

平成14年度

第2回 大規模林道事業期中評価委員会

議 事 録

平成14年10月11日(金)

於 サンルート津和野  
林 野 庁

## 1 期中評価委員会出席者

### (1) 評価委員

日本猛禽類研究機構理事長	阿部 學
東京農工大学農学部教授	亀山 章
東京大学大学院教授	小林 洋司
三菱総合研究所研究理事	高橋 弘
三重大学生物資源学部教授	三井 昭二

### (2) 林野庁

森林整備課長 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 林野庁森林整備課長挨拶

## 3 議 事

- ・ 資料5 - 1により、新聞報道について説明
- ・ 資料5 - 2により、要望書等について説明
- ・ 資料4 - 1、4 - 2により八幡・高山線「宮・高山区間」について説明

### [意見交換]

#### 委員

環境省のマニュアルにおけるモニタリング調査の調査期間については、2 営巣期を含む1.5年以上という理解でよいか。

#### 事務局

環境省のマニュアルには、2 営巣期間を含む1.5年以上の期間が望ましいと書いてある。

一方で、調査方法、解析分析についてはひとつの目安である旨記載されており、期間についても目安であると判断している。

#### 委員

「目安だ。」と言った時に、「これ以下の方法をいくらでもとってよい。」とは解釈できない。この場合、やはり「2 営巣期は調査しなさい。」と言っていると思う。「それ以外で、いろいろなことがあった時、柔軟に調査方法などを検討すればよい。」と言っているのではないか。

## 委員

委員の指摘は、非常に重要なことで、目安であるという解釈をすれば、稀少な猛禽類に対する林野庁、緑資源公団の姿勢を将来問われることになると思う。どの省庁、委員会、現場でも、1.5年間2営巣期の調査は原則として皆行っている。

もう1点、環境省のマニュアルをみると、調査の方法から影響の予測、評価に至るまで22箇所に及んで「専門家の意見を踏まえて判断することが肝要である。」、「専門家の意見を踏まえて対処すべきである。」、「専門家の意見を聞いてその後の対応を検討すべきである。」などと書かれている。即ち、環境省としての具体的な判断や指示はなく、すべからず専門家の判断に委ねている。

我が国のアセスメントの歴史が浅いこと、ことに猛禽類が話題になってからの時間が短いこともあって、アセスメントの手法の確立はもとより、猛禽類アセスメントの専門家の養成も十分とは言えないのが実情である。このような状況下で、にわか専門家にアセスメントを委ねる結果、飛翔の軌跡図を描いたあと、それを眺めながら距離を基準として、猛禽類に成り代わって影響の強弱を評価することになる。このとき用いられる距離は、人間が便宜上決めた尺度であって、猛禽類を用いての実証試験をしていないので、生物学的な意味は全くない。

この結果、対象種、生息地、事業形態、調査期間の長短に関わらず、提示される保全策は何れも判で押したように変わり映えがしない。即ち、非繁殖期の工事、低騒音型・低振動型重機の使用、作業員の隠蔽、重機類・橋脚・建家の塗色変更、トンネル抗口の防音扉設置などである。これらは事業を行う上での思いやり対策に過ぎず、事業完成後に猛禽類がどのように生きていけるかの対策は含まれていない。その典型が非繁殖期の工事で、猛禽類が繁殖地に帰ってみたら、餌場から子育てに必要な場所は消失していることになる。

現行のアセスメントの手法を踏襲する限りにおいては、時間と経費をかけて調査を行い、委員会で検討してもしなくても同じということになる。

以前にも指摘したことだが、林野庁、緑資源公団としても、このような事実を認識した上で、従前通りの調査を継続するか、真に猛禽類の保全に貢献する手法を採用するかを真剣に検討しなければならない時期に来ていると思う。

## 委員

これまでも、猛禽類が見つかった場合、継続して猛禽類の影響の軽減というのを前面に押し出して調査を行っているので、そういうスタンスをずっと継続していくべきではないか。

また、資料4-2の自然環境を巡る状況と保全のための取組の第3パラグラフに比べ、資料4-1の表現は簡単すぎる。「今後調査を継続し、その結果を踏まえ検討する。」とあるが「今後、モニタリング調査を継続するとともに、猛禽類の保護のための調査分析を行い、路線の位置、工事の実施時期等について検

討する。」として、モニタリング調査と保護のための調査分析ということを入れた方がより鮮明になるし、今までの方法をそのまま記載することになると思う。

それと同時に、先ほど委員が指摘した、今後どうするかという議論も常に頭の中に意識して、前向きな言い方をするのがよい。

- ・ 資料 4 - 1、4 - 2 により関ヶ原・八幡線「春日・久瀬区間」及び波佐・阿武線「津和野区間」について説明

[意見交換]

委員

津和野区間については、現地を見て説明を聞き、西側の町道を利用するのはかなり難しそうだと理解できた。現地で十分検討されていたということも分かった。

なお、少々気になったのは、津和野城跡から見たらどうなるのかということであり、これについてはどの程度検討されているのか。津和野城跡は標高350メートルと、結構高いところにあり、そこから見てどのように見えるのか気になる。私自身は津和野城跡へ行ったことはないが、城跡から見る青野山は良いという文章を読んだことがある。

事務局

展望点の標高が上がるので、青野山方面の展望は若干変わってくるが、太鼓谷稲成神社より南寄りになるので、計画ルートは神社からよりも見えにくくなる。今回の現地調査では、代表点ということで太鼓谷稲成神社から見てもらったが、島根県の自然環境保全審議会では、他の展望点からの景観についても検討したうえで意見を取りまとめたものと理解している。

この点については、次回の委員会までに資料を取りそろえて説明したい。

- ・ 資料 4 - 1、4 - 2 により金城・三隅線「金城・弥栄区間」について説明

[意見交換]

委員

進捗率が低い理由として、県内の他区間への予算の重点配分を要望していたためという島根県の文書があるが、実際にはどうなのか。

事務局

島根県の意見においては、資料 4 - 1 別紙 5 の 2 ページに、事業の進捗率について記述している。

金城・弥栄区間は、平成 3 年度から実施された全国 3 路線の支線の一部で、着工が平成 4 年、進捗率は 27 パーセントであり、事業着手年からみると、進捗が相対的には遅れているわけではない。ただ、島根県として、大和区間につい

て、平成9年度から早期完成のための重点化を要望してきたので、他の区間の予算が相対的に減額となってきた。

しかし、重点化により、大和区間については平成15年度に完成が見込まれるため、その後は、金城・弥栄区間にその予算を集中できるので、平成16年度以降は相当程度進捗が早まるのではないかと考えている。

委員

そこが気になる。条件が整えば工事はできるが、すべての区間の条件が整っても、林野庁の予算は少ないので、それもまた困るのではないか。島根県の意見を説明してもらったが、関係者として、この林道をつくる時の県の立場はどうなるのか。

事務局

全体の基本計画は農林水産大臣が作成し、林道事業実施計画は公団が作成する。資金の負担は、毎年度の事業費から国庫補助金と受益者賦課金を差し引いた全体の15パーセント程度を、県が負担金として負担し、これを据置期間を含めて25年間にわたって支払うという仕組みであり、県の負担が逐次増えていくことになる。

したがって、すべて林野庁及び公団の工事の都合だけで実施できるわけではなく、県の財政状況、県の優先順位などを聞き、十分調整しながら進めていくという関係にある。

委員

よく分かった。

ただ、弥栄村にかなりしっかりした施設がありながら、片側からのアプローチが現段階でほとんどできない状態なのは、一生懸命やってる弥栄村には気の毒である。もう少し関係者の頑張りようはないのかという気になる。ことによると、地元で用地問題などがあってできないということがあったのではないか。

事務局

弥栄村内では、林道のルート上にある某社所有の約400ヘクタールの森林について、会社が倒産し、平成4年から7年までの間、抵当権の関係で用地買収ができなかった。そのため東側のルートの工事に着手するまでに非常に時間がかかり、4年ほど遅れている。

弥栄村は、税収1億6千万円であるが、意を決して2億円以上の資金を投じてその会社所有の森林を買い入れ、それで用地問題が解決し、工事ができるようになった。数字の上では説明できない部分であるが、村には林業に強い思い入れがあり、今後、この区間については伸ばしていかなければならないと考えている。

委員

なぜ、村がああ森林を買い入れたのか、その意味が分かった。

用地問題があったことは、事実として書いておいた方がよい。用地問題があ

って工事が遅れていたが、それが解決したので、今後早急に工事を進められるとしておくべきで、なぜ工事が遅れているかが分からないままにしておくのはよくない。関係者は努力していなかったわけではないということが分かった方がよい。

事務局

了解した。

委員

支線と幹線では、取扱いが違うのか。一般に、支線は後回しにするのか。

事務局

支線事業がスタートしたのは平成3年度で、工事着手は平成4年度からである。支線を作るには、その県全体における既設路線の進捗率が5割以上であるというしぼりがあった。一方、幹線の方は、昭和48年度から始まっているので、その時点ですでに19年以上待っている区間があった。しかも、幹線は当時で30パーセント前後の進捗率で、区間数で見ると、着工を待っている区間が5割近くあり、そのため、当初は幹線を優先ということで事業を進めてきた。

大規模林道は、事業の効率性の観点から、すべての区間に着手して少しずつ何十年かけてつくるわけではなく、一部の区間に着手し、その中で完成した区間数の枠内で、次の区間に着手することにしている。津和野区間の場合もそういう意味で、着手後は優先的に実施されている。

- ・ 資料4 - 1、4 - 2により大朝・鹿野線「錦区間」について説明

[意見交換]

委員

わずか4.3キロメートルの区間なのにもかかわらず、なぜ14年間工事が見合わせになっていたのか。

事務局

この区間は、高速道路と取り付け部分の工事が重なるところがあり、国土交通省と協定し、その部分の工事だけを早期に実施した。その後は、完成区間数の枠内で新たな区間の工事に着手するというルールに則って実施したため、平成8年度から本着工という形になった。

委員

資料4 - 1の9ページの農家数と林家数だが、他の区間は大体農家数の方が多い。ここは、林家数が農家数をかなり上回っている。こういう場合に考えられることとして、例えば、農地はまとめて相続するが、林地の場合は分割して相続するので、こういう数字になるのではないか。農業を営んでいると、まだ森林経営を行う気になるが、そうでなかったら森林経営を維持することができなくなるのではないかと思う。これは、一般的によくあるケースなのか。

委員

私は、以前、ここへ調査のため行ったことがある。谷間の狭い谷である。だから、耕作地は非常に少なく、一方で背後の流域が非常に広く、スギ・ヒノキの植林が非常に進んでいるところである。

また、青年、要するに担い手が結構いる。彼らのうち何人かの意見を聞いたところ、「今はまだ、林業だけで生活していくのはなかなか難しいので、ワサビ栽培で生計を立てている。副産物のワサビでがんばって、それから、岩国あるいは広島からお客さんを呼びながら都市と山村の交流を進め、活性化を図る。」とのことである。5、6年前の話だが、今でも、多分、そのような考えで取り組んでいるのではないか。

委員

林家数と農家数はダブルカウント、オーバーラップしているのか。

事務局

そのとおり。

- ・ 資料 4 - 1、4 - 2 により清水・東津野線「中村・大正区間」及び同「梶原・東津野区間」について説明

[意見交換]

委員

コスト縮減に関して、32トンブルドーザーを積算に用いるとしている。大きな機械を入れた方が確かにコストは安くなるものの、現実にそういう機械があるのか。また、そのような機械が持ち込める場所なのか。全部の区間に共通して記述しているが、なかなか難しいということになったりしないのか。

事務局

32トンブルドーザーは、国土交通省では平成の初めから標準機種として使用しており、公団では平成9年度から導入している。32トンブルドーザーを入れると、21トンブルドーザーや大型ブレイカーに比べて単価が非常に安くなるので、現場の切取量などを考慮し、適正な場所で取り入れるようにしている。

委員

32トンブルドーザーは、各地方の業者がリースしようと思えば、すぐにリースで手に入れられる状況にあるのか。大阪や東京から持ってこなければならぬということはないのか。

事務局

国土交通省の工事では、どの地方建設局でも使うようになっており、どこでも手に入れられる。

委員

東津野・梶原区間の「森林の賦存状況及び林業・林産業の見通し」の2段落

目に、人工林率が60パーセントで、造林が今後増加する計画とある。造林が増加するというのは、現在では珍しいと思うが、多額の補助金か何かが出るのか。また、造林とは、拡大造林なのか再造林なのか。

事務局

梶原町は、F S Cの認証を取得して、環境を守りながら木材を生産しており、最近、木材が売れている。

また、林内路網密度も1ヘクタール当たり47メートルだったと思う。

造林は、すべて再造林である。

委員

自然石を利用した巨石積み工法というのがある。この資料を見ると、高知県の「清流四万十川総合プラン」で近自然工法などの例が出ているが、大規模林道事業においては、高知県のこのプランと連動した形で、自然石を利用した巨石積み工法を採用しているのか。

また、そもそも巨石積み工法とはどのような工法なのか。

事務局

「清流四万十川総合プラン」においては、対象地域内の事業について、このような形で実施すべきであるという配慮事項が示されており、大規模林道事業においては、これを受けた取組の一つとして、巨石積み工法を採用している。

また、巨石積み工法というのは、読んで字の如くだが、大きな石を積んで、簡易な土留めとして見えるところに設置するものである。石は、わざわざ買ってくるのではなく、工事で土取を行ったときに出てきた石を利用し、自然に優しい工法として採用している。

委員

そうすると、法面のコンクリートの所で、一部に石を使うということで、石積み工法のようなものということか。

ただ、出てきた石だけで量的には十分なのか。

事務局

石の量の問題は確かにある。石の出でこない場所だとなかなかできない。そういう場合は、巨石積みではなく、他の工法でコンクリートが表に出ない工法を使うことになると思うが、ここでは岩の切取があるので巨石積みを行っている。

事務局

金城・弥栄区間については、第1回委員会において、公道をもっと利用すべきでないかという指摘を受けた。一方、現地調査を含めて今回の議論においては、現計画がよいのではないかという流れだと考えるが、確認したい。

委員

第1回委員会において、公道をもっと利用すべきでないかと指摘したが、現

地を見て、迂回する箇所はかなり大変な場所だということが分かった。できれば現計画で早急に工事を進めてよいと思う。

そもそも、進捗率が低いので、迂回してもよいのではないかという議論になったのであり、そういう意味では、条件が整って何とかなるのであれば、早く進めた方がよい。

委員

私も、同じような質問をしたが、今は、委員と同じ考えである。迂回すると、距離が相当伸び、コストが増える可能性があると思う。

また、地形を見たところ、谷沿いの方が急である。現道は、幅員4メートルもしくは3.8メートルと非常に狭く、それを7メートルにするのは大変で、それなりに事業費がかかる。同時に走行距離も非常に延びる。一般道を迂回路として使った場合、いつ改良が完成するか分からないということもある。

もう一つ、現行ルート周辺は比較的準平原で、上に上がれば勾配が緩やかになり、また、それほど地滑り地形や崩壊地があるわけではない。むしろ安定した形で道路がつくれるということから、現路線の方がよいのではないか。

それから、今日見た青野山だが、ここも、私が、青野山の東側へルートをとったらどうかと発言したが、やはり、地元で景観を大事にしたいということであれば、東側を通ることで、直地の方から道路が中腹を横断する形は好ましくなく、やはり現計画がよいいと思う。

委員

もう一つ、今回の区間というわけではないが、例えば、ある部分がなかなかできない時に、現道で迂回できるような状態の道があった場合、この現道を利用して暫定的に開通と言うことはできないのか。そうやってしまうと、後はもうやらないということになりかねないのでいけないのかも知れないが、なかなかできないところは暫定的に開通とし、「通れる。」と言うことも必要だと思う。

(以上)