした協議は、虚偽の前提のもとになされたと判断されます。したがって、両委員会が該当道路について2020年度国費予算要望を行うことを妥当と認定したことは、手続き上無効と考えます。よって、両委員会において正しい前提（新設計案）のも

とで改めて協議するか、この件を政策再評価の対象とすることを求めます。

3. 現在北海道に提出されている新設計案は、両委員会が付した付帯意見3項目のうち2項目に抵触すると考えます。しかし、その判断をするのは同意見を付した両委員会ですので、以下の理由と説明を両委員会に示し、それぞれの見解を速やかに公開してくださるよう要求いたします。

### 質問と要望の理由と説明

私たちは、北広島ボールパークアクセス道路予定地は、国の特別天然記念物野幌原始林に近接するとともに、北の道立野幌森林公園から南の支笏洞爺国立公園へとつづく緑のコリドー(回廊)を形成する点で、非常に貴重な自然と考えています。北広島市の『北広島市緑の基本計画』によると、同市も同様な認識を示しております。

私たちは、この貴重な自然を保全するため、北広島市と話し合いを続けてきました。私たちは、アクセス道路を造るとするならば、この良好な自然を壊さないルートとして、多くがすでに農地などに替えられている JR 千歳線の北側などを含む複数案を提案しました。しかし、北広島市は、それらのルートでは工事完了が 2023 年のボールパーク開場に間にあわないとの理由で反対しました。私たちは、1 私企業の都合にあわせて完成を急ぐことには同意できないので、現在のルート「きたひろしま総合運動公園線(仮称)」道路については基本的に反対であるとし、どうしても造るならば、その道路を「エコロード」にすること、またその仕様などを自然環境保全についての専門家である有識者に検討していただくこと、さらに北広島市・有識者・私たち4団体で話し合うことを要求し、市の同意を得て今日にいたっています。

この間、北広島市は、「(仮称)きたひろしま総合運動公園線」道路についての説明を、第2回公共事業評価専門委員会(7月24日開催)で示された道建設部土木局道路課による「公共事業事前評価資料」にある「事業概要図」(上記の旧設計案)をもとに行ってきました。私たちは、エコロードの仕様を検討するには不十分な図面であるので、昨年11月から切土・盛土のわかる図面の提供を要求していました。また、自然環境をできるだけ保全する立場から、「事業概要図」の橋の長さをより長くすること、路体を嵩上げすることなどを求めました。これらの要望は、道路建設による切土・盛土の量を少なくすることによって、周囲の森林改変を少なくするとともに、裏の沢川流域を埋め立てずに自然環境を保全することを目的としていました。

しかし、市は路線の土地所有者の了解を得ていないという理由で提供しませんでした。これは、路線が公表されているので理由になりません。本年3月4日になってようやく、市から詳細な道路設計図(上記の新設計案)を提供していただきました。しかし、この図面はそれまで議論に使っていた「事業概要図」(旧設計案)とはまったく異なるものであり、驚愕とともに怒りを感じました。新設計案は、路線位置と4か所になる橋の数は同じですが、橋の長さが No.1 では45m が24.8m に、No.2 では20m が23.8m に、No.3 では160m が21.8m に、No.4 では85m が73.6m になっており、しかも橋が短くなった場所では長大な盛土で河川が埋められ、河川流路がせき止められています。

私たちは、当該地域の貴重な自然を可能な限り保全するために、現在のアクセスルートにおけ

る種々の保全について話し合ってきました。しかし、以上のような変更案を押し進めることは、結果的に自然環境保全を全く考慮しないと公言するに等しいと考えます。

「きたひろしま総合運動公園線（仮称）」の公共事業評価については、2019年度第2回公共事業評価専門委員会の審議を踏まえ、2019年度第3回北海道政策評価委員会において承認されました。しかし、本件の審議においては、委員からこの道路の公共性について疑義が述べられたとともに、第2回公共事業評価専門委員会の議事録によると、出席委員6名からの質問・意見など23件のうち13件が自然環境に関するものであったことからわかるように、該当地域の希少な動植物を含む豊かな自然環境の保全問題が大きな論点であり、評価の視点になっていました。

しかし、両委員会においては、3月4日に提示された新設計案ではなく、旧設計案をもとに審議されており、間違った虚偽の図面をもとに同道路の整備事業について2020年度国費予算要望を行うことは妥当と了承されました。

以上の経過から、「きたひろしま総合運動公園線（仮称）」道路に関する第2回公共事業評価専門委員会での審議やそれを踏まえた第3回北海道政策評価委員会での同道路の2020年度国費予算要望の承認がともに虚偽の前提（旧設計案）のもとになされたことは明白であり、2020年度国費予算要望の承認は明らかに無効です。

なお、3月17日開催の北海道議会定例会〔予算特別委員会〕において、真下議員の「計画変更による環境への影響について、道はどのように調査をし、そして問題ないと判断をされたのですか」との質問に対して、道路課長は「（北広島市は）今月中旬にも現在の設計（新設計案のこと）について意見交換会を開催し、その内容について説明する予定でありましたが」と答弁しています。しかし、道は自らが北海道の政策評価を依頼している公共事業評価専門委員会や北海道政策評価委員会に「現在の設計」を提示せず、説明もしていません。この行為は公共事業評価専門委員会や北海道政策評価委員会を無視するものです。

上記の公共事業評価専門委員会はこの種の案件には異例の付帯意見を付ける条件で了承し、それを受けて政策評価委員会でも3項目の付帯意見を付け、同道路の整備事業の「要望を行うことは妥当」と了承しています。

その付帯意見の（2）には「きたひろしま総合運動公園の整備等に大きな変更が生じた場合は、適宜、政策評価の対象とする。」とあり、（3）には「環境調査の結果を踏まえ、地形改変の影響を受ける希少な動植物は可能な限り移植等の保全措置を講じ、自然環境への負荷は最小限にとどめるよう配慮すること。また、自然環境を監視する協議会等を設立し、保全措置の実効性を高めること。」とあります。私たちは、上記の路線設計の変更はこの2つの付帯意見に抵触すると考えます。

しかし、上記の予算特別委員会において、真下議員の質問「再度政策評価の対象にすべきではないか」という質問に対して、土木局長は「この度の橋梁や土盛区間などの延長の変更は、該当事業の目的や必要性に、影響を与えるものではないと考えてございまして、付帯意見において、『適宜、政策評価の対象とする』とされた大きな変更には当たらないものと考えております」と答弁しています。しかし、上述のように、公共事業評価専門委員会における評価の視点は、事業の必要性や費用対効果などではなく、上記のように議論の半分以上は自然環境への影響や配慮に向けられていることからわかるように、同委員会の皆さんの評価の視点や認識においては、該当

事業の目的は「自然環境への負荷は最小限にとどめるよう配慮」（付帯意見（3））したアクセス道路を造ることにあります。したがって、今回の橋梁や土盛区間の延長等の変更は、該当事業の目的、すなわち単純に道路を造ることではなく、「自然環境への負荷を最小限にとどめたアクセス道路を造る」という目的に大きな影響・変更を与えるものであり、上記の土木部長の答弁「該当事業の目的に、影響を与えるものではない」はまったく正当なものではなく、本件は再度政策評価をすべきです。

なお、3つの付帯意見を付したのは公共事業評価専門委員会ですので、それら付帯意見に抵触しているかどうかは北海道が軽々に判断すべきではなく、同委員会の意見を聞いて判断すべきです。

さらに、新設計案の橋梁や土盛区間などの延長が旧設計案よりも自然環境に大きな負荷を与えることは明白ですので、付帯意見（3）の「自然環境への負荷は最小限にとどめるよう配慮すること」にも抵触することは明らかです。この点についても公共事業評価専門委員会の意見を聞くことを要求します。

連絡先：一般社団法人北海道自然保護協会

060-0003 札幌市中央区北3条西11丁目 加森ビル5

電話 011-251-5465

E-mail : info@nc-hokkaido.or.jp