

平成15年度

第1回 大規模林道事業期中評価委員会

議 事 録

平成15年 8 月27日(水)

於 砂防会館  
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	楠瀬 雄章

## 2 林野庁森林整備部長挨拶

## 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
- ・ 平成16年度予算概算要求における大規模林業圏開発林道予算の予算科目の変更について説明
- ・ 今年度の期中評価の進め方について説明

### [意見交換]

#### 委員

大規模林道の区間ごとの評価の観点から、緑資源幹線林道として大きくりの予算ができるようになった場合、路線間についてのプライオリティづけが予算上可能なのかというのが1点。

それから、路線内の区間について、今までと評価の考えは同じでもよいのか、あるいは変わり得るのか。例えば、一つの路線の中で3区間あって、進捗率が全然違ったりした場合、どのような形で今後計画を進めていくのか。それから、それに対応した評価というのはどうなるのかということが少々見えないので、教えていただきたい。

あるいは、我々の議論の対象として検討しなければならないのかどうかという点もあるかと思う。

というのは、徐々にネットワーク化の方になってきている、交通量や、そういう流れ的なものが出てくるのではないかと思う。

#### 事務局

まず、予算の関係だが、先ほど説明したように、独立行政法人化するということで、柔軟な予算執行がある程度可能なようにということで予算の大きくくり化を要求している。事業内容について変わるものではない。

予算の執行については、制度的にはこれまで以上に柔軟性を持ったものになるが、どこまで実際に柔軟性を持ってやれるかは、現実には財政当局との調整が必要と考えている。

次に、評価の単位だが、着工区間ごとの評価が一巡した中で、委員から、周辺の社会的・経済的な部分の説明というのは、一つの路線であれば基本的には同じではないか、それを重複するような説明をするのも不合理だろうし、区間のことを考えるにしても路線全体を視野に入れつつ検討すべきだという意見もあり、今回、こういうことにしている。

基本的には、各区間についてどうするかということを検討願いたいと考えているが、当然、これまでも意見をいただいたように、路線全体を視野に入れつつやっていかないといけないということであるので、そこはある程度路線全体を視野に入れて検討いただき、一つの路線の中に着工区間が複数あって、その中で進捗が遅れているというときに、重要度から見てこの方を重点的にやるべきというような意見が出てくることもあろうかと想定している。

#### 委員

例えば、進捗率といったものは路線全体で見るのか。あるいは区間で見るのか。

#### 事務局

資料としては、路線全体の進捗率も区間ごとの進捗率も示すが、基本としては、それぞれの区間をどうするかという観点で考えていただくというのが基本で、そこは変わらないが、路線全体を見渡す中で検討していただくということを考えている。

#### 委員

そうすると、着工後、例えば、5年たったとか何とかという考え方も、区間ではなく路線全体で考えれば良いということか。

#### 事務局

期中評価については、5年ごとということなので、今回評価を行う路線の次回の評価は5年後ということになる。

完成区間の評価については、これも路線単位で行っているので、ある路線全体が完成してから、5年後に事業評価を行うということになる。

- ・ 資料4 - 1により「平取・えりも線」について説明

#### [意見交換]

#### 委員

様似・えりも区間の説明で、路線変更について説明があったが、どのように変更されたのか、少し分かりにくい。

事務局

公道利用部分を増やすことにより一部中止することを検討し、計画変更がなされている。

委員

中止部分には、どのような問題があったのか。

事務局

エゾナキウサギやシマフクロウなど野生動物の関係である。

委員

その箇所一帯でそのような問題があったのか。工事そのものが、地形の関係などで難しいということではないのか。

事務局

地形等の関係ではなく、基本的には野生動物の関係である。

委員

様似・えりも区間の着工は平成8年で、前回の評価を受けている時の進捗率は0<sup>ゼロ</sup>パーセントだが、着工していなかったということか。

事務局

工事はしていなかった。環境調査を始めたら、改良を予定した登川の沢に沿って延びる林道沿いにナキウサギがいたので、工事はせずに休止という措置が平成10年の再評価でなされた。

その後、追加調査を行い、東側のチャツナイ川の方へ行くとナキウサギはいないという調査結果が判明したので、そちらの方に移ることを検討して、今度は、平成12年の再評価にかけて、左右の改良部分の延長を短縮し、7メートルの幅員を5メートルの一車線にして再開することとしたという経過がある。

委員

6パーセントは、その後の進捗率か。

事務局

参考資料の2ページに様似・えりも区間の進捗状況を記載している。完成はそれぞれ起点、終点の両端、300メートルと500メートルである。

委員

もう一つ関連して、幅員を7メートルから5メートルに変更したというのは、ナキウサギの問題からなのか。

事務局

前後の公道利用部分が1車線であること、開設部分について、なるべく自然環境への改変を少なくするという事で1車線ということになった。

先ほど公道利用区間の整備の状況で説明したが、様似・えりも区間の両端の公道利用部分については、現在それぞれ4メートルになっており、そこはなかなか整備も進まないという判断があったと思っている。

委員

資料4 - 1の1ページに、8月の台風により平取・新冠区間が被災しているという1行の記述があるが、もう少し被災の状況を記載する必要があると思う。

#### 事務局

実は、まだ詳しい調査が終了していない。詳しい状況等が分かったら、修正できる部分及びもう少し書ける部分は書くようにしたい。

#### 委員

細かいことだが、資料4 - 1の15ページにある三石町の受益者の意見の中で、「本林道の開通により通勤時間の短縮等が図られ」とあるが、地図を見ても、要するに通勤コースにはなっていないのではないかと思うので、その点、地元を確認してほしい。ダムに通勤する人が2、3人いるぐらいなら書かない方が良いと思う。

#### 事務局

山で仕事をしている人にとって、林道を使えば、ということかと理解しているが、そこは町へ確認してみたい。

#### 委員

資料4 - 1の8ページだが、下から4行目に「工事予定地周辺に地すべり指定地があり、線形について検討する必要がある。」ということだったが、それで済むような場所なのか。つまり、この前の災害というのは、百年に一遍という大きなものではあったのだが、そういったことを考えて大丈夫なのかなという気もしないことはない。その辺はどうか。

#### 事務局

これは、当区間の終点部付近の三石ダムの近くである。書きぶりの問題かもしれないが、地すべり指定地があるということで、慎重に考えていきたいということで、こういうふうに書いている。精査してみたい。

また、様似・えりも区間の再評価の結果を受けての計画変更の関係で、これに基づいて若干追加説明させていただきたい。

今回、ルート変更で、登川沿いに南へ降りていくのを、少し東に進んでチャツナイ川沿いの公道につなぐということで、ルートを変更した部分である。

このあたりについて、新たにルートを振ったところにナキウサギがいるということが、自然保護団体の方から出されている。帯広で大規模林道事業の整備のあり方検討委員会の地元等意見聴取をしたときに、直接あり方検討委員会の検討対象となる区間ではないが、自然保護団体の方からそのような指摘があった。

このため、公団として早急にナキウサギの調査をする一方、自然保護団体にもデータの提供をお願いしている。

#### 委員

ナキウサギの調査をする前に、生息し得る蛇籠とか岩推とか、それぐらいは、ここは道有林なので、道に調べさせてみてはどうか。

#### 事務局

現地を一番よく知っているのは道有林部局であるので、当然、調査に当たっては道と密接に関係を保って情報等をいただきながらやっていきたいと考えている。

蛇籠に限らず、自然保護団体の会報には調査標識のそばのガレ場と書いてあり、測量杭の隣かと思われるので至急調べるようにしたい。

委員

それから、ここの日高の道路は災害時のう回路という意味も相当あると思うので、今回の災害に対して、避難のために、それぞれの区間でどういう利用がなされたか、あるいは海岸沿いの国道が閉鎖されたかどうか、その結果、林道をどのように利用したか。その辺を調べておく必要がある。

事務局

今回の災害の部分については、全体路線図の日高の西の方である。

委員

浦河に近い方なのか。

事務局

雨が大量に降り、厚別川、新冠川、上流の平取町あたりで道道、国道が寸断されて、しばらくは車で奥に調査に行けないという状態だった。林道だけではなく、一般公道も寸断されて入れなかった状態ということである。えりもの方は大したことはなかったが、日高の厚別川沿いにどうもひどい被害が出ているようである。

委員

海岸沿いでは高潮の被害はなかったのか。

事務局

あまり受けなかったと思う。

委員

事故で亡くなった方がいるというのはどこか。

事務局

あまりはっきりしたことは分からないが、国道が通行止めになり、道道の方に戻して、そこで被災したということである。

災害状況の詳細は、今、把握中であり、徐々にデータが集まってきている段階である。また、いずれ、機会があると思うので紹介させていただきたい。私が写真で見ている限りでは、時間雨量で90ミリメートルという雨が降り、火山灰層でかなりもろかったということもあり、表層の土が流れている状況が随所に見られる。

いわゆる民有林の林道なども結構被災しているが、例えば、川のすぐ横、少し上側を林道が通っている箇所、河床が上がり、林道の方に流れこんでしまったということが随所にあるようであり、そういった意味では林道も、表層を含めてかなり被災したというパターンである。

もう一つは、いわゆるヒューム管、横断溝などの施設があるが、それが流木などで埋まってしまい、オーバーフローして林道の路体が破壊されてしまったというパターンである。

さらに、林道の上の方の山腹から表層の土がずっと流れてきているものがあるが、路体は破壊されていないようで、土が覆い被さっているようである。

委員

平取・えりも線の問題点としては、進捗率がかなり低いのではないかと思う。その辺のことを今後どのようにしていくのか。

様似・えりも区間については幅員5メートルにしたそうだが、そうすると、今後

の進捗状況についてはどのように考えているのか。

事務局

様似・えりも区間については、平成8年に着工となっているが、先ほど説明したように、調査を実施する中で休止となって、平成12年にまた評価を受けて一部中止となったもので、実質的には平成13年度から工事に着手したものであり、進捗率はかなり低いですが、そこはそのような状況によるものである。

静内・三石区間については、これも平成8年に着工している。若干進捗率は低いですが、予算全体の影響もある。

ここの路線には、まだ着工せず、あり方検討委員会で検討されているところが2区間あるが、完成区間も2区間あり、静内・三石区間については、徐々に進捗度が伸びてくるのではないかと考えている。

委員

あり方検討委員会の検討の対象というか、守備範囲、ミッションは何か。

事務局

あり方検討委員会自体については、今後の建設予定区間ということで、全国で20区間について、今後、どのように考えれば良いか、整備を考えていけば良いかという観点から審議していただいている。本委員会の委員の小林先生にも委員として入っていただいている。

平取・えりも線では、起点部分の平取区間と、様似・えりも区間の手前の様似区間の二つが全く手が入っていないところであり、あり方検討委員会においては、それについてどうしていくかというのを幅広く検討を願っているということである。

今回の期中評価であるが、今年から路線単位で行うということで、路線全体を概観しながら、既に着工している区間についてどう取り扱うか、どう考えていけば良いかという観点で御審議をいただければありがたいと思う。

委員

平取・えりも線の中で、今、様似・えりも区間を議論しようとしているが、隣の建設予定区間の様似区間は、あり方検討委員会で検討している。どちらか一本にした方が良いような感じがしないでもない。そうした方がむしろ効率的な検討ができると思う。

事務局

確かにそういう意見もあろうかと思う。検討するに当たっては、当然それぞれのことでも考えつつ進めていかなければならないと考えている。

144区間のうち、着工したものについては5年ごとに期中の評価をなささいというルールがあり、そのルールを逸脱するわけにはいかないの、そういう観点で、5年ごとの評価は5年ごとの評価、最初のとりかかりのところは、着手するかどうかも含めてあり方検討委員会で審議いただいているところである。

委員

今のことと関連するが、例えば、一つの路線の中で着工している区間と、していない区間がある。そのとき、その区別は、着工が始まったところはやりやすい、問題も少ないというところから始まり、場所の問題もあるかもしれないが、難しいと

ころはどちらかというところ未着工ということか。着工している区間としていない区間との違いは、これまでの実績からいって、どのような判断をしているのか。

事務局

区間的にこれをより早く整備してほしいという地域の要望があるので、そういうものを総合的に勘案して順位づけしているという状況。着工していないところは施工が難しいというものではない。

例えば、様似・えりも区間は、平成10年の再評価委員会で現地で意見を聞いているが、えりもを通る道路というのはいわゆる黄金道路しかないので、災害時のう回路を山の中に欲しいという要望が強くあり、その声が強く残ったというように聞いている。したがって、えりもの方の着工を急いだというの、地元の要望が強かったということだと思う。

委員

えりも岬から黄金道路を進んだところに目黒という地区があるが、ときどき、高潮で黄金道路が波を被って、あるいは、崖崩れで閉鎖され、孤立するということがあった。そういう意味でも、早く着工してほしい、幅員は狭くとも早くしてほしいという要望があり、様似・えりも区間をつけるということになったようだ。また、様似区間については、アポイ岳の脇に細い道路があり、抜けられるということもあったようだ。

台風が来て、今回またそういう災害があるということだったら大変だった。もしあれば、なぜ着工しなかったのかと怒られたかもしれない。

委員

通勤、それから一番大きく経済的な影響を受けるのは、観光ルートから外されるということ。例えば、雨がふる量を超えると黄金道路が閉鎖され、観光ルートの計画が狂う。その代替としてあれば、一つがつぶれても一つが行けるというので、ルートにのせられるということをやった。それから、もちろん、通勤、災害時の生命、医療の問題などもあった。

それはさておき、今、ここにナキウサギがいるという話だが、登川沿いのところにいけば、べったりといる可能性がある。そういう地質的な環境がそろえば、だから、調査をすれば出てくるかもしれないが、出てきたからといって、すぐにこの路線を再検討するというをやったらキリがないと思う。

確かに貴重な動物ではあるが、その他のいろいろな地元の要望とか、もろもろのことを考えて判断する必要がある。

それに対して何か適切な保全策、例えば、分布の中心域を分断するような形で通るようなことなのか、ただ分布するというだけではなくて、そこを道路が通過することによってどのような影響を受けるのか、それに対して何かできることがあるのか、その辺まで踏み込んだ調査をしないと、ただ、いる、いないだけで評価するのは良くない。その辺を少し心配する。

・資料4 - 2により「八戸・川内線」について説明

[意見交換]

委員

川井村の市町村合併の状況はどうなっているのか。

事務局

調べて、次回回答する。

委員

岩泉の方も視野に入れているのではないかと思う。

事務局

いずれにしても、この路線はあと二、三年でもう完成するような運びになっている。ただ、合併の関係は次回に答えさせていただきたい。

委員

進捗率96パーセントということで、非常に進捗した路線である。

この路線については問題ないのではないかと思う。

・資料4 - 3により「米沢・下郷線」について説明

[意見交換]

委員

猛禽類の飛翔については、どのように評価したら良いものなのか。

委員

問題になるのは、営巣地に直接何かの影響を与えるような近接した場所で何かの事業を行うということと、餌を取る場所を改変したり、あるいは、餌が取れないような、事業中に人の出入があったりということが一番大きな問題になる。

ここは、実は巣の場所も見に行っていて知っている。先ほど言ったように、繁殖期に直接的な影響を与えるような距離あるいは範囲に入っているかどうかという問題と、それから、採餌場を改変するような、あるいは採餌ができないようなことが起こるかどうかというのが一つの評価の軸になると思う。飛翔図を見て、それからさらに現地の状況を見ているが、この場所は問題にならないと思う。

事務局

下郷 区間に隣接する区間のことを若干説明する。起点付近から北東に延びる城入沢がある。この沢沿いに入る形で、建設予定区間が一つある。

それから、終点から南に町道を進むと雑根集落があって、さらに町道を進むと丑ヶ曾根という集落がある。ここからほぼ南向きに行くのが次の建設予定区間である。

委員

これら建設予定区間の方が問題ということはないか。

委員

この場合は、特に採餌場が問題になると思うが、そのような飛翔の軌跡が、今の計画路線上には極めて少ない。ただ、今後の着工前には、その後の彼らの動きを見

ておく、モニタリングする必要はあると思う。

委員

下郷 区間は、幅員5メートルで計画されている。幅員7メートルと5メートルの場合、イヌワシなどに与える影響はどうか。

委員

なかなかそう簡単に評価できるわけではないが、森林環境の改変を避けるという意味では、小さいに越したことはない。

委員

現在のところでは問題ないという状況か。

委員

例えば、オオタカで、林道や公道からの距離を、営巣環境を選択する上で彼らはどう認識しているかということの評価したものがある。そこでは、道路から近いと選択しないという結果が出ているので、イヌワシも、評価を行えばそのような結果につながるのではないかとは思いますが、まだそこまでの評価は、イヌワシについては行われていない。

委員

いずれにしても、現在モニタリングをやりながら工事をしているので、ここはそのまま進めて良いのではないかと思う。

・資料4 - 4により「朝日・大山線」について説明

[意見交換]

委員

この路線、着工中の区間の進捗率が低いというのはどうしてなのか。

事務局

ここは平成5年に始まっているが、富山県内には3路線あり、その中で、ある程度県の優先度等もあり、集中的に今工事をやっているところがあるということである。

委員

有峰区間の方を優先してほしいということか。

事務局

この路線の南に高山・大山線有峰区間があり、これは岐阜県につながる有峰林道の改良だが、国体の関係等があり、地元要望を踏まえ優先してこちらの整備を行った。朝日・大山線は新しく認可された路線で、朝日・魚津区間の着工が遅かったということがある。

委員

自然環境の保全の点から言うと、スロープ付きU字側溝の採用が問題と考えている。道路関係者の中には、U字の側溝はなくても道路をつくるのに影響がないという人もいる。道路をつくる基準上、そういうことが書いてあるからつくらなければ

ならないのか。なければ、やはり道路はできないのか。それとも、そういう基準があるからやっているのか。どちらが真実なのか。

そういう事例は、建築などでたくさんある。木材を外に出すと防災上まずいというが、金属が出ている方がよく焼けるという例など。

私はあちこちで再三言っているが、U字側溝というのは小さな動物にとってはもう全くのトラップで、そこに落ち込んだら最後、絶体絶命である。それが道路の両側にある。スロープ付きの側溝というのは一見、落ちたものが這い出せるということで、良いように聞こえるが、それは全くの偽物で、冬眠から醒めて産卵場へ行くものが落ちて、山へ何回も戻されて絶滅するわけである。だから、これは見かけ、人の目をごまかすための道具であって、生き物のためになっていない。

今はもうこれを全国的に全部採用している。道路公団も県も、お金をかけて皆これを採用しているが、こういうことを知らないでやっているのか分からないが、生き物にやさしいエコロードづくりとは言えない。

もう、今は全国的にそのようになっているのでやむを得ないというのではなく、見過ごすわけにはいかない。大きな問題である。一番底辺のものを粗末にしておいては、上のものは守れない、だから底辺が一番重要である。昆虫、カエル、ヘビ、ネズミ、モグラ、とにかく地上を這うものは全部トラップで落ちるわけである。そこで死んでしまうか、あるいは流される。それから、そこを餌場と認識して通う動物に片端から捕食されるということで、由々しい問題である。

思いつくこととして、両側にスロープをつければ、道路を横切るときにはひかれるが、何十分の一かは助かるだろう。この方がずっとやさしいと思う。

事務局

確かに、土木構造物上はU型側溝というのはセットになっている。

最近、従前のU型側溝にふたがついたような構造の側溝が農道あたりでは使われている。単価が高いので、やはり林道の場合、片側のスロープ付き側溝が今のところまだ使われているという状態である。

U型というところをなるべく少なくして、構造上、幅員を狭めるためにもL型側溝を使った方が良いという話もあり、検討課題になっている。

委員

むしろスロープ付きの側溝は使わず、皿型にする。それでもし道路侵食などが防げるのであれば、掃除するのも楽だろう。

事務局

道路全体を水の吐く道にする、横断排水で処理するという方法もあると思う。

委員

どこかで歯止めをかけないといけない。絶えず気にしている。何とかならないか。

事務局

我々も問題意識を持っており、特に幅員を縮小して5メートルにしたところで、なおかつ山側からの雨水の流出が少ないようなところはL型でも良いと思う。その側溝の部分も車が乗り込めるので、幅員を確保するために実態的に使えるという意味でも良いと思うが、その辺はひとつまた検討課題とさせていただきたいと思う。

委員

少なくともこの委員会において、スロープ付き側溝の採用は自然環境の保全のための取組として取り上げるべきではない。

委員

間伐材を使ったガードレールを使ってもらえればと思う。今、県レベル、市町村レベルでそういう動きがあるし、あとは農林水産省も8月20日付けか、隗より始めよということで、木材を使ってという話である。県なども、公共工事などについては、良い材料を使って、その地域で扱うという形で動いているので、全部でなくても良いが、緑資源公団としてその辺の取組をお願いしたい。

事務局

今度、独立行政法人になって平成19年度までの中期計画をつくるわけだが、その中で、木材の使用量を大幅に高めていくということを目指にしようとしている。

今まで、どうしても強度の問題などいろいろあったが、公団で独自に取り組んだ例としては、のり面を基本的には緑化するわけだが、下まで緑化すると、今度は草木がかぶってきて、また刈払いなどいろいろ手間がかかるので、間伐材などを二つ割にして、のり面の下の方から2メートルくらいをそれで覆って、その部分は上から草がかぶってきて大丈夫なようにするというのを試験的に行っている。それだけでなく、使えるところはとにかく使っていく。

事務局

四国の方でも、周辺の間伐材を利用し、木製水路工をつくるということを行っている。そういうことなどを、中期計画の中での課題として取り組むこととしている。

委員

木材は、たくさん使うようにしていただきたい。

スロープ付きというのは上り口をつける形なのか。

委員

そのとおり。要するに、U字のまま山側にスロープをつけて、すなわち、山からおりてきて落ちたものを山に帰そうというものである。確かに帰るが、先ほど言ったように、産卵時におりて行く必然性があるものをここで阻止している。それはもう絶滅させるためのものである。両方にスロープをつけて、ひかれるものはいるが、何割かが生き残る方が、むしろやさしい。そのことを理解してほしい。

委員

先ほど答があったが、幅員5メートルであればL型側溝でも大丈夫である。路面排水をして横断排水溝で吐く。

委員

小動物など、生態系の共存というのは道路公団や国交省よりも緑資源公団や林野庁の方が取り組みやすいのではないかと思うので、その地域に合った試みを施工するような計画をこれからつくっていただければありがたい。

委員

そのようなことも含めて、一つの提言として考えてほしいと思う。

委員

特に山間部を通るので、一番重要なところだと思う。

委員

しかも、夜間に移動したりする。夜間は交通量が少ない。

委員

それでは、両側にスロープをつけること、L型側溝も考え、生物にやさしい構造を考えてほしいことと、間伐材など木材を十分に使ってほしいことを、名称が緑資源幹線林道になるので、十分に配慮してほしい。

・資料4 - 5により「粟倉・木屋原線」について説明

[意見交換]

委員

粟倉・木屋原線は99パーセントの進捗率ということで、新見区間が残っているにすぎないということである。

委員

平成12年度に評価して、まだ3年しかたっていないが、また評価するということが。

事務局

以前は区間ごとであった評価の単位が、今回、路線ごとになったので、一部については5年を満たない区間を評価する部分もある。次回以降、路線ごとで定着すれば、また5年ごとになる。

委員

進捗率も99パーセントに達しており、前回の評価から3年しかたっていないことを考えると、問題はないのではないかと考える。

・現地調査・地元等意見聴取の実施場所について

委員

地元の意見も聞くわけだが、八戸・川内線、米沢・下郷線あるいは粟倉・木屋原線については着工中の区間はほぼ完成間近いということで問題はないのではないかなと思う。そうすると、北海道か富山県ということになる。

委員

質問がある。北海道の場合、現地へ行くまでにナキウサギの調査結果が得られるような時間的余裕があるのか。もう一点、ここではシマフクロウが前回は問題になっていたが、現在どうなっているのか、現地へ行くまでにまた情報が得られるのか。

事務局

ナキウサギについては、自然保護団体からの情報を受けて、公団に対して、現地調査に間に合うよう早急に調査をするように手配している。ただ、手配の結果、調査が本当にできるのかどうかというところのめどが、きょう現在まだたっていない。

方向としては、この現地調査にぎりぎりでも間に合うように調査をしてもらうということで手配をしている。

シマフクロウについては、手元に情報は持っていないが、これは何らかの形で現地調査の当日あるいはその直前に、お知らせできるものがあるのではないかと思う。

委員

あり方検討委員会は、平取・えりも線へ行っているのか。

事務局

様似区間へ行っている。ここでもやはりナキウサギに関する指摘があった。

委員

富山県より北海道の方が問題である。

委員

やはり北海道だろう。

委員

北海道の場合、現地調査は日程上様似・えりも区間だけになるのか。

事務局

静内・三石区間と、様似・えりも区間、両方を見て、意見聴取をするということになる。

委員

それでは、北海道地区ということでよろしく願いしたい。

事務局

それでは、北海道の平取・えりも線ということで、スケジュール等を組み、また、地元等意見聴取の対象者については、各委員あて個別に照会するのでそこで指示をいただき、そのうえで調整させていただきたいと思う。

#### ・書面による意見の募集について

委員

書面による意見の募集ということで、今年度の期中評価対象路線について意見を求める、パブリックコメントの手続を準用したいということだが、事務局で説明をお願いしたい。

事務局

いわゆるパブリックコメントの手続を準用した書面による意見募集を行いたいと考えている。

期中評価委員会は、関係者から広く意見を聞いて公平な評価をするということで、これまでも関係道県、市町村及び受益者代表に対して文書で照会を行って、その回答を本日のように委員会資料として提出しているところである。

しかし、この方式では、都市住民の方あるいは自然保護団体関係者、地元の商工業者等、あるいは受益者でない林家の方の意見を聞くところがないという欠点がある。

また、地元等意見聴取として、委員会が関係者から直接意見を聞く場を設定して、

一定の成果があるわけだが、いくつもの箇所で開催できるわけでもなく、時間的な制約もあり、数が限られるということがある。

このため、事務局としては、広く国民から意見を聞き、委員会における検討をより公平性の高いものにしたいということで、パブリックコメント手続を準用した書面による意見の募集を行うことが適当ではないかと考えている。

具体的には、第2回委員会において項目別取りまとめ表の案を示して議論をお願いするわけだが、その終了後、項目別取りまとめ表を各委員の了解を得て取りまとめたものを合わせて農林水産省のホームページあるいは関係道県、市町村等において公表し、2週間程度の募集期間を置き、意見を募集するということではどうかと考えている。

提出された意見については、第3回委員会の開催前にそのまま各委員に送付し、検討に活用していただくことを考えている。

なお、このような書面による意見の募集は、大規模林道事業の整備のあり方検討委員会において、今年6月に実施した。20区間について意見を募集したが、延べ250件余りの意見が提出されている。できることであれば同じような形で意見の募集をしたいと思うので、検討をお願いします。

委員

どういう質問が出てくるかということだ。超越した質問も出るかもしれない。

事務局

質問という形でいただくのではなく、それぞれの区間について意見をいただき、検討の参考にさせていただくことである。提出された意見については、そのまま委員へ渡して検討に役立てていただくということで、それぞれについて回答するということではない。

あり方検討委員会へ提出されたものは、賛成であるから実施してほしいという意見や、稀少野生動植物がいるから中止すべきという意見などである。それらを参考にさせていただくということで、一つ一つに回答するという趣旨ではない。

委員

全体に関する意見というのも結構あったのか。

事務局

もともと意見として求めていたのは、それぞれの区間について具体的にどうすればいいかという意見をいただきたいということである。個別の区間についてどうすべきということを出していただいております、基本的には林道事業全体に対する意見ではないということである。

委員

基本的に、林道事業や林業における公共事業に対し、ある価値観を持っている方々が、個別事業に対して哲学の延長で言ってくるということか。

事務局

そういうものもある。

委員

それは、採択、不採択は求めないのか。

#### 事務局

採択、不採択ということではなく、そのような意見があったということにとらえているということ。

#### 委員

スタティックに意見を一回聞いて、それで済むということもあるが、同種の質問が、区間が違って繰り返してきた場合、何も採択しなかったら委員会はどうかという批判も出てくる。その辺も意識して対応する方が良いと思う。

多分、この期中評価委員会というのはずっと続けられると思うが、ずっと続いていって、その都度、結果として将来を見据えた回答をした、あるいは採択をしたとしても、累積した結果が予期しないことになっては困ると思う。

#### 事務局

あり方検討委員会の際にいただいた意見は、基本的には、ある程度予想することが可能な意見が出てきている。

あり方検討委員会へ提出された意見が250あると申し上げたが、賛成意見、ぜひ推進してほしいという意見の方が圧倒的に多かったということがある。

もう一つは、その250件のほかに数十件、ほぼ同文で、あり方検討委員会の対象区間ではない区間のいわゆる自然保護問題について出てきたものがある。そういったものは、聞く対象はこういったものですということをもとに明確にしておけば、意見はいただいたが、そこは現在検討対象にしているものではないということで、まず外すことはできるだろうと考えている。

#### 委員

一定のスクリーニングをする仕組みで聞くということか。

#### 事務局

聞くときにはオープンに聞かないといけないので、オープンに聞いて、こういう意見が出てきたということは公表しなければいけないと思っている。

それをどのように委員会として受けとめるかということになると、そこでいわゆる対象外ということは、その内容を見ればすぐ判別はできることにはなると思っている。私どもとして、委員会の皆様方に過剰な負担をかけようとは毛頭思っていないところである。

ただ、どの事業にも言えることだと思っているが、従来よりも、より透明性の確保というか、公開された対応をとっていく必要があるのではないか。それが、ある意味で、年を追うごとにだんだんそういう状況が求められてきているということがあるので、期中評価委員会においても、幅広く意見は受け付けるという対応はぜひ検討いただきたいと考えている。

#### 委員

これまで同種の会議が多く開催されているが、最終的な成果というのは、決してそれほど高く評価されていないものもある。実施するからには高く評価されるような仕組みにしていかなければいけないと考える。

#### 事務局

あり方検討委員会で行ったときの意見は、次回と同委員会において資料として公

表する予定であり、それに合わせて本委員会の各委員に送るので、参考にさせていただきたい。

意見の募集の際の聞き方などについても、もしこれを実施する方向で検討することとなれば、その文面等も考えて、次回に示したい。

委員

期中評価は、あり方検討委員会とは若干違うような感じもする。

委員

あり方検討委員会は未来永劫、続くわけではない。本委員会は未来永劫続く。

聞かなければならないということは、そのとおりである。聞いた後に対する対応をどうするか。要するに、無碍に切り捨てると、その切り捨て基準のところをいろいろ問われかねない。パブリックコメントを要求するときの要求細則のようなものを事務局として用意しておく必要があるのではないか。

事務局

いろいろな事例がもしあれば教えていただきたい。

委員

それらを含めて事務局で検討し、その文案を出す前に委員会で詰めていくということが良いか。

各委員

(異議なし)

委員

それでは、そういうことでお願いしたい。

(以上)