

平成 2 2 年度

緑資源幹線林道事業における
完了後の評価結果（案）
（代表事例）

完了後の評価個表

整理番号 1-1

事業名	緑資源幹線林道事業 (大規模林業園開発林道事業)	都道府県	山形県
路線名	真室川・小国線	事業実施主体	旧(独)緑資源機構
関係市町村	真室川町、大江町、朝日町、白鷹町、小国町	管理主体	真室川町、大江町、朝日町、白鷹町、小国町
事業実施期間	S49～H15 (30年間)	完了後経過年数	6年

事業の概要・目的	① 位置等 本路線は、山形県北部の真室川町を起点とし、同県中部の大江町、朝日町、白鷹町を経由して、同県南部の小国町を終点とし、延長は208.4km(公道を含む)である。 ② 森林の状況 利用区域の森林面積は12,248haである。概ね、人工林の割合は4割、天然林の割合は6割である。人工林はスギを主体とし、Ⅷ齢級以下が全体の半数以上を占めている。 ③ 本路線を整備する目的・意義 緑資源幹線林道事業は、豊富な森林資源に恵まれた地域で、基幹的な林道を整備し、林業を中心とした地域振興を図ることを目的とするものであり、本路線は、延長約208.4kmの25%に当たる51.3kmに3区間を設け、林道の開設及び改良を実施した。 なお、緑資源幹線林道事業は平成19年度をもって廃止した。 (事業概要) 延長51.3km、幅員7.0m(うち19.7kmは幅員5.0m)(開設55%、改良45%) 真室川区間:24.6km、幅員7.0m(うち10.1km、幅員5.0m)、事業費10,237百万円(S49～H13) 大江・朝日区間:9.1km、幅員7.0、事業費4,557百万円(S55～H5) 朝日・小国区間:17.6km、幅員7.0m(うち9.6km、幅員5.0m)、事業費8,180百万円(S51～H15) 総事業費:22,975百万円 ※():事業期間年度であり終期は地元自治体への移管を了した年度 なお、朝日・小国区間は、当初は延長を72.9kmとして計画していたが、平成10年度に行われた事業再評価により工事中止が決定され、延長は17.6kmに変更。必要な保全工事を行い平成15年度に移管。
----------	--

① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	当事業の着工当時には、事前評価制度が導入されておらず、費用対効果分析を行っていない。 なお、平成22年度時点における費用対効果分析の結果は以下のとおりである。 総便益(B) 39,936百万円 総費用(C) 53,673百万円 効果分析(B/C) 0.74
② 事業効果の発現状況	本路線の着手前に比べ、着手後は森林整備量が增加しているが、利用区域の全部において森林整備が活発に行われている状況にはない。 線形は、主に点在する集落を結びながら山裾に伸びる尾根を横断するもので、集落と現場を直結し、森林施業や林業生産の現場への到達機能は大きい。 また、本路線は、国道344号線、県道35号線等に接続しているほか、地域のレクリエーション施設や磐梯朝日国立公園、大朝日岳登山口へのアクセス道路として利用されている。 なお、朝日・小国区間は、当初は延長を72.9kmとして計画していたが、平成10年度に行われた事業再評価により工事中止が決定され、延長は17.6kmに変更された。同区間の工事は起終点の両端から着手していたため、未着手部分(43.8km)を残して両端に行き止まりの区間が生じることとなり、当初計画での事業効果の発現は見込めないこととなった。
③ 事業により整備された施設の管理状況	地元自治体に移管され、年数回の草刈りや側溝清掃、路面の整正等が行われるなど維持管理状況は良好である。
④ 事業実施による環境の変化	本路線の利用区域内の一部の森林では、間伐を主体とした森林整備が実施されているが、全部において森林施業や林業生産が活発に行われている状況にはない。
⑤ 社会経済情勢の変化	事業着手当時に比べ、木材価格は大きく下落するなど、森林・林業を取り巻く情勢は厳しさを増した。

⑥ 今後の課題等	本路線から派生する林道、森林作業道により作業路網が構築され、利用区域の森林での森林施業や林業生産が着実に実施されることが課題である。 ・ 地元の意見 生活道路の意味合いもあって地元の評価も高い。(山形県) 町道、林道として町が管理。集落間をつなぐ生活道路として活用。冬期間は除雪を行っている区間もある(真室川町)。
評価結果	・ 必要性 地域の林道網の骨格となる幹線林道として整備することにより、森林整備の推進を図るとともに、山村生活の利便性や林業以外の産業の振興、都市住民のアクセスにも資することを目的としたものであり、必要性はあったと考えられる。 ・ 効率性 本路線の開設により、森林整備の推進や山村生活の利便性の向上に関する便益も認められることから、一定の効果を発揮しているものと考えられる。 一方で、評価時点では、測定し得た便益よりも費用が上回っており、費用に見合う幹線林道としての機能を必ずしも十全に発揮していないことがうかがわれる。 これは、朝日・小国区間の計画変更のほか、本路線が、着手から完成までに30年間を要しており、その規格・構造から期待される機能が、現在の森林・林業や山村を取り巻く情勢に必ずしも合致していないことに因るものと考えられる。 なお、幹線林道としての機能は今後さらに発揮できる余地があるものと考えられる。 ・ 有効性 本路線の開設により、森林整備や木材生産等の実績が上がっていることから、一定の有効性はあると考えられる。 ただし、幹線林道は、林道、作業道といった支線・分線が派生し作業路網が利用区域の全体に構築され、森林施業や木材生産が着実に実施されてはじめて、その規格・構造に見合う木材輸送の動脈たり得るものである。 木材自給率の向上を目指すに当たり、木材需要の変化に応じて広域化・大量化する木材輸送コストを物流の合理化により縮減することが重要な課題であり、消費地への効率的な木材輸送等に果たす役割は大きいと考えられる。 このため、施業の集約化や作業路網整備の促進など森林・林業の活性化方策に取り組んでいかなければならない。

整理番号

1

便 益 集 計 表

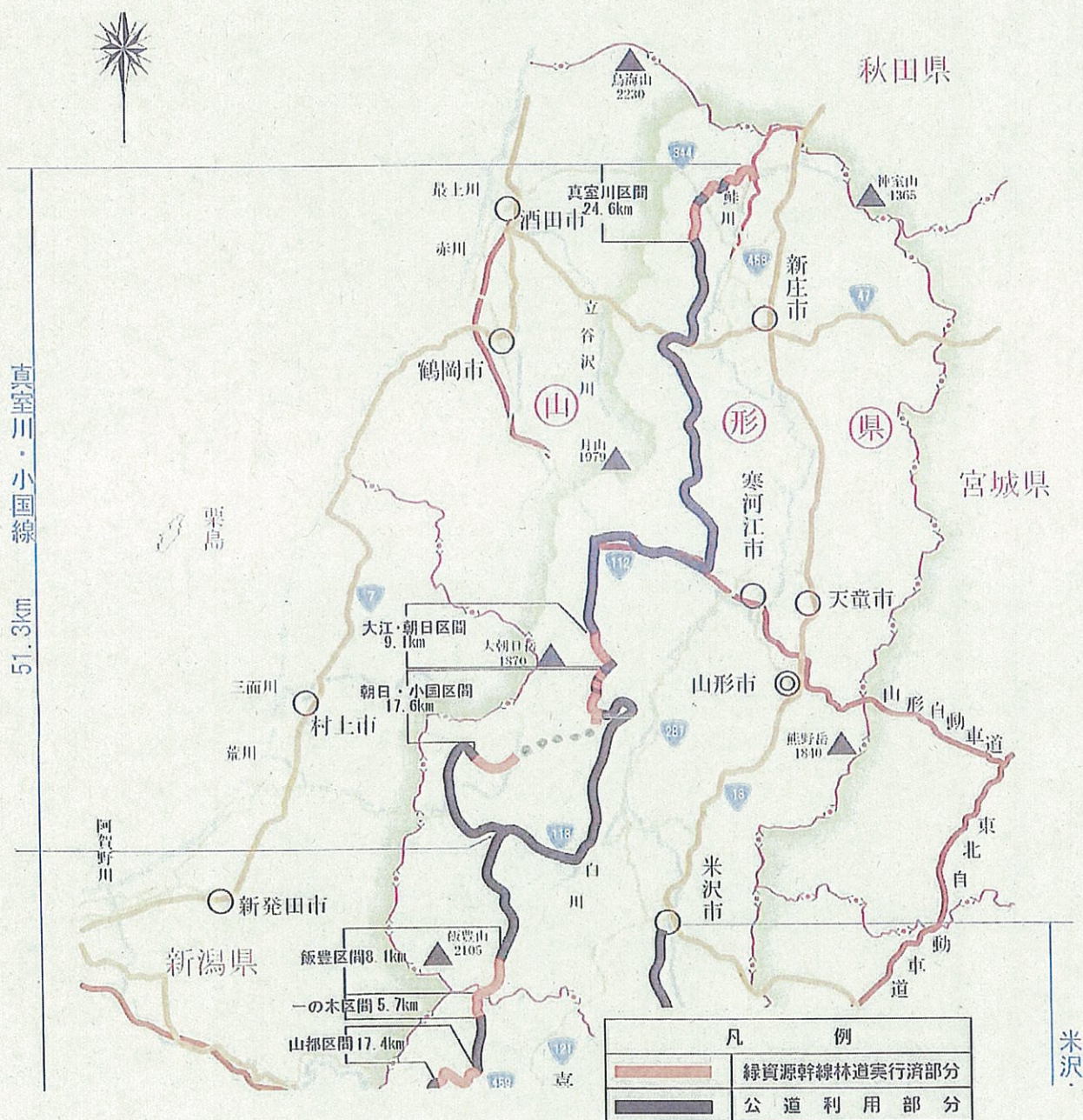
事業名:緑資源幹線林道事業

地区名:真室川・小国線

(単位:千円)

大 区 分	中 区 分	評価額	備 考
木材生産等便益	木材生産経費縮減便益	259,313	
	木材利用増進便益	10,098	
	木材生産確保・増進便益	6,831,542	
森林整備経費縮減等便益	造林作業経費縮減便益	1,425,297	
	森林管理等経費縮減便益	33,340	
	森林整備促進便益	24,772,604	
一般交通便益	走行時間短縮便益	4,285,945	
	走行経費減少便益	1,242,807	
維持管理経費縮減便益		1,074,707	
総 便 益 (B)		39,935,653	
総 費 用 (C)		53,673,019	
費用便益比	$B \div C = \frac{39,935,653}{53,673,019} = 0.74$		

真室川・小国線 位置図



○ 真室川・小国線



真室川区間



大江・朝日区間