

平成15年度

第8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11月4日(火)

於 KKRホテル東京
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) 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
東京大学農学部教授	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) 独立行政法人緑資源機構

森林業務担当理事	日高 照利
森林業務部長	高木 宗男

2 林野庁森林整備部長挨拶

3 議 事

- ・ 資料11により「新聞報道等」について説明
- ・ 資料4により北海道の建設予定区間について説明

[意見交換]

委員

いずれ項目別取りまとめ表を、もう一回細かく見ていく必要があるが、それは後のことであり、ここでは今まとめた内容に対して、落としてはいけないのではないかと思われる項目や不必要と思われる項目があったら意見を伺いたい。

委員

「本区間に関する主な意見・情報」には、地元等意見聴取の場で口頭で出た意見も入っているのか。

事務局

基本的には入れている。ただ、文書で出されたものと重複しているものもあり、基本的に作ってほしいという意見と、否定的な意見の両方を載せるような形で整理している。

委員

今後の委員会の討議を進めるについて必要と思われる代表意見を総括している。出てきた場所はいろいろある。それだけ、委員会で努力をした成果でもあると言える。

委員

6ページの表現の仕方をもう少し練った方がいいのではないか。「交通ネットワーク、森林施業の点から整備による変化は乏しいのではないか」は、「効果は乏しいのではないか」という趣旨だったと思う。

事務局

分かった。

委員

「ナキウサギの保護は大きな問題である」というのも、「ナキウサギの生息の問題がある」ということではないか。

委員

意地悪く読めば、保護をすることが問題だととれる。

委員

「陸別町長は熱心である」というのはそのとおりだが、20年間待たされて、地元町長が非常に熱心だったということだろう。表現はもう少し工夫して書いてもらいたい。

事務局

指摘を踏まえ修正する。

委員

陸別町長は熱心だったということを入れると、他の市町村は熱心ではないということを言われかねない。

委員

熱心でない市町村長もいたが、例えば、地元の要望が強いといった表現の方が良いのかもしれない。

委員

全区間に共通する問題だろう。

委員

今のようなことで、内容的には委員の先生方が分かっているので、表現だけ変えていく。

委員

他の区間にも同じ記述があり、やはり、共通の何かが必要になる。

委員

委員会では割と率直に言っている。

委員

あまり熱心でなかった首長の方が珍しい。やはり地元の要望が、と言うのが良いのではないか。本来、首長というのは、地元そのものである。

- ・ 資料 4 により福島県の建設予定区間について説明

[意見交換]

委員

昭和村の現地調査では、福島県の担当者から工事による湿原への影響はないという説明があった。このことは入れなくても良いのか。

事務局

書き加える方向で考える。

委員

「熱心である」という表現は全部はずしてはどうか。熱心に決まっているので。

事務局

検討する。

- ・ 資料 4 により、富山県、岐阜県の建設予定区間について説明

[意見交換]

委員

やはり熱心という表現は引がかかる。意見としては出ているが、岐阜県だけを評価しているというようになってしまう。表現を少しマイルドにした方がいい。

事務局

その辺りも、表現ぶりを少し検討したい。

委員

22ページの「地域の林業や観光の振興の要望から条件は整っていると思われる」の中で「条件は整っていると思われる」とあるのは何の条件か。

事務局

これは、整備を行うということだと解釈している。

委員

整備そのものに関して条件が整っているのか、いろいろな条件が整っているから更なる整備は必要ないというものなのか、どちらか。

事務局

整備するための条件が整っているという意見だと理解している。

委員

22ページの「県の各セクションが連携をとったものと思われ、これは大切なことである。」とは何を言っているのかわからない。予算要求などのことなのか。

それから「県が勉強熱心であるから、変更要請が出てきたのではないか」とある

が、路線変更の理由の一つに水源の保護ということがある。

委員

林道をめぐる林業各部門の連携ではなかったか。

委員

林道と一般道路か。道路との関係ではなく、トンネルができるので、そこの関係であった。

事務局

県の各セクションというより、県と町村の公道整備の担当が連携をとっているということだが、整理する。

委員

公表される資料であり、内部の者が読んで分からないものは、外部の人にはますます分からない。

委員

ここは、計画変更の要請があったということ、終点側の公道利用区間の国道にトンネルができ、観光開発に使いたいという地元要請があったということ、水源の保護が出ている。その三つくらいだと思うので、その辺を少し整理してほしい。

委員

先ほど委員から、内部で分からないことは外部には分からない、という指摘があったが当然である。意見はある程度分かりやすい方に力点をおいて整理した方が良いのではないか。表現を変えたらだめだというものではない。

事務局

もう一度議事録等を見て、分かりやすくということを中心に、整理する。

委員

よろしく願います。

- ・ 資料4により、鳥取県、島根県、広島県の建設予定区間について説明

[意見交換]

委員

28ページに「違う形で道路があっても良いのではないか。」とあるが、もう少し説明した方が分かりやすい。

委員

大規模林道ではなく、というような意味だと思う。

事務局

そういうことであれば「大規模林道事業とは違う形で」ということでよろしいか。

委員

例えば、補助林道の整備とする。

事務局

そういう方向で直す。

- ・ 資料4により、愛媛県、高知県の建設予定区間について説明

[意見交換]

委員

ここは最初に現地調査にも行ったところであり、いろいろな方面・視点からの意見が出たところだと思うが、取りまとめとしてはこれで良いのではないか。

- ・ 資料5により、「大規模林業圏開発林道について」について説明

[意見交換]

委員

これからいよいよ審議を詰めるという段階なので、一回おさらいをする良いタイミングだと思う。納得してから次へ行きたい。

そもそも大規模林道というものについては、本当に熱意のあり方が人によって違うので、そういう理念をまとめることができたらと一時期思ったことがあるが、今ではこれはできないことだなと思っている。人間の考えでもあり、理念を一致させるということは非常に難しい。難しくても時間もとるので、そういうことでなく、いよいよ決めるときにそれぞれの委員の思い入れを述べれば良いのではないかと考えている。

委員

事業実施の手続で、基本計画と実施計画が出ており、そこに着手及び完了の予定時期が入っている。それがもし狂った場合の決まりはないのか。

事務局

林道事業実施計画の変更を行っている。

委員

定義のところ「路網として枢要な部分」とあるが。骨格ということだろう、そのとき、例えば期中の評価で7メートルから5メートルにする場合、これは暫定措置なのか、それとも決定なのか。つまり、道路公団がやっている暫定2車線のような形で、当面5メートルということなのか。また、枢要な部分とういことで7メートルというのか。どちらなのか。

事務局

原則は7メートルになっており、理由があるときには5メートルにもできるという形になっている。事業実施計画を期中評価結果等に基づいて変更する中で、どこからどこの部分は7メートルを5メートルにするということになるので、そういう意味では暫定ということではない。

委員

決定なのか。

事務局

暫定ではない。

委員

例えば、6メートルや4メートルというところは1カ所もないのか。

事務局

構造規程上、幅員は決まっている。

ただし、特認という形で認可を受けるということがある。実例もあり、基本的には既設の林道をそのまま使い拡幅をしないこととし、5メートル未満とした例がある。

補足するが、2ページに構造について記述している。先ほど暫定か決定かという質問があったが、2ページの下(2)のアのところ、「ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、車線を設けず車道の幅員は4メートルとすることができるものとする。」とあり、これを根拠として5メートルでつくっている。実施計画等もそれに合わせて変更している。

それから、3ページのウのところ「規程により難い特別の理由がある場合には、林野庁長官の承認を受けて、規程によらないことができる」とこととされている。5メートル以外のものについては、いわゆる特別の承認を受けてやっている。ごく一部であるが、そういったところがある。

委員

今のことと関連して、5メートルと7メートルの混在する区間はあるのか。

事務局

ある。

委員

4ページに「林野庁が、路線完成5年後に完了後の評価を実施する。」とあるが、今まで実施された路線というものはあるのか。何を調べてどのように反映させようとしているのか、教えてほしい。

事務局

昨年度1路線評価している。東津野・城川線であり、現地調査の際、通過した路線である。これは、期中評価委員会の中で評価を行っている。本委員会に提出したものと同様の資料や交通量調査の資料を提出して、整備した効果があらわれているかどうかということを確認していただいた。その中で指摘された問題点については、実施中の区間やこれから建設する区間にフィードバックする。

委員

あの路線はまだ全部開通していないのではないかと。ほかがつながらないのに全部の効果が評価できるのか。

事務局

東津野・城川線に別の路線がつながっているが、東津野・城川線自体はもう開通

しており、路線としては効果を発揮していると思う。ただ、そこからつながる別の路線があり、その路線が完成すれば更に効果を発揮するということがあるのかもしれないが、とりあえず一つの路線としては完成している。

委員

交通量調査の中では、林業、観光、生活というような仕分けをして調査しているのか。

事務局

昨年度は、そういった区分をしていない。ただ、機構が自主的なフォローアップとして今年度調査を行っており、今、取りまとめている最中である。その中ではOD調査というものを行い、単に通過する台数ではなく、どこからどこへ行くか、目的は何かという聞き取り調査を行っているので、その中でどういう用件で通過している車がどのくらいあるかが分かる予定である。

委員

1台1台、目的があったり、違ったりすれば、全部それなりに一応、何かにまとめて、後で分類なりして集計することも可能であるということか。

事務局

今、取りまとめを行っている最中である。

委員

多分こういう林道だったら、ある程度は基本的なところは押さえられるのではないかと。たくさん観光バスが通ればそれはそれなりにすぐ分かる。

事務局

基本的には全部聞き取るということだが、無視する車もあるので、停車してくれる車を対象に調べている。

委員

完了して5年後に評価をやったのが1件ということは、完了してから5年たったのは1件しかないということか。

事務局

路線は32あり、区間としては144ある。区間として完成しているものはあるが、路線全体として完成しているものが1ということである。

なお、今年度中には2路線が完成する予定である。

委員

4ページで502キロメートルを5メートルに幅員を縮小しているところがあるが、このときの根拠は、普通だと交通量によって5メートルにしたり7メートルにしたりするが、林野庁でやっている大規模林道の場合には、交通量というものを基準にしていない。例えば、地形の関係や、費用対効果分析を行っているならばそれを根拠にしているのか。

事務局

基本的には、交通量ではない。幅員を縮小した理由としては、5ページの(参

考)で期中評価において計画変更が求められた場合の理由を列挙している。

この中に幅員の縮小もあげてある。一つは「効率的な事業実施を図るため計画を変更し、幅員を縮小」というものがある。その次は、「環境保全への配慮等のため幅員を縮小するなど、計画路線の一部を変更」というものがある。それともう一つ、「大幅変更計画案(既存町道等の活用による延長の大幅短縮及び幅員の縮小)は、自然環境に及ぼす影響の軽減が可能であると判断され、また費用等から見ても妥当と認められる」というものがある。

期中評価の中で幅員縮小の理由としてはこのようなものである。

委員

この502キロメートルについては、定量的というよりは、むしろ定性的なもので決めた要素が非常に大きいということか。

事務局

そういうこと。定量的なものはなかなか難しいということで、基本的には地形の関係とか自然環境の関係で行っている。

委員

我々がこれから議論するときも、だいたいこのような議論が中心になって議論していくだろうということになるわけか。

車道幅員を4メートルにする場合、待避所の間隔がおおむね300メートルというのは、あまりに長過ぎると思った。

見通し距離、視距の問題で言うと、例えば、道路の場合、1.2メートルの高さから地上60センチメートルのものが見通すことのできる距離と決められている。つまり、ドライバーの位置から見通すということだ。林道の場合には、アールが小さくて屈曲しているので、300メートルを見通すというのはかなりきびしい。視距が40メートルとか30メートルということで決められているが、40メートルと視距を決めていて、待避所は300メートルというのは、あまり理屈に合わない。カーブで言うと三つぐらい回っていかねばいけない。

これが普通の林道だったら良いと思うが、ここに書いてある一番最初の定義のところ、林道網の枢要部分となるべき林道と書いてあるわけで、そうすると、少なくともある程度安全に走れるということをきちんと担保しなければならないと思う。それで300メートルというのは余りにも長過ぎるのではないか。車道幅員4メートルにしたときに大変問題が起きてくるのではないか。

これから私たちが議論するとき、この構造規程で議論していくということになる。例えば、車道幅員4メートルの幅員にしたときは、少なくとも視距が30なり40メートルとなっているので、その1.5倍ぐらいで待避所を60メートル間隔ぐらいで、カーブがあるところはきちんとつけなさいといったことになるのではないか。

委員

全幅員5メートルの林道であっても、屈曲しているところが多く、そのようなカーブの部分は設計上拡幅している。だいたいそこで待避はできる。

それから、林道の場合は、先ほど交通量の問題が出たが、基本的に5メートルが1級になる。だから、5メートル以上あれば良い。交通量という考え方はない。

委員

現地でいろいろな意見を聞いているときに、7メートルではなく5メートルが良いといった意見が出て、ただ我々は7メートルと5メートルの違いだけで受け取ったが、大規模林道というのはこういうものだということを説明されてみると、そう軽々しく7メートルが5メートルで良いということは言えない。今の指摘もあり、やはりそういうことも考えて慎重にやらなければいけない。

全体として私どもは、路線自体もそうだが、大規模林道そのものについて全体を通して整理し、今回の現地調査などで初めて路線の全体計画というものが頭に入ってきたこともあり、そういう意味で再度整理するのは非常に効果的である。

- ・ 資料6、7により、「大規模林道に対する各種の意見の概要について」及び「大規模林道事業の今日的意義について」について説明

[意見交換]

委員

前回、委員が作成された資料を資料7の前につけてはどうか。

カリフォルニアですい分山火事が問題になった。あれは、連邦政府から補助金をもらおうと思っていたがもらえなかったのもそのままにしておいたら、それが乾燥して非常に被害を増大させたという話も聞いている。日本でああいう心配はないのか。今日的な意義についてということでもあり、もしそういうことがあるとすれば、そのためにもこのような路網をきちんと整備して対策をとっておく必要があるといったことをもう少し書けば良いのではないか。

事務局

委員の資料については、吟味したい。全体の公益的機能の評価が中心になると思う。

2点目の山火事については、我が国と気象条件等がかなり異なっているので、一概には当てはまらないと考えている。ただし、例えば防火のための林道というものも事業メニューの中にはあり、ある程度幅があれば、火が飛び移らないという効果は林道そのものにもあるので、そういうことを含めて中身をよく精査したい。

委員

資料7の3ページのなかで「大規模林業圏は、地勢等の地域的条件が極めて悪く」、その次が「広大な森林資源を有するものの」という文言があるが、この読み方が二通りとれるのではないか。「大規模林業圏は広大な森林資源を有するものの」ときて、「地勢等の地理的条件が極めて悪く」とくるのか。この部分をどのように解釈したら良いのか。

委員

資料5のところも、同じような文章になっている。

事務局

資料5は、条文をそのまま引用した。

委員

「広大な森林資源を有する」ということが、やはり一番大きな問題だと思う。地勢的に悪いのは、その後についてくる話だ。

委員

資料5でも定義の二つ目の段落では「具体的には」というところが前へ来ている。

委員

これは、書き直すべきではないか。

事務局

資料7の書きぶりは、ここを入れ替えるような書き方に改めたいと思う。

・ フリートーキング

[意見交換]

委員

第9回委員会以降で審議する、今後の整備のあり方の検討に当たっての視点についてという議題で予備的な話し合いをしてみたい。

いよいよ来るべきものが来たという感じで、今日は時間のある限り勝手放題言いたいことを言ってもらいたいという時間にしたい。

まず、委員の意見を伺うまえに、このことに関する事務局の考え方を説明してもらいたい。

事務局

検討に関する基本的考え方、評価項目の具体的検討の内容については、第2回委員会です承されたものであり、あらためて資料9、10としてここに用意している。

ここから先についてだが、全体として行財政改革ということが言われている中で、より効果的・効率的な行政運営なり事業運営を追い求めていく必要があると考えている。政府全体としてそういう位置づけにあるので、国民大多数の理解を得るべく各地域の森林・林業関係者のみならず、自然保護団体等の意見も聞いて徹底的な見直しを行った。改革姿勢を持って検討して、この結論を導いた。こういった内容をもって、取りまとめを発信していくということではないか。

それから、最終的な対応方針の検討に当たって、例えば、基準といったな統一的な考え方を最初に設定するのか、それとも区間ごとの事情を把握の上総合的に判断していくのかという、アプローチとしては大きく言うと二つあると思っている。これについては、個別にまず具体的に検討し確認して、それが全体的な考え方として説明できるのかどうかフィードバックしながら進めていくというのが現実的ではないのかと考えている。

さらに、全体の検討に当たっていろいろ留意する点があるのではないかと思う。

思いつくままに申し上げると、一つ目は、大規模林道事業として存続させる場合の国の関与の必要性、あるいは妥当性というものをどのように整理していくのかということである。

二つ目は、建設予定区間の約4割がすでに幅員5メートルであり、検討次第であるが、その割合が高まることが想定されるので、この点についてどう考えるのかということである。

三つ目は、例えば、自然環境の保全の必要性が高い区間については、当然のことながら、検討なり考慮すべき点をきちんと明確にしておく必要があると思っているが、今回の検討に当たっては、環境アセスメントなど具体的な調査を行っていないということもあり、地元からの建設要望が強い中で自然環境の点だけから中止とするのはなかなか難しい面があるのではないかということ、やはり総合的に検討していくことかなと思っている。

四つ目は、例えば、ある区間で大規模林道としての建設が容認されたとしても、環境影響評価なり自主的な環境保全調査を実施しなければならないなど、事業着手までにいろいろな手続が必要であり、地元関係者に対してはすぐにでも着工できるというような誤ったメッセージとならないようきちんと説明していかなくてはならないと思っている。これは林野庁の責任の範ちゅうであるかもしれないが。

五つ目は、新しく着工する区間については、原則が10年以内、最大限が15年以内という限度工期が設定されるということである。

六つ目は、建設予定区間20区間は、例えば、傾斜が急で工事コストが高いと想定されたなど、工事に着手していない理由があれば、それを明らかにしておくことがいずれ必要になってくるのかもしれないと思っている。

それから、個別区間ごとの検討の基準であるが、資料9の「5 検討の基本的考え方」で示された事項ごとに、A、B、Cと3段階のスコア表を作成するということではどうかと考えている。ただ、それぞれどんなスコアをつけるのか、どうするかはまだ考えていない。また、チェック表を作成するという方法もあるし、フローチャートを作成するという方法もある。

委員

委員の意見にあったが、論理の進め方としてつけるということを仮説において行った方が話は進めやすいだろうということが確かにいえると思う。

これは、つけなければならないという思い入れを前提にするのではなく、進め方の論理の根拠として、つけるということで、それを否定するものがどれだけあるかをみる。決定的に否定するものがあれば、もう1項目でもだめかもしれないし、そういう進め方が良いのではないか。

ちょうど、推測統計学の仮説の立て方に非常に似ていて、仮説が棄却されれば元のが良いということが残るわけで、棄却されなくてもそれは容認したことにはならない。つまり、捨てるだけの根拠が得られなかったというのが仮説の棄却であるの

で、そういった行き方が良いのではないかと考えている。

いろいろと検討することがたくさんあり、まずやはりフィードバックというのがどうしても必要である。これをやらなければやはりどこかで悔いが残る。

ところが、しばしば委員会では、最初に大上段に定義を掲げるので、責任をとることができないと途中で出ていく人が出たりして、審議の中身を進めることができなくなる。ここではそういうことなく進められると安心しているが、その中でいろいろと意見を伺いたい。

段階分けといったいろいろなことも、めいめいがやったら混乱するだけであり、事務局でやはりたたき台をつくる。これは仮説の立て方と同じことで、話の進め方としては非常に良い行き方ではないか。

他の委員もたくさん意見があるだろうから、できる限りいろんな意見を言い、次の機会までに事務局でまたまとめるというように進めたいので、お願いしたい。

委員

検討の基準のイメージとしては、3段階では迷う。いろいろな評価のときも、三つでなくて四つ、五つとで、中より上や中より下といったものがあつたほうが良いのではないか。A、B、CだとBばかりになってしまう可能性もあるような気がする。その辺をどのように考えたら良いか。

委員

統計学の経験からすると、やはり3段階というのが一番分けやすい。5段階になると、非常に刻みが細かくなってやりにくい。3段階に分けてどっちにもつかないものを間に入れるので5段階になるので、基本は3段階ではないかと思う。3段階ぐらいで、それに該当しないものはダッシュなどを、やむを得ないときにつけていけば良いのではないか。

委員

某県の林道事業の評価委員会では、4段階でA、B、C、Dとなっており、こういうものもあるのだと思った。B´や2つ といったものはだめか。

委員

いずれにしても、Dがつくとだめである。A、B、Cの場合も、Cの場合はだめで、不合格ということになる。

委員

これは一発で不合格ということではなく、Cばかりが並んだり、あるいはAばかり並ぶということになると、どうしても我々はそれをとらなければならない立場になる。Aをどうするか、Bをどうするかということは分からないが、どちらにしる大体の傾向で押さえていくしかないのではないか。

多変量解析で数量化したりしてやる手法もあるだろうが、結局、あれは答えの出ているものを後で並べ変えただけで、本当に何もしないのと同じようなことであり、実際は人間が考える方が的確な判断をしていると思う。

委員

全部の区間について委員がめいめいで評価していくのか。それとも、全体で入れていくのか。どのようにするのか。

事務局

次の会合が12月ごろで、その後開催できるのは2回くらいではないかと思っている。そうすると事務局でデータを区間ごとに整理しているので、基準を定めていただければとりあえず事務局でデータを当てはめた案を示すことができる。それでおかしいというところがあれば指摘いただくことを考えている。

委員

その場合、委員会当日に見るよりは事前に見た方が良い。

事務局

できるだけ前広にしたい。

委員

宿題は大変だが、事前に見てそれで疑問点をつけていくと早い。

事務局

次の会合で、具体的に区間を見てどうこうするというものを検討した方が、議論が割と早く進むのではないか。1月ぐらいには全体の考え方の骨格的な、ある程度の整理というものを行っていただき、その次の会合で最終というようなイメージを持っている。

委員

ある程度あり方や評価ということは、委員会で決めることであって、やはりお互いに話してどうするかということであり、場合によってはやはりクローズドにして、どうするかという最終的な案を示す。今はいろいろ事務局の話聞いて参考にしてはいるわけだが、最終的な結論というのはやはり我々が決めていかなければならない。

そういう中で問われることは、第三者委員会として客観的に判断できるので意義があるということで、林野庁が判断したのではないということだ。

必ずしも全部をつけるという問題ではない。その中で最終的にこれはこうであるということ結論として出していくべき問題である。個別の検討の基準のA、B、Cが問題なのではない。

それから、全貌が分からない。今までの大規模林道の全体の予算は、今後何年間で実施するのか、あと100年やるのか、あといくらの予算でやるのかということも分からない。それは林野庁としてどの程度までどう考えるのか。今までの進捗状況を見ても、20年間手つかずといった区間があって、今後無責任にこれを実施した方が良いというだけで済まされるかどうかという問題があると思う。それはどのように考えたら良いか。

委員

事務局の説明では、ここで決まっても事業着手までは時間がかかることを説明しなければならないというが、これは我々が考慮する必要はない。それは役所が行うことである。それを委員会で考えてもできない。これは期中評価とは違う。こちら

は全然着工していないゼロの段階である。ここで認めても、やるかやらないか分からないということを考えながら検討していたのでは、答えが出ない。

委員

最後のA、B、Cが出て、最後の取りまとめの最終の少し前に意見を出し合うというのでどうか。最後の最後になって話し合うのではなくて、少し前のところで。その方が事務局の方としてもやりやすいと思う。

委員

意見を出す機会は今後もあるが、主なところでは、どのような項目を立てていくのかということが一つある。先ほどの、どちらを仮説にして進めるのかという、論理の進め方というのも一つあり、それを委員会で認めた場合に、ではどのような項目を取り上げていくのかというとき、段階の問題もあるが、事務局で参考になる整理を行ったとしても、決定は委員会の意見でということになる。そこが第1番目の主な場面である。

表をつくっても、その表が何を物語るかということになると、なかなか決められない。算術の問題をやっているわけではない。そうすると、最後にこれを前にしてどう考えるかという、そこが委員の出番だと思う。だから、少し前のところでと言っても、そのような最後の判断ということになりそうな感じがする。

発言のついでだが、我々は普通あまり評価しないが、時間というものは非常に大きな要因になっている。時間というものがあまり経過し過ぎたために、林道に対する期待が薄れることがある。以前中止になった朝日・小国区間にしても、設計された当時は羽越水害があった直後で、是が非でもこれが欲しいということだったが、だんだんその期待が薄れてきていた。これは時間のなせるわざであり、これをどう評価するかは分からないが、委員としてはそのようなことを念頭に置きながら意見を言うべきではないかと思う。

委員

個別区間ごとの検討の基準については、少なくとも物理的に数字が出るものがたくさんある。例えば、路線の事業進捗状況は、簡単に数字で出てくる。そのような項目についての議論のたたき台は、やはり事務局で作成してもらいたい。

ところが、う路としての必要性をどう考えるのかというのは、やはり委員で議論しなければいけない問題であり、仮に進捗状況が悪くてCであっても、むしろ必要だということはここで議論すれば良い。

それから、高速道路の4公団の問題は、例えば、40兆円の長期債務をどうするのか、国民負担をどのように最小にするかという、非常に制約条件がしっかりしていて、その中で議論すれば良いだけの話だったが、本委員会では、どの程度毎年投資できるのかという問題はここで一切議論しなくても良いのか。

事務局

大規模林道事業自体の予算は、本年度は国費で135億円、事業費で166億円である。考え方としては、平成18年度までに、公共事業全体で、毎年3パーセントずつ削減

していく。それは総合的なコスト縮減によって補い、事業量にはできるだけ影響を与えないという考え方は出ているが、傾向としては、なかなか増やすのは難しい状況というのが率直なところである。

それから、閣議決定にもあるとおり、いわゆる既着工区間に重点化するという考え方があるので、なかなかただちに建設予定区間についてすぐ新規に着工するのは正直言って難しい状況にある。とはいえ、やはり大規模林道事業の今後の整備のあり方ということで、例えば、5年先にどうするかということだけでなく、もう少し長い目で見て、大規模林道事業そのものとして将来どうするのかということも含めて考えていただきたいというふうに考えている。そのような意味では決まったフレームになっていないということで、非常に難しいと思っており、委員には御負担をかけるかもしれないが、その辺りは値ごろ感と言うか、こういったことであればある意味で外部の方の理解を得られるのではないのだろうかというところを議論していただき、見出していく必要があると思っている。

委員

284キロメートルをつくるのにどのぐらいの費用がかかるのか。

事務局

仮に単価を1メートル当たり50万円とすると、約1,400億円になる。

委員

そうすると、だいたい10年ぐらいかかるわけである。その辺りを我々は頭に中に入れて議論するのか。

国の関与の必要性というものがあり、これには大きく分けると二つの見方があって、どのぐらいのお金をかければ良いかという話と、松島理論の重要度、例えば、1年間に70兆円の公益的機能があるという議論から入っていくかで、国の関与の仕方は変わってくる。

しかし、それについての委員の考えがまちまちなのではないか。だから、それについてどこかで1回話をしておいた方が良い。つまり、どの程度投資が可能なのかということを考えるのか、考えないのか、ある程度頭の中に入れておかなければいけない。

委員

関連することとして、残っているのは建設予定区間だけではなく着工中の区間がある。

事務局

だいたい900キロメートルほど残っており、そのうちの284キロメートルが建設予定区間で、残りの部分が着工中なのだけれどもこれから工事するというものである。

委員

ややこしい。

委員

先ほど、事業着手までは時間がかかることを我々は考慮する必要はないと言った

のは、そういう意味である。その数字を考え出したら、議論ができなくなる。

委員

そのとおりである。

委員

例えば、ここでこの20区間のうちで10区間は実施して良いと答えを出したとして、それは何十年先か分からないといったことを補足して答えは出せない。実施すべきということしか言えないし、また答える義務はないのではないのか。

委員

だが、A、B、Cと3段階のスコア表を作成するという方法からは、そういう議論は出てこない。相対的に出てくるだけの話で、絶対的なものは出てこない。AよりBの方を先にやれば良いといった、相対的な議論だけだ。

委員

それを我々で結論を出すわけだ。このところが大事だから、これを優先しろという結論を出す。

委員

だからそこで、どれほどの投資というものが可能なのかということを考えて議論するのか、それはもうしないで良いのかということを決めないといけない。

委員

私はしないという意見である。していたらきりがない。

委員

できないという意味だろう。

委員

そこまではきっと難しい。

委員

事務局は、粗々このぐらいのことだということは示してくれるが、それを頭に入れて委員は議論する。それなら、だいたい個人個人が話を頭の中に入れて、相対的に議論をするというようなところしか仕方ないのかと思った。

委員

具体的にそういうことになる。

この委員会は何のために開催されているのだろうというところまで来るので、そこまでは迷わないことにして、順序はつけられるだろう。

それから以前にも言ったように、否定するときは速攻である。そうすると、ますますこの委員会は何をやっているのだろうと、ふと思ったりすることがあるが、しかしこういうことはやらなければならないし、やるべき人間も必要なわけである。

今日は何も決めていないので、次の機会に事務局からたたき台となる資料を出してもらいたい。

委員

環境問題にこだわるが、事務局の説明では、環境保全を理由にして中止すること

はないという意味にとれたが。

事務局

要は、今の段階では環境アセスメントなどのデータがないので、環境保全だけを理由として中止するのは、推進派も反対派もいて、なかなか難しい。

だから、環境面も含めて総合的に判断しないと若干説得力に欠けるところが出てくるのではないかという問題意識である。

委員

ただ、環境保護派から言えば、決定的な理由があったらほかにいかにやれという答えが出てやめるべきだという言い方はある。だから、我々はそういうことを言われなくても考える。

委員

今までの現地の意見聴取等を考えても、林野庁、事務局はやはり環境保全に対して慎重になっているのではないかと、いろいろな局面で思うところがある。

しかし、やはり森林については自分たちが一番考えているのだというプライドを持ってほしい。本当の意味でのプライドを持って、それで戦後それなりにその局面、局面は努力してきた。将来についても考えるプライドを持っている。

日本の森林の環境を維持するため、林道も大きく変わってくるので、都会の人間でも何でも、もう少し胸襟を開いて正々堂々とやらなければならないと思う。自然保護団体等からいろいろ言われているかもしれないが、被害者意識が少し強過ぎると思う。

委員

非常に力強い意見で、私も全面的に賛成である。やはり他の批判する多くの方は、あまり時間を考えに入れず、すぐ目の前のことでものを言っているが、我々は百年どころではない、3百年、千年先のことを考えているということ。それが森林に携わっている者の一番の大切なところではないか。ひとつ胸を張ってお願いしたい。そういう気持ちで、本当に我々は国土全体のために、あるいは国民のためにはどうという結論が一番望ましいかという、一つその視点を高い次元において検討するのではないかと思う。

委員

やはり、大規模林道はどうあるべきかというあり方なので、今後やはり5メートルで良いのではないかといった、その辺の考え方を示していくということなのかもしれない。

委員

7メートルの大規模林道を5メートルという形で実施することについて、フローとして物を考えるのか、ストックとして物を考えるのか。

委員

ただ7メートルという考え方で今まで来た。それはやはり少し考えて、地形が悪いところは5メートルにしても、地形に沿ったような形で設計速度を20キロメー

ル、30キロメートルに落として、やはり地形に沿った形の林道をつくっていかねればいけないのではないか。それは費用だけの問題ではない。

委員

環境の問題からもということか。

委員

最初の考え方とは変わってきていると思うが。

委員

いろいろな意見があったが、項目別取りまとめ表など資料の訂正の意見があったものについては、事務局において次回までに修正してほしい。

それから、これからの進め方についても、かなり意見が出ているし、あるいは事務局でまた今後、考えることがあるかもしれない。やはりたたき台としての事務局のデータというものはどうしても必要というのが委員の意向だと思うので、第9回にはそれを示してほしい。

(以上)