

# 第5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 4月22日(火)

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
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. 議 事

- ・ 資料7により、新聞報道等について説明
- ・ 資料4により、区間別指摘事項と現状等について説明

### [意見交換]

#### 委員

短縮効果はあると思うが、だからどうなのかという判断は、誰ができるのか。時間も、距離も、それほど短縮するものは出ていないような気がする。短縮効果があるが、やるのか、あきらめるのかというのは、どのように判断するのか。

#### 委員

それが、この委員会の使命であり、それを考えていくのがこれからの仕事である。説明を聞いている時はよかったが、いよいよ緊迫感が出てきたというのが実感である。

今日、このようにやる、というところまではいかない。この問題は、この委員会のみならず、日本の道路行政から林道の問題すべてを含めた大きな問題であり、前回の委員会で注文のあった林学に関する論文以上に大論文が必要になるのではないか。

そうなると、これは、終わらなくなってしまう。だから、そこの折り合いをどう付けるかということも考えに入れながら進めていくのが、この委員会のやり方ではないかと思う。

委員

そういう意見が出たということで、進めてほしい。

委員

いずれにしても、我々が考えなければならない立場におかれているということは了解して、次へ進むしかないのではないかと。最後までその調子ではいけないということがつらいところであるが、まず、これは、前回の、さしあたりの疑問に対して答えてもらったということで、次に進めたら良いのではないかと。

委員

資料の2ページの「上市・立山区間」について、災害時のう回路ということだが、非常に住民が少ない場合は、道路を使わないで、例えば、ヘリを使うというようなことがあり得ると思う。そういうことは、ここには計算に入っていない。どうしても道路を使わなければならないという前提で言っている。その辺は、どのような考え方をしたら良いのか、よく分からない。

事務局

この点については、前回の委員会において、このような論点もあるのではないかと指摘があり、それに対して県に問い合わせた結果、指摘のとおりう回路として機能することが考えられると回答している。

今、指摘のあったように、道路だけではなく、ヘリも含めて検討すべきということは当然そういうことであり、むずかしい問題だが、もう少し検証してみたい。

委員

ヘリの問題は、災害の課題ということになり、金額的にも破格にちがう。我々の範ちゅうで、ヘリも含めて考えながらということには、なかなかならないのではないかと。

う回路というものは、かなり重要な意味を持っていて、例えば、中止になった朝日・小国区間は、そもそも、う回路という意味が非常に強かったと思う。小国町が災害になった時に、縦の逃げ道がないので是非必要だという熱意が非常に盛り上がっていて、林道が何とかならないかというのが大方の意見だったが、聞いてみると、年数が経過すると、当事者自身もその記憶が薄れてしまう。う回路というのは、災害を目の前にしないと実感としてなかなか出てこない問題で、こういうことも、我々としてはどこか頭にとどめておく必要があるのではないかと考えている。

- ・ 資料5 - 1により、「吉和区間」について説明

[意見交換]

委員

起点から終点までの間で、短縮されるのは1キロメートルくらいか。

事務局

そのとおり。

委員

私は、その倍くらい違うと思った。

それから、短縮効果の議論においては、線形が違うので、そもそも、走行速度が違う。例えば、旧道を通っている時に、時速30キロメートルでしか走れないものが、新道の場合は、時速40キロメートルで走れるとすれば、毎時10キロメートル速度がアップするので、当然、距離だけで計算をしてはいけない。今まで、同じ走行速度で計算してきたのではないか。

事務局

走行速度の違いは、考慮している。

委員

この区間は、高速道路と並行して走っている。だから、高速道路で何か問題が起きた時に、この道路が使える。

高速道路は、除雪のため通行止めになることがあるが、そうすると、車両は一般道に降りるので、一般道が非常に渋滞する。

従来、高速道路を作るときは必ずリダンダンシーというのを考え、国道を整備する。だから、高速道路と国道が並行して走っていると、ほとんどの国道が良い国道に整備されている。この林道については、そういうリダンダンシーとしての役割があるのではないか。

また、現在、国土交通省に道路整備の評価手法を見直す委員会が設置されており、東大の森地先生が委員長をしている。この委員会では、三つの課題が扱われており、従来のB/Cの計算の仕方を見直すということ、客観的な指標を入れてこれからの道路整備が評価できないのかということ、高速道路の効果をきちんと整理するということに取り組んでいる。

この委員会に関して、国土交通省は、各県、各地方でヒアリングを行っている。私もヒアリングの対象となり、多数の資料も送られてきたので、それらについて、客観的な資料を入れた方が良いのではないか、また、高速道路をもう少しこういう方法で評価したら良いのではないか、といった議論をした。

このようなことが行われているので、資料を国土交通省からもらって、どうしているのか学んではどうか。

事務局

大規模林業圏開発林道は、昭和44年の新全総に基づきその構想が定められて調査が行われ、4年間の調査結果を踏まえて昭和48年から大規模林業圏を開発していく一つの、もっとも大きな手法として実施されたというのがスタートである。したがって、高速道路との関係は非常によくできているというのが偽らざる実感である。

#### 委員

私は、ここには土地勘があって、ツキノワグマがおり、ブナや天然のスギの混交林があり、何回も行っているところである。スキー場には、たしか人工雪の施設があり、週末には、地元ばかりでなく九州の方から高速道路を利用して来る人達がいるので、確かに、週末のレクリエーションの人達にとっては大変便利だと思う。

一方、すでに開設が進められている十方山というところについて。ここの国有林は、かつてはすばらしい天然スギが十分にあったところだが、例外無く、国有林は良いものをすべて伐ってしまっている。しかし、ここについては地形的にもすばらしく、広島市内でも、河畔林について、自然保護に大変関心のあるところで、ずいぶん反対運動があると聞いている。

#### 事務局

十方山の周辺だが、戸河内・吉和区間の部分であり、平成12年に再評価を行ったところである。この区間の戸河内町部分については、今年でほとんど完成する。旧吉和村部分の溪畔林のところは、十方山林道という、幅員3メートル程度の既設の林道があり、そこをどうするかということを検討した。

既設の林道を幅員7メートルに拡幅するという計画に対して、いろいろな自然保護団体の方々から見直したらどうかという意見があり、再評価委員会から、幅員を縮小するなど計画路線の一部を変更するとともに、溪畔林部分については、環境保全に十分配慮して事業を実施することが必要という、大幅な計画変更を行う内容の再評価結果をいただいた。当時、自然保護団体の方からも評価された。

しかし、こういう時代でもあり、その後にはやはり反対であるとか、国会でも取り上げられるということになった。いずれにせよ、こういう時代であり、難しい点があると思っている。

#### 委員

溪畔林の部分は、幅員3メートルのまま整備するのか。

#### 事務局

原則として現道のまま拡幅せず、既存の道をそのまま利用する。カーブなどで、場所によっては現状で幅員が5メートルくらいある部分もあったりするので、広いところは広いなりに利用する。

#### 委員

待避所も必要だろう。

#### 委員

この区間の受益地は、人工林が少なく、天然林が多い。この地域は、民有林なので、自然保護の方たちが、森林の整備と言いながらばさっと伐ってしまうのではないかと心配して、反対運動が起こりかねないのかなという気持ちもある。

本当のことを言うと、民有林というのは一番こわい。なんでもできるので。伐る条件が整ってしまうと伐ってしまうということもあり、それを伐るなどは言えないが、気を付けて見てみたいと思う。

委員

この近くに、ブナと天然スギとの混交林が約220ヘクタール残っている。これは、住建産業という広島で一番大きな製材業者が所有しているが、それはすばらしい森林である。

事務局

広島県は、冠山の森林を購入している。

委員

冠山は、広島県が買い取ったが、住建産業の森林は、千両山という山で約220ヘクタールあり、そこはかなり自然のままですばらしい。雪の重みで天然のスギが伏条更新している。また、ブナとスギが混交している。

委員

戸河内・吉和区間については、溪畔の景勝地ということがあり、それに対する保護運動が盛んで、現地調査や現地で意見を聞くということが期せずしてそこで行われた。意見聴取には、大勢の方が出席している。それだけ関心が深かったのだと思う。

林相から見て価値があるということと景勝地であるということが重なり、もう一つは、人工林をどう処理するかという問題の場所でもあった。結論は出しているが、いろいろな視点がたくさん得られた。

先の話になるが、現地調査や意見聴取を行う時は、ああいうところを対象にすると収穫が多いのではないかと思う。

- ・ 資料5 - 2により「鬼が城・薬師谷区間」について説明

[意見交換]

委員

線形に疑問がある。なぜ、盲腸のような形の路線を2本作らなければならないのか。

標高がかなり厳しいということになれば、300メートルもしくは500メートルくらいのトンネルにすれば、並行しているところが不要になる。そうすると、たぶん、現在の20キロメートルの延長が6キロメートルくらい短くなるので、かなり建設コストが削減される。1キロメートル当たりの事業費は約5億円なので、盲腸のような形のところを作るのに、30億円くらいかかる。トンネルを1本抜いても、時間短縮効果は上がるし、建設コストもそれほど変わってこないのではないか。

ここの線形を、盲腸のような形にした理由を教えてください。

事務局

これは、基本的に、地形を見て許容される勾配の範囲内で上がるということが前提で、また、まず明かり工事ありきということでこうなっている。委員の指摘については、検討して説明したい。

委員

この地域に、私は2回行ったことがある。すごい傾斜地だが、人工林が発達している。委員の指摘について、私は、林道沿いの施業、森林管理がイメージにあるのかと思った。だから、もし道路としてならトンネルによる機能向上が言えるが、トンネルでは、周辺の森林施業ができない。しかし、すごい傾斜であるというのならば、今後、どういう森林管理をしていくのかという難しい問題がある。

委員

大規模林道という概念から言えば、私は、道路と考えても良いと思う。委員の指摘については、そこに林道を部分的に入れれば良い。

委員

林道御代ノ川線の一部使うルートというのは、傾斜がきつくて無理なのか。全部が全部でなくても、少しでも使うルートが考えられて、それがだめでこのルートになったものか。その辺りをもう少し詳しく知りたい。

委員

相当きついというのは分かる。

この資料によると、受益地において、保育は関係市町よりも高い割合で実施され、かつ、間伐も増加すると書いてある。私は、現地に行ったことはないが、そこは見通しはあるのか。大規模林道にせず、作業道でという考え方もあり得るのではないかと思うが。

委員

基本的には、こういう傾斜地には、ヒノキやスギの造林をずっとやってきた。林学関係者には、それが疑問ではなかったが、今日にしてみれば、ずいぶんたかかっている。

それで、根源的な問いかけをされると、こういうところで人工林の経営というのは可能だと思う。それは、できるだけコストを絞って、原植生を生かしながらスギ・ヒノキを上手に育てる。

しかし、現在の価格体系で可能性があるのかということ、林野庁の職員は、いろいろなオプションはあると言っているが、私は、現実にはなんとも難しいところであると思う。

事務局

西土佐村の黒尊川沿いに上がっている道は、大規模林道の前に公団が施工したスーパー林道である。起点の方に向かってスーパー林道が入っており、ちょ

うどこの盲腸の稜線の所まで上がっていくと、宇和海が一望できるくらい急峻なところである。

委員

我々のこれまでの常識だと、立っているのがやつのところに造林するのはごく普通で、むしろ感心なことで、この人たちは本当に熱心だというような評価をしていた。今は、委員が言ったように評価が逆転した。逆転したが、すでに造林しているという事実に合わせて設計されたところもあると思う。

先ほどの指摘のように、これだけ同じ森林に林道を重ねてつける必要があるかという批判の出るようなところに、あえて設計しなければならなかったというのは、それなりの理由がある。その辺をもう少し示してもらえると、なぜ、ここまで言われるところまでやらなければならなかったのかということが分かれば良いのではないか。これはそれ以上のことは踏み込めないので、分かっている範囲で良いが。

事務局

調べて、次回以降に説明したい。

委員

四国というのは、私も初めて行った時は驚いたが、耕して天に至るところで、吉野川沿いでも、よくもあんなに勤勉にやったと、それが普通だった。

もう一つは、昔は、この辺では宿毛湾が軍港だったが、軍港にするくらい切れ込みが深く役に立ったということなので、いろいろと歴史的な背景があつてのことだと思う。

委員

昔は、造林に対してコストをそれほどかけなかった。こういう私有林で、四国の方であれば、焼き畑造林のようなことでがんばったので、よけい頭が下がる。急傾斜のところは苗木を背負って、自動車も使わず、それで造林したわけである。だから、戦後の拡大造林で、コストをかけて公共事業的に実施するというのは、やはり、長い歴史の中では、日本にとっては、例外的なことだったかも知れない。

- ・ 資料5 - 3により「八面山・稲が窪区間」について説明

[意見交換]

委員

同じような質問だが、これから、この事業を存続するかどうか決めるわけである。その時に、建設コストがどれくらい下がるのかということを検討したと、しかし、先ほど話があったように、森林整備がこういう形であったから、こういう形の道路にしなければならない、ということ議論しておかなければならない。誰かに質問されたとき、「トンネルの検討は、行いませんでした。」で



は通らないと思う。

だから、この道路は1キロメートル当たり約6億円だが、このような線形で尾根をぐるりと回っていく部分を見ると、1キロメートル強あるので、だいたい7億円くらいの事業費が余分にかかるわけである。トンネルが7億円でできるかどうかは分からないが、時間短縮効果もあり、そういう検討もしたのかどうかということで、このルートに決まったということを説明できる資料を用意しなければならないと思う。いわゆるアカウンタビリティのために、こういうことは検討しておく必要があるのではないか。

事務局

トンネルは、だいたい1メートル当たり200万円かかる。

委員

ここのトンネルが100メートルなら2億円、300メートルなら6億円でできることになる。

事務局

付け加えると、昭和40年代までは、林道というのは、面としての集材、森林整備に直結するようつけていくという考え方が基本にあり、トンネルは林道にはなじまないという考え方があったのは事実である。だから、一般道路や農道とは決定的に考え方が違っていった。

ただ、昭和40年代後半からは、峰越し林道の中で、尾根部を通過する時に、委員から指摘のあったコスト縮減という考え方、それから、尾根部は自然環境保全上極めて重要な地点が多いことから、そこはトンネルで回避するという考え方が出てきて、大規模林道においてもトンネルを採用するようになった。

それでも、当初の計画が作成された時点では、どちらかというトンネルには否定的な考え方が多かったと考えている。

委員

この点は、分かった。

私は、結果的にこのルートであっても良いと思うが、比較した数字を示してもらわないと、議論する時に困るということを申し上げたかった。

委員

これは、それぞれに対して検討案を出して、それを比較するという一方で、一つの方法である。しかし、あまり一つ一つ当たっていく方法で積み上げてできるかという、必ずしも収斂はできない。その一方で、神通力を持った人が来て「ここに道が必要と言ったら必要なのだ。」という考え方が当たることがある。その中間をとるというところが、我々の仕事だと思う。

- ・ 資料5 - 4により、「田ノ川・古尾区間」について説明
- ・ 資料5 - 5により、「大正・東津野区間」について説明

[意見交換]

委員

高知県の「清流四万十川総合プラン21」のパンフレットがついているが、2区間に共通する基本的な姿勢というのは、どういうものなのか。プランは、そもそも開発を抑えようというものなのか。四万十川でも、開発は行うという姿勢なのか。どう理解したら良いのか。四万十川流域は、いろいろな自然保護の取組が行われているが、県はどうなのか。

事務局

四万十川は清流で全国的に有名なところであるが、やはり、ここに住む人たちにとっては生活や林業は非常に大事であるという。高知県も、この地域の開発について、きちんとやりたいと言っている。

高知県の場合、高速道路も須崎までしか入っていないし、更に西の方に入ってくるのはなかなか難しい。国道もたいへん数が少なくて未整備である。この付近に国道439号があるが、林道を国道に格上げしているところで、このような国道は相当数ある。梲原町内でも、林道のいくつかは国道に昇格している。

そういう中で、四万十川全体を、林業と地域を守るという意味で、この大規模林業圏開発林道が重要であるということは、高知県としては明確な認識をもって取り組んでいるということだと思う。

委員

意外と高知県というのは、産業的には林業に依っている県だと思う。資料を読んでも、林道密度もかなり高い割合で入っている。

それから、県民から一人500円取るということが決まっており、それだけ熱心にやっている。

しかし、その中でも、反対に四万十川があったりして、以外とバランスを保ちながら森林の整備をしている地域ではないのかと受け止めている。

森林の整備で県が成り立っているという意識は、かなり高い地域だと私は認識していたので、この林道も、意外と非の打ちようがないのではないかと。

事務局

完了後の評価を、建設予定区間の北側にある東津野・城川線で行っている。3月の末に評価の状況について発表した。評価の方法について、調査に欠陥があったのではないかといった報道がなされた点については、以前に説明したとおりである。

現実として、梲原町について申し上げますと、大規模林業圏開発林道も入れて、路網密度が1ヘクタール当たり47メートルある。日本で一番路網密度が高いのは、宮崎県の諸塚村で49メートルである。梲原町は、日本で2番目に路網が入っているところで、その中核の部分が大規模林業圏開発林道である。

それから、大規模林業圏開発林道を使い、風力発電施設を尾根沿いに作って

いる。これは岩手県の八戸・川内線でも同じようなところがある。その風力発電を使い、電力を供給しているわけだが、収益金の半分を間伐の補助率の上乗せに使うということをしており、その材が、また、F S Cの認証を受けている。

委員

はじめ、橋本知事は、当選した時に、高知県は海の国、海洋県だと思って乗り込んだら、あにはからんや山の国だったという話がある。

委員

四国にも高速道路ができたが、東の方が中心である。高知県の西の方は危機感があるだろう。愛媛県から久万を通り、高知へ来る国道のバスが廃止された。高速道路で池田の方を通った方が早くなったためであり、沿線では危機感を持っている。

委員

大規模林道の路線の決定権者は、大臣なのか。

事務局

事業の施工区域は、政令で定めている。

委員

だいたい何年頃に、これらの路線が認可されたのか。

事務局

一番早いものは昭和48年で、一番新しいものは平成6年である。

委員

路線の変更は、高速道路では、国幹審である程度議論して進めていくので、大体定められたものから500メートルくらいしか振れない。大規模林道の場合は、どれくらい振れるのか。

事務局

大体の線は、政令で定められる。それに基づき、農林水産大臣が基本計画を定めて、緑資源公団の理事長が実施計画を作るという3段階で決まる。政令では、市町村を定める。基本計画は路線を定め、更に細部は、実施計画で定めている。

昭和58年の行政改革の際には、相当の見直しをした。また、平成10年から始まった再評価で相当見直すということで、中止した区間もあるし、大幅な計画変更というものもあって、500メートル、1キロメートルと相当変更したものもある。平成12年に一部中止した様似・えりも区間では、25キロメートルの延長を14キロメートルにした。それから、幅員は7メートルから5メートルにした。このように大幅な変更もある。

委員

25キロメートルを14キロメートルにしたということは、ショートカットかなにかをしたと思うが、そうではなく、路線があった時に、その路線をどのくらい左右に振れるのか。

事務局

路線の変更幅について、具体的な制限はない。

ただし、対象となる市町村は、政令で定められているので、別の市町村に計画することはできない。それをやるためには、政令を改正する必要がある。だから、市町村の中であればかなりフレキシブルに変えられる。

委員

基本計画以降になると、かなり自由度があるということか。

事務局

そのとおり。なお、政令も、どうしても必要な場合は変えることもある。

委員

分かった。

それから、難しい問題かも知れないが、将来的には、市町村合併の問題と林道をリンクさせて考えることが必要となる時期が来るかも知れないと、私は思っている。その辺りのところは、どのような議論をここで行うのか。事務局はどのように考えているのか。

事務局

平成15年度中の合併協議会の立ち上げと、平成17年度の市町村合併に向けて、市町村をまたがっている一般林道が合併に関係するような場合においては、優先措置を講ずるということで、力を入れてやっている。

ただ、合併の時までは非常に熱心な村の地域が、合併することによって、その人達の声が相対的に薄められてしまうという問題は、大規模林業圏開発林道に限らず、一般林道でも相当あり、地域の熱意をきちんととらえることが大事だと考えている。

委員

昭和48年から平成6年まで基本計画が策定されているが、その間の基本的な考え方というのは一貫しているのか。それとも、途中で変えたりしているのか。例えば、高知県では、四万十川のことについて配慮しなければならないということだが、昭和48年の段階では、そのようなものはできていないので、そういうことを、考え方の中に入れて指定するようになら変わったのか。それとも、昭和48年当時と同じ考え方でともかくやってきて、だめなら後で考えるという方法だったのか。その辺はどうなのか。再評価が開始された平成10年までは、まったく同じなのか。

事務局

昭和48年当初は、大規模林業圏の森林整備と地域振興を図るために約2千5百キロメートルあったが、現在は、約2千2百キロメートルであり、そのうち今回、この委員会において検討をお願いしているのは約3百キロメートル、着手もしくは完成しているのは約1千9百キロメートルである。

そういう中で、實際上、工事着手に当たる時、路線が32あり、区間は144あ

るので、1路線当たり4区間があり、現実には全部に着手しているわけではなく、一つ完成すると次の区間へ、という形になる。

昭和48年以降、地域の情勢の変化があり、また、自然環境保全上守らなければならない動植物について、平成3年には、絶滅危惧種という考えがでてきた。それを守るために、ルートを検討して変更したり、工法上も検討していくということをやってきた。

平成10年からの再評価委員会では、更に、その時点の考え方をルート変更の中に盛り込めないか、工種工法として入れられないか、コスト縮減ができないかということを検討しており、林業と地域を良くしていこうという基本的な考え方は変わっていないが、それぞれのルートについては、その時点での方法を配慮しながらやってきているということである。

また、それ以前は、再評価委員会というものが無かったが、やはり、いろいろな自然保護団体から話があったり、地域で、こちらの方がやはり良いというような話があれば、それらを聞いて変更したこともある。

委員

今の、基本的考え方を崩さないという話だが、20区間を整理するに当たって基本的に、どこからは絶対譲れないということを確認してから行かないと、とにかく通れば良いということになってしまったら話にならないので、当たり前的事だが、確認しておく必要があるだろうと思う。

そういうことで、これから問題を頭の中に入れて進めていくわけだが、全部が委員会でもなっても、我々の裁量の範囲を超えるので、基本的なことはどこかということとは、確認しながら行くということではないと思う。

- ・ 資料6により、地元等意見聴取、書面による意見の募集及び現地調査の実施概要について説明

[意見交換]

委員

内容に、いろいろな考えるべき点がかなりある。問題提示ということになると思うので、少し時間をかけて議論すべきである。

私も、考えてみたが、多くの意見を集めてそれを集積するよりも、我々の考え方を補完するという意味で意見を聞くわけなので、必ずしも日本中全体に意見を聴取する必要はないのではないかと。我々が必要だと思うところを狙って意見をお願いするというのが一番妥当ではないか。

委員

新聞報道等の中で、自然保護団体の方からの申入書が林野庁長官あてに届いているが、地域の人たち、実際にここを必要としている方の意見というのは逆

に頂くことは出来ないのか。

反対している方、自然保護団体はいるが、実際、本当のところ地元の方の意見というのは他にあるのか。作ってほしいという意見があれば聞きたいと思ったが、そういう時はどうやって取るのか。お願いすることになるのか。

事務局

地元等の意見の聴取の考え方だが、基本的に自然保護団体等の等というのは一般の国民の方であり、前回もいろいろな議論があって、例えば、登山をする方、木造住宅を作る方も含めて等ということである。

それらの方については、委員会の方で基本的に選び、このような人から聞くということにして、あとは、地元の都道府県や市町村の方、受益者代表、ここでいう受益者は、受益地域の森林を所有している方の狭い意味であるが、そういう方々の代表者の方について、基本的に意見を聴取するというのが事務局の案である。

委員

反対派の方は、特に、自然保護団体の方は、意見を出してほしいと言わなくとも出す。

一方、本当にそこに暮らしている方というのは、自分の考えがあったとしてもそれを表面に出すのがとてもに苦手な方たちである。このような方たちの声が本当は潜在的にあるにもかかわらず、出てこないというのが一般的である。

実際に事業が中止になった例を見ても、地域の森林を持っている森林組合の方は、是非作ってほしいという意見を皆の中で発言したが、反対派の方が4組くらい出席して圧倒的に反対だとなった。そして、地元に住んでいる方が一人も反対の意見を言わなかった。それで中止になったという経緯がある。

本当の意見を、我々はどうしたら知ることができるのか。なにか工夫できないだろうかと考えているが、なかなか案がない。

事務局

受益者という意味では、実際の所有者の方々の代表と言うことで基本的には森林組合の代表といった方から意見を聞いてはどうか。基本的にはどこでも、特に、民有林がかかっている部分は、その代表の方には必ず出ていただいて意見を聞いてはどうかと考えている。

委員

それならば、森林組合の役職員ではなく、森林組合に加入している森林所有者の方の意見を聞けば一番良いと思う。規模は問わず、実際にその地域に山林を持っている方の意見を聞けば分かりやすい。

委員

逆に、道県と市町村、それに受益者代表で林業関係から1人、もしかしたら生活関係で地元住民の方も出られるかもしれない。そうすると4人であり、自然保護団体等の方は、我々の選び方によっては1人になるかもしれない。逆に

不公平ではないかという意見が出ないか。

委員

道県や市町村は、それほどたくさんにせず、まとめて1人くらいずつにし、地域の方、実際に木材を使っている方、森林を持っている方、生活者という方に出てもらおうと良いと思う。

委員

今、意見があったように、我々が決めるという姿勢で、前回もその方向で話が進んでおり、それで大丈夫だと思う。ただし、それについては、我々が確信を持って示せる案を作って、「こういうことで行きたいが、どうだろうか。」というようにしないと、收拾がつかないのではないかと。

その時に、若干の討論その他があるかも知れないが、やはり何にしても、考え得る限り考えて、確信を持って我々がのぞむということにしかないのではないかと。それでも足りないところがあるので、それを補うために意見を聞く。先ほど申し上げたのは、そういうことである。

意見を聞いて、それで我々の意見を補強したい、あるいは補完したい、それでより完全なものになるという立場で行けば、何とかいけるのではないかとと思う。

委員

書面による意見の募集の案が示されているが、これは、次の委員会の前に募集されて結果が出るのか。

事務局

そうではなく、事務局の案としては、9月頃までに行う予定である。

委員

現地視察に行く時に、前もってこれがあるとずいぶん違う。できれば早めに実施して、まず、現地の方の意見だけ聞くわけではなく、行く時にはそれらの意見も踏まえながら一緒にやっていきたいので、行く前にほしい。

事務局

委員会が、そのようにするのが良いということを決定すれば、事務局として最大限努力する。

委員

それには、20区間についてある程度練らないといけない。いろいろな角度から、ここの区間はこう考える、ここの区間はどうかと。この区間が俎上にのぼっているというだけでは、意見は出ない。どういう角度からここで議論されているか、ある程度分からなければ、一般の人に、好きな意見を言ってほしいと言っても難しい。

委員

建設予定区間別に、どのような意見が出て、どのようなことが聞きたいということを一覧表に整理できないか。

事務局

今回の委員会で、20区間全部の説明がひととおり終わったので、「項目別取りまとめ表」というものを今後作っていく予定である。これは、これまで説明した資料の要旨を整理するとともに、これまでのおもな議論を入れたものである。準備する。

委員

次回の委員会が、そういうことを議論する場になるだろう。これについては、考え方が一致していないなど、いろいろなことが出てくると思う。基本的には議事録から拾えば良いが、それを整理したものを基にして議論したうえで、意見を聴する対象になる案を決めるということである。

事務局

事務局において、これまで説明した内容と委員の意見を整理した資料を次回に向けてつくり、それを委員会で検討したのち、これを示して文書による意見を募集するという手順を進めるということが良いか。

委員

それで大丈夫だと思う。書類による意見は、だいたいそれで良い。

生の意見を聴するというのは、場所が決まらなないと出てこない。場所を論議して、決まったところで、今度はもう一回案をつくり、ここの場所についてはこのように意見聴取の相手を選んでみたらどうかということを決めていかないといけない。

我々は、どこまでも広くみるということとはできない。何か所くらいできるか。あまり行けるものではない。

事務局

意見を聴取するのは、例えば、北海道であれば、どこかにそれぞれの区間の人に集まってもらえば、北海道の3区間について聞くということもできる。

現地を見るのはまた別で、全部見ることができるか、できないかということがあるので、できれば、意見聴取をする区間と、実際に現場に行く区間は別に議論していただきたい。

委員

一緒にはできないが、関連があるというところか。

委員

前回の委員会で、中止になりそうな問題のあるところは行き、通すところへは行かなくても良いのではないかという意見もあった。場所的にみると、いろいろなくくりがあって、例えば、福島だったり、北海道をくくったりすると、意外にそれほどたくさんは無いのではないか。

事務局

事業評価で実施した現地調査の経験では、調査に対する関心が非常に高いと感じられた。



委員

現地調査は、5か所くらいでどうか。北海道、福島、富山でそれぞれ1か所、鳥取と島根と広島で1か所、四国で1か所と、それくらいが良いのではないか。

委員

やはり、良い数である。そのくらいに落ち着くのではないか。その範囲で、どこというところまでは指定できないが、議事録その他を見て、ここは見た方が良いというのを事務局で選び、次回提出してもらおうと場所は決まると思う。意見は別な格好で聴取するとしても、行き先はそういうことで、意見聴取と重なっても構わない。

行く場所としては、これくらいが適当ではないか。しかし、実際行かれないくらいのところもあるので、例えば、北海道は除かなければならないかもしれない。遠いためである。

事務局

確認だが、意見聴取と現場の調査はセットという考え方が。

委員

今議論しているのは現地調査である。

事務局

北海道で1か所、意見聴取も行うし、その現地調査もする。福島県についても同じで、現地1か所を見て、そこで現地の意見を聞くということか。

委員

セットではない。たまたま一致するかも知れないが、どうしても同じ場所で両方するというのではなく、候補地を選んでもらえば良いのではないかと考えている。

事務局

では、5回出張があるということで、そこでどこを見るのか、どこの範囲の方に集まっていたら意見を聞くかという議論のたたき台を事務局で作成し、次回に決定していただくというやり方でよろしいか。

委員

それしか方法はないと思う。

事務局

それから、誰から意見を聞くかという点だが、先ほど、いろいろな指示があり、地元の意見を言える方ということだが、そのほか、特に、自然保護団体等の関係について、我々も情報は集めるが、今後、委員の方からここが良いのではないかという意見や情報などをいただければたいへんありがたい。

また、例えば、いろいろな団体などに照会して、そこから誰が良いのかを聞く方法もある。具体的な指示をいただければ、我々としても、たたき台の作成がやりやすい。

委員

ホームページで募集した意見があると良い。それが一つのヒントになると思う。ランダムにお願いするというのも一つにはあるだろうが、寄せられた意見を読ませていただき、なおかつ来ていただくというのも良いと思う。

委員

誠意を尽くしてやるしかない。次回、実行できる案にまとめていくということにしたい。

事務局

ホームページ等で意見を募集したあとにということだが、日程的に苦しいが、できるだけ努力したい。そのあと、最終的に意見を聴取をする人を決めるという形の案になると思うが、次回に向けて案を作成したい。

委員

今日の宿題について、次回、事務局から案を提示してもらい、次回には成案に至るよう協力をお願いしたい。

委員

5か所くらいを対象に7月から9月までの間に実施するとなると、2人から3人くらいで、それぞれ2か所くらいをまわるということになるということが良いのか。

事務局

そこは、次回の議題である。

委員

だが、だいたい2人か3人で行くとすると、5か所であれば2か所は行かなければならない。いろいろと予定があるので、覚悟しておく必要がある。

事務局

事務局としては、初めからグループ分けをして行うというイメージはなく、5か所行っていただくのが望ましいと考えているが、委員の日程上の都合はやむを得ない。

委員

意見を聞く時に、若者の意見を聞けないか。例えば、青年会議所など、青年の集まりで、そういう人たちが一体どう考えているのか、意見を聞ければと思う。

・ その他

[意見交換]

委員

基本的なことだが、我々は、路線を議論するのか。それとも区間について議論するのか。全然それで意味が違ってくる。

事務局

今回、検討願うのは区間別にである。

委員

そうなると、費用対効果がどうなるか、移動時間短縮効果がどうであるといったことが非常に重視される。だから、路線を議論するのと区間を議論するのは、全然違う。区間だけで議論せよと言われたら、他の代替路線があれば要らないという、このような簡単で感覚的な議論になる可能性がある。

事務局

路線全体の位置付けは説明しているが、今回、それぞれの建設予定区間の路線全体の中での位置付けから見て、必要かどうかということを決定的にいただく。

期中の評価は、区間を単位に実施してきた。しかし、以前から圏域がどうなのか、例えば、東北の会津山地がどうかといった、圏域の中の区間としての資料が必要だという意見が出ている。

それから、完成路線である四国の東津野・城川線の完了後の評価を行った時には、四国西南山地における路線はどうかといった、常に圏域と路線という議論をしてきた。

圏域の中で区間や路線の意味を議論していかないと、正しい評価はできないのではないかという意見も強くある。ただ、現実に取り扱いを審議しなければならないのは区間である。

費用対効果については、宿題となっているので、準備中である。費用対効果の位置付けについては、ただそれだけで判断されるものなのかという議論はあるが、参考として提出したい。

委員

我々が20区間を審議し、ある区間を中止とすると、大規模林道の1本の路線は機能しないということもあり得る。それでも良いのか。

委員

これは、さまざまな結論があり得るということが初めから示されていて、何か一つの視点で見るということではなく、代替の路線が使えるならそれを使うし、幅員の縮小で済むならそうするし、廃止するなら廃止するし、いろいろな結論がある。

一つの視点ではなく、ある場合は全体を総合的に見て、ある場合は部分的な要因を優先して、圏域全体がそれで機能しなくなるということであればそれは中止するわけにはいかないという結論になるし、それとは関係なく、希少な動物がいたということで見直すこともある。

だから、これはいちがいに決められないのではないか。それぞれの場合に応じて、それぞれの理由で、それぞれの方法がとられる。それを、どういう方法をとるかということ、この委員会では、ややこしくてもやらなければならない

いという命題を受けていると思う。

委員

おおむね理解するが、個々の委員が考えなければならないのは、大規模林道の各路線は必要という前提の中で、この議論をするということか。そうだとすると、話は非常に分かりやすい。この区間をだめとした時に、代替で実施する場合もあるということになる。しかし、大規模林道を路線として認めないことであれば、区間が中止となったら、代替もないことになる。

委員

他に役に立つものがあるから、ここは中止しても良いということであり、圏域全体がだめになるような中止の仕方はできないということではないか。

事務局

大規模林業圏開発林道は、大規模林業圏という7つの圏域の幹線林道ということであり、そもそも林道と公道を結んで全体の圏域の開発を図る道路ということである。当初から、林道として整備する部分と、一般の国道、県道の部分があり、例えば、今回説明した清水・東津野線についても、間に国道もあり、県道も町道もある。それぞれが連携しながら東津野村まで線形をつないでいる。

それで、一つの線形が生み出す開発効果が、地域の森林整備に貢献し、圏域全体にプラスの効果をおよぼすという考え方である。

関連する公道は、国土交通省の方で整備することになっていて、お互い連携しながら全体を進めている。区間を変更する場合は、整備済み又は整備予定の公道を利用するなどの形で変更してきている。

(以上)