

第3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15年 1月29日(水)

於 砂防会館
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
住空間工房代表	早坂 みどり
(財)自然環境研究センター	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9により「新聞報道等」について説明。
- ・ 小林委員から資料6により「森林基盤整備計画論」について説明。

[意見交換]

委員

今までの林道論は、技術的な問題一方であって、経済的な効果ということとはなかなか一緒に論じられることがなく、一緒に論じられても、地域の問題まで含めた論議がないままであった。最近、そのような論議の必要性が唱えられているが、林道に関しては、費用対効果の中で取り扱う範囲にとどまらず、地域の中での重要性をどのように評価していくかということを考えるべき時期にきている。採算性からは、最終的に、林道は、簡単に言えば大した意味はないという評価をされてしまう。

住民の福祉や利益については、評価の方法がないとされ、一方で、本来評価の方法のないはずの貴重動植物という問題は、他の評価を超えて経済的な計算ではなく、その範疇を超えたところで論議され、それが、林道の設置を妨げたり止めたりする。そういうことが平気で行われる、アンバランスな状態になっているのではないかと思う。

私たちが結論をまとめるときは、技術的な問題と住民の生活の問題の両方を視野に入れ、まとめていかなければならないと思う。

委員

このような資料があると、林道に対する考え方がだいぶ変わってくる。

例えば、林道の役割は、二つに分かれている。どちらも大事だが、林道の活用の中では、生活道路ということが忘れられてしまうことがある。

かつて、某市において、市町村合併の時の交換条件として「この林道を生活道路として成立させてください。」という交換条件があったのに、それがつぶれてしまったことがあった。そのとき、私は事業評価委員の一人だったが「この生活道路はどうなんだ。」ということ強く言えなかった。

このような資料の提供については、これからもよろしくお願いしたい。

委員

輸送便益には、生活面での輸送は入っているのか。

委員

ここでは、入っていない。

委員

これは、林業のみに限定した効果と考えて良いのか。

委員

そのとおり。

委員

今問題になっているのは、これを超えた部分の費用対効果である。プラスの面でいえば、生活面の便益がある一方で、環境の負荷を大きくするというマイナスの便益、外部不経済があり、全体を含めた費用対効果というのを出す必要があるということである。これがないと、説得力がないと思う。

それから、我々がやらなければならないことは、国民的な全体の理解を得ながら林業を支えていくことだと思う。そのためには、林業だけの費用対効果でなく、国民全体にプラスであることを示さなければならないと思う。

委員

実際には、林野庁の費用対効果分析にはそのことが入っている。

事務局

現行の林道の費用対効果分析においては、一般交通効果を計上している。ある林道ができたとき、それが周辺の集落の方が市街地へ行くときの近道になり、利用が見込まれることがある。その場合、1日当たり何台の自動車が通行するか、また、何分の時間短縮がなされるか、こういったことから便益を計上している。

委員

環境については、計上していないのか。

事務局

環境の外部不経済については、計測が非常に難しい。

林道をつけることで、いわゆる潰れ地が生じ、森林が失われてしまうという意味でのデメリットはある。

一方で、その何倍もの森林が整備され、良く成長することによって二酸化炭素を吸収するなど、デメリットは相殺されて余りあるという認識に立っている。

ただ、委員と同じ問題意識を持っている有識者もあり、問題提起はされているところである。

委員

愛媛県は少し入ると森林ばかりだが、その地元の愛媛新聞が、批判的な記事を書いている。つまり、下手をすると、全マスコミを敵に回してしまうことになる。きちんと説得力を持っていかなければならない。

事務局

費用対効果については、林野庁に検討委員会を設け、適正な費用対効果分析について示していただいている。

12ページにある林業に着目した効果のほか、生活環境に着目した効果、森林整備に着目した効果、治山ダムなどの設置の部分での効果、それから山火事防止、災害時の避難路としての効果がある。

岩手では県道が寸断され、林道網で現実に集落が孤立を免れた例があり、高知でも集落の孤立がないということもあり、そのような効果もみるということで、すべて数量化して費用と効果を対比して計算している。大規模林業圏開発林道の新規着工に当たっては、12月に計算の結果をホームページに掲載して公表している。

ただ、この費用対効果の難しい点は、途中の段階で費用対効果の計算ができるかどうかということである。それから、過去にさかのぼって因子のデータを集めることができるかという問題である。

期中評価委員会で完了後の評価の分析を行っているが、30年間ではどうか、完成後にどう変化しているのかという委員の意見があった。なかなかすべてのデータがそろわないということもあり、現時点では新規着工時における費用対効果分析を中心に行っているが、試行的に事業途中の費用対効果も試算として出すということにしている。国土交通省も、現在、期中評価の中で費用対効果を算出する手法について検討しているし、そういうものも活用して、結果を国民の方に見ていただき、いろいろと批判を受けながら改善していこうと考えている。

委員

少なくとも、目に見えるものとしては、景観の悪化がある。見た感じが悪いというイメージが非常にある。景観は、どうやって数量化するのか。生態系はまだ数量化できるだろうが、景観はどうやってみたら良いものかと思うが。

事務局

景観は、現在の費用便益分析上は数量化していない。ただ、費用便益分析でなく、定性的な評価の中で景観についてあらかじめ検討している例がある。現段階では体系化されたものではなく、必要に応じて検討しているものである。

どういうことかということ、写真や地図を基に立体視できるソフトを使い、コンピュータ上に林道の路線を描き、それがどう見えるかという検討を行い、路線の線形なり、あるいは明かりかトンネルにするかということを検討する。それから、デザインに見識のある専門家の意見を聞き、例えば、トンネルの入口の形状について「このような形にした方が、周囲の景観と地形や森林の状況からみてよりマッチする。」という指摘や意見をいただき、それに基づいて施工を行うということを行っている。

委員

景観の問題は、実験的にいろいろなことをやっている方がおり、コンピュータ上で何でもできるようになったので、この木がなかったらどういうふうにしようかということが検討できる。しかし、それはそれぞれの個人の考えに基づくことになり、しかもそれが歴史的に変動する。

私の読んだ本では、浅間山も見える軽井沢の旅館では、昔は山の見える方は宿泊料が安かった。山しか見えないから。それが、今では、山の見える方が高い。こういう変わり方をするので、何ともしかたがない面があるのではないか。

重要な問題であるということは、皆が認識していると思うが、定量化ということになると非常に難しい。

例えば、学会会議のまとめた森林の価値の議論の中でも、景観の問題も森林の価値として計算に入るのではないかという議論があった。委員の中には、心の問題はおいておいて、すべて計算できるということを主張した方もいた。つまり、外部経済的に片づく問題だと言う。

しかし、それだけではないのではないかというのが、皆の心の中に残ってる課題で、それをどうするかということになると、答が出ない。答が出ないが、今のような、林業で分かる範囲でやると、委員の指摘のように、林業サイドの勝手な考え方だということになってしまう。

道を付けても、その道がプラス、マイナスとして評価の対象になり、プラスに評価されたりマイナスに評価されたりする。ある音楽を聞いても、音楽と思っている人もいるし、雑音と思っている人もいるので、そういうことを考えると、どうしようもない問題になるのではないか。そう考えると絶望的だが、「森林には、何か我々が知覚している以上のものがありますよ。」ということ国民が認識するところまでは持っていかなければならないのではないか。また、そこが限度ではないかという感じがする。

ここまでは計算できるが、これを分かってくださいと言っても無理であり、今のような話を付け加えて、要するに、我々のうかがい知れない森林の価値があるということをもう少し強調して、国民に分かってもらうということをする

と、歴史的な変動の中で、これが取り上げられる時代が来るのではないか。

委員

定量化について、環境に対する不経済というのは、例えば、水の問題やエロージョンの問題や、それなりに研究すれば出てくる問題だと思う。

また、過疎地域における生活道路としての要素は、単なる一人一人の頭数だけではなくて、それ以上に、彼らにとっては重要な意味を持つと思う。これは生活林道としての要素にどのように高い評価を加えるかという問題である。これは、やはり、単に数字ではなく、重要な項目を記すようなことだろう。

さらに、事務局から返答のあった、施業道としての意味はむろん認める。しかし、林道を付けて、そうしたら森林整備がたいへん進むのかということ、現在の林業の低迷の状態では、建て前と本音の乖離があるのではないか。現実には林道は付いたが、間伐はそれほど進まないという問題もあると思う。

事務局は、だめ押しのだめ押しをやらないと、とても自然保護サイドの人たちが納得いくようなところには行かないと思う。都市住民なり自然保護サイドの人たちも、林道の施業効果ということは、基本的には話せばすぐ分かる問題だと思う。しかし、実態は、事務局が説明するように、はかり知れないというようには割り切らない。だめ押しだが。

事務局

景観については、歴史的な変移もある。例えば、江戸時代だと、日本三景が一つの景観上の重要な要素とされていた。しかし、明治に入って「日本風景論」が著されて、いわゆる水蒸気の多い風景が日本的なものであるということから、日本アルプスのような、そういった風景が好ましいものといった考え方が強く出てきた。

戦前では、牧場というのは荒廃した風景という認識であったが、戦後、牧畜というのが農業の将来的なものという認識の中で、牧場というものがすばらしい景観であると認識されている。

それから、林道の景観上に与えるマイナスの点だが、開設だと樹木を伐採し、のり面をはじめ土工を行っていく。この部分は、一番のマイナスの部分として認識されている。それから、林道を開設していくことで、その線形が風景を遮断するという問題がある。これらをどのように軽減していくのかということが、いわゆるエコリンドーという考え方につながる。

具体的には、のり面緑化をしながらやっていくこと、林道の開設の際には林道周辺の樹木は、伐採しないで残していくことなどが言われている。

林道全体でみると、のり面工の費用が、ここ10年間で2倍になっている。林道の開設単価は上がってきているが、その増加のほとんどがのり面緑化の部分となっている。

現実には、日本の植生から、のり面も郷土樹種の侵入により林地に復旧していくと言う部分もあるが、5年ないし10年の時間を待つというのは、景観上の

問題、自然環境への影響上の問題があり、早期に復元するというのが現場の強い要請ということで、これが工法・単価に反映しているのではないかと考えている。

林道と森林施業の関連では、現実には、不在村の地主が非常に多くなり、間伐補助金の採択も一定の団地で、共同施業という形で行われることが多く、不在村所有者の同意をとるのが大変に難しいと聞いている。そうはいても、森林施業のための林道であるという基本的立場に立って、補助林道事業については、平成14年度から、利用区域内で10パーセント以上の森林施業が確実に見込めないと林道の開設はしないという採択の要件をつくり、名称も森林基幹道、森林管理道、森林施業道として、体系を変えている。大規模林業圏開発林道についても、施業と一体的に整備していくという形にしている。

景観の問題や自然環境保全の問題があるにしても、地球温暖化防止で森林整備の必要性や重要性をいろいろなところへ説明したとき、路網が必要ないと言う方は一人もいなかった。したがって、林道をどのように説明していくのかといったことを教えていただければ、非常に参考になると思っている。

委員

今、話のあったことは、当面、私たちが念頭において進めなければならないことである。なかなかこれをまとめきることはできないが、結論は最終的には出さなければならないので、それまでに、それぞれ頭の中で熟成したものを持ち寄って、その時点における最高の知恵を発揮して考えるしかないのではないか。これは、やれどもやれどもきりのない深い問題だが、時間的な制約がある中で、今のようなこと、森林管理、森林整備という従来の林道の概念だけでなく、そういうものを含めた林道のつけ方ということ考えた場合に、どういう結論を出すべきかということ念頭に置いて、結論を最終的に持っていきたいと思う。

ただ、参考までに言うと、整備ということ自体の概念が変わってきている。

以前話したことと関連するが、ドイツの大風害で風倒木が出て森林がだめになったときに、今までの日本の概念だと、それらをきれいに整理して、地拵えをしてそれから造林にかかるが、ドイツでは、今はそういうことはやらない。

整備というのはどういうことかということ、次の状態の森林にどうやったら早くたどり着けるかというのが、ドイツにおける目下の整備の考え方のように思う。実際、そうしており、無立木地がないとか何かが生えており、とにかくきれいに掃除をして、地拵えをして造林をするという考え方はどこかに置き去られて、別な考え方の整備がものをいうようになっている。

しかし、それで林業がもつのかという問題があり、ドイツがそうしているから日本もそうしろと言うわけにはいかないが、日本でも、整備自体の考え方もやはり若干は変わるべき時期にきているのではないかと思う。

そういうことも含めて、あと一年で締め切りなので、何か我々が結論を出さ

なければならない。我々自身が相互に話し合っていると、だんだんお互いの間の矛盾が出てきて、ここで大立ち回りでけんかをしなければならないことになるかもしれないが、それくらいやっても、我々自身がここまで詰めて出した答だという答を出さなければならないというのが責務でないかと思っている。

- ・ 資料7により「区間別指摘事項と現状等」について説明

委員

資料6ページの下の方の1メートル当たり事業単価95万円の意味がよく理解できない。95万円を算出するのに、昭和57年までさかのぼって計算をするという意味か。

事務局

この区間は、昭和57年に事業計画を立てており、その時に95万円を出している。その時の事業費の見積りの方法は、昭和57年に工事をするときは単価48万円、昭和58年に工事をする部分については8%増しで単価52万円くらい、その次の年が単価56万円という形で、予想の単価に予定される工事量を掛け算して全体の所要額を出している。この全体を積み上げたものを延長で割り算して平均すると、95万円になる。

委員

現在の事業費は、どのくらいになるのか。

事務局

これまでの物価上昇の実績から試算すると単価は59万円になる。

ただし、現実に工事に着工してから、事業費が足りなくなったり余ったりということが起こってくるので、そこで大きな乖離が生じた場合に当然事業計画は変えていくということで、全然お金を使ってない段階で事業計画を変えるということは行っていない。

委員

95万円は、今でも生きているということか。

事務局

そのとおり。

委員

全般的な話だが、平取・えりも線に関する質問が多く、回答もしたがって多いわけだが、これは、最初の方で説明された区間で全体を代表して質問を受けたようなところがあり、どこの区間にもこうした疑問点ないし問題点というのがあるということではないか。別に、平取・えりも線だけが問題ばかりというわけではないのではないか。

委員

置戸などで、製材工場が国産材製材やパルプ・チップを生産しているという

ことは、まだきちんと動いているところがあるという印象を持っている。だから当然林道もその分だけは使っていると思う。

委員

択伐のことだが、前回の資料では、主伐がいくらという説明だったが、択伐は択伐で述べた方がよい。

事務局

統計資料としては、伐採量としてボリュームが出てきており、伐り方の状況ごとの資料はなかなか出てこない。

委員

主伐がいくらというが、普通、主伐というと人工林の最終伐のことを想像してしまう。

事務局

その辺は工夫する。

委員

学校で習った範囲で言うと、主伐はこうで択伐はこうでという定義があり、それから外れているのはおかしいということになるが、現実に行われているのは皆伐と非皆伐があり、皆伐以外は非皆伐に入れてしまうので、そこから出た材積をもう一回択伐と言い直して、どこから来たかということになると、面積が正直分からなくなり、その辺のつじつまを合わせるためにこういう言葉の混乱が起こっても仕方がない。そうすると、もっと正直に皆伐、非皆伐の方が現実を反映しているような感じがする。ここで訂正するという問題ではなく、理解の仕方として私はそうでないかと思う。あまり厳密に考えない方がよいのではないか。

委員

資料の5ページの様似区間についてだが、国産人工林材が60パーセントと書いてあるが、これは林道が開設されたあとは増える可能性があるのか。今、だんだん国産材が使われなくなってきているが、この割合は林道開設によって増えていくという可能性があるのか。

事務局

前回の資料の中で、様似町及び受益地における過去5年間の施業実績と今後5年間の施業計画を提出している。受益地では、更新が過去5年間で12ヘクタールあり、それが今後5年間には85ヘクタールに増えると見込まれている。

指摘のあった外材との競合に関しては、施業計画は、基本的には、それなりに木が育ってそれなりの林齢になれば、それなりの割合で伐採をしていき、その伐採した跡地には、必ず植えるなり、天然更新をして次代を育てるという形になっているので、外材が入ってこれまで以上の伐り控えが起きるということは織り込まれていないが、一応、今後は増加するという形になっている。

事務局

今、施業全体は森林計画をベースに地元の動向を踏まえて、道庁とも相談して資料を作っているが、指摘のとおり、北海道全般で家具業界はたいへん厳しいものがある。北の方の地域ではどんどん縮小している状況もあり、たいへん厳しいという事実があるので、様似の家具、建具用、木箱、梱包用も現在こうなっていて、施業の計画上の裏打ちはあるということだが、産業としては非常に厳しいものがあると認識はしている。現場に行ってみたが、広葉樹については伐採量の制限もあり、なかなか地元で供給することは難しかったと思う。

大規模林業圏開発林道は、この地域では、昭和56年の災害を踏まえ、緊急に避難するため、それから日高地域の集落をつなぐという部分に焦点があり、製材工場にもプラスの効果はあると思うが、業界全体が厳しいということは私も同じ認識である。

委員

どうも、日本の林学・林業界の森林経理学は、今頃大事な役割を果たすのではないかと思うが、今は全然、森林経理学は影もないような格好で、かろうじて森林計画の辺りで終わっていて、肝心の所の収穫規整といったところは表に出る幕がない。今、本当に、100年、200年、300年を見越したそれが必要だという大事なところへきている。今のような質問を含めて、今までと違って、外材の問題も含めて、そういう見通しを立てた森林経理学が必要な時にきているのではないか。本当にそういう時期ではないかと思う。

- ・ 資料8 - 1により「会津若松・下郷区間」について説明

委員

終点側には既設の林道があるが、これを使わないで新たに作るのか。

事務局

実施計画上は、既設林道がある沢沿いに行くのではなく、高みに行くように計画されている。これは勾配を稼ぐため、南側の下郷町から山越えをして北側の会津若松市の方に越えていくわけだが、その時に沢沿いに行くと、最終的にトンネルで抜けていくことになる。明かり工事で越えることになると、勾配がきつくなりすぎて越えられないということから、こうなっているものと思われる。

委員

この路線は、54.7キロメートル全部が幅員5メートルなのか。

事務局

本路線には5区間が設定されており、北塩原・磐梯と会津若松の2区間が幅員7メートル、会津若松・下郷区間と下郷()区間、下郷()区間の3区間が幅員5メートルとなっている。見直しを行い、7メートルから5メートルへ落としている。

委員

見直しの経緯は。

事務局

基本的には7メートルですべて計画されていたが、第2臨調の時に3区間については5メートルと決められて、変更したものである。

委員

この区間は地形的にも非常に厳しそうだが、そういうことも理由としてあるのか。

事務局

下郷というところは、急傾斜である。

委員

既設の林道はあまり良くないのか。幅員が同じくらいなら、改良して使った方が経済的と思う。

事務局

高低差から、下郷町と会津若松市の境の稜線を越えるときにトンネルになる。

委員

そうではなくて、地形がよく分からないが、ヘアピンで登っても半分くらいは利用できるのではないかという気がする。

事務局

高低差から急勾配、急カーブで越えられないという検討はされていると思う。

委員

この林道の現状はどうなっているのか。

事務局

手入れの状況までは分からない。

委員

経済性ということから、その辺を明確にしておいた方が良い。

事務局

既設林道の利用の可能性と、その林道の現況については調査して報告したい。

- ・ 資料8 - 2により「下郷()区間」について説明

委員

人工林と天然林の分布が図で示されているが、いわゆるかなり奥地の所を拡大造林したというような印象がある。人工林率としては決して高くない。かなり奥山であるがゆえにまとまった拡大造林をやって、現在としては20年生や30年生のものがかなりある。単にスギばかりではなく、以前拡大造林で力を入れたカラマツなども比較的多いという理解で良いのか。

事務局

受益地内の森林の状況は、資料の5ページに受益地の森林面積を記載している。受益地の森林面積は1,619ヘクタールであり、うち約18パーセントの約300ヘクタールが人工林である。このうち、16年生から35年生が約62パーセント、それ以上のものが約36パーセントあるということなので、昭和30年代、40年代の拡大造林が大半を占めているという状況である。

委員

受益地は天然林の方が圧倒的に多くて、森林施業というよりも道路として、地域住民の意向の方が強いのではないかと判断されるが、その辺の事情はどうか。かなり奥地の森林である。福島県のこのあたりは相当山深いところである。ここに道路を作って自然環境がある程度切り取られるところがあるとなると、それをあえてここに作ろうとしたときは、それなりの理由がないと難しい地域ではないかと思う。特筆すべきことはあるのか。

事務局

本区間の終点で接続する国道289号線の東側には、甲子峠というところがある。ここから東には甲子林道という林道がある。国道289線は、甲子峠から甲子温泉まで赤線国道であって、車道がない。

現在甲子温泉の所まで国道がきているので、甲子峠の下を10km以上にわたるトンネルで抜け、現在の本区間の終点のところまでつなごうとしている。そうすると、新白河からこの終点地区まで30分で到着するということになり、東北自動車道や新幹線を使うと、この終点は東京からも相当近い地点になる。現在は大変な山奥であるが、トンネルの方は着工されており、そろそろ全体像が見えてくる状況である。

そうすると、この終点から、丑ヶ曽根、雑根、白岩、更に北側の下郷（ ）区間をつないで、こちらが今は裏だがこれが表になる。だから地域としての要望が強い箇所である。

一方、受益地には二岐山の西半分が含まれる。この付近一帯は人工林だが、動植物も非常に豊富なところである。

かつて、二岐山の伐採の問題については、南東北の重要な自然保護の運動があり、現在は二岐山周辺での天然林の伐採は行わないということになっている。

トンネルと東北自動車道で、南会津は奥が表になるという意味での期待が大きいの今日は今日でも事実ではないかと思っている。ただ、建設する場合には、相当、自然環境の保全に留意して着手する必要があると思っている。

委員

今の話題になっている造林当時の事情ということについて言えば、こういう森林は限界ぎりぎりまで植え、そのために批判というのも起こっているわけである。今さら引っ込みもつかないし、これを不成績と言うと、林野庁はたいへん機嫌が悪いと某先生方は言っていたが、そのままにしてはおけないから整備しなければならない。そうすると、先ほど少し触れた森林の整備の概念が変わ

ってきていることが関係してくる。

どう変わってきているかという、ドイツ辺りでやっているのは、ビオトープと言い換えている。生産も何も責任を持たなくて良いわけである。そういった方法も現にあるわけで、それを推奨するわけではないが、森林整備に対する概念を変えることによって対処するというのも、今やあり得るという時期にきているのではないか。

現実に、人手も足りないし、そういったことも考えなければならない時にきているということで、ここについてはどうなのか分からないが、困っているところがあると思うので、森林・林業界こそって活路を見いだしていかなければならないというのが今日の状況でないかと思う。ここは、見なくても想像できるところがあるが、国全体がそうなのである。

委員

11ページに集落利用のことが書いてあり、集落はないが、下郷町東部の山間部の集落から新たなルートとある。会津若松・下郷区間も同じだが、関連する集落はないので、林業のための道路である以外は大体通過するためのものと考えられる。周辺の人々がどれくらい使うかということが分からない。下郷町東部の山間部の集落からのルートと言う場合、そこにどのくらいの人々が住んでいるという数字を示した方が良いのではないか。

事務局

調べて、次回以降この区間に限らず提示したい。

委員

この道路が開通して、これがメインになるような時に、時間短縮がどれだけになるのか。そちらの方の効果を期待しているのだと思うので、よろしく願いたい。

事務局

その点については、区間単位の計算がベースになるが、費用便益分析を行うときに、一般交通効果として何分短縮されるかということなどをみている。

委員の指摘については、この区間だけができてあまり効果はなく、隣の下郷()区間、会津若松・下郷区間が完成して、会津若松までの道としてつながったときに効果が現れるので、費用便益分析の数字がそのまま使えるわけではないが、それを応用するような形で、少し時間がかかるが、提示できるよう検討したい。

- ・ 資料8 - 3により「大山()区間」について説明

委員

10ページに、事業の必要性、森林・林産業への寄与ということで、車両の大型大型化や高性能林業機械の導入が可能になるとある。これは他の区間も同じ

ような文章が続いていると思う。傾向としてそれを否定するつもりは全然ないが、このような本当の奥地の、人工林率も8.7パーセントで、日本の中でも珍しいくらい低いというところで、こういうことが考えられているのか。

事務局

実数とすれば、人工林率は非常に低いということになるが、資料の7ページに森林施業の実績と見込みを示しており、例えば、受益地の保育の観点では、過去5年間の施業では39ヘクタールしか実績がないが、今後5年間では約3倍くらいの116ヘクタールくらいを予定している。また、間伐についても同様であり、主伐についても、100立方メートルくらいと、少ないながらもそれなりの計画量がある。そういったことから、機械化ということも必要とされていると考えているところである。

委員

高性能林業機械については、悪い見方をすると、天然林をばっさり伐ってしまうのではないか。

事務局

大山町という町は、富山平野の部分に町はあるのだが、奥は有峰と言うところがある。ここに約4万ヘクタールの広大な森林がある。一番東は、立山連峰につながるところである。近くの立山鳶山では、江戸時代に日本最大の土石流の発生した鳶崩れという大きな大崩落地もあって、そういうところから始まってここまできているというところである。

有峰には大規模林業圏開発林道有峰区間があって、現在、有峰ダムまでの林道の改良を中心に工事を行っているところであり、そちらはそちらで切り離されているところである。

大山()区間は、非常に厳しい部分があるというのは委員の指摘のとおりなので、その点についても議論していただければと思うが、町全体があまりにも大きいから人工林率が8パーセントになっているが、人工林の4千6百ヘクタールは下の方にあるので、そういう意味では高性能林業機械とリンクできる部分があるのは事実だと思う。

委員

受益地の3分の1が森林と人との共生林であるが、そのことと8ページの森林の総合利用について「特筆すべき事項はない。」ということとは関係があるのか。そもそも、森林の総合利用とは、何を言っているのか。

事務局

資料の8ページの森林の総合利用については、現状の説明であり、何らかの施設があるか、あるいは、施設がないにしても、登山者等の入込みがあるという実態があるところを取り上げている。森林と人との共生林というものはいろいろあるが、共生林すなわちかなりの方々が入っているということではないので、森林の区分をもって森林が総合利用されているということにはならない。

委員

この大山町の森林区分は、象徴的である。水土保持林が半分の47.6パーセント、森林と人との共生林が48.8パーセント、循環的利用林が3.6パーセント。こういうところまで、難しい林道を付けなければならないのかということである。

委員

他の区間も同様だが、県の林道整備との関係はどうなっているのか。10ページに富山県の森林整備における本区間の位置付けが記載されているが、富山県というのは扇形で富山市を中心にして山に向かっており、ネットワークとして横の連絡がほしいということではないか。そういった点の記述があっても良いと思うが。

事務局

林道は、やはり南北に整備されており、これを東西に結ぶような形での林道のがほしいという形での計画になっている、公道も、南北には道が入っているが、東西に結ぶ路線というのがほとんどないという状況であるため、こういった形での線形を目指した。西隣りに大山・大沢野区間、東隣りに大山()区間があり、東西を結ぶ線形を計画しているという状況である。

委員

せき悪林地に作るのが大規模林道の趣旨になっているのかもしれないが、森林の総合利用で、特筆すべき事項がないとなっているが、具体的な例はないのか。

事務局

先ほど説明した有峰区間については、森林文化村が大規模林業圏開発林道を作ったことによりできている。これは、有峰湖周辺に森林総合利用の基地を作ろうということで、そこのネットワークが期待できるという意味では、本区間においても森林の総合利用の部分はあるのかと思う。

委員

だから、この説明のトーンはおかしいと思う。ここは難しいが、ネットワークを中心にやりたいからこういうものも必要だということを正直に言わないと、林業的な利用を他の区間と同じトーンで出しているのはおかしいと思う。やはり、林野庁はもっと正直に、富山県の森林管理を含むところにしてみれば、このネットワークがたいへん必要なんだということを言うべきである。事務局の説明に悪意があるとは思わないが、これはどう見ても、大型機械が入ってということを期待するよりは、ネットワークとしての機能を期待しているのではないか。

事務局

第三者委員会でまったく未着手の区間を評価するというのは、今回が初めてであることから、形式としては、事業評価においてこれまで議論していただいた手法を建設予定区間にも当てはめてみるということから始めている。方法

論から言えば委員の指摘する方法が良いのかも知れないが、経緯と積み重ねがあってこういう表現と資料になっている。

ゼロから始めるというのも魅力的な方法ではあるが、今まで培ってきたやり方もある。ただ、この委員会へ提出している資料を見て頂ければ、委員の指摘のような形での濃淡が改めて見えてくると思う。

この林道の場合、富山県は南北しか道がないところを東西につないで県土を作るという構想のもとにできているということで、指摘のあった部分についてもう一度資料を見直して、評価の部分があるかないかということを検討してみたいと思う。

委員

県の林道の可能性については検討されているのか。

事務局

計画及び現在の建設状況について照会する。

委員

委員の指摘のとおり、扇状地なので横に必要なだということをもう少し印象に残るように打ち出した方がよい。手のひらの指と指を結ぶようなものが必要だと。それから、方法上の問題は、討論の成果だということにも受け取れると思う。

- ・ 資料 8 - 4 により「大山・大沢野区間」について説明

委員

11ページの小佐波集落には、何人が住んでいるのか。

事務局

4人である。

委員

3人や4人というように、その人たちが非常に少ない場合、災害時にはヘリコプターを使った方がよいのではないかという議論は起こらないか。ここまで災害時の回路というものを強調する必要があるかどうかということである。

4人だからどうでも良いということではなく

、ヘリコプターという方法もあるので、その辺はどう考えるのか。

事務局

集落の人にとっての必要性和、ヘリコプターでも代替可能ということを比較するのはむずかしい問題だが、行政側の地元の区長、市町村長といったところに意見を聞き、必要性をもう少し検証してみたい。

委員

図を見ると、開設部分についても並行して走る千待谷線、東俣線、御前山線という既設林道があり、ほとんどはこれらの改良で良いのではないかと思う。

抜本的に考え方を变える必要があるのではないか。

事務局

周辺林道の詳しい状況は、参考の2ページに示している。起点の方にある千待谷線は、2級、幅員4メートル、未舗装である。東俣線は、軽車道で幅員2.7メートル、舗装である。御前山線は、2級、幅員4メートル、舗装である。

規格・構造や幅員などはこのとおりであるが、現況を調べて、これらの改良で対応が可能かどうか検討したい。

委員

受益地はすべて民有林だが、民有林の所有者は、この林道が通った時点でどのように活用しようとしているのか。林業をやっていこうという計画は聞いているか。

事務局

詳しい状況については、聞き取りを行っていない。全般的な説明を終わってから現地調査などを行うので、地域の状況、要望などについてはその時に説明したい。

委員

森林の所有者は、林業意欲がなくなっている。林道の目的は、ある程度、生活道路とつながるといえると思うが、林道という名前がつく限りは、林業としても使っていただきたいと思う。林業を行う計画が全然なく、自然にまかせておくというところに、無理になぜ林道を付けるんだと言われぬように、地域の民有林持ってる方の意識調査も多少は必要だと思う。

委員

前の資料とも関係するが、富山県として、南の方の山間部に横に道路を付けたいというのは非常によく分かる。他の県はどうか。岐阜県では、岐阜から高山へ行くことは簡単でも、高山から白川へ行くのは大変だった。今は、そういう、横の道路というのはできているのか。

事務局

岐阜県の国県道の路線は、委員の指摘のとおり南北にしかなかった。それを東西につなぐということで、岐阜県の大規模林業圏開発林道は構想されている。関ヶ原から郡上八幡、郡上八幡から高山までということである。岐阜県の場合は、まったく南北だけの国県道しかないという極論するくらいなので、今、東西に結ぶのは、大規模林業圏開発林道とふるさと林道で、あとは県道で結ぼうと構想されているようだが、現実には、どうしても東西を結ぶとなると山脈を越えることになるので通常の道路ではなかなか難しい。

委員

そのような問題は各県でも抱えていると思う。大規模林道が俎上に載せられているのでこの論議をしているわけだが、林道全般として、一方の国道の問題とともに総括・検討しなければならない時期にきていると思う。各県そういう

ものがある。

委員

あとの1区間は次回に検討するというにし、その他、今日の討議の中で出た宿題がいくつかあるので、処理していただいてそれも含めて次回に取り上げていただきたい。

(以上)