

第7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10月9日(金)

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
東京大学大学院農学研究科教授	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	梶谷 辰哉
整備課長	沼田 正俊

(3) 緑資源公団

森林業務担当理事	日高 照利
森林業務部長	高木 宗男

2 . 議 事

- ・ 資料9 - 1により「新聞報道」について説明。
- ・ 資料9 - 2により「要望書等」について説明。

[意見交換]

委員

資料9 - 2の「要望書等」の中に、「大規模林道事業の整備のあり方委員会」と誤記されている、当委員会に対する申入書があるが、その中にある、議事録の中で撤回を求めている箇所の取扱いについて、事務局の考え方を説明してほしい。

事務局

この申入書においては、戸河内・吉和区間に関して先ほど説明したように3点の申入れ事項が記載されており、その1番目が議事録に関するものである。

戸河内・吉和区間については、平成12年度の再評価で、いわゆる環境保全への配慮をして、幅員を縮小するなど計画路線の一部を変更した上で事業を継続するとなったわけで、具体的に申し上げると当初の計画では幅員7メートルに拡幅するということにしていたが、これを幅員5メートルに縮小し、特に溪流沿いの森林、いわゆる溪畔林を通過する部分については、既設の林道を原則として拡幅しないという方針を出したところである。

この考え方については、平成12年10月に、再評価の中で実施されたいわゆる地元等意見聴取の後で、自然保護団体の方と林野庁との間で話題になり、会の代表の方は、そういった拡幅しないという考え方については個人的には評価したいのだが、

会として了承するかは留保したい、といった考え方を示されたと私どもとしては承知している。

平成12年の再評価自体は、平成12年12月に取りまとめられたものであるが、実際には10月にそういう話があり、10月以降半年余りの間、いわゆる自然保護団体の方から林野庁ないし緑資源公団に対して特段の申し入れはなかったというようなこともあり、我々としては、当時、自然保護団体の方からも私どもの姿勢について評価はされたものと考えていて、そういったことで今年の4月のあり方検討会での発言となったと考えている。

ただ、その後の状況について反対意見が挙がっていることについては、やはり議事録でも分かるように、きちんと発言はしている。

事務局としては、手法として三つほど対応が考えられると思っている。

一つ目は、委員会当日、事務局からこのような説明をしたということは事実であり、この委員会の同意を得て公開したものであるので、やはり第5回の議事録の訂正は行わないとするものである。

二つ目としては、第5回の議事録の訂正を行わないが、一方の当事者である自然保護団体が事実関係について誤りであると主張している。かつ、あり方検討会の検討対象区間ではないということもあり、事務局からこういった第5回の発言というようなものを撤回するというものである。

三つ目は、更にそれを進め、第5回の議事録の内容を正確性が十分ではないということで撤回し、第5回の議事録の訂正も合わせて行うものである。

委員

事務局としては、どの案が最もものぞましいと考えているのか。

事務局

一つ目の案である。事務局からこのような説明をしたということは事実であり、それは、先ほど説明した認識によるものである。また、議事録は、この委員会の同意を得て公開している。さらに、今回の議事録や公表資料で、申入書の内容及び私どもがこれまでご説明した内容がきちんと記録されることになる。

○委員

一つ目の案で良いのではないか。

各委員

(了解)

事務局

それでは、一つ目の案で回答したい。

- ・ 資料10-1により「独立行政法人緑資源機構中期目標」について説明
- ・ 資料10-2により「独立行政法人緑資源機構中期計画」について説明

- ・ 松島委員から資料4により「森林環境整備のための林道」について説明

[意見交換]

委員

最後の道路の表で、日本の道路は、意外と普及している。その意味で、反面、日本の地形では、ある程度の密度というのは必要だと思うが、何かコメントがいただけたら伺いたい。

委員

大変私も勉強になった。道路のことだけについて申し上げると、例えば、日本とドイツを見れば分かるが、日本というのは細長い国である。ドイツというのはだいたい丸い国である。

面積的に言うと、ほとんどドイツと日本は変わらず、大体36万～38万平方キロメートルくらいである。ドイツの国土の長さは、8百キロメートルくらいである。ドイツの国をぐるっと回っても、だいたい3千キロメートルくらいで道路ができる。

ところが、日本だとだいたい稚内から沖縄まで、もちろん海があるからそれは外しても、だいたい3千キロメートルある。そうすると、ぐるっと1本回すだけで6千キロメートルくらい道路が必要になる。その意味で、日本は、非常に社会資本整備にお金がかかる国になっている。

しかも、真ん中に山脈があるので、ドイツのように平べったいところだと道路はちゃんとできるが、日本の場合、山脈を越えるためにトンネルを掘ったり、あるいは迂回をしていく場合もある。

その意味で、日本で一番最初に高速道路ができてきたのは日本列島に沿って南北方向であり、ようやく横断方向と言うか東西方向に道路が入り込んできたという状態である。

したがって、ここで日本の道路が長いのではないかということについては、これを国道と県道と市町村道の三つに分けなければいけない。多分、この中で一番延長が長いのは市町村道である。市町村道が、他の国ではどれだけの密度で入っているか分からないが、国道だけについて言うと、圧倒的に日本は不利な状況にある。しかも、お金が非常にかかる状況にあると言って良いと思う。

したがって、林道も、やはりドイツと日本ではもちろん違ってくると思うので、そここのところをもう少し検討してはどうか。これと同じようなデータを用いて、林道だけの比較を少し行ってみると、一般的に、標高などいろいろ厳しいところで建設する場合、どうしても回道路を長くつくらなければならないといった、何か非常におもしろい結果が出てくるかもしれない。または、やはり、もう少し日本では林道をつくらなければならないといったこととか。

少なくとも日本とドイツだけは、かなり比較されている。新しい21世紀の国土のランドデザインをつくるときに、中村先生が委員長となり、日本の国土軸について一所懸命検討した。そのとき、ドイツと比較した資料を随分つくっている。

委員

大変おもしろいコメントだと思う。

それから、山村の置かれた状況をこのようにとらえるのは常識的かもしれないが、意見をいただきたい。

委員

コメントできるような立場ではないが、基本的にこのとおりだろうと思うが、70兆円については相当議論しなければいけない。むしろ、私は、議論の過程が大事だと思っている。

例えば、ここの中の生物多様性は、評価できないとなっているが、この部分はものすごく大きいと思う。その辺りの議論は、実はあまりない。

70兆円がでるより前、林政審議会でも国有林改革を審議したとき、相当このことについて議論したが、そのときは、公益的機能という言葉を使ってはいけないと言われた。公益ではないと言われた。そこまで言われたが、今だったら公益的と言っても平気である。あえてその言葉を避けたという記憶があるぐらいで、やはり森林の評価というのは立場によってもものすごく違う。それをもっと何とか呼びかける、あるいは、訴えていく必要はあるということだけだ。

一つだけ教えていただきたいが、道路の話で、日本は延長が長い。これは、平方キロメートルメートルあたりの長さで、幅員は入っていないのか。

委員

もちろん、長さだけである。

委員

だから、日本は狭い道路をたくさんつくっているとも受けとれる。やたらと金ばかりかけて、という受けとめ方がある。

委員

現状では、主要道、2級道、その他という3区分に分かれている。

委員

市町村道が一番多いはずである。

委員

道路密度の話が出たが、林道についても、日本とドイツとの比較はかなり行われている。現在、ドイツでは、林道についてだけ言えば1ヘクタール当たり40メートルぐらいになっている。一方、日本の場合、現在約14メートルで、かなり少ない。

委員

これは道路統計なので、多分一般的な道路である。

委員

林道は入っていないのか。

林道についても、やはり比較がなされており、ヨーロッパが進んでいるという、そういう感じで現在に至っている。

委員

70兆円の問題について。このような計算が出ており、学会会議が出したものとして70兆円が広く主張されているが、これは、学会会議にこの命題が来たときに、「金額を出してほしい。」という要請があった。つまり、このように金額を主張しなければならない状況があった。

私は、金額よりその要請の方が問題であると考えている。つまり、そういうことを主張しなければ、森林というものの価値を国民が認めようとしなないというところ

に実は問題があり、そういう意味では何円でも良いと思う。

これで、現実に困っているのは農業関係で、森林の方は水源かん養で金額が大きくなるが、農業関係はそれがない。それで、金額的には説得力の小さいパンフレットとなっている。

多様性や文化といったことの方が、何倍価値があるか分からない。本当にそれを考えていけば、金額を出すのはほとんど空しいことだという感じがする。必要性もあるので、あえて否定はしないが、説明の中で「少なくともこれだけ」ということをもう少し強調した方が良い。」という話があったが、私もそう思う。

- ・ 資料5に基づき「区間別指摘事項と現状等について」説明。
- ・ 北海道の地元等意見聴取及び現地調査について委員より報告

[意見交換]

○委員

一つには、現地を見ていない委員がいるので、現地を見た委員から、これだけは知っておいた方が良いということを説明することが必要かと思う。その中で、今後の論議を進めるに当たり、一つの要因として数え上げておくべきことについては話していただきたい。もし、ここで論議の対象にならなければ、最後に要約するときには要因として取り上げられないおそれがある。我々自身が見過ごしてしまうおそれがあり、このことは要因としては大事だというようなことは報告の中に入れていただきたい。その要因がどれだけ働くかは、今後の議論の中で決まっていくことである。

もう一つ、やはり感想はお願いしたい。

それから、今まで20何年もそのままになっていたものが、今後どうなるのかという不安が伴う。やめる方は非常に強い権限が働いて、委員会が「中止」と言ったらすぐにでもやめるが、やる方は委員会で「継続」と言ったからといって明日から着工することはない。現実には、権限と言うか、判断の及ぶところにそのような限界があり、一方はもう明日でもやめられるというが、もう一方の進める方は、いつどうなっていくかが分からない状態で結論を出さなければいけない。そういうようなことを考えると、回答を出すための難しさというものを痛感する。

○委員

様似区間について報告する。

ここでは、北海道を離れた翌日に台風が来て、大きな災害となったということがあった。それともう一つは、この間の釧路沖の地震をみれば分かると思うが、非常に津波などの災害の多いところである。苫小牧から国道235号線がずっと海岸沿いに走ってきており、浦河から国道386号線になり、襟裳岬の方に行かないで歌別の方から内陸部へ入り、襟裳の先端に行かないところに道路が出てくる。これが国道で、1本。それから、道道が襟裳の先端まで1本行っている。

感想としては、国道235号とか国道336号は災害に非常に直面する道路である。た

びたびここでは交通が途絶するということである。その意味で、様似区間は内陸を走っており、もちろん林道としての役割は果たすわけだが、それ以外に、リダンダンシーと言うか、かなりの道路の機能を持つのかなと思った。運転手さんともよく話したのだが、やはり、国道の交通が途絶することがあり、よく内陸部の町道を通るといった話があった。その意味で、林道としての重要性もさることながら、そういう意味も少し考えておかなければいけないのかなと思う。

これは林道の委員会なので、何もそれなら北海道庁、あるいは、北海道開発局がもっとそういう形をつくれば良いのではないかということはあるが、そうではなくて、我々は、林道としての働きの中にそういうものは随分ここにはあるかなと思った。

ただ、5、6キロメートルほど離れているが、予定路線に並行して走る町道等があり、現地調査ではこの道をずっと走った。

あとは、地元等意見聴取では、商工会の方の話聞いたが、林業の関係の方々だけでなく、やはり今までとは違う観光の問題など、商工業を営んでいる方々がこのような林道についてどう考えているかという意見をここでも聞いたことは良かった。

委員

高知県を最初に見たので、高知県と比べるとゆとりがあるという感じではある。

○委員

私は、置戸・阿寒線の置戸・陸別区間に行った。

この区間も20年待たされたという区間であり、町長はかなり熱心であった。まず、大規模林道は、地域のネットワークとしてどうかということ、もう一つは、林業の施業の面でどういう役割を果たすかということ、それからもう一点として、自然保護の観点の、3点から論議があるのではないかということと、あとは個人的な感想ということで述べさせてもらいたいと思う。

まず、一般交通路の中での大規模林道というのは、やはり重要性というのは、地域間、あるいは、町村間の交通網としては非常に重要な位置があるかどうかという点であると思う。

この中で、大規模林道の置戸・阿寒線の完成している区間を最初に見せてもらった。30分ぐらい入り、複層林施業地を見た。非常に良い大規模林道だったが、交通量はあまりなかった。

置戸・陸別区間には、並行して走っている国道242号線があり、これが極めて立派な2車線の国道で陸別町と置戸町の間を連絡しており、極めてスムーズに機能している。

また、この区間は29キロメートルだが、その中で開設は9キロメートルで、起点からその開設のところに到達するまでと、それから、開設部分が終わって終点までの林道についても、林道としては極めて立派な林道であったと思う。ネットワークについては、そんな感じである。それが一つ。

それから、施業の面だが、この地域は国有林で、現地調査時には森林管理署の方も来ていたが、施業を十分に行っており、終点の陸別側の方の林道は元軌道敷で、

かなり立派な林道であり、大型も入れるということで、既設の区間については極めてよく機能しているのではないかと考えられる。

そんなところで、施業の面でも、大規模林道をつくってもあまり変わらないと言うか、現状の林道でもかなり役に立つのではないかという印象を受けた。

それから、もう一点、自然保護の面だが、この起点の周辺にナキウサギがいるということで、意見聴取の場でも意見があったが、一つ私が気になるのは、道有林の方で保護政策や生物多様性に対する考え方といった話が出たものの、ナキウサギにあまり関心がないように思えて少しがっかりした。具体的な保護対策について話をしてほしい。ナキウサギの保護は大きな問題だと思う。

もう一つ、陸別町長が極めて熱心で、20年待ったのだからということで、いろいろ案内もしていただき、意見聴取の当日もかなり発言して、ぜひつくってほしいということ話を話していた。そのことをつけ加えたい。

以上、3点から見た、現地の様子と感想について述べた。

○委員

報告を聞いていると、首長のキャラクターというものが、意見聴取に際しては非常に大きな影響力を持っているという印象を受けた。簡単に言えば、つけてほしいと思いつつながら今まで待ったのに、どうしてまた意見聴取なのかという気持ちだったのではないかと思う。

それから、もう一つ、やはり印象に残ったのは北海道ではナキウサギだった。

- ・ 福島県の地元等意見聴取及び現地調査について委員より報告

[意見交換]

○委員

福島県には、建設予定区間が4区間あり、うち我々が現地へ行ったのは3区間である。意見聴取は14人の方から聞いたが、批判派と言うか、環境保護団体は2人である。意見聴取の中で、一般的な意見として出たことで少し気がついたこととしては、福島県は、全部もう幅員5メートルで良いというように受け取ったが、それで良いのだろうか。確認をさせてほしい。

それから、批判派の方たちの意見の中で、一般論として、大石武一さんの「生活道路は道路法の道路によるべきだ。」という意見を非常に強調していた。要するに、林道ですべてを解決するのではないのだということである。つくるのだったら、冬でももっと使えるような高規格の道路をつくれと言われたのが、一つ印象に残った。もちろん、林業振興ということ批判派の方も否定しているわけではなく、大規模林道である必要があるかないかについて、説得力がいま一つ無いのではないかという言い方だったと思う。

次に、区間別について。

西会津区間は、現地へ行っていないが、意見聴取で言うと、福島県が5メートルで良いと言っている。それから、地元の方は、要するにネットワークと言うか、生活道路のことを非常に強調されていたように思った。もちろん、森林組合の方は、

木材のことを言っていたが、全体とすると地域間の交流のようなことを重視して言っているという感じがした。これは以前のこの委員会の中でも、交通ネットワークとして意義があるのではないかというような意見があったと思うが、大体そんな感じに受け取った。ただ、地図を見た限りでは、周辺に公道が結構あるのではないかとも思う。

昭和区間は、全部が昭和村で、終点の先の公道利用区間だけが田島町にかかっている。ここは真ん中に駒止湿原というのがあり、そこへ来るお客さんを昭和村の方へいかに引き入れるかということに、今、すべてがかかっているような感じを受けた。田島町長は、それほどでもないのかという、勝手な印象であるが、やはり昭和村が非常に熱心だった。

この区間は、全区間が大芦線と大窪線という林道の改良だが、今は、幅員3.2メートルから4メートルの林道が一応できている。これをどうするかということだが、大きなバスがどんどん入ると、湿原の自然が破壊されてしまうのではないかということを経験したが、湿原の方が林道より高いところにあるので、工事による影響は出ないということであった。

また、意見聴取の中で自然保護団体の方が、今シャトルバスの利用を提案しているということを知っていた。今年の末までに、町村がマスタープランをつくるので、その前に自然保護団体として我々のプランを出したいということを知っていたが、少し気になったのは、マスタープランをこれからつくるとするのは、今ごろという感じが正直言ってしないではない。この段階になってマスタープランをつくらなければならないようでは、正直言ってちょっとどうかなという感じがした。

ただ、昭和村というのは、非常に昔風に言えば辺りな村であり、カスミソウが日本一だということを知ればならぬようなこと自体が、やはりいかに大変かということを知っているような感じがする。

次に、会津若松・下郷区間だが、会津若松市と下郷町を結ぶもので、城ノ入線という林道があり、そこにつながっていく。この林道に入って見たが、片側がものすごく切り立った崖地になっており、片側は川であった。これが非常に難所だということの一つ。

それからもう一つは、接続する公道の整備をどうするのかということが、この問題点だろうと思った。意見聴取で、会津若松市の市長が話していたのは、北の方にある会津若松区間が完成しており、その区間と会津若松・下郷区間をつなぐ部分は、現在は市道だが、これを県道に格上げする運動に今取り組んでいる。それが実現しても、会津若松・下郷区間ができないと宝の持ち腐れになってしまうということを知っていた。ただ、福島県に対し、県道に昇格するのはいつかと聞いたら、いつまでとは言えないというような言い方で、少々そこのところがあいまいだったような気がした。

それともう一点、これは、検討会で意見を出したことの答えとして、項目別取りまとめ表に記載してあるが、既設林道の改良による整備を行えば、試算すると事業費が減少するのではないかという見通しが出ているので、このこともやはり配慮する必要があるだろうと思った。

要点を言えば、非常な難所があるということと、もう一つ、既存の林道があるということではないかと思う。

それから、下郷 区間だが、ここはもっぱら林業用ということになるのかなと思った。突っ込み林道という、小さい林道が多数ある中で、うまく抜けられないところを大規模林道でつなげネットワーク化していく。そういうことのためには非常に役立つであろうという意見が多かったように思った。この区間を見ると、集落は起点のところにあるだけで、あとはない。生活道路としての役割はどうか、その点は少し理解できない部分があった。

意見聴取も、下郷町長は各方面に利用するということ話を話していたが、主に突っ込み林道の問題が意見として出たように思う。以前の委員会での議論では、森林施業よりも道路としての要請が高いのではないかという意見も出ていたが、我々の感覚は地元の意見とは少しずれていたという印象を受けた。

そこで一言だけ言うと、確かにこれができることによってより便利になるに違いないが、生活道路としての絶対的な必要性というのは、集落がないし、そこはどのくらいあるのかという疑問が若干残った。それから、もっぱら林業用であれば、必ずしも大規模林道でなくても、もう少し狭い路線であってもなるべく距離を長くする方が良いのかもしれないと思った。

○委員

意見聴取を行っている、どのように解釈すべきか、だんだん分からなくなってくることもある。

例えば、道路のネットワークが大事だという意見は、ある程度道ができたところではそういう意見になるし、道が全然ないところでは、幅員7メートルでなくても5メートルでも良い、何でも良いから一つつけてほしいという希望になる。幅員を5メートルにしたなら早くつくのではないかという、かすかなことにすぎると感じる気があるのではないかという気がする。

幅員については、一概にどちらが良いとは言えない。地元の人の立場でなければ、本当に7メートルが必要なら7メートルを主張した方が良いのではないかと思うが、そうも言ってもらえないのが、現場の、特に首長の置かれた立場ではないかと思う。選挙があるということも当然あるので、その辺の事情まではくめないが、とにかく、あらゆることについて解釈が両方からできるということ、意見を聞いて思った。

一方、自然保護団体の意見は、大体観念的で、誰が書いても同じで、だから同じ意見がいくつも出てきたが、そういうものだと思う。それほど現実味を帯びた意見ということではなく、抽象的、観念的な段階の意見が多い。また複数の団体から全く同じ意見が出ているが、その中で、両生類を両方の性別の類と書いてあり、全部同じ間違いを犯しているものがある。だから、どれくらい意見をくみ入れるかということについては、何か署名集めようになっていくつも意見が出てきているが、これらは一つの意見であると思う。

その点、個性のある首長の意見はおもしろいし、時には足を引っ張るようなことを言ってみたり、そういう点では聞きごたえがあったように私は思っている。

○委員

福島県が幅員5メートルで良いと言ったことは、間違いないか。

○委員

そのとおりである。

○委員

一応そうは言ったが、あれは、言葉の流れではないか。

○委員

会津若松・下郷区間の起点のところまでの公道を県道にするという話で、意見聴取の場での県の回答があまりはっきりしなかった。やはり、すぐにできないにしても、つくってほしいのであれば、そういう計画についてはきちっと言うべきものだが。とにかく、起点までの間の公道の整備ができない限り、会津若松・下郷区間については、やはり開設はできないと思う。

○委員

そういう点で、県というものが非常に重要な意味を持っている。だから我々がどう決めるかということは別として、県が態度を示さない限りなかなか進められない。

○委員

県道昇格については、いつまでとは言えないが、やらないとは言えないというような言い方をしたと思う。これはむしろ、そう簡単にやらないという意味ではないのだろうか。

○委員

ということは、大規模林道もそれほど可能性がないかもしれないという話になるのか。

○委員

どういう意味を含めているか分からないが、我々としては、それではやらないだろうと推測しなければいけない表現だ。やらないとは言わないけれども、そのうちにとということだ。

それにしても、意見聴取の場では、まなじりを決して詰め寄るというぐらいのことがあるのかと思っていたが、実際にはそういうことはあまり感じなかった。

- ・ 富山県・岐阜県の地元等意見聴取及び現地調査について委員より報告

[意見交換]

○委員

富山県の方は、大規模林業圏で言うと飛越山地の越中の方だが、基本的には北アルプスを控えているため急傾斜の山地である。だから突っ込み林道はあっても、等高線状に林道と林道をつなぐ林道がないということが大きな問題点で、できれば幹線林道で可能性を追求したいというのが、地元のそれこそ一丸とした要請だったと思う。

富山県の場合は3区間ほど現場を見ており、一番最初に見たところが上市・立山区間であるが、現場は、既設の林道ができています。大辻山線と言います、大変上手に地形を選んだ既設の林道であり、部分的に拡幅や改良工事ができれば、地元はある程

度問題はなさそうだが、ここは雪が多いところで、雪の時期にどこまで使うかという問題があると思う。

そして、自然保護の問題はミズバショウの生息地で小さなものがあつたが、それは必ずしも大きな問題ではない。

むしろ、少年自然の家という大変立派な施設があり、随分子供たちを受け入れて、例えば、森林の機能などの教育も行える施設かと思うが、地元としてはこういうものに絡めて、できたら観光的なルートとして、大型バスが使えるようなところまで拡幅したいという要望も受けたのだが、その辺は十分論議すべき点だと思う。

将来の森林環境教育のために使うというものは大いに賛成だが、それを理由に大型の観光バスまでが通る林道の必要があるかということについては、私は問題だと思った。

2番目に見たのは、大山 区間で、ここここでは、山の斜面を登るような突っ込み林道はできているが、林道と林道をつなぐようなところができていない。

ここで重要な点として、ダムの中止された場所があり、そのダムの工事のために、相当立派な道路がついていた。だから、そういうものを利用しながら等高線沿いに林道と林道をつなぐような道の開設の可能性を研究する必要は十分にあるという印象を受けた。

3番目のところは、大山・大沢野区間である。我々は、既存の林道である御前山線で山を登っていった。問題は、この林道及び接続する林道東俣線があるが、そこから先に横に道をつけるという意味で、標高が大体500から600メートルぐらいだが、やはりここは雪の時期の問題があると思う。

ここには、横につなぐ連絡道路、林道もないわけだが、林道東俣線を利用し、そこから先の路線は、やはり地元にとっては、森林管理の上では必要なところなのかなという印象を受けた。

3区間の現地の印象はそのようなところである。

地元の意見の聞取りのことは、やはり雪の時期の問題と、富山県の森林組合などの活動が、現在ももちろん地元では進めているわけだが、成果が必ずしも出ているわけではないので、富山県の林務担当の人も何とかこの林道の整備を期待しているという印象があつた。

また、地元の人たちは、幅員7メートルの高規格のものを要求しているが、場所によっては幅員5メートルでも受けざるを得ないかという印象があつた。その辺は、もし間違っていたら訂正していただきたい。

富山県については、岐阜県と一緒に地元の意見聴取を行ったため、富山と岐阜との雪の問題の違い、それから、林業のあり方の違いのようなことが大変印象に残つた。

○委員

岐阜県の関ヶ原・八幡線の美山・板取区間だが、板取村と山県市の旧美山町を結ぶ区間である。この区間は板取村まで国道256号線が行っているが、これは改良中で比較的良い国道になっている。それと若干並行するような形で、板取村から旧美山町に来ている。

板取村長がなかなか熱心で、この地域の林業と、観光を振興すると言う。この辺のキャンプ場などもかなり発達している。国道256号線にトンネルが抜け、それがつながると連携したネットワークとして観光開発にも極めて良いということで、ぜひお願いしたいということだった。

また、終点側の旧美山町の方は、円原というところに水源があり、そこは避けてほしいという話で、一つの路線変更の提案があるという状況だった。

円原の水源の保護という問題が一つ残っているが、地域の林業あるいは観光資源についての要望というか、そういう条件は整っていると考えられる。ただ、代替ルートでの国道256号線との関係がどうなるかというのが、今後議論のあるところであり、またこの辺の合併ともあわせて、山県市がどの程度要望に乗ってくるかというところが、一つ問題ではないかというようなところである。

また、板取村がグリーンパイロットという制度で、森林組合がかなり都市部との交流を行っているというようなことから、極めて活発にやっているという感じがした。

○委員

変更路線の関係はどのようなものか。

○委員

円原源流水というのがあるので、そこを避けたいという話である。

○委員

何か調査を行っているのか。

○事務局

調査とまではなっていない。これは、地元の側から変更したいという要望があるということであり、変更がすでに決まっているということではない。

○委員

このルートの変更については、地元の人たちの一部が、今聞いたばかりだというようなことを言っていたと思う。まだ説明の段階ではないということか。

○事務局

県、市町村の中でのやりとりの詳細までは把握していないが、例えば、議会で議決したといったものではなく、地元の方々すべてがご存じかということ、そうではないと思う。

- ・ 広島県の地元等意見聴取及び現地調査について委員より報告

[意見交換]

○委員

広島県的美土里区間は、高知県と対照的な非常に平坦な地域で、たった4キロメートルだが、なぜこんな単純なところが残っていたのだろうか。工事をしたとしても簡単に終わってしまうのではないだろうか。少々狭いが作業道があり、平坦なところなので拡幅工事も簡単にできるようなところだった。

周辺の森林は、広葉樹の天然林と天然のマツ林がある。場所によってはマツタケ

が出るとのことだったが、昨年か一昨年あたりからマツタケが激減してしまった。それも山の整備がおくれているからではないかという話を聞いた。

ただ、イメージ的にはその林道をつくってどういう森林の整備を行うのか。意外と天然林が多いのに、もちろん天然林も整備しなくてはいけないというのは分かるが、林業の業として考えたときに、果たしてそれが業になるのだろうか。レクリエーションなどに使われるのであれば分かるが、業としての林業というのは、果たしてこの林道をつくって成り立つのだろうか。

林業よりもむしろ生活道路としてつくってほしいということだとも思うが、周りに道路がそれほどないわけでもなく、もちろん狭い道路もあったが、高知に比べたら条件はかなり良い。

だから余力があればつくっても良いという程度で、もし順位的に考えるとしたら、緊急性は少々低いのではないだろうか。むしろ大規模林道として整備するよりも、もっと違う形で整備することができるのかと思った。大規模林道は、もう少し緊急性があったり、林業とかもっと経済効果、波及効果が大きいものにまず優先的にいくのだろう。

ただ、周辺地域はとてもすばらしい景観で、都市部の方たちがそこにどんどん入ってきて景観を楽しむような、都市との交流ができる場所ではないかと考えたので、それとの連携を考えたときに、もっと違う形で道路があっても良いのかなと思っている。

○委員

広島県の東側を走っている高尾・小坂線の庄原・三和区間を見てきた。ここは現地在が42キロメートルもあり、高速道路の下からどんどん南下するが、機構が実施しなければならない部分は29.2キロメートルある。

先ほど美土里区間よりは、多分地形的には厳しい、多少起伏がある急峻なところと考えている。というのは、中国山地で比較的里山だが、傾斜はかなり厳しい印象がある。ただし、あくまでもものすごい奥山というところはない。里山から奥山の入り口ぐらい。傾斜が厳しいので、場所によっては県道でも3メートル幅で未整備なところがあったりする。

ただ、現地に入ると、さすが広島県で、恵まれたところだけに、既設の林道が随分あり、必ずしもここは計画されたルートを通らなくても、既存のものをうまくつなげれば当初の目的はかなり達成できるのではないかという印象がある。

なぜそのようなことを言うのかというと、このルートの周辺では、国有林は人工林率もかなり高いが、民有林と国有林がかなり細かく配置され、地形的に平らなところに農地も随分ある。水田もある、畑もある。大変変化の激しい土地利用をしており、南の方に抜ければ福山へ30分から40分走ればよく、通勤圏になるようなところもある。私の個人的な印象としては、ここは必ずしも多くの経費をかけなくても、既設のものを上手に組み合わせて改良していけば、相当当初の目的は達せられるのではないだろうかと思った。

また、現地での意見聞取りのところでも、何しろ山陰側の匹見町の区間など、そういうところが切実なのがひしひしと伝わって、我々が現地を見た広島県の方は、

そちらの条件と比べたらはるかに恵まれているところなので、力点を置くのだったらむしろ島根県の方なのかなと思っている。

委員

地元の立場に立ってみると、美土里区間というのはほんの少して、地図で、特に20万分の1で見たらこんなところ何でというようなぐらい簡単などころになるが、それだけに地元ではもうここまで来た、もう一息だという気持ちが強かったのではないか。

これを今土俵際でうっちゃられてしまうと、恨みはどこへ行くのか。当時の首長に行くのではないかということも考えたりするが、そういう、いずれか両方の面が確かにあるわけで、地元の要望としては、そういうことをどれだけ我々が勘案するかということが一つの課題としてはあると思う。

確かに委員の報告のとおり、非常に楽なところである。既設の道もあるし、その気になればすぐできるというようなところだが、そのようなことを感じさせられた場所でもある、本当にもう一息というところへきている。

- ・ 愛媛県・高知県の地元等意見聴取及び現地調査について委員より報告

[意見交換]

○委員

愛媛県は、最初の現地調査箇所であり、宇和島というのは、多分、港町で山はあまりないのではないかなと思って行ったのだが、海拔ゼロメートルからあつという間に鬼が城の千メートル近くまで上がって、林道というのはこういう急峻なところではこういう形で登っていくのだということを見せてもらった。

始めに鬼が城・薬師谷区間を見て、その後に国道を南へ下がり、津島町から八面山・稲が窪区間をずっと見た。

津島町が宇和島市と市町村合併をするということで、津島町長が現地に来ており、接続する町道が非常に細い道路で3メートルぐらいしかなかったので、その対応についてたずねたら、これはもうすでに町として改良しようとしていると言っていた。

津島町としては、この鬼が城・薬師谷区間と八面山・稲が窪区間ができると、いわゆる市町村合併のために、もちろん林道としても十分機能するが、市町村合併を促進する道路であるということで、非常に地元として期待しているということを書いて印象に残っている。

国道56号線から鬼が城・薬師谷区間は山合いに沿って計画されているが、この計画路線の途中に岩戸滝のある薬師谷があり、ここは自然を残したいところで、後の意見交換のときだったが、地元としてはここをできるだけ自然のままで残したいというような意見がたくさん出たと思う。

特に印象に残ったのは、意見聴取したときに、宇和島市長の石橋さんという方が、愛媛県西南地域の大規模林道の推進協議会の会長としてではなく、市長として言えば、この谷に入る路線は必要ないということをお話していたことで、地元の市長がそういうことを言うので、地元としては不要と考えているのかなと非常に印象的だった。

た。

そのほか、いろいろな人がいろいろな意見を言っていたが、おおむね、大規模林道としてとにかく整備してほしいという意見が強かったように思う。

○委員

一番最初に行った先が、私の場合は高知県だった。大変ショックを受けた。日本では、全国どこにもきちっとした道路があるのだらうと思って中村市に行き現地視察に出発したら、道路がなくなった。

私の子供のころの経験として、昭和38年頃、1車線の道路を通るバスに乗ったとき、前から車が来ると車掌さんが降りてバックオーライと言って交互通行をしたという記憶があり、高知に行ったときにまずそれを思い出した。県道だったりする道路が1車線で、舗装もされていない。そういうところがあり、かなり不便を強いている。だから、田ノ川・古尾区間は、林道というよりもむしろ梶原から真っ直ぐに中村の方に下りてくるということで、これができたら高知の観光ルートが変わるのではないかと。それぐらい大きな改革ができる道路ではないかと思った。

また、生活道路としても、一つ道路が寸断されてしまうと孤立してしまうというような地域もあるので、逆に言うところこの道路は林道というよりもむしろ生活道路、観光ルートとしての要望が強い。

大正・東津野区間については、林業が盛んな地域で、この地域は、国有林がほとんどを占めていおり、既設の林道でしっかり管理をしていた。そういう意味ではものすごく感激した。こんなに大変なところで、かなり国有林が頑張って森林を整備していた。

これが生活、観光と結びついたら、意外と高知県は、特に四万十川流域に関しては、もっと開発されて、良い道路になるのではないかと思った。

高知県は、私が言うのは変だが、幅員5メートルと要望しているが、長い目で見たら、将来のことを考えたら7メートルとなぜ言わなかったのか。早期着工を、せっぱ詰っているのは分かるが、長い目で見れば7メートルの方が良いと思っている。

○委員

愛媛県と高知県とは、意見のニュアンスも少し違っていたように思う。

○委員

特に、梶原町長には、ポリシーというか、そういうものがかなりあると思った。

○委員

梶原はとても元気があって良いところだったが、あれはやはり道路があるからだと思う。道路があって、通り抜けできて高知まで短時間で行ける。

ところが中村の方へは、真っすぐには下りてこれないので、四万十川で有名な割には行かれないのかと思った。梶原から真っすぐ下りてくる道路が完成すれば、かなり違うと思った。

○委員

幅員7メートルできちんとしたものをつくれという委員の意見だが、林業家が、狭くても良いから林道をたくさんつくれと言わなかったか。

○委員

林業家の立場に立てば、自分の持ち分に関してそうだとということであるので、これは一つの意見としては良いが、我々の方針にできるかどうかは、また少し別な問題である。

なお、栲原は昔から坂本竜馬脱藩の道ということで結構売り出していて、そういうこともずっと栲原を支えてきた理由だと思う。

ところで、印象に残ったこととして、我々は分水界というものを、今まで非常に大ざっぱにとらえていたと思う。県境が分水界だとずっと思ってきたが、それがほとんど違うということである。福島の阿賀川が新潟に入ると阿賀野川になって、名前は違うが、ずっと続きである。それから、広島ではずっと南の方まで分水界が下がっていて、広島の大部分の水は島根県へ流れるということ。それから、高知と愛媛の四国の地形というのはずっとねじれていて、吉野川というのは高知の山中から出て徳島へ流れている。思いがけないところに急傾斜地があり、林道を考えるときに、そういうことを平面の地図で考え過ぎていたきらいがあると思った。

○委員

岐阜で意見聴取を行ったときに、40代の若い林業家の方が、補助金と企業努力で林業はきちっとビジネスとして成り立つということを言っていた。

それまで私は、ずっと木材価格が低迷してだめだという話ばかりを聞いていた。

それで、あの方の話を聞いて、例えば、林道も、幅員7メートルでなくても5メートルでも良いが、ただトラックを止めたときに渋滞するので、できるだけ作業に支障をしないよう待避所のようなものをつくれれば、十分5メートルでも機能するというのを言ったのが、非常に印象に残っている。

○委員

すぐ、反論のようなことを言うと悪いのだが、補助金を受けるということは、やはり正規の収入でなくて補助金なので、各人の家庭生活が、例えば、親の仕送りのうちはやれると言うのと少し似たところがあるのではないか。そう思うと、やはり林業の困難さということ、あの話で救われることにはならないと思う。

○委員

ただ、補助金の問題はさることながら、林業をビジネスとして考えるという姿勢がこれから必要かと思う。

○委員

あの方は先代からの蓄積があるそうだ。ゼロから始めるという話では、とてもあんなことは言えない。祖父、父と続いてかなり良い森林をつくっているから、ああいうことが言えるのだと思う。

○委員

だが、要するに、ビジネスとして考えるという考え方を持っている人がいるということに、私は非常に救いを感じた。

○委員

それは確かにそうだ。ああいう意見は、今までどこへ行っても聞くことができなくて、それがだんだん気がめいるようなことになって、下向きの思考しか今まで林業家自体になくなっていくということだ。それに対して、これはひょっとしたら救

いの道がこういうところからも開けるのではないかというようなことを考えさせる、非常におもしろい引きつける意見であった。そういう点で、必ずしも全面的反対ということではなく、確かに意見を聞くことの意味はあった。

○委員

あと1点、小さなことだが、例えば、広島で、里山地帯の恵まれた緑と水の環境を新しい福祉の里として生かすという方も、地域を生かすというそういう迫力があり、おもしろかった。

また、広島だから恵まれているとまた言ってしまうが、道の駅などで地元の農作物を売ったりするといった活動もあり、第一次産業はどこでも厳しいのだが、地元のものを利用するということが基本だと私は思っている。

委員

これまでの意見交換の中で、項目別取りまとめ表に追加あるいは訂正すべき点については、事務局の方で整理していただきたい。

○事務局

次回までに、項目別取りまとめ表を修正して提示したい。

- ・ 資料7により「今後の議論の進め方(案)」について説明

[意見交換]

○委員

事務局の案のとおり進めて良いと思う。

第8回で、できるだけ話題をたくさん出して、ばらばらで発散型でも良いので、第9回で今後のあり方の検討について視点を決める。その視点を決めるための準備を第8回にできるだけ話題として出していくと、私どもというよりはむしろ事務局でまとめやすいのではないかと。的確に進めるためにそういう方向での意見だったらどんどん出して、できたら11回で終わるようにしたいと思う。

○委員

事務局の案が良いと思うが、概念整理の仕方として、大規模林道の概念整理となれば、推進というよりも基本的な考え方や基本的な立場である。もともと大規模林道が発足した当時から、例えば、設計速度なり構造規格なり決まっているわけで、それは今まで踏襲されているし、規程もできている、そういう形の中に出てきたものであるし、そういう概念、大規模林道としての今まできた形というものをきちんと示して、それに対する意見がどのようなものなのかを示したら良いと思う。

幹線林道の必要性があるということで、今まで大規模林道というのはあったわけで、大規模林道というのは一つの大規模林業圏という形の中で広域に実施することなど、林野庁としての基本的な理念というものがあつた。そういう中でずっと進んできたことに対して、今、見直しを行って、あり方はどうあるべきかということを検討しているわけで、その大規模林道という概念というものがあると思う。

規定や林野庁の考え方といったものを少し整理する。そういうものに対して、環境問題などいろいろな意見が出てきているということ整理するのが現実的ではな

いかと思う。

○事務局

次回に向けて、基本的な概念を整理した資料と、それに対していろいろな意見があるということ整理した資料を取りまとめたい。

指摘の点は当然あるかと思っている。いずれにしても、概念整理という、大規模林業圏開発林道とは何ぞや、どういう意義を持っているかということがまず多分出発点になると思うので、そこをまず整理して説明させていただきたい。

○委員

それで結構だと思う。そこで大規模林道の各種の規定などについて、その辺も資料を配布すれば、それで良いと思う。

○事務局

まずおさらいということで、それらについての資料を示したい。

○委員

それは確かに必要である。

大規模林業圏という考え方について、例えば、具体的に言えば、自然保護関係の方々が今や林業は昔の林業と違うのに、同じことを言っているというようなことを反論の基本に置いている場合がある。それは、林業者の側にとってもやはり同じことではないかと思う。林業が昔のままでなくて、今や国有林が公益的機能を先にうたったということもあり、そういう中で、大規模林道はどういう役目を持っているかということ位置づけないと国民の納得は得られないのではないか。

今日、松島先生がまとめた報告があり、その辺にやはり根拠を置いて、大規模林道を委員会として見直すことが必要なのではないかと思う。

この委員会が、そういう、林業の定義から何から皆変えるだけの力と役目を負っているかという、そうは言えないが、どこかで言わなければならない。だから「委員会としては、今、このようにとらえている。」ということが言えれば一番良いのかもしれない。

とにかく、昔の、木を伐って売るというだけの段階で林業を考えるとということから、ひとつ踏み出したことを言わなければならないのではないか。これは本当に難しいが、また委員の助けを借りてその辺を整理してみると、結論に至る道が割合開けてくるのではないかと思う。ちょっと欲張り過ぎかもしれないが。

○委員

私はずっと建設予定区間を見てきて、やはり、建設予定区間は公道とは違い、日常の通勤、通学路としての役割はほとんど期待されていないと思う。その意味では、これから人口が減ってくるし、高齢化も進んでくるので、やはりこれから地域連携というか、離れている集落が互いにネットワークとして連携するということが必要になってくるので、むしろ林道プラス生活道路、特に医療の問題であるとかリダンダンシーと言うか代替性といった意味の中で、役割が非常に大きくなっていくのではないか。特に、観光、レクリエーション、癒し、あるいは、地域の文化の問題や森林文化の問題、そういう意味で、国民に与える影響が非常に大きいと思った。

このため、前提として、やはり先ほど委員の報告にあった、日本の国の中での林

業のあり方のような問題を、環境やこの国の姿といった形から、新しい視点から、上段に構えて理論的武装をしておくということが、やはり必要かなと思った。

もちろん、林業振興のために林道が必要なのである。ただ、林業のみに視点を置いた場合は、それだけ言うと整備というものは不可能と断じて良いと思うので、その意味で先ほどのようなことが必要である。

そのためには、どうしても地域活性化のために役立つということを、一つの大きな柱にしなければならないと思う。そのときに、地域内でどういう役割を果たせるのか。例えば、地域の中で、これは地域連携の問題や、あるいは、町村合併ということがあると思う。

また、地域外からこの林道をどういう具合に使ってもらうかということを考えておく必要があるだろう。そうすると、やはり観光、癒し、あるいは、レクリエーションというようなことが中心になると思う。体験型林業や、あるいは、林業の中でワーキングホリディのようなものを、観光とつながりながらやるようなものを、考えていく必要があるかと思う。

それから、整備する場合にどうしてもコスト縮減をやらなければならないので、そのためには、既設の林道はできる限り利用したり、あるいは、その場合に7メートルを5メートルにする。あるいは、トンネルを検討する。あるいは、トンネルや橋りょうは片側だけ使わせれば良いわけで、せいぜい100メートルの単位なので、そういうものは既設のものを極力残して整備する。あるいは、公道はできる限り利用するというのを考えておく必要があるだろうと思う。

そうした場合に一つ問題なのは、基幹林道として、理念として持っているのは、やはり7メートル道路である。だから、そこの理念をコスト縮減のためにどれほど結果として犠牲にするのかということについては、少しやはり我々の中である程度コンセンサスを得ておかないと。あくまでも幹線をつくるわけなので、本当に4メートルで良いのかということになってくると、かなり最初の上段に構えたところがつらくなってくるので、その辺のところを少し整理しておく必要があるのかなと思う。

それから、もう一つは、何か個々の議論をしていくとなかなか進まないの、フローチャートのようなもので、例えば、地元の協力が非常に良い、悪いといったことを、0又は+1としたり、あるいは自然環境で問題があるか否かといったことを、-1又は+1としたり、それから、公道が利用できるかできないか、それから、既存の林道が利用できるかどうかということをつとで流していく必要があるのではないかな。

もちろん、最終的にはこの委員会がいろいろ付加価値を加えるわけだが、最小限度、何かこの林道は、例えば、総合的に行くといくつといった、そういうものを何か基準としてつくる必要があるのかなと思っている。

私は、検討に当たっては、すべての大規模林道を整備するということからスタートすべきだと思う。そのべきだということのべき論から、順番にいろいろな制約条件、あるいは、可能性の問題といったものについて、いろいろと、イエス、ノー、あるいは、点がつけれれば点でも良いが、そういうルーティンをつくって

いって、その林道について評点をつけていく。そういうことも、作業として行っておかないと、将来混乱してくるのではないか。

○委員

今の委員の意見は、なかなか重要な課題であり、最後の、すべての林道は整備すべきだということから出発するというのは、これは我々が今後進めるに対して持つべき基本的哲学とすべきかどうかという、これ自体がやはり一つの論議の対象で、そういうことをめぐってこれから議論を進めて行ければと、私としては考えている。

○委員

林道の幅員だが、本当は大規模林業圏ということで大規模林道を考えると、基本的には7メートルだと思うが、コストの削減などいろいろな状況があり、7メートルと言っていた人に対して5メートルでも良いかと突っ込んで聞くと、皆そのとおりだと答えてしまう。

やはり、5メートルで良いところと7メートルが必要なところについて、安全を考えたり、その整理をしっかりしていかないと。つくってもらえるのなら計画を変えて5メートルでも良いという安易な発想は、あまり良いことではないのではないか。最初の基本理念をきちんと守ったとき、それに照らし合わせたとき、本当に5メートルで良いのか。たまにしか通らない道路を7メートルというのはどうかとは思いますが、やはり使い方をきちんと見極めて考えるのも一つだと思う。

○委員

私は、今の委員の意見とは意見を異にするということ、はっきりしておかないといけなような気がする。

日本の森林は、やはり急傾斜地にあるという前提をおろそかにしてはならないと思う。幅員5メートルと7メートルでは、森林環境に与えるダメージというものは随分違うということ、やはりデータが何かで整理して示すべきなのだろう。

今の委員の意見はもちろんもっともだと思うが、基本的には、やはり森林環境、自然環境に与えるダメージは、幅員5メートルより7メートルの方がはるかに大きいという、私には常識になっているが、やはりそういうことも少し振り返って、もう一遍何かたたいてみることも必要かと思う。

それから、厳しい財政の中でということをお忘れてはならないのではないのか。それに、やはり利用度でも随分過疎地の道路なので、やはりそこは知恵を絞って、予算も厳しいところで、やはり必要なものを選別していくべきということ、この委員会は求められている。何かその辺は、基本から整理しなければならない。

○委員

議論の進め方について、費用対効果分析はどうするのか。これは相当重みがある。極端に言うと、今の財政事情を考えたら、これで順番が決まってしまうかも知れない。これはどのように示すのか。

○事務局

質問の趣旨に沿っているかどうかよく分からないが、通常、工事の着手前においては、事前評価ということで費用対効果分析を行い、その結果を公表している。それと手法的には全く同じ方法で試算をしてみていることを考えている。

○委員

つまり金目で出すわけである。そうすると、その地域よっての必要性、例えば、高知なら非常に道路全体の整備が遅れているという問題があるといった、プラスアルファのようなものがあるが、そういうものが費用対効果では出てこない。そのことについてはどうか。それは、我々の責任になるのか。

○事務局

実際、現に行っている着工に当たっての事前評価でどのようなことを行っているかということ、費用対効果はその一つの要素であり、もう一つ、これは省庁、事業によって違うが、林野庁の事業の場合は、チェックリストというものを作成している。これは、費用対効果分析では表われにくい定性的な事項について、こういうことがあるかなしかというチェックであり、0か1かということだが、その中で必須要件、優先要件という形でそれぞれ事項を設定し、評価を行うものである。費用対効果分析の結果だけですべてが決まるという形では運用していない。

○委員

つまり、チェックリストをつくるわけか。

○事務局

委員の指摘は、資料を提示すれば、そこで費用対効果は1.5や2.0といった数字が出る。それが序列となり、ほぼ自動的に優先度が決まってしまうのではないかという、多分そのことを気にしているのではないかと思う。現実には、費用対効果の数字だけで優先度が決定されてはいない。委員の指摘から、全体の報告書と一緒に、最後に公表すべき性格の内容のものなのかもしれないと思いながら聞いていたが、幅広い角度から後々の議論が進むように考えたい。

○委員

2車線の林道は必要ないという意見は、要するに、大規模林道そのものを否定するという意見にはなっていない。しかし、事業を批判する意見の中には、そもそも大規模林道なんか止めてしまえと言う意見がある。そういう意見があることは、やはり考慮する必要があると思う。そうでないと、幅員3メートルか5メートルだったら良いかもしれないということになりかねないので、そこはやはり絶対公平にやらなければならないと思う。

むしろ否定的な立場の人の意見をなるべくきちんとくみ上げないと、後で苦情が出ると思う。そこをできるだけ慎重にやっていただきたい。落さないでくみ上げていただきたいということ。

それから、大規模林道が整備されれば並行する県道は二重投資を避けるために恒久的に改良工事はしないという県の意見がある。これはおかしいと思う。本当に優先すべきところがあれば、何が何でもやるべきであって、大規模林道ができるならそちらは整備しないというのはおかしいことで、こういう意見を出してくると、非常に不信感を持つ。

○委員

逆に、大規模林道に依存しているととられる。大規模林道として整備しなかったら、その路線はずっと整備しないのか。

○委員

いろいろ出てくると思う。いろいろな問題点が出てきて、本当にどのように進めていって良いか途方に暮れるところがあるが、しかしまた一方から言うと、こういうややこしい問題は何かぐっと一にらみして、ここは要る、要らないと言った方が正確な答えが出る。そういう現象も、実は自然現象でも何でもあるわけで、その中で考えていくしかないと思う。細かく見たから詳細に正確な答えが出るということも言えない。そのようなことについての意見を8回目の委員会に出して、9回目にそれを整理して、議論のポイントそのものを整理してその次にだんだんと判定に入っていく。

○委員

工期について、限度工期は10年以内とすることを原則として、15年を超えないように設定するとあるが、大丈夫なのか。

○事務局

少し厳しいところもあるかもしれないが、原則論であり、閣議決定を踏まえてこの範囲で検討していく必要があると考えている。

○委員

それでは、今回は、この資料7に挙げられた2項目について議論を進めていくということで、できれば、先ほど私からお願いしたように、発散型でも良いので委員からできるだけ話題をたくさん出していただきたい。

(以上)