

す。ちなみに長野原駅の先にある JR 万座鹿沢口駅(嬭恋村)の駅前には、半分ほどのスペースに 60 台の駐車スペースをもっています。もちろんバス停、タクシー乗り場を確保した上で



のことです。補助金はあったにしろ、嬭恋村が地元住民のために自力でつくったからでしょう。

左の写真は、やはりハッ場ダム の事業費で造られた川原湯温泉駅。右の写真の奥に見えるのはエレベーター



。立派な駅です。でも JR がつくったらこんな立派なものをつくらないでしょう。駅ができて一年ほどで温泉客の一番の足であった「特急草津」をスキップさせてしまったからです。現在は昼間だけの駅員が一人。早朝と夕刻からは無人駅という有様。左のコンクリートの構造物は、ハッ場ダムの下流に位置する吾妻川に

架けられた JR 吾妻線の橋梁。基本的に 2 両編成の列車が 1 時間にほぼ 1 本。しかも単線。人は立派な構造物を見ても「悲しめる生き物」であることを知りました。

何故こんなに無駄遣いができるのか。

ダム建設事業費のほかに「特措法事業」と「基金事業」という二つのサイフ。

国がダムを造るのにいちばん頭を痛めるのが地元の反対です。山奥に造っていたころはともかく、ハッ場ダムのように人里に造るようになると反対は激しくなり長引きます。そこで考えられたのが、ダムの受益者である下流都県に水没地域の人々の生活再建支援、生活基盤整備などを負担させる仕組みです。1973 年、水源地域対策特別措置法を制定、国と都県、地元自治体による「水源地域整備事業＝特措法事業」を可能にします。1976 年、下流都県の積立金による水源地域対策基金制度が発足「水源域対策基金事業＝基金事業」という財源を手にしたのです。ハッ場ダムの場合で見ますと以下になります。

ダム建設事業費 5320 億円＋特措法事業費 997 億円＋基金事業費 178 億円＝合計 6495 億円とてつもない大金が注がれています。注意すべきは特措法事業、基金事業ともにダム建設事業の補完が目的ということから、その境目が曖昧になっていることです。例えば冒頭に触れたエレベーター塔は基金事業。駅前広場の整備は特措法事業、JR の移設・駅舎の建設はダム建設事業費から。当初から生徒が減り続け存続が難しいと言われる第一小学校は、校舎建設はダム建設事業、グラウンド整備・照明設備・室内プールは特措法事業と、目眩ましとしか言えない配分になっています。どちらにしても私たちのお金に変わりありません。

ハッ場ダムをストップさせる茨城の会 代表：濱田篤信 船津寛

事務局：神原禮二 〒302-0023 取手市白山 1-8-5 携帯：090-4527-7768