

## 第2回大規模林道事業の整備のあり方検討委員会

### 議 事 録

平成14年10月17日(木)

於 ホテルルポール麹町  
林 野 庁

## 1 大規模林道事業の整備のあり方検討委員会出席者

### (1) 検討委員

(財)日本農業研究所研究員	岸 康彦
山形大学名誉教授	北村 昌美
東京大学大学院教授	小林 洋司
秋田大学工学資源学部教授	清水 浩志郎
住空間工房代表	早坂 みどり
(財)自然環境研究センター研究主幹	松島 昇

### (2) 林野庁

森林整備部長	辻 健治
整備課長	関 厚

### (3) 緑資源公団

森林業務担当理事	日高 照利
森林業務部長	楠瀬 雄章

## 2. 林野庁森林整備部長挨拶

## 3. 議 事

- ・ 資料8により「新聞報道等」について説明。
- ・ 資料4により「検討の基本的考え方(案)」について説明。
- ・ 資料5により「検討の具体的内容(案)」について説明。

### [意見交換]

#### 委員

この資料4, 5に示されている案は、前回、内容的にはおおむね了解を得た後に、自然保護団体の意見を聞けばそれにきちんとした位置づけを与えるべきだというような意見があったので、訂正したものである。

今回は、資料そのものの具体的な扱いも問題になり、座長一任ということになったので、訂正があるということだけは簡単に示した上で開示したものである。

#### 委員

文章は、このような形で結構だと思う。

我々の意識の中で、森林・林業や国有林に対してたいへん深く関心を持っている人間の意識として、林道の必要性というのは十分分かっている。それは、日本国民が国土を守るために重要な位置にある国有林なり森林なりを維持する

ために、皆が考えるべき課題であると思う。

つまり、地元や都市住民や自然保護団体皆が考えなければならない。地元を狭い意味で考えず、もっと広く、日本国民全体にとっても重要な問題として必要なものは必要だと言う。自然保護団体を、決して敵だ味方だということにしないで、巻き込むような意見の進め方をお願いしたい。

委員

基本的な姿勢として、向こう側において対面するのではなくて、同列に並んで一緒に考える一員として、自然保護団体もいれば林業関係者もいるというような形で話を進めるべきだということだと思うが、全く、それはこの委員会としてとるべき態度そのものでないかと私は思う。

これ以上、文章に付け加えると、かえってややこしくなるということもあるので、文章はこのままにしたうえで、委員会の姿勢としては委員が発言されたようなことで行くという理解でよいのではないか。

委員

私も委員の意見には賛成だが、ここは「自然保護団体」とだけ書くから問題なので、ここに「等」と言う言葉を付けるべきではないか。原案のとおりだと、自然保護団体だけの意見を聞くということになるが、「等」を入れれば、今の意見を大体カバーすると思う。

委員

それは、非常に和らげる手段だと思う。そうすると、他の所も「等」があった方がよいと思う。

委員

資料4と資料5の合わせて3箇所「等」を入れるということか。

事務局

資料4の3ページの 下線の3行目の「自然保護団体」のところに「等」を入れる。資料5については、4の「地方公共団体、地元受益者、自然保護団体の意見」のところの「自然保護団体」の後に「等」を入れる。また、・の4番目の「自然保護団体の意見」のところを「自然保護団体等の意見」とする。3箇所に「等」を入れるということか。

委員

今の事務局の説明のように訂正するというか。

委員

了解。

- ・ 資料6 - 1により置戸・阿寒線「置戸・陸別区間」について説明

[意見交換]

委員

主伐跡地の更新は、天然更新なのか。

事務局

資料の7ページに記載している。受益地における過去5年間の事業実績では、人工造林が6ヘクタール、天然更新が63ヘクタールで、全体の9割くらいが天然更新である。

委員

更新の成績はどうなっているのか。

事務局

手元には資料がないので、照会したうえで次回示したい。

委員

主伐量は材積で示されているが、面積は分からないのか。間伐は面積で示されているが。

事務局

主に国有林内の天然林を主体とした伐採であり、単木択伐又は群状択伐という形の施業方法がとられていると思う。したがって、面積的には非常に広い範囲の中から抜き伐りしているという状況である。

どのような区域が択伐の対象となり、また、どの程度の択伐率であるかということに関しては、次回データを示したい。

委員

択伐林の場合、主伐とはどういう時をいうのか。択伐林の場合、主伐という言葉はしないのではないか。

事務局

次回、データとともに説明する。

委員

開設予定区間は、ほとんど国有林である。

国有林では、この付近の施業方針についてどのような考え方をしているのか。大規模林道の建設予定区間周辺の機能区分は、水土保持林がほとんどである。ほとんど施業の予定はないのではないか。

事務局

施業計画としては、資料7ページに「受益地における今後5年間の施業計画」という形で概要を記載している。保育は222ヘクタール、間伐は1,334ヘクタールを計画している。更新については、天然更新で17ヘクタールを計画している。

委員

委員の指摘のとおりで、施業の内容について示されてないと、突然、理想状態あるいは平均的状态というものが出てきて、今日、伐採をして、それから目標とする比率に到達するまでの過程が出てこない。

しかし、それが出せない状態というのが、今日の日本の森林施業の置かれた

状況なのではないか。

人工林の齢級配置を見ると、若齢のところほとんどない。齢級にピークがあって、今後、どうするのかということを考えると、現在の齢級が齢級になる時には、今日の齢級とは全然面積が違うわけで、そういうことに対してどういう展望を持っているかということが定まらない。先に、多様性並びに複層林重視という方針が出てきて、中身を量的あるいは面積的に押さえるということが追いつかない。

これは、国有林だけではなく、日本の森林施業全般にこのようなずれが生じているのが今日の状況でないかと思う。ここで、施業方針を「こうしろ。」と指示することもできないし、そういう場所でもない。これは林学界の大きな課題ではないか。

委員

進行についてだが、今日出された意見などは、次回、きちんと整理をして分かるようにしていただきたい。

事務局

必ず、そのようにする。

委員

北海道の場合の林業のあり方について質問したい。

各地域ごとに特殊条件があるのではないかと思うが、例えば、道路の幅を見ても、結構7.5メートルといった、普通よりも広い幅になっている。これは、冬期間のことも考慮しているものなのか。安全性を期すために、こういう形になってるのか。そういうことも教えていただきたい。

それから、トドマツを中心に建築材にしていると資料には記載されているが、用材として何に使うものを主に生産しているのか。

さらに、北海道では、意外に用材の種類が多くは無いような気がするが、主にどういうものをどのような形で生産して生計を立てているのか教えていただきたい。

事務局

林道以外の道路が、7.5メートルといった広い幅員でできているということについては、地形が非常に緩やかだという観点などがあると思うが、次回にお答えしたい。また、トドマツの件についても、次回までに調べて示したい。

委員

できれば、この地域の主伐材がどのようなになって、また、人工林のトドマツがどうなっているという説明にしていきたい。

委員

資料の13ページに、代替公道等の整備状況が記載されているが、これらの冬期の通行状況はどうなっているのか。

また、11ページに「受益地」と「間接受益地」が記載されている。これはど

ういう意味か。私は、これまで、町全体に効果が及ぶので、関係町が受益地だと思っていた。

それから、13ページに、事業コストが平成6年度の計画策定時において61億4千8百万円とあるが、これは29.1キロメートル全体分のコストなのか。

事務局

一つめの質問については、ここには集落があるので、たぶん除雪されていると思うが、調べたうえで報告したい。

三つめの質問については、全体の事業費である。

二つ目の質問については、林道を通したことによって木材の搬出など森林施業に役に立つエリアを受益地としている。直接に林業的な効果を及ぼす範囲が受益地である。

間接受益地というのは、林道を通すことによって、例えば、釧路の方に木材を出そうとした場合、起点の北西方の森林で伐採された木材が、この道を経由して釧路方面に通過していくということが想定される。そういう、この場合の起点の北西方などのエリアを「間接受益地」として位置付けている。

関係町村とは、受益地のある町村である。

委員

そうすると、受益地は定量的にはほとんど決まっていけないのか。つまり、担当者がこれくらいの範囲だと考えればそれが受益地ということか。定量的に決まってくるのか。

事務局

日本の森林の全体的な地形から、一つの流域の真ん中に林道があれば、その左右に尾根がある。そうすると、林道から尾根までの間が直接の受益地である。これ以外の森林で、この林道ができれば、この林道を使うことにより物流のメリットがあるという場合には、間接の受益地ということになる。

委員

そうすると、地形を見て、受益地の幅が1.5キロメートルの場合もあるし、1キロメートルの場合もあるということか。また、特に、人工林のようなものがあると、若干それを超える場合もあると理解してよいのか。

事務局

あくまでも地形で判断する。主要な稜線でエリアを決定する。稜線を越えたところでは効果を発揮しないというように判断する。既設の道があるところではその境界が変わることがあるが、概念的には主要な稜線を結んで物理的に線を引けるということである。

委員

だいたい分かった。

それから、事業費の問題で、61億円で29キロメートルとなると、1キロメートル当たりの建設コストは2億円くらいである。大規模林道は、もちろん一般

道とは違うので、歩道の必要性もないだろうし、かなり安くできあがるだろうとは思いますが、特に雪解けの場合などを考えたとき、のり面の処理は大丈夫なのか。イニシャルコストは1キロメートル当たり2億円で良いが、ランニングコストがかなりかかるとすれば、基本的にイニシャルコストをかけておいた方が得な場合もある。

事務局

標準的に、大規模林道は、土工で切り盛りを作る。切ったのり面、盛ったのり面については、緑化を行っている。また、開設した路体については、路盤工を施工したうえで舗装をするという工事を行っている。全く切りっ放しであったり、緑化しないということはない。

このあたりは、少し説明不足だったが、どのような林道ができるのか次回説明したい。

委員

この区間は、開通後は冬期も通行させる道路として考えているのか。

事務局

大規模林道は、完成後は地元市町村に移管することになっている。冬期間除雪して通行させるかどうかは、市町村の判断で決まるものである。冬期間通行させるかどうかで、道路の具体的な規格が変わってくる場合があるので、そのあたりについては、実際に着工することになった段階で市町村と協議をするということになると思う。したがって、現時点では未定である。

委員

我々が事業の適否を判断をする一つの材料として、この地形の中でこの道路がどういう役割分担をするのかということがある。一般の公道ともつながっている部分があるから、冬期に使われるかどうか、ある程度大きな判断材料となる可能性もある。そこで、こういう質問をした。

事務局

参考までに、本区間の北の方に、大規模林道の別の区間があるが、これは除雪している。留辺蘂から丸瀬布の方に冬期間も通行している。

それから、大規模林道の全国平均の開設単価は1メートル当たり50万円であるが、四国・九州は単価が高いのに対し、東北から北海道は単価が安く、1メートル当たり30万円以下でできている。北海道は、平坦なところが多いので、20万円のできる部分も実際にある。

委員

この地域の人が、医療の問題などで、冬の間、留辺蘂に行く、あるいは、どうしても釧路に行くという時に、この区間がかなり有効な区間になるだろうと思う。林道としてだけでなく、生活道路としても重要性が高まってくる。その場合、冬期に除雪を行っていないと機能しない。

委員

資料の9ページに環境影響評価のことが記載されており、この区間は対象事業となるとあるが、仮に、事業を実施することになって環境影響評価を行って見た結果、問題があるので建設しないということになることはあり得るのか。

事務局  
あり得る。

- ・ 資料6 - 2により平取・えりも線「平取区間」について説明。

[意見交換]

委員  
この区間は、既設の林道を利用するのか。

事務局  
そのとおり。全線が改良区間であり、現道を幅員7メートルに改良するものである。

委員  
ある程度の道路が現在もあるということか。

事務局  
現在も通行可能である。

委員  
この区間については、特に反対運動は無いと考えて良いのか。

事務局  
大規模林道事業全体に反対する意見はあるが、個別の、この区間に着目した反対運動はない。

- ・ 資料6 - 3により平取・えりも線「様似区間」について説明。

[意見交換]

委員  
この地域の特徴を一言で言えば、資料の6ページにあるように、水土保持林が90パーセントを占めていることと、資料の11ページにあるように、様似の新たな交通ネットワークの形成であるということか。大変傾斜の厳しいところをあえてつなげることによって、ネットワークが形成されることと理解して良いのか。

事務局  
海岸沿いに国道や鉄道が通じているが、平取・えりも線は、中間地域を平取からえりも町の方に結ぶという観点の路線になっている。海岸沿いにある国道のいわゆるバイパス道として、平取町からえりも町へと、日高山脈と海岸のちょうど中間の地点を結んでいくという線形になっている。



委員

そのために、かなり傾斜の厳しい保安林や水土保持林も通っていかねばならないということになるのか。

事務局

起点側の方は、比較的なだらかなところを東の方に進む。中央地が山岳地帯になる。約三分の一程度が、比較的傾斜が急な地域を通過するという構成になる。

ちょうど中央の尾根を越える部分は、トンネルで抜ける計画なので、縦断線形としては急にはならない。

委員

トンネルの長さは、どのくらいなのか。

また、事業コストは、トンネルが入るということで、かなり高くなるのか。

事務局

トンネルの長さは、およそ400メートルである。

また、総事業費は約137億円であり、1メートル当たり100万円弱のコストになる。北海道としては非常に高い工事になる。

委員

急傾斜の所を全部が全部削り取るのではなく、トンネルにするということは、ある意味では、地形の保護のために大変重要なことである。だから、トンネルが何キロになって、急傾斜の所をできるだけ守るようにしているという説明があるべきではないかと思う。

委員

北海道条例のアセスメントが適用されるというのは、どういうことか。

事務局

北海道条例では、アセスメントが必須になる第一種事業が、幅員6.5メートル以上、延長が15キロメートル以上、アセスメントを実施するかしないか選択の余地のある第二種事業が、幅員は同じで、延長10から15キロメートルとなっている。この区間の延長は14.4キロメートルなので、第二種事業に該当する。

委員

国のアセス法ではどうなっているのか。

事務局

環境影響評価法では、アセスメントが必須となる第一種事業が20キロメートル以上で、選択の余地のある第二種事業が15キロメートル以上となっており、ちょうど5キロメートルが条例で上乘せされているという形になっている。

委員

トンネルを計画しているのは、地形的な理由があると思うが、もう一点の理由として、例えば、貴重な鳥類が生息していたり、貴重な植物が分布しているということが理由ではないのか。もっぱら地形が理由と考えて良いのか。

事務局

実施計画を策定する段階では、いわゆる環境保全調査、植生等の調査はまだ行っていないので、そういう観点があってトンネルを計画していることはないと思う。

委員

もしそうだとすれば、若干延長が長くなっても、トンネルをつくらないで道路をつくった時のコストがどのくらい下がるかという検討は行ったのか。

北海道の場合、いままでは1キロメートル当たり2億円くらいできているというが、この場合10億円かかるという。5倍かかるということになる。そうすると、例えば、う回して距離が3倍に延びても、単価がいままでと同じなら、6億円でできるのので、コストそのものは下げることができる。そういう検討は、ここでは行ったのか。

事務局

平取・えりも線は、昭和58年に計画を策定しており、その時点で簡単な比較が行われたと思うが、記録は残っていない。

当時の背景として、日高地方では昭和56年、57年に大災害があり、国道が寸断された。地域全体が地すべり地形の多い地帯であって、それから浦河地震があつて、国道が寸断されるということ、あるいは、豪雨のつど通行止めになるということがあつて、森林整備を行いつつ災害用の避難路を確保しようという構想の下で計画されたものである。防災の観点を優先したと聞いている。

委員

私に関わっている高速道路では、クマゲラが上にいるので、コストが高くついてもトンネルで通そうとするというケースもある。だから、この区間もアセスの問題でトンネルを掘ることになったのであれば意味が分かったのだが、アセスの関係ではないのであれば、これから議論する時に、コストが判断の基準になるので、できればそれについて検討していただけるとありがたい。

事務局

多少時間を要するが、検討する。

- ・ 資料6 - 4により飯豊・檜枝岐線「西会津区間」について説明。

[意見交換]

委員

代替公道も、幅員が狭いし整備されていない。大規模林道の予定線と代替道路の延長はどうなっているのか。

事務局

代替ルートが10キロメートル強となる。区間の延長は9.3キロメートルなので、約1割短い。

委員

それほど変わりはない。

この地域を考えると、林業よりも、地域の連絡ネットワークの改革という感じがする。距離的にはそれほどではなくても、設計速度も早くなるわけだし、かなり便益が出てくるのではないか。

委員

資料9ページに貴重動植物についての記載がある。これらが大変貴重なものかどうかは別として、自然保護団体の方から特別にこの地域における反対運動があるのか。

事務局

この区間に着目しての反対運動はない。

委員

「可能性が示されている。」と記載されているが、ある程度調査すれば、この可能性がもう少し違う形で出るのではないか。これから調べるのか。可能性だけでは判断できないような気がするが。

事務局

大規模林道事業の場合、着工というものが具体的に、例えば、2年後に、予定されるという段階になった時点で、環境保全調査を行うという方法で事業を進めている。したがって、着工するかどうか全く白紙の状態できりあえず環境保全調査を行うということはないので、既存データに頼らざるを得ないためこういった形になっている。これは、レッドデータブックという既存の資料に記載されている内容を引用している。

委員

その資料は、いつ頃発行されているものなのか。

事務局

2002年3月発行である。

委員

このことについては、いずれ論議が進むにつれて、判断の基準になり得るようなデータをお願いしたい。

- ・ 資料6 - 5により飯豊・檜枝岐線「昭和区間」について説明。

[意見交換]

委員

資料の12ページだが、終点の所から代替公道の町道駒止線と村道東106号線の整備がかなり進まない、結果として国道289号にほとんどアクセスできないということが起こる可能性がある。だから、昭和区間が整備されると同時に、町道駒止線や村道東106号線の整備が同時にある程度行われればかな

り効果があると思うが、未定ということであれば、その整合性はどこでとれることになるのか。

事務局

村道東106号線と町道駒止線は、元々国道だった。それを、駒止トンネルをつくって国道は南に付け替えた。だから、現時点では、その所で整合性がとれないといえればとれない。

委員

そういうことか。国道は南の方に替わったわけか。

むしろ、そうすると、国道289号につなげるのなら、東の針生の方に回らせた方が時間が早いのかもしれない。少しそのあたりの所要時間や距離にどのくらい違いがあるかを考えなければ行けない。また、多分、この場合だと、山口よりも針生の方に出て行く交通量の方が多いのではないか。

事務局

針生の方が、南会津の中心部の田島寄りになる。田島の方に向かうには針生の方に向かうということになる。

委員

ここでは終点から町道駒止線と村道東106号線を通して国道289号につなげる形の計画で整備状況の議論をしているが、むしろ逆の方の旧国道289号を通った方が便利であれば、そちらの方の整備状況を示す方が分かりやすいのかもしれない。

事務局

委員の指摘については精査の上、次回に示したい。

- ・ 資料7により「林内路網整備の必要性と大規模林道事業の位置づけ」について説明

[意見交換]

委員

資料1ページの右上の図だが、林道ができると施業の実施率が高まるという説明がしたいのだろうが、逆に、もともと条件の良いところに道路を作ったのではないかという考え方はできないのか。あまり関係ないのか。つまり「大いに林業をやりたいというところに道路を付けていった。」という嫌みにとれないか。

事務局

林道の建設については、要望のないところには作らない。

委員

極端な関係ではないにしても、関係はあるというくらいに受け取って良いのだろう。

#### 事務局

地域的に見ると、C 町のように、林道から100メートル以内でもそうでなくてもあまり変わらないところもあれば、F 町のように極端な差が出てくるところがある。このあたりは、地域的な林業への意識の高さの差があるのではないかと思う。一概にそういうものを度外視して、林道を付ければすぐ効果が生じるとはいえないにしても、付けることによって意欲がかき立てられるという説明にはなるのではないかと思うが、確かに一面的な切り方で出すと、これですべてということにはならないと思う。

#### 委員

「大規模」という言葉のイメージは、どうも。スーパー林道をすぐ考えてしまう。大規模という言葉は、今から変えるわけにはいかないのか。なにかうまい言い方はないのかと思うが。無理なのか。

#### 委員

林内路網の整備主体というのは、林道については地方公共団体、作業道は森林所有者つまり個人ということで理解して良いのか。

また、資料3ページの林道の中に森林施業道という言葉がでてくる。最近初めて聞いた名前だが、高性能機械が入るということで幅員はどのくらいになるのか。

#### 事務局

一点目の、作業道の整備主体は個人なのかということであるが、資料2ページの作業道の管理主体の表に森林所有者という分類がある。それ以外については、この表にあるように、例えば、市町村、森林組合、愛林組合のような地区の団体、協業体というようなものがある。純粹に個人が整備し、管理しているものは、森林所有者の管理する41パーセントの内数ということになる。

それから、3ページの林道の分類だが、従前は広域基幹林道と普通林道という形に区分していたが、平成14年度から、広域基幹林道については森林基幹道という位置づけにした。直接の受益地1,000ヘクタール程度の大きさの森林幹線道としての位置づけである。また、森林管理道については、直接の受益地50ヘクタール以上のものを位置付けている。

ただ、そういう区分では作りづらい道がある。例えば、もう少し利用区域が狭いような状況では、利用区域30ヘクタール以上のものについて、等高線状に作るようにして比較的安くかつ効率的にできるという形で森林施業道として位置付け、きめ細かな林道整備ができるような補助体系にしてある。

作業道は、それらを補完する意味で、公共施設として作る林道から分岐して道を作り、更に森林所有者の利便を良くするための道路として位置付けられているものである。

幅員の関係だが、森林基幹道については全幅が5メートル、森林管理道については4メートル又は3メートルであり、森林施業道についてもそれに準じた

形で、だいたい3メートルから4メートルくらいの幅員で作っているのが実情である。高性能林業機械の車幅は、2.7メートルから3メートル弱なので、その車幅には十分足りうる幅員で設計されている。

委員

資料は、よくまとめられていると思うが、大規模林道の本当の理由というのは、2車線でスピーディーに大量輸送をするということで、分類の中ではもう少し広利用域というか、広い地域をカバーするということを強調した方が良いのではないか。

なぜ、大規模林道が2車線で、設計速度も毎時40キロメートルになっているのか。普通の林道は、毎時20から30キロメートルになっているわけだが、広域な利用域から大量輸送するには、ある程度設計速度が高くなければならない。時間短縮が必要である。

そういう意味では、輸送機能、片方では、高速道路のような大量輸送機能があるわけである。それに対して、作業道、森林施業道は、輸送機能よりは森林をカバーする路網としての機能、林業の機能を備えている。そういった点で、なぜ山村地域に2車線の設計速度40キロメートル時の大規模林道を作らなければならないのかという理由としては、山村地域には高速道路はできないからである。国土交通省も国道を作らない。山村地域での広利用域をカバーするための、高質な大量輸送機能を備えたものをつなげたのが大規模林道事業ではないかと思う。

そういう意味で、もう少し、地域の林道網の骨格として、広い地域での輸送機能の骨格にならなければならないというところを強調した方が良いのではないかと思う。そういう、地域の輸送の部分に携わってるところを、全体的にはそのあたりをもう少し強調した方が良いのではないかと思う。

それから、一番最後の受益の話も、よく計算されていると思うが、結局、1車線の林道を2車線の大規模林道にした時に何が良いのかというと、時間短縮である。それを作ることによって、カバーする地域の立木の価格も上げている。そういった意味で、高輸送機能を備えたのは大規模林道であるし、毛細血管に該当するのが作業道であるという位置づけだと思う。

事務局

指摘を踏まえて修正する。

委員

今委員が発言されたこと、もしくは、事務局が一生懸命配慮して説明しようとしていることについて。事務局も、地域の森林、地域の地元の産業、きめ細かな配慮というようなことを強調している。せっかくそこまで強調するのなら、そういう名前の林道にどうしてしないのか。やはり「大規模林道」という名前が諸悪の根元ではないか。ネーミングが大変悪い。例えば、過去の「拡大造林」もネーミングが悪すぎる訳ではないか。

時代は変わっている。その辺のことは、どこかでそういう気持ちが込められているということを言わないといけない。それなのに最後に「大規模林道」となると、やはりうまくないと私は思う。

委員

今の拡大造林の話は、以前、林政審議会でそのような議論をした記憶がある。ネーミングで、やろうとしている思いが伝わらず、むしろ逆になってしまうことがあるので、何とかならないかと思うが、大規模林道の名前は、法律で決まっているのではないか。だからそれを変えないといけない。そこがどうなのか。

事務局

今、名前が非常に悪いという指摘があった。

大規模と言うと、極端に巨大な林道だというイメージがあるが、実際上は幅員7メートルで、広域農道よりずっと狭い。さらに、自然環境の保全上重要な場所などは幅員を5ないし3.5メートルまで縮小している。

できるだけ「大規模林業圏開発林道」という、予算上の正式名称で呼ぶことにしているが、大規模というだけで、イメージで反対する方が非常に多い。そこが非常に残念な所である。一時「ふるさと林道」という名前が良いのではないかという提案もあったが、別の事業で使っており、うまく使えなかった。

開通式へ行ってみると、大規模林道という名前とともに、その地域で、例えば「せせらぎ林道」といった、そういう愛称を作っている地域もある。そういう意味でも、もう少し名前については工夫していかなければならないと思っている。

委員

気持ちは皆共通していると思うので、元々が換えられなければ、開通した暁に「何とか林道」という愛称を付けることもひとつの方法かも知れない。

委員

できあがったところは、皆納得している。着工する、あるいは、始めるまでの段階が問題であり、そこでイメージを変えていかないといけないと思う。できあがってから名前を付けるのは簡単だと思う。

委員

広域基幹林道を森林基幹道に変えたということだが、森林管理道も、普通林道から変えたということか。

事務局

全体の林政の見直しを林政審議会においてご審議頂き、森林・林業の基本計画を作って、平成14年度の公共事業の再編に併せて森林整備事業も再編した。

その時に、最初に委員の方から「林道という名前が最近評判悪いから、名前を変えたらどうか。」というくらいの厳しい意見も出た。それで、林道という名前を変えるにはどういう手続きがいるのかと調べたところ、25本の法律を変

えなければならぬということがあり、これは大変だということになった。

このため、林道という名前を残しつつ、造林と林道を一体的に施工するところを示す意味でのネーミングということで、森林基幹道、森林管理道、森林施業道という形で林道の中の区分に「森林」を付け、従来の広域基幹林道、普通林道を変えたということである。

どこが違うのかというと、造林と林道を具体的に一体として進めていくということである。林道と同時に間伐などを必ず行っていくということである。今までもそういうことは行っていたのだが、県などの造林・林道の担当者を一緒にヒアリングして事業計画を作るようになったので、そういう意味で一步前進したのではないかと思う。

大規模林業圏開発林道についても、今回の委員のご意見をはじめ、従前からいろいろご意見をいただいているところである。良い方向があればご指導をお願いしたい。

委員

民俗学の宮本常一先生が、ひとことで言えば「林道は農山村の命だ。」という意味のことを書いている。あの方が林道の専門家だということが、我々には驚きだが、ああいう方がそう言っているというだけで、相当世間の認識が変わるのではないか。

林道は、そのものを変えるには法的手続きが必要だが、こういうことを言うのは何の制約もないので、宮本先生に活躍していただくという方法もあるのではないかと思った。

委員

先ほど、委員から指摘のあったことについては事務局で検討することとして、こういう、林道に対する考察を、我々は論議を進めていく上で念頭に置いて話を進めて行くというということによろしいか。

委員

了解。

- ・ 地元の意向及び自然保護団体の意見を聞く時期、方法について以下のとおり説明。

事務局

地元の意向及び自然保護団体の意見を聞く時期、方法等について事務局の方で考え方を示した上でご意見をいただきたい。

事務局としては、20区間全部の状況を説明し終わってからと考えている。それは、いろいろ問題意識などが変わってくるような状況もあるかと思うので、一応全部ニュートラルな形で20区間の状況を聞いていただいた上で実施した方が、手戻りすることなくバランス良く意見を聞いていただけるのではないかと



考えているためである。

また、意見を聞く方法であるが、直接関係者から意見を聞くのが良いのではないかと考えている。文書では、真意がなかなか伝わりにくい場合もあると考えており、直接話し言葉で聞いた方が良いのではないかと考えている。また、直接委員の方から関係者に対して質問することもできるので、直接対面した形での意見聴取が良いのではないかと考えているところである。

それから、人選の関係であるが、地元については、地方公共団体や受益者というのは限定されてくるので、比較的人選は容易であると考えている。

自然保護団体等については、どのような選定方法が良いのか。例えば、公募方式とするのか。あるいは、何らかの手段で候補者を選んだ上で事務局から照会をするのか。このあたりがなかなか難しいと考えている。

#### [意見交換]

委員

今の事務局の説明の中で問題になるのは、自然保護団体の人選をどうするかということだけではないか。あとは、事務局の説明にはなかったが、東京で行うのか現地で行うのかという問題が残るが、そのくらいではないか。

公募するかしないかという問題については、時間があるので、その間に知恵を出していくということではないか。

委員

意見を聞くのは、一応、20区間の説明が終わってからということによろしいか。

委員

了解。

(以上)