

平成15年度

第2回 大規模林道事業期中評価委員会

議 事 録

平成15年10月20日(月)

於 砂防会館  
林 野 庁

## 1 期中評価委員会出席者

### (1) 評価委員

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

### (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6 - 1により「新聞報道」について説明。
- ・ 資料6 - 2により「要望書等」について説明。
- ・ 資料7 - 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7 - 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
  
- ・ 資料4 - 1、4 - 2により平取・えりも線について説明

### [意見交換]

#### 委員

災害時のう回路という考え方があるが、このように地域的に大きな災害のときはう回路として通用しないということだと思う。

#### 事務局

現実問題として、今回の場合、新聞にも出ていたが、まず平取・新冠区間については、そもそも林道自体が上部等から土砂をかぶって、通行できなくなった。現在、復旧に向けていろいろ手続が進められているが、そういう意味では今回の台風10号の災害においては、う回路としては使われなかった。

#### 委員

う回路と言っているのは、部分的に、どこかが決壊したときに他のルートを回って行けるということだ。

#### 委員

新冠・静内区間はどうか。

#### 事務局

新冠・静内区間も被災しているが、被災の規模は非常に小さい。

ただ、新冠・静内区間は、一部、地すべりで、山側の山どめブロックが押し出されて崩壊のおそれがあるということで、一応ゲートを設けて、通れないようにしている。これも今年度、その復旧をしようとしているところだった。

委員

実際に台風が来てすぐ、ゲートを設けたのか。

事務局

この台風と関係なくゲートを置いた。

委員

広域的な災害なので、管理者としては、逆に交通止めにしなければならないのではないか。

事務局

今回の災害だが、地域全体として短期間で集中的に雨が降って、広域的な災害になった。こういった災害については、集中豪雨となったら、やはり道路管理者としては車の通行を止めなくてはいけないというようなこともある。また、災害があったとしても、今回の場合は、割と早目に国道なり道道なり臨時的に緊急的に配慮したようなところがあったようだ。

こういった広域的な災害については、なかなか回路の機能があるということはいえない。それよりも、ある1カ所で大きな崩落があったといった時に、代替道路としてすぐ使えるという役割があるのではないかと考えている。

委員

1点聞きたい。降雨が一定量以上になると予防的に通行止めにする場合もあるし、実質的に土砂で道路が崩れて通行できないという状態もあるが、この場合はどちらなのか。そこは、はっきりさせておいた方がよい。

事務局

調べてみたい。

委員

降雨時の交通規制区間は、事前にマッピングされた資料があるのではないか。それだけでも見ればよい。たぶん、峠や、それから橋がかかっているところなどは雨量規制だと思う。

委員

先週行った現地調査の結果についても、今、まとめるのか。

事務局

現地検討結果なども踏まえて、この項目別取りまとめ表について必要な記述の追加等をしていきたいと思っているので、ここでいろいろ議論をいただきたい。

委員

静内・三石区間について、予定路線を見てきたわけだが、いろいろ問題点があると思う。まず、三石ダムのところの地すべり地域のところに路線の終点があるわけだが、地すべり地域に道路を開設するのは、問題があるのではないか。

委員

その前に、この「項目別取りまとめ表」の中に入れるのか別出しするのか少し議論しておいた方がよい。我々が行っているのは一部の路線なので、この中に織り込んでしまうと、この平取・えりも線だけ詳しくなり過ぎるので、私としては別立てした方がよいように思う。

事務局

「項目別取りまとめ表」は、今回、書面による意見の募集を行うときに使用したいと考えているので、今の時点では織り込まないということもあろうかと思う。

ただし、最終的には、地元等意見聴取における意見や、書面による意見も出てくる中で、整理していくものと考えている。

委員

この場では、現地調査の結果について意見交換を行い、最終的にまとめるときにそれらを加えるかどうか決定するというところで良いか。

各委員

良い。

委員

三石ダムのところについては、率直なところ、ダムの堤体上を通ることができればずっとショートカットできるし、地すべり地帯のところをわざわざ通過していく必然性があまり感じられなかったが、短い区間でもダム堤体を通って行き来するという事は、技術的に不可能だというようなことがあるのか。

事務局

今の指摘については、関係部局へ照会して調べたい。地すべり対策工事のため重機を搬入するとき、あの堤体を通っていると思われるので、耐荷重の点では結構大きいのかとも思うが、技術的に問題がないかどうかということについては調べたい。

委員

特に、地すべりが長期化して、その対策などを行っていくとなると、こちらの工事にも支障が出るようなこともあるわけで、その点からも回避しておいた方が安全ではないか。ここでの地すべり対策自体は、機構とは別の主体が行っている事業だから、そういったタイムラグによって支障が起こったりするおそれがないよう回避しておいた方がよいのではないかと思う。

委員

私も同じ意見である。その場合、終点が変わるということになるかもしれないが。

委員

ここが地すべり地帯だということは、計画を策定したあとで分かったことだから、地すべりを理由にして路線を考え直すということはあるのではないかと思う。

委員

「項目別取りまとめ表」の「コスト縮減への取組」の欄に「32トンプルドーザー」とあるが、幅員を7メートルから5メートルに縮小した場合でも、稼働率や効率性からみて32トンの方が良いのか。あるいは、20トンなどより小さいものの方が良いのか。32トンプルドーザーが入れるとしても、幅が狭くて効率性が損なわれるといったことはないのか。

事務局

32トンブルドーザーは機械の出力が大きく、岩盤の掘削に当たって火薬が不要になるので、幅員が7メートルの場合でも5メートルの場合でも、より小型のものに比べてコストが安くなる。国土交通省では、幅員5メートルでも2車線でも入れている。

委員

32トンブルドーザーは、移動するとき普通の国道などを通行できるのか。

事務局

分解してトレーラーに乗せていくので、運搬できる。

委員

もう一つ、起点側の取りつけのところもかなり急斜地だった。起点側の取りつけ地に橋りょうをかけることになっているが。

委員

起点部分では、道道の工事用の仮の橋というものすごい橋を見て、そこから、既設の林道を通って、今年度工事を実施しているところまで行ったが、あの部分の既設林道を拡幅するということは不可能なのか。

新しい橋をかけるのは、相当なスパンの橋をかけるので、事業費が相当かかると思う。できるならば、今年度工事をしているところまでは、我々が現地調査のときに通った現道で行けば、ずっと早く安く行けると思う。そういう検討をした方が良い。

事業の進捗がとにかく遅れることは非常に良くないと私は思う。いつまでも、例えば、毎年100メートルぐらいずつずっとやっていて、延々とかかりますと言っている時代ではないと思う。何とか早く完成させるべきだと思うので、そういう点で、現道で拡幅で行けるところというのは、もう一度検討し直す、全体に見直すということをお考えた方が良いのではないか。あの部分は、そのようなものの典型的な例だったように思う。

事務局

指摘を踏まえて、どこまで早く、機能を発揮できるように整備ができるのか、現道をどこまで使えるのか検討し、次回までにその結果を示したい。

委員

もう一つ、地形が極めて急なところがあった。猛禽類が営巣していたところの付近も結構景観も良い。あの辺りであれば、あえて7メートルの別路線をつくるよりは、既設の今の林道を拡幅することにして、地形に沿ってできるだけ切取りも少なくして、地形に沿ったような形で5メートルで施工しても良いのではないか。

現状の、7メートルで施工したところは、ある程度地形が良いから、その辺はそれで良いと思うが、やはり急なところなどは、部分的に5メートルでも良いのではないかと考えるが。

委員

私も、そう思う。

委員

起点側、終点側も含めて、その辺りを検討してもらいたい。

事務局

基本的には7メートルになっているわけだが、地形のことや自然環境の保全の関係から切取りを少なくするという観点も含め、どのぐらいまで5メートルの部分ができるか、その方がまた進捗も早くなるという観点もあると思うので、精査してみたい。

委員

終点に接続する町道は、あまり良い道路ではなかったが、その整備についてはどうなっているのか。

事務局

区間の整備に合わせて改良するということになる。

委員

それは、制度的に何か担保されているのか。

事務局

そういうものはないが、毎年道県に対してヒアリングを行い、この林道の整備を行っているところについては、接続公道の整備がきちんと進められているか確認し、仮になかなか進捗が一致しない場合は、より一層の取組を依頼している。

委員

林道だけが整備されている状態は、絶対に良くないと思う。

委員

様似・えりも区間については、前回、検討して路線変更まで行っているが、エゾナキウサギの関係についてはどうか。

委員

今回は、新聞に載っているように不確定なところがまだある。

変更した箇所周辺に、6月ごろ、成体を見つけたのではなく、痕跡があったというが、それ自体がまだ、本当にいたのかどうか不明のところがある。

今後も調査するというのと同時に、新聞の記事についての確かさをそれなりに確認をする必要があると思う。

委員

私も同じ意見で、事実関係に不確かなところがいくつかあり、なかなか判断しようがないと思った。

事務局

地元等意見聴取のときに指摘があったことについては、まず事実関係を確認しなければならない。そこに入り込む者としては、林道工事の関係者以外にも、森林施業の関係者などがいると思われるので、事実を確認したい。

委員

感想だが、この現場は、崖錐地形や岩屑地、岩の崩れが結構多いところなので、ほかにも結構生息している可能性があるのではないかと思う。

今後、もし調査に入るのであれば、余力があれば、アセスメント対象区間の50メートル幅以外に、大きい崖錐のありそうなところを二万五千分の一など中スケール

の図面にも落としとしておいた方が将来のために使えるのではないかと思う。

事務局

現在、機構が委託により実施している調査では、基本は予定線の両側50メートル、計100メートル幅を範囲として調査を行っているが、いわゆるガレ場など生息の可能性が高いところについては、その幅にこだわらず、もう少し広い幅で調査をする方針である。それでも、全部カバーしているのかということはあるが、そこは心がけているし、できる限りのことは行うよう機構と話をしていきたい。

委員

この前の調査報告書では、この箇所は調査対象に入っていなかったのか。一応痕跡はないという結論だったのか。

委員

あの報告書では、痕跡はないということだった。

委員

自然保護に関する議論では、少なくとも事実関係だけは共有しないと議論にならない。

例えば、オオタカがいるとかいないという話だと、全く議論にならない。要は事実関係だけは共有していないと全く話が始まらないと思う。

だから、何かもう少し広範囲に調べるなり何なりして、もう少し事実関係をきちんとして、共有できるものは共有した上で議論するというようなやり方をする方が良いと思う

ナキウサギがえりも町にはいることは事実だし、変更前の路線沿いにはいたわけであり、町長もえりも町にはナキウサギはいると言っており、結構いるらしいので、分布している場所をある程度押えておいてから話をしないと、何か水かけ論をずっとやっても仕方がないという気がする。

委員

様似町長にも現地で少し話を聞いたが、一番最初に発見されたのは様似町の南のアポイ岳の周辺だったという。ただし、今もいるかどうかは分からないが。

それが当時話題になり、最南端の分布ということで非常に評判になった。ただ、地形的には結構崖錐があるので、ほかのところにもいるのではないかという説は持っていた。

この区間の変更前のルートについて調査したところ、蛇籠に生息が確認された。だから、全くここには生息していないという否定はできないのではないか。生存し得る環境にはある。したがって、生存し得る環境というのを、できるだけ前広に確認をとっておくことも重要かと思う。

それと同時に、ナキウサギの生物的サイクルを確認してほしい。50メートル四方と言われるなわばりを念頭に置いたまとめ方もあるのではないか。

事務局

自然保護団体から言われたことについて、お互いの調査ポイントが合致しているかどうか分からず、トドマツが間伐されていたと言っているが、機構では間伐は行っていない。このため、機構は、現地で一緒に確認する場を持つよう申入れをして

いる。

委員

ただ、状況によっては、その申入れをしても、平行線となる可能性もあると思うので、その先を読んだ対応というものも少し考えておく必要があるのではないかと。

それが、先ほど私が言った、生息し得る環境があるかないかという情報も必要ではないかということである。ナキウサギの生態を専門家から聞いたうえで整理したらどうか。

やはり、現状水準の科学的知見を駆使してということで、感情論にはならずやってほしい。

事務局

今回の調査においては、委員の指摘の点も踏まえて、きちんと整理しておきたいと思う。

委員

科学的な知識が蓄積されれば、例えば、フトン籠を設けたとき、そこに生息し得る生態的な特性を持っているので、意外と共存できるかもしれない。斜面系、北側なのかどうか分からないが、そういう斜面で崖錐地形のところにフトン籠を積み、生息地として利用される可能性もある。だから、まだまだ知恵が使えるのではないと思う。一つの共存策として。

委員

現在行っている調査の報告は、いつになるのか。

事務局

次回には示したいと考えているが、最終報告に向けていろいろな可能性も探ってみたいと考えている。

- ・ 資料4 - 1、4 - 2により八戸・川内線について説明

[意見交換]

委員

資料4 - 2の5ページの「自然環境をめぐる状況と保全のための取組」の二つ目の文章にある木製構造物は、どのようなものなのか。

委員

法面のウッドブロックではないのか。

事務局

穴沢・上外山区間においては、丸太伏工を採用している。他の路線では、ウッドブロックもある。

委員

何か具体例が一つくらい入ると分かりやすい。一般の人が読んでも分からないものについては、何々等というものをに入れて欲しい。

事務局

一つ例を挙げるような形で記述を改めたい。



委員

細かいことだが、侵入という字をあててているが、これでは何かいけないものが入ってくるようなので、進入に改めた方が良いと思う。

事務局

そこも検討する。

- ・ 資料4 - 1、4 - 2により米沢・下郷線について説明

[意見交換]

委員

下郷 区間は進捗率93パーセントで、あと少しである。

この区間については問題ないのではないかと思う。

- ・ 資料4 - 1、4 - 2により、朝日・大山線について説明。

[意見交換]

委員

ここは、現地調査の候補地でもあったところで、極めて進捗率が悪いが。

委員

朝日・魚津区間は、前回の再評価のとき、路線の一部を公道利用に変更した。あのときも、随分進捗率が低かったので、そういう指摘があって変えたのだと思うが、その後進捗率が少しも高くなってない。

この路線は、大規模林道の路線を本来的に持っていくべきではないという言い方をするとき過ぎるかもしれないが、少々そぐわない、つまり、奥地の、道路の整備状況が非常に悪いところに建設するという大規模林道の性格に合わないから、進捗率が低いのではないか。地元で、この林道についての要望があまり強くなって、だから余り進捗率が上がっていないのではないかという印象を受ける。

そうだとすれば、もう少し見直して、まだ既存の道路を利用できる場所があれば、そちらへ振り替えていって、どうしてもなくてはならない部分があるならば、それをつなげるというような考え方を持った方が良いのではないか。

事務局

富山県の中には有峰区間という区間があり、そこに今まで重点的に予算を投下してきた。地元の方々は早期完成を待ち望んでいるのだが、予算配分上まだ朝日・魚津区間へはあまり行かなくて、進捗が遅れているという状況になっている。今後は、こちらの方にも重点的に経費が投入されやすくなっていくと思う。

富山県の地形として、扇状地が連なっていて、周囲の山々から川が流れている。川沿いに、この地域で言えば東西に、道路が走っている。

しかし、特に林道については、南北をつなぐ基幹的な林道がないということで、大規模林業圏開発林道が計画されたということで、富山県としてはその意義は非常

にあるということで、要望しているところである。

ただ、なかなか予算が十分にあるわけでもないので、ある程度、奥地の方から順に建設してきているというのが実態である。

委員

こういうところで集落と集落を結ぶ道路であれば、既設の道路でも何とかつなげていけるように見える。それが、長いトリップで結ばなければならないとしたら、やはり大規模林道のようなものが必要なのだろうが、それほど長いトリップの交通が考えられないとしたら、集落を結ぶだけであれば、現道利用で何とか結べそうに見える。

事務局

集落を結ぶということも、大規模林業圏開発林道の一つの重要な機能ではあるが、それ以上に、やはり森林整備のための基幹的なものとして、そこから路網を発達させていくという観点から、今ほとんど林道のない部分に大規模林業圏開発林道を建設していく必要性はあると考えている。

委員

私も、今の委員の指摘と同じような感想を少し持っている。この朝日・大山線のうちでも上市・立山区間や、また、有峰区間の方は何か必要ではないかと思うが、この、魚津に近い方というのはどうか。要するに、林業振興、あるいは地域振興においても、う回できる、あるいは活用できる道路が多数あるので、何か不必要な感じがする。それと同時に、上市・立山区間と朝日・魚津区間の間の公道利用区間が長過ぎる。

委員

富山県の路網計画によると、扇形で山へ行く道路はあるが山岳部での横の連絡がないのだということで、基本的な計画にはそういう認識がある。この面で、山から山に入るためには1回戻らなければいけない、戻って入らなければいけないというところを横に連絡したいのだという、ネットワーク的な交通網計画が基本にあるようである。

委員

もっと奥地に建設するとなると、今度標高が高過ぎるし、地形が急峻になる。

委員

地形が急峻であるし、砂防的な問題点があるというだろう。この区間については、今後の進捗状況を延ばすということかどうか。

委員

いつも気になっていることとして、全国的に相当長い延長にのぼる林道をこれからつくらなければならないわけだが、こうやって一つ一つ細かい部分を見ていくと、確かにそこにはそれなりに必要性があるということは理解できる。

しかし、全体が完成するのに、一体どのぐらいの年数がかかるものなのかということ、もう一度少し検討し直してみてもどうか。これら全部を、どのぐらいかかるか分からないが、ずっと小刻みに建設し続けていくということが本当に得策なのか。こういうやり方で建設していくと、つながらない限り使えない路線が結構たく

さんあるわけで、それはある意味では非常に税金のむだになる。時間的にはむだになっている部分がある。

そういうことから考えたときに、緊急性を要するような部分とそうでない部分に分けてもう一回見直すなどといったことをしていかないと、なかなか必要なところが早期にできないというマイナス面もあるし、この事業全体に対する評価もなかなか良い評価が得られないのではないかと。どこかでそのことを考えてもらえると良いが。

委員

その戦略は、あり方検討委員会で検討しているのではないかと。

事務局

今度の中期目標や中期計画でも、事業の重点化は一つの大きな議題になっており、この、平成19年度までの中期計画でも、比較的進捗率の高いところに重点投資して10区間を完成させることにしている。区間が完成するたびに着工区間数が減っていくという形になるので、急激にとはいかないが、予算の集中投資が可能になると思う。

それから、開通すれば100パーセント効果が発揮できるが、工事を始めているところは必ず公道等から接続した部分なので、通常の事業林道的な効果は完成した部分ではその都度その都度発揮されていく。ただ、委員の指摘のように、やはり早く区間完成していくというのが一つの重要なことだと思う。

それからもう一つ、平成14年度の新規着工区間から限度工期というものを設けており、延長によっても5年なり10年、最長でも15年以内に完成させることにしている。

委員

県からの要望に対し、林野庁から、こちらの方から実施した方が良いのではないかとという指導はできないのか。あるいは機構サイドで。

事務局

地元の要望を踏まえ、優先度を考えて予算配分を行ってきている。

委員

それはそうだろう。

事務局

路線として最も新しい路線である。一番あとから着工されたところであり、優先的には工事が行われている路線にはなっていない。

ここの区間は、確かに進捗が悪いということではあり、その悪い理由については先ほどから説明しているところではあるが、この朝日・大山線、朝日・魚津区間の中でも、やはり森林整備なり林業に熱心な地域というのがあるので、そういったところを中心に、進捗を高めていきたいと思う。

委員

進捗を高めるということが良いか。

委員

私が心配しているのは、この事業に全体計画のようなものがあれば良いのだろう

が、そういうものがない中で事業を行っていくと、一体いつまでにどのくらいできるのかということが説明できない。これは、事業を進める方としては大変ではないかという気がする。

今すぐ結論が出ることではないが、そういうことを心配している。

委員

それはあると思う。また、どんどん着工していくわけだから。

委員

要は、通常の補助事業のように、各県ごとにほぼ同じような形で配分していくようなやり方で進めていくと、こうなるのかと思うが、何か、もう少し戦略を持つことができないのかということである。

委員

全国で欲求不満になってしまうのではないか。

委員

全くそういう感じである。

委員

地元の自主性や主体的も必要だが、大規模林道としてのネットワークから見た全国的な調整といった、予算を統括する部門のコントロールという点は、やはり残しておいた方が良いのではないか。

事務局

そこは心して、これからも取り組んでいきたいと思う。

委員

部分的に手直しすることにしても、なかなか難しいのかもしれない。この件については、継続的な問題ということではないか。

- ・ 資料4 - 1、4 - 2により、栗倉・木屋原線について説明。

[意見交換]

委員

あと0.9キロメートルだが、完成までにはどれくらいかかるのか。

事務局

一応、平成16年度の完成を見込んでいる。

委員

全線完成ということだ。

委員

この路線も公道利用区間が長いが、公道の整備水準は林道と同様なのか。

事務局

公道利用区間の整備状況については、前回の委員会の資料に記載しており、100パーセントの進捗率になっているところが多いが、若干遅れており、整備中となっているところなどもある。

- ・ 資料5により、書面による意見の募集について説明

委員

この呼びかけ方法はどのようなのか。ホームページか。

事務局

基本的にはホームページである。農林水産省のホームページに載せることになる。ただ、ホームページを見る人ばかりではないので、そういう方の意見も聞くために、道県や市町村などにおける掲示も併せて行う方向で考えている。

委員

プレスリリースは、行わないのか。

事務局

意見の募集についてのプレスリリースは、行わない。

ただ、基本的には大規模林道事業期中評価検討会については、開催についてまずプレスリリースをしておき、また、議事概要についても原則として翌日にはプレスリリースを行っている。私どもとしては、基本的にはこういったものをオープンに、なおかつ情報を積極的に流しているという位置づけにある。

今回の、いわゆるパブリックコメント手続の準用については、ある意味での横並びのこともあり、この件だけに関してプレスリリースを行うことは今のところ考えていないが、議事概要のプレスリリースを行うので、その中で実質的にオープンにしていきたい。

委員

意見の締切日は、これは予定とあるが11月6日と書いてあり、意見の募集期間は2週間となっている。全体に少し短か過ぎるということはないのか。だいたいこのくらいで行うものなのか。

事務局

農林水産省の要領上は、パブリックコメントを準用する場合にはついては定めがない。ちなみに、2週間というのは、あり方検討委員会における建設予定区間の場合と同じである。もちろん長ければ長いに越したことはないのだが、この委員会での検討のスケジュールの関係上、次回の委員会の前に各委員へ配布するとなると、このくらいが限度である。

委員

事務の効率化のため、意見の枚数を制限するということは行わないのか。

事務局

今のところ考えていないが、あまりに常識外れのものが提出されたりすれば、取扱いについて考えなければならないかもしれない。

委員

本紙が数枚で、あと添付資料ばかり送ってくるというものがあるかもしれない。

委員

実施してみないと分からないので、さっそく実施すれば良いのではないかと思う。

委員

公表は、町村役場までということによろしいか。

委員

良いのではないか。

委員

それでは、公表、掲示についてはそのようなことをお願いします。

事務局

本日の意見も合わせて項目別取りまとめ表を修正し、募集を行いたい。ただし、先ほど委員の間で議論があったように、平取・えりも線の現地調査等を踏まえた議論については、この時点では織り込まない。

委員

項目別取りまとめ表の修正については、事務局に任せて良いか。

各委員

(了解)

(以上)