



別 添

15林整整第872号
平成16年3月31日

独立行政法人緑資源機構理事長 殿

林 野 庁 長 官



大規模林道事業（建設予定区間）の今後の整備のあり方の検討結果について

表記について、下記のとおり取りまとめたので「大規模林道事業の今後の整備のあり方検討実施要領」（平成14年8月8日14林整整第272号林野庁長官通知。以下「長官通知」という。）第5の1の規定に基づき通知する。

については、長官通知第6の2の規定に基づき、林道事業実施計画の変更等必要な措置を講じられたい。

記

大規模林道事業における建設予定区間（20区間）については、「大規模林道事業のあり方検討委員会報告書」を踏まえ、別表のとおり、

- ① 7区間については大規模林道事業としての事業実施を取りやめ
- ② 13区間については、区間の一部の取りやめ、幅員の縮小あるいは線形の変更などの計画変更を行い、大規模林道として整備を実施することとする。

建設予定区間ごとの検討結果は、別紙のとおりである。

別 表

建設予定区間ごとの検討結果

整理 番号	区間名	現行計画		検討結果	検討結果に 基づく延長 ・幅員	
		延長 (km)	幅員 (m)		延長 (km)	幅員 (m)
1	平取	7.6	7	取りやめ	-	-
2	様似	14.4	7	計画変更(幅員縮小)	14.4	5
3	置戸・陸別	29.1	7	計画変更(一部取りやめ、線形変更、幅員縮小)	21.4	5-7
4	西会津	9.3	7	計画変更(一部取りやめ、幅員縮小)	4.7	5
5	昭和	7.1	7	取りやめ	-	-
6	会津若松・下郷	13.5	5	取りやめ	-	-
7	下郷	12.5	5	計画変更(線形変更)	11.8	5
8	大山	9.8	7	計画変更(幅員縮小)	9.8	5-7
9	大山・大沢野	12.9	7	計画変更(幅員縮小、線形変更)	12.5	5-7
10	上市・立山	17.8	7	取りやめ	-	-
11	美山・板取	24.3	5	計画変更(線形変更)	19.4	5
12	若桜・智頭	25.8	5/7	計画変更(一部取りやめ、幅員縮小)	15.8	5
13	匹見・美都	5.6	7	計画変更(一部取りやめ、幅員縮小)	3.7	5
14	美土里	4.0	7	取りやめ	-	-
15	庄原・三和	29.2	7	計画変更(一部取りやめ、線形変更、幅員縮小)	19.0	5-7
16	吉和	2.3	7	取りやめ	-	-
17	鬼が城・薬師谷	20.1	5	取りやめ	-	-
18	八面山・稲が窪	9.8	5	計画変更(線形変更)	7.4	5
19	田ノ川・古尾	9.5	7	計画変更(幅員縮小)	9.5	5
20	大正・東津野	19.8	5	計画変更(線形変更)	19.8	5

別紙

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 1)

路線・区間名	平取・えりも線 平取区間
関係道県・市町村名	北海道 平取町
現行計画延長・幅員	延長 7.6 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 100%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係町の林野率85% 受益地の人工林率36% 受益地の林内路網密度26m/ha 関連集落は2集落(235人)
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は43% 代替公道等の整備率は100% 木材加工施設は4施設あり、年間の生産量は約33千m ³ 森林の総合利用施設等の年間利用者は約11千人
区間の属する路線の事業進捗状況	平取・えりも線の進捗率は26%(平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、平取町の交通ネットワークの一部として機能することを期待 隣接区間等とともに、地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性和代替案の実現可能性	計画路線上に林道が既設であり、受益地内で既に路網整備が進んでおり、また、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること等から、効率的・効果的な事業の実施等の観点より、当該地域の林道網の骨格となる林道(大規模林道)として整備する必要性は低いと考えられる 現行計画の費用対効果(試算) 1.01
事業コスト縮減の可能性	
第三者委員会の意見	受益地内で既に路網整備が進んでおり、また、全て既設林道の改良で、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること等、建設の必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」
検討結果	「取りやめ」とする

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 2)

路線・区間名	平取・えりも線 様似区間
関係道県・市町村名	北海道 様似町
現行計画延長・幅員	延長 14.4 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 26%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係町の林野率は92% 受益地の人工林率は9% 受益地の林内路網密度は5m/ha 関連集落は2集落(114人) 水源かん養保安林の区域を通過。通過しないが受益地の一部が国定公園の特別地域に指定
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は68% 代替公道等の整備率は21% 木材加工施設は4施設あり、年間の生産量は約31千m ³ 森林の総合利用施設等の年間利用者は約2千人
区間の属する路線の事業進捗状況	平取・えりも線の進捗率は26%(平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、様似町の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待 隣接区間等とともに、えりも町北部と浦河町内陸部を最短距離で結ぶ地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる 現行計画の費用対効果(試算) 1.21
事業コスト縮減の可能性	終点到接続する公道の整備の状況等を勘案し、幅員を5mに縮小することが適当と考えられる この見直しを行った場合の費用対効果(概算) 1.40
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、接続する公道の整備の状況等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」 幅員5m
検討結果	幅員を5mに縮小する「計画変更」とする (結果、延長14.4 km 幅員5mとなる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 3)

路線・区間名	置戸・阿寒線 置戸・陸別区間
関係道県・市町村名	北海道 置戸町、陸別町
現行計画延長・幅員	延長29.1km 幅員7m(既設の林道等を改良する部分 69%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係町の林野率は85% 受益地の人工林率は41% 受益地の林内路網密度は11m/ha 関連集落は2集落(463人) 水源かん用保安林の区域を通過 道の関係課等によりナキウサギの生息、希少猛禽類の飛翔及びクマガラの鳴き声を確認
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は86% 代替公道等の整備率は100% 木材加工施設は8施設あり、年間の生産量は約96千m ³ 森林の総合利用施設等の年間利用者は約5千人
区間の属する路線の事業進捗状況	置戸・阿寒線の進捗率は10%(平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、関係町を直結するルートの一つとして利用されることを期待 隣接区間等の整備により、釧路方面と旭川方面を最短距離で結ぶルートの一部として、地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる 置戸町町道の改良部分については、代替可能な公道が整備されており、当該公道を利用するように一部取りやめと線形を変更することが適当と考えられる 現行計画の費用対効果(試算)1.19
事業コスト縮減の可能性	一部取りやめと線形の変更により延長を7.7km短縮可能 幅員を実施設計の段階で地形状況等に応じて5-7mの間で弾力的に設定することが適当と考えられる これらの見直しを行った場合の費用対効果(概算)1.48
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 置戸町町道の改良部分について一部取りやめと線形変更 幅員5-7m
検討結果	置戸町町道の改良部分について一部取りやめて公道に接続するよう線形を変更するとともに、幅員を実施設計の段階で地形条件等に応じて5-7mの間で弾力的に設定する「計画変更」とする (結果、延長21.4km 幅員5-7mとなる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 4)

路線・区間名	飯豊・檜枝岐線 西会津区間
関係道県・市町村名	福島県 高郷村、西会津町
現行計画延長・幅員	延長 9.3 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 0%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係町村の林野率は82% 受益地の人工林率は16% 受益地の林内路網密度は5 m/ha 関連集落は2集落(71人) 通過しないが受益地の一部が保安林に指定
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は63% 代替公道等の整備率は37% 木材加工施設は3施設あり、年間の生産量は約2千m ³
区間の属する路線の事業進捗状況	飯豊・檜枝岐線の進捗率は69%(平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、周辺集落の交流に利用されることを期待 山間部に点在する集落を結ぶ公道と西会津町中心部や磐越自動車道西会津ICに向かう公道が結ばれることから、地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる 西会津町井谷地区以西については、代替可能な公道等が整備されており、当該公道等を利用するように一部取りやめとすることが適当と考えられる 現行計画の費用対効果(試算) 1.16
事業コスト縮減の可能性	一部取りやめにより延長を4.6 km短縮可能 起点に接続する公道の整備状況等を勘案し、幅員を5 mに縮小することが適当と考えられる これらの見直しを行った場合の費用対効果(概算) 1.33
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 西会津町井谷地区以西について一部取りやめ 幅員 5 m
検討結果	西会津町井谷地区以西について一部取りやめとするとともに、幅員を5 mに縮小する「計画変更」とする (結果、延長 4.7 km 幅員 5 mとなる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 5)

路線・区間名	飯豊・檜枝岐線 昭和区間
関係道県・市町村名	福島県 昭和村
現行計画延長・幅員	延長 7 . 1 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 100%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係村の林野率は92% 受益地の人工林率は36% 受益地の林内路網密度は12m/ha 地元等意見聴取において希少猛禽類等の生息情報
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は42% 代替公道等の整備率は63% 木材加工施設は 1 施設あり、年間の生産量は約0.4千m ³ 森林の総合利用施設等の年間利用者は約95千人
区間の属する路線の事業進捗状況	飯豊・檜枝岐線の進捗率は69% (平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、駒止湿原へのアクセスの改善を期待 周辺森林地帯の交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	計画路線上に林道が既設であり、その改良延長が比較的短く、また、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること等から、効率的・効果的な事業の実施の観点等より、当該地域の林道網の骨格となる林道(大規模林道)として整備する必要性は低いと考えられる 現行計画の費用対効果(試算) 1 . 0 3
事業コスト縮減の可能性	
第三者委員会の意見	建設の必要性は認められるものの、全て既設林道の改良で、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」
検討結果	「取りやめ」とする

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 6)

路線・区間名	米沢・下郷線 会津若松・下郷区間
関係道県・市町村名	福島県 会津若松市、下郷町
現行計画延長・幅員	延長 13.5 km 幅員 5 m (既設の林道等を改良する部分 22%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は75% 受益地の人工林率は9% 受益地の林内路網密度は9m/ha 水源かん養保安林の区域を通過。通過しないが受益地の一部が県立自然公園の普通地域 地元等意見聴取において希少猛禽類等の生息情報
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は6% 代替公道等の整備率は91% 木材加工施設は30施設あり、年間の生産量は約65千m ³
区間の属する路線の事業進捗状況	米沢・下郷線の進捗率は21% (平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、下郷町と会津若松市を結ぶ国道の災害時の迂回路として機能 関係市町の2つの流域を結ぶ地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	既設の林道が一部に存在している中で、急峻な地形での開設や拡張を計画するものであり、また、周辺に機能を代替しうる公道の整備が見込まれること等から、効率的・効果的な事業の実施の観点等より、当該地域の林道網の骨格となる林道(大規模林道)として整備する必要性は低いと考えられる 現行計画の費用対効果(試算) 1.01
事業コスト縮減の可能性	
第三者委員会の意見	地形的に厳しい条件にあること等、建設の必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」
検討結果	「取りやめ」とする

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 7)

路線・区間名	米沢・下郷線 下郷 区間
関係道県・市町村名	福島県 下郷町
現行計画延長・幅員	延長 12.5 km 幅員 5 m (既設の林道等を改良する部分 0%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は87% 受益地の人工林率は18% 受益地の林内路網密度は3 m/ha 水源かん養保安林等の区域を通過
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は90% 代替公道等の整備率は88% 木材加工施設は2施設あり、年間の生産量は約3千m ³
区間の属する路線の事業進捗状況	米沢・下郷線の進捗率は21% (平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、終点側の接続公道の災害時の迂回路として機能 下郷町の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる 県及び関係町から線形の見直しについての要望が出されており、線形の変更を検討することが適当と考えられる 現行計画の費用対効果(試算) 1.13
事業コスト縮減の可能性	線形変更により延長を0.7 km短縮可能 この見直しを行った場合の費用対効果(概算) 1.16
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」 下郷町終点付近について線形変更
検討結果	下郷町南倉沢地区の終点付近の線形を変更する「計画変更」とする (結果、延長11.8 km 幅員5 mとなる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 8)

路線・区間名	大山・福光線 大山 区間
関係道県・市町村名	富山県 大山町
現行計画延長・幅員	延長 9.8 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 0%)
森林・林業情勢及び 社会経済情勢	関係市町の林野率は94% 受益地の人工林率は13% 受益地の林内路網密度は6 m/ha 関連集落は1集落(1人) 水源かん養保安林等の区域を通過
関連公共施設等の整 備状況	公道利用区間の整備率は50% 代替公道等の整備率は90%
区間の属する路線の 事業進捗状況	大山・福光線の進捗率は14%(平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、終点側の接続公道の災害時の迂回路として機能 県内の2つの流域を結ぶ最短ルートとして地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替 案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる 現行計画の費用対効果(試算) 1.12
事業コスト縮減の可 能性	幅員を実施設計の段階で地形状況等に応じて5-7mの間で弾力的に設定することが適当と考えられる これらの見直しを行った場合の費用対効果(概算) 1.22
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、効率的整備の必要性等を勘案し、規格に見直しを行うべく「計画変更」 幅員5-7m
検討結果	幅員を実施設計の段階で地形条件等に応じて5-7mの間で弾力的に設定する「計画変更」とする (結果、延長9.8 km 幅員5-7mとなる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 9)

路線・区間名	大山・福光線 大山・大沢野区間
関係道県・市町村名	富山県 大山町、大沢野町
現行計画延長・幅員	延長 12.9 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 31%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は90% 受益地の人工林率は26% 受益地の林内路網密度は 6 m/ha 水源かん養保安林等の区域を通過
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は43% 代替公道等の整備率は97% 森林の総合利用施設等の年間利用者は約31千人
区間の属する路線の事業進捗状況	大山・福光線の進捗率は14% (平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、受益地内の森林の総合利用施設へのアクセスの改善を期待 県内の2つの流域を結ぶ最短ルートとして地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる 既設の林道を改良したり、新たに整備された公道等を利用するように線形の見直しをすることが適当と考えられる 現行計画の費用対効果(試算) 1.21
事業コスト縮減の可能性	線形変更により延長を 0.4 km短縮可能 幅員を実施設計の段階で地形状況等に応じて 5 - 7 mの間で弾力的に設定することが適当と考えられる これらの見直しを行った場合の費用対効果(概算) 1.29
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、改良区間として利用可能な林道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 既存林道等を活用するよう線形変更 幅員 5 - 7 m
検討結果	大山町石淵・瀬戸地区の起点付近や同町小佐波地区南部の部分で、既設の林道等を利用するよう線形を変更するとともに、幅員を実施設計の段階で地形条件等に応じて 5 - 7 mの間で弾力的に設定する「計画変更」とする (結果、延長 12.5 km 幅員 5 - 7 mとなる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 10)

路線・区間名	朝日・大山線 上市・立山区間
関係道県・市町村名	富山県 上市町、立山町
現行計画延長・幅員	延長 17.8 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 76%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は80% 受益地の人工林率は23% 受益地の林内路網密度は 6 m/ha 水源かん養保安林の区域を通過
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は54% 代替公道等の整備率は80% 木材加工施設は 2 施設あり、年間の生産量は約 1 千m ³ 森林の総合利用施設等の年間利用者は約190千人
区間の属する路線の事業進捗状況	朝日・大山線の進捗率は 7 % (平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、受益地内のミズバショウ群生地へのアクセスの改善や研修施設で実施される行事への利用を期待 隣接区間の整備により富山県中央部から海岸部へ向かうルートの一つとなり、既存の交通ネットワークを補完することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	計画路線上に林道が既設(一部線形変更の計画)で既に舗装されていること等から、効率的・効果的な事業の実施の観点等より、当該地域の林道網の骨格となる林道として整備する必要性は低いと考えられる 現行計画の費用対効果(試算) 1.05
事業コスト縮減の可能性	
第三者委員会の意見	建設の必要性は認められるものの、全て舗装済の既設林道の改良・線形変更であること等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」
検討結果	「取りやめ」とする

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 11)

路線・区間名	関ヶ原・八幡線 美山・板取区間
関係道県・市町村名	岐阜県 山県市(旧美山町)、板取村
現行計画延長・幅員	延長24.3km 幅員5m (既設の林道等を改良する部分 10%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は95% 受益地の人工林率は71% 受益地の林内路網密度は4m/ha 関連集落は3集落(380人) 水源かん養保安林等の区域を通過
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は53% 代替公道等の整備率は77% 木材加工施設は5施設あり、年間の生産量は約3千m ³ 森林の総合利用施設等の年間利用者は約45千人
区間の属する路線の事業進捗状況	関ヶ原・八幡線の進捗率は16%(平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、関係町村を直結する唯一のルートとして利用されることを期待 隣接区間の整備により、周辺地域を東西に横断する新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる 県及び関係市町から線形の見直しについての要望が出されており、線形の変更を検討することが適当と考えられる 現行計画の費用対効果(試算)1.15
事業コスト縮減の可能性	線形変更により延長を4.9km短縮可能 この見直しを行った場合の費用対効果(概算)1.31
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」 起点を山県市(旧美山町)片平地区付近、終点を板取村生老地区付近とする線形変更
検討結果	起点を山県市(旧美山町)片平地区付近、終点を板取村生老地区付近に変更する「計画変更」とする (結果、延長19.4km 幅員5mとなる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 12)

路線・区間名	若桜・江府線 若桜・智頭区間
関係道県・市町村名	鳥取県 若桜町、八東町、智頭町
現行計画延長・幅員	延長 25.8 km 幅員 7 / 5 m (既設の林道等を改良する部分 42%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	<p>関係市町の林野率は94%</p> <p>受益地の人工林率は69%</p> <p>受益地の林内路網密度は11m/ha</p> <p>関連集落は3集落(3,945人)</p> <p>水源かん養保安林等の区域を通過</p> <p>地元等意見聴取において、希少猛禽類等の生息情報</p>
関連公共施設等の整備状況	<p>公道利用区間の整備率は100%</p> <p>代替公道等の整備率は93%</p> <p>木材加工施設は6施設あり、年間の生産量は約20千m³</p> <p>森林の総合利用施設等の年間利用者は約10千人</p>
区間の属する路線の事業進捗状況	若桜・江府線の進捗率は55%(平成14年度末)
地元の意向	<p>森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、若桜町と智頭町を結ぶ唯一のルートとして両町間の交流に利用されることを期待</p> <p>地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待</p>
事業の必要性と代替案の実現可能性	<p>当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる</p> <p>智頭町八河谷以西については、代替可能な公道が整備されており、当該公道を利用するように一部取りやめとすることが適当と考えられる</p> <p>現行計画の費用対効果(試算) 1.08</p>
事業コスト縮減の可能性	<p>一部取りやめにより延長を7.7km短縮可能</p> <p>地形条件等により土工量を減少させる必要性が高いこと等から、幅員を5mに縮小することが適当と考えられる</p> <p>これらの見直しを行った場合の費用対効果(概算) 1.43</p>
第三者委員会の意見	<p>建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」</p> <p>智頭町八河谷以西について一部取りやめ</p> <p>幅員 5 m</p>
検討結果	<p>智頭町八河谷以西を一部取りやめとするとともに、幅員を5mに縮小する「計画変更」とする</p> <p>(結果、延長 15.8 km 幅員 5 mとなる見込み)</p>

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 13)

路線・区間名	波佐・阿武線 匹見・美都区間
関係道県・市町村名	島根県 匹見町、美都町
現行計画延長・幅員	延長 5.6 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 0%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は93% 受益地の人工林率は57% 受益地の林内路網密度は9 m/ha 関連集落は2集落(106人) 水源かん養保安林の区域を通過 地元等意見聴取において、希少猛禽類等の生息情報
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は23% 代替公道等の整備率は46% 木材加工施設は1施設あり、年間の生産量は約1千m ³ 森林の総合利用施設等の年間利用者は約2千人
区間の属する路線の事業進捗状況	波佐・阿武線の進捗率は77%(平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、終点付近の集落から国道へのアクセス道として利用されることを期待 関係町の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる 美都町内の県道美都匹見線と計画線が接続する地点から終点にかけては、並行して県道整備の計画があり、当該県道を利用するように一部取りやめとすることが適当と考えられる 現行計画の費用対効果(試算) 1.30
事業コスト縮減の可能性	一部取りやめにより延長を1.9 km短縮可能 接続する公道等の整備状況等から、幅員を5 mに縮小することが適当と考えられる これらの見直しを行った場合の費用対効果(概算) 1.49
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備される計画であること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 匹見町、美都町の県道との重複部分について一部取りやめ 幅員 5 m
検討結果	美都町都茂地区の南東部で県道美都匹見線と接する地点付近から終点を一部取りやめるとともに、幅員を5 mに縮小する「計画変更」とする(結果、延長3.7 km 幅員5 mとなる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 14)

路線・区間名	比和・新庄線 美土里区間
関係道県・市町村名	広島県 美土里町
現行計画延長・幅員	延長 4 . 0 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 0 %)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は87% 受益地の人工林率は22% 受益地の林内路網密度は 3 m/ha 関連集落は 8 集落 (395人) 水源かん養保安林の区域を通過
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は59% 代替公道等の整備率は70%
区間の属する路線の事業進捗状況	比和・新庄線の進捗率は64% (平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、関連集落から国道へのアクセス道として利用されることを期待 美土里町の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	延長が比較的短く、また、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること等から、効率的・効果的な事業の実施の観点等より、当該地域の林道網の骨格となる林道 (大規模林道) として整備する必要性は低いと考えられる 現行計画の費用対効果 (試算) 1 . 0 2
事業コスト縮減の可能性	
第三者委員会の意見	建設の必要性は認められるものの、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいことから「取りやめ」
検討結果	「取りやめ」とする

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 15)

路線・区間名	高尾・小坂線 庄原・三和区間
関係道県・市町村名	広島県 庄原市、三和町、総領町、神石町
現行計画延長・幅員	延長 29.2 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 8%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は78% 受益地の人工林率は50% 受益地の林内路網密度は10m/ha 関連集落は21集落(1,186人) 水源かん養保安林等の区域を通過。受益地の一部が、県条例に基づく県緑地環境保全地域に指定
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は27% 代替公道等の整備率は84% 木材加工施設は9施設あり、年間生産量は製材約6千m ³ 、チップ約17千t 森林の総合利用施設等の年間利用者数は約3千人
区間の属する路線の事業進捗状況	高尾・小坂線の進捗率は25%(平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、主として谷沿いに整備されている複数の公道を峰越して接続し、地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる 総領町と神石町の境界付近から県道三原・東城線に接する地点までの部分については、計画線に並行する林道等が整備され、また、周辺に代替可能な公道も整備されていることから、一部取りやめとすることが適当と考えられる 庄原市葦嶽山付近については、県の要望も踏まえて線形の見直しを行うことが適当と考えられる 現行計画の費用対効果(試算) 1.10
事業コスト縮減の可能性	一部取りやめにより延長を10.2 km短縮可能 幅員を実施設計の段階で地形状況等に応じて5 - 7 mの間で弾力的に設定することが適当と考えられる これらの見直しを行った場合の費用対効果(概算) 1.24
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 総領町、神石町について一部取りやめ 庄原市葦嶽山付近について線形変更 幅員 5 - 7 m
検討結果	総領町黒目地区北部で町道牛の子谷線と接する地点付近から神石町田頭地区で県道三原東城線に接する地点までの部分を一部取りやめとし、庄原市葦嶽山付近について線形を変更するとともに、幅員を実施設計の段階で地形条件等に応じて5 - 7 mの間で弾力的に設定する「計画変更」とする (結果、延長 19.0 km 幅員 5 - 7 mとなる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 16)

路線・区間名	大朝・鹿野線 吉和区間
関係道県・市町村名	広島県 廿日市市 (旧吉和村)
現行計画延長・幅員	延長 2.3 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 0%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は95% 受益地の人工林率は27% 受益地の林内路網密度は 4 m/ha 関連集落は 1 集落 (14人) 水源かん養保安林等の区域を通過。受益地はすべて国定公園の第2種又は第3種特別地域に指定
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は27% 代替公道等の整備率は100% 森林の総合利用施設等の年間利用者数は約 2 千人
区間の属する路線の事業進捗状況	大朝・鹿野線の進捗率は57% (平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、関連集落から旧吉和村中心部へのアクセスに利用されることを期待 旧吉和村西部の交通ネットワークを補完することを期待
事業の必要性和代替案の実現可能性	延長が比較的短く、また、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること等から、効率的・効果的な事業の実施の観点等より、当該地域の林道網の骨格となる林道 (大規模林道) として整備する必要性は低いと考えられる 現行計画の費用対効果 (試算) 1.02
事業コスト縮減の可能性	
第三者委員会の意見	建設の必要性は認められるものの、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が低いこと等から「取りやめ」
検討結果	「取りやめ」とする

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 17)

路線・区間名	広見・篠山線 鬼が城・薬師谷区間
関係道県・市町村名	愛媛県 宇和島市、津島町
現行計画延長・幅員	延長 20.1 km 幅員 5 m (既設の林道等を改良する部分 30%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は77% 受益地の人工林率は61% 受益地の林内路網密度は11m/ha 関連集落は1集落(723人) 水源かん養保安林等の区域を通過。 県の関係課等が希少猛禽類の生息を確認
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は71% 代替公道等の整備率は47% 木材加工施設は13施設あり、年間の生産量は約21千m ³ 森林の総合利用施設等の年間利用者数は約10千人
区間の属する路線の事業進捗状況	広見・篠山線の進捗率は35%(平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、海岸部の宇和島市と内陸部の松野町が森林地帯で結ばれることから、周辺地域の交通ネットワークを補完することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	改良部分は、舗装された幅員4.6mの公道を幅員5mに拡幅する計画であり、開設部分は、急峻な地形で工事を実施する計画であり、また、県及び宇和島市が環境保全の観点から慎重な対応を求めていること等から、効率的・効果的な事業の実施の観点等より、当該地域の林道網の骨格となる林道(大規模林道)として整備する必要性は低いと考えられる 現行計画の費用対効果(試算) 1.01
事業コスト縮減の可能性	
第三者委員会の意見	改良部分が幅員4.6mで舗装済であること、環境保全の観点から慎重な対応を地域が求めている状況にあること等、建設の必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」
検討結果	「取りやめ」とする

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 18)

路線・区間名	広見・篠山線 八面山・稲が窪区間
関係道県・市町村名	愛媛県 津島町
現行計画延長・幅員	延長9.8km 幅員5m (既設の林道等を改良する部分 28%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は84% 受益地の人工林率は92% 受益地の林内路網密度は7m/ha 関連集落は1集落(8人) 水源かん養保安林の区域を通過。
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は41% 代替公道等の整備率は0% 木材加工施設は3施設あり、年間の生産量は約5千m ³
区間の属する路線の事業進捗状況	広見・篠山線の進捗率は35%(平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、関連する集落の災害時の迂回路として機能 隣接区間の整備により、津島町東部から宇和島市へのアクセス道の一つとして既存の交通ネットワークを補完することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道(大規模林道)を整備する必要性が認められる 県及び関係町から線形の見直しについての要望が出されており、線形の変更を検討することが適当と考えられる 現行計画の費用対効果(試算)1.15
事業コスト縮減の可能性	線形変更により延長を2.4km短縮可能 この見直しを行った場合の費用対効果(概算)1.50
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「線形変更」 終点付近で線形位置をやや西側に移動する線形変更
検討結果	津島町山財地区の終点付近で線形を変更する「計画変更」とする (結果、延長7.4km 幅員5mとなる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 19)

路線・区間名	清水・東津野線 田ノ川・古尾区間
関係道県・市町村名	高知県 中村市
現行計画延長・幅員	延長 9 . 5 km 幅員 7 m (既設の林道等を改良する部分 0 %)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	関係市町の林野率は81% 受益地の人工林率は67% 受益地の林内路網密度は 2 m/ha 関連集落は 2 集落 (273人) 水源かん養保安林の区域を通過。
関連公共施設等の整備状況	公道利用区間の整備率は49% 代替公道等の整備率は48% 木材加工施設は 7 施設あり、年間の生産量は約 7 千m ³
区間の属する路線の事業進捗状況	清水・東津野線の進捗率は41% (平成14年度末)
地元の意向	森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、終点付近の集落から中村市中心部へのアクセス道の一つとしての利用を期待 隣接区間の整備により、高知県西部の森林地帯と中村市を結ぶ連絡道の一つとなり、既存の国道を補完する地域の交通ネットワークの一部として機能することを期待
事業の必要性と代替案の実現可能性	当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道を整備する必要性が認められる 現行計画の費用対効果 (試算) 1 . 3 1
事業コスト縮減の可能性	終点に接続する公道の整備の状況等を勘案し、幅員を 5 m に縮小することが適当と考えられる この見直しを行った場合の費用対効果 (概算) 1 . 5 7
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、接続する公道の整備状況等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」 幅員 5 m
検討結果	幅員を 5 m に縮小する「計画変更」とする (結果、延長 9 . 5 km 幅員 5 m となる見込み)

建設予定区間ごとの検討結果

(整理番号 20)

路線・区間名	清水・東津野線 大正・東津野区間
関係道県・市町村名	高知県 大正町、梶原町、窪川町、東津野村
現行計画延長・幅員	延長19.8km 幅員5m (既設の林道等を改良する部分 56%)
森林・林業情勢及び社会経済情勢	<p>関係市町の林野率は88%</p> <p>受益地の人工林率は78%</p> <p>受益地の林内路網密度は17m/ha</p> <p>関連集落は6集落(247人)</p> <p>水源かん養保安林の区域を通過。</p> <p>県の関係課等が、希少猛禽類の飛翔を確認</p>
関連公共施設等の整備状況	<p>公道利用区間の整備率は51%</p> <p>代替公道等の整備率は21%</p> <p>木材加工施設は21施設あり、年間の生産量は約24千m³</p>
区間の属する路線の事業進捗状況	清水・東津野線の進捗率は41%(平成14年度末)
地元の意向	<p>森林整備、森林管理及び丸太輸送への利用に加え、窪川町中心部へ延びる県道へのアクセス道として利用されることを期待</p> <p>周辺森林地帯の新たな交通ネットワークの形成に寄与することを期待</p>
事業の必要性和代替案の実現可能性	<p>当該地域の森林整備と林業を中心とする地域振興を推進するための林道網の骨格となる林道を整備する必要性が認められる</p> <p>関係町から線形の見直しについての要望が出されており、線形の変更を検討することが適当と考えられる</p> <p>現行計画の費用対効果(試算)1.48</p>
事業コスト縮減の可能性	
第三者委員会の意見	建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形変更の要請が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」
検討結果	地元の要望をさらに詳細に把握し線形を変更する「計画変更」とする(結果、延長19.8km、幅員5mとなる見込み)