

第6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 5月29日(木)

於 南青山会館
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
東京大学大学院農学研究科	小林 洋司
秋田大学工学資源学部	清水 浩志郎
住空間工房代表	早坂 みどり

(2) 林野庁

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、北海道における建設予定区間の「区間別指摘事項と現状等」について説明

[意見交換]

委員

別紙4のアセスメントだが、これは、アセスメントをやってみて、結果がどうなるかというのは分からないという意味なのか。

事務局

これは、実際に事業を実施する前に行わなければならないということである。今回、本委員会でのこの区間については計画どおり事業を行うということになれば、その事業を実施する前に、アセスメントをやらないといけないということである。

委員

別紙の5 - 2の最後に「2級町道との併用になっていることから、事業実施計画の変更が必要である。」とあるが、どういうことなのか。

事務局

2級町道になると、大規模林業圏開発林道事業での改良の対象にならないので、その部分が計画から外れてしまうということである。

これは、関係省庁との関係で、林道として整備するのはどこまで、公道とし

て整備するのはどこまでということが決められている。具体的には、2級町道は公道として整備をするという省庁間の取り決めがあり、そこは大規模林業圏開発林道として改良することにはならないというのが、基本的な考えである。

この部分は、従来から国有林の林道なのだが、併用という形で町道でもあるということである。

委員

単純に言えば、区間の延長が短くなるということなのか。

事務局

そのとおり。

実は、改めて各道県の関係者と細かい打合せを行ってきたところ、計画を策定してから時間が経過し、状況が変わっている部分があり、そういうものが、今回、出てきたということである。そこは、いわゆる棚卸しをしなければならない。

今回、審議していただいて計画変更を行う中で、このようなものについても併せて実施計画を変更するということになると思う。

委員

分かった。

委員

別紙4の「地権者の動向及び許認可の状況」に、昭和58年に説明会を実施したとあるが、この書き方だと、それ以後については今まで何もなかったことになる。そうすると、関係者の認識が変わっている可能性も実際にはある。

事務局

それはあり得ると思う。

- ・ 資料4により、福島県における「建設予定区間の区間別指摘事項と現状等」について説明

[意見交換]

委員

会津若松・下郷区間について、林道城ノ入線を活用した場合、会津若松市と下郷町の境界付近の線形が盲腸のようになっている。線形的に、こう持ち上げていかなければだめなのか。

事務局

当初の計画は、なるべく最初のうちから、開設によって高度を上げていくという形になっているので、最終的に町村界のあたりで、いわゆる盲腸みたいな線形で高度を上げる必要はないが、既設の林道城ノ入線は、ずっと沢沿いを進

むので、それを改良して使うということになると、なかなか高度が上がらず、どうしても最後のところへきて、ぐるっと回るような形で高度をかせぐよう設計しているものである。

委員

除雪をもし完全にやるとすれば、厳しい勾配にしておく、あとが大変である。

林道の勾配は、どこまで認められるのか。

事務局

一般の林道では14パーセントであるが、大規模林業圏開発林道は12パーセントである。ただし、積雪寒冷地で除雪を行う場合は8パーセントである。

委員

かなりきつい。細かいことだが、後でまた実際の設計をするときは、少し検討いただきたいと思う。

- ・ 資料4により、富山県及び岐阜県における建設予定区間の「区間別指摘事項と現状等」について説明

[意見交換]

委員

ヘリコプターのことについて、この回答は、大前提を「人命への危険が差し迫っていない限り」とし、危険が差し迫っている場合をはずしている。

私が比較したいのは、そこである。人命への危険が迫ったときに、ヘリを使ったら良いということがあり質問したが、ここで逃げられてしまった。いかにも役所的な考え方だが、実際に住民の移動にヘリをつかう必要はない。回答が官僚的である。

事務局

今言われたとおり、本当に人命が一時を争うような時のことを考えた場合、いくら代替の道路を用意しても、それも壊れるか壊れないか分からないということであれば、最終的にはヘリコプターということもある。ただ、県の方の考えとすれば、代替のためだけに林道ということでもないということを考えて、このような回答が来たと理解している。

委員

11ページの上市・立山区間のところに、工事金額の試算が出ているが、開設部分の一部を改良とした場合、かなり安い金額で出てきている。単純に考えて、安くなったからこっちにすぐなるものなのか。もしくは、安いといっても、実はできないということが出てくるものなのか。どちらなのか。

事務局

コスト面で言えば、当然、安い方が良い。ここは、とりあえずこういう形で路線は検討したが、地元の意見や、森林施業を考えた場合にはどうかということもあるので、最終的にはそれらを踏まえて判断いただくことになると思う。

委員

もう一つ、安くできるだけではなく、既存の道路を使えば、どれだけ環境の破壊に結びつかないとか、そういう、いろいろなメリットがあると思う。そのような観点から、代替案として既設の道路を使ってはどうかと、今まで言ってきたつもりである

事務局

当然、そういうことだと思う。

自然保護上の観点から、事業を変更する必要があるところでは、なるべく現道をそのまま使うというようなことで計画を変更しているところもある。

今回も、そういう観点で検討していただくことになると思う。

- ・ 資料4により、広島県、鳥取県、島根県、愛媛県及び高知県における「建設予定区間の区間別指摘事項と現状等」について説明

[意見交換]

委員

比較路線の検討があったが、これの扱い方はどういうことになるのか。

事務局

今後、現地の調査も意見の聴取もあるので、それらを踏まえて最終的に委員会の方で結論を出していただく際に、例えば、トンネルを使うような路線に変更した方が良い、という形で出していただければと思う。

- ・ 資料5により建設予定区間の「項目別取りまとめ表」について説明

[意見交換]

委員

全体的な書き方について教えてほしい。まず、計画事業費が、例えば、この一番最初のページには昭和58年とあるが、これは当初の実施計画を策定した段階でということの良いのか。これは、20区間全部同じか。それから、後から見直されているケースは、20区間の中にあるのか。

もう一点、事業の必要性は、実施計画策定時点のものなのか。現時点で、つまり、考え方が少し変わっている部分は、入っていないという理解で良いのか。

事務局

まず、計画事業費については、それぞれの取りまとめ表に何年と記載しており、これは、区間によって違う。積算している時期が違い、それぞれ見直したのものもあり、積算した時点の年が入っている。

委員

そうすると、必ずしも実施計画を立てた最初の時点、例えば、1ページで言うと、この区間は、昭和58年に当初計画が立てられたとは限らないということか。

事務局

1ページの平取区間は、昭和58年に当初の実施計画を策定したものである。

しかし、例えば、10ページの西会津区間は、昭和49年に当初の実施計画を策定したが、ここに記載した計画事業費は、昭和61年に計画したときのものということである。実施計画を昭和49年に策定し、その後、何らかの理由により昭和61年に実施計画を変更して、そのときに見積りをし直したということである。

委員

それならば、そういうことを少し書き込んでおいたら良い。初めにつくったのはいつで、直したのはいつなのか分かった方が良い。

事務局

指摘のとおり、計画を見直した経緯は書くようにしたい。

それから、事業の必要性だが、これは、今、この区間をどうすべきかということなので、現況を踏まえた事業の必要性ということで基本的には考えている。

委員

これは、林野庁の意見ということになるのか。地元の意見か。

事務局

これは、今まで、区間別の資料に書いてあるものを基本に書いている。必要性については、当然、いろいろ道県などから意見を聞いているので、それを踏まえて書いている。

委員

今までの検討資料の中に書いてあるということか。

事務局

そのとおり、今までの検討資料にあるものをまとめて提示をしたということである。さらに、いろいろ宿題があり、道県から聞いたものも踏まえて、ここに書いている。

委員

今の事業費の話だが、計画時点で計算している。20年たっているわけで、かなり、今、変わってはきていると現実には思う、時間がたてばたつほど余計に

かかっていくわけである。しかし、やはり最初の計画の事業費は書いておかなければいけない。

私は、それでかまわないと思うが、頭の中に置いておかなければならないのは、事業は早目に実施した方が安く上がる。その辺のところを頭に入れておくことである。

もう一つ、開設と改良について。例えば、様似区間では74パーセントが開設されており、今後改良するのは26パーセントという意味にとれるが。

事務局

ここでの開設というのは、工事にはまったく着手していない。開設というのは、新設という意味であり、今、林道もなにもないところに林道を開設するというものである。改良というのは、今、林道や公道などがあるところで、その道を改良するというものである。誤解のないよう表現を工夫し、もう少し分かりやすくしたい。

委員

7ページの置戸・陸別区間の最後のところに、「本区間は、環境影響評価法に基づく環境影響評価の対象区間である。」とあり、もし、この区間が着工すると決まったら、これが入る。環境影響評価をやったは良いが、かなり大きな部分で変更となったり、これはだめではないかということもあり得るのか。

事務局

あり得る。

委員

しかし、最低限、事前に、この辺は危ないというのがもし先に分かったら、逆に候補に入れない。やろうと言って、それほど心配ないものなのかどうか。心配ないというので書いているのか。

事務局

これは、危ない、危なくはないではなく、一定の延長と一定の幅員がある場合は、法律に基づくアセスメントを実施しなければならないということである。対象になるからだめだということではない。

委員

それは分かっているが、おそらく、地元の方たちは分かっているのではないか。

事務局

委員の指摘は、大規模林道事業の整備のあり方検討委員会の位置付けにかかわることであり、本委員会が、アセスメントの実施及びアセスメントの実施結果に関して責任をもつものかどうかが問われているものと理解する。

そこで、本会の位置付けについて、今一度簡単に説明し、確認させていただきたい。

まず、特殊法人等整理合理化計画の中の位置付けから説明すると、着工して

いる区間と未着工の区間の取扱いが分かれている。

建設予定区間20区間については、本委員会において、説明資料、現地調査、関係者の意見などを基に審議を行い、取扱いを区間ごとに決定する。とりあえず4通りほど考えられる。計画変更をしないでそのまま実施する。次に、延長の短縮あるいは幅員の縮小等を行った上で実施する。次に、林道建設の必要性はあるが、大規模林業圏開発林道事業ではなく、補助林道事業による建設が適当である。最後に、当面、林道建設の必要性はない。ここまでが本委員会の所掌範囲である。

それぞれについて、その後どうなるかだが、大規模林業圏開発林道事業で実施する一つ目と二つ目のうち、後者は、まず計画を変更しないといけないので、実施計画の変更を行う。

その後、ある一定の規模、例えば、幅員が7メートルの場合、20キロメートル以上の延長があると、法律に基づくアセスメントが必要になる。15キロメートル以上でも、これは判断をして必要であれば行うことになる。これは法律だが、道県によってはアセスメントについて条例を定めているところがあり、その条例に当てはまる規模であれば条例に基づくアセスメントが必要になる。

また、これらのアセスメントが必要な規模以下の区間についても、公団による自主的な調査を行う。

これらの結果、必要に応じて実施計画の変更ということがまた出てくることになる。

さらに、最終的には林野庁による事前評価が行われる。ここでは、コストのことなどを評価する。

ここまで行ってから、工事着工に至ることになる。

アセスメントを実施したらだめになりそうなところが事前に分かれば、ということだが、なかなか、今ある情報というのは、アセスメントで集められる情報には全然及びもつかないものである。我々とすれば、できる限りレッドデータブックや道県がもつ情報の把握に努め、資料として提出するよう取り組んでいるところである。

委員

よく分かった。アセスメントは、我々が検討した後で実施するもので、そこでだめなら、それはそれで良いわけだ。我々が関知しない部分である。

委員

置戸・陸別区間は、国立公園や国定公園の区域に入っていないのか。

事務局

入っていない。

委員

西会津区間の近くには、結構道路があると思うが、幅員7メートルである。この辺の地域は、ほかの地域とかなり違って、町が近い、高速道路にも近い、

どちらかという道路がたくさんある地域で、林道として考えたときに、5メートルでも良いのではないか。

関連する集落は、2集落で人口が71人であり、木材加工施設というのも3施設で2,000立方メートルということで、かなり小規模である。

だから、果たしてここにこれだけ広い道路が本当に必要なのかどうか疑問がある。何か、7メートルがどうしても必要という理由があるのか。

事務局

この区間だけで見ると、そこに関係する集落はこれだけで、木材加工施設もこれだけだが、この区間は、要するに飯豊・檜枝岐線がずっとつながる形で、木材の流通もあり、そのような流れの中で、この区間も引き続き7メートルで、ということで計画されている。

委員

流れとしては分かるが、この近辺は、結構道路があるのではないかと考えている。それらの道路を使うことができるのではないかと思う。

ほかの地域は、山の中にあって、その区間がないとあちらとこちらが通らないということがあるが、ここは、かなり条件が整っているのではないかと思う。

事務局

ほかの公道と結んだり、また、路線はそのままでも幅員を5メートルにするということもある。例えば、ほかの公道に結ぶよう路線を変更することも含めて、地元の意見も聞きながら検討していきたい。

委員

あり方検討委員会の枠組みの中で、現在の計画は幅員7メートルだが、それを、交通量等によっては、例えば、5メートル50でも良いといった議論をするためには、交通量がどのくらいあるかということもある程度頭の中に入れておかないと、今の、代替道路があるというだけで議論できない。やはり、交通量によって、7メートルくらいとっておかなければいけないのか、あるいは、5メートル50でも良いから、例えば、何百メートルおきに待避所を設けておけば良いかもしれないということが出てくる。

しかし、5メートル50で良いという議論か、あるいは7メートル必要だといっても、現実的にその辺を判定する基準がないとなかなか議論できない。だから、何かうまいものがあると良いが。

委員

林道の場合、大体1日500台というオーダーなので、交通量で2車線という話よりも、形態というか、到達時間というか、そういうものを考慮して決めないといけない。

委員

それから、勾配の問題が考えられる。

もう一つ、林道だが生活路線としてかなり使えそうであるといった、何かそ

ういものが数字で入ってくると言いやすいが、そういうものはないものか。

事務局

今、議論に出たが、林道は一般の公道とは違う性格もあり、また、場所的なことがあり、何台というのを簡単に推定するのが難しい部分がある。また、今までも、必ずしも通行台数だけで国が設計したわけでもない。

しかしながら、7メートルにするのか1.5車線にするのか、ということを決めるときに、メルクマールというか、そういうもので何かうまいものがあるかどうか、検討したいと思う。

委員

以前「サンデープロジェクト」という番組で、身の丈に合った公共投資というものを放送したが、それに高知の例が出てきた。高知の代行国道、いわゆる3ヶ谷国道は、橋本知事が、5メートル50で良いという。

国道を5メートル50でつくって林道を7メートルでつくるというときに、一般的に合意を得ることはできるのか。高知県の例を調べてもらいたい。5メートル50として幅員を広げて、退避車線を設けて、国道をそうやってつくっている。

事務局

そもそも、大規模林業圏開発林道の幅員7メートルはどういう考え方かという、将来の1日交通量500台以上ということ想定していたものだが、その後、将来も交通量が少ないと予想されたり、接続する公道が、例えば、5メートルぐらいしかない場合は、5メートルにするということで、これまでにだいたい2割くらいは見直しを行っている。

委員

大規模林道の場合は、交通量の問題だけではなくて、例えば、大型トラックが通るとき、トラックのトレーラーが通るとすれば、どうしても3メートル近くの幅をとっておかないと交差できないので、それから7メートルが必要ということもあると思うので、その辺りのところを整理しておいてほしい。

事務局

委員の指摘を踏まえ、幅員を7メートルにするか5メートルにするかとかいう検討をする際の判断基準のようなものについて、少し考えてみたい。

委員

31ページに、岐阜県の道路整備計画に大規模林道が組み込まれているということだが、このようなケースは、かなりあるのか。

事務局

道路ビジョンというか、名前は県によっていろいろあるが、その中に大規模林業圏開発林道が入っているのは、ほかの県にいくつもある。

大規模林業圏というのが全部で7つあり、その中の森林の整備や林業開発を地域開発として行っていくという中で構想されたのが大規模林業圏開発林道と

ということだが、ただ全部を圏域内の林道だけでやるという考え方ではなく、間に国道があり、町村道があり、県道があり、全体として路網を作っていくというのが当初からの考えであり、今の国土交通省と公団が連携していくという考え方に立っている。

この事業がスタートした昭和48年には、当時の建設省と林野庁の課長が話し合っており、我々から見れば公道利用と言っているし、また、向こうから見れば大規模林道を利用していきたいというようになっている。林道は、建設省との協議は何もしていないではないかということをよく言われるが、スタートの時点から一緒に手を携えてやってきている事業である。

委員

大規模林道という言葉が、誤解を招きやすい。

事務局

名称については、昨年の本委員会でも指摘があり、公団が機構にかわるのを契機に検討している。

大規模林道は、七つの大規模林業圏の開発林道なのに、何か10メートルから20メートルくらいの高速道路のような大規模な林道だという誤解を生んでいないか。反対の意見のうちには、大規模という名前が引き起こしている場合があるのではないか。現実には2車線、7メートル、場合によっては1車線、5メートルのものでも大規模林業圏開発林道として実施しているわけである。

したがって、もう少し今日的な名前がないだろうか、という指摘があったので昨年検討したが、もう少し時間をかけたらどうかということになり、現在、再度検討している。緑資源公団の方もそれにふさわしい道にしていくということで一所懸命がんばっているので、紹介したい。

委員

岐阜県の美山・板取区間の西側に美山区間がある。こちらの方はすでに着工している。美山・板取区間の幅員は5メートルで、県の要望は7メートルであるが、美山区間の幅員も5メートルなのか。

事務局

7メートルである。

委員

やはり、これは少し整合性がない。

事務局

ただ、当初は7メートルだった。見直しで、いろいろな条件から5メートルに見直された。

県道神崎高富線、美山区間とその下の国道418号線は、2車線7メートルに整備中である。美山・板取区間の北側にある県道白鳥板取線は、2車線になっている。

しかしながら、交通量などいろいろなことを当時検討し、それで5メートル

になったと考えている。

委員

例えば、5メートルだった場合に、広域基幹林道との競合はないのか。

事務局

広域基幹林道をつくる時は、もちろん大規模林業圏開発林道は幹線なので、それを中心にして、広域基幹林道はこちらにつくるというように、完全に調整をしてできている。ただ、30年たっている場合では、近くに林道がだいぶ入って、それらをつなげば良いのではないかといったものが出てきているので、関連林道、関連公道が議論されているということである。

委員

全体について。中央の欄にレッドデータブックのことが記載されており、全部、なお書きになっているが、「なお」は、はずすべきではないか。

事務局

修正する。

事務局

資料5については、本日のいろいろな指摘を踏まえ修正を行ったうえで公表するという事によろしいか。

各委員

了解。

- ・ 現地調査について

[意見交換]

委員

前回、だいぶ議論したと思うが、対象区間を全部見るのかどうかについては、ここで議論のあった区間について、最終的に委員会としての結論を得るために必要かどうかで判断して良いのではないかと思う。全部を必ずしも見る必要はない。意見募集をこれから行って、そしていろいろな意見を踏まえて、ここは行かなければならないという場合もあるかもしれないが。

委員

問題である、あるいは、これは見たいというものに限定して行くようにしないといけない。例えば、富山県は、それほど難しくないのなら行かなくても良い。何かやはり問題のありそうなところ、自然保護団体が気にしているようなところは、行かなければならないと思う。

委員

北海道については、平取・えりも線はさほどでもない。

委員

この路線は、見たほうが良い。

委員

むしろ、私は、事務局と座長で決めてもらった方が良い。

ここが必要、あそこが必要と言っても、私は、なかなか現地も行ったことがないので。

委員

どうしてもここは見たいといったことがあれば言い、あとはまかせた方が良いのかもしれない。

委員

ただ、四国の区間について、トンネルの検討が必要だなどといろいろ発言したので、そこは入れておいていただきたい。本当に、トンネルで良いものかどうか。もともと、目的を考えれば、そんなにトンネルをつくったら林道にならないわけなので。

だから、そういうものが、これからそういう形で実施しても本当に問題ないのかどうかというのは、やはり現場を見ないと分からないところがあるので、そういうところを入れておいていただきたい。

事務局

地域別の現地調査箇所を決めていただくに当たって、まず、北海道の区間に関する議論について、簡単におさらいさせていただきたい。

議論が一番多かったのは、様似区間であり、急なところだという話が出た。

また、置戸・陸別区間についてもろいろい意見が出た。これは、木材の利用などの観点について議論があった。

平取区間については、ほとんど議論はなかった。

委員

北海道については、様似区間と置戸・陸別区間で良いかもしれない。委員をA班、B班という二つの班に分けるということで良いか。

○各委員

了解。

事務局

では、A班、B班の2班構成とし、様似区間と置戸・陸別区間をそれぞれ見るように日程を検討する。

事務局

次に、福島県の区間に関する議論について、簡単におさらいさせていただきたい。

意見が一番いろいろあったのは、会津若松・下郷区間である。ここは急なところだが、現道を利用してはどうかといった意見が出たところである。

下郷 区間については、やはり、ここはいろいろ自然環境の点で検討すべき

事項が、今はないが、あるようなところではないかという議論があった。ただし、ここは将来福島県として非常に交通の便の良くなるところが終点になっているという説明をしたところである。

昭和区間については、国道の路線が変わったことについて議論があった。

西会津区間については、あまり議論がなかった。

○委員

昭和村は非常に遠く、行くのが大変なところである。

事務局

ただ、我々の想定では、福島をお昼に出発しても、昭和区間の現地を見て、夕方には田島町に着く。ここは、現道があるので、現道を通って見てもらうということになる。

○委員

これは、また委員が分かれて行くことになるのか。

事務局

福島県の場合、例えば、会津若松・下郷区間と下郷 区間は、たぶん全員で見ることができる。しかし、昭和区間も見るということであれば、班を分けないと難しい。

○委員

昭和区間の方に問題があるのではないか。

事務局

湿原があるところである。

○委員

そこを通るので、現地調査が一番必要ではないか。

事務局

例えば、会津若松・下郷区間、下郷 区間、昭和区間の3区間を全員で見るという案も、北海道ほどは離れていないので、検討の余地はある。

委員

会津若松・下郷区間と下郷 区間と昭和区間を見るということで良いのではないか。

各委員

了解。

事務局

では、この3区間を見るということで、限られた日程の中で起点、終点をすべて見ることができるか分からないが、3つの区間のある程度のところを見るよう行程を考えたい。

事務局

次に、富山県、岐阜県の区間に関する議論について、簡単におさらいさせていただきたい。

富山県は、議論がいろいろなされた。富山県として、南北には道があるが、これを東西につなげたいというのは分かるという話にはなったが、人工林も少ないし、こんなところに、という議論もあった。岐阜県の美山・板取区間は、逆に県の対応が評価されたという感じだった。

委員

もっと問題のあるところの方が良いのではないか。

委員

富山は、それほど問題はないとは思いますが、岐阜は1区間だけなので、岐阜を見てそれから富山を見るというわけにはいかないのか。富山へ越えて行き、上市・立山区間を見てはどうか。

事務局

それは、たぶん全員で見るのは日程的に難しいと思う。2班構成にしないとできない。

委員

それでは、富山班と岐阜班をつくり、全区間を見るか。本当は全員が一緒に行った方が良いが。

事務局

全員で全区間というのは、難しい。我々が当初検討したのは、二つの班に分かれて現地調査を行い、意見聴取は1箇所全員が集まって行うという形である。

委員

それで良いか。

各委員

了解。

委員

この場合、意見聴取は高山市で行うということになるのか。

事務局

そうなる。

事務局

次に、鳥取県、島根県及び広島県の区間に関する議論について、簡単におさらいさせていただきたい。

庄原・三和区間については、あまり必要性はないのではないかという議論があった。

また、美土里区間についても、周りの公道を整備すれば良いのではないかという議論があった。

匹見・美都区間については、県道の予定線のところに現行計画があるので、調整が必要とされた。

若桜・智頭区間については、あまり議論はなかった。

吉和区間については、高速道路不通時のう回路として評価できるのではないかという意見があった。

全部の区間の現地を調査するとなると、1、2泊の日程では3班となる。ただ3班に分けるといっても、全員に参加していただけるかが分からないので、難しいところである。

委員

そうだ。だれも行かれない班がでる。

事務局

最低限1人1班というのはあるかもしれない。

委員

それは少し問題ではないか。

○委員

最低二人は必要である。

事務局

そう考えると、3班に分けるというのは無理だと思う。

委員

庄原・三和区間は、外さないでほしい。

委員

美土里区間はどうか。

委員

あとは、匹見・美都区間を見てはどうか。

事務局

それら3つの区間を2班で見るとなると、日程的に厳しい。

匹見・美都区間について指摘されている主な問題点は、県道との調整であり、それは基本的には県内部でのことで、現地を見て調査するものではないのではないか。

委員

そうかもしれない。

委員

庄原・三和区間と美土里区間の2箇所ということで良いか。

委員

2箇所の場合でも、2班に分けることになるのか。

事務局

そうしないと、日程調整が難しいと思う。

各委員

了解。

事務局

次に、愛媛県、高知県だが、議論があったのは、鬼が城・薬師谷区間及び八

面山・稲が窪区間で、トンネルによる延長短縮や既設道の活用が議論になった。

高知県の方は、それほど議論がなかった。

委員

鬼が城・薬師谷区間の現地へ行くには、時間がかかるが、八面山・稲が窪区間とつながっている。

事務局

二つの区間はつながっているので、全員で両方を見ることは可能かと思う。

委員

中村市の方も、四万十川の問題がある。

事務局

高知県も現地を見る場合、2班に分けなければならない。

委員

宇和島市から中村市へは、ずい分時間がかかるのか。

事務局

3時間はみておく必要がある。

愛媛県の区間も高知県の区間も見の場合、愛媛班と高知班という構成になり、日程は、基本的にどちらも2泊3日になる。

委員

2泊3日であれば、両方見ることができるのではないか。

事務局

現地を見ることはできても、意見聴取の時間を確保することが難しい。

○委員

四国の場合、意見聴取に1回集まらないといけない。

委員

結論として、2班に分けて、愛媛県と高知県の区間は全部見るということが良いか。

委員

可能なら全員一緒の方が良い。

事務局

意見聴取の時間をどれだけとるかによる。今の想定だと、少なくとも3時間はかかるとみている。

委員

それは、ずい分長い。

委員

1日目に愛媛県内を回って、2日目に高知県内を見て、3日目に意見聴取をすれば良いのではないか。

○委員

往復に時間がかかる委員もいる。

事務局

東京発なら可能かもしれないが、地方から来る委員は、前泊や後泊が必要になる。

委員

二つの班に分けるとしても、意見聴取については合流して行うことはできないのか。

事務局

意見聴取については、そのように考えている。この場合、松山市や高知市で実施するとなると、一方の県の方が不便をこうむるので、中間の梶原町辺りで実施することを考えている。

委員

梶原で行うのか。

事務局

とりあえず、梶原町と考えている。

委員

そういうことで良いか。

各委員

了解。

事務局

今、決めていただいた案にしたがって、具体的な日程案を考える。

今のところ、各委員の都合から、1箇所目は7月下旬に実施したい。それ以降、どこの箇所から実施するかということについては、各委員の都合、意見聴取会場や宿泊先の関係などをみて調整するので、それらについては事務局におまかせいただきたい。

また、二つの班に分かれたときに、各委員がどちらの方を見るかということがあるが、これについてはまた相談させていただきたい。

現地調査の行先は決まったが、意見の聴取の考え方として、現地を見た区間の関係者だけを呼ぶのか、現地を見なかった区間の関係者も呼ぶのかということがあるが、その点について指示をいただければと思う。

委員

行かなかったところから来なかったと言われたいだろうか。

委員

基本的には、意見聴取の場合は、全区間含めて良いと思う。

事務局

分かった。

委員

それから、現地へ行かない区間について、意見を言われたときに備え、写真でも何でも良いので、何かポイントとなるものがあれば見せてもらいたい。

事務局

それは、準備したい。

委員

意見聴取についてはそういうことで良いが、いつまでにこれを終えるのか。

事務局

9月いっぱいくらいまでに実施したい。

委員

だいたい、第1回が7月で、第2回が8月くらいということか。8月は、2回くらいというところか。

事務局

日程の照会は、早々にさせていただく。

それから、地元等意見聴取については、各委員から個別にいただいた候補者を取りあえずリストアップしている。これと、今後、書面による意見の募集を行い、その結果を各委員に読んでいただき、それを踏まえて、最終的にだれから意見を聞くかというのを決めていただきたい。

今後、現地調査に入るので、なかなかこういう形で一堂に集まっていたくのは難しいため、事務局から各委員から個別に意見を聞いたものをまとめ、持ち回りで選考するような形にさせていただきたい。

委員

委員があげた候補者の中には、東京の方もいるが、この場合、この方がだれが適当な方を推せんするという考えなのか。

事務局

そのとおり。委員の考えは、とりあえずこの方に相談して、それぞれの区間に関係のある方、地域の方で、意見を言っていたらいいような方は誰かいないか聞くということである。

(以上)