

大規模林道事業の整備のあり方検討委員会報告書

平成16年2月

目 次

はじめに	1
1 経緯	1
2 検討の視点	1
3 検討の経過	2
4 検討の結果	4
おわりに	5
別表	6
参考	
1 評価結果一覧	9
2 項目別取りまとめ表	1 3
3 費用対効果分析の試算結果	5 4
4 評価因子の概要	7 5
5 変更計画案に対する費用対効果分析の試算結果（概算）	8 2
6 区間ごとの検討結果	9 5
7 特殊法人等整理合理化計画（抄）	1 3 6
8 大規模林道事業の今後の整備のあり方検討実施要領	1 3 7
9 大規模林道事業の整備のあり方検討委員会委員名簿	1 4 0
10 大規模林道事業の整備のあり方検討委員会 の検討経過	1 4 1
11 建設予定区間位置図	1 4 2

はじめに

この報告書は、平成13年12月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」に基づき、第三者委員会として林野庁長官が設置した「大規模林道事業の整備のあり方検討委員会」が、平成14年8月以降、12回の委員会開催、5回の現地調査及び地元等意見聴取等を実施し、大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方を検討した結果を取りまとめたものである。

1 経緯

「行政改革大綱」（平成12年12月閣議決定）を踏まえ、内閣総理大臣を本部長として設置された「特殊法人等改革推進本部」において、特殊法人等全般にわたっての改革が論議され、平成13年12月に「特殊法人等整理合理化計画」が閣議決定された。

この中で、大規模林道事業については、事業について講ずべき措置として、既着工区間について事業評価システム等による徹底的な見直しを引き続き行うとともに、第三者委員会を設置し、建設予定区間についての補助林道事業との仕分け等今後の整備のあり方を検討すること等とされた。

このため、学識経験者等の第三者による「大規模林道事業の整備のあり方検討委員会」（以下「委員会」という。）が、林野庁長官により平成14年8月に設置され、大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方について検討を行ったものである。

2 検討の視点

森林は美しく豊かな国づくりの基礎であり、国土の保全、水源のかん養、地球温暖化の防止、林産物の供給等の多面的な機能を通じて国民生活と深く結びついている。このような森林に対する国民の多様な要請に応えるためには、森林の適正な整備・保全、林業の持続的かつ健全な発展、林産物の供給・利用の確保、林業生産活動を支える山村地域の活性化等を図ることが必要であり、これらの展開基盤としての路網の整備はますます重要となっている。

大規模林道は、豊富な森林資源を有しているが、地理的条件等により十分な開発がなされておらず、森林整備や林業を中心とした地域振興を図るべき地域において、地域の林内路網の骨格となる林道として、独立行政法人緑資源機構法第11条第1項等に基づき独立行政法人緑資源機構が整備するものであり、これらの地域における森林整備や林業振興等に不可欠な基盤と位置づけられている。

これまで、大規模林道事業については、森林・林業をめぐる情勢の変化を踏まえ、特に平成10年度から事業評価システムが導入され、費用対効果分析等の事前評価による新規着工の採択、期中評価（再評価）の実施による既着工区間の見直しが行われるなど、効率的実施の観点から徹底的に見直しが行われ、当初の計画延長 2,488kmに対し、その3分の1に当たる延べ828kmについて、幅員の縮小又は延長の短縮が実施されてきている（平成14年度末現在）。

委員会は、大規模林道の建設予定区間（平成13年度までに環境保全調査及び開設・改良工事の実施実績のない区間：全 144区間のうち20区間）の今後の整備のあり方についての具体的な検討に当たって、事業の徹底的な見直しを行うことを前提に、当該区間の現状等を十分に把握しつつ、地元や自然保護団体等の意見を聞いて分析・検討することとした。

建設予定区間の20区間について、これまで事業着手されてこなかったのは、社会経済情勢等から他に建設を優先すべき区間が存在する、地形的条件等から高コストが予想されるなどの理由から、優先順位が他の区間と比較し相対的に低かったことが主な原因と考えられる。

このことをも踏まえつつ、森林・林業情勢、関連公共施設等の整備状況、当該区間の属する路線の整備状況、社会経済情勢及び環境への負荷との関係等の観点から、当該区間の大規模林道建設の必要性を検討するのみならず、効率的・効果的な事業の実施等の観点を含め事業実施の妥当性を検討するなど、当該地域の林内路網の骨格を形成する大規模林道としての整備が真に必要なのかどうか抜本的に検討することとした。

また、大規模林道は、原則として2車線、幅員7mの林道であるが、環境への負荷の低減等の観点から、この原則にとらわれず、当該区間の線形や規格の見直しにつき柔軟に検討することとした。

さらに、建設予定区間は、これまで独立行政法人緑資源機構法に基づき独立行政法人緑資源機構が地元負担を得つつ整備するとしてきた箇所であり、今後の整備のあり方によっては受益者或いは関係道県や市町村に与える影響が大きいこと、また、環境保全上の問題を把握する必要があること等から、現地調査、地元等意見聴取及び文書による意見・情報の提出を求めることにより、地元や自然保護団体等から十分に意見を聴取して検討することとした。

3 検討の経過

委員会の検討は次のように行った。

(1) 建設予定区間の森林・林業情勢及び社会経済情勢、関連公共施設等の整備状況、委員会における主な議論等について、毎回の委員会における論議や現地調査、地元等意見聴取及び提出された意見・情報等を踏まえつつ、区間ごとに「項目別取りまとめ表」として整理した。

また、毎回の委員会の議事概要等については林野庁のホームページを活用して公表するとともに、資料については公開した。

(2) 建設予定区間20区間のうち、現地に赴き現状等を把握する必要性が高いと判断した15区間について現地調査を行った。また、全区間を対象として、5箇所（北海道帯広市、福島県会津若松市、岐阜県高山市、広島県三次市、高知県梼原町）において地元等意見聴取を行うこととし、公開で、地元地方公共団体、受益者代表、自然保護団体等、合計77名から意見の聴取を行った。さらに、区間ごとに文書による意見・情報の提出を広く国民に呼びかけ、307件の意見等の提出をみた。

加えて、毎回の委員会においては、大規模林道事業に関する新聞報道等を確認するなど世論の動向等をも注視した。

(3) 建設予定区間の今後の整備のあり方の検討に当たって、「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」、「規格及び線形の見直しの必要性」について、建設予定区間ごとに評価を行うこととした。

(4) 「建設の必要性」については、区間ごとに、建設の効果、自然環境、森林・林業情勢、関連公共施設等の整備状況、当該区間の属する路線の整備状況、社会経済情勢等の観点から検討した。具体的には、区間ごとに現行計画の費用対効果を試算し、環境への負荷との関係を検討するとともに、受益地の人工林率、森林の総合利用施設の利用者数、関係集落の人口等を分析し、それらを踏まえ総合的に評価した。

(5) 「事業実施の妥当性」については、区間ごとに、建設の必要性、効率的・効果的な事業の実施等、地元の整備や利用に向けた取組等の観点から検討した。具体的には、建設の必要性に加え、代替可能な公道等の整備状況、路線全体の整備への効果、迂回路としての利用や冬季の利用の見込み等を分析し、それらを踏まえ総合的に評価した。

(6) 「規格及び線形の見直しの必要性」については、接続する公道等の整備状況、隣接区間の幅員、代替可能な公道等の有無、土工量の減少や路線の変更の必要性等を分析し、それらを踏まえ総合的に評価した。

(7) 「建設の必要性」及び「事業実施の妥当性」の総合評価を踏まえ、各建設予定区間について、大規模林道事業として整備を実施する方向で検討するこ

とが適当か否か判断した。さらに、この検討の結果、大規模林道事業として整備を実施する方向で検討することが適当とされる区間についても、「規格及び線形の見直しの必要性」の総合評価を踏まえ、計画変更の可能性についても判断した。

- (8) なお、大規模林道事業として整備を実施する方向で検討することが適当とされる区間については、改めて費用対効果の試算を行い、効率的整備に適した変更か否かについて検証した。

4 検討の結果

大規模林道の建設予定区間20区間については、そのすべてについて徹底的な見直しを行うこととし、その内容は下記及び別表のとおりとする。

- ① 次の7区間については、建設の必要性や事業実施の妥当性が乏しいと判断されることから、大規模林道事業としての事業実施を取りやめ、必要に応じて補助林道事業等他の整備手法を検討することが適当である。

○平取区間 ○昭和区間 ○会津若松・下郷区間 ○上市・立山区間
○美土里区間 ○吉和区間 ○鬼が城・薬師谷区間

- ② 次の13区間については、規格・線形の見直しが必要であると判断されること等から、区間の一部の取りやめ、幅員の縮小或いは線形の変更などの計画変更を行い、大規模林道として整備を実施する方向で検討することが適当である。

○様似区間 ○置戸・陸別区間 ○西会津区間 ○下郷Ⅱ区間
○大山Ⅱ区間 ○大山・大沢野区間 ○美山・板取区間
○若桜・智頭区間 ○匹見・美都区間 ○庄原・三和区間
○八面山・稲が窪区間 ○田ノ川・古尾区間 ○大正・東津野区間

なお、現行計画で幅員5mとされている下郷Ⅱ区間、美山・板取区間、八面山・稲が窪区間、大正・東津野区間に加え、様似区間、西会津区間、若桜・智頭区間、匹見・美都区間、田ノ川・古尾区間についても、隣接する公道等の整備状況等から、区間全体の幅員を5mとすることが適当である。また、他の区間についても、実施設計の段階で地形状況等に応じて幅員を5～7mの間で弾力的に設定するなど幅員を抑制する方向で検討することが望ましい。

(参考)

現行の建設予定区間の延長距離	284.4 k m
うち 整備を取りやめる延長距離	115.2 k m
幅員の縮小等を行う延長距離	169.2 k m

おわりに

近年、木材の生産のみならず、国土の保全、水源のかん養及び公衆の保健等、森林の多面的機能発揮に対する国民の期待は高まってきている。特に、我が国が京都議定書の温室効果ガス削減目標を達成するためには、持続可能な森林経営に向けた取組みの推進が強く求められており、森林整備の実施に必要な路網の整備がますます重要となっている。しかしながら、森林の整備を推進するための地域における重要な基盤の一つである大規模林道については、その必要性等国民の理解がまだまだ不十分であることは否定できない。

委員会は、林野庁及び独立行政法人緑資源機構が、本報告の趣旨を十分に踏まえ、今後とも国民の理解を得つつ、環境影響評価・環境保全調査等の実施や環境に優しい工法の採用など環境保全に十分配慮し、大規模林道の計画的かつ効率的・効果的な整備に努めることを期待する。

別 表

検 討 結 果 総 括 表

道県	路線名	区間名	関係市町村	延長 (km)	幅員 (m)	検討結果		変更 延長 (km)
北海道	平取・えりも	平取	平取町	7.6	7	・受益地内で既に路網整備が進んでおり、また、全て既設林道の改良で、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること等、建設の必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—
		様似	様似町	14.4	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、接続する公道の整備の状況等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (幅員縮小) ・幅員5m	14.4
	置戸・阿寒	置戸・陸別	置戸町 陸別町	29.1	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (一部取りやめ、 線形変更、幅員縮小) ・置戸町町道の改良部分について一部取りやめと線形変更(計7.7km短縮) ・幅員5—7m	21.4
福島	飯豊・檜枝岐	西会津	高郷村 西会津町	9.3	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (一部取りやめ、 幅員縮小) ・西会津町井谷地区以西について一部取りやめ(4.6km) ・幅員5m	4.7
		昭和	昭和村	7.1	7	・建設の必要性は認められるものの、全て既設林道の改良で、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—
	米沢・下郷	会津若松・下郷	会津若松市 下郷町	13.5	5	・地形的に厳しい条件にあること等、建設の必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—
		下郷Ⅱ	下郷町	12.5	5	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (線形変更) ・下郷町終点付近について線形変更 (0.7km短縮)	11.8

道県	路線名	区間名	関係市町村	延長 (km)	幅員 (m)	検討結果		変更 延長 (km)
富山	大山・福光	大山Ⅱ	大山町	9.8	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、効率的整備の必要性等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (幅員縮小) ・幅員5ー7m	9.8
		大山・大沢野	大山町 大沢野町	12.9	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、改良区間として利用可能な林道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (幅員縮小、線形変更) ・既設林道等を活用するよう線形変更 (0.4km短縮) ・幅員5ー7m	12.5
	朝日・大山	上市・立山	上市町 立山町	17.8	7	・建設の必要性は認められるものの、全て舗装済の既設林道の改良・線形変更であること等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—
岐阜	関ヶ原・八幡	美山・板取	山県市 (旧美山町) 板取村	24.3	5	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (線形変更) ・起点を山県市(旧美山町)片原地区付近、終点を板取村生老地区付近とする線形変更 (4.9km短縮)	19.4
鳥取	若桜・江府	若桜・智頭	若桜町 八東町 智頭町	25.8	5/7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (一部取りやめ、幅員縮小) ・智頭町八河谷以西について一部取りやめ (10.0km) ・幅員5m	15.8
島根	波佐・阿武	匹見・美都	匹見町 美都町	5.6	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備される計画であること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (一部取りやめ、幅員縮小) ・匹見町、美都町の県道との重複部分について一部取りやめ(1.9km) ・幅員5m	3.7

道県	路線名	区間名	関係市町村	延長 (km)	幅員 (m)	検討結果		変更 延長 (km)	
広島	比和・新庄	美土里	美土里町	4.0	7	・建設の必要性は認められるものの、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—	
	高尾・小坂	庄原・三和	庄原市 総領町 神石町 三和町	29.2	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (一部取りやめ、 線形変更、幅員縮小) ・総領町、神石町について一部取りやめ(10.2km) ・庄原市葦嶽山付近について線形変更 ・幅員5－7m	19.0	
	大朝・鹿野	吉和	廿日市市 (旧吉和村)	2.3	7	・建設の必要性は認められるものの、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—	
愛媛	広見・篠山	鬼が城・薬師谷	宇和島市 津島町	20.1	5	・改良部分が幅員4.6mで舗装済であること、環境保全の観点から慎重な対応を地域が求めている状況にあること等、建設の必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—	
		八面山・稲が窪	津島町	9.8	5	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (線形変更) ・終点付近で路線位置をやや西側に移動する線形変更 (2.4km短縮)	7.4	
高知	清水・東津野	田ノ川・古尾	中村市	9.5	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、接続する公道の整備状況等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (幅員縮小) ・幅員5m	9.5	
		大正・東津野	大正町 梶原町 窪川町 東津野村	19.8	5	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形変更の要請が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (線形変更)	19.8	
合計					284.4	合計			169.2

注 * ; 地域の諸条件を踏まえ、公道等を利用するとともに、当該区間については必要性を見極めつつ補助林道事業等他の整備手法を検討することが適当

別 表

検 討 結 果 総 括 表

道県	路線名	区間名	関係市町村	延長 (km)	幅員 (m)	検討結果		変更 延長 (km)
北海道	平取・えりも	平取	平取町	7.6	7	・受益地内で既に路網整備が進んでおり、また、全て既設林道の改良で、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること等、建設の必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—
		様似	様似町	14.4	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、接続する公道の整備の状況等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (幅員縮小) ・幅員5m	14.4
	置戸・阿寒	置戸・陸別	置戸町 陸別町	29.1	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (一部取りやめ、 線形変更、幅員縮小) ・置戸町町道の改良部分について一部取りやめと線形変更(計7.7km短縮) ・幅員5—7m	21.4
福島	飯豊・檜枝岐	西会津	高郷村 西会津町	9.3	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (一部取りやめ、 幅員縮小) ・西会津町井谷地区以西について一部取りやめ(4.6km) ・幅員5m	4.7
		昭和	昭和村	7.1	7	・建設の必要性は認められるものの、全て既設林道の改良で、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—
	米沢・下郷	会津若松・下郷	会津若松市 下郷町	13.5	5	・地形的に厳しい条件にあること等、建設の必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—
		下郷Ⅱ	下郷町	12.5	5	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (線形変更) ・下郷町終点付近について線形変更 (0.7km短縮)	11.8

道県	路線名	区間名	関係市町村	延長 (km)	幅員 (m)	検討結果		変更 延長 (km)
富山	大山・福光	大山Ⅱ	大山町	9.8	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、効率的整備の必要性等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (幅員縮小) ・幅員5ー7m	9.8
		大山・大沢野	大山町 大沢野町	12.9	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、改良区間として利用可能な林道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (幅員縮小、線形変更) ・既設林道等を活用するよう線形変更 (0.4km短縮) ・幅員5ー7m	12.5
	朝日・大山	上市・立山	上市町 立山町	17.8	7	・建設の必要性は認められるものの、全て舗装済の既設林道の改良・線形変更であること等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—
岐阜	関ヶ原・八幡	美山・板取	山県市 (旧美山町) 板取村	24.3	5	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (線形変更) ・起点を山県市(旧美山町)片原地区付近、終点を板取村生老地区付近とする線形変更 (4.9km短縮)	19.4
鳥取	若桜・江府	若桜・智頭	若桜町 八東町 智頭町	25.8	5/7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (一部取りやめ、幅員縮小) ・智頭町八河谷以西について一部取りやめ (10.0km) ・幅員5m	15.8
島根	波佐・阿武	匹見・美都	匹見町 美都町	5.6	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備される計画であること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (一部取りやめ、幅員縮小) ・匹見町、美都町の県道との重複部分について一部取りやめ(1.9km) ・幅員5m	3.7

道県	路線名	区間名	関係市町村	延長 (km)	幅員 (m)	検討結果		変更 延長 (km)	
広島	比和・新庄	美土里	美土里町	4.0	7	・建設の必要性は認められるものの、周辺に機能を代替する公道が整備されていること、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—	
	高尾・小坂	庄原・三和	庄原市 総領町 神石町 三和町	29.2	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (一部取りやめ、 線形変更、幅員縮小) ・総領町、神石町について一部取りやめ(10.2km) ・庄原市葦嶽山付近について線形変更 ・幅員5－7m	19.0	
	大朝・鹿野	吉和	廿日市市 (旧吉和村)	2.3	7	・建設の必要性は認められるものの、周辺に機能を代替する公道が整備されていること、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—	
愛媛	広見・篠山	鬼が城・薬師谷	宇和島市 津島町	20.1	5	・改良部分が幅員4.6mで舗装済であること、環境保全の観点から慎重な対応を地域が求めている状況にあること等、建設の必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	取りやめ *	—	
		八面山・稲が窪	津島町	9.8	5	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (線形変更) ・終点付近で路線位置をやや西側に移動する線形変更 (2.4km短縮)	7.4	
高知	清水・東津野	田ノ川・古尾	中村市	9.5	7	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、接続する公道の整備状況等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (幅員縮小) ・幅員5m	9.5	
		大正・東津野	大正町 梶原町 窪川町 東津野村	19.8	5	・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形変更の要請が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」	計画変更 (線形変更)	19.8	
合計					284.4	合計			169.2

注 * ; 地域の諸条件を踏まえ、公道等を利用するとともに、当該区間については必要性を見極めつつ補助林道事業等他の整備手法を検討することが適当

評価結果一覧

道県	路線名	区間名	関係市町村	幅員	延長	現行計画での費用対効果分析結果(B/C)	建設の必要性	事業実施の妥当性	規格・線形の見直し後の費用対効果分析結果(B/C)
北海道	平取・えりも	平取	平取町	7	7.6	1.01	C	C	-
		様似	様似町	7	14.4	1.21	B	A	1.40
	置戸・阿寒	置戸・陸別	置戸町 陸別町	7	29.1	1.19	B	B	1.48
福島	飯豊・檜枝岐	西会津	高郷村 西会津町	7	9.3	1.16	B	B	1.32
		昭和	昭和村	7	7.1	1.03	B	C	-
	米沢・下郷	会津若松・下郷	会津若松市 下郷町	5	13.5	1.01	C	C	-
		下郷Ⅱ	下郷町	5	12.5	1.13	B	B	1.16
富山	大山・福光	大山Ⅱ	大山町	7	9.8	1.12	B	B	1.22
		大山・大沢野	大山町 大沢野町	7	12.9	1.21	B	B	1.32
	朝日・大山	上市・立山	上市町 立山町	7	17.8	1.05	B	C	-
岐阜	関ヶ原・八幡	美山・板取	山県市 (美山町) 板取村	5	24.3	1.15	B	A	1.32
鳥取	若桜・江府	若桜・智頭	若桜町 八東町 智頭町	5/7	25.8	1.08	A	A	1.44
島根	波佐・阿武	匹見・美都	匹見町 美都町	7	5.6	1.30	B	B	1.63
広島	比和・新庄	美土里	美土里町	7	4	1.02	B	C	-
	高尾・小坂	庄原・三和	庄原市 総領町 神石町 三和町	7	29.2	1.10	B	A	1.24
	大朝・鹿野	吉和	廿日市市 (吉和村)	7	2.3	1.02	B	C	-
愛媛	広見・篠山	鬼が城・薬師谷	宇和島市 津島町	5	20.1	1.01	C	C	-
		八面山・稲が窪	津島町	5	9.8	1.15	B	B	1.50
高知	清水・東津野	田ノ川・古尾	中村市	7	9.5	1.31	B	A	1.57
		大正・東津野	大正町 橋原町 窪川町 東津野村	5	19.8	1.48	A	A	1.48

1 建設の必要性

1 建設の必要性

路線名	区間名	幅員	延長	現行計画での費用対効果分析結果(B/C)	環境への負荷との関係(c:慎重さの必要性大)	森林・林業情勢			関連公共施設等の整備状況			路線の整備状況	社会経済情勢			総合評価
						関係市町の村林野率	受益地の人工林率	受益地林内路網密度	林道整備による時間短縮効果	木材加工施設等年間生産量	森林の総合利用施設の年間利用者数		関係集落の人口	公的な道路網整備計画等への位置づけ	起・終点間を結ぶ公道等の整備状況	
平取・えりも	平取	7	7.6	1.01	a	a	c	c	c	a	a	b	c	c	c	C
	様似	7	14.4	1.21	b	a	c	a	a	a	c	b	c	c	a	B
置戸・阿寒	置戸・陸別	7	29.1	1.19	b	a	c	a	c	a	c	a	c	c	c	B
飯豊・檜枝岐	西会津	7	9.3	1.16	a	a	c	a	a	c	c	b	c	c	a	B
	昭和	7	7.1	1.03	b	a	c	a	a	c	a	c	c	c	a	B
米沢・下郷	会津若松・下郷	5	13.5	1.01	c	c	c	a	c	a	c	b	c	c	a	C
	下郷Ⅱ	5	12.5	1.13	b	a	c	a	c	c	c	a	c	c	a	B
大山・福光	大山Ⅱ	7	9.8	1.12	b	a	c	a	c	c	c	b	c	a	a	B
	大山・大沢野	7	12.9	1.21	b	a	c	a	c	c	c	c	c	a	a	B
朝日・大山	上市・立山	7	17.8	1.05	b	c	c	a	a	c	a	b	c	c	a	B
関ヶ原・八幡	美山・板取	5	24.3	1.15	b	a	a	a	c	c	a	c	c	a	a	B
若桜・江府	若桜・智頭	5/7	25.8	1.08	b	a	a	a	a	a	c	a	a	a	a	A
波佐・阿武	匹見・美都	7	5.6	1.30	b	a	a	a	a	c	c	c	c	c	a	B
比和・新庄	美土里	7	4.0	1.02	b	a	c	a	c	c	c	b	a	a	a	B
高尾・小坂	庄原・三和	7	29.2	1.10	b	c	a	a	a	c	c	c	a	a	a	B
大朝・鹿野	吉和	7	2.3	1.02	b	a	c	a	c	c	a	c	c	a	c	B
広見・篠山	鬼が城・薬師谷	5	20.1	1.01	c	c	a	a	c	a	c	c	a	c	a	C
	八面山・稲が窪	5	9.8	1.15	b	a	a	a	a	c	c	c	c	c	a	B
清水・東津野	田ノ川・古尾	7	9.5	1.31	b	c	a	c	c	c	c	b	a	a	a	B
	大正・東津野	5	19.8	1.48	b	a	a	c	a	a	c	b	c	a	a	A

2 事業実施の妥当性

2 事業実施の妥当性

路線名	区間名	幅員	延長	建設の必要性の評価	効率的・効果的な事業の実施等			地元の整備や利用に向けた取組等			総合評価
					代替可能な公道等の整備状況	市町村の林道整備への効果	路線全体の整備への効果	推進に向けた取組	迂回路としての利用	冬季の利用	
平取・えりも	平取	7	7.6	C	c	c	c	b	b	a	C
	様似	7	14.4	B	a	a	b	b	b	a	A
置戸・阿寒	置戸・陸別	7	29.1	B	b	b	a	b	b	a	B
飯豊・檜枝岐	西会津	7	9.3	B	b	a	c	b	b	a	B
	昭和	7	7.1	B	c	b	c	b	a	c	C
米沢・下郷	会津若松・下郷	5	13.5	C	a	b	b	b	a	b	C
	下郷Ⅱ	5	12.5	B	a	a	b	b	b	b	B
大山・福光	大山Ⅱ	7	9.8	B	a	b	b	b	b	b	B
	大山・大沢野	7	12.9	B	a	b	b	b	b	b	B
朝日・大山	上市・立山	7	17.8	B	c	a	b	b	b	b	C
関ヶ原・八幡	美山・板取	5	24.3	B	a	b	b	a	b	a	A
若桜・江府	若桜・智頭	5/7	25.8	A	b	a	b	b	b	b	A
波佐・阿武	匹見・美都	7	5.6	B	b	a	c	b	a	a	B
比和・新庄	美土里	7	4	B	c	a	c	b	b	a	C
高尾・小坂	庄原・三和	7	29.2	B	b	a	a	b	b	a	A
大朝・鹿野	吉和	7	2.3	B	c	a	c	b	b	a	C
広見・篠山	鬼が城・薬師谷	5	20.1	C	b	b	a	c	b	b	C
	八面山・稲が窪	5	9.8	B	a	b	b	b	b	b	B
清水・東津野	田ノ川・古尾	7	9.5	B	a	a	b	a	b	b	A
	大正・東津野	5	19.8	A	a	a	b	b	b	a	A

3 規格及び線形の見直しの必要性

注：総合評価は「取りやめ」とされた区間を除く

路線名	区間名	幅員	延長	規格の見直しの必要性							線形の見直しの必要性				(参考) 規格・線形の見直し後の費用対効果分析(B/C)
				起終点に接続する公道等の整備状況	森林の総合利用施設の年間利用者数	関係集落の人口	隣接区間の幅員	土工量減少の必要性	地元の意向	総合評価(C:必要性が高い)	一部代替可能な公道等の整備状況	路線の変更の必要性	地元の意向	総合評価(C:必要性が高い)	
平取・えりも	平取	7	7.6	b	a	c	a	a	a		c	a	a		
	様似	7	14.4	b	c	c	c	c	a	C	a	a	a	A	1.40
置戸・阿寒	置戸・陸別	7	29.1	a	c	c	a	a	a	A	c	a	a	C	1.48
飯豊・檜枝岐	西会津	7	9.3	c	c	c	a	a	c	C	c	a	a	C	1.32
	昭和	7	7.1	b	a	c	a	a	c		c	a	a		
米沢・下郷	会津若松・下郷	5	13.5	－	－	－	－	－	－		a	c	c		
	下郷Ⅱ	5	12.5	－	－	－	－	－	－		a	a	c	C	1.16
大山・福光	大山Ⅱ	7	9.8	b	c	c	a	a	a	A	a	a	a	A	1.22
	大山・大沢野	7	12.9	b	c	c	a	a	a	A	c	a	a	C	1.32
朝日・大山	上市・立山	7	17.8	b	a	c	a	c	a		c	a	a		
関ヶ原・八幡	美山・板取	5	24.3	－	－	－	－	－	－		a	c	c	C	1.32
若桜・江府	若桜・智頭	5/7	25.8	a	c	a	c	c	c	C	c	c	a	C	1.44
波佐・阿武	匹見・美都	7	5.6	b	c	c	c	a	c	C	c	a	a	C	1.63
比和・新庄	美土里	7	4	b	c	a	a	a	a		c	a	a		
高尾・小坂	庄原・三和	7	29.2	b	c	a	a	a	a	A	c	c	c	C	1.24
大朝・鹿野	吉和	7	2.3	b	c	c	c	c	a		c	c	a		
広見・篠山	鬼が城・薬師谷	5	20.1	－	－	－	－	－	－		c	c	c		
	八面山・稲が窪	5	9.8	－	－	－	－	－	－		a	a	c	C	1.50
清水・東津野	田ノ川・古尾	7	9.5	b	c	a	a	a	c	C	a	a	a	A	1.57
	大正・東津野	5	19.8	－	－	－	－	－	－		a	a	c	C	1.48

注：「土工量」は、土木工事に伴い切り取り等される土砂等の量のこと

「路線の変更」は、区間の一部で土地の形質等を抑制するため線形を変更すること。

項 目 別 取 り ま と め 表

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
平取・えりも線 平取区間 （北海道） （平取町） ＜区間＞ 計画事業費 4,259百万円 延長 7.6 km （すべて既設の林 道等の改良） 幅員 7.0 m 昭和58年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 昭和58年 区間数 6 うち完成 2 うち着工中 2 延長 82.5km 完成 21.6km 進捗率 26%	公道利用区間の整備率は、43％である。 （整備済7.2km 未整備9.6km） 交差公道は、1本あり、幅員は6.5mである。 木材加工施設は、4施設あり、年間の生産量は、約33千m³である。 キャンプ場が整備されているほか、スズランの群生地があり、年間の利用者は、約11千人である。	平取町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の8割強を森林が占めている。 受益地の人工林率は36％であり、平取町全体よりも高く、人工林のほとんどが35年生以下である。 受益地の89％が資源の循環利用林に区分されている。 受益地の事業量（更新、保育）は、今後、増加する見込みである。 平取町で生産された丸太は、主に町内で製材加工される。 また、平取町にはカラマツ専用工場があり、近隣町村からも丸太が持ち込まれている。 本区間に関連する集落は、2集落あり、人口は235人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、起点周辺の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待される。 森林の総合利用施設等へのアクセスの改善が期待される。 既存の町道を補完し、平取町の交通ネットワークの一部として機能することが期待される。 また、隣接区間等とともに、内陸部において、河川沿いに延びる複数の公道が接続されることから、地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。
		環境負荷との関係	
		受益地は保安林等には指定されていない。 貴重動植物については、北海道の発行しているレッドデータブックにおいて、稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
平取・えりも線 平取区間 (北海道) (平取町)	(・通行可能な既設林道の改良であることの確認) →周辺の公道の整備や受益地における林道網の整備も進んでいる。
	本区間に関する主な意見・情報
	・木材の輸送ルートとして機能するほか、森林レクリエーションを通じた都市と山村の交流、生活環境の改善に資する等の理由から計画どおりの整備が必要。 ・事業着手は必要であるが、行政の財政状況を踏まえ、幅員の縮小が必要。 ・90%が水土保持林であり、今後積極的な林業が展開される場所ではなく、既存路網ができており新たに大型林道を加える必要はない。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
平取・えりも線 様似区間 （北海道） （様似町） ＜区間＞ 計画事業費 13,676百万円 延長 14.4 km 〔新たに開設する 部分 10.6km 74% 既設の林道等を 改良する部分 3.8km 26%〕 幅員 7.0 m 昭和58年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 昭和58年 区間数 6 うち完成 2 うち着工中 2 延長 82.5km 完成 21.6km 進捗率 26%	公道利用区間の整備率は、68%である。 〔整備済36.9km 未整備17.3km〕 交差公道は、1本あり、幅員は4～5.5mである。 木材加工施設は、4施設あり、年間生産量は、約31千m³である。 キャンプ場と森林公園が整備されており、年間の利用者は、約2千人である。	様似町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の9割強を森林が占めている。 受益地はすべて民有林である。 また、受益地の人工林率は9%であり、様似町全体よりも低く、人工林の8割強が35年生以下である。 受益地の90%が水土保持林に指定されている。 受益地における事業量（更新、保育）は、今後、増加する見込みである。 様似町で生産された丸太は、主に町内で製材加工されている。 本区間に関連する集落は、2集落あり、人口は114人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、終点周辺の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待される。 また、隣接区間の整備により、えりも町北部の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待される。 幌満川沿いと様似川沿いに延びる2つの公道が内陸部で接続されることから、様似町の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。 また、隣接区間の整備により、えりも町北部と浦河町内陸部が最短距離で結ばれることから、地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林の区域を通過する。また、自然公園等の区域を通過しないが、受益地の一部が国定公園の第1・3種特別地域に指定されている。 貴重動植物については、北海道の発行しているレッドデータブックにおいて、稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。 本区間は、道条例に基づく環境影響評価の対象区間である。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
平取・えりも線 様似区間 (北海道) (様似町)	・ネットワーク形成のために、傾斜の厳しい保安林や水土保持林を通っていかなければならないのか。 →日高山脈と海岸の中間地点を結ぶ線形となり、1/3程度が比較的急な地域を通過することとなるが、トンネルで結ぶ部分の縦断線形は急にならない。 ・トンネルにすることは地形の保護のためには重要である。 ・トンネルを造らない場合のコスト計算も必要である。 →試算では現行計画よりも事業費は増加する見込みである。 ・林道としての一般的な役割以外に、迂回路としての機能もあるのではないか。 ・5～6km離れているが予定線に平行して町道等がある。 →それらの町道等は、ほとんど整備が進んでおらず、また、計画路線とは流域が異なり、森林整備上は予定路線を代替することは困難と考えられる。 隣接の静内・三石区間及び様似・えりも区間と連結して路線を形成する観点から、延長的に計画路線が有利と考えられる。
	本区間に関する主な意見・情報
	・理想的な森林管理システムの構築に不可欠であり、過疎化の防止、交通ネットワークの形成を期待しており、自然災害時の復旧活動網にも大きく荷担するものであり、着工中の「様似・えりも区間」とあわせ、早急なる事業推進を切望する。 ・この区間とつながる「様似・えりも区間」は本路線の中では自然環境面で最も重要な地域であり、この区間の工事は中止すべきで、従って導入路となる「様似区間」も建設すべきではない。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等の 整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等 の意見を踏まえ事務局でとり まとめたもの）
置戸・阿寒線 置戸・陸別区間 （北海道） （置戸町、陸別町） ＜区間＞ 計画事業費 6,148百万円 延長 29.1km （新たに開設する 部分 9.1km 31% 既設の林道等を 改良する部分 20.0km 69%） 幅員 7.0m 平成6年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 平成6年 区間数 2 うち完成 0 うち着工中 1 延長 71.0km 完成 6.8km 進捗率 10%	公道利用区間の 整備率は、86%で ある。 （整備済24.8km 未整備 4.1km） 交差公道が起点 付近に一本あり、 幅員は3.6～4.0m である。 木材加工施設は 8施設あり、年間 生産量は、約96千 m³である。 キャンプ場、自 然学習施設が整備 されており、年間 の利用者は、約5 千人である。	関係町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の8割強を森林が占めている。 受益地の人工林率は41%であり、関係町全体よりも高く、人工林は、31年生～35年生に最も多く分布している。 受益地の83%が水土保持林に区分されている。 受益地における事業量（間伐）は、今後、増加する見込みである。 置戸町で生産された丸太は、主に町内で製材加工されている。 また、陸別町にはチップ工場があり、近隣町村からも素材が持ち込まれている。 陸別町では、足寄町等とともにカラマツの産地形成に取り組んでいる。 本区間に関連する集落は、2集落あり、人口は463人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、関係町東部の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待される。 陸別町中心部等から置戸町の森林の総合利用施設へのアクセスの改善が期待される。 関係町を直結するルートの一つとして利用されることが期待される。 国道を補完し、地域の交通ネットワークの一部として機能することが期待される。 また、隣接区間等の整備により、釧路方面と旭川方面を最短距離で結ぶルートの一部として、地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林の区域を通過する。 貴重動植物については、道の関係課等によりナキウサギの生息、稀少猛禽類の飛翔及びクマゲラの鳴き声が確認されている。 本区間は、環境影響評価法に基づく環境影響評価の対象区間である。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
置戸・阿寒線 置戸・陸別区間 (北海道) (置戸町、陸別町)	・伐採後の天然更新の成績を知りたい。 →後継樹の見られる天然林で、択伐もしくは小面積の伐採を実施しており、成績は良好である。 ・ほとんどを占める国有林では今後とも施業を行うのか →今後5年間で間伐約1,300ha等が計画されている。 ・地域の木材産業で生産されている木材はどのような用途に用いられているのか。 →関係町ではパルプ、梱包用、建築用材として加工されており、うち国産人工林材は約85%である。 ・置戸町などで工場がきちんと動いているという印象を持っており、林道もその分使っていると思う。 ・イニシャルコストが低く、完成後、雪解けによる法面への被害などによりランニングコストがかかるのであるならば、最初にコストをかけてはどうか。 →緑化等を実施しており、路体についても路盤工を実施した上で舗装している。 ・代替公道（現時点で区間の始点と終点をつなぐ道路網）は除雪を実施しているのか、また、建設予定区間は除雪を実施する予定か。 →代替公道はすべて除雪を実施しており、建設予定区間についても除雪を実施する予定である。 ・冬季の利用の可否が重要である。 ・既存の公道や林道があり交通ネットワーク、森林施業の点からは整備による効果は高くないのではないか。 →置戸町と陸別町を結ぶ唯一の道路である国道を補完することが期待される。 人工林の間伐や主伐に必要な路網の整備を効率的に進めることが可能となる。 ・ナキウサギの生息の問題がある。 →大規模林道の整備に当たっては、環境影響評価等を実施し環境保全対策を検討・実施している。
	本区間に関する主な意見・情報
	・林業や林産業、酪農業等の経済物流道路としての使命は高く、道央と道東を結ぶことから、観光用・生活用としても重要な位置づけにあり、地域住民の生活向上には欠かせない路線である。 ・エゾナキウサギの生息地を確認しており、大規模林道の建設は長期的にこの地域のナキウサギ個体群に深刻なダメージを与えるので、計画の撤回を求める。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
飯豊・檜枝岐線 西会津区間 （福島県） （高郷村、西会津町） ＜区間＞ 計画事業費 2,335百万円 延長 9.3km （すべて新たに 開設） 幅員 7.0m 昭和50年当初計画 策定 昭和61年計画変更 ＜路線全体＞ 着手年 昭和49年 区間数 9 うち完成 3 うち着工中 4 延長 120.9km 完成 83.5km 進捗率 69%	公道利用区間の整備率は、63%である。 （整備済19.4km 未整備11.4km） 交差公道は、2本あり、幅員は3.5m～7.8mである。 木材加工施設は、3施設あり、年間生産量は、約2千m³である。 森林の総合利用施設等はない。	関係町村は、豊富な森林資源を有しており、総面積の8割強を森林が占めている。 受益地はすべて民有林である。 また、受益地の人工林率は16%であり、関係町村全体よりも低く、人工林の8割強が35年生以下である。 受益地の66%が水土保持林、34%が資源の循環利用林に区分されている。 受益地の事業量（保育）は、今後、増加する見込みである。 関係町村で生産された丸太は、主に会津若松市の木材市場へ出荷される。 本区間に関連する集落は、2集落あり、人口は71人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく終点周辺の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待される。 周辺集落の交流に利用されることが期待される。 受益地周辺で南北に延びる公道が接続されるとともに、関係町村の山間部に点在する集落を結ぶ公道と、西会津町中心部や磐越自動車道西会津ICに向かう公道が結ばれることから、地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。
		環境負荷との関係	
		保安林等の区域は通過しないが、受益地の一部が保安林に指定されている。 貴重動植物については、福島県の発行しているレッドデータブックにおいて、稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
飯豊・檜枝岐線 西会津区間 (福島県) (高郷村、西会津町)	・地域の交通ネットワークとしての便益があるのではないか。 ・周辺に公道があり、幅員は5mでもよいのではないか。 →西半分の区間については、その機能の多くを代替可能な公道等の整備も進んでいる。 ・地元は地域間の交流を重視していると感じた。
	本区間に関する主な意見・情報
	・森林整備及び森林管理に利用されるほか、周辺集落の交流にも利用されることから整備を望んでいるが、幅員7mについては検討の余地がある。 ・冬期間除雪されない大規模林道事業は税金の浪費であり、稀少猛禽類や渡り鳥等へ与える影響、産業廃棄物の不法投棄が懸念される等の理由から、計画は白紙撤回すべきである。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
飯豊・檜枝岐線 昭和区間 （福島県） （昭和村） ＜区間＞ 計画事業費 1,930百万円 延長 7.1 km （すべて既設の林 道等の改良） 幅員 7.0 m 昭和50年当初計画 策定 昭和60年計画変更 ＜路線全体＞ 着手年 昭和50年 区間数 9 うち完成 3 うち着工中 4 延長 120.9km 完成 83.5km 進捗率 69%	公道利用区間の整備率は、42%である。 〔整備済15.3km 未整備21.1km〕 交差公道はない。 木材加工施設は、1施設あり、年間生産量は約4百m ³ である。 国の天然記念物に指定されている駒止湿原があり、年間の利用者数は、約95千人である。	昭和村は、豊富な森林資源を有しており、総面積の9割強を森林が占めている。 受益地はすべて国有林である。 また、受益地の人工林率は36%であり、昭和村全体よりも高く、人工林の7割弱が35年生以下である。 受益地の95%が水土保持林に区分されている。 受益地における事業量（主伐）は、今後、増加する見込みである。 昭和村で生産される丸太は、主に会津若松市の木材市場へ出荷される。 本区間に関連する集落はない。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 本区間周辺の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待される。 駒止湿原へのアクセスの改善が期待される。 東西に並行して延びる国道が山間部で結ばれることから、周辺森林地帯の交通ネットワークの形成に寄与すると期待される。
		環境負荷との関係	
		受益地は保安林等には指定されていない。 貴重動植物については、地元等意見聴取において、稀少猛禽類等の生息情報がもたらされている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
飯豊・檜枝岐線 昭和区間 (福島県) (昭和村)	・ 終点付近の公道の整備状況はどうなっているのか。 → 終点周辺の町道14.1kmのうち91%が幅員5.5m未満である。 ・ 林道工事による駒止湿原への影響はどうか。 → 湿原は林道より高いところにあり、また、流域が異なるので、工事による影響は出ないと考えられる。 ・ 昭和村は駒止湿原への来訪者を村の他地区へ大規模林道を使って誘導したいようである。 → 全線が通行可能な既設林道の改良であり、これを拡幅し、来訪者の便を図ろうとするものである。
	本区間に関する主な意見・情報
	・ 森林資源の有効利用をはじめ、自然資源活用型による地域活性化方策を推進していくうえでも本林道の整備をお願いしたい。 ・ コスト縮減と早期完成及び自然環境への配慮から、1車線の計画でもやむを得ない。 ・ 冬期間除雪されない大規模林道事業は税金の浪費であり、非常に多くの交通量が見込まれ、湿原の植物相・生物相のほか稀少猛禽類や渡り鳥等へ与える影響が大きい、産業廃棄物の不法投棄が懸念されるなどの理由から、計画は白紙撤回すべきである。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
米沢・下郷線 会津若松・下郷区間 （福島県） （会津若松市、 下郷町） ＜区間＞ 計画（昭和58年）事業費 9,106百万円 延長 13.5 km （新たに開設する 部分 10.5km 78% 既設の林道等を 改良する部分 3.0km 22%） 幅員 5.0 m 昭和58年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 昭和58年 区間数 5 うち完成 1 うち着工中 1 うち環境調査中 1 延長 54.7km 完成 11.3km 進捗率 21%	公道利用区間の整備率は、6%である。 （整備済0.3km 未整備4.5km） 交差公道はない。 木材加工施設は、30施設あり、年間の生産量は、約65千m³である。 森林の総合利用施設等はない。	関係市町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の7割強を森林が占めている。 受益地の人工林率は9%であり、関係市町全体よりも低く、人工林のほとんどが35年生以下である。 受益地の95%が水土保持林に区分されている。 受益地における事業量（間伐、主伐）は、今後、増加する見込みである。 関係市町で生産された丸太は、主に会津若松市にある木材市場に出荷されている。また、この木材市場は会津地方で唯一の木材市場であり、近隣町村からも木材が持ち込まれている。 会津若松市では、広葉樹を用いた漆器が生産されている。 本区間に関連する集落はない。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、終点付近の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待されるほか、隣接区間等の整備により、下郷町東部の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待される。 下郷町と会津若松市を結ぶ国道の災害時の迂回路として機能する。 会津若松市と下郷町を直接結ぶルートとして、国道を補完するだけでなく、関係市町の2つの流域を結ぶ地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林の区域を通過する。また、自然公園等の区域は通過しないが、受益地の一部が県立自然公園の普通地域に指定されている。 貴重動植物については、地元等意見聴取において、稀少猛禽類の生息情報がもたらされている。 急峻な地形である。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
米沢・下郷線 会津若松・下郷区間 (福島県) (会津若松市、下郷町)	・ 地形的に工事が非常に難しそうである。 →会津若松市部分については比較的地形が緩やかな部分があり、森林整備等のための林道の建設は可能であると見込まれる。 下郷町部分については、既設の林道を活用すれば森林整備等を適切に実施することが可能であると見込まれる。 ・ 既設林道の改良による整備について検討すべきではないか。 →試算によると事業費は減少する見込みである。 ・ 本区間の整備には起点側の公道利用区間の整備が必要不可欠である。
	本区間に関する主な意見・情報
	・ 効率的な林業経営と林産物等の安定した流通機能の確立のほか、会津若松市と下郷町を直結するものであり、地域振興が図られると期待される。 当区間の整備には既設林道を最大限活用して整備することの検討も必要である。 ・ 冬期間除雪されない大規模林道事業は税金の浪費であり、希少猛禽類や渡り鳥等へ与える影響、産業廃棄物の不法投棄などが懸念されることから、計画は白紙撤回すべきである。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
米沢・下郷線 下郷（Ⅱ）区間 （福島県） （下郷町） ＜区間＞ 計画（昭和58年）事業費 6,482百万円 延長 12.5 km （すべて新たに 開設） 幅員 5.0 m 昭和58年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 昭和58年 区間数 5 うち完成 1 うち着工中 1 うち環境調査中 1 延長 54.7km 完成 11.3km 進捗率 21%	公道利用区間の整備率は、90％である。 〔整備済1.8km 未整備0.2km〕 交差公道はない。 木材加工施設は、2施設あり、年間生産量は、約3千m³である。 森林の総合利用施設等はない。	下郷町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の9割弱を森林が占めている。 受益地の人工林率は18％であり、下郷町全体よりも低く、人工林の6割強が35年生以下である。 受益地のすべてが水土保持林に区分されている。 受益地における事業量（保育）は、今後、増加する見込みである。 下郷町で生産された丸太は、主に会津若松市にある木材市場へ出荷されている。 本区間に関連する集落はない。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、本区間終点付近の森林からの丸太の輸送ルートの一つとなることが期待されるほか、隣接区間等の整備により、下郷町東部の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待される。 終点側の接続公道の災害時には、迂回路として機能する。 東西に延びる国道と、行き止まり線形の町道が南北に接続されることから、下郷町の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。 また、隣接区間の整備により下郷町と会津若松市を結ぶ新たなルートの一つとして機能することが期待される。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林等の区域を通過する。 貴重動植物については、福島県の発行しているレッドデータブックにおいて、稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
米沢・下郷線 下郷（Ⅱ）区間 （福島県） （下郷町）	・人工林率は決して高くないが、かなり奥地で拡大造林をしたという印象を受けた。 ・天然林が多く、森林施業よりも一般的な道路としての要請が高いのではないかと →予定路線は、中腹の比較的地形の緩やかなテラス状の部分を通り、人工林部分を中心に整備されつつある林道を接続して林道ネットワークの基幹となると考えられる。 ・自然環境への影響が想定され、それなりの理由がないと開設はむずかしいのではないかと。 →終点の地域は、国道の整備により新幹線や高速道路から好アクセスとなる予定であり、そこへつながる当区間に地域の強い要望がある。 ・受益地と関係があるとされる下郷町東部の山間部の住民数について示してほしい。 →戸数117戸、人口412名である。 ・既設の複数の林道を接続し、ネットワークの形成に寄与すると考えられるが、生活道路としての必要性には疑問が若干残り、林業用のみであれば、必ずしも大規模林道でなくても良いかもしれないと思った。 →下郷町東部（大川右岸）の山間部にある集落に住む住民にとっては、下郷Ⅰ区間と併せて、大川左岸を通る国道の迂回路の一つとなる新たな道路網として、生活環境の向上に寄与するものと考えられる。
	本区間に関する主な意見・情報
	・既設林道との接続により、効率的な森林の整備が図られ、県南地域と会津地域の交流が容易となるほか、起点側の集落は町道が唯一の道路であり、災害時の迂回路として有効であり、計画通りの整備が望まれる。 ・自然環境への配慮及び開設コストの縮減、既設林道との接続を図る観点から、線形を下方に移動させる検討が必要である。 ・冬期間除雪されない大規模林道事業は税金の浪費であり、希少猛禽類や渡り鳥等へ与える影響、産業廃棄物の不法投棄などが懸念されることから、計画は白紙撤回すべきである。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
大山・福光線 大山（Ⅱ）区間 （富山県） （大山町） ＜区間＞ 計画事業費 5,922百万円 延長 9.8 km 〔すべて新たに 開設〕 幅員 7.0 m 昭和56年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 昭和56年 区間数 6 うち完成 1 うち着工中 3 延長 71.1km 完成 9.6km 進捗率 14%	公道利用区間の整備率は、50%である。 〔整備済0.7km 未整備0.7km〕 交差公道はない。 木材加工施設はない。 森林の総合利用施設等はない。	大山町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の9割強を森林が占めている。 受益地はすべて民有林である。 また、人工林率は、13%であり、大山町全体よりも高く、人工林の6割強が35年生以下である。 受益地の59%が水土保持林に、32%が森林と人との共生林に区分されている。 受益地における事業量（更新、保育、間伐、主伐）は、今後、増加する見込みである。 大山町で生産された間伐材は、立山町にある間伐材加工場へ、その他の丸太は主として、富山市にある木材市場に出荷されている。 本区間に関連する集落は、1集落あり、人口は1人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 本区間周辺の森林から、立山町の間伐材加工場への輸送ルートとして機能することが期待される。 終点側の接続公道の災害時には、迂回路として機能する。 本区間周辺で南北に延びる公道が東西に結ばれることから、大山町における新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。 また、隣接区間の整備により、県内の2つの流域を結ぶ最短ルートとして地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。 富山県の林道網整備計画において、県の山間部を東西に横断する林道の整備を進めていくことが示されている。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林等の区域を通過する。 貴重動植物については、富山県の発行しているレッドデータブックにおいて、稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
大山・福光線 大山（Ⅱ）区間 （富山県） （大山町）	・奥地の人工林率の低い地域でも車両の大型化や高性能林業機械の導入が必要なのか。 →一定量の間伐等を実施する計画があり、機械化も必要である。 ・水土保持林、共生林が半々のところまでむずかしい林道が必要なのか。 →水土保持林、共生林においても、その機能を十全に発揮するためには、適切な森林整備が必要であり、その効率的・効果的な実施のためには、一般的に、高性能林業機械の導入が可能な路網の整備が必要である。 ・ネットワークとして横の連絡がほしいということではないか。 →富山県としては県内山間地を東西に横断する林道が必要であるとしている。 ・富山県が開設する林道としての可能性が検討されているのか知りたい。
	本区間に関する主な意見・情報
	・県南部を東西に連絡し、新たなネットワークを形成する重要な路線であり、間伐等適正な森林の整備のほか、地域振興に大きく貢献することから当初計画通りの整備が望まれる。 ・人工林率が極めて低く、稀少猛禽類等の生息の可能性が示されていることから新設する必要はなく、たとえ整備するとしても、自動車の通行台数は少なく、幅員5mで十分である。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
大山・福光線 大山・大沢野区間 （富山県） （大山町、大沢野町） ＜区間＞ 計画事業費 6,712百万円 延長 12.9km （新たに開設する 部分 8.9km 69% 既設の林道等を 改良する部分 4.0km 31%） 幅員 7.0m 昭和56年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 昭和56年 区間数 6 うち完成 1 うち着工中 3 延長 71.1km 完成 9.6km 進捗率 14%	公道利用区間の整備率は、43%である。 （整備済1.2km 未整備1.6km） 交差公道はない。 木材加工施設はない。 受益地内には、森林公園及びスキー場が整備されており、年間の利用者は、約31千人である。	関係町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の9割を森林が占めている。 受益地はすべて民有林である。 また、受益地の人工林率は26%であり、関係町全体よりも高く、人工林の7割弱が35年生以下である。 受益地の69%が水土保持林に、20%が森林と人との共生林に区分されている。 受益地における事業量（更新、保育、主伐）は、今後、増加する見込みである。 関係町で生産された間伐材は、立山町にある間伐材加工場へ、その他の丸太は主として、富山市にある木材市場に出荷されている。 本区間に関連する集落はない。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 本区間周辺の森林から、立山町の間伐材加工場への輸送ルートとして機能することが期待される。 受益地内の森林の総合利用施設へのアクセスの改善が期待される。 本区間周辺で南北に延びる公道が東西に結ばれることから地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。 また、隣接区間等の整備により、県内の2つの流域を結ぶ最短ルートとして地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。
		環境負荷との関係	富山県の林道網整備計画において、県の山間部を東西に横断する林道の整備を進めていくことが示されている。
		水源かん養保安林等の区域を通過する。 貴重動植物については、富山県の発行しているレッドデータブックにおいて、稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
大山・福光線 大山・大沢野区間 (富山県) (大山町、大沢野町)	・迂回路としての機能については、集落に人が少ないのであれば、緊急時にはヘリコプターを利用した方がよいという議論は起きないのか。 →ヘリコプターはあくまで緊急避難的なものであり、迂回路との比較はできない。 ・既設林道の改良による整備について検討すべきではないか。 →試算によると事業費は減少する見込みである。 ・民有林所有者の意識が重要と考える。 ・富山県が南部に道路を横に付けたいというのはよく理解できる。 ・ダム工事のための道路を活用するよう研究する必要がある。 →ダム工事のための県道付替え道路を活用するように線形を変更することが可能であると見込まれる。 ・積雪時にどの程度利用するかが問題である。
	本区間に関する主な意見・情報
	・県南部を東西に連絡し、新たなネットワークを形成する重要な路線であり、保育、間伐、主伐はもとより、沿線に景勝地もあり、地域振興に大きく貢献することから当初計画通りの整備が望まれる。 ・希少猛禽類への影響があることから新規の道路建設はさけ、既設林道の改良にとどめるべきであり、施業に必要な林道は支線として整備した方が効率的であり、たとえ整備するとして自動車の通行台数は少なく、幅員5mで十分である。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等の 整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の 意見を踏まえ事務局で取りまとめ たもの）
朝日・大山線 上市・立山区間 （富山県） （上市町、立山町） ＜区間＞ 計画事業費 8,656百万円 延長 17.8km （新たに開設する 部分 4.2km 24% 既設の林道等を 改良する部分 13.6km 76%） 幅員 7.0m 平成5年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 平成5年 区間数 2 うち完成 0 うち着工中 1 延長 50.7km 完成 3.8km 進捗率 7%	公道利用区間の 整備率は、54%で ある。 （整備済19.0km 未整備16.3km） 交差公道はない。 木材加工施設は 2施設あり、年間 の生産量は約1千 m³である。 受益地内には、立 山町の文化財に指 定されているミズ バショウの群生地 があり、年間の利 用客は、10万人で ある。 また、研修施設、 キャンプ場等が整 備されており、年 間の利用者は、9 万人である。	関係町は、豊富な森林資源を有しており、総面積 の8割を森林が占めている。 受益地はすべて民有林である。 また、受益地の人工林率は23%であり、関係町全 体よりも高く、人工林の4割が35年生以下である。 受益地の82%が水土保持林に区分されている。 受益地における事業量（間伐、主伐）は、今後、 増加する見込みである。 関係町で生産された間伐材は立山町にある間伐材 加工場へ、その他の丸太は主として、富山市にある 木材市場に出荷されている。 立山町の間伐材加工場では、小径木を土木工事用 の資材に加工しており、近隣町村の間伐材も受け入 れている。 本区間に関連する集落はない。 環境負荷との関係 水源かん養保安林の区域を通過する。 貴重動植物については、富山県の発行しているレ ッドデータブックにおいて、稀少猛禽類等の生息の 可能性が示されている。 本区間は、環境影響評価法に基づく環境影響評価 の対象区間である。	森林整備及び森林管理に利用さ れ、施業コストの縮減が期待され る。 受益地だけでなく、起点周辺の 森林から立山町の間伐材加工場へ の輸送ルートとして機能すること が期待される。 受益地内のミズバショウ群生地 へのアクセスの改善が期待される ほか、研修施設で実施される行事 に利用されることが期待される。 既存の交通ネットワークの改良 につながるとともに、隣接区間の 整備により富山県中央部から海岸 部へ向かうルートの一つとなり、 既存の交通ネットワークを補完す ることが期待される。

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
朝日・大山線 上市・立山区間 (富山県) (上市町、立山町)	・改良して利用する既設林道の延長の中に利用しない部分がある理由はなにか。 →林道の構造規程に従った場合に、利用するのがむずかしい部分である。 ・既設林道を残した場合の管理コストを含めた改良と開設の比較が必要ではないか。 →試算によると、開設部分の一部を改良部分とするほうが事業費は減少する見込みである。 ・災害時の迂回路としての機能は考えられるか。 →本区間終点よりも下流域は過去に何回か水害の発生している地域であり、町中心部への公道が通行止めとなる可能性がある。 ・集落に人が少ないのであれば、緊急時にはヘリコプターを利用した方が良いという議論があるのではないか。 →ヘリコプターはあくまで緊急避難的なものであり、迂回路との比較はできない。 ・近隣のミズバショウ群生地への影響はないのか。 →設計、施工に際しては専門家の意見を聞き、環境への影響が最小限とすることが必要である。 ・現地をみたところ、ミズバショウは必ずしも大きな問題ではないと思った。 ・既設林道を改良するメリットはあまりないのではないか。 →森林施業や木材生産の面だけでなく、森林の総合利用、治山工事による利用もあり、改良が必要である。 ・既設の林道を部分的に改良することでよいのではないか。 →仮に、既設の林道に待避場を追加したり、線形を一部変更することが必要であっても、大規模林道事業で実施すべきか否かは慎重に検討することが適当である。 ・冬期間どの程度使用するかが問題である。 ・森林環境教育のために使うことは賛成だが、それを理由に大型バスが通行できる林道が必要かどうかは、十分議論すべきと思う。 →立山少年の家までのアクセスは大型バスでも可能であり、同施設からは基本的に徒歩で森林環境教育が実施されている。
	本区間に関する主な意見・情報 ・高性能林業機械の導入、森林資源の運搬、治山工事、森林レクリエーションへの活用が図られるほか、周辺集落における災害時の迂回路確保の必要性、既存の道路整備の状況等から、計画通りの整備が望まれる。 ・ミズバショウ群生地や希少な動植物への影響は避けられず、また周辺道路整備の状況から災害時迂回路確保の必要性もなく、たとえ整備するとしても、幅員5mで十分であり、既設林道の改良に留めるべきである。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
関ヶ原・八幡線 美山・板取区間 （岐阜県） （山県市（旧美山町）、 板取村） ＜区間＞ 計画事業費 11,487百万円 延長 24.3km （新たに開設する 部分 21.9km 90% 既設の林道等を 改良する部分 2.4km 10%） 幅員 5.0m 昭和57年当初計画 策定 昭和60年計画変更 ＜路線全体＞ 着手年 昭和57年 区間数 5 うち完成 0 うち着工中 4 延長 70.0km 完成 11.3km 進捗率 16%	公道利用区間の整備率は、53%である。 （整備済11.4km 未整備10.1km） 交差公道は、 ない。 木材加工施設 は5施設あり、 年間生産量は約 3千m³である。 バンガロー等 の宿泊施設が3 施設、木工体験 施設が2施設整 備されており、 年間の利用者は 45千人である。	関係町村（旧美山町、板取村。以下同じ。）は、豊富な森林資源を有しており、総面積の9割強を森林が占めている。 受益地の人工林率は71%であり、関係町村全体よりも高く、人工林のうち35年生以下は3割弱である一方で、2割強が61年生以上である。 受益地の52%が水土保持林、48%が資源の循環利用林に区分されている。 受益地における事業量（保育、間伐、主伐）は、今後、増加する見込みである。 本区間周辺のスギ人工林は、「美山スギ」として有名である。 関係町村で生産された丸太は、主に岐阜市の木材市場へ出荷されている。 本区間に関連する集落は3集落あり、人口は380人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 板取村の森林から、旧美山町の製材工場への丸太の輸送ルートとして利用されることが期待される。 板取村の森林の総合利用施設へのアクセス道の一つとして利用されることが期待される。 関係町村を直結する唯一のルートとして利用されることが期待される。 周辺地域を東西に横断する道路は現在、未整備であることから、隣接区間の整備により、地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。 岐阜県の道路網整備計画において、岐阜県の主要な交通軸の一つに位置づけられている。なお、岐阜県は、この交通軸の整備のために、起終点等を変更し、延長を約19km、幅員を7.0mとする計画への変更を要望している。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林等の区域を通過する。 貴重動植物については、岐阜県の発行しているレッドデータブックにおいて、稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
関ヶ原・八幡線 美山・板取区間 (岐阜県) (山県市(旧美山町)、 板取村)	・ 県の計画変更要請は、いずれ必要な改良を大規模林道事業で最初からやってほしいというものではないか。 ・ 県の計画変更要請に当たっては県と関係市村の公道整備の担当が連携をとったものと思われ、これは大切なことである。 ・ 水源の保護という問題は残っているが、地域の林業や観光の振興の要望からみると整備のための条件は整っていると思われる。 ・ 代替公道との関係や町村合併の影響などの議論もある。 ・ 終点側の公道利用区間の国道にトンネルができるので、観光開発に使いたいという地元の要請がある。
	本区間に関する主な意見・情報
	・ 人工林率が高く森林整備の必要性が大きいほか、レクリエーション、生活道路、災害時迂回路として利用される極めて重要な道路であり、早期整備、さらには幅員7mへの変更も望まれる。 ・ 木材の搬出の面から必要であり、計画の実現を要望したいが、生活用、観光用道路の役割を兼ねて整備すれば交通量が増え、本来の林業用道路としても利用しにくくなり、不法投棄のおそれもある。森林所有者のための道路として整備されることを期待する。 ・ 水源地に悪影響を及ぼす懸念があるので、環境に十分配慮し、事前の調査を行ってほしい。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を踏まえ事務局でとりまとめたもの）
若桜・江府線 若桜・智頭区間 （鳥取県） （若桜町、八東町、智頭町） ＜区間＞ 計画事業費 7,545百万円 延長 25.8km 〔新たに開設する部分 15.0km 58% 既設の林道等を改良する部分 10.8km 42%〕 幅員 7.0,5.0m (5.0m部分は10.0km) 昭和49年当初計画策定 昭和57年計画変更 ＜路線全体＞ 着手年 昭和52年 区間数 4 うち完成 1 うち着工中 2 延長 78.0km 完成 43.2km 進捗率 55%	公道利用区間の整備率は100%である。 〔整備済 13.9km〕 本区間の中間部にある、公道利用区間となっている主要地方道1本のほか、交差公道が終点付近に1本あり、幅員は4mである。 当該交差公道が交差する地点から終点までの3.9kmの既設林道（改良区間）は平成13年に主要地方道となっている。 木材加工施設は6施設あり、年間生産量は、約2万m³である。 キャンプ場が整備されており、年間の利用者数は1万人である。	関係町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の9割強を森林が占めている。 受益地の人工林率は69%であり、関係町全体よりも高く、人工林の4割が35年生以下である一方で、61年生以上の人工林も2割を占める。 受益地の97%が水土保持林に区分されている。 受益地における事業量（間伐、主伐）は、今後も現状と同程度実施される見込みである。 智頭町は「智頭スギ」の産地として有名である。 関係町で生産された丸太は、主に智頭町の木材市場に出荷されている。 智頭町の木材市場には、県内はもとより、他県からも丸太が持ち込まれている。 本区間に関連する集落は、3集落であり、人口は3,945人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、若桜町の森林からの丸太の輸送ルートとして利用されることが期待される。 本区間中間部にある森林の総合利用施設へのアクセス道として利用されることが期待される。 若桜町と智頭町を結ぶ唯一のルートとして両町間の交流に利用されることが期待される。 南北に延びる2つの国道が東西に結ばれることから、地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。 鳥取県の道路網整備計画において、中山間地域相互の連絡林道として位置づけられている。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林等の区域を通過する。 受益地内の1集落は文化財保護法に基づく市町村指定の伝統的建造物群保存地区に指定されている。 貴重動植物については、地元等意見聴取において、稀少猛禽類等の生息の情報がもたらされている。 本区間は、環境影響評価法に基づく環境影響評価の対象区間である。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
若桜・江府線 若桜・智頭区間 (鳥取県) (若桜町、八東町、 智頭町)	・幅員 5 mで計画されている智頭町内は、一般的にかなり地形の悪いところである。 →当該部分については、代替可能な公道の整備が進んでいる。 - 幅員 7 mで計画されている智頭町内の一部や若桜町内の部分についても、地形的に整備が容易な地区では必ずしもないと考えられる。
	本区間に関する主な意見・情報
	・森林整備や原木安定供給の効率化が図られるほか、周辺町村からのアクセスが向上し、レクリエーションとしての利用が期待される。 ・人工林の拡大や昼夜を問わない自動車の通行により、ツキノワグマ等の生活環境が失われることなどから、林道の建設には反対である。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
波佐・阿武線 匹見・美都区間 （島根県） （匹見町、美都町） ＜区間＞ 計画事業費 1,154百万円 延長 5.6km （すべて新たに 開設） 幅員 7.0m 昭和50年当初計画 策定 平成2年計画変更 ＜路線全体＞ 区間数 7 うち完成 5 うち着工中 1 延長 48.8km 完成 37.4km 進捗率 77%	公道利用区間の整備率は、23%である。 （整備済13.4km 未整備43.7km） 交差公道は1本あり、幅員は3.5mである。 なお、終点付近は、交差公道（県道）の計画線と並行している。	関係町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の9割強が森林である。 受益地の人工林率は57%であり、関係町全体よりも高く、人工林の8割強が35年生以下である。 受益地の96%が水土保持林に区分されている。 受益地における事業量（保育、間伐）は、今後、増加する見込みである。 関係町で生産された丸太は、主に益田市にある木材市場へ出荷されている。 本区間に関連する集落は、2集落であり、人口は106人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、終点周辺の森林で生産された丸太の輸送ルートとして利用されることが期待される。 終点付近の集落から国道へのアクセス道として利用されることが期待される。 匹見町の谷沿いに南北に延びる県道が、峰越しに接続されるだけでなく、東から延びてくる県道とも接することから、関係町の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。
		環境負荷との関係	
	木材加工施設は1施設あり、年間の生産量は約1千m³である。 キャンプ場が整備されており、年間の利用者は約2千人である。	水源かん養保安林の区域を通過する。 貴重動植物については、地元等意見聴取において、稀少猛禽類等の生息情報がもたらされている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
波佐・阿武線 匹見・美都区間 (島根県) (匹見町、美都町)	・計画線形が平行する林道と県道の調整が必要である。 →公道利用区間となっている既存県道の整備も重要である。 ・道路は他の地域と比べて決して多くないを考えるが、地域と協調して路網を整備していくことが必要である。
	本区間に関する主な意見・情報
	・人工林率が高く森林整備が急がれ、路網整備の基幹となる林道の開設が急がれるとともに、生活道路、都市との交流アクセス、災害時避難路、森林レクリエーション施設へのアクセス道としても期待され、早期着手を希望する。 ・美都町の水源地帯の保全、ツキノワグマ、ヤマネ、サシバ、ゴギ等の生息環境の保護の観点から、計画に反対する。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
比和・新庄線 美土里区間 （広島県） （美土里町） ＜区間＞ 計画事業費 1,626百万円 延長 4.0km 〔すべて新たに 開設〕 幅員 7.0m 昭和56年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 昭和56年 区間数 7 うち完成 4 うち着工中 2 延長 52.9km 完成 33.9km 進捗率 64%	公道利用区間の整備率は、59%である。 〔整備済33.1km 未整備23.3km〕 交差公道はない。 木材加工施設はない。 森林の総合利用施設等はない。	美土里町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の9割弱を森林が占めている。 受益地の人工林率は22%であり、美土里町全体よりも低く、人工林の9割弱が35年生以下である。 受益地の65%が水土保持林、35%が資源の循環利用林に区分されている。 受益地における事業量（保育、間伐、主伐）は、今後、増加する見込みである。 美土里町で生産された丸太は、主に三次市の木材市場へ出荷されている。 本区間に関連する集落は、8集落あり、人口は395名である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、美土里町北部からの丸太の輸送ルートとして利用されることが期待される。 関連集落から国道へのアクセス道として利用されることが期待される。 美土里中央部と、国道へのアクセス道である県道が直接結ばれることから、美土里町における新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。 広島県の道路網整備計画において、中山間地域の振興及び地域間の交流連携強化のための広域的林道として位置づけられている。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林の区域を通過する。 貴重動植物については、広島県の発行しているレッドデータブックにおいて、ツキノワグマ等の生息の可能性が示されている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
比和・新庄線 美土里区間 (広島県) (美土里町)	・なぜ4 km程度の区間が残っているのか。 →限られた事業費の中で、優先度の高いところから工事を開始しているためである。 ・ミクロに見ると、事業費を公道の改良に用いたほうが地域住民は喜ぶのではないか。 →森林整備、森林管理の観点から必要であり、周辺森林からの丸太の輸送ルートとしても、本区間の整備が要望されている。 ・既設林道の改良について検討すべきではないか。 →試算によると事業費は増加する見込みである。 ・整備の緊急性が低いのではないか。 ・都市との交流が期待できる地域であり、例えば、補助林道など、大規模林道とは違う形で道路があっても良いのではないか。 ・その気になればすぐに完成する区間であり、長年待った地元としてはもう一息という気持ちもあるだろう。 →代替可能な公道等の整備も進んでいる。
	本区間に関する主な意見・情報
	・森林整備、松くい虫被害の防除等に伴せられるほか、生活道路、レクリエーション施設等を通じた都市との交流にも利用され、早期完成が望まれる。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の 意見を踏まえ事務局で取りまとめ たもの）
高尾・小坂線 庄原・三和区間 （広島県） （庄原市、三和町、 総領町、神石町） ＜区間＞ 計画事業費 17,684百万円 延長 29.2km （新たに開設する 部分 27.0km 92% 既設の林道等を 改良する部分 2.2km 8%） 幅員 7.0m 平成3年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 平成3年 区間数 2 うち完成 0 うち着工中 1 延長 48.5km 完成 12.1km 進捗率 25%	公道利用区間 の整備率は、27 %である。 （整備済 4.3km 未整備11.8km） 本区間の中間 部にある、公道 利用区間となっ ている4本の県 道を除き、交差 公道はない。 木材加工施設 は、9施設あり、 年間生産量は、 製材が約6千m³、 チップが約17千 tである。 キャンプ場等 が整備されてお り、年間利用者 数は、約3千人 である。	関係市町は、豊富な森林資源を有しており、総面積 の8割弱を森林が占めている。 受益地の人工林率は50%であり、関係市町全体より も高く、人工林の6割弱が35年生以下である。 受益地の森林の68%が水土保持林に、21%が資源の 循環利用林に区分されている。 受益地における事業量（保育、間伐）は、今後も現 状と同程度実施される見込みである。 関係市町は、広島県における林業地帯の一つで、「備 北材」の産地である。 関係市町で生産された丸太は、主に三次市にある木 材市場へ出荷されている。 本区間に関連する集落は、21集落あり、人口は 1,186人である。 環境負荷との関係 水源かん養保安林等の区域を通過する。また、自然 公園等の区域を通過しないが、受益地の一部が、県条 例に基づく県緑地環境保全地域に指定されている。 貴重動植物については、広島県の発行しているレッ ドデータブックにおいて、ツキノワグマ等の生息の可 能性が示されている。 本区間は、環境影響評価法に基づく環境影響評価の 対象区間である。	森林整備及び森林管理に利用さ れ、施業コストの縮減が期待され る。 受益地だけでなく、三和町及び 神石町からの丸太の輸送ルートと して利用されることが期待され る。 主として谷沿いに整備されてい る複数の公道を峰越して接続する ことで、地域の新たな交通ネット ワークの形成に寄与することが期 待される。 広島県の道路網整備計画におい て、中山間地域の振興及び地域間 の交流連携強化のための広域的林 道として位置づけられている。

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
高尾・小坂線 庄原・三和区間 (広島県) (庄原市、三和町、 総領町、神石町)	・生活道と考えれば既設のもので十分ではないか。 →区間周辺の集落を結ぶ公道は狭隘なものが多く、本区間の整備は地域間交流の面からも必要である。 ・緑地環境保全地域に一部林道がかかっているが、問題はないのか。 →線形の変更や自然環境に配慮した工法等、適切な対応が必要である。 ・既設の林道等を組み合わせることで当初の目的はかなり達成されるのではないか。 →林道等の整備が進んでいない部分もある。
	本区間に関する主な意見・情報
	・保育等が必要な人工林が多く、森林整備に不可欠であり、生活道路、広域的な地域間の交流、観光、レクリエーションへの利用にも供され、また既存道路は幅員が狭く危険であるため、早期完成が望まれる。 ・地域間交流の効果を得るのは難しいのではないか。公道の整備が先であり、森林整備に利用するなら、既存道路を改良する方が効率的。交通量が見込まれないのであれば、維持費もかかり必要ない。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治 体等の意見を踏まえ事務 局で取りまとめたもの）
大朝・鹿野線 吉和区間 （広島県） （廿日市市（旧吉和 村）） ＜区間＞ 計画事業費 532百万円 延長 2.3km （すべて新たに 開設） 幅員 7.0m 昭和52年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 昭和51年 区間数 6 うち完成 1 うち着工中 4 延長 68.0km 完成 38.5km 進捗率 57%	公道利用区間 の整備率は、27 %である。 （整備済 4.9km 未整備13.3km） 交差公道はな い。 木材加工施設 はない。 スキー場が整 備されており、 年間の利用者数 は、2千人であ る。	旧吉和村は、豊富な森林資源を有しており、9割強を森林が占めている。 受益地はすべて民有林である。 受益地は、ほとんどを旧吉和村等の森林所有者で組織された組合組織が管理している。 また、受益地の人工林率は27%であり、旧吉和村全体よりも低く、人工林は、すべて35年生以下である。 受益地はすべて森林と人との共生林に区分されている。 受益地における事業量（間伐）は、今後増加する見込みである。 旧吉和村周辺の太田川流域は広島県の林業地帯の一つであり、「太田川材」の産地である。 旧吉和村で生産された丸太は、主に加計町にある木材市場へ出荷されている。 本区間に関連する集落は、1集落あり、人口は14人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、終点付近の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待される。 関連する集落から吉和村中心部へのアクセスに利用されることが期待される。 また、山口県錦町方面から中国自動車道吉和ICまでのアクセスが改善される。 本区間は谷沿いを迂回する公道を接続し、旧吉和村西部の交通ネットワークを補完することが期待される。 広島県の道路網整備計画において中山間地域の振興及び地域間の交流連携強化のための広域的林道として位置づけられている。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林の区域を通過する。また、受益地はすべて国定公園に指定されており、第2・3種特別地域に指定されている。 貴重動植物については、広島県の発行しているレッドデータブックにおいて、ツキノワグマ等の生息の可能性が示されている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
大朝・鹿野線 吉和区間 (広島県) (廿日市市(旧吉和村))	・ 高速道路の迂回路としての役割がある。 →高速道路の迂回路としては、当予定区間の代替公道となる整備済みの公道を利用することも可能である。 ・ 週末のレクリエーションの交通には便利なのではないか。 ・ 民有林の天然林が多く、今後の伐採方法に注目する必要がある。 →所有者は天然林の皆伐は行わない方針である。
	本区間に関する主な意見・情報
	・ 森林整備に利用されるほか、木材市場へのアクセス道路、緊急時のアクセス道路、高速道路の迂回路等、地域の活性化に不可欠であり、早期完成を望むが、西中国山地国定公園内を通過することから自然環境に配慮した適切な対応が必要である。 ・ 吉和区間の中止は歓迎する。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を 踏まえ事務局で取りまとめたもの）
広見・篠山線 鬼が城・薬師谷区間 （愛媛県） （宇和島市、津島町） ＜区間＞ 計画事業費 10,408百万円 延長 20.1km （新たに開設する部分 14.1km 70% 既設の林道等を 改良する部分 6.0km 30%） 幅員 5.0m 昭和58年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 昭和57年 区間数 5 うち完成 1 うち着工中 2 延長 75.9km 完成 26.3km 進捗率 35%	公道利用区間の整備率は、71%である。 （整備済 1.2km 未整備 0.5km） 交差公道は、2本あり、幅員は4.6mである。 木材加工施設は、13施設あり、年間の生産量は約21千m³である。 遊歩道が整備されており、年間の利用者は、1万人である。	関係市町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の8割弱を森林が占めている。 受益地の人工林率は61%であり、関係市町全体よりも高く、人工林の5割強が35年生以下である。 受益地の80%が水土保持林に区分されている。 受益地における事業量（間伐）は、今後、増加する見込みである。 津島町で生産された丸太は、主に町内の木材市場に出荷されており、宇和島市で生産された丸太は、主に三間町及び広見町にある木材市場へ出荷されている。 本区間に関連する集落は、1集落であり、人口は723人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 隣接区間の整備により、受益地だけでなく、本区間周辺の森林からの丸太の輸送ルートとなることが期待される。 隣接区間の整備により、海岸部の宇和島市と内陸部の松野町が森林地帯で結ばれることから、周辺地域の交通ネットワークを補完することが期待される。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林等の区域を通過する。 貴重動植物については、県の関係課等が把握している範囲において、稀少猛禽類の生息が確認されている。 地形が急峻である。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
広見・篠山線 鬼が城・薬師谷区間 (愛媛県) (宇和島市、津島町)	・トンネルによるコスト縮減の可能性について示してほしい。 →試算では事業費は増加する見込みである。 ・トンネルへの変更は周辺森林の施業との関係を踏まえて考える必要がある。 ・大規模林道なら道路と考え、施業のためなら部分的に支線を入れればよい。 ・既設道の改良による整備を検討すべきではないか。 →試算では事業費は減少する見込みである。 ・これまでも造林・保育が実施されており、作業道で足りるのではないか。 →高性能林業機械の導入、作業道の整備のために幹線となる林道が必要である。 ・急傾斜であっても既に造林が進み既設林道もあるところにあえて計画した理由をもう少しきちんと示してほしい。 →植林の大部分が実施された頃は、徒歩を中心に作業を実施したが、山村の過疎化・高齢化や林業の労働形態の変化により、森林整備を効率的・効果的に実施するためには、林内路網の一層の整備が必要である。 ・地元市長から薬師谷に入る路線は必要ないとの話があった。 →鬼が城部分についても全線が幅員4.6m舗装済みであり、県及び市から地形の改変を最小限にするよう求められている。
	本区間に関する主な意見・情報
	・森林資源の有効活用と森林保全に寄与し、隣接市町村へのアクセス道としても重要であるが、希少猛禽類が生息していることや薬師谷地区の社会情勢の変化から、ルート変更の検討をお願いしたい。また、改良区間については、できるだけ地形の改変を少なくしてほしい。 ・集水域の水の流れを破壊することになり、河川管理コストの高騰を招くことになるため、林道をつくる必要はない。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見を踏まえ事務局で取りまとめたもの）
広見・篠山線 八面山・稲が窪区間 (愛媛県) (津島町) <区間> 計画事業費 5,489百万円 延長 9.8km 新たに開設する部分 7.1km 72% 既設の林道等を改良する部分 2.7km 28% 幅員 5.0m 昭和58年当初計画策定 <路線全体> 着手年 昭和57年 区間数 5 うち完成 1 うち着工中 2 延長 75.9km 完成 26.3km 進捗率 35%	公道利用区間の整備率は、41%である。 〔整備済4.1km 未整備5.9km〕 交差公道は、1本あり、幅員は4.6mである。 木材加工施設は、3施設あり、年間の生産量は、約5千m³である。 森林の総合利用施設はない。	津島町は、豊富な森林資源を有しており、総面積の8割強を森林が占めている。 受益地の人工林率は92%であり、津島町全体よりも高く、人工林の6割が31～40年生である。 受益地の99%が水土保持林に区分されている。 受益地における事業量（間伐）は、今後、増加する見込みである。 津島町で生産された丸太は、主として町内の木材市場へ出荷されている。 本区間に関連する集落は、1集落であり、人口は8人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地からの丸太の輸送ルートとして機能することが期待されるほか、隣接区間の整備により、終点周辺の森林からの丸太の輸送ルートとなる可能性もある。 関連する集落の災害時の迂回路として機能する。 津島町北部の森林地帯と高知県に連絡している町道とのアクセスが改善されるほか、隣接区間の整備により、津島町東部から宇和島市へのアクセス道の一つとして既存の交通ネットワークを補完することが期待される。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林の区域を通過する。 貴重動植物については、県の関係課等が現時点で把握している範囲では、特に留意すべき点はない。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
広見・篠山線 八面山・稲が窪区間 (愛媛県) (津島町)	・トンネルによる代替案も検討すべきではないか。 →試算によると事業費は減少する見込みである。 森林整備を面的に実施するための基盤である林道としては、トンネル化が必ずしも適切ではないことや地元からは民有林内をより多く通過するような線形の変更（結果的に延長の短縮）の要望がなされている。 ・地元から市町村合併の観点から必要との意見があった。
	本区間に関する主な意見・情報
	・森林整備や木材の搬出・林業機械の導入に不可欠であり、隣接市町村へのアクセス道としても重要である。 ・ほとんどが国有林内を通過しており、できるだけ民有林を通過するようにルートの変更をお願いしたい。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設等 の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治体等の意見 を踏まえ事務局で取りまとめたもの）
清水・東津野線 田川・古尾区間 （高知県） （中村市） ＜区間＞ 計画事業費 3,167百万円 延長 9.5km （すべて新たに 開設） 幅員 7.0m 昭和52年当初計画 策定 ＜路線全体＞ 着手年 昭和52年 区間数 5 うち完成 0 うち着工中 3 延長 67.0km 完成 27.2km 進捗率 41%	公道利用区間の整備率は、49%である。 （整備済16.1km 未整備16.7km） 交差公道は、1本あり、幅員は3～7mである。 木材加工施設は、7施設あり、年間生産量は7千m ³ である。 森林の総合利用施設はない。	中村市は、豊富な森林資源を有しており、総面積の8割強を森林が占めている。 受益地はすべて民有林である。 また、受益地の人工林率は67%であり、中村市全体よりも高く、人工林の8割弱が35年生以下である。 受益地の53%が水土保全林、47%が資源の循環利用林に区分されている。 受益地における事業量（間伐）は、今後、増加する見込みである。 中村市周辺は、ヒノキの生産が盛んであり、「幡多ヒノキ」の産地である。 中村市で生産された丸太は、主に宿毛市にある木材市場へ出荷されている。 本区間に関連する集落は、2集落あり、人口は273人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、本区間終点付近の森林及び隣接区間の受益地からの丸太の輸送ルートとして利用されることが期待される。 本区間終点付近の集落から中村市中心部へのアクセス道の一つとして利用されることが期待される。 隣接区間の整備により、高知県西部の森林地帯と中村市を結ぶ連絡道の一つとなり、既存の国道を補完する地域の交通ネットワークの一部として機能することが期待される。 高知県が策定した道路網整備計画において広域市町村圏における広域基幹林道等の一つに位置づけられている。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林の区域を通過する。 貴重動植物については、高知県の発行しているレッドデータブックにおいてシマントササキリモドキ等の貴重昆虫等の生息の可能性が示されている。 県の振興計画である「清流四万十川総合プラン21」の対象地域であり、「清流の保全に配慮した工法」を求められている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
清水・東津野線 田ノ川・古尾区間 (高知県) (中村市)	・ 県としては、四万十川流域の開発を抑えようとしているのか、適切な開発を推進しているのか。 →自然と調和した社会基盤の整備を推進している。 ・ 森林整備で成り立っているという意識が高い地域と認識している。 ・ 高知県西部は高速道路網の整備も遅れており危機感があると思われる。 ・ 生活道路、観光ルートとしての要望が強い。 ・ 長い目で見れば7m幅員の方が良いのではないか。 →公道利用区間について早期に7m幅員で整備することは困難と考えられる。
	本区間に関する主な意見・情報
	・ 中村市の路網密度は低く、路網の根幹としての幹線林道の拡充が望まれていることから、事業費の節減と工事期間の短縮のため、幅員を5mとし、早期完成をすべき。

項目別取りまとめ表

区間名、延長 路線の事業進捗状況	関連公共施設 等の整備状況	森林・林業情勢及び社会経済情勢	事業の必要性（地元自治 体等の意見を踏まえ事務 局で取りまとめたもの）
清水・東津野線 大正・東郷区間 （高知県） （大正町、梶原町、 東津野村、窪川町） ＜区間＞ 計画事業費 4,878百万円 延長 19.8km 〔新たに開設する 部分 8.8km 44% 既設の林道等を 改良する部分 11.0km 56%〕 幅員 5.0m 昭和52年当初計画 策定 昭和61年計画変更 ＜路線全体＞ 着手年 昭和52年 区間数 5 うち完成 0 うち着工中 3 延長 67.0km 完成 27.2km 進捗率 41%	公道利用区 間の整備率は 51%である。 〔整備済12.6km 未整備11.9km〕 本区間の中 間部にある、 公道利用区間 を除き、交差 公道は、ない。 木材加工施 設は、21施設 あり、年間生 産量は、24千 m³である。 森林の総合 利用施設はな い。	関係町村は、豊富な森林資源を有しており、総面積の9割弱が森林である。 受益地の人工林率は78%であり、関係町村全体よりも高く、人工林の7割強が35年生以下である。 受益地の66%が水土保持林、29%が資源の循環利用林に区分されている。 受益地における事業量（間伐）は、今後も現状と同程度実施される見込みである。 大正町及び窪川町は、ヒノキの生産が盛んであり、「高幡ヒノキ」の産地である。 梶原町森林組合は、持続可能な森林経営に取り組んでおり、森林管理協議会（F S C）が作成した基準に基づいた森林認証を取得している。 梶原町及び東津野村で生産された丸太は、主に町村内で製材加工されている。 また、大正町及び窪川町で生産された丸太は、主に窪川町の木材市場へ出荷されている。 本区間に関連する集落は、6集落あり、人口は247人である。	森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。 受益地だけでなく、周辺の森林からの丸太の輸送ルートとして機能することが期待される。 窪川町中心部へ延びる県道へのアクセス道として利用されることが期待される。 谷沿いに南北に延びる国道を補完するとともに、東西に延びる県道と交差することから、周辺森林地帯の新たな交通ネットワークの形成に寄与することが期待される。 高知県が策定した道路網整備計画において、広域市町村圏における広域基幹林道等の一つに位置づけられている。
		環境負荷との関係	
		水源かん養保安林の区域を通過する。 貴重動植物については、高知県の関係課等が把握している範囲において、稀少猛禽類の飛翔が確認されている。 県の振興計画である「清流四万十川総合プラン21」の対象地域であり、「清流の保全に配慮した工法」を求められている。	

項目別取りまとめ表

区間名	委員会における主な議論
清水・東津野線 大正・東津野区間 (高知県) (大正町、梶原町、東津野村、窪川町)	(田ノ川・古尾区間と一括して議論) ・ 県としては、四万十流域の開発を抑えようとしているのか、適切な開発を推進しているのか。 → 自然環境と調和した社会基盤の整備を推進している。 ・ 森林整備で成り立っているという意識が高い地域と認識している。 ・ 高知県西部では高速道路網の整備も遅れており危機感があると思われる。
	・ 既設の林道で国有林がしっかり森林の管理を行っており、これに生活、観光が結びついたら良い道路になるのではないか。 → 国有林を中心とする受益地は人工林率が高く今後も積極的に森林整備を推進する必要がある、既設の林道では不十分であると考えられ、また、関係町村に線形の見直しを求める声がある。
	本区間に関する主な意見・情報 ・ 林業振興はもとより、地域住民が幅広く利用できる重要路線として早期完成が強く望まれる。なお、民有林を通るルートへの変更や、可能な限り既設林道の改良とすることを検討してほしい。 ・ 隣接するふるさと林道に関して、クマタカの調査を実施しており、慎重な検討をお願いしたい。

費用対効果分析の試算結果

平取・えりも線 平取区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,118
1)生産等経費縮減便益	737
2)利用増進便益	6
3)生産確保・促進便益	375
■森林整備経費縮減等便益	2,368
1)造林作業経費縮減便益	0
①歩行時間等経費縮減便益	0
②作業道作設経費縮減便益	0
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	7
4)森林整備促進便益	2,361
(1)水源かん養便益	600
(2)山地保全便益	532
(3)環境保全便益	1,229
■一般交通便益	107
1)走行時間短縮便益	100
2)走行経費減少便益	7
■森林の総合利用便益	72
1)アクセス時間等短縮便益	72
①アクセス時間短縮便益	53
①アクセス経費減少便益	19
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	0
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	0
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	14
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	3,679

	費用額 (百万円)
■事業費	3,584
■維持管理費	67
合 計(C)	3,651

投資効率(B/C)	1.01
-----------	------

平取・えりも線 様似区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	3,813
1)生産等経費縮減便益	495
2)利用増進便益	5
3)生産確保・促進便益	3,313
■森林整備経費縮減等便益	7,607
1)造林作業経費縮減便益	574
①歩行時間等経費縮減便益	0
②作業道作設経費縮減便益	574
2)治山経費縮減便益	50
3)森林管理等経費縮減便益	19
4)森林整備促進便益	6,964
(1)水源かん養便益	2,361
(2)山地保全便益	1,158
(3)環境保全便益	3,445
■一般交通便益	936
1)走行時間短縮便益	743
2)走行経費減少便益	193
■森林の総合利用便益	127
1)アクセス時間等短縮便益	127
①アクセス時間短縮便益	94
①アクセス経費減少便益	33
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	107
1)災害時迂回路等確保便益	10
2)防火帯便益	97
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	5
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	12,595

	費用額 (百万円)
■事業費	10,319
■維持管理費	117
合 計(C)	10,436

投資効率(B/C)	1.21
-----------	------

置戸・阿寒線 置戸・陸別区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,677
1)生産等経費縮減便益	161
2)利用増進便益	2
3)生産確保・促進便益	1,514
■森林整備経費縮減等便益	3,206
1)造林作業経費縮減便益	243
①歩行時間等経費縮減便益	0
②作業道作設経費縮減便益	243
2)治山経費縮減便益	41
3)森林管理等経費縮減便益	68
4)森林整備促進便益	2,854
(1)水源かん養便益	205
(2)山地保全便益	174
(3)環境保全便益	2,475
■一般交通便益	579
1)走行時間短縮便益	460
2)走行経費減少便益	119
■森林の総合利用便益	27
1)アクセス時間等短縮便益	27
①アクセス時間短縮便益	23
①アクセス経費減少便益	4
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	186
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	186
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	27
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	5,702

	費用額 (百万円)
■事業費	4,557
■維持管理費	233
合 計(C)	4,790

投資効率(B/C)	1.19
-----------	------

飯豊・檜枝岐線 西会津区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	535
1)生産等経費縮減便益	304
2)利用増進便益	1
3)生産確保・促進便益	230
■森林整備経費縮減等便益	2,794
1)造林作業経費縮減便益	866
①歩行時間等経費縮減便益	2
②作業道作設経費縮減便益	864
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	4
4)森林整備促進便益	1,924
(1)水源かん養便益	667
(2)山地保全便益	814
(3)環境保全便益	443
■一般交通便益	78
1)走行時間短縮便益	67
2)走行経費減少便益	11
■森林の総合利用便益	6
1)アクセス時間等短縮便益	0
①アクセス時間短縮便益	0
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	6
■災害等軽減便益	4
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	4
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	3,417

	費用額 (百万円)
■事業費	2,854
■維持管理費	81
合 計(C)	2,935

投資効率(B/C)	1.16
-----------	------

飯豊・檜枝岐線 昭和区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	718
1)生産等経費縮減便益	321
2)利用増進便益	19
3)生産確保・促進便益	378
■森林整備経費縮減等便益	820
1)造林作業経費縮減便益	3
①歩行時間等経費縮減便益	3
②作業道作設経費縮減便益	0
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	0
4)森林整備促進便益	817
(1)水源かん養便益	295
(2)山地保全便益	106
(3)環境保全便益	416
■一般交通便益	98
1)走行時間短縮便益	78
2)走行経費減少便益	20
■森林の総合利用便益	107
1)アクセス時間等短縮便益	96
①アクセス時間短縮便益	96
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	11
■災害等軽減便益	6
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	6
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	13
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	1,762

	費用額 (百万円)
■事業費	1,655
■維持管理費	64
合 計(C)	1,719

投資効率(B/C)	1.03
-----------	------

米沢・下郷線 会津若松・下郷区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,458
1)生産等経費縮減便益	499
2)利用増進便益	4
3)生産確保・促進便益	955
■森林整備経費縮減等便益	3,323
1)造林作業経費縮減便益	762
①歩行時間等経費縮減便益	1
②作業道作設経費縮減便益	761
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	10
4)森林整備促進便益	2,551
(1)水源かん養便益	1,159
(2)山地保全便益	269
(3)環境保全便益	1,123
■一般交通便益	2,235
1)走行時間短縮便益	1,914
2)走行経費減少便益	321
■森林の総合利用便益	15
1)アクセス時間等短縮便益	0
①アクセス時間短縮便益	0
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	15
■災害等軽減便益	16
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	16
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	7,047

	費用額 (百万円)
■事業費	6,871
■維持管理費	110
合 計(C)	6,981

投資効率(B/C)	1.01
-----------	------

米沢・下郷線 下郷(Ⅱ)区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,155
1)生産等経費縮減便益	318
2)利用増進便益	2
3)生産確保・促進便益	835
■森林整備経費縮減等便益	4,171
1)造林作業経費縮減便益	870
①歩行時間等経費縮減便益	5
②作業道作設経費縮減便益	865
2)治山経費縮減便益	19
3)森林管理等経費縮減便益	4
4)森林整備促進便益	3,278
(1)水源かん養便益	1,151
(2)山地保全便益	269
(3)環境保全便益	1,858
■一般交通便益	411
1)走行時間短縮便益	347
2)走行経費減少便益	64
■森林の総合利用便益	7
1)アクセス時間等短縮便益	0
①アクセス時間短縮便益	0
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	7
■災害等軽減便益	15
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	15
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	5,759

	費用額 (百万円)
■事業費	4,979
■維持管理費	103
合 計(C)	5,082

投資効率(B/C)	1.13
-----------	------

大山・福光線 大山(Ⅱ)区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	743
1)生産等経費縮減便益	369
2)利用増進便益	6
3)生産確保・促進便益	368
■森林整備経費縮減等便益	4,145
1)造林作業経費縮減便益	573
①歩行時間等経費縮減便益	5
②作業道作設経費縮減便益	568
2)治山経費縮減便益	1
3)森林管理等経費縮減便益	9
4)森林整備促進便益	3,562
(1)水源かん養便益	1,570
(2)山地保全便益	455
(3)環境保全便益	1,537
■一般交通便益	493
1)走行時間短縮便益	461
2)走行経費減少便益	32
■森林の総合利用便益	5
1)アクセス時間等短縮便益	0
①アクセス時間短縮便益	0
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	5
■災害等軽減便益	64
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	64
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	5,450

	費用額 (百万円)
■事業費	4,803
■維持管理費	84
合 計(C)	4,887

投資効率(B/C)	1.12
-----------	------

大山・福光線 大山・大沢野区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	681
1)生産等経費縮減便益	335
2)利用増進便益	2
3)生産確保・促進便益	344
■森林整備経費縮減等便益	4,323
1)造林作業経費縮減便益	716
①歩行時間等経費縮減便益	8
②作業道作設経費縮減便益	708
2)治山経費縮減便益	1
3)森林管理等経費縮減便益	19
4)森林整備促進便益	3,587
(1)水源かん養便益	1,307
(2)山地保全便益	379
(3)環境保全便益	1,901
■一般交通便益	1,088
1)走行時間短縮便益	1,076
2)走行経費減少便益	12
■森林の総合利用便益	152
1)アクセス時間等短縮便益	148
①アクセス時間短縮便益	146
①アクセス経費減少便益	2
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	4
■災害等軽減便益	95
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	81
3)災害復旧経費縮減便益	14
■維持管理費縮減便益	6
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	6,345

	費用額 (百万円)
■事業費	5,156
■維持管理費	106
合 計(C)	5,262

投資効率(B/C)	1.21
-----------	------

朝日・大山線 上市・立山区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	822
1)生産等経費縮減便益	338
2)利用増進便益	7
3)生産確保・促進便益	477
■森林整備経費縮減等便益	3,890
1)造林作業経費縮減便益	3
①歩行時間等経費縮減便益	3
②作業道作設経費縮減便益	0
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	42
4)森林整備促進便益	3,845
(1)水源かん養便益	1,320
(2)山地保全便益	384
(3)環境保全便益	2,141
■一般交通便益	1,598
1)走行時間短縮便益	1,573
2)走行経費減少便益	25
■森林の総合利用便益	568
1)アクセス時間等短縮便益	516
①アクセス時間短縮便益	431
①アクセス経費減少便益	85
2)ふれあい機会創出便益	48
3)副産物増大便益	4
■災害等軽減便益	20
1)災害時迂回路等確保便益	1
2)防火帯便益	0
3)災害復旧経費縮減便益	19
■維持管理費縮減便益	19
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	6,917

	費用額 (百万円)
■事業費	6,416
■維持管理費	142
合 計(C)	6,558

投資効率(B/C)	1.05
-----------	------

関ヶ原・八幡線 美山・板取区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,204
1)生産等経費縮減便益	2
2)利用増進便益	0
3)生産確保・促進便益	1,202
■森林整備経費縮減等便益	7,309
1)造林作業経費縮減便益	1,436
①歩行時間等経費縮減便益	0
②作業道作設経費縮減便益	1,436
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	411
4)森林整備促進便益	5,462
(1)水源かん養便益	1,232
(2)山地保全便益	975
(3)環境保全便益	3,255
■一般交通便益	1,435
1)走行時間短縮便益	1,192
2)走行経費減少便益	243
■森林の総合利用便益	75
1)アクセス時間等短縮便益	75
①アクセス時間短縮便益	62
①アクセス経費減少便益	13
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	0
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	0
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	3
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	10,026

	費用額 (百万円)
■事業費	8,515
■維持管理費	195
合 計(C)	8,710

投資効率(B/C)	1.15
-----------	------

若桜・江府線 若桜・智頭区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	5,058
1)生産等経費縮減便益	3,297
2)利用増進便益	95
3)生産確保・促進便益	1,666
■森林整備経費縮減等便益	7,077
1)造林作業経費縮減便益	765
①歩行時間等経費縮減便益	162
②作業道作設経費縮減便益	603
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	9
4)森林整備促進便益	6,303
(1)水源かん養便益	4,206
(2)山地保全便益	644
(3)環境保全便益	1,453
■一般交通便益	1,000
1)走行時間短縮便益	904
2)走行経費減少便益	96
■森林の総合利用便益	112
1)アクセス時間等短縮便益	112
①アクセス時間短縮便益	95
①アクセス経費減少便益	17
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	0
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	0
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	15
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	13,262

	費用額 (百万円)
■事業費	12,090
■維持管理費	207
合 計(C)	12,297

投資効率(B/C)	1.08
-----------	------

波佐・阿武線 匹見・美都区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	692
1)生産等経費縮減便益	79
2)利用増進便益	0
3)生産確保・促進便益	613
■森林整備経費縮減等便益	1,691
1)造林作業経費縮減便益	146
①歩行時間等経費縮減便益	1
②作業道作設経費縮減便益	145
2)治山経費縮減便益	2
3)森林管理等経費縮減便益	21
4)森林整備促進便益	1,522
(1)水源かん養便益	372
(2)山地保全便益	71
(3)環境保全便益	1,079
■一般交通便益	612
1)走行時間短縮便益	557
2)走行経費減少便益	55
■森林の総合利用便益	53
1)アクセス時間等短縮便益	43
①アクセス時間短縮便益	29
①アクセス経費減少便益	14
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	10
■災害等軽減便益	175
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	175
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	3,223

	費用額 (百万円)
■事業費	2,424
■維持管理費	51
合 計(C)	2,475

投資効率(B/C)	1.30
-----------	------

比和・新庄線 美土里区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	65
1)生産等経費縮減便益	4
2)利用増進便益	0
3)生産確保・促進便益	61
■森林整備経費縮減等便益	455
1)造林作業経費縮減便益	165
①歩行時間等経費縮減便益	2
②作業道作設経費縮減便益	163
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	43
4)森林整備促進便益	247
(1)水源かん養便益	132
(2)山地保全便益	28
(3)環境保全便益	87
■一般交通便益	986
1)走行時間短縮便益	934
2)走行経費減少便益	52
■森林の総合利用便益	0
1)アクセス時間等短縮便益	0
①アクセス時間短縮便益	0
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	43
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	43
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	1,549

	費用額 (百万円)
■事業費	1,476
■維持管理費	37
合 計(C)	1,513

投資効率(B/C)	1.02
-----------	------

高尾・小坂線 庄原・三和区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	2,033
1)生産等経費縮減便益	502
2)利用増進便益	1
3)生産確保・促進便益	1,530
■森林整備経費縮減等便益	10,800
1)造林作業経費縮減便益	1,900
①歩行時間等経費縮減便益	22
②作業道作設経費縮減便益	1,878
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	134
4)森林整備促進便益	8,766
(1)水源かん養便益	3,180
(2)山地保全便益	663
(3)環境保全便益	4,923
■一般交通便益	1,441
1)走行時間短縮便益	1,301
2)走行経費減少便益	140
■森林の総合利用便益	46
1)アクセス時間等短縮便益	1
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	45
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	334
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	334
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	3
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	14,657

	費用額 (百万円)
■事業費	13,108
■維持管理費	234
合 計(C)	13,342

投資効率(B/C)	1.10
-----------	------

大朝・鹿野線 吉和区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	4
1)生産等経費縮減便益	3
2)利用増進便益	0
3)生産確保・促進便益	1
■森林整備経費縮減等便益	256
1)造林作業経費縮減便益	87
①歩行時間等経費縮減便益	0
②作業道作設経費縮減便益	87
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	0
4)森林整備促進便益	169
(1)水源かん養便益	151
(2)山地保全便益	1
(3)環境保全便益	17
■一般交通便益	2
1)走行時間短縮便益	2
2)走行経費減少便益	0
■森林の総合利用便益	424
1)アクセス時間等短縮便益	424
①アクセス時間短縮便益	402
①アクセス経費減少便益	22
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	0
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	0
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	686

	費用額 (百万円)
■事業費	650
■維持管理費	22
合 計(C)	672

投資効率(B/C)	1.02
-----------	------

広見・篠山線 鬼が城・薬師谷区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	2,416
1)生産等経費縮減便益	1,097
2)利用増進便益	4
3)生産確保・促進便益	1,315
■森林整備経費縮減等便益	5,356
1)造林作業経費縮減便益	378
①歩行時間等経費縮減便益	13
②作業道作設経費縮減便益	365
2)治山経費縮減便益	108
3)森林管理等経費縮減便益	2
4)森林整備促進便益	4,868
(1)水源かん養便益	2,693
(2)山地保全便益	730
(3)環境保全便益	1,445
■一般交通便益	0
1)走行時間短縮便益	0
2)走行経費減少便益	0
■森林の総合利用便益	82
1)アクセス時間等短縮便益	2
①アクセス時間短縮便益	2
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	80
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	98
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	85
3)災害復旧経費縮減便益	13
■維持管理費縮減便益	8
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	7,960

	費用額 (百万円)
■事業費	7,715
■維持管理費	161
合 計(C)	7,876

投資効率(B/C)	1.01
-----------	------

広見・篠山線 八面山・稲が窪区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,723
1)生産等経費縮減便益	1,067
2)利用増進便益	11
3)生産確保・促進便益	645
■森林整備経費縮減等便益	3,422
1)造林作業経費縮減便益	312
①歩行時間等経費縮減便益	25
②作業道作設経費縮減便益	287
2)治山経費縮減便益	191
3)森林管理等経費縮減便益	4
4)森林整備促進便益	2,915
(1)水源かん養便益	1,502
(2)山地保全便益	425
(3)環境保全便益	988
■一般交通便益	13
1)走行時間短縮便益	13
2)走行経費減少便益	0
■森林の総合利用便益	0
1)アクセス時間等短縮便益	0
①アクセス時間短縮便益	0
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	46
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	46
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	5
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	5,209

	費用額 (百万円)
■事業費	4,452
■維持管理費	84
合 計(C)	4,536

投資効率(B/C)	1.15
-----------	------

清水・東津野線 田ノ川・古尾区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	599
1)生産等経費縮減便益	171
2)利用増進便益	1
3)生産確保・促進便益	427
■森林整備経費縮減等便益	2,959
1)造林作業経費縮減便益	168
①歩行時間等経費縮減便益	1
②作業道作設経費縮減便益	167
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	0
4)森林整備促進便益	2,791
(1)水源かん養便益	2,154
(2)山地保全便益	241
(3)環境保全便益	396
■一般交通便益	885
1)走行時間短縮便益	842
2)走行経費減少便益	43
■森林の総合利用便益	0
1)アクセス時間等短縮便益	0
①アクセス時間短縮便益	0
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	0
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	0
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	4,443

	費用額 (百万円)
■事業費	3,317
■維持管理費	82
合 計(C)	3,399

投資効率(B/C)	1.31
-----------	------

清水・東津野線 大正・東津野区間

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	872
1)生産等経費縮減便益	302
2)利用増進便益	0
3)生産確保・促進便益	570
■森林整備経費縮減等便益	5,176
1)造林作業経費縮減便益	200
①歩行時間等経費縮減便益	1
②作業道作設経費縮減便益	199
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	1
4)森林整備促進便益	4,975
(1)水源かん養便益	4,007
(2)山地保全便益	307
(3)環境保全便益	661
■一般交通便益	737
1)走行時間短縮便益	695
2)走行経費減少便益	42
■森林の総合利用便益	343
1)アクセス時間等短縮便益	343
①アクセス時間短縮便益	231
①アクセス経費減少便益	112
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	0
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	0
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	15
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	7,143

	費用額 (百万円)
■事業費	4,669
■維持管理費	159
合 計(C)	4,828

投資効率(B/C)	1.48
-----------	------

評価因子の概要

1 当該区間の建設の必要性

○ 環境への負荷との関係

・ 環境への負荷との関係

自然環境や貴重野生動植物の保護等の観点から、環境への負荷を低減するため建設に慎重を期す重要性により区分

a：事業を実施する場合、環境への一般的な配慮が求められる区間

b：保安林、自然公園法等の区域を通過する、あるいは地元等意見聴取等において貴重な野生動植物等の生息情報がもたらされたことなどの点を踏まえ、事業を実施する場合環境保全に留意した取扱いが求められる区間

c：保安林、自然公園法等の区域を通過するとともに、急峻な地形であること、地元等意見聴取等において法令に基づく希少野生動植物種や天然記念物の生息情報がもたらされたことなどの点を踏まえ、事業を実施する場合特に環境保全上慎重な取扱いが必要と判断される区間

○ 森林・林業情勢

・ 関係市町村の林野率

大規模林業圏として選定された関係市町村における林野の重要度を評価する観点から、大規模林業圏の平均林野率(82%)で区分

a：大規模林業圏の平均林野率以上の区間

c：上記以外

・ 受益地の人工林率

人工林が比較的少ない大規模林業圏における人工林施業の必要性を評価する観点から、大規模林業圏における平均人工林率(42%)で区分

a：大規模林業圏の平均人工林率以上の区間

c：上記以外

・ 受益地林内路網密度

林道の整備状況の評価する観点から、全国の平均林内路網密度(13m/ha)で区分

a：全国の平均林内路網密度未満の区間

c：上記以外

1 当該区間の建設の必要性（続き）

○ 関連公共施設等の整備状況

・ 林道整備による時間短縮効果

既存の道路から新たな道路への交通量転換率が50%以上となるのは、時間短縮率がほぼ10%以上となる場合であるとする米国連邦道路局転換率時間比曲線を踏まえ、10%で区分

a：既存の道路を利用した場合に対して時間短縮が10%以上の区間

c：上記以外

・ 木材加工施設等の年間生産量

地域における木材生産ポテンシャルを参照して木材加工施設等の生産量を評価する観点から、関係市町村で当面生産される見込の素材量に相当する生産量をで区分

素材量は、今後5年間の主伐量・間伐面積に一定の係数を用いて算出

生産を全て製材と過程し、一定の歩留まりを用いて、素材量から生産量を算出

a：関係市町村で生産される見込みの素材以上の量を加工できる施設を有する区間

c：上記以外

・ 森林の総合利用施設の年間利用者数

地域における利用者ポテンシャルを参照して森林の総合利用施設の利用者数を評価する観点から、関係市町村の人口で区分

a：関係市町村の人口以上の区間

c：上記以外

1 当該区間の建設の必要性（続き）

○ 当該区間の属する路線の整備状況

・ 隣接区間との間の公道等の整備状況

大規模林道の整備状況を参照して公道利用区間について整備率を評価する観点から、大規模林道の平均整備率(56%)で区分

a：起終点両側が大規模林道の平均整備率以上の区間

b：起終点の一方が大規模林道の平均整備率以上の区間

c：上記以外

○ 社会経済情勢

・ 関連集落の人口

受益地面積も考慮に入れた上で山村地域としての地域社会の規模を評価する観点から、受益地面積で除し、振興山村地域の平均人口密度(0.625人/ha)で区分

a：受益地面積で除した数値が振興山村地域の平均人口密度以上の区間

b：上記以外

・ 公的な道路網整備計画等への位置づけ

道県等の公的な道路網整備計画等に位置づけられているか否かで区分

a：道県等の公的な道路整備計画等に位置づけられている区間

b：上記以外

・ 起・終点間を結ぶ公道等の整備状況

起点・終点の間を結ぶ代替公道等の整備が既に整備されているか否かで区分

a：下記以外

b：代替公道等が整備済みの区間

2 事業実施の妥当性

○ 建設の必要性

・ 建設の必要性の評価

- a：当該区間の建設の必要性の評価が A の区間
- b：当該区間の建設の必要性の評価が B の区間
- c：当該区間の建設の必要性の評価が C の区間

○ 効率的・効果的な事業の実施等

・ 代替可能な公道等の整備状況

- a：下記以外
- b：区間の一部を代替することが可能な公道等の整備が進んでいる区間
- c：区間の全体を代替することが可能な公道等の整備が進んでいる区間

・ 市町村の林道整備への効果

受益地の林内路網密度を関係市町村の林内路網密度区分するとともに、育成複層林の効率的な施業に望ましい密度(25m/ha)で区分

- a：受益地の林内路網密度が関係市町村のそれ未満かつ育成複層林の効率的な施業に望ましい密度未満の区間
- b：上記、下記以下
- c：受益地の林内路網密度が関係市町村のそれ以上かつ育成複層林の効率的な施業に望ましい密度以上の区間

・ 路線全体の整備への効果

路線全体の総延長に占める区間延長の比率の大きさを区分

- a：当該比率が大規模林道全体の中で相対的に高い区間
- b：上記、下記以外
- c：当該比率が大規模林道全体の中で相対的に低い区間

2 事業実施の妥当性（続き）

○ 地元の整備や利用に向けた取組等

・ 推進に向けた取組

- a：推進に向けて具体的な代案等の提案が見られる区間
- b：具体的な代案等はないが推進に向けた意欲が見られる区間
- c：上記以外

・ 迂回路等としての利用

迂回路等としての利用の有無、及び、迂回路としての価値が高いものほど利用の意向が高いと想定し、起点と終点間を当該区間を利用した場合の所要時間を、代替公道等を利用した場合の所要時間の半分で区分

- a：迂回路等としての利用の意向があり、所要時間が代替公道等を利用した場合の1/2未満となる区間
- b：上記、下記以外
- c：迂回路等としての利用が期待できない区間

・ 冬季の利用

- a：冬期間を通じ除雪し利用する意向がある区間
- b：上記、下記以外
- c：冬期間の利用が期待できない区間

3 規格及び線形の見直しの可能性

○ 規格の見直しの可能性

- **起終点に接続する公道等の整備状況**

大規模林道の整備状況を参照して公道利用区間について整備の状況の評価する観点から、大規模林道の平均整備率(56%)で区分

a：下記以外

b：起終点の一方の整備率が大規模林道の平均整備率未満の区間

c：起終点両側の整備率が大規模林道の平均整備率未満の区間

- **森林の総合利用施設の年間利用者数**

地域における利用者ポテンシャルを参照して森林の総合利用施設の利用者数を評価する観点から、関係市町村の人口で区分

a：下記以外

c：関係市町村の人口未満の区間

- **関連集落の人口**

受益地面積も考慮に入れた上で山村地域の生活環境としての重要性を評価する観点から、受益地面積で除した数値を、振興山村地域の平均人口密度(0.265人/ha)で区分

a：下記以外

c：受益地面積で除した数値が振興山村地域の平均人口密度未満の区間

- **隣接区間の幅員**

a：隣接区間の幅員が7 mの区間

c：上記以外

- **土工量減少の必要性**

a：下記以外

c：自然環境や野生動植物の保護等の観点から、特に土工量を減少させることが望ましい区間

- **地元の意向**

a：下記以外

c：道県や市町村より幅員縮小を検討する意向が示されている区間

3 規格及び線形の見直しの可能性（続き）

○ 線形の見直しの可能性

- 一部代替可能な公道等の整備状況

a：下記以外

c：公道等の整備状況に対応して線形の見直しが特に必要な区間

- 路線の変更の必要性

a：下記以外

c：区間の一部の土地の形質の変更を抑制するため、路線の変更が特に必要な区間

- 地元の意向

a：下記以外

c：道県や市町村より線形変更を検討する意向が示されている区間

変更計画案に対する費用対効果分析の試算結果（概算）

平取・えりも線 様似区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	3,812
1)生産等経費縮減便益	495
2)利用増進便益	5
3)生産確保・促進便益	3,312
■森林整備経費縮減等便益	7,299
1)造林作業経費縮減便益	272
①歩行時間等経費縮減便益	0
②作業道作設経費縮減便益	271
2)治山経費縮減便益	50
3)森林管理等経費縮減便益	17
4)森林整備促進便益	6,960
(1)水源かん養便益	2,358
(2)山地保全便益	1,157
(3)環境保全便益	3,444
■一般交通便益	353
1)走行時間短縮便益	160
2)走行経費減少便益	193
■森林の総合利用便益	103
1)アクセス時間等短縮便益	103
①アクセス時間短縮便益	70
①アクセス経費減少便益	33
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	107
1)災害時迂回路等確保便益	10
2)防火帯便益	97
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	5
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	11,679

	費用額 (百万円)
■事業費	8,255
■維持管理費	117
合 計(C)	8,372

投資効率(B/C)	1.40
-----------	------

置戸・阿寒線 置戸・陸別区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,473
1)生産等経費縮減便益	117
2)利用増進便益	1
3)生産確保・促進便益	1,355
■森林整備経費縮減等便益	2,450
1)造林作業経費縮減便益	243
①歩行時間等経費縮減便益	0
②作業道作設経費縮減便益	243
2)治山経費縮減便益	41
3)森林管理等経費縮減便益	68
4)森林整備促進便益	2,098
(1)水源かん養便益	138
(2)山地保全便益	117
(3)環境保全便益	1,843
■一般交通便益	579
1)走行時間短縮便益	460
2)走行経費減少便益	119
■森林の総合利用便益	4
1)アクセス時間等短縮便益	4
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	3
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	186
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	186
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	16
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	4,708

	費用額 (百万円)
■事業費	3,015
■維持管理費	171
合 計(C)	3,186

投資効率(B/C)	1.48
-----------	------

飯豊・檜枝岐線 西会津区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	275
1)生産等経費縮減便益	148
2)利用増進便益	1
3)生産確保・促進便益	126
■森林整備経費縮減等便益	1,398
1)造林作業経費縮減便益	303
①歩行時間等経費縮減便益	1
②作業道作設経費縮減便益	302
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	2
4)森林整備促進便益	1,093
(1)水源かん養便益	407
(2)山地保全便益	497
(3)環境保全便益	188
■一般交通便益	22
1)走行時間短縮便益	18
2)走行経費減少便益	4
■森林の総合利用便益	7
1)アクセス時間等短縮便益	1
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	6
■災害等軽減便益	4
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	4
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	1,706

	費用額 (百万円)
■事業費	1,244
■維持管理費	43
合 計(C)	1,287

投資効率(B/C)	1.33
-----------	------

米沢・下郷線 下郷(Ⅱ)区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,155
1)生産等経費縮減便益	318
2)利用増進便益	2
3)生産確保・促進便益	835
■森林整備経費縮減等便益	3,984
1)造林作業経費縮減便益	683
①歩行時間等経費縮減便益	5
②作業道作設経費縮減便益	678
2)治山経費縮減便益	19
3)森林管理等経費縮減便益	4
4)森林整備促進便益	3,278
(1)水源かん養便益	1,151
(2)山地保全便益	269
(3)環境保全便益	1,858
■一般交通便益	411
1)走行時間短縮便益	347
2)走行経費減少便益	64
■森林の総合利用便益	8
1)アクセス時間等短縮便益	1
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	7
■災害等軽減便益	15
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	15
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	5,573

	費用額 (百万円)
■事業費	4,700
■維持管理費	103
合 計(C)	4,803

投資効率(B/C)	1.16
-----------	------

大山・福光線 大山(Ⅱ)区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	743
1)生産等経費縮減便益	369
2)利用増進便益	6
3)生産確保・促進便益	368
■森林整備経費縮減等便益	4,145
1)造林作業経費縮減便益	573
①歩行時間等経費縮減便益	5
②作業道作設経費縮減便益	568
2)治山経費縮減便益	1
3)森林管理等経費縮減便益	9
4)森林整備促進便益	3,562
(1)水源かん養便益	1,570
(2)山地保全便益	455
(3)環境保全便益	1,537
■一般交通便益	434
1)走行時間短縮便益	402
2)走行経費減少便益	32
■森林の総合利用便益	6
1)アクセス時間等短縮便益	1
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	5
■災害等軽減便益	64
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	64
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	5,392

	費用額 (百万円)
■事業費	4,323
■維持管理費	84
合 計(C)	4,407

投資効率(B/C)	1.22
-----------	------

大山・福光線 大山・大沢野区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	681
1)生産等経費縮減便益	335
2)利用増進便益	2
3)生産確保・促進便益	344
■森林整備経費縮減等便益	4,269
1)造林作業経費縮減便益	662
①歩行時間等経費縮減便益	8
②作業道作設経費縮減便益	654
2)治山経費縮減便益	1
3)森林管理等経費縮減便益	19
4)森林整備促進便益	3,587
(1)水源かん養便益	1,307
(2)山地保全便益	379
(3)環境保全便益	1,901
■一般交通便益	878
1)走行時間短縮便益	866
2)走行経費減少便益	12
■森林の総合利用便益	7
1)アクセス時間等短縮便益	3
①アクセス時間短縮便益	1
②アクセス経費減少便益	2
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	4
■災害等軽減便益	93
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	79
3)災害復旧経費縮減便益	14
■維持管理費縮減便益	8
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	5,936

	費用額 (百万円)
■事業費	4,496
■維持管理費	103
合 計(C)	4,599

投資効率(B/C)	1.29
-----------	------

関ヶ原・八幡線 美山・板取区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,085
1)生産等経費縮減便益	2
2)利用増進便益	0
3)生産確保・促進便益	1,083
■森林整備経費縮減等便益	6,602
1)造林作業経費縮減便益	1,272
①歩行時間等経費縮減便益	0
②作業道作設経費縮減便益	1,272
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	411
4)森林整備促進便益	4,919
(1)水源かん養便益	1,109
(2)山地保全便益	878
(3)環境保全便益	2,932
■一般交通便益	1,435
1)走行時間短縮便益	1,192
2)走行経費減少便益	243
■森林の総合利用便益	14
1)アクセス時間等短縮便益	14
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	13
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	0
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	0
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	9,136

	費用額 (百万円)
■事業費	6,798
■維持管理費	195
合 計(C)	6,993

投資効率(B/C)	1.31
-----------	------

若桜・江府線 若桜・智頭区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	3,251
1)生産等経費縮減便益	2,120
2)利用増進便益	61
3)生産確保・促進便益	1,070
■森林整備経費縮減等便益	4,539
1)造林作業経費縮減便益	482
①歩行時間等経費縮減便益	104
②作業道作設経費縮減便益	378
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	9
4)森林整備促進便益	4,048
(1)水源かん養便益	2,702
(2)山地保全便益	413
(3)環境保全便益	933
■一般交通便益	815
1)走行時間短縮便益	719
2)走行経費減少便益	96
■森林の総合利用便益	12
1)アクセス時間等短縮便益	12
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	11
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	0
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	0
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	9
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	8,626

	費用額 (百万円)
■事業費	5,923
■維持管理費	126
合 計(C)	6,049

投資効率(B/C)	1.43
-----------	------

波佐・阿武線 匹見・美都区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	372
1)生産等経費縮減便益	46
2)利用増進便益	0
3)生産確保・促進便益	326
■森林整備経費縮減等便益	952
1)造林作業経費縮減便益	74
①歩行時間等経費縮減便益	0
②作業道作設経費縮減便益	74
2)治山経費縮減便益	2
3)森林管理等経費縮減便益	20
4)森林整備促進便益	856
(1)水源かん養便益	223
(2)山地保全便益	42
(3)環境保全便益	591
■一般交通便益	582
1)走行時間短縮便益	527
2)走行経費減少便益	55
■森林の総合利用便益	16
1)アクセス時間等短縮便益	5
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	4
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	11
■災害等軽減便益	120
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	120
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	2,042

	費用額 (百万円)
■事業費	1,331
■維持管理費	35
合 計(C)	1,366

投資効率(B/C)	1.49
-----------	------

高尾・小坂線 庄原・三和区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,448
1)生産等経費縮減便益	357
2)利用増進便益	1
3)生産確保・促進便益	1,090
■森林整備経費縮減等便益	7,612
1)造林作業経費縮減便益	1,240
①歩行時間等経費縮減便益	16
②作業道作設経費縮減便益	1,224
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	128
4)森林整備促進便益	6,244
(1)水源かん養便益	2,265
(2)山地保全便益	472
(3)環境保全便益	3,507
■一般交通便益	349
1)走行時間短縮便益	330
2)走行経費減少便益	19
■森林の総合利用便益	46
1)アクセス時間等短縮便益	1
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	45
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	217
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	217
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	2
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	9,674

	費用額 (百万円)
■事業費	7,676
■維持管理費	152
合 計(C)	7,828

投資効率(B/C)	1.24
-----------	------

広見・篠山線 八面山・稲が窪区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	1,797
1)生産等経費縮減便益	1,148
2)利用増進便益	11
3)生産確保・促進便益	638
■森林整備経費縮減等便益	3,481
1)造林作業経費縮減便益	244
①歩行時間等経費縮減便益	27
②作業道作設経費縮減便益	217
2)治山経費縮減便益	204
3)森林管理等経費縮減便益	4
4)森林整備促進便益	3,029
(1)水源かん養便益	1,542
(2)山地保全便益	435
(3)環境保全便益	1,052
■一般交通便益	14
1)走行時間短縮便益	14
2)走行経費減少便益	0
■森林の総合利用便益	1
1)アクセス時間等短縮便益	1
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	48
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	48
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	2
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	5,343

	費用額 (百万円)
■事業費	3,488
■維持管理費	65
合 計(C)	3,553

投資効率(B/C)	1.50
-----------	------

清水・東津野線 田ノ川・古尾区間
(変更計画概算)

	効果額 (百万円)
■木材生産便益	599
1)生産等経費縮減便益	171
2)利用増進便益	1
3)生産確保・促進便益	427
■森林整備経費縮減等便益	2,959
1)造林作業経費縮減便益	168
①歩行時間等経費縮減便益	0
②作業道作設経費縮減便益	168
2)治山経費縮減便益	0
3)森林管理等経費縮減便益	0
4)森林整備促進便益	2,791
(1)水源かん養便益	2,154
(2)山地保全便益	241
(3)環境保全便益	396
■一般交通便益	732
1)走行時間短縮便益	689
2)走行経費減少便益	43
■森林の総合利用便益	1
1)アクセス時間等短縮便益	1
①アクセス時間短縮便益	1
①アクセス経費減少便益	0
2)ふれあい機会創出便益	0
3)副産物増大便益	0
■災害等軽減便益	0
1)災害時迂回路等確保便益	0
2)防火帯便益	0
3)災害復旧経費縮減便益	0
■維持管理費縮減便益	0
■山村環境整備便益	0
1)土地創出便益	0
■その他の便益	0
1)通行安全確保便益	0
2)環境保全確保便益	0
3)森林内施設管理経費縮減便益	0
4)ボランティア誘発便益	0
合 計(B)	4,291

	費用額 (百万円)
■事業費	2,654
■維持管理費	82
合 計(C)	2,736

投資効率(B/C)	1.57
-----------	------

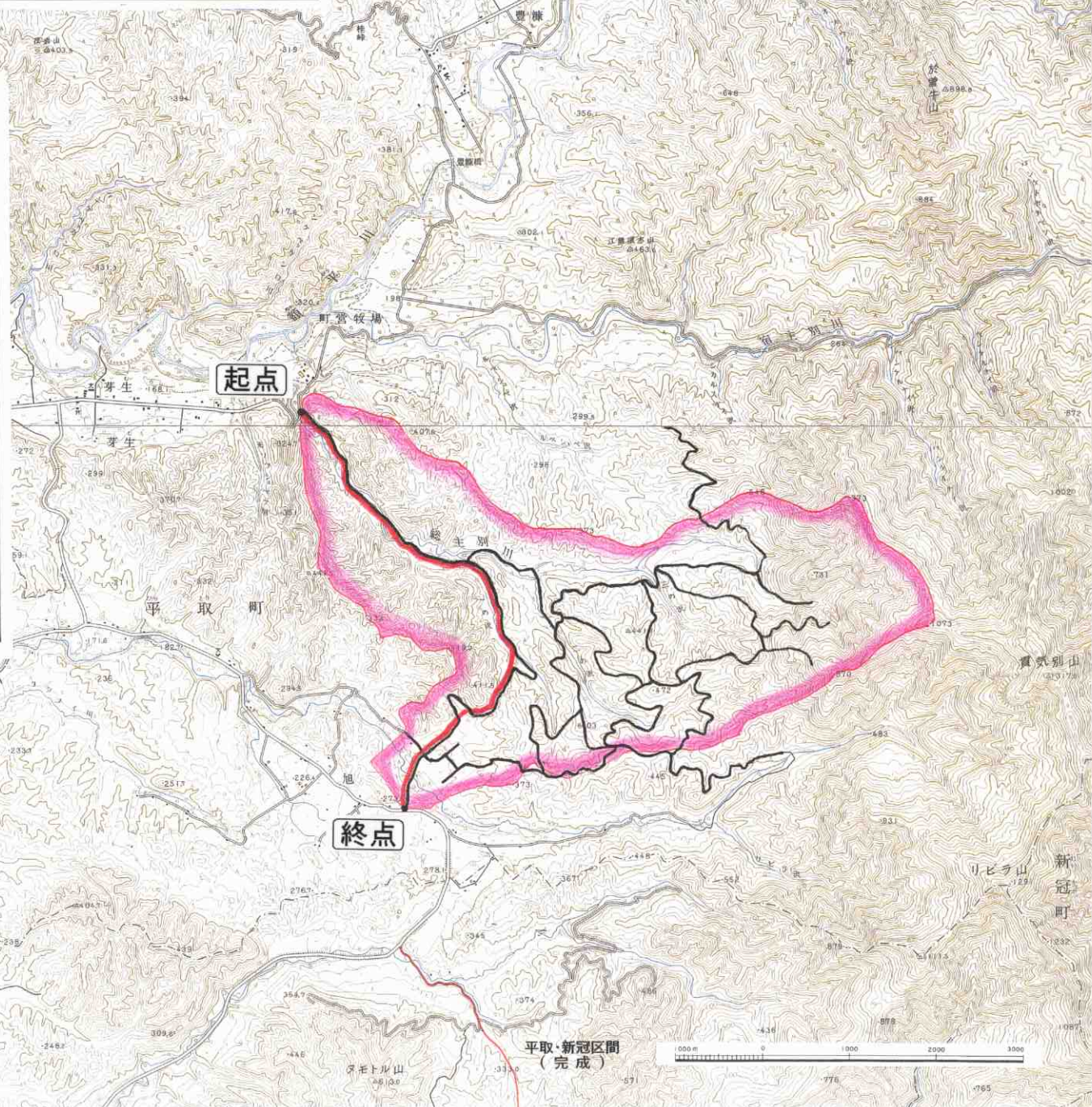
区 間 ご と の 検 討 結 果

区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			平取・えりも線 平取区間	
関係道県・市町村名			北海道 平取町	
現行計画延長・幅員			延長 7. 6 km 幅員 7 m	
委員会 における 検討概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 3,679百万円 総費用 3,651百万円 費用対効果 1. 0 1	
	建設の必要性		C	
	事業実施の妥当性		C	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	—	
		線 形	—	
委員会における検討結果			【取りやめ】 ・受益地内で既に路網整備が進んでおり、また、全て既設林道の改良で、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること等、建設の必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			—————	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

平取・えりも線 平取区間 位置図



凡	例
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	

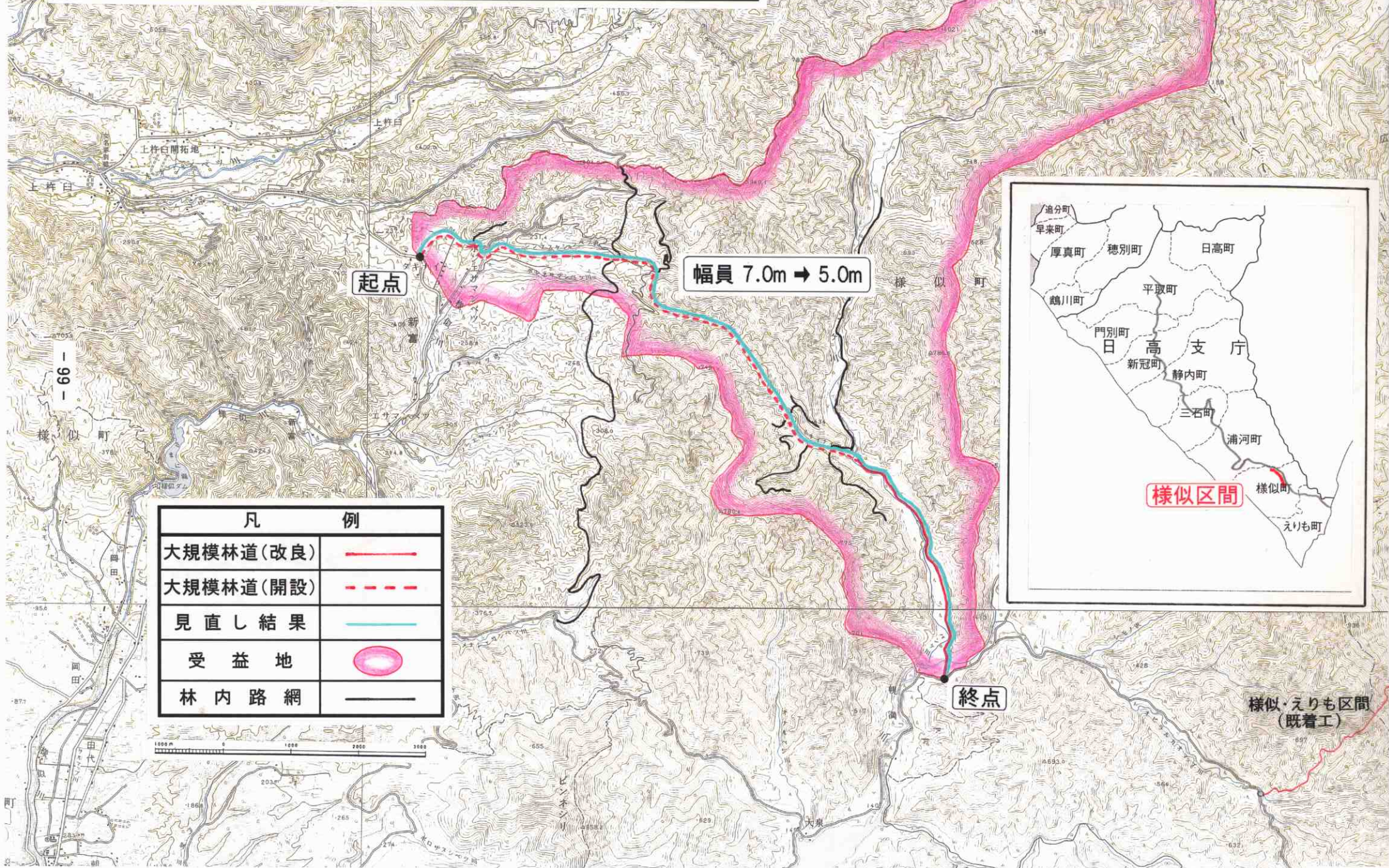
平取・新冠区間
(完成)

区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			平取・えりも線 様似区間	
関係道県・市町村名			北海道 様似町	
現行計画延長・幅員			延長14.4 km 幅員7 m	
委員会 における 検討概要	費用対効果 (現行計画)		総便益12,595百万円 総費用10,436百万円 費用対効果 1.21	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		A	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	C	
		線 形	A	
委員会における検討結果			【計画変更（幅員縮小）】 ・ 建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、接続する公道の整備の状況等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」 ・ 幅員5 m	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長14.4 km 幅員5 m 総便益約11,679百万円 総費用約8,372百万円 費用対効果 1.40（概算）	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

平取・えりも線 様似区間 位置図

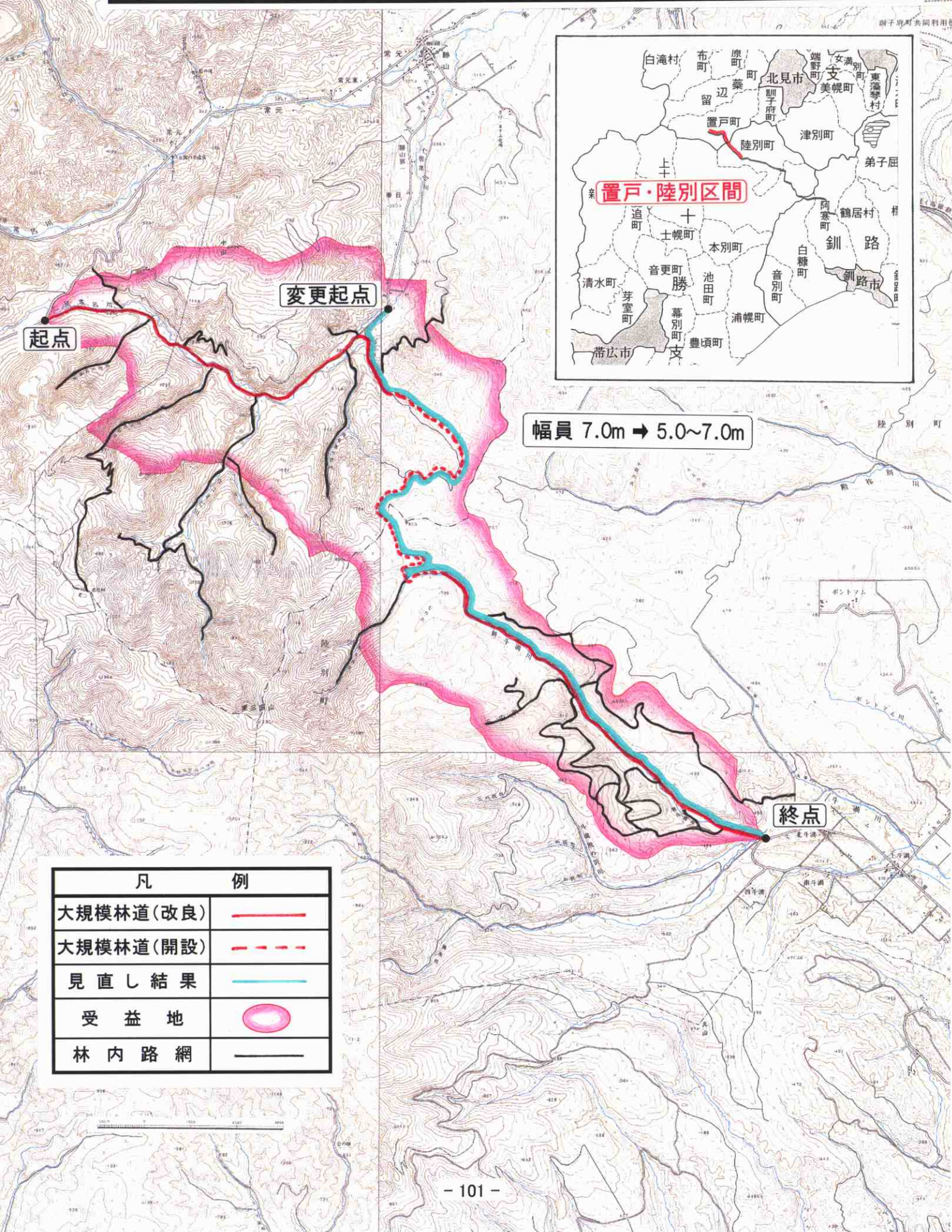


区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			置戸・阿寒線 置戸・陸別区間	
関係道県・市町村名			北海道 置戸町、陸別町	
現行計画延長・幅員			延長29.1 km 幅員7 m	
委員会 における 検討 概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 5,702百万円 総費用 4,790百万円 費用対効果 1.19	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		B	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	A	
線 形		C		
委員会における検討結果			【計画変更（一部取りやめ、線形変更、幅員縮小）】 ・ 建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 ・ 置戸町町道の改良部分について一部取りやめと線形変更 (計7.7 km短縮) ・ 幅員5～7 m	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長21.4 km 幅員5～7 m 総便益約4,708百万円 総費用約3,186百万円 費用対効果 1.48 (概算)	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

置戸・阿寒線 置戸・陸別区間 位置図



区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			飯豊・檜枝岐線 西会津区間	
関係道県・市町村名			福島県 高郷村、西会津町	
現行計画延長・幅員			延長9. 3 km 幅員7 m	
委員会 にお ける 検 討 概 要	費用対効果 （現行計画）		総便益 3,417百万円 総費用 2,935百万円 費用対効果 1. 1 6	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		B	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	C	
		線 形	C	
委員会における検討結果			【計画変更（一部取りやめ、幅員縮小）】 ・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 ・西会津町井谷地区以西について一部取りやめ（4. 6 km） ・幅員5 m	
計画変更の場合における見 直し後の延長、幅員等			延長4. 7 km 幅員5 m 総便益約1,706百万円総費用約1,287百万円 費用対効果 1. 3 3（概算）	

（注） 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

飯豊・檜枝岐線 西会津区間 位置図



凡	例
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	

区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			飯豊・檜枝岐線 昭和区間	
関係道県・市町村名			福島県 昭和村	
現行計画延長・幅員			延長7. 1 km 幅員7 m	
委員会 における 検討 概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 1,762百万円 総費用 1,719百万円 費用対効果 1. 03	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		C	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	—	
		線 形	—	
委員会における検討結果			【取りやめ】 ・ 建設の必要性は認められるものの、全て既設林道の改良で、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			—————	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

飯豊・檜枝岐線 昭和区間 位置図



起点

終点

田島・館岩区間
(既着工)

- 105 -

凡 例	
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	

区 間 ご と の 検 討 結 果

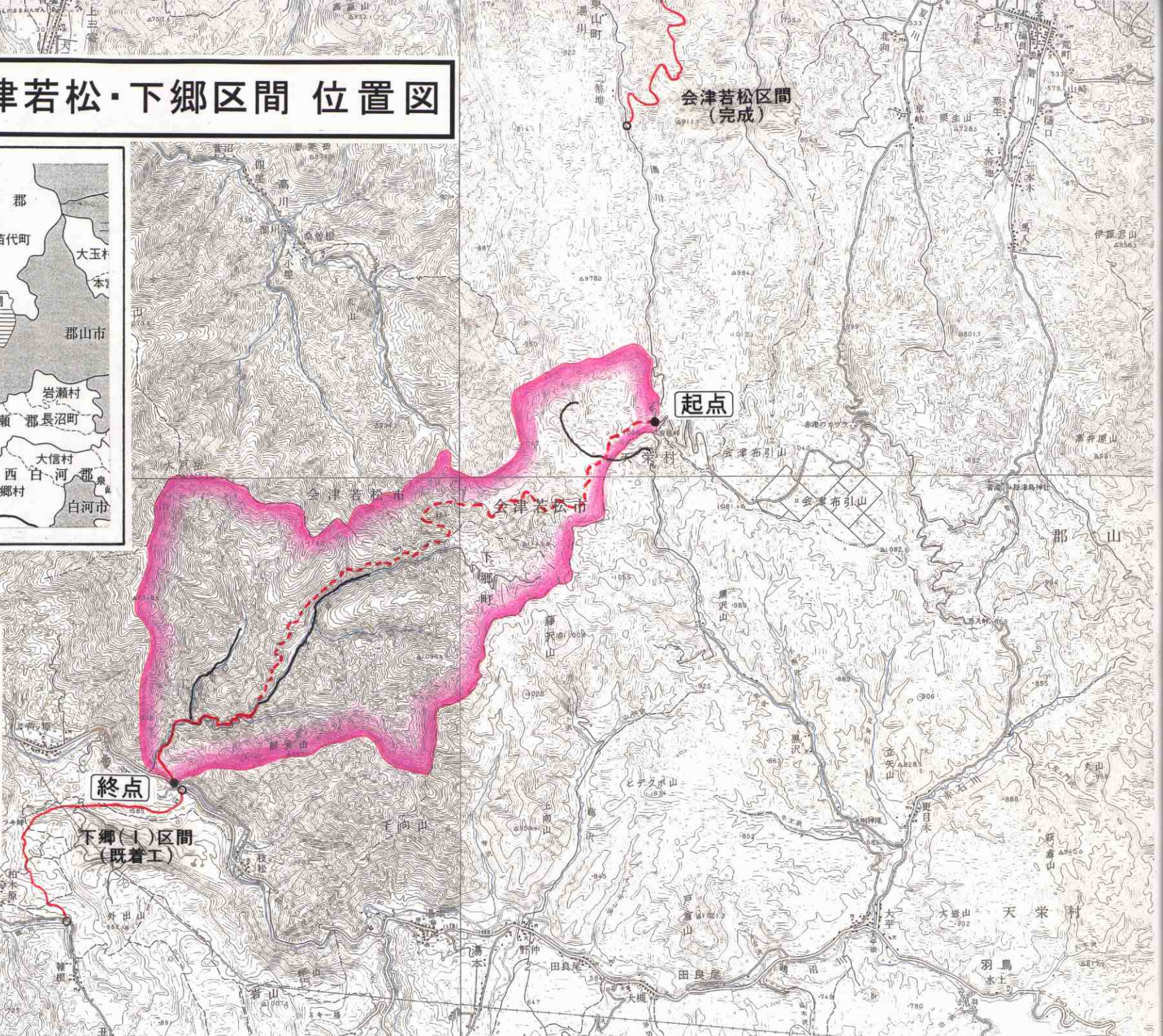
路 線 ・ 区 間 名			米沢・下郷線 会津若松・下郷区間	
関係道県・市町村名			福島県 会津若松市、下郷町	
現行計画延長・幅員			延長 13.5 km 幅員 5 m	
委員会 における 検討概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 7,047百万円 総費用 6,981百万円 費用対効果 1.01	
	建設の必要性		C	
	事業実施の妥当性		C	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	—	
		線 形	—	
委員会における検討結果			【取りやめ】 ・ 地形的に厳しい条件にあること等、建設の 必要性及び事業実施の妥当性が乏しいこと等 から「取りやめ」	
計画変更の場合における見 直し後の延長、幅員等			—————	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

米沢・下郷線 会津若松・下郷区間 位置図



凡 例	
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	

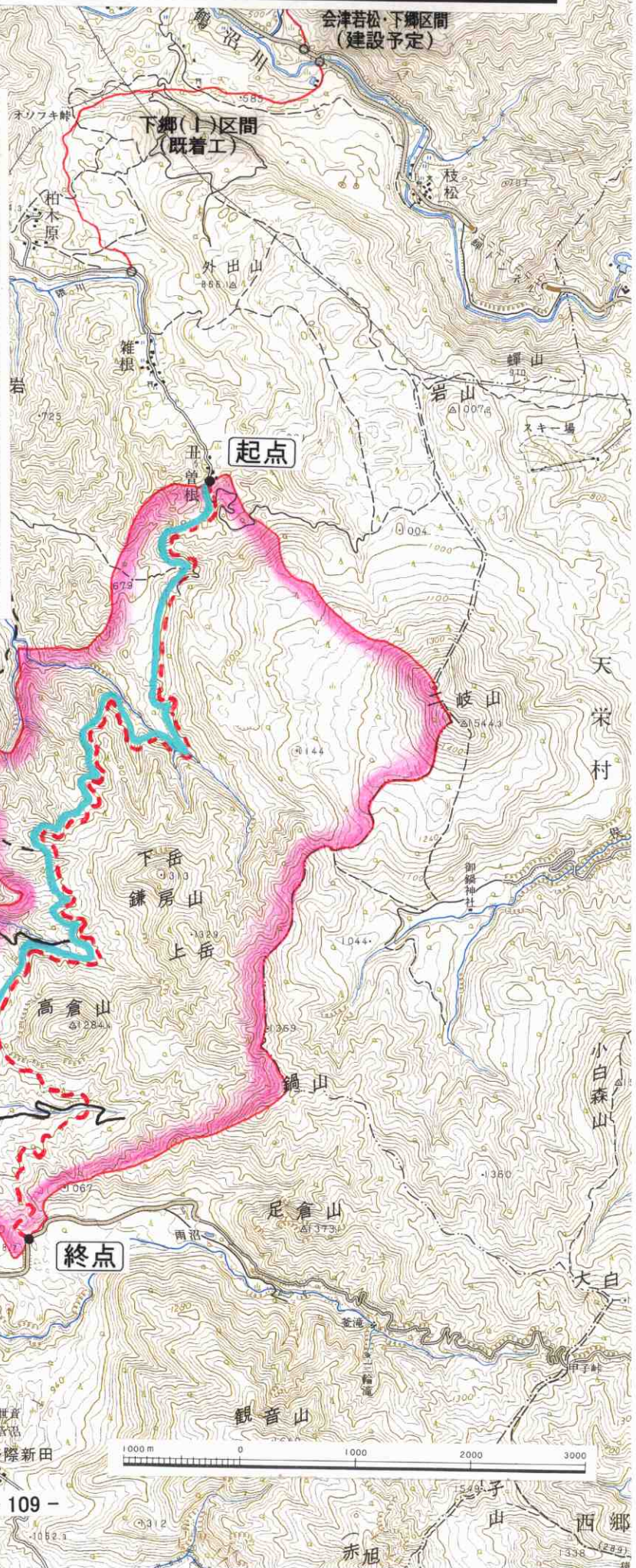


区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			米沢・下郷線 下郷Ⅱ区間	
関係道県・市町村名			福島県 下郷町	
現行計画延長・幅員			延長12.5 km 幅員5 m	
委員会における検討概要	費用対効果 （現行計画）		総便益 5,759百万円 総費用 5,082百万円 費用対効果 1.13	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		B	
	規格及び線形の見直し の必要性	規 格	—	
		線 形	C	
委員会における検討結果			【計画変更（線形変更）】 ・ 建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」 ・ 下郷町終点付近について線形変更（0.7 km 短縮）	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長11.8 km 幅員5 m 総便益約5,573百万円 総費用約4,803百万円 費用対効果 1.16（概算）	

（注） 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

米沢・下郷線 下郷(Ⅱ)区間 位置図



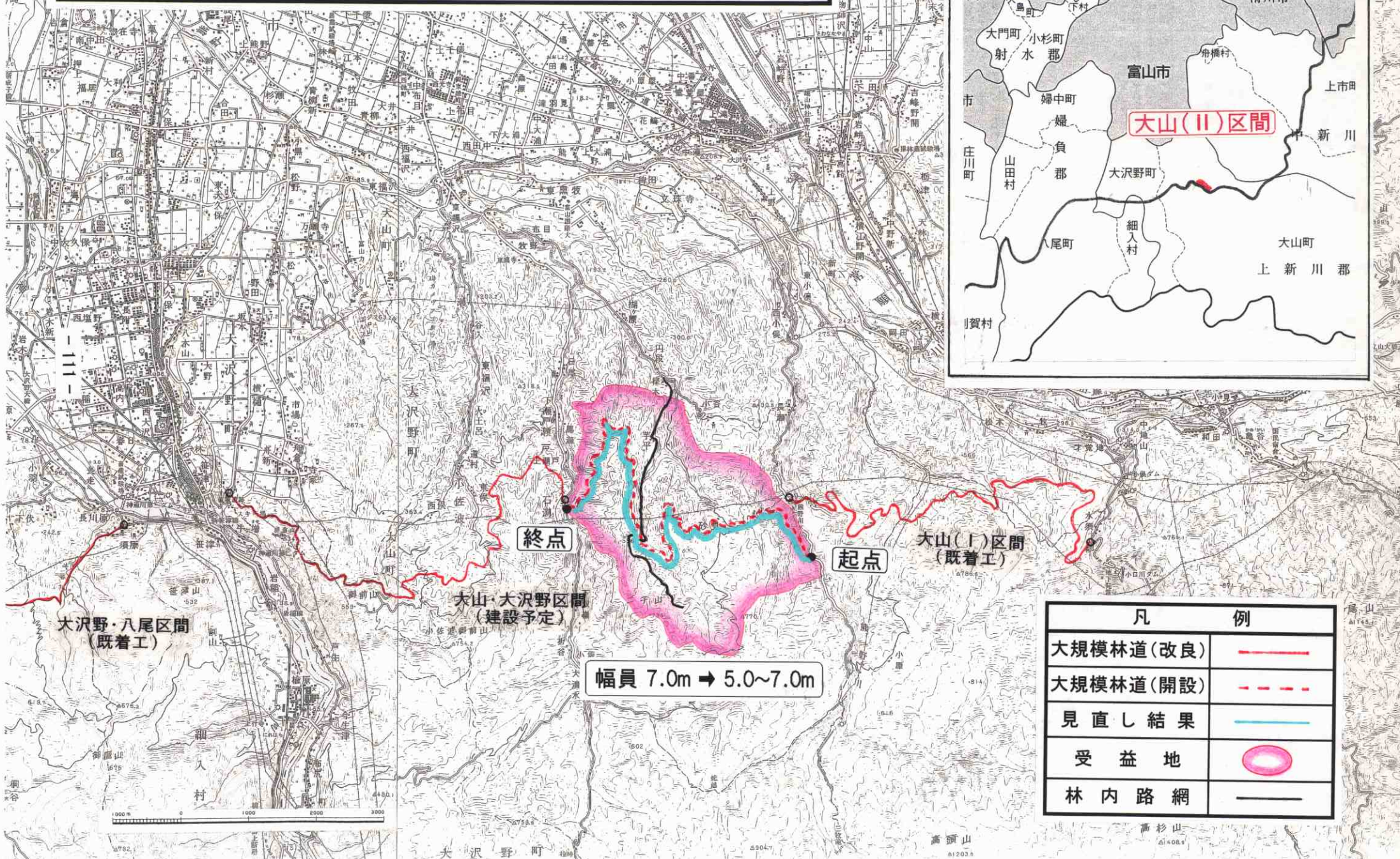
凡	例
大規模林道(改良)	———
大規模林道(開設)	- - - - -
見直し結果	———
受益地	●
林内路網	———

区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			大山・福光線 大山Ⅱ区間		
関係道県・市町村名			富山県 大山町		
現行計画延長・幅員			延長9.8 km 幅員7 m		
委員会 における 検討 概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 5,450百万円 総費用 4,887百万円 費用対効果 1.12		
	建設の必要性		B		
	事業実施の妥当性		B		
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	A		
		線 形	A		
委員会における検討結果			【計画変更（幅員縮小）】 ・ 建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、効率的整備の必要性等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」 ・ 幅員5～7 m		
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長9.8 km 幅員5～7 m 総便益約5,392百万円 総費用約4,407百万円 費用対効果 1.22（概算）		

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

大山・福光線 大山(Ⅱ)区間 位置図



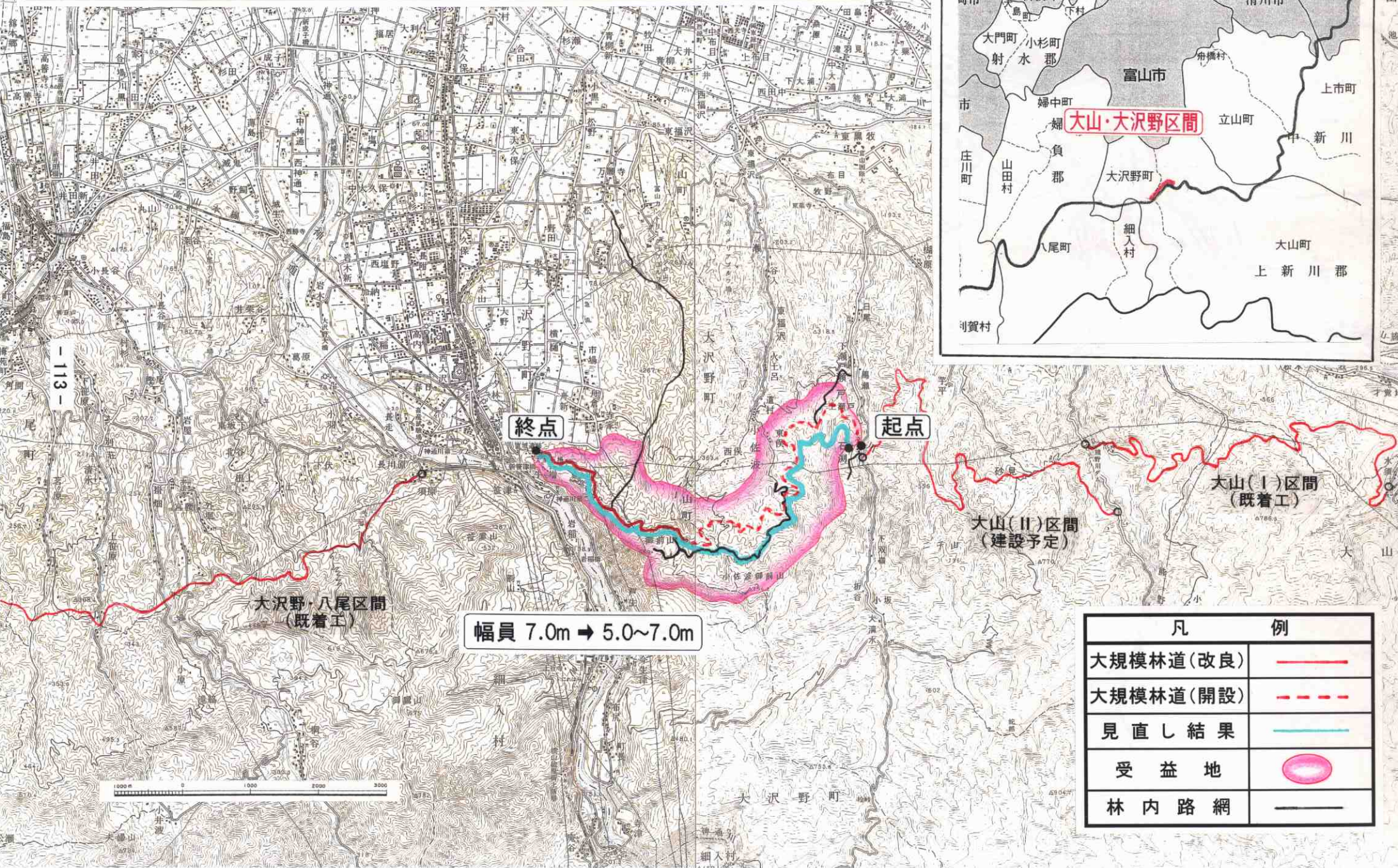
凡 例	
大規模林道(改良)	——
大規模林道(開設)	- - -
見直し結果	——
受益地	●
林内路網	——

区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			大山・福光線 大山・大沢野区間	
関係道県・市町村名			富山県 大山町、大沢野町	
現行計画延長・幅員			延長 12.9 km 幅員 7 m	
委員会 における 検討 概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 6,345百万円 総費用 5,262百万円 費用対効果 1.21	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		B	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	A	
		線 形	C	
委員会における検討結果			【計画変更（幅員縮小、線形変更）】 ・ 建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、改良区間として利用可能な林道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 ・ 既存林道等を活用するよう線形変更（0.4 km短縮） ・ 幅員 5～7 m	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長 12.5 km 幅員 5～7 m 総便益約5,936百万円 総費用約4,599百万円 費用対効果 1.29（概算）	

（注） 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

大山・福光線 大山・大沢野区間 位置図



幅員 7.0m → 5.0~7.0m

凡	例
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	

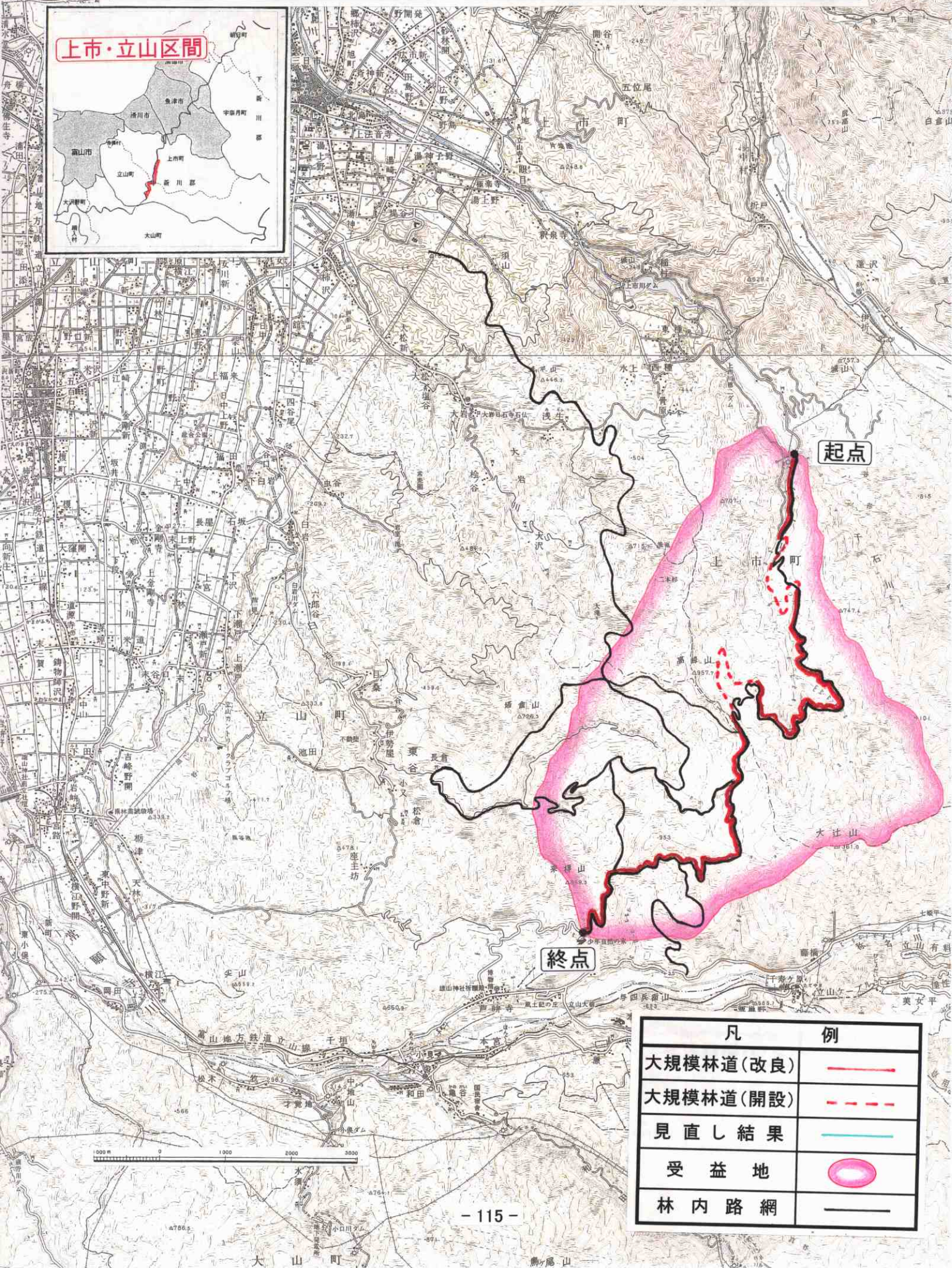
区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			朝日・大山線 上市・立山区間	
関係道県・市町村名			富山県 上市町、立山町	
現行計画延長・幅員			延長 17.8 km 幅員 7 m	
委員会 における 検討概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 6,917百万円 総費用 6,558百万円 費用対効果 1.05	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		C	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	—	
		線 形	—	
委員会における検討結果			【取りやめ】 ・建設の必要性は認められるものの、全て舗装済の既設林道の改良・線形変更であること等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			—————	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

朝日・大山線 上市・立山区間 位置図

上市・立山区間



凡	例
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	

区 間 ご と の 検 討 結 果

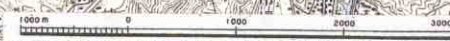
路 線 ・ 区 間 名			関ヶ原・八幡線 美山・板取区間	
関係道県・市町村名			岐阜県 山県市（旧美山町）、板取村	
現行計画延長・幅員			延長 24.3 km 幅員 5 m	
委員会 における 検討概要	費用対効果 （現行計画）		総便益10,026百万円 総費用 8,710百万円 費用対効果 1.15	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		A	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	—	
		線 形	C	
委員会における検討結果			【計画変更（線形変更）】 ・ 建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」 ・ 起点を山県市（旧美山町）片原地区付近、終点を板取村生老地区付近とする線形変更（4.9 km 短縮）	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長 19.4 km 幅員 5 m 総便益約9,136百万円 総費用約6,993百万円 費用対効果 1.31（概算）	

（注） 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

関ヶ原・八幡線 美山・板取区間 位置図



凡 例	
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	



区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			若桜・江府線 若桜・智頭区間		
関係道県・市町村名			鳥取県 若桜町、八東町、智頭町		
現行計画延長・幅員			延長25.8 km 幅員7 m（一部5 m）		
委員会における検討概要	費用対効果 （現行計画）		総便益13,262百万円 総費用12,297百万円 費用対効果 1.08		
	建設の必要性		A		
	事業実施の妥当性		A		
	規格及び線形の見直しの必要性	規 格	C		
		線 形	C		
委員会における検討結果			【計画変更（一部取りやめ、幅員縮小）】 ・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 ・智頭町八河谷以西について一部取りやめ（10.0 km） ・幅員5 m		
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長15.8 km 幅員5 m 総便益約8,726百万円 総費用約6,049百万円 費用対効果 1.43（概算）		

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

若桜・江府線 若桜・智頭区間 位置図



- 119 -

変更終点

幅員 7.0m → 5.0m

終点

凡 例	
大規模林道(改良)	——
大規模林道(開設)	- - - -
見直し結果	——
受益地	○
林内路網	——

区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			波佐・阿武線 匹見・美都区間		
関係道県・市町村名			島根県 匹見町、美都町		
現行計画延長・幅員			延長 5 . 6 km 幅員 7 m		
委員会 における 検討 概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 3,223百万円 総費用 2,475百万円 費用対効果 1 . 3 0		
	建設の必要性		B		
	事業実施の妥当性		B		
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	C		
		線 形	C		
委員会における検討結果			【計画変更（一部取りやめ、幅員縮小）】 ・ 建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道が整備される計画であること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 ・ 匹見町、美都町の県道との重複部分について一部取りやめ (1 . 9 km) ・ 幅員 5 m		
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長 3 . 7 km 幅員 5 m 総便益約2,042百万円 総費用約1,366百万円 費用対効果 1 . 4 9 (概算)		

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

波佐・阿武線 匹見・美都区間 位置図

幅員 7.0m → 5.0m

変更終点

起点

終点

凡 例	
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	

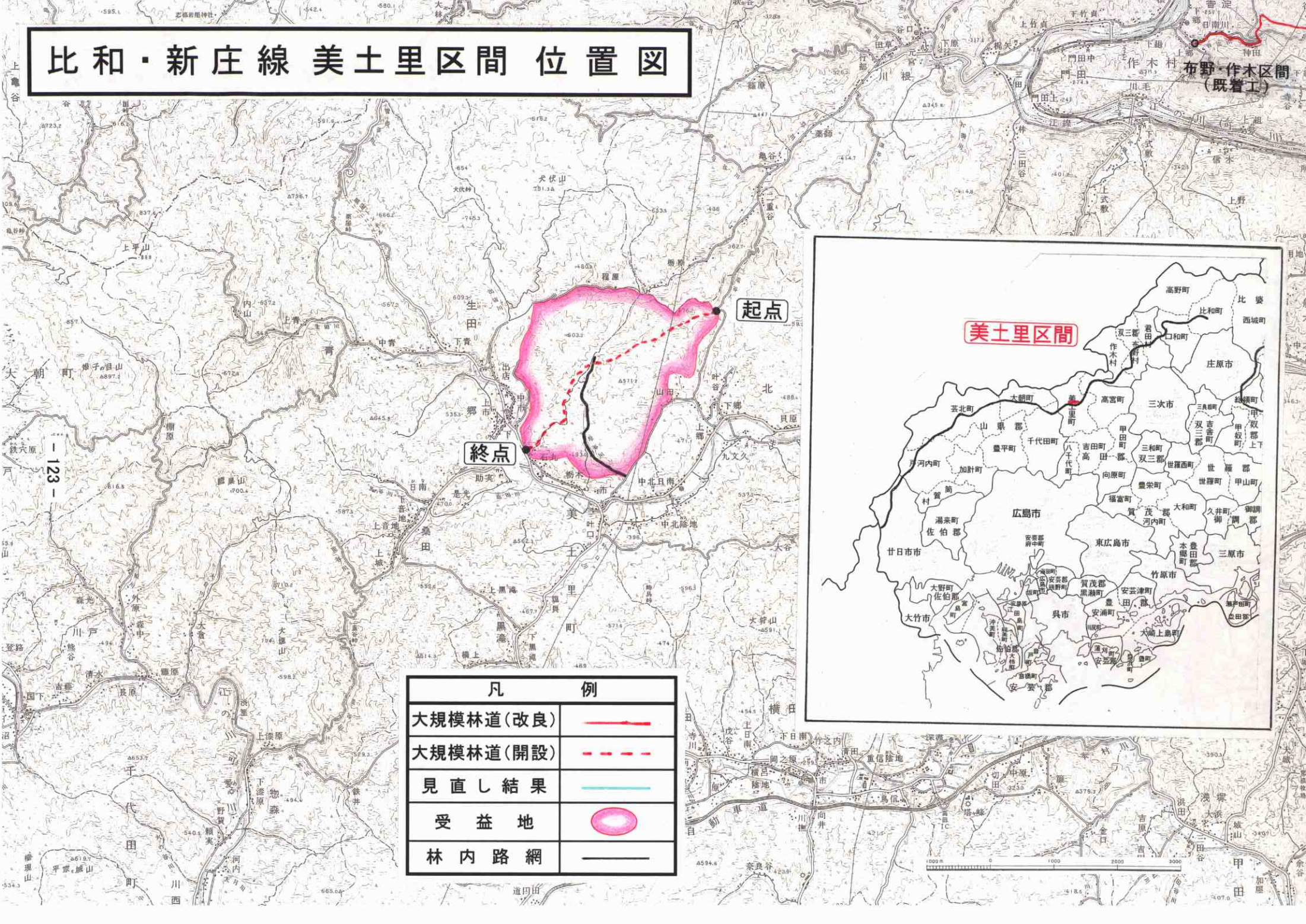


区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			比和・新庄線 美土里区間	
関係道県・市町村名			広島県 美土里町	
現行計画延長・幅員			延長4. 0 km 幅員7 m	
委員会 における 検討 概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 1,549百万円 総費用 1,513百万円 費用対効果 1. 0 2	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		C	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	—	
		線 形	—	
委員会における検討結果			【取りやめ】 ・ 建設の必要性は認められるものの、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			—————	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

比和・新庄線 美土里区間 位置図



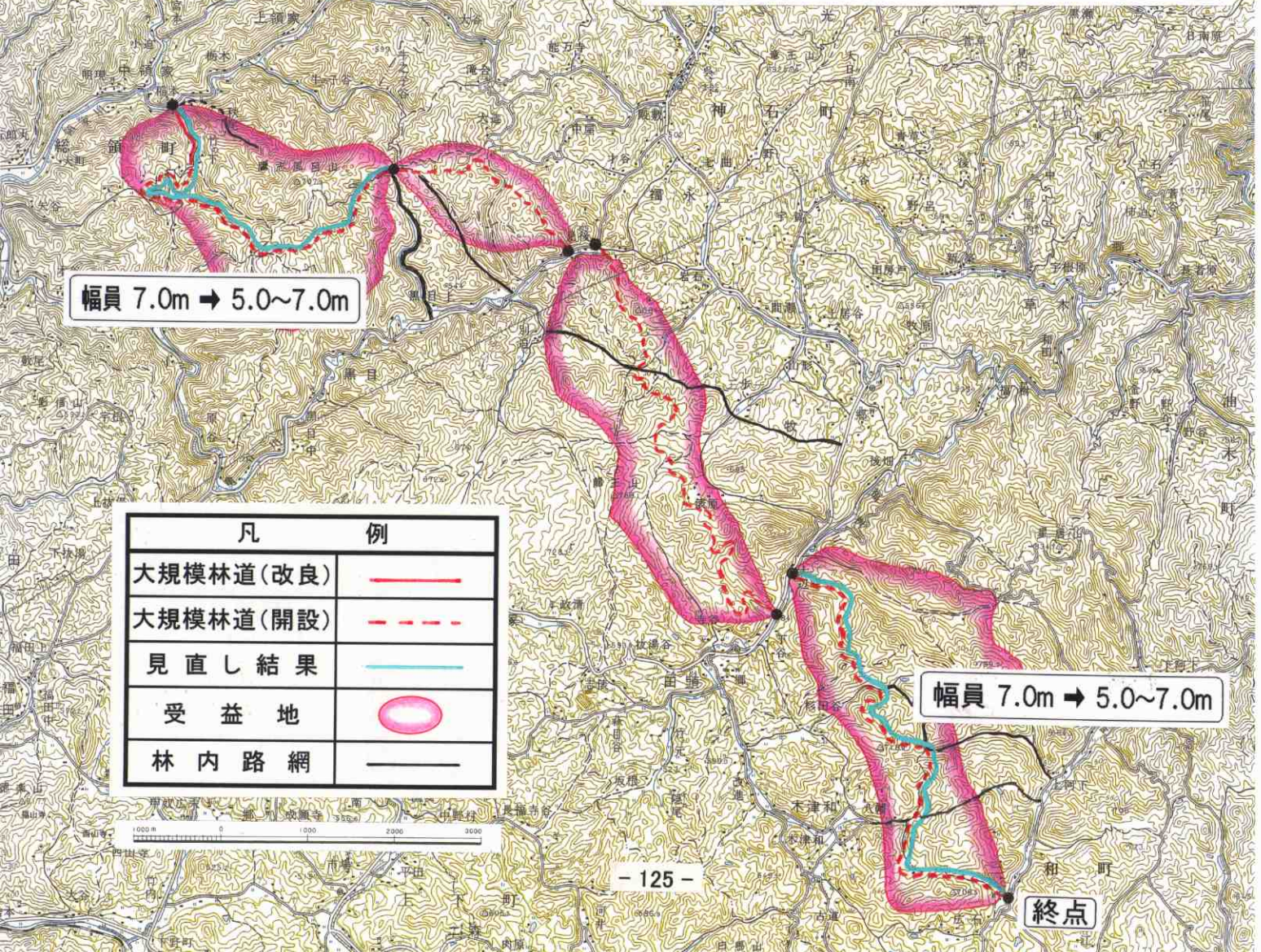
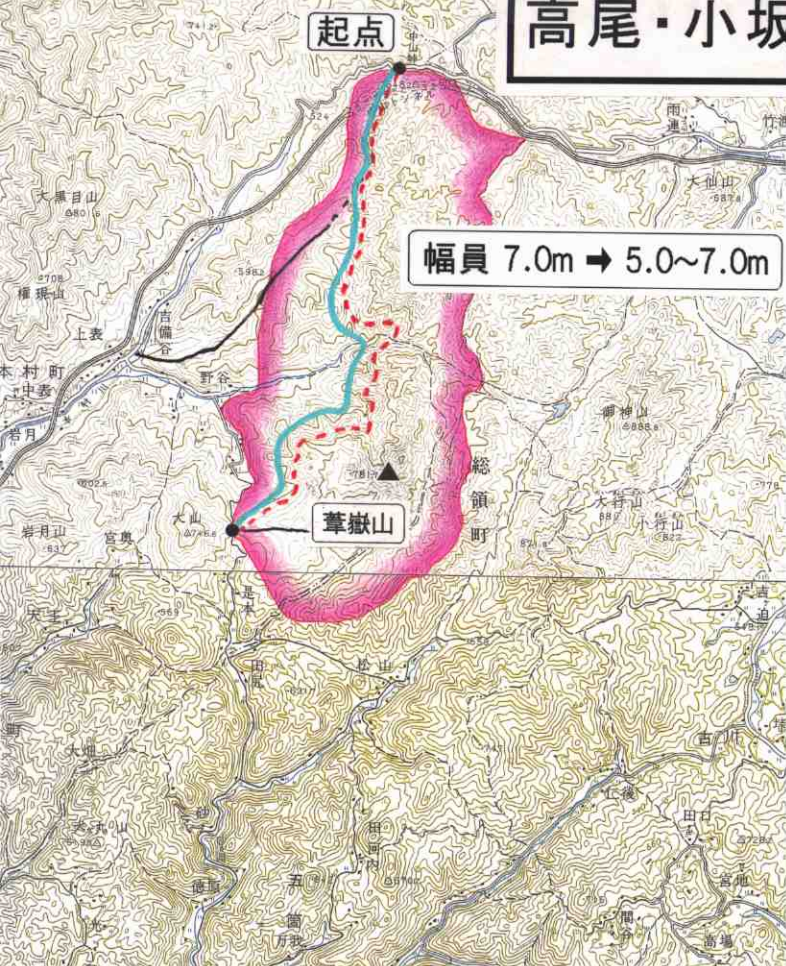
凡 例	
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	

区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			高尾・小坂線 庄原・三和区間	
関係道県・市町村名			広島県 庄原市、三和町、総領町、神石町	
現行計画延長・幅員			延長29.2 km 幅員7 m	
委員会 における 検討 概要	費用対効果 (現行計画)		総便益14,657百万円 総費用13,342百万円 費用対効果 1.10	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		A	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	A	
		線 形	C	
委員会における検討結果			【計画変更（一部取りやめ、線形変更、幅員縮小）】 ・ 建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、一部代替可能な公道等が整備されていること等を勘案し、線形や規格の見直しを行うべく「計画変更」 ・ 総領町、神石町について一部取りやめ（10.2 km） ・ 庄原市葦嶽山付近について線形変更 ・ 幅員5～7 m	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長19.0 km 幅員5～7 m 総便益約9,674百万円 総費用約7,828百万円 費用対効果 1.24（概算）	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

高尾・小坂線 庄原・三和区間 位置図



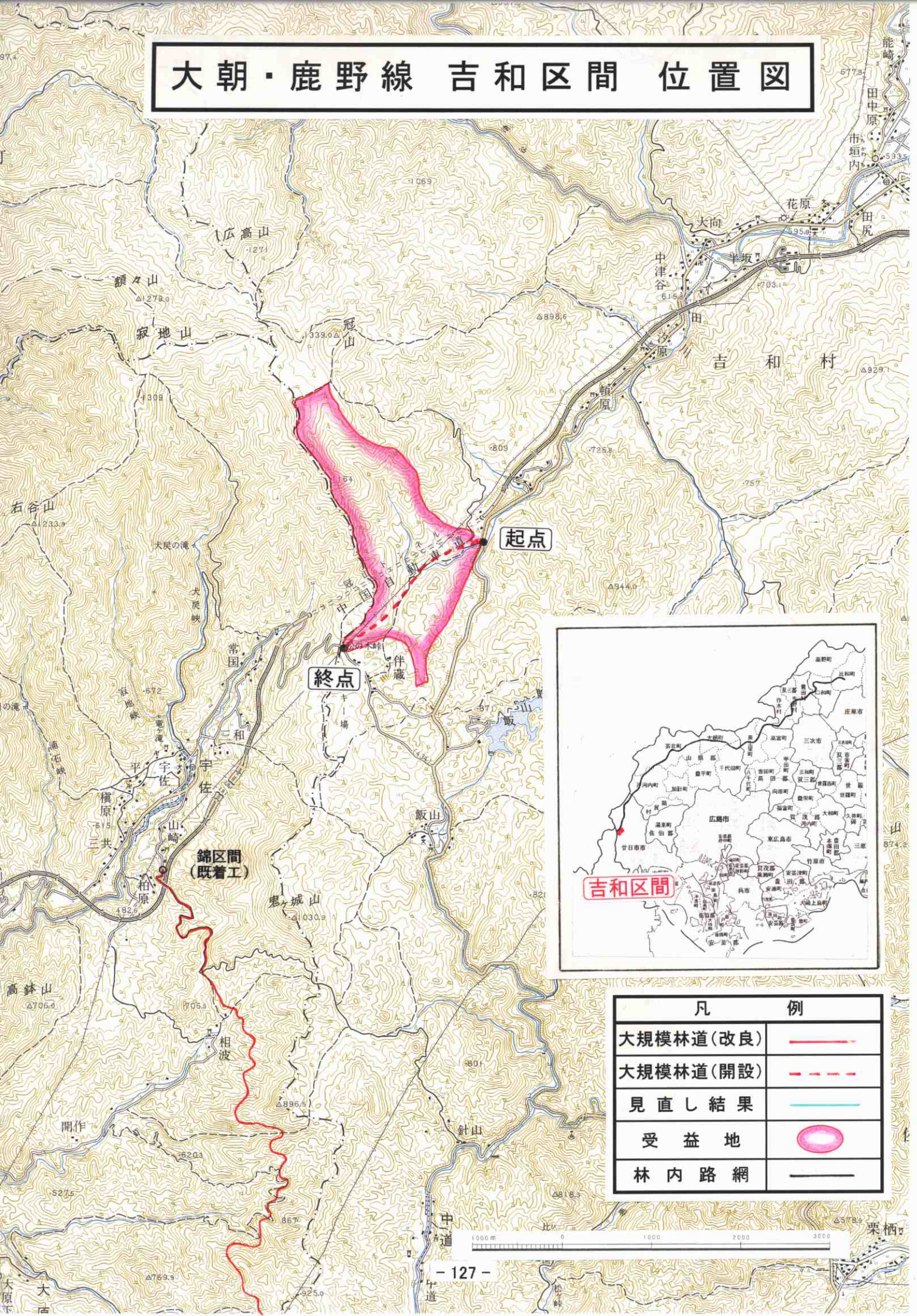
凡	例
大規模林道(改良)	———
大規模林道(開設)	- - - - -
見直し結果	———
受益地	○
林内路網	———

区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			大朝・鹿野線 吉和区間	
関係道県・市町村名			広島県 廿日市市（旧吉和村）	
現行計画延長・幅員			延長 2. 3 km 幅員 7 m	
委員会 における 検討 概要	費用対効果 （現行計画）		総便益 686百万円 総費用 672百万円 費用対効果 1. 0 2	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		C	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	—	
		線 形	—	
委員会における検討結果			【取りやめ】 ・ 建設の必要性は認められるものの、周辺に機能を代替しうる公道が整備されていること、また、路線全体の整備への効果が比較的低いこと等、事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取りやめ」	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			—————	

（注） 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

大朝・鹿野線 吉和区間 位置図

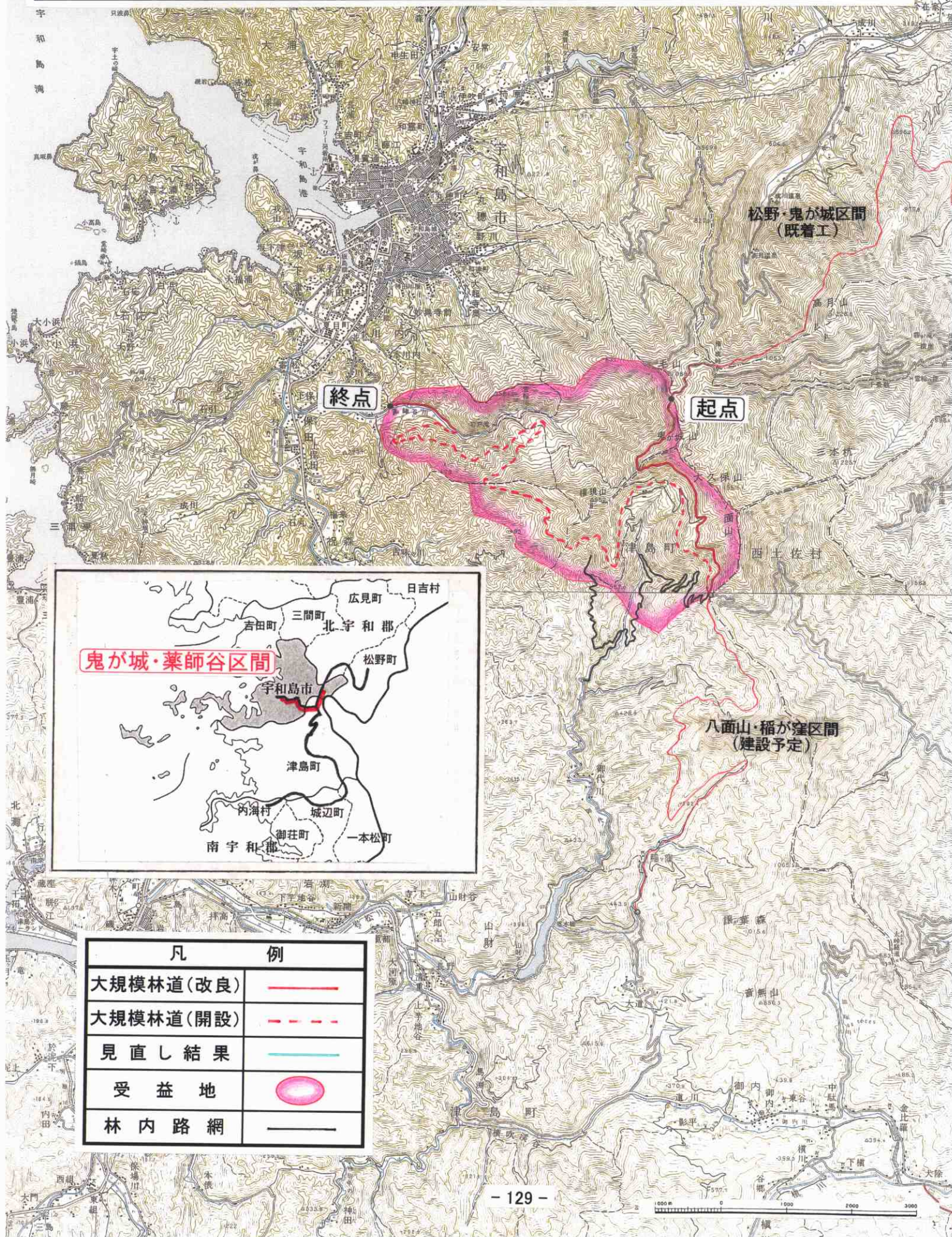


区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			広見・篠山線 鬼が城・薬師谷区間	
関係道県・市町村名			愛媛県 宇和島市、津島町	
現行計画延長・幅員			延長 20.1 km 幅員 5 m	
委員会 における 検討 概要	費用対効果 (現行計画)		総便益7,960百万円 総費用7,876百万円 費用対効果 1.01	
	建設の必要性		C	
	事業実施の妥当性		C	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	—	
		線 形	—	
委員会における検討結果			【取りやめ】 ・改良部分が幅員4.6mで舗装済であること、 環境保全の観点から慎重な対応を地域が求め ている状況にあること等、建設の必要性及び 事業実施の妥当性が乏しいこと等から「取り やめ」	
計画変更の場合における見 直し後の延長、幅員等			—————	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

広見・篠山線 鬼が城・薬師谷区間 位置図

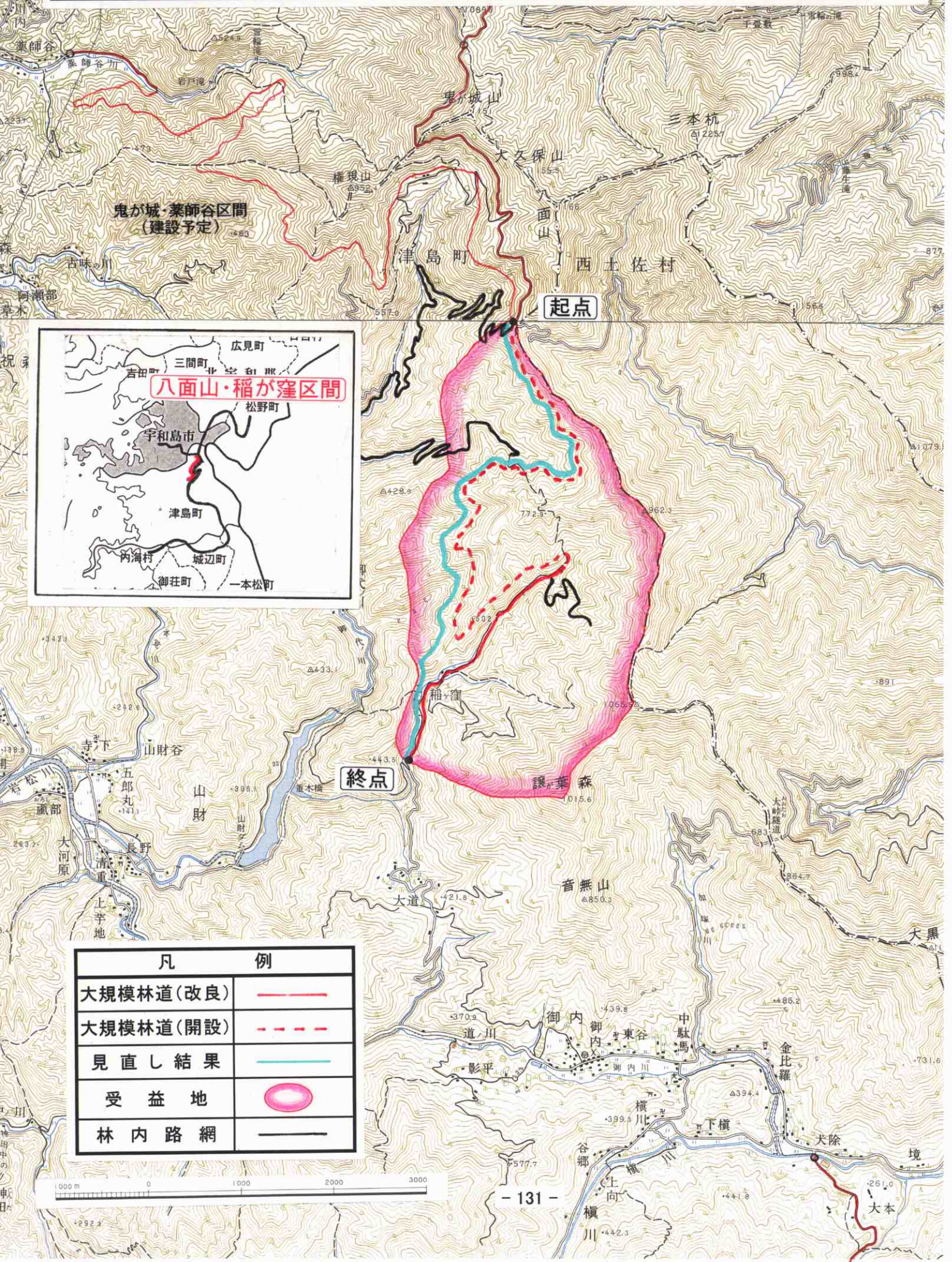


区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			広見・篠山線 八面山・稲が窪区間	
関係道県・市町村名			愛媛県 津島町	
現行計画延長・幅員			延長9. 8 km 幅員5 m	
委員会 における 検討概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 5,209百万円 総費用 4,536百万円 費用対効果 1. 1 5	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		B	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	—	
		線 形	C	
委員会における検討結果			【計画変更（線形変更）】 ・ 建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形の変更要望が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」 ・ 終点付近で路線位置をやや西側に移動する線形変更 (2. 4 k m短縮)	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長7. 4 km 幅員5 m 総便益約5,343百万円 総費用約3,553百万円 費用対効果 1. 5 0 (概算)	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

広見・篠山線 八面山・稲が窪区間 位置図

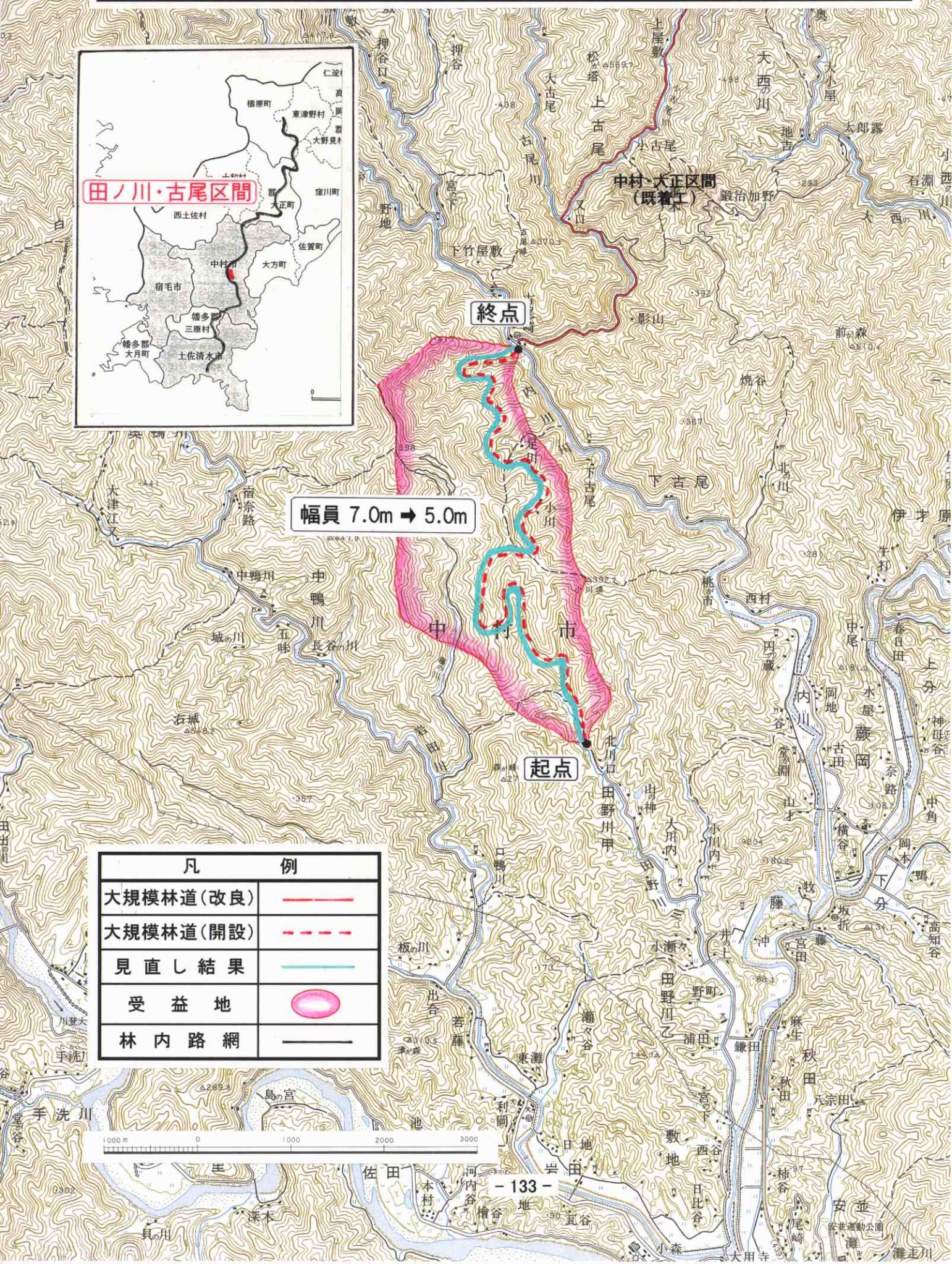


区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			清水・東津野線 田ノ川・古尾区間	
関係道県・市町村名			高知県 中村市	
現行計画延長・幅員			延長9. 5 km 幅員7 m	
委員会 における 検討 概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 4,443百万円 総費用 3,399百万円 費用対効果 1. 3 1	
	建設の必要性		B	
	事業実施の妥当性		A	
	規格及び線形の見 直しの必要性	規 格	C	
		線 形	A	
委員会における検討結果			【計画変更（幅員縮小）】 ・ 建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、接続する公道の整備状況等を勘案し、規格の見直しを行うべく「計画変更」 ・ 幅員5 m	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長9. 5 km 幅員5 m 総便益約4,291百万円 総費用約2,736百万円 費用対効果 1. 5 7 (概算)	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

清水・東津野線 田ノ川・古尾区間 位置図



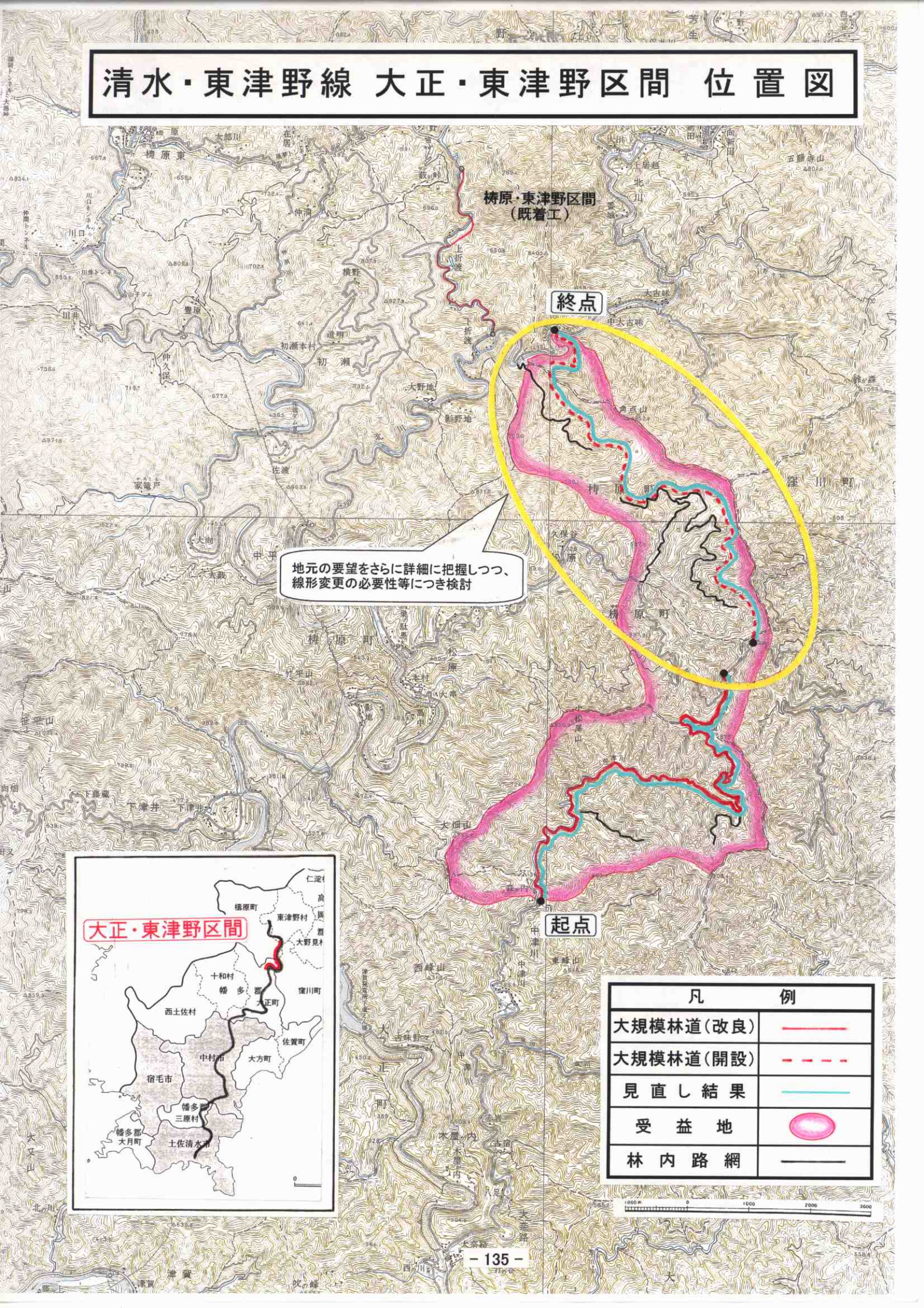
凡	例
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	

区 間 ご と の 検 討 結 果

路 線 ・ 区 間 名			清水・東津野線 大正・東津野区間	
関係道県・市町村名			高知県 大正町、梶原町、東津野村、窪川町	
現行計画延長・幅員			延長19.8 km 幅員5 m	
委員会 における 検討 概要	費用対効果 (現行計画)		総便益 7,143百万円 総費用 4,828百万円 費用対効果 1.48	
	建設の必要性		A	
	事業実施の妥当性		A	
	規格及び線形の見 直しの可能性	規 格	—	
		線 形	C	
委員会における検討結果			【計画変更（線形変更）】 ・建設の必要性及び事業実施の妥当性が認められるが、地元から線形変更の要請が出されていること等を勘案し、線形の見直しを行うべく「計画変更」	
計画変更の場合における見直し後の延長、幅員等			延長19.8 km 幅員5 m 総便益 7,143百万円 総費用 4,828百万円 費用対効果 1.48	

(注) 「建設の必要性」、「事業実施の妥当性」の評価は、A、B、Cの順に低くなる3段階で、「規格及び線形の見直しの必要性」は、A、Cの順で高くなる2段階で行った。

清水・東津野線 大正・東津野区間 位置図



梶原・東津野区間
(既着工)

終点

地元の要望をさらに詳細に把握しつつ、
線形変更の必要性等につき検討

起点

大正・東津野区間

凡	例
大規模林道(改良)	
大規模林道(開設)	
見直し結果	
受益地	
林内路網	

0 1000 2000 3000

特殊法人等整理合理化計画（抄）

平成13年12月19日
閣 議 決 定

II 各特殊法人等の事業及び組織形態について講ずべき措置

(1) 特殊法人

法人名	事業について講ずべき措置
	組織形態について講ずべき措置
<公団>	
緑資源公団	【大規模林道事業】 ○既着工区間について事業評価システム等による徹底的な見直しを引き続き行うとともに、第三者委員会を設置し、建設予定区間についての補助林道事業との仕分け等今後の整備のあり方を検討する。また、今後の着工区間について、限度工期を設定するとともに、新規事業採択を抑制し、重点的に投資する。
	●独立行政法人とする。

大規模林道事業の今後の整備のあり方検討実施要領

〔平成14年8月8日 14林整整第272号〕
林 野 庁 長 官 通 知

第1 趣 旨

この実施要領は、特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）（以下「整理合理化計画」という。）に基づき、大規模林道事業（独立行政法人緑資源機構法（平成14年法律第130号。以下「法」という。）第11条第1項第1号に規定する林道の開設又は改良の事業をいう。以下同じ。）について、第三者委員会等により事業の必要性、補助林道との仕分け等今後のあり方について徹底的な見直しを行うに当たって必要な事項を定めるものである。

第2 対象及び実施時期

- 1 検討の対象となる建設予定区間は、別表のとおり、平成13年度までに環境保全調査及び開設・改良工事の実施実績のない区間をいい、区間とは、独立行政法人緑資源機構法第21条第1項の規程により賦課徴収する賦課金の総額の各受益者への割り振りの基準を定める等の件（平成15年9月30日農林水産省告示第1521号）第1項第1号に規定する区間をいう。
- 2 検討は、本要領の施行から平成16年3月31日までの間に実施し、結果を取りまとめるものとする。

第3 検討の内容

以下の項目ごとに区間の状況を取りまとめ、総合的に検討するものとする。

- (1) 区間の属する路線の事業進捗状況
- (2) 関連公共施設等の整備状況
- (3) 森林・林業情勢及び社会経済情勢
- (4) 地元（受益者、地方自治体等）の意向
- (5) 事業の必要性及び補助林道事業による実施など代替案の可能性
- (6) 事業コスト縮減の可能性

第4 検討の実施体制

- 1 検討は林野庁長官が行うものとする。
- 2 林野庁長官は、整理合理化計画に基づき、森林利用学等の学識経験者等の第三者による「大規模林道事業の整備のあり方検討委員会」を設置し、検討結果の取りまとめ案等について事前に意見を聞かなければならないものとする。

第5 検討結果の公表等

- 1 林野庁長官は、検討結果を取りまとめたときは、独立行政法人緑資源機構理事長並びに関係する道県知事及び森林管理局長に通知するものとする。
- 2 林野庁は、1による通知後速やかに、次の項目について公表するものとする。
 - (1) 検討を実施した区間の一覧
 - (2) 整備のあり方の見直し等の概要
 - (3) 整備のあり方の見直し等の理由

第6 検討結果の事業実施への反映

- 1 林野庁長官は、検討結果に基づき、必要に応じて法第11条に基づく基本計画の変更等の手続きを講じるものとする。
- 2 独立行政法人緑資源機構理事長は、林野庁長官から第5の1の通知があり、かつ、当該通知の内容に事業の見直し又は中止の措置を講ずべきものがある場合は、必要に応じて法第19条に基づく林道事業実施計画の変更等の措置を講じ、事業実施に反映させるものとする。

第7 その他

以上のほか、必要な事項については別に定める。

第8 施行期日

本要領は、平成14年8月8日から施行する。

別表

建設予定区間

道県名	路線名	区間名
北海道	平取・えりも線	平取区間 様似区間
福島県	置戸・阿寒線 飯豊・檜枝岐線	置戸・陸別区間 西会津区間 昭和区間
富山県	米沢・下郷線 大山・福光線	会津若松・下郷区間 下郷Ⅱ区間 大山Ⅱ区間 大山・大沢野区間
岐阜県	朝日・大山線	上市・立山区間
鳥取県	関ヶ原・八幡線	美山・板取区間
島根県	若桜・江府線	若桜・智頭区間
広島県	波佐・阿武線 比和・新庄線 高尾・小坂線 大朝・鹿野線	匹見・美都区間 美土里区間 庄原・三和区間 吉和区間
愛媛県	広見・篠山線	鬼が城・薬師谷区間 八面山・稲が窪区間
高知県	清水・東津野線	田ノ川・古尾区間 大正・東津野区間

大規模林道事業の整備のあり方検討委員会委員名簿

岸 康彦 (財) 日本農業研究所研究員

北村 昌美 山形大学名誉教授 (座長)

小林 洋司 東京大学大学院教授

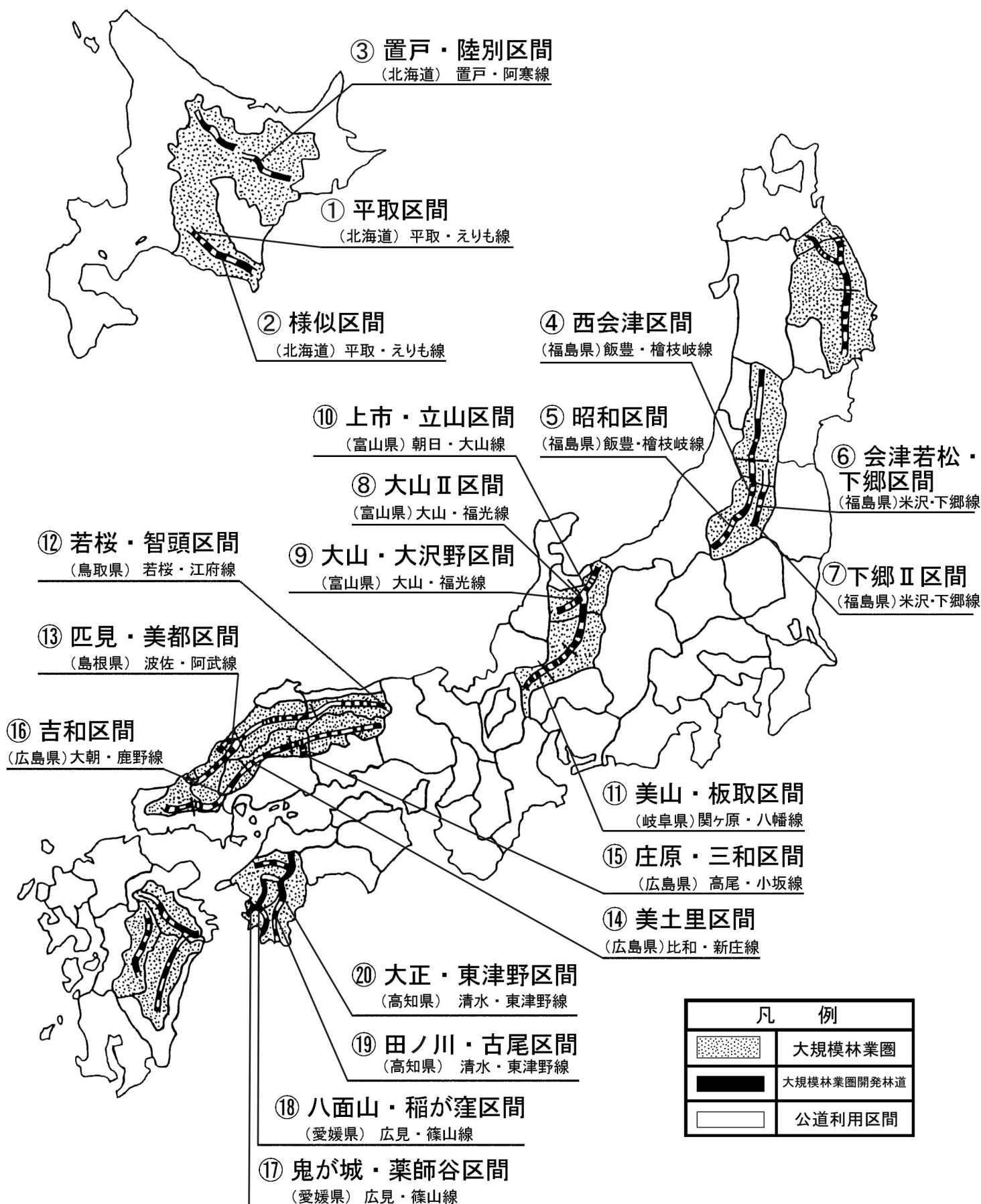
清水 浩志郎 秋田大学 工学資源学部教授

早坂 みどり 住空間工房代表

松島 昇 (財) 自然環境研究センター研究主幹

大規模林道事業の整備のあり方検討委員会の検討経過

- 平成14年 8月28日（第1回委員会） 検討に関する基本的考え方について
- 平成14年10月17日（第2回委員会） 建設予定区間（北海道、福島）の状況について
- 平成15年 1月29日（第3回委員会） 建設予定区間（福島、富山）の状況について
- 平成15年 4月 8日（第4回委員会） 建設予定区間（富山、岐阜、鳥取、島根、広島）の状況について
- 平成15年 4月22日（第5回委員会） 建設予定区間（高知、愛媛）の状況について
- 平成15年 5月29日（第6回委員会） 現地調査及び地元等意見聴取等の実施箇所について
- 平成15年 6月 5日～19日（建設予定区間の今後の整備のあり方についてパブリックコメント手続きを準用した書面による意見・情報の募集の実施（307件提出））
- 平成15年 7月23日～25日（現地調査・地元等意見聴取（四国））
- 平成15年 8月 7日～ 8日（現地調査・地元等意見聴取（北海道））
- 平成15年 8月21日～22日（現地調査・地元等意見聴取（岐阜・富山））
- 平成15年 9月11日～12日（現地調査・地元等意見聴取（福島））
- 平成15年 9月25日～26日（現地調査・地元等意見聴取（鳥取・島根・広島））
＊ 意見聴取対象者77名
- 平成15年10月 9日（第7回委員会） 現地調査及び地元等意見聴取について
- 平成15年11月 4日（第8回委員会） 建設予定区間の項目別取りまとめ表について
今後の整備のあり方の検討に当たっての視点について
- 平成15年12月25日（第9回委員会） 「検討の基本的考え方」に基づく評価の基準案について
- 平成16年 1月21日（第10回委員会） 個別区間毎の評価結果案について
- 平成16年 1月27日（第11回委員会） 個別区間毎の評価結果案について
- 平成16年 2月10日（第12回委員会） 報告書案について



大規模林道事業の整備のあり方検討委員会報告書

資 料 編

目 次

1	森林基盤整備計画論（抄）	1
	第3回委員会（平成15年1月29日）資料	
2	森林環境整備のための林道	2 2
	第7回委員会（平成15年10月9日）資料	
3	大規模林業圏開発林道について	2 9
	第8回委員会（平成15年11月4日）資料	
4	大規模林業圏開発林道事業の今日的意義について	5 2
	第9回委員会（平成15年12月25日）資料	
5	大規模林道事業の整備のあり方検討委員会に 提出された意見・情報	6 5

森林基盤整備計画論（抄）

林道網計画の実際

東京大学農学生命科学研究科教授
農学博士 小林 洋司 著

日本林道協会

第II章 森林基盤整備計画としての林道

第1節 林道の輸送機能と集材機能

林道は森林基盤整備計画の基本であり主要な施設である。林道は一般には林産物の輸送や人員の輸送を主たる目的とする場合と、集材距離の短縮を主たる目的として開設される場合とがあり、前者を輸送距離機能に重点をおいた林道、後者を集材機能に重点をおいた林道として区分することが出来る。合理的に林道を配置するためには、輸送機能を持つ林道と集材機能をもつ林道を適切に配置しなければならない。森林外に存在する一般公道から分岐して、森林地域に到達するために開設される到達林道は、輸送機能に重点をおいた林道の端的な例でカナダ、アメリカの北米で多くみられる。高規格の「大規模林業圏開発林道」や最近の「ふるさと林道」はこの輸送機能を重視して作設される林道である。また作業道あるいは通常の普通林道は、集材作業機能に重点をおいた低規格林道である。このような林道の機能の相違は、当然その林道を利用する車両の大きさや荷重条件の違いとなって現れるから、機能区分を明確にすることは、森林基盤整備計画の基本的な問題であり、常に意識しなければならない。

既に述べたように、従来の林道の機能区分は輸送機能と集材作業機能に大別することでほぼ説明されたのであるが、「ふるさと林道」に代表されるように山村における林道の生活道路としての役割が高まっていることや、森林の公益的な面をより一層、重視した林業を行うための林道に対する、新たな期待が生じているという実態を踏まえて、改めて林道の機能区分を明確にしておく必要が生じている。

林道の機能を実用的な面からみれば、輸送機能と集材機能に区分するのが最も明解であるが、林道が山村地域で果たす役割の多様化傾向と、これからの林業経営あるいは森林管理に対応する林道の役割の増大を考えて、林道を山村の生活林道と林業経営のための林業経営林道と区分すれば次のようになろう。

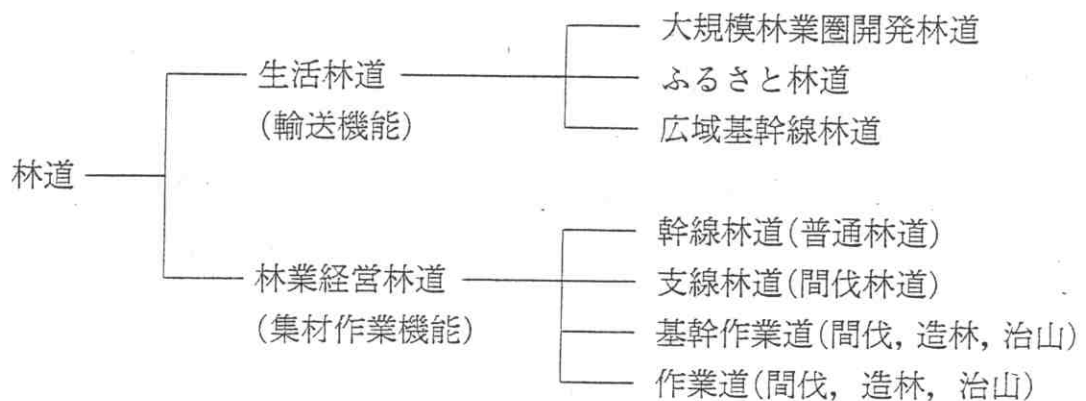


図-2.1 林道の役割と区分

ここで生活林道は、公道的機能の高い地域間或は集落連絡道路であり、山村地域における社会資本（インフラストラクチャ）と考えられる林道である。また林業経営林道は林業経営の対象となる森林内に開設され、伐出、育林、保育や森林管理を行うために開設される林道である。従って伐出生産が林道開設の主たる目的の場合には、幹線の他に支線が大きな役割を果たすのであるが、当面、伐出生産を行わない場合には支線も枝線程度にとどめておくことも考えられる。あるいは林道の他に更に作業道を必要とする場合には、長延長となるときには基幹作業道を作設する。作業道は伐出の他に造林、治山のためにも利用される。この場合当然管理のためにも利用される。

ここでこの機能と林道規程の規格構造と対応させると生活林道は高規格で1級林道であり、経営林道も幹線林道は1級か2級林道であるし、支線林道は3級林道、以下作業道のいわゆる低規格になろう。

以上、林道のもつ機能による実用的区分を示し、さらにその区分と林道規程との対応を示したが、林道に機能区分を行うことの意味は、あくまでも利用目的にあった林道を開設することであるから、機能区分を明確にした上でその林道の利用を制限するための基準が必要になる。この点がわが国の林道管理に最も欠けている部分である。厳しい自然、地形条件のもとで効果的に林道を開設し利用するためには適切な管理基準が必要である。林道投資は林業系の中で行われるものであるから、開設単価の高い高規格の林道のみで林道網を形成する訳

には行かず、路網には利用頻度の低い場合に対応して低規格の林道が必要になる。そのような低規格林道には車両の通行を確保するためにはとくに適切な維持管理が必要である。この点社会資本としての生活林道の場合とはやや異なる。

林道の利用管理基準を示すために必要な因子は、なお十分に検討する必要があるが、林道規程に示される規格、構造以外の因子として許容交通荷重、利用可能季節の2因子があげられる。この2因子は林道が低規格になるほど重要度を増す。

許容交通荷重は、当該林道の規格構造、土質条件、排水施設あるいは開設位置の条件に応じた交通可能荷重を示す。表示の方法は、積載荷重を用いるよりも、車両の軸荷重を用いる方が路面の支持力との関係を把握し易い。また1台当りの軸荷重に1日当りの許容交通量を乗じて、1日当りの許容交通荷重を示す方法も考えられる。利用可能季節は1年を通じて利用可能かどうか、乾期あるいは冬期のみ利用可能であることを示す。

以上であるが、林道の輸送機能と集材作業機能については後述する。特に輸送機能としての公道的機能として論述する。集材作業機能については森林基盤整備計画の複合的林道計画等で詳述する。

第2節 林道と作業道の区分

昭和30年代に入ってから林道機械化施工の進展、さらには林道規程の制定によって林道の規格化がすすみ、自動車道1級、2級、3級という林道規程の区分が林道全般の区分の目安になった。この区分は自動車道1級は国道、都道府県道と連絡する幹線、自動車道3級は小利用区域にかかる支線及び分線として、幹線、支線、分線と枝分かれするのに対応させて林道の規格構造に明確な基準を与えた。しかし自動車道2級は、自動車道1級、3級以外のものとするという林道規程の説明だけでは、林道の機能面において判然としない部分があった。そしてこの判然としない部分が林道の大半を占める結果となっている。すなわち昭和58年現在の林道についてみると2級林道が路線数で64.9%、延長

で71.5%を占めている。1級林道の示す比率が路網計画からみて妥当か否かは別として2級、3級林道に比べて比率が低いことは理解できても3級林道の路線数比率が2級林道に比べてこれほどの開きがあってもよいのであろうかという疑問が残る。この点は特に生産性の高い林業経営を行うための路網形成という観点からすれば問題があったようであると考えられる。しかし、2級林道の規格構造自体は、林道としては平均的なものであるといえるからその限りではわが国の林道計画は2級林道を中心に展開してきたということが出来る。

今後においては既に述べたように輸送機能に重点をおいた生活林道的なものと集材作業機能に重点をおいた作業道あるいは林道の開設が進むものと考えられる。

作業道

作業道は元来森林作業における伐出過程の一範疇としての一時的なものと考えられてきたものである。その後拡大造林や治山事業が進に従い各々の事業が各々の必要最小限度の自動車の通行可能な道路の作設を考えるようになってきた。更に集材作業方法の発達及び生産工程の短絡化にともない丸太を直接、生産現場から市場へ直送することが有利であるとの思想も高まった。特に民有林における作業道は、当初その規格構造も最小限度の基準を示すものに留まっていたが、

- 1) 林地保全からの問題
- 2) 経年変化による路体破損などの使用面における問題
- 3) 林道整備の遅れによる林道の先行投資的な作業道についての取扱面での問題

等が表面化したため、作業道の規格構造も斬次、向上し、特に第2次林業構造改善事業以来、作業道作設が積極的に推進され、中には林道と遜色ない構造を有する永続的な作業道も現れるようになった。またその背景として単なる林産物の搬出のみを目的としない山村の森林基盤整備としての役割をも期待されていることも事実である。

このように、作業道は現地のニーズに応じて広く認められる一方で、各種事業の補助体系の中で行政サイドと技術サイドからの採択基準が整備されないまま汎用されたため、各々の事業によってきわめていろいろな取扱いとなっているため規格構造、利用方法、使用限度などの実態が多様化し、一般林道とあらゆる面において明確に区分し難いものが多くなってきた。林野庁もこの問題を重要視し「林道問題研究会」を設けて作業道の取扱いを次のように集約した。

1) 作業道の概念

作業道は一般的には、林道から分岐し、森林施業における集運材、造林等の一工程として臨時に設けられる仮設構造物と概念される。

2) 作業道の現状

現在、林道網が未整備の事情もあって、作業道はその使用の目的、基幹、頻度等によって「短期一時的に使用するもの」と「長期的に使用するもの」とがある。

3) 作業道に対する措置

基幹的に長期に使用する作業道は、林地保全、災害防止等行政上の面から、その作設にあたっては「林道規程」に準拠し、特に縦断勾配などの基本的規格は、林道規程を適用するなど将来林道に回修格上げできるように配慮して運用すべきである。

路網計画に先行的に作設する永続的作業道は、林道規程を準拠して随時、林道に編入または格上げの措置を構ずることは当然であると思われる。またそれ以外の永続的作業道も低規格の林道の規格構造を緩和して森林基盤整備計画の一元化を図るべきである。結論として作業道は「一時的なもの」と「永続的なもの」とに区分し、一定の基準を充足した永続的に使用される道路は、名称の如何を問わず森林基盤整備計画を構成するものとして位置づけられる。

第3節 一般公道と林道

森林計画区内に施設されている公道、すなわち林内路網構成要素のうちの林

道以外の道路（国道，都道府県道，市町村道，農道）は，林内公道として「林内にあるものまたは林外にあるもので林縁から200m以内にあり森林整備に資するもの」はすべて林道と同等の機能を有するものとして取り扱われ，林道密度計画の中に加えられてきた。このような路網の捉え方は，森林開発の初期の段階では，森林への到達レベルにおいては実態にマッチした考え方であるが，山間部の横断道路や幹線林道がほぼ完成されつつある事業レベル，すなわち林内道路に施業性あるいは作業システムを加味しながら路網を捉えていく場合には甚だ不完全な定義であるといえよう。

林道は，いうまでもなく森林内の造林保育は言うに及ばず林産物の搬出，林業労働力や資材の搬入，山村集落の連絡等，林業経営および森林の管理のために必要な交通の用に供することを目的にした恒久的な施設である。しかしながら林内公道には，道路の安全をはかるための「道路法」および道路交通の安全を図るための「道路交通安全法」等の制約がある。また，その開設目的が異なるために，森林地帯を通過する道路であっても，林業目的以外の自動車の通行量や道路構造に著しい違いがあり，森林基盤整備計画の位置付けに違いがあるのは当然の事であろう。現実には，林内公道の発達して一部地域において，林内公道及び林道を合計した林内道路密度が目標密度にほぼ近い値となり，整備計画はこれ以上，林道開設を行う必要がない結果になりつつあるにも関わらず，まだまだ林道の開設の必要性が考えられるなど，森林基盤整備計画と実態との隔離現象すら現れてくる場合もある。このため林内公道は，はたして林道と同等の機能，すなわち輸送連絡機能に加えて施業機能を十分に発揮しうるのかという問題が生じてきている。

以下，林内公道の林業的利用特に森林基盤としての機能である集材作業上の制約及び評価の問題について検討する。

1. 林内公道の規格構造

農道を除く林内公道の道路構造令による構造規格区分は 表-2.1, 2.2に示したとおりで，3種2級，3級，4級，5級が該当する。

表-2.1 道路構造令における公道の規格区分

道路の存在する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

表-2.2 第3種の道路の規格区分

計画交通量 (台/日)		20000-	4000-20000	1500-4000	500-1500	500-
一般国道	平地部	第1級	第2級	第3級		
	山地部	第2級	第3級	第4級		
都道府県道	平地部	第2級		第3級		
	山地部	第3級		第4級		
市町村道	平地部	第2級		第3級	第4級	第5級
	山地部	第3級		第4級		第5級

表-2.2はこれらの道路における計画交通量を、山間部での公道での主たる通行量時間帯を5時から19時の14時間と仮定して1日当りの交通量に換算した結果であるが、理論的には林内の公道としては、3種の4級、5級が相当する。対象とする公道の設計速度及び幅員であるが、これを林道規格による構造と比較すると以下のようなになる。

3種4級（国・県道、大規模農道）・・・・・・「大規模林業圏開発林道」

3種5級の上（県道、市町村道、幹線農道）・スーパー林道、1級林道

3種5級の下（市町村道、一般農道）・・・・・・2級林道、低規格林道

及び作業道

以上の道路と林道について林業上の機能の上から対比して表示すると図-2.2のようにX軸を集材作業機能としての施業機能とし、Y軸を一般的公道の機能

としての輸送機能として2次元的に配置出来よう。すなわち林道Aは大規模林道，林道Bはスーパー林道，1級林道，林道Cは2級林道，林道Dは低規格林道及び作業道に相当する。公道Aは国・県道，大規模農道，公道Bは県道，市町村道，幹線農道，公道Cは市町村道，一般農道に該当する。

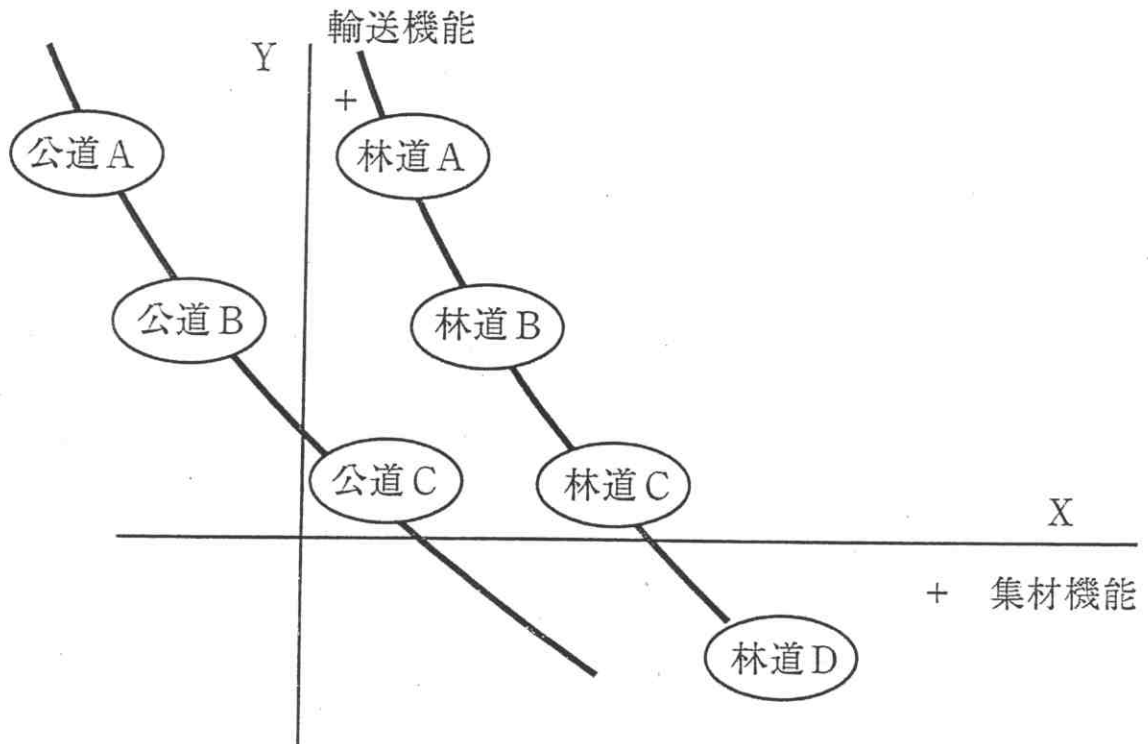


図-2.2 道路の機能による表示

すなわち，国，県道のように輸送機能が重視される道路では，林業的利用は相当制約を受け集材作業機能などの施業的機能が小さくなる。反対に作業道のように施業のために作設された道路は輸送機能がいちぢるしく低くなって，いわば反比例的な関係がそこに見いだされよう。

一般公道を林業として利用する場合には，ある一定の制約を受ける。以下まとめると図-2.3のようになる。

林内公道の道路敷において作業を行う場合は，このうち特許使用にあたり，道路法32条1項による専用許可を受けなければならない。逆に言えば，専用許可を受け所定の安全対策を構じれば一応，林業的利用は可能なのであり，道路

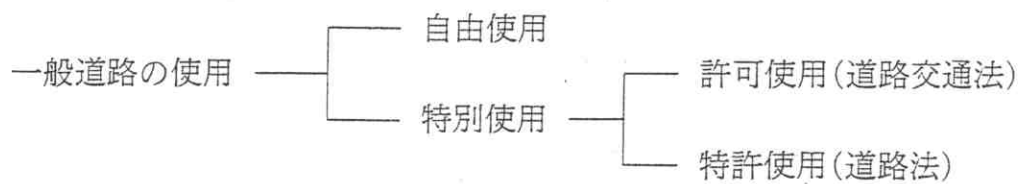


図-2.3 一般道路の使用許可

管理者側への行政対応と山林所有者への適切な指導によって円滑な許可業務の実施を進めることが出来るのである。

林道の公道移管

林道として開設されてきたものが時の経過と共に一般交通の用に供せられるようなものについては、道路法の定めるところによりあらかじめ当該市町村議会の議決に基づき都道府県知事（同法7条）または市町村長（同法8条）が認定を行い公道に転用することが出来る定めになっている。この場合において、林野庁は、「大規模林業圏開発林道」以外の林道について特に、昭和49年の林野庁通達によって補助金の交付の翌年度から起算して8年以内にその全部または一部を転用もしくは用途変更することは制限しているが、開設8年以上についてはなんら制限は要らない。これらの林道は集材作業機能を持った林道よりは、輸送機能を持った生活林道が移管される場合が多い。しかしながらこれらの林道が移管されることは山村社会の発展上、社会的インフラストラクチャとして重要である。林道が公道に格上げされて輸送機能が增加するほか、その利用が将来にわたって保証されることは、林業の発展からもよいことで森林基盤整備として林道の先駆的役割は強調されてよい。

第4節 輸送機能の評価方法

以上輸送機能を重視した生活林道と集材作業機能を重視した施業林道につい

て論じてきた。以降の章については林業経営を主とした林業経営林道についての開設効果と森林基盤整備計画について論ずるが、本節については林業の機能よりはむしろ一般公道的機能である輸送機能を重視した生活林道についてその評価法を試みる。

近年、山村での生活基盤整備計画にもとずき、「大規模林業圏開発林道」、「ふるさと林道」、「広域基幹線林道」といった高規格の輸送機能を重視した林道の開設が多くなっている。これは山村における生活基盤整備としては当然の事と思われる。これらの林道はいずれも20km以上の長延長を持つ路線であり、利用区域は広い区域にわたり、流域もいくつかにわたる場合が多い。

林道の開設効果は施業機能がほとんどである。しかし、上記の生活林道は、輸送機能についても考慮しなければならない。そこでここでは、開設効果として(1)式を考える。

$$\text{開設効果 (F)} = \text{輸送機能 (A)} + \text{施業機能 (B)} \cdots \cdots (1)$$

ここで施業機能は、後に詳述するが、集材作業費用の効果と歩行費用の効果として計算できる。輸送機能はさらに当該道路を使用することによって燃料の消費、車両の傷み等に利益が得られる走行便益(C)と車が当該道路を使用することによって短縮される時間便益(D)に分けられる。走行便益(C)は道路の改良によってもたらされる効果である。時間便益(D)は、峰越え連絡線形等において求められる市場までの距離短縮において生じる効果である。しかし幾つかの流域にまたがる「大規模林業圏開発林道」、「ふるさと林道」等の生活林道の場合は幾分複雑になる。すなわちこれら林道は長延長をもちさらに幾つかの流域にまたがる。施業機能にみられるように流域単位では測定できない。

そこでこれら生活林道の利用区域全体についての効果測定をした。すなわち図-2.4のように計画区を幾つかの流域に区分し、効果測定をした。まず各流域の重心位置を(2)式のように求める。

$$\begin{aligned} X_j &= (\sum x_i \cdot v_i) / (\sum v_i), \\ Y_j &= (\sum y_i \cdot v_i) / (\sum v_i) \end{aligned} \cdots \cdots (2)$$

ただし、 X_j , Y_j : j 流域の重心位置, v_i : i グリットの素材生産量, x_i , y_i : i

グリッドの位置。

ここで小規模の普通林道は無視し、公道あるいは幹線的な生活林道(A, B, C)までの最短距離を求め、これを当該到達距離とし、開設効果を測定しよう

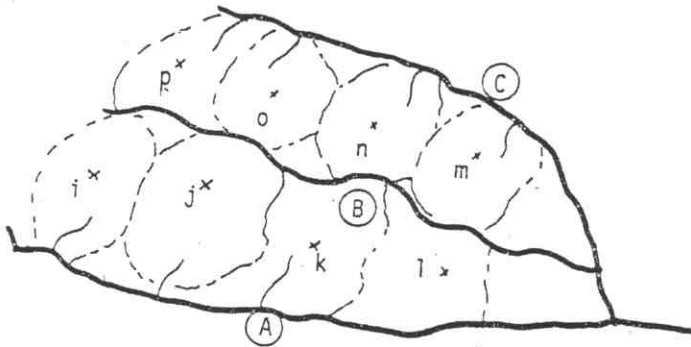


図-2.4 流域区分の模式図

とする道路の開設前後の差を求める。この短縮距離が通常的林道上を輸送される距離の短縮となり、すなわち普通林道上の輸送から高規格の生活道上の輸送に変わった距離となる。短縮時間差は、高規格林道上の走行速度と普通林道上の走行速度より求めることが出来る。

る。さらに貨幣価値に換算することもできる。

林業ポテンシャル増加量の測定

地理学者のSTEWARTは、ある地域における一般交通の発生機構として人口と距離のモデルを提案した。これは2都市間の交通発生量は、両都市の人口に比例し、両都市間の距離に反比例するという理論である。同様にある林地における林業的活力として仮に「林業ポテンシャル」として考えるとこれはその林地の素材生産量（あるいは蓄積量）が大きいほど大きくなり、林道からの距離が遠くなるほど小さくなると考えられる。すなわち当該林地の林業ポテンシャルは、蓄積量に比例し、林道からの距離に反比例するといえよう。

$$P_i = v_i \cdot r_i / d_i, TP = K \cdot \sum P_i \dots\dots\dots (3)$$

ただし、 P_i ： i 林地の林業ポテンシャル、 v_i ： i 林地の蓄積量、 r_i ： i 林地の労働投入量、 d_i ： i 林地から林道までの距離、 TP ：ある区域の合計ポテンシャル量、 K ：定数

式で表せば(3)式のように表せる。この値を用いることによって例えばある林道の開設前後の値の比較によって開設効果を表せるであろう。

これはコンピュータによって計算が可能である。この考えにもとづいてある地域に適応した。適用地域は図-2.5に示す林道重点整備地区に指定された群馬県御荷鉾地区(約1万ha)である。道路のうち大規模の道路に相当する路線として、地図上の①県道、②御荷鉾スーパー林道、③国道である。計算は現地のデータを用いて数値地形モデル、グリッド毎の素材生産量、労働投入量を用いた。道路の位置は座標位置を入力し用いた。

表-2.3が計算結果で利用区域面積は、路線②が大きく、この区域に有効に機能していることが分かる。施業便益費用の効果は、合計値、単位当たりとも路線②が最も高い。その他の一般林道路線の値も高い値を示している。また到達距離短縮によって計算された輸送機能効果、すなわち輸送便益費用の値もかなりの高額になっている。林業ポテンシャルの増加量はやはり林業効果を目的に作設された路線②が最も大きくなっている。これによっても林業の効果の評価が可能なが分かる。もちろんこの効果は普通林道にはみられない。これによれば到達性を中心とする輸送効果を含め大規模な幹線林道の開設効果計測が出来ることが分かる。特に林業を目的に作設された大規模の林道に輸送効果が期待できることが分かった。これらのことから現在作設されている「大規模林業圏開発林道」、「ふるさと林道」、「広域基幹線林道」などの長延長を持つ道路の効果測定が可能なが分かる。

表-2.3 林道開設効果計算結果

路線番号	全体延長m	利用区域面積		施業便益費用		輸送便益費用 千円	林業ポテンシャル 増加量
		合計ha	ha/m	合計千円	千円/m		
1	15,674	1043.75	0.067	2,380,901	152	7,512,498	764
2	21,132	2475.00	0.117	9,009,595	426	9,137,088	1,878
3	20,528	1268.75	0.062	2,226,466	108	0	0
4	8,450	837.50	0.099	1,346,586	159	8,906,691	762
6	1,353	112.50	0.083	185,063	138		
7	1,500	93.75	0.063	199,936	133		
10	2,664	218.75	0.082	413,942	155		
13	854	37.50	0.044	10,577	12		
18	3,621	168.75	0.047	149,652	41		

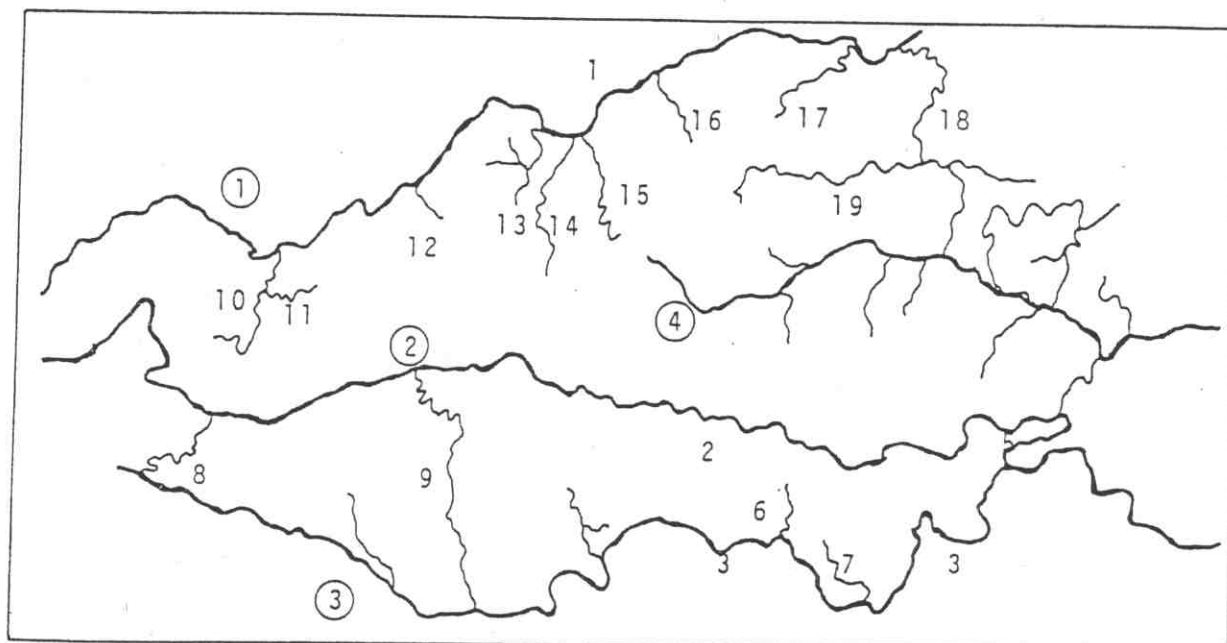


図-2.5 適用流域の路線図

第5節 高性能林業機械化と新たな路網整備

1. 概要

ここ数年、高性能林業機械が導入され既に全国で1000台（1996年現在）を突破し、さらなる発展をする勢いである。これは林野庁を中心としてわが国にあった機械の開発、その機械の普及、オペレータの研修と言ったことを重点に、施策を進めた結果である。今後の21世紀の林業の新たな騎手としてさらにこの高性能林業機械の普及を進めなければならない。この節では観点を路網に於て高性能林業機械の新たな普及のためにはどうあるべきかという観点から論ずる。

これまでに普及を見たわが国の高性能林業機械化および高性能林業機械化作業システムの基礎となる路網の整備については、次の視点たって技術的な検討を加えることが重要である。

第1は、高性能林業機械は全て自走機能を有する機械であり、林内を自由に走行する可能性を持っており、路網は機械の走行を「線的」に可能としつつ、伐

木運材作業を全て「面的」に実施可能ならしめるように量的な整備を図ること。

第2は、高性能林業機械は、導入する森林の資源量や地形によって適用される機械が選択されることから路網整備は当該高性能林業機械の機能が十分に発揮されるような路線の配置をとること。

第3は、高性能林業機械は概して大型の自走式機械であることから、林道の構造とりわけその幅員を十分確保しておくこと。

第4は、高性能林業機械は伐倒、集材、造材の作業が複数の機械の組合せによって行われるのが通常のケースであり、かつこの作業が路面上もしくは路側で行われることからこれらの作業が円滑に実施できるような作業ポイント、施業ポイントの設置などの構造を有すること。

これらのことは当然のことながら経済的コストに見合うことかつ自然環境保全にも十分配慮して行うことが重要であり、これを技術的に保証することである。

本節では、以上の観点から高性能林業機械の機能に適合した路網を整備するべく次の方策をあげる。

- ①路網の量的整備に指針としての路網密度。
- ②路線配置の指針としての路線線形。
- ③林道構造としての幅員
- ④作業能率確保の指針としての作業ポイント

2. 先進的諸外国における機械作業システムと路網整備の現状

現在、林業の機械化ということにおいて先進国とされている国としては、カナダを中心とする北米、スウェーデン、フィンランド、ノルウェイの北欧の諸国、オーストリア、西ドイツの中欧の国々であろう。これらの国ではそれぞれ森林の状況、林業の発達過程が異なり、高性能な林業機械化作業システムに違いがみられ、林道網についての考え方も異なる。そこでここでは代表的な国である北米型のカナダ、北欧型のスウェーデン、中欧型のオーストリア、西ドイツについての林業の機械化作業システムと路網整備の現状について述べる。

1) 北米型の林業機械作業システムと路網の現状

1981年の統計によるとカナダの森林面積は、44000万ha、国土の44%を占める。このうち生産林は、22100万haで、州有林(81%)、連邦林(11%)、私有林(8%)である。林道は、必要に応じ作設されるが、施業林道というより到達林道の概念に属するもので道路密度としては捉えにくい。しかしながら幹線林道は2車線の走行速度も40から60km/hといった高性能で幅員も10m以上もある。作業道も搬出に応じて作設される。

カナダでの林業生産例であるが、東部ニューブランズウィック州にあるF株式会社の経営する森林で規模82.7万ha、自社所有40万ha、残りが公有林、公有林は伐採権と造林の責任をももっている。針葉樹の一斉林で、更新の状況も極めて良好である。従業員は240名を擁し、森林内には2車線の10mの林道が縦横に走り、トレーラが60km/hの速度で行き交い、生産は、最新のハーベスタ、プロセッサ、デリンバ、スラッシャといった高性能林業機械によって、さながら現場は大きな製材工場のような感じで行われている。伐区も60~120ha規模の皆伐施業が行われ、生産高は年70万m³である。

2) 北欧型の林業機械作業システムと路網の現状

(1) スウェーデンにおける路網

スウェーデンは国土面積は約4500万ha、森林面積は約2340万ha国土面積の52%をしめている。林道は一般道路と明確な区分はないが、南スウェーデン(20.8m/ha)、中部(12.0m/ha)、北(7.1m/ha)、国内平均(11.6m/ha)となっている。構造は、林道の等級によって次のように区分されている。

A:トラック及び乗用車が通年通行可能

B:凍結の融解時期を除き通行可能

C:トラックは凍結の融解時期と雨期を除き、乗用車は融解時期を除き通行可能

D:トラックは主として冬期間通行、乗用車は夏でも通行可能

森林面積の62%は傾斜が5度以下という地形の関係から以上のようになっている。

3) 中部ヨーロッパ型の林業機械作業システムと路網の現状

(1) オーストリアにおける路網の状況

オーストリアは、国土の46%が森林であり、経営林の57%が傾斜が30度を越える。森林の55%は200ha以下の所有の小規模の森林である。

林道開設の目的は、森林の計画的な経営管理、集約的な森林造成、木材の経済的な伐出生産、森林保護、災害防止などのためであり、トラック通行可能な十分な密度をもった林道網の早急な整備を図るべく努力をしている。

経済林における1982年現在の既設林道総延長は約106,500kmでこれは33.7m/haの密度に相当するが、目標は山岳林において林道間隔200から400mの範囲にするため、連邦林25m/ha、大規模民有林(200ha以上)で30から35m/ha、小規模民有林(200ha未満)で40から50m/haにおいて全国平均で約42m/haと推定されている。

このケースによる目標林道密度は、対象林における生産の可能性および木材の収穫方式によって変化する。すなわち普通集材方式はより高密な路網を必要とし全幹集材、全木集材の場合は高度の機械化に支えられて低密な路網で十分とされている。

(2) オーストリアにおける機械化作業

伐採は地形が急峻のためほとんどチェーンソーによって行われている。集運材はタワー付き集材機61%、架線集材機20%、人力15%、蓄力4%となっている。

集材方式は普通集材71%、全幹23%、全木6%で所有規模が大きくなるにつれて全木方式を採用しておりしかも徐々に増加している。

以下国立林業試験場の報告を基に集材例を集約すると以下の通りである。

①集材機による集材

②S t e y e r社のタワー付き集材機K S K16による集材作業例

③プロセッサ付きタワーヤダM a u k oによる高度機械化作業

④ヘリコプターによる伐出作業

(3) 旧西ドイツ、シュワルツワルトにおける路網

旧西ドイツは国土面積約24900千ha(日本の約66%)、森林面積7318千ha、国土面積の約29%である。バーデンヴェルテンベルグ州はドイツ西南部に属ス

イス、オーストリアと接している。林野率は37%である。バーデンヴェルテンベルグ州の機構は頂点に食料農業環境省があり、その下に4つの営林局があり、営林署が190、担当区が1000ある。バーデンヴェルテンベルグ州の森林の所有形態は、州有林が約25%で35万ha、自治体の森林約40%、私有林約35%の割合である。林道密度は約50m/ha、作業道は以下に述べる林分の細部開発の考え方によって行う。

林分の細部開発の基本的考え方は、収穫された林産物をそれぞれの林分から搬出できるようにすることである。したがってここでは林道上を普通自動車が行き止まりの対し、特別に作成された集材車（または架線）で行われる。地形条件によって次の3種がある。

a 搬出路：林地走行可能な地形で立木を伐開しただけの線状の空間

b 集材路（機械道）：トラクタ等の集材車のための道

c 架線道（架線集材線）：地形の急峻な架線集材によって集材するところ、伐開線である。

a 搬出路

導入する集材方法によって変化する。

b 集材道

トラクタ（機械）のための搬出路で、ウインチによって上げ木集材されるのが一般で、集材道の間隔は80—120m、平均100mということになる。この場合林道と集材道を合計して100m/ha以上になる。

c 架線集材線

地形の急峻な細部開発を行うために設ける。架線集材線のための伐開線である。最近のタワー付き集材機のためにも利用できる。

3. 高性能林業機械システムと森林基盤整備計画としての路網

1) 緩傾斜地のカナダタイプ

この作業の特徴は、3つの機械(フェラーバンチャ、スキッド、プロセッサ)の連携による高能率な作業システムである。スキッドも走行速度が最大25km/hと高速であり、広範囲の林地を対象に集材することができる。フェラーバンチャによって伐倒されバンチングされ、全木のまま土場までスキッドで集材される。そのため土場はかなり広い面積を要する。能力としては1日当たり100m³、一伐区当たり1000m³~2500m³能率の上がる規模である。

スキッドの最大適正集材距離は200から300m、土場の間隔は600mぐらいが能率がよい(図-2.6)。したがって林道密度を試算すると、

$$d = 2500 (1 + \eta) / a$$

平均集材距離 $a = 300 / 2 = 150\text{m}$ を代入すると $d = 23.3\text{m/ha}$ 但し、 $\eta = 0.4$ とする。

集材路との関係で考えられる型は図-2.6のとおりである。

2) 緩傾斜地のスエーデンタイプ

この地方は主としてハーベスタ、フォワーダによって搬出する。ハーベスタは伐倒から玉切までを行う機械である。このシステムの能率はフォワーダの集

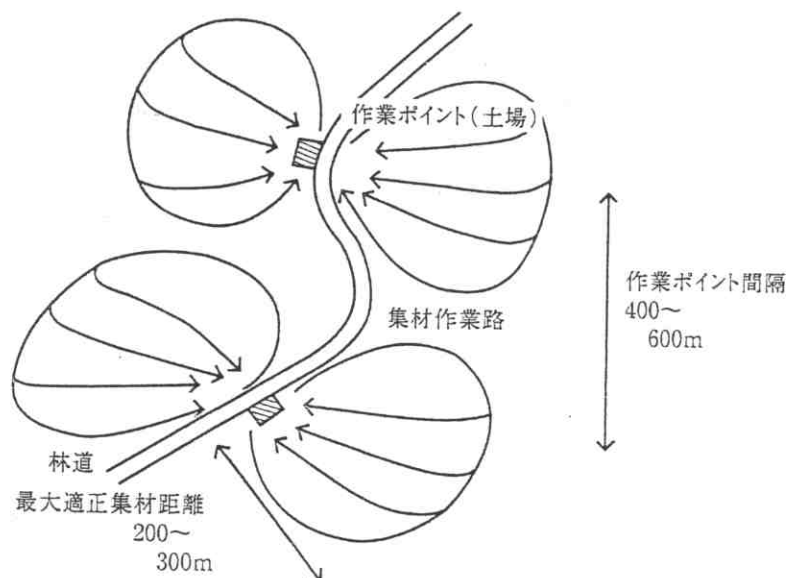


図-2.6 フェラーバンチャ、スキッド型における林道と作業ポイント

材能力に影響される。フォワーダの走行速度は 10km/h ほどでスキッド等より幾分遅い。このシステムの能力は1日当り40から 80m^3 、伐区当り1000から 1500m^3 と考えられ、A形の最大集材距離より幾分短い150から250mほどである。平均200mというところであろう。従って土場の間隔も400mとなる。

傾斜が幾分急な場合はフォワーダの代わりにトラクタを用いることもできる。この場合はトラクタの集材路を考えればよい。

上記と同様に林道密度を試算すると

平均集材距離 $a = 200 / 2 = 100\text{m}$ を代入すると $d = 32.5\text{m/ha}$

但し $\eta = 0.3$ とする。

集材路との関係で考えられる型は図-2.7のとおりである。

3) 傾斜地のオーストリアタイプ

傾斜地ではオーストリア等で行われているチェーンソー、タワーヤーダ、プ

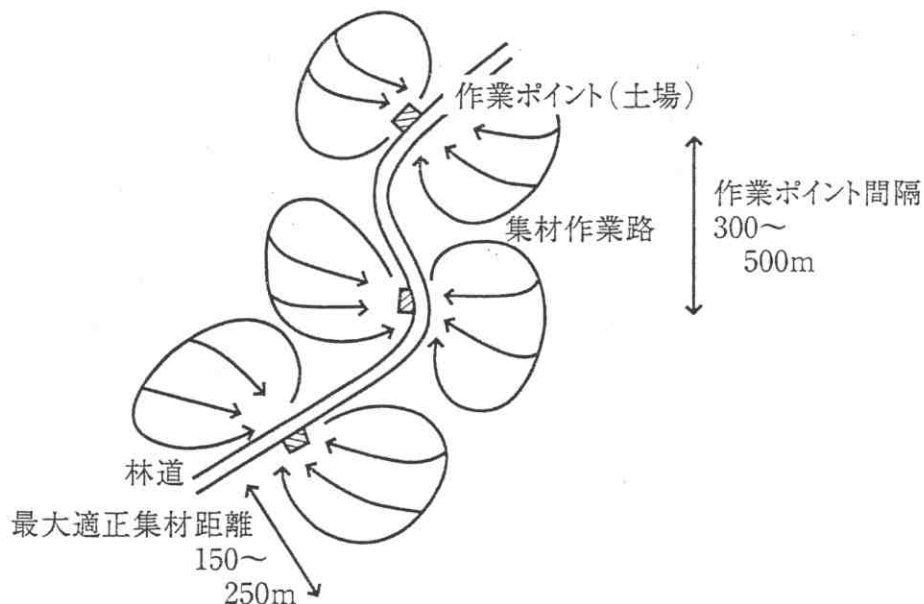


図-2.7 ハーベスタ、フォワーダ型における林道と作業ポイント

ロセッサによる搬出システムである。すなわちチェーンソーで伐倒し、タワーヤードで集材、林道端でプロセッサの造材である。小規模林業でも可能である。

タワーヤードは、最大集材距離としては300から500m可能であるが、架設、撤去を考えた場合には能率の点から最大150mぐらいが適正であろう。近年上げ木、下げ木も可能となり、林道の両サイドからの集材ができる。横取り距離は最大30mぐらいであろう。1伐区0.9ha, 20から30m³というところである。平均集材距離, $a = 150\text{m} / 2 = 75\text{m}$, $d = 46.7\text{m} / \text{ha}$, 但し $\eta = 0.4$ とした。これは、林道20m/ha, に26.7m/haの作業道といった複合路網の形となる。

第7回委員会（平成15年10月9日）資料

森林環境整備のための林道

森林環境整備 のための林道

第7回 あり方検討委員会

2003年10月9日

於：砂防会館

(財)自然環境研究センター

松島 昇

1

項 目

- 調査目的
- 調査方法
 - 林野庁資料 1： 森づくり・水づくり
 - 林野庁資料 2： そこが知りたい
 - 他の資料 2003データブック
- 調査結果
- 検討と考察

2

調査目的 21世紀の森林のあり方

- 清水委員の提議
- 70兆円の自然環境への価値とは？
- 外材問題 途上国・先進国
- 治山治水問題
- 中山間地の荒廃
- 大上段にまとめる
- 自然保護の人へも明示できる資料・データ

3

みんなで支える森林づくり水づくり

- 公益的機能：保全に都市住民も負担
- 循環資源の生産・管理：21世紀の課題
過疎化、高齢化、コスト割れ 間伐も難しい
- 現代日本林業の不条理
森林国にして最大の外材輸入国
脆弱で急峻な基盤 日本林業：条件不利
- 論拠：日本学術会議 地球環境・人間生活にかかわる農業
及び森林の多面的な機能の評価について（H13年11月）

4

森林の機能: 70兆円

生物多様性							*
地球環境	CO ₂ 吸収	1.2	化石燃料代替	0.2			1.5
土砂災害・土壌	表面浸食防止	28.3	表層崩壊防止	8.4			36.7
水源涵養	洪水緩和	6.5	貯蔵	8.7	浄化	14.6	29.8
快適環境形成							*
レクリエーション	保養	2.3					2.3
文化							*
物質生産							*
							70.3
*: 定量評価不可能							

みんなで支える 森林づくり 水づくり 3-4頁

出所: 日本学術会議 地球環境・人間生活にかかわる農業及び森林の多面的な機能の評価について H13年11月

5

森林の機能: 70兆円

- 森林の諸機能については以前から広く論議:
地球サミットCSD
モントリオール・プロセスの基準と指標
- 学術会議報告書では慎重:
①評価するためのデータの未整備
②長期の成長過程に森林の価値自体の変化
③貨幣評価できない機能等
- 森林に対する国民のニーズの大きな変化
公益性重視へのアピール
森林・林業基本法(H13年6月制定)の森林3区分
①水土保持林、②人との共生林、③循環利用林

6

そこが知りたい

- 森林の機能70兆円から出発(56項目中8項目を貨幣換算)
- 図表写真を多用したチャート式林業白書
- 複雑な問題を全て解説されても一般にはなかなか理解することが難しい

7

そこが知りたい 選択1.

- Q1－3: 森林は国土の7割
- Q2－1, 3: 機能70兆円、基本計画森林3区分
- Q3－1, 2: 土砂流出、浸透能の違い
- Q5－トピックス写真 間伐遅れと実施森林の差
- Q8－1: 採算性の悪化 1980/2000年比較

8

そこが知りたい 選択2.

- Q9-1、2:山村の過疎化・高齢化＝振興山村？
国土の約半分、森林の6割、人口4%
(→里山人口18%、都市人口78%:1995年)
- Q11-6:木材:再生産可能資源、太陽エネルギー投入
- Q13-2:外材輸入先 先進国の比重が大
- Q14-6:温暖化:京都議定書 日本3.9%
1頁:トレンド「現状程度の森林整備が.....3.9%
を大きく下回る恐れ」

9

急速な時代の変化に翻弄される森林・林業

- 急速な変化: 2003データブック
- 日本全体が大きく変化: 例.産業構造
- 人口都市集中等: 山村へのしわ寄せ

日本の人口								
	人口	出生率	死亡率	人口集中区	65才以上	産業別人口割合		
	万人	%	%	人口割合	%	第一次	第二次	第三次
1970年	10,467	18.8	6.9	53.5	7.1	19.4	33.8	46.8
1980年	11,706	13.6	6.2	59.7	9.1	10.9	33.4	55.7
2000年	12,648	9.5	7.7	64.7	17.3	5.0	29.5	64.3

10

国	道路延長	舗装率	道路密度	道路支出
	km	%	km/km ²	100万ドル
日本	1,161,894	76.0	3.07	92,507
ドイツ	230,735	c 99.1	c 1.77	21,590
スイス	71,011	...	1.73	2,977
フランス	894,000	100.0	1.62	14,202
イギリス	371,913	100.0	1.62	6,558
イタリア	479,688	100.0	1.59	13,131
インド	2,465,877	56.5	0.75	...
アメリカ合衆国	6,304,193	58.8	0.65	101,415
スウェーデン	212,402	78.4	0.52	1,960
ブラジル	1,724,929	5.5	0.20	848
中国	1,402,698	d 22.4	0.15	...
エジプト	64,000	78.1	0.07	...
データ年次	99~00			96~00
注: 日本より道路密度が高い国はシンガポール、ベルギー、オランダの3国だけ。				

結果と考察

- 急速な社会経済の変化は山村・林業へしわ寄せ
- 森林・林業基本法の基本的なスタンス
森林の公益性を重視しつつ、林業の可能性を追求
- 森林環境整備のための林道

第8回委員会（平成15年11月4日）資料

大規模林業圏開発林道について

大規模林業圏開発林道について

1 定義

(別紙1 独立行政法人緑資源機構法及び同施行令抜粋)

大規模林業圏開発林道（大規模林道）は、緑資源機構法第11条第1項において、「農林水産大臣の定める基本計画に基づき、地勢等の地理的条件が極めて悪く、かつ、豊富な森林資源の開発が十分に行われていない地域のうち政令で定める区域内において、当該地域の林道網の枢要部分となるべき林道」として、独立行政法人緑資源機構が「開設又は改良の事業」を実施するものであり、「その事業による受益の範囲が著しく広く、かつ、その事業の施行が当該地域における林業以外の産業の振興の見地から相当であると認められるもの」と定義されている。

具体的には、緑資源機構は、豊富な森林資源を有しているが、地理的条件等により十分な開発がなされておらず、森林整備や林業を中心とした地域振興を図るべき地域（大規模林業圏：全国7圏域）において、公道等と一体となって中核的・骨格的な路網を形成する幹線林道32路線の整備を実施しているところである。

(注) 大規模林業圏開発林道事業に係る市町村については、緑資源機構法施行令別表第1で指定しており、現在197市町村である。

2 大規模林業圏開発林道の線形及び構造

(別紙2 大規模林業圏開発林道構造規程)

- (1) 緑資源機構法第13条及び農林水産大臣が定める基本計画に基づき緑資源機構が策定する林道事業実施計画において、森林整備、林業振興、生活環境の改善等の観点からの必要性を踏まえつつ、公道等の整備状況及び今後の整備予定、木材の加工・流通・消費地の位置などを勘案して、路線ごとに、具体的な線形を含む工事計画の概要を定めている。

例えば、地域の森林地帯における公道等は、南北に横断するものがあるが、東西に横断するものがない場合、森林整備や林業振興等にかかる移動距離・時間の短縮等を図る観点から、東西に横断する中核的幹線林道を建設するべく路線を選定しているところ。

具体的には、大規模林業圏開発林道の路線のうち、

- ① 既設の国県道等を利用できる部分は公道利用区間
 - ② 既設の林道等を利用できる部分は本事業による改良区間
 - ③ 既設の路網が存在しない部分は本事業による開設区間
- として、整備を行うこととしている。

(注) 農林水産省と建設省（現国土交通省）の調整により、公道（道路法上の「道路」）のうち改良区間の対象にできるのは、「その他市町村道」（市町村道のうち、建設省の定める基準により選定される「幹線市町村道」以外のもの）に限定されている。

(2) 大規模林業圏開発林道の構造は、林野庁長官が定める大規模林業圏開発林道構造規程によることとされており、その概要は次のとおりである。

ア 車線の数^アは2とし、車線の幅員は2.75mとする。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4mとすることができるものとする。

路肩の幅員は、車線^アの数を2とするものについて0.75m（地形の状況その他の理由によりやむを得ない箇所については、0.50mまで縮小することができる）、車道幅員4mのものについて0.50mとする。また、長さ50m以上の橋、高架の部分及びトンネルに設ける路肩の幅員は、0.50mとすることができる。

国道、地方道とも有機的に連絡するとともに、木材運搬用車両等の林業用車両の通行と山村地域の各種産業や生活等のための一般通行の両立をさせ、安全かつ円滑な通行を確保する必要があることから、原則幅員7.0m・2車線としているもの。

イ 車道及び路肩は、特別の場合を除くほか舗装するものとする。

舗装は、特別の理由がある場合を除きセメント・コンクリート舗装又はアスファルト・コンクリート舗装とし、交通の状況、自動車の重量、路床の状態、気象状況等を勘案して自動車の安全かつ円滑な交通を確保することができる構造とするものとする。

中核的な幹線として、自動車の安全かつ円滑な交通を確保する等の観点から舗装としているもの。

ウ なお、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こととされている。

3 事業実施の手続き等

大規模林業圏開発林道の事業実施に係る手続き等は以下のとおりである。

- (1) 農林水産大臣は、緑資源機構法第11条に基づき、財務大臣、総務大臣及び国土交通大臣の同意を得て、以下を内容とする基本計画を策定し、公表している。
 - ① 事業の目的
 - ② 事業量及び所要事業費の見込
 - ③ 事業の着手及び完了の予定時期
 - ④ 林道の構造の基準

- (2) 緑資源機構が、緑資源機構法第13条及び基本計画に基づいて、路線ごとに以下を内容とする林道事業実施計画を策定し、関係都道府県知事に協議し、農林水産大臣の認可を受ける。
- ① 事業の施行区域に関する事項
 - ② 受益地の所在及び面積
 - ③ 主要工事計画及び付帯工事計画
 - ④ 工事の着手及び完了の予定時期
 - ⑤ 所要事業費及びその負担割合
 - ⑥ 事業の効果
- (3) 緑資源機構が、法令に基づく環境影響評価を実施する。（法令上必要がない場合であっても、農林水産大臣が認可した中期計画に基づき、自主的に環境保全調査を実施することとしている。）
- (4) 林野庁が、着工前年度に事前評価、着工後原則5年ごとに期中評価を実施する。
- (5) 緑資源機構が、完成した部分から市町村等に移管する。
- (6) 林野庁が、路線完成5年後に完了後の評価を実施する。

4 これまでの事業見直しの状況

- (1) 森林・林業をめぐる情勢の変化を踏まえ、大規模林業圏開発林道事業においては、費用対効果分析等の事前評価による新規着工の採択、期中評価（再評価）の実施による既着工区間の見直し等により、効率的実施の観点から徹底的に見直しを行い、幅員の縮小、延長の短縮を実施してきている。
- (2) その結果、当初の計画延長2,488kmに対し、その3分の1に当たる延べ828kmを見直している（平成14年度末現在）。

幅員の縮小（7 m→5 m等）	502km
延長の短縮	326km

(参考) 期中評価において計画変更が求められた理由を列挙すれば次のとおりである。

- 林業・林産業の活動の見通し等を総合的に勘案し事業を中止（中止）
- 森林資源の賦存状況、周辺道路網との整合性、費用等からみて妥当と認められるので、計画路線の一部を変更（延長短縮）
- 改良整備が進められた関連県道により代替（延長短縮）
- 関連する道路整備、開発行為の計画変更に伴い、路線の変更（延長短縮）
- 効率的な事業実施を図るため計画路線を変更し公道利用に振り替え、延長を短縮（延長短縮）
- 効率的な事業実施を図るため計画を変更し幅員を縮小（幅員縮小）
- 環境保全への配慮等のために幅員を縮小するなど計画路線の一部を変更（幅員縮小）
- 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（一部中止（計画路線を大幅に変更））
- 環境保全等に配慮しトンネル化など経路変更を行い、延長を短縮（延長短縮）

○独立行政法人緑資源機構法

(平成十四年法律第百三十号)
第三章 業務

(業務の範囲)

第十一条 機構は、第三条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一 農林水産大臣の定める基本計画に基づき、地勢等の地理的条件が極めて悪く、かつ、豊富な森林資源の開発が十分に行われていない地域のうち政令で定める区域内において、当該地域の林道網の枢要部分となるべき林道の開設又は改良の事業で、その事業による受益の範囲が著しく広く、かつ、その事業の施行が当該地域における林業以外の産業の振興の見地から相当であると認められるものを施行すること。

4 農林水産大臣は、第一項第一号の基本計画を定めようとするときは、財務大臣、総務大臣及び国土交通大臣の同意を得なければならぬ。

5 農林水産大臣は、第一項第一号の基本計画を定めたとときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(林道事業実施計画)

第十三条 機構は、第十一条第一項第一号又は第二号の事業を施行しようとするときは、同項第一号の基本計画に基づいて、その路線ごとに、林道事業実施計画を定め、農林水産大臣の認可を受けなければならない。

2 前項の林道事業実施計画には、次に掲げる事項を定めなければならない。

一 事業の施行区域に関する事項

二 受益地の所在及び面積

三 主要工事計画及び附帯工事計画

四 工事の着手及び完了の予定時期

五 所要事業費及びその負担割合

六 事業の効果

七 その他農林水産省令で定める事項

3 機構は、第一項の林道事業実施計画を定めようとするときは、関係都道府県知事に協議しなければならない。

○独立行政法人緑資源機構法施行令
(平成十五年政令第四百三十八号)
(事業の施行区域)
第一条 独立行政法人緑資源機構法(以下「法」という。)第十一条第一項第一号の政令で定める区域は、別表第一に掲げる市町村の区域とする。

別表第一(第一条関係)	
北海道	常呂郡のうち 置戸町、留辺蘂町 紋別郡のうち 丸瀬布町、白滝村、滝上町 沙流郡のうち 平取町、門別町 新冠郡 新冠町 静内郡 静内町 三石郡 三石町 様似郡 様似町 幌泉郡 えりも町 足寄郡 足寄町、陸別町 阿寒郡のうち 阿寒町 白糠郡のうち 白糠町
青森県	三戸郡のうち 田子町
岩手県	遠野市 岩手郡のうち

山形県	福島県	富山県	
葛巻町 東磐井郡のうち 気仙郡 大東町 住田町 下閉伊郡のうち 岩泉町、川井村 九戸郡のうち 軽米町、山形村、大野村 二戸郡 浄法寺町、一戸町	長井市 西村山郡のうち 朝日町、大江町 最上郡のうち 真室川町 西置賜郡 小国町、白鷹町、飯豊町	会津若松市 喜多方市 南会津郡のうち 田島町、下郷町、館岩村、檜枝岐村、伊南村 耶麻郡のうち 北塩原村、塩川町、山都町、西会津町、高郷村、磐梯町 河沼郡のうち 会津坂下町、柳津町 大沼郡のうち 会津高田町、新鶴村、昭和村	魚津市 黒部市 上新川郡 大沢野町、大山町 中新川郡のうち 上市町、立山町 下新川郡

	岐阜県	鳥取県	島根県
宇奈月町、入善町、朝日町 婦負郡のうち 八尾町 東礪波郡のうち 礪波郡のうち 西礪波郡のうち 西福光町 城端町、平村、上平村、利賀村	高山市 山県市 不破郡のうち 関ヶ原町 揖斐郡のうち 春日村、久瀬村 本巣郡のうち 根尾村 武儀郡のうち 板取村 郡上郡のうち 八幡町、明宝村、和良村 益田郡のうち 萩原町、馬瀬村 大野郡のうち 丹生川村、清見村、宮村 吉城郡のうち 神岡町、上宝村	八頭郡のうち 河原町、八東町、若桜町、用瀬町、佐治村、智頭町 東伯郡のうち 三朝町、関金町 日野郡のうち 日南町、日野町、溝口町	仁多郡 飯石郡のうち 吉田村、頓原町、赤来町

山口県		広島県	岡山県
周南市 玖珂郡のうち	比婆郡のうち 西城町、東城町、口和町、比和町 双三郡のうち 君田村、布野村、作木村 甲奴郡のうち 総領町、三和町 神石郡のうち 神石町、三和町 高田郡のうち 美土里町 戸河内町、芸北町 山県郡のうち 廿日市市 庄原市	英田郡のうち 東栗倉村、西栗倉村 勝田郡のうち 勝北町 加茂郡のうち 奥津町、鏡野町 苦田郡のうち 新庄村 美庭郡のうち 美甘村 真庭郡のうち 大佐町 阿哲郡のうち 新見市	津和野町、日原町、柿木村 鹿足郡のうち 匹見町 美濃郡 美都町 金城町、旭町、弥栄村、三隅町 那賀郡 大和村 邑智郡のうち

愛媛県		高知県		熊本県																							
宇和島市	上浮穴郡のうち	柳谷村、小田町	東宇和郡のうち	野村町、城川町	北宇和郡のうち	広見町、松野町、日吉村、津島町	南宇和郡のうち	内海村、城辺町、一本松町	中村市	土佐清水市	吾川郡のうち	池川町、吾川村、吾北村	高岡郡のうち	窪川町、檮原町、東津野村、仁淀村	幡多郡のうち	大正町、三原村	菊池市	下益城郡のうち	砥用町	菊池郡のうち	旭志村、大津町	阿蘇郡のうち	西原村	上益城郡のうち	御船町、矢部町	八代郡のうち	泉村
川上村、阿武町、阿東町、むつみ村、旭村、福栄村	阿武郡のうち	美祿郡のうち	徳地町	佐波郡	本郷村、錦町、美和町																						

	大分県	宮崎県
球磨郡のうち 多良木町、水上村、相良村、五木村、あさぎり町	竹田市 南部郡のうち 宇目町 大野郡のうち 三重町、清川村、緒方町 直入郡のうち 荻町	西諸県郡のうち 須木村 児湯郡のうち 西米良村 東臼杵郡のうち 南郷村、西郷村、諸塚村 西臼杵郡のうち 日之影町

大規模林業圏開発林道構造規程

第1. 目的

この規程は、大規模林業圏開発事業に係る林道（以下「大規模林道」という。）を開設し、又は改良する場合の構造に関する基本的事項を定め、適正な大規模林道事業の整備を図ることを目的とする。

第2. 用語の定義

この規程における用語の定義は、次の各号に定めるところによる。

- (1) 「設計車両」とは、大規模林道の設計の基礎とする自動車をいう。
- (2) 「設計速度」とは、設計車両の速度をいう。
- (3) 「車道」とは、もっぱら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分という。
- (4) 「車線」とは、一縦列の自動車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう。
- (5) 「路肩」とは、道路の主要構造部を保護し、車道の効用を保つために、車道に接続して設けられる帯状の道路の部分という。
- (6) 「保護路肩」とは、舗装構造及び路体を保護し、又は路上施設を設けるために盛土の路肩に接続して設けられる帯状の部分という。
- (7) 「路上施設」とは、大規模林道の付属物で、交通安全施設、標識その他これらに類する施設をいう。
- (8) 「緩和区間」とは、車両の走行を円滑ならしめるために車道の屈曲部に設ける一定の区間をいう。
- (9) 「車道の曲線部」とは、車道の屈曲部のうち緩和区間を除いた部分をいう。
- (10) 「視距」とは、車線（車線を設けないものにあつては車道。以下この号において同じ。）の中心線上1.2メートルの高さから当該車線の中心線上にある高さ10センチメートルの物の頂点を見通すことができる距離を当該車線の中心線に沿って測った長さをいう。
- (11) 「合成勾配」とは、縦断勾配と片勾配又は横断勾配を合成した勾配をいう。

第3. 設 計 車 両

設計に当たっては、普通自動車及安全かつ円滑に通行することができるようにするものとする。

2. 普通自動車の諸元は、次の表に掲げる値とする。

諸 元 (メートル) 設計車両	長 さ	幅	高 さ	前 端 オーバーハング	軸 距	後 端 オーバーハング	最小回転 半 径
普通自動車	1 2	2. 5	3. 8	1. 5	6. 5	4	1 2

この表において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

1. 前端オーバーハング
車体の前面から前輪の車軸の中心までの距離をいう。
2. 軸 距
前輪の車軸の中心から後輪の車軸の中心までの距離をいう。
3. 後端オーバーハング
後輪の車軸の中心から車体の後面までの距離をいう。

第4. 車 線 等

車道は、車線の数をも2とし、車線の幅員は2.75メートルとする。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむをえない場合においては、車線を設けず車道の幅員を4メートルとすることができるものとする。

第5. 路 肩

路肩の幅員は、次の表の区分に応じ路肩幅員の欄の左欄に掲げる値とする。ただし、地形の状況その他の理由によりやむをえない箇所については、右欄に掲げる値まで縮小することができる。

区 分	路肩幅員 (メートル)	
車線の数をも2とするもの	0.75	0.50
車道幅員4メートルのもの	0.50	—

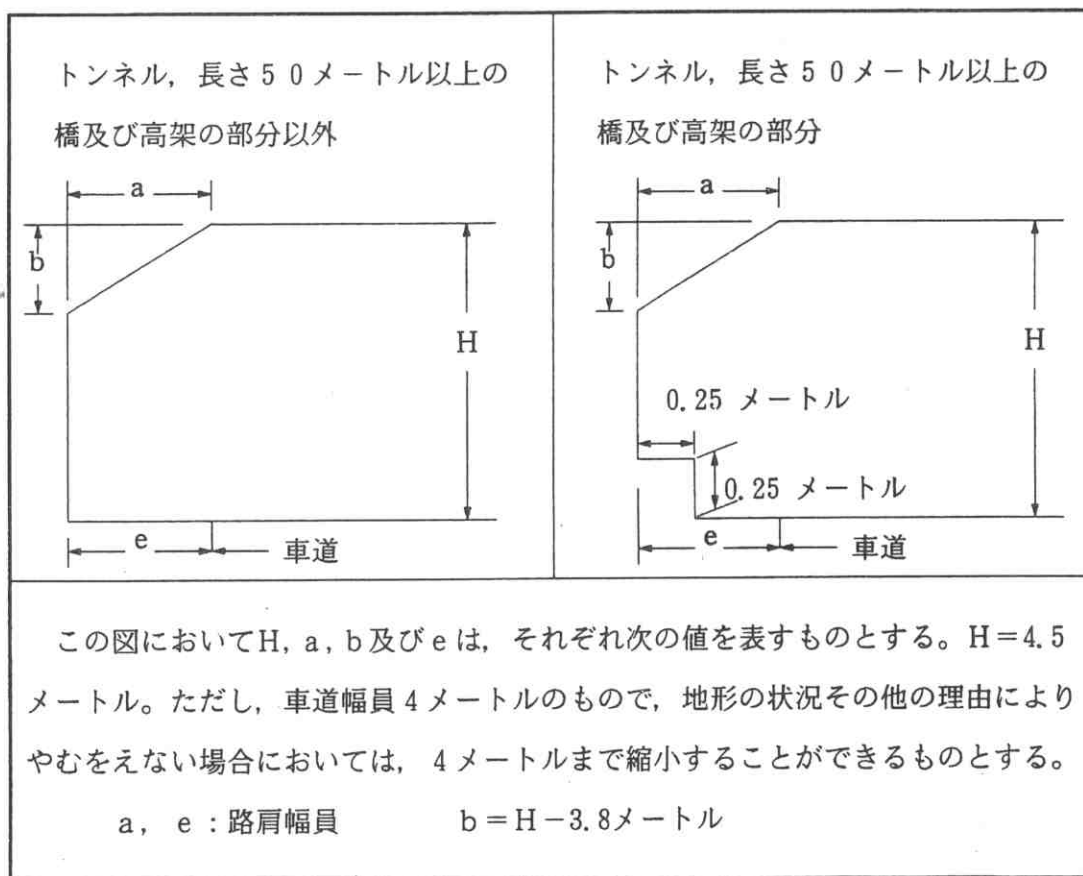
2. 長さ50メートル以上の橋、高架の部分及びトンネルに設ける路肩の幅員は、0.5メートルとすることができる。

第6. 保護路肩

保護路肩の幅員は、0.5メートル以下で必要最小限度とする。

第7. 建築限界

建築限界は、次に示すところによるものとする。



第8. 設計速度

設計速度は、次の表の区分に応じ設計速度の欄の左欄に掲げる値とする。ただし、地形の状況その他の理由によりやむをえない場合においては、右欄に掲げる値とすることができる。

区 分	設計速度（キロメートル／時間）	
車線 の 数 を 2 と す る も の	4 0 又 は 3 0	2 0
車道幅員 4 メートルのもの	4 0 , 3 0 又 は 2 0	—

第 9 . 車道の屈曲部

車道の屈曲部は、曲線形とするものとする。ただし、緩和区間については、この限りでない。

第10. 曲 線 半 径

車道の曲線部の中心線の曲線半径（以下「曲線半径」という。）は、次の表の曲線半径の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむをえない箇所については右欄に掲げる値まで、車道幅員 4 メートルのものについては同欄の（ ）内に掲げる値まで、それぞれ縮小することができる。

設計速度（キロメートル／時間）	曲線半径（メートル）	
4 0	6 0	(4 0) 5 0
3 0	3 0	(2 5) 2 5
2 0	2 0	—

第11. 曲線部の片勾配

車道及び路肩の曲線部には、曲線半径が次の表に掲げる値未満の場合に当該車道の設計速度、曲線半径、地形の状況等を勘案し 6 パーセント以下で適切な値の片勾配を付けるものとする。

設計速度（キロメートル／時間）	4 0	3 0	2 0
曲線半径（メートル）	6 0 0	3 5 0	1 5 0

第12. 曲線部の車道の拡幅

車道の曲線部においては、1車線（車道幅員4メートルのものにあっては、車道）につき、それぞれ次の表に掲げる値を拡幅するものとする。ただし、地形の状況その他の理由によりやむをえない場合においては、この限りでない。

曲線半径（メートル）	拡 幅 量（メートル）	
	車線の数をも2とするもの （1車線につき）	車道幅員4メートルのもの
(以上) (未満)		
20～ 24	1.50	1.25
24～ 29	1.25	1.00
29～ 39	1.00	0.75
39～ 52	0.75	0.50
52～ 82	0.50	0.25
82～ 130	0.25	—

第13. 緩 和 区 間

車道の屈曲部には、緩和区間を設けるものとする。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむをえない場合においては、この限りでない。

2. 車道の曲線部において片勾配を附し、又は拡幅をする場合においては、緩和区間においてすりつけるものとする。
3. 緩和区間の長さは、次の表の下欄区分ごとに掲げる値を標準とする。

設計速度（キロメートル）		40	30	20
緩和区間の長さ （メートル）	車線の数をも2とするもの	35	25	20
	車道幅員4メートルのもの	30	20	15

第14. 視 距

視距は、次の表の下欄に掲げる値以上とする。ただし、車道幅員4メートルのもので設計速度を1時間につき20キロメートルとする場合は、交通安全施設を設けて15メートル以上とすることができる。

設計速度（キロメートル／時間）	40	30	20
視 距（メートル）	40	30	20

2. 車線の数をもととするものにあつては、必要に応じ、自動車が追越しを行うのに必要な見通しの確保された区間を設けるものとし、その必要最小視距は次の表の下欄に掲げる値とする。

設 計 速 度（キロメートル／時間）	40	30
必要最小視距（メートル）	150	100

第15. 縦 断 勾 配

縦断勾配は、次の表の縦断勾配の欄の左欄に掲げる値以下とする。ただし、地形の状況その他の理由によりやむをえない場合においては、右欄に掲げる値以下とすることができる。

設 計 速 度（キロメートル／時間）	縦断勾配（パーセント）	
40	7	10
30	9	12
20	9	12

第16. 縦 断 曲 線

縦断勾配が変移する箇所には、縦断曲線を設けるものとする。

2. 縦断曲線の半径及び縦断曲線の長さは、それぞれ次の表に掲げる値以上とする。

設 計 速 度 (キロメートル／時間)	縦断曲線の半径と長さ	
	半径 (メートル)	長さ (メートル)
4 0	4 5 0	4 0
3 0	2 5 0	3 0
2 0	1 0 0	2 0

第17. 舗 装

車道及び路肩は、特別の場合を除くほか舗装するものとする。

2. 舗装は、特別の理由がある場合を除きセメント・コンクリート舗装又はアスファルト・コンクリート舗装とし、交通の状況、自動車の重量、路床の状態、気象状況等を勘案して自動車の安全かつ円滑な交通を確保することができる構造とするものとする。
3. 舗装の設計に用いる自動車の輪荷重は5 トンを基準とするものとする。

第18. 横 断 勾 配

車道及び路肩には、片勾配を附する場合を除き、路面の種類に応じ、次の表の右欄に掲げる値を標準として横断勾配を附するものとする。

路 面 の 種 類	横断勾配 (パーセント)	
セメント・コンクリート舗装道又は アスファルト・コンクリート舗装道	1. 5 以上	2 以下
そ の 他	3 以上	5 以下

第19. 合 成 勾 配

合成勾配は1 1. 5 パーセント以下とする。ただし、地形の状況その他の理由によりやむをえない場合においては、1 2. 5 パーセント以下とすることができる。

2. 積雪寒冷の度が甚だしい地域にあっては、合成勾配は8 パーセント以下とする。

ただし、冬期間に実態上交通できない場合にあっては、一般地域と同様とすることができる。

第20. 待避所及び車廻し

車道幅員 4 メートルのものについては、次に示すところにより車道に接続して待避所（対向する車両のすれちがいのために設ける車道の部分）を設けるものとする。ただし、交通に及ぼす支障が少ないと認められる場合はこの限りでない。

- (1) 待避所相互の間隔 おおむね 3 0 0 メートル
- (2) 待避所の有効長 2 0 メートル以上
- (3) 待避所区間の車道幅員 6 メートル

2. 車廻し（車両の方向転換のために設ける車道の部分）を設ける場合においては、車道幅員を 1 0 メートルまで拡張することができるものとする。

第21. 鉄道等との平面交差

大規模林道が鉄道又は軌道法（大正 1 0 年法律第 7 6 号）による新設軌道と同一平面で交差する場合においては、その交差する大規模林道は次に定める構造とするものとする。

- (1) 交差角は 4 5 度以上とすること。
- (2) 踏切道の両側から 3 0 メートルまでの区間は、踏切道を含めて直線とし、その区間の縦断勾配は、2. 5 パーセント以下とすること。ただし、自動車の交通量が極めて少ない箇所又は地形の状況その他の理由によりやむをえない箇所については、この限りでない。
- (3) 見通し区間の長さ（線路の最縁端軌道の中心線と大規模林道の中心線との交点から、軌道の外方大規模林道の中心線上 5 メートルの地点における 1. 2 メートルの高さにおいて見通すことができる軌道の中心線上当該交点からの長さをいう。）は、次の表の右欄に掲げる値以上とすること。ただし、踏切遮断機、その他の保安設備が設備される箇所又は自動車の交通量及び鉄道等の運転回数が極めて少ない箇所については、この限りでない。

踏切道における鉄道等の車両の最高速度 (キロメートル/時間)	見通し区間の長さ (メートル)
50未満	110
50以上 70未満	160
70 " 80 "	200
80 " 90 "	230
90 " 100 "	260
100 " 110 "	300
110以上	350

第22. 道路等との接続等

大規模林道が道路等と同一平面において接続又は交差する場合における構造は、必要に応じ、左右に通行できるようにするものとし、できるだけ簡素なものとする。

第23. 排水施設

排水のため必要がある場合においては、側溝、集水ます、その他適当な排水施設を設けるものとする。

2. 側溝及び集水ます等の位置、構造等は、排水上適当なものでなければならない。
3. 積雪地方及び凍上のおそれのある箇所については、特に十分な排水設備を設けなければならない。

第24. 橋及び高架の部分

橋及び高架の部分その他これらに類する構造の設計に用いる設計車両の荷重は、25トンとし、当該橋及び高架の部分その他これらに類する構造の林道における大型の自動車の交通の状況を勘案して、安全な交通を確保することができる構造とする。

第25. トンネル

トンネルには必要に応じ換気施設、照明施設及び非常用施設を設けるものとする。

第26. 防雪施設その他の防護施設

なだれ、吹きだまり等により交通に支障を及ぼすおそれのある箇所には、柵工、階段工、雪覆工等の施設を設けるものとする。

2. 前項に定めるもののほか、落石、崩壊、波浪等により交通に支障を及ぼし、又は大規模林道に損傷を与えるおそれのある箇所には、さく、擁壁その他適当な防護施設を設けるものとする。

第27. 交通安全施設等

交通安全施設については、防護柵、道路反射鏡その他これらに類する施設を設けるほか、必要な路面表示を行うものとする。

第28. 標 識

大規模林道の起点及び終点には、標識をたてその区間を示すものとする。

2. 交通安全と円滑な通行を図るため必要に応じ、警戒・規制又は指示標識を設けるものとする。

第29. 雑 則

この規程により難い特別の事由がある場合には、林野庁長官の承認を受けて、この規程によらないことができる。

第9回委員会（平成15年12月25日）資料

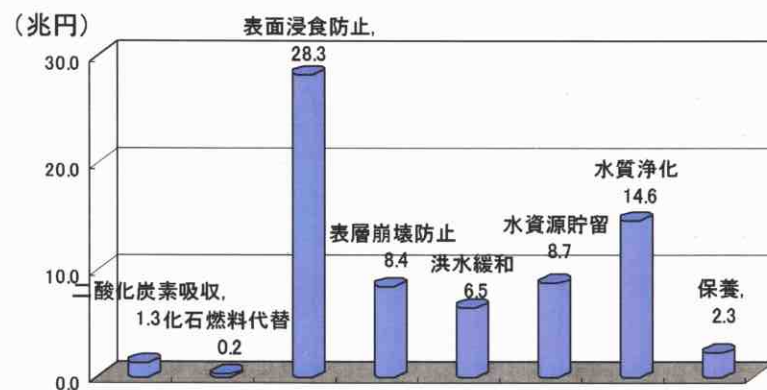
大規模林業圏開発林道事業の今日的意義について

1 森林の有する多面的機能

森林は、国土の保全、水源のかん養、自然環境の保全、公衆の保健、地球温暖化の防止、林産物の供給等様々な機能を有している。

これらの機能は、貨幣換算することが可能な一部の物理的な機能を中心に評価しただけでも年間約70兆円にのぼり、すべての機能を考えるとはかり知れない恩恵を国民にもたらしている。

貨幣評価可能な森林の公益的機能と評価額



資料： 日本学術会議答申「地球環境・人間生活にかかわる農業及び森林の多面的機能の評価について（答申）」

注： これらの効果を合計すると約70兆円となる。

森林の有する多面的機能

1 生物多様性保全	・ 遺伝子保全 ・ 生物種保全 ・ 生態系保全
2 地球環境保全	・ <u>地球温暖化の緩和</u> ・ 地球気候の安定化
3 土砂災害防止・ 土壌保全	・ <u>表面浸食防止</u> ・ <u>表層崩壊防止</u> ・ その他土砂災害防止 ・ 土砂流出防止 ・ 土壌保全 ・ その他の自然災害防止
4 水源かん養	・ <u>洪水緩和</u> ・ <u>水資源貯留</u> ・ 水質調節 ・ <u>水質浄化</u>
5 快適環境形成	・ 気候緩和 ・ 大気浄化 ・ 快適生活環境形成
6 保健・ レクリエーション	・ 療養 ・ <u>保養</u> ・ レクリエーション
7 文化	・ 景観／風致 ・ 学習／教育 ・ 芸術 ・ 宗教／祭礼 ・ 伝統文化 ・ 地域の多様性維持
8 物質生産	・ 木材 ・ 食料 ・ 肥料 ・ 飼料 ・ 薬品その他の工業原料 ・ 緑化材料 ・ 観賞用植物 ・ 工芸材料

 : 左において評価された機能

2 森林整備の必要性と山村の現状等

森林の有する多面的機能の発揮のためには、その適正な整備及び保全を図る必要がある。

しかしながら、森林の整備及び保全に重要な役割を果たしている山村における林業生産活動を取り巻く情勢は著しく悪化している。

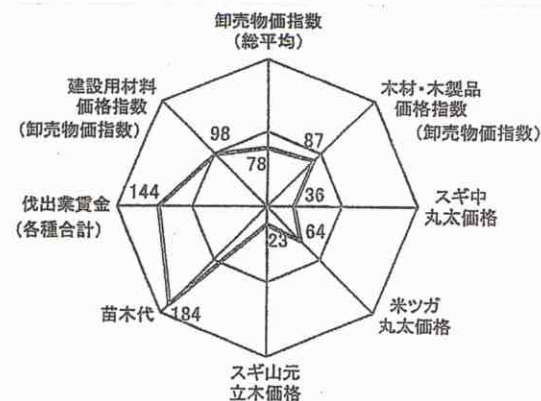
〈手入れ不足の森林〉



〈整備された森林〉



○ 林業生産を取り巻く諸因子の変化



資料:「物価指数年報(日本銀行)」、「木材価格(農林水産省)」、「山林業地及び山元立木価格(財)日本不動産研究所」、「林業労働者職種別賃金調査報告(厚生労働省)」、林野庁業務資料
注:昭和55年(1980)を100としたときの平成14年(2002)の指数

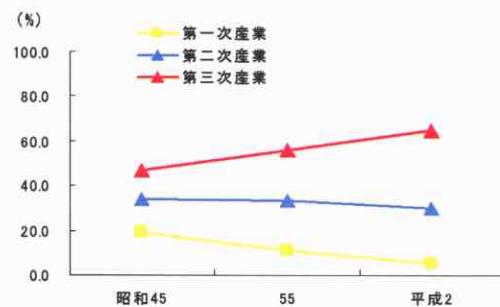
○ 林家における林業所得の家計費充足率と林業所得の推移



資料:農林水産省「林家経済調査報告」

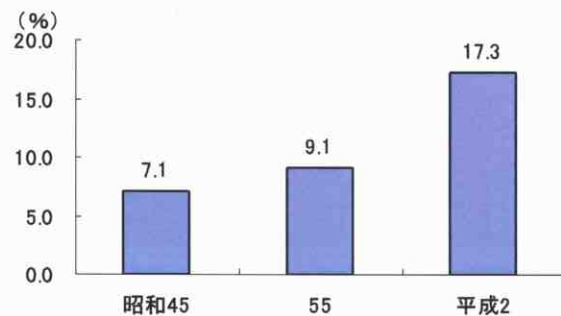
さらに、山村における過疎化・高齢化が一層進む中で、管理不十分な森林が増加するおそれがあるなど、国民のニーズに応えた森林の管理を図っていくことが一層困難になっている。

○ 産業別人口割合の推移



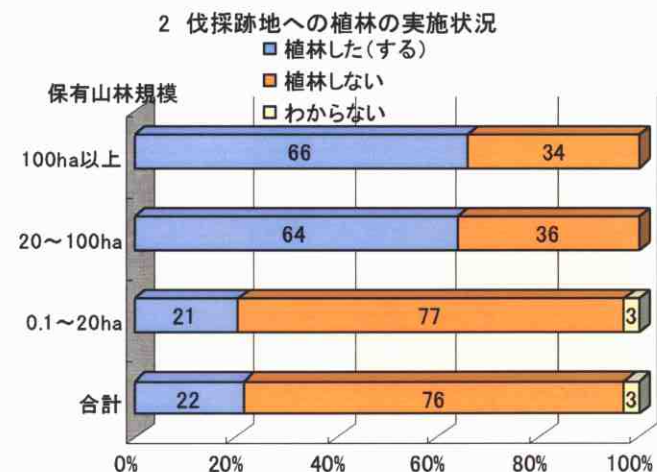
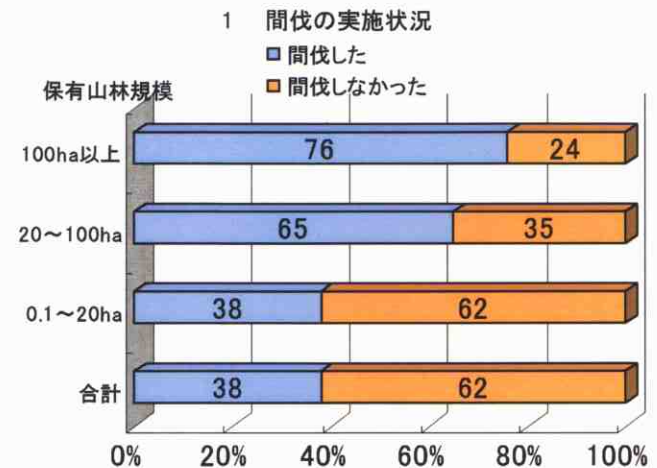
資料：世界農林業センサス

○ 65歳以上の人口の割合の推移



資料：世界農林業センサス

○ 林家の間伐及び伐採跡地への植林の実施状況



資料：農林水産省「山林保有者の林業生産活動に関するアンケート」

この様な状況の中で、平成13年10月に閣議決定された「森林・林業基本計画」において、政府は、森林の整備の推進、山村地域における定住の促進等に関する施策を総合的かつ計画的に講じていくこととしている。

森林・林業基本計画（抜すい）

第3 森林及び林業に関し政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

1 森林の有する多面的機能の発揮に関する施策

（1）森林の整備の推進

① 重視すべき機能に応じた森林施業の計画的な推進 （林内路網の整備）

森林施業の計画的な推進に不可欠な林内路網については、施業の集団化、団地化等を通じた高能率な作業システムの構築を図るとともに、自然条件や導入するシステムに応じて、林道と作業道等の適切な組み合わせによる整備を推進する。このうち、林道については、林道の種類による役割分担を明確化した上で、その規格や構造の見直しを行い、森林や地形の状況等に応じた弾力的な整備を推進する。

また、小動物に配慮した側溝や法面に鳥類の餌木となる植生を導入するなど自然環境保全のための林道技術の確立を図り、自然環境に優しい「エコリンドー」の整備を推進する。

（4）山村地域における定住の促進

① 就業機会の増大

山村における基幹的な産業である林業及び木材産業の振興を図る。特に、山村や林家の貴重な収入源である特用林産物等の生産及び販売について経営体質の強化を図りつつ振興するとともに、山村の有するきれいな水や空気、美しい自然景観及び木質バイオマス資源を活かした産業の育成により、山村地域における就業機会の増大を図る。

また、林業、木材産業の振興に不可欠であり、森林の総合利用の推進等にとっても重要な役割を果たしている林道の開設、舗装等を推進する。

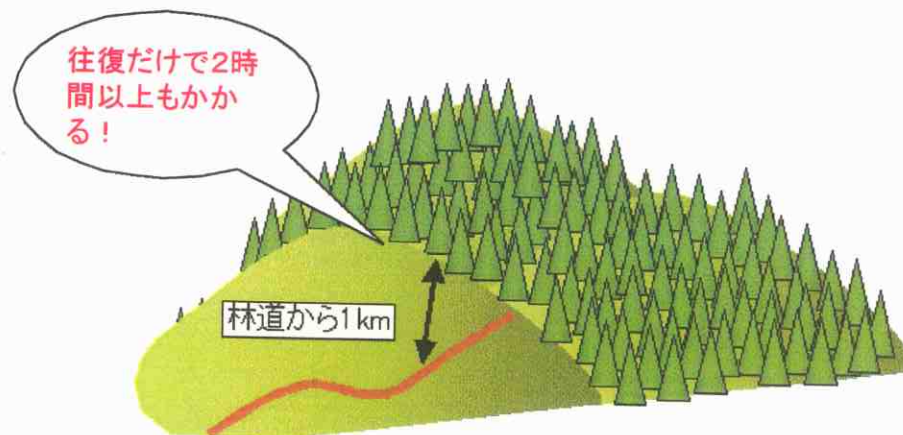
3 林道の必要性和その役割

(1) 森林整備における林道の必要性

林業生産活動を取り巻く厳しい状況の中で、森林を健全に育成し、管理していくためには、基盤設備としての林道が不可欠である。

奥地の人工林は、過去に山中へ泊まり込むなど厳しい労働条件の下で造成されたものであり、現在は、林道がなければ到達することすら困難な状況である。

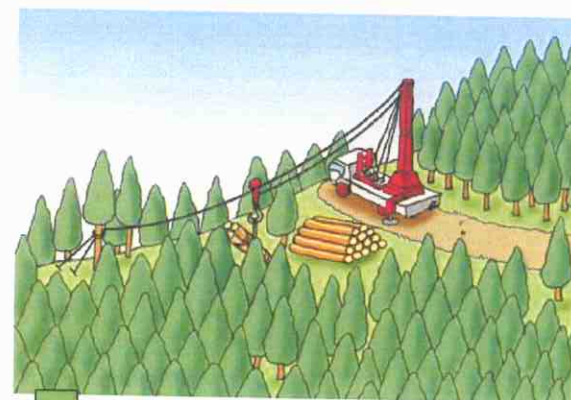
◎山地の歩行速度は、高低差に影響される
→健脚なものが傾斜 20 度程度で水平距離 1km（高低差約 400m）歩行するのに 1 時間かかる。



(2) 林道の役割

林道は、森林、山村地域の基盤施設として、

- ① 集材コストの縮減や歩行時間の短縮、機械化など効率的な林業経営の展開
 - ② 適時適切な巡視やきめ細やかな森林施業の実施など森林の適正な保育管理
 - ③ 生活道路や森林へのアクセス路として山村の生活環境の整備や森林の総合利用の推進
- 等に重要な役割を果たしている。



- 林業・林産業の振興
- 森林の多面的機能の持続的発揮
- 山村地域の振興

4 林道整備の進捗状況と整備主体等

(1) 林道整備の進捗状況

平成13年度末における林道の開設量は、12万9千キロメートルであり、「森林・林業基本計画」に定める林道の整備目標に対する達成率は48パーセントと低位にとどまっている。

(2) 林内路網の整備主体

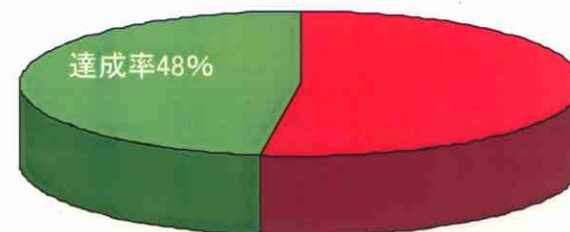
林道は、主に地方公共団体の管理する恒久的な施設として計画的に整備されている。

作業道は、主に森林所有者等による森林施業の実施に伴って整備されている。

(3) 林内路網の種類

林内路網の種類については、明確な定義はないが、便宜的に示すと右のとおりである。

森林・林業基本計画における整備目標
に対する達成状況



目標延長27万km

平成13年度末現在
資料) 林野庁業務資料

林内路網の種類

林 道	大規模林業 圏開発林道	周辺の公道と一体となって、地域の林内路網の骨格を形成し、森林整備のみならず林業を中心とする総合的な地域振興等を推進するための林道
	森林基幹道	森林整備の基盤となり、生活環境の改善にも資する基幹的な林道
	森林管理道	森林整備等と直結する林道でトラック等も通行可能
	森林施業道	森林管理道を補完し、専ら高性能林業機械等の通行等に供する林道
作業道		林道などから分岐し、立木の伐採、搬出、造林などの林内作業を行うために臨時的に作設される簡易な構造の道

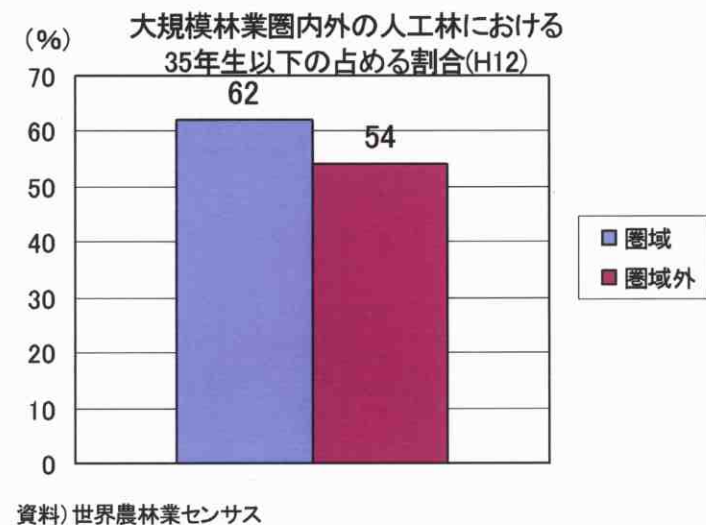
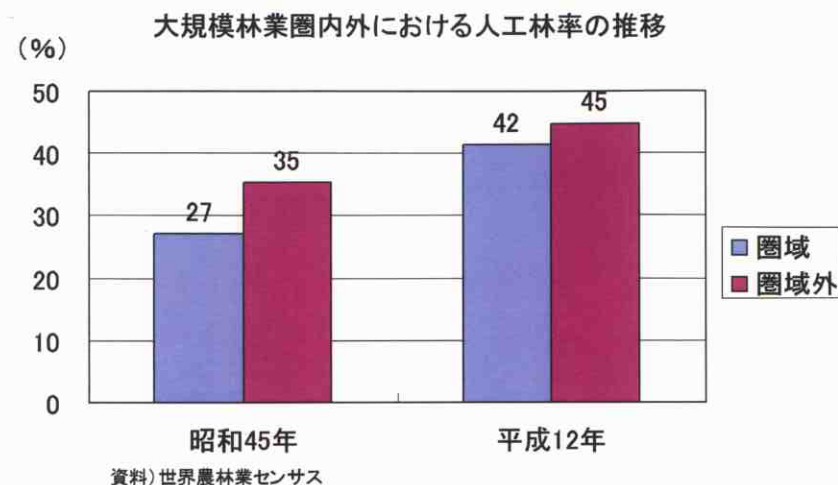
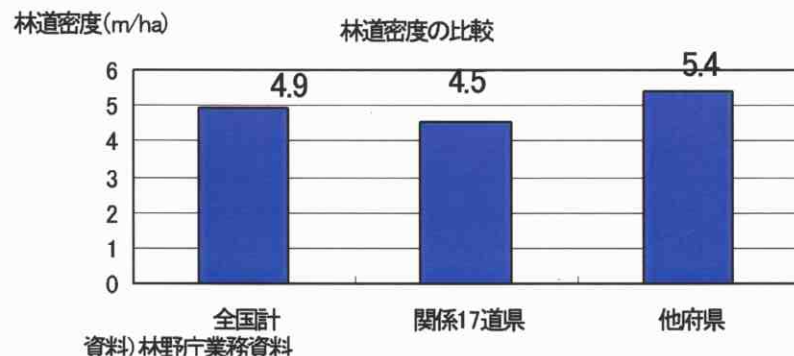
5 大規模林業圏開発林道の必要性

(1) 大規模林業圏の状況

大規模林業圏は、地勢等の地理的条件が極めて悪く、広大な森林資源を有するものの、過疎化など厳しい状況下にある条件の不利な地域として全国に7圏域設定されている。

この7圏域においては、全国の平均より遅れて人工造林が進展した。昭和45年当時、圏域内の人工林率は27パーセントで、圏域外の35パーセントに比べ8パーセントの差があった。現在、圏域内の人工林率は42パーセントで、圏域外との差は3パーセントとなっている。

現在、圏域内の人工林のうち、保育・間伐を必要とする35年生以下の占める割合は、圏域外の54パーセントを上回る62パーセントを占めている。



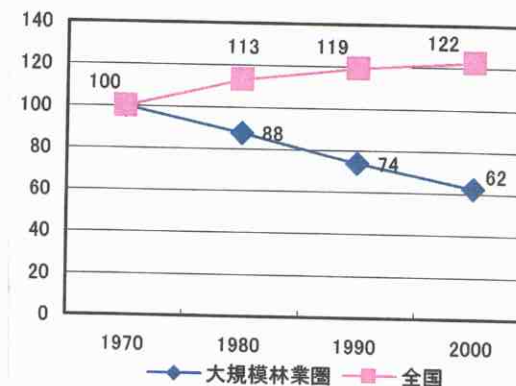
(2) 大規模林業圏における今日の課題

大規模林業圏においては、今日、

- ① 拡大造林によって造成された森林の間伐、保育等の施業を行うことが必要であること
- ② 山村人口の減少等の中で、今後、歩行を主体とした森林管理は困難な状況となっており、アクセスの改善による時間距離の短縮によって適切な森林管理を行うことが重要となること
- ③ 自然とのふれあいの場、野外教育の場など森林の総合利用や二酸化炭素の吸収源としての森林の役割に対する国民の要請が高まっていること
- ④ 山村地域では過疎化や高齢化が進展し、地方自治体の財政基盤も極めて厳しい状況にあり、林業・木材産業を取り巻く情勢は厳しくなっていること

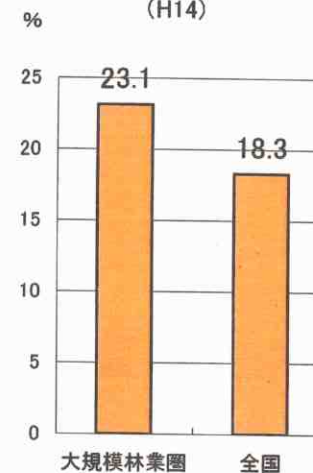
などから、大規模林業圏開発林道を含め、森林整備や林業・木材産業の基幹施設である路網を整備する必要性は高い。

大規模林業圏における人口の推移



資料) 世界農林業センサス
昭和45年(1970年)を100としたときの指数

65才以上の人口割合
(H14)



資料) 国勢調査等

(3) 大規模林業圏開発林道の効果

林道は、効率的な林業経営の展開、森林の適切な保育管理等に重要な役割を果たしており、特に、大規模林業圏開発林道においては、

- ① 地域の林内路網の骨格となり、派生する林道、作業道の整備が促進されることによるネットワークの形成
- ② 間伐等の森林整備の促進
- ③ 森林の総合利用の促進
- ④ 農業など林業以外の産業の振興
- ⑤ 集落間の連絡道や災害時のう回路として機能等さまざまな効果を発揮している。

○H15.3の国道通行止め時には復旧までの2ヶ月間220世帯の生活道路として利用(八戸・川内;岩手県)



○完成後約140kmの林道・作業道が整備

(東津野・城川線;高知県、愛媛県)



○間伐施業においても、切り捨てとせず、搬出間伐が可能

(写真;高尾・小坂線;広島県)



○完成にあわせ、畜産施設の整備が実施され、町内の飼育頭数が増加(H7;241頭→H14;271頭)(高山・大山線;岐阜県)



6 大規模林業圏開発林道の建設に当たっての自然環境の保全への対応と事業評価システム

(1) 環境影響評価等の実施

大規模林業圏開発林道は、支線林道、作業道と組み合わせて林内路網を形成し、森林の適切な整備を推進するための施設であり、自然環境の保全・形成に不可欠なものである。

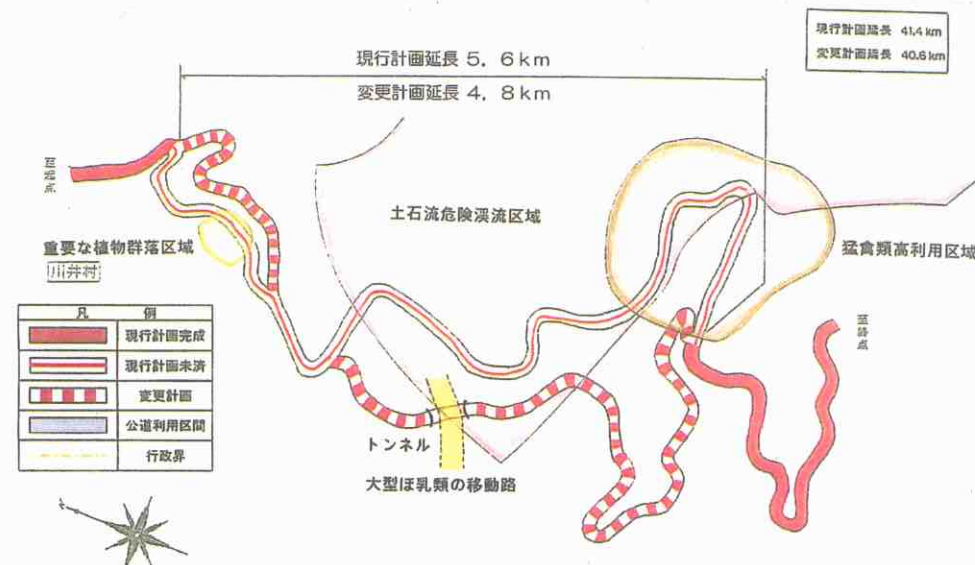
しかしながら、整備の過程で環境への大きな負荷が生じる可能性もあることから、建設に当たっては、環境影響評価法に基づく環境影響評価又は自主的な環境保全調査等を実施しており、必要に応じ計画を見直すなどの措置を講じている。

(2) 事業評価システムの導入

大規模林業圏開発林道事業においては、より効率的・効果的に事業を推進するため、平成10年度から、第三者委員会を開催し、原則として新規着工の翌年度から5年ごとに期中の評価（再評価）を実施し、社会経済情勢の変化等を踏まえた見直しを行っている。

また、同じ目的から、平成11年度以降の新規着工区間について、費用対効果分析による事業効果の測定等を行う事前評価を実施している。

環境保全調査等に基づく見直し実績（横沢・荒川区間（岩手県））



○期中の評価（再評価）による見直し実績

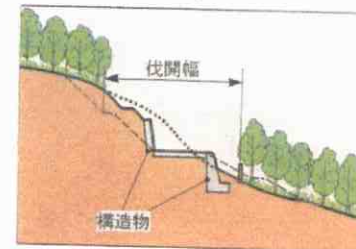
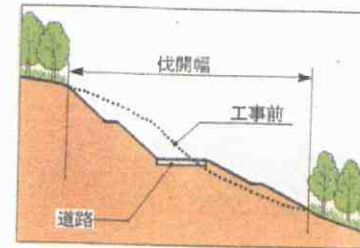
実施年度	期中評価 区間数	中止	休止	計画 変更	継続
平成10年度	8	1	2	1	4
平成11年度	14	-	-	2	12
平成12年度	9	-	-	1	8
平成13年度	9	-	-	4	5
平成14年度	7		1		6

(2) 環境保全工法の採用等

大規模林業圏開発林道の建設に当たっては、

- ① 構造物の利用による地形改変部分の縮小
- ② 野鳥の餌木となる樹種などを含む在来種の草木によるのり面の緑化
- ③ 橋りょうの利用などによる水生動物の生息域を保全するための自然溪流の保全
- ④ 景観と調和し、自然植生を導入しやすい木製ブロックなど木製構造物の採用

等により、自然環境の保全には万全を期している。



地形改変の縮小



在来種による法面緑化



自然溪流の保全事例



景観と調和し、自然植生を導入しやすい木製ブロックの設置事例

7 独立行政法人緑資源機構

平成15年10月から、緑資源公団は独立行政法人緑資源機構となり、従来以上に自律的・自主的な業務遂行を図るとともに、厳格な事業評価及びこれらの評価等に基づく事業等の不断の見直しを通じて適正かつ効率的な運営を行うこととされた。

機構が行う事業については、平成13年12月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」に基づき、見直しを行っているところであり、独立行政法人の運営の指針として農林水産大臣が定めた中期目標及びその達成のために緑資源機構が定めた中期計画にその旨記載されている。

なお、大規模林業圏開発林道を整備する場合には、

- ① 路線計画が複数県にまたがり、広域的視点からの調整を図る必要があること
- ② 施工難度が高く、環境アセスメント、環境保全工法等の高度かつ特殊な技術が必要であること
- ③ 事業規模、投資額が大きい事業を集中的に実施するため、全国規模での技術者の機動的な配置等が必要であること

から、緑資源機構の組織及び技術力を活用して実施することが効率的と考えられる。

○特殊法人等整理合理化計画（抜粋） （平成13年12月19日閣議決定）

【大規模林道事業】

既着工区間について事業評価システム等による徹底的な見直しを引き続き行うとともに、第三者委員会を設置し、建設予定区間についての補助林道事業との仕分け等今後の整備のあり方を検討する。また、今後の着工区間について、限度工期を設定するとともに、新規事業採択を抑制し、重点的に投資する。

○独立行政法人緑資源機構中期目標（抜粋）

第3 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

2 大規模林業圏開発林道事業

(1) 事業の重点化の実施

イ 建設予定区間については、補助林道事業との仕分け等今後の整備のあり方についての第三者委員会の検討結果を踏まえ、対応策を確実に実施する。

(2) 事業の実施手法の高度化のための措置

ウ 事業の効率性及び事業実施過程の透明性の確保を図るため、事業評価システムによる期中の評価の結果（事業の継続、変更又は中止）については、確実に早期に事業実施に反映させる。

○独立行政法人緑資源機構中期計画（抜粋）

第2 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置

2 大規模林業圏開発林道事業

(1) 事業の重点化の実施

イ 建設予定区間の整備のあり方と事業実施

建設予定区間については、補助林道事業との仕分け等今後の整備のあり方についての「大規模林道事業の整備のあり方検討委員会」の検討結果を踏まえ、必要な実施計画の変更を確実に実施する。

(2) 事業の実施手法の高度化のための措置

ウ 期中評価の反映

既着工区間について、期中評価委員会の検討結果を踏まえ、計画の変更案確定のため更に調査が必要であるなど特別の事情のある場合を除き、1年以内に必要な実施計画の変更を終える。

大規模林道事業の整備のあり方検討委員会に 提出された意見・情報

意見・情報の募集期間中にインターネット等を通じ寄せられたもの
募集期間 平成15年6月5日～平成15年6月19日

目 次

北海道	平取・えりも線	平取区間	67
		様似区間	74
	置戸・阿寒線	置戸・陸別区間	81
福島県	飯豊・檜枝岐線	西会津区間	90
		昭和区間	95
	米沢・下郷線	会津若松・下郷区間	99
		下郷(Ⅱ)区間	104
富山県	大山・福光線	大山(Ⅱ)区間	108
		大山・大沢野区間	112
	朝日・大山線	上市・立山区間	117
岐阜県	関ヶ原・八幡線	美山・板取区間	122
鳥取県	若桜・江府線	若桜・智頭区間	134
島根県	波佐・阿武線	匹見・美都区間	136
広島県	比和・新庄線	美土里区間	139
	高尾・小坂線	庄原・三和区間	143
	大朝・鹿野線	吉和区間	163
愛媛県	広見・篠山線	鬼が城・薬師谷区間	167
		八面山・稲が窪区間	170
高知県	清水・東津野線	田ノ川・古尾区間	172
		大正・東津野区間	174
個別の区間に関する意見以外の意見等			178
その他（着工中区間（検討対象外）に関する意見）			182

注：地方公共団体の長及び森林管理局長（分局長）以外の提出者に対しては「個人・団体等」（順不同）とした。

・平取・えりも線 平取区間

北海道知事

今後の整備のあり方に係る意見（建設予定区間）

大規模林業圏開発林道事業は、北海道の広大な森林資源を適正に整備、管理するための道路として基幹的な役割を果たすもので、建設予定区間を含む「平取・えりも線」、「置戸・阿寒線」においても、国道、道道及び町道等が有機的に連絡され、造林、間伐、天然林施業等適切な整備による森林の公益的機能の高度発揮はもとより、林業経営コストの縮減、木材関連産業の振興、災害時の代替道としての機能などを通じて、地域振興や地域住民の生活環境の改善が図られるもので、地元の期待も大きく、必要なものと考えております。

なお、建設予定区間の整備にあたっては、公道の整備状況、自然環境に及ぼす影響、事業の進捗状況、厳しさが増す地方財政状況などの社会経済情勢や地元関係者等の意見を踏まえ、十分検討されるよう要望します。

北海道平取町長

大規模林道平取・えりも線の平取区間の今後の整備について、町民を代表し意見を申し上げます。

平取町は、総面積の8割強を森林が占めるなど、豊富な森林資源を有しています。

受益地の人工林率は36%と高く、そのほとんど（83%）が35年生以下となっており、事業量（更新・保育事業）は、今後、増大することが予想されます。

このため、本区間を整備することにより、森林整備及び森林管理など施業コストの縮減が図られるとともに、ひいては、水源かん養や地球温暖化防止など森林の公益的機能の充実強化が期待されています。

また、本町で生産された丸太は、主に町内で製材加工されており、なかでも本町の主要樹種のカラマツについては、町内に専用工場があり、近隣町村からも丸太が搬入されており、本区間の開設により、受益地だけでなく、起点周辺の森林からの主要な丸太の輸送ルートとして活用されることが期待されています。

また、受益地周辺には、日本一のすずらん群生地や日本百名山のひとつでもある幌尻登山道入口があり、本区間の開設により、森林レクリエーションなどを通じて都市と山村との文化の交流を高めるなど、本区間に関連する周辺集落の活性化にも大きく貢献するものと思われます。

さらに、本区間は、他の複数の公道と接続が可能なこと、特に幹線国道237号線に連絡する道路として交通アクセスの上で必要な産業道路であり、また、平取町と門別町との連絡道としても機能しうることから、地域の新たな交通ネットワークが形成され、生活環境の改善が図られるものと思われます。

以上のことから、町としては、大規模林道平取・えりも線の平取区間については計画どおり整備を進めて頂きたいと考えます。特に受益地周辺に建設予定の「平取ダム」が平成17年度に着工予定であることから、本区間の整備もダム周辺の振興対策の一環として考えています。

なお、町財政が非常に逼迫した中、本区間の整備にあたっては、補助林道に事業振替することなく、地方負担の少ない大規模林道事業による整備をお願いいたします。

北海道森林管理局長

平取・えりも線（平取区間）

平取区間に関しては、当該林道が国有林内を通過する予定はないが、この区間が開設されるに伴い、国有林産物の搬出経路の短縮及び森林整備に係る施業コストの低減等が期待できる。

平取・えりも線（様似区間）

様似区間に関しては、国有林が受益対象とならないため、特に意見はない。

北海道平取町 個人・団体等

大規模林道平取・えりも線の平取区間の開設は、本区間沿いの既設の作業道からの接続により森林作業や森林管理のコストの縮減が期待できるとともに、林業及び林産業の大型自動車の通行可能となる。

また、接続される複数の公道により、本区間の起点方面の芽生地区側から門別町及び静内町方面への連絡道として生活環境の改善が図られるとともに、すずらん群生地や帳尻登山道へのアクセス道としても利用できる。

また、平成17年度より着工予定の「平取ダム」への静内方面からの最短ルートとしての利用が期待でき、また、災害時等の迂回ルートとしても有効活用できるなど、本区間の開設は、森林整備はもとより、それ以外についても多くの効果が期待できるため、多少着工時期が遅れることはいたしかたないとしても計画どおり整備を進めて頂きたい。

北海道平取町 個人・団体等

弊社は平成2年4月、平取町の誘致企業として進出。

平成12年に同系列下の幕別町の製材工場と合併、36名の従業員で年間50,000m³の北海道カラマツ丸太を製材、梱包材・パレット・住宅資材を出荷しています。

標題、平取区間にかかわる平取工場に関して意見を述べさせていただきますが下記3項の観点から事業に着手すべきと思う次第であります。

実行に当っては、昭和58年当初計画策定時から20年を経る事に依って、世界・日本の状況の変化、自然環境を守ろうとする住民意識を考慮、何よりも国・地方の財政を踏まえれば幅員7mを4m（500～1000m毎に待避所を設ける）にし予算を見直し軽減せざるを得ないと思います。

記

1. 国産カラマツ資源に立地した製材工場なので芽生・旭地区はもとより新冠町、静内町方面からも原木集荷をしており、今後とも重要な運搬道路である。（集荷エリア拡大）
2. 外材との競争に勝つ為のコスト縮減を手段として大型トラック運搬が可能な道路を必要とする。（運賃コスト低減）
3. 平取区間にかかわる山林所有者に対し、循環型経済林とするには意欲の持てる山林価値を生み出させてやりたい。（造林意欲の啓発）

以上

北海道札幌市 個人・団体等

1. 今回の「ありかた検討委員会」が事業実施の妥当性及び代替案の可能性について区間別に検討することについて、以下の理由から、当協会は大きな問題と捉えており、検討委員会は各路線の全体にわたって是非を検討すべきと考えます。

(1)「大規模林業圏開発計画」に基づく大規模林道事業は、高度成長下における全国的な総合開発計画の一環として生まれ、この30年ほどの間に、林業を目的とする車道としては異常に大規模な道路規格、余りにも多大な自然破壊、環境アセスメントの不備、莫大な建設費用と低い進捗率、地元移管後の維持管理に関する地方自治体の財政負担などの観点から、全国各地から種々の大きな批判を浴びてきました。平成10（1998）年から、貴庁は、国の公共事業見直しの一環として大規模林道事業の「再評価」を実施しました。しかし、その見直しは、路線ごとではなく路線の中の区間別に行なわれ、北海道の大規模林道では、わずかに「様似・えりも区間」、「滝上・白滝区間」および「足寄・阿寒区間」の3区間だけが見直されただけに終わりました。今回、意見が求められている区間は、その際に十分な説得力を持たないまま、休止や中止の評価がなされなかったものです。先の見直しや今回の意見聴取が、路線全体を対象にしないで、各路線を分断した建設予定区間だけを対象とする貴庁の対応には、大規模林道事業に対する全体的な批判をかわそうとする姑息さに似たものが感じられます。まず、この点を当協会は大きな問題であると判断します。ところで、貴庁は、今回の意見聴取において「区間別に、あり方検討委員会に報告しますので、どの区間に関する意見なのか分かるようにしてください」と述べております。当協会が述べる意見は、以下に続けて述べますように、各路線・各区間に共通する重大な問題点を含みますので、たとえ個別の区間を対象にした検討であったとしても、この意見書の内容をまったく省略せず全文を委員会に報告されますよう、願います次第です。

(2) 林野行政とくに国有林は、過去の林業が盛んであった時代から、大規模な観光開発を目的としたリゾート法・森林の保健機能の増進に関する特別措置法の時代を経て、現在、林業やリゾートよりも「災害防止、水源涵養などの水土保持、また生物多様性保全など、森林の有する公益機能の重視」に方針を転換したと承知しております。大規模林道事業は、一方で「莫大な建設費用を必要とする無駄な公共事業」として見直しが求められておりますが、他方で「貴庁で重視する森林の公益機能を大規模に破壊する開発事業」であるため、「すでに破綻した時代錯誤の事業」であること、当協会は、この点を第二の大きな問題であると判断します。

(3) また、森林の公益機能を重視している貴庁は、貴庁みずからの開発行為に関する環境アセスメントにおいては、とりわけ緻密な調査とそれに基づく慎重な影響評価が求められると考えます。ところが、貴庁による環境アセスメントにおいても、いままで各機関が行ってきた開発行為における環境アセスメントと同様に、計画された全地域を小地域に分断してアセスメントをしないか、アセスメントをしたとしても極めて杜撰に行ない、工事着工を優先し、自然を破壊してきたと判断しております。これは、現在の林野行政における方針とまったく矛盾する事態です。当協会は、この点を第三の大きな問題と判断しております。

(4) 以上の総論的考察から、当協会は、大規模林道事業そのものに大きな疑念を持っており、現在の林野行政においては即座に廃止すべき事業と考えます。

2. 今回、北海道において意見聴取が求められている区間は、①平取・えりも線の平取区間、②同路線の様似区間および③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間の3区間です。これらの区間は、いずれも比較的標高が低い「中間山域」として、過去の林業などの影響を多少とも被っております。貴庁の取りまとめ表によりますと、3区間ともに「事業の必要性」と「自然公園など（の保護地域）に指定されていないこと」はかなり明確に記述されており

ます。しかし、その取りまとめには、道路建設時あるいは建設後のデメリットである土砂崩れや河川流域への影響、希少な野生生物への影響、あるいは生態系への全体的な影響、さらには地元自治体の財政負担などについては、ほとんど触れられておりません。そこで、以下の問題点を指摘いたします。

(1) 2路線・3区間は、ともに北海道では比較的古い地質から形成され、かつ急峻な地形に特徴づけられます。そのために、道路建設は、道路の両側に広面積の法面を造ることになり、土砂崩れや地滑りのような災害が生じやすく、流域生態系への影響が大きいことが容易に予測されます。貴庁は、すでに②平取・えりも線の様似区間と③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間に関して、大半の地域を「水土保持林」に指定していることは、みずから銘記すべきであると考えます。それでも道路建設を考えるのであれば、道路災害、流域生態系への土砂流入など、道路建設中あるいは建設後の自然への影響が住民生活への直接的な影響となりますので、明白に予測すべきです。また、地元移管後、災害復旧や除雪などに関する地方自治体の費用負担についてもそれらの予測を明らかにすべきと考えます。

(2) 現在、国内では標高が低い「里山」の自然と生物多様性が極めて重要であることが強く認識されております。そうした中で、北海道の3区間は、本州以南の里山に比べますと、いずれも「山間の住民数が非常に少なく、植生自然度のはるかに高い特徴」があります。しかも、①平取区間と②様似区間を含む「平取・えりも線」は、原始性が高く国立公園を含んで国内第8位の面積を有する日本最大の国立公園、「日高山脈襟裳国立公園」を背後に連続させる広大な森林地域を縦断し、また③置戸・陸別区間を含む置戸・阿寒線は、大雪山国立公園と阿寒国立公園を連結する、貴重な「緑の回廊」を横断します。大規模林道は、既存の林道とはまったく異なって、とりわけ急峻な地形からなる地域では、車道幅員と法面を合わせた直接的工事だけで幅300mを超える場合が生じ、さらに保全生物学の上から重視されている道路周辺の「エッジ効果」を考え合わせますと、3地域ともに、大規模な道路規格が野生動植物に与える影響は多大であり、動物の移動障害や侵入生物の問題が生じると容易に予測できます。さらに、①平取・えりも線の平取区間において、幅員7mの車道建設を予定しながら、「既存林道の改良であることの委員会における確認」には、大きな誤魔化しと捉えます。

(3) 自然への影響について、取りまとめ表では、②平取・えりも線の様似区間と③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間ではそれぞれ北海道環境影響評価条例と環境影響評価法に基づく環境アセスメントの必要性和、3区間におけるレッドデータブックに掲載された希少野生動植物としてナキウサギやクマゲラの生息ならびに希少猛禽類の生息可能性だけが触れられております。しかし、貴庁による環境アセスメントは、①平取区間と②様似区間を含む平取・えりも線では今回の対象区間ではない「様似・えりも区間」ですすでに行なわれておりますが、①平取区間ではまったく行なわれず、道条例に基づくアセス対象区間とされる②「様似区間」ですらまだ行なわれておりません。前項で述べた里山重視の観点から①平取・えりも線の平取区間を見ると、貴庁がそこを「資源の循環利用林」と位置づけたとしても、環境アセスメントが必要であることは明白です。他方、環境影響評価法の対象となる③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間における報告書は極めて概略的な調査結果に終わっております。3区間ともに、取りまとめ表に書かれている動物はもちろんのこと、植物には動物以上に多数の希少種が含まれることは確実です。取りまとめ表には希少な植物がまったく示されておられません。逆に、取りまとめ表に指摘された「希少猛禽類の生息可能性や、クマゲラとナキウサギの生息」についても、十分な調査行なわれたとは、決して言えません。従って、林野庁みずからの方針である、公益機能（そのうちの生物多様性の保全）の重視に合わせて、3区間ともに慎重・綿密な環境アセスメントを行ない、それらの結果を十分な期間にわたって公表して意見を聞き、改めて自然の価値と自然への影響を慎重に

評価すべきと考えます。

(4) ②平取・えりも線の様似区間と③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間では、事業の必要性として「交通ネットワークの形成に寄与すること」が強調されております。大規模林道の建設が始まった当初、大規模林道の起点・終点を道道や国道に結んで多機能的に使用することが一つの目的として謳われておりましたが、それは決して主目的ではなかったと捉えております。他方で、林業を目的とした林道は、林業が盛んな時代であっても既存林道の小規模な規格で目的を達してきましたので、新たに幅員7 mに及ぶ大規模な林業用車道は不要と考えます。林業発展を主目的とした当初と比べますと、現在は、大規模林道という車道建設そのものが目的化したと判断しております、すなわち、大規模林道事業は、その「目的」と「必要性」に関して大きな疑念が生じます。しかも地元財政負担や使用頻度を考え合わせた道路建設の「効果」についても疑念が生じますので、慎重な評価が必要と考えます。

北海道旭川市 個人・団体等

北海道における大規模林道「平取・えりも線」(平取区間、様似区間)「置戸・阿寒線」(置戸・陸別区間)について意見提出をいたしますが、これら3区間に関する経済・社会・自然環境面等の考察は、細切れの区間を個別に検討しただけでは正確な問題の把握ができず、延いては再評価委員会やあり方検討委員会設置の基本的な主旨から結果としてずれることも予想されます。とりわけ自然環境面では、野生生物の生息に代表されるように「区間」は存在せず、一定範囲の空間的な広がりや連続性を考慮する必要があり、その意味で対象区間の検討に留まらず路線全体の幅広い検討が必要です。

また、今回検討の対象になっていない「滝雄・厚和線」についてもこの2路線と共通する、あるいはそれを超える問題がありますので、3路線全体に関わる意見も提出いたしますので総合的な判断をしていただきたく存じます。

なお、事実の実施現場は、机上に出されるデータでは捉えきれない現実がありますので、資料(北海道の大規模林道「北の自然 No. 68」<写真特集>北海道自然保護連合)を添付いたします。

記

1. 北海道における3路線全体に関する意見

(1) 路線開設に伴う経済・社会・自然環境面での影響を判断する調査資料が決定的に不足しており、科学的なアセスメントが欠如もしくは不足している状況の中で、工事は進めるべきでないと考えます。

私たちが現在知り得る自然環境面の調査資料は、「大規模林道置戸・阿寒線計画における調査研究報告書」(昭和57年北海道林務部)「大規模林道置戸・阿寒線計画における自然環境調査報告書」(平成6年3月北海道林務部、前記報告書の一部抜粋版)「大規模林道平取・えりも線様似・えりも区間環境保全調査報告書」(平成10年、平成13年緑資源公団)などごくわずかで、古い調査は内容が現計画に対して適切さを欠いており、比較的最近のものも調査範囲が限定されているなど多くの面で不十分です。本来的には路線全体のアセスメントがなされるべきです。

(2) 北海道の3路線開設が進められているところは、阿寒国立公園・大雪山国立公園・日高山脈襟裳国定公園の近くにあつて、北海道の優れた「中間山域」としての自然を残す森林地帯です。工事は生態系を分断し野生生物の生息環境を狭め悪化させもなど、将来にわたって危惧すべき状況にあります。

大規模林道は、林冠が路面を覆うことの多い一般林道と比べて、その構造上生態系を分断する程度は桁違いに高く、生物多様性を考える上で大きな問題があります。北海道には

ヒグマを筆頭に広い生息地を必要とする野生鳥獣が生息し、その生息地が近年急速に細切れ化して深刻化しており、これ以上の環境悪化は避けるべきです。滝雄・厚和線や平取・えりも線の一部開設した区間では、ヒグマの糞や足跡など痕跡が毎年路上で観察されており、現実に悪影響を与えていることが推察されます。

(3) 現在、大規模林道の工事が進められている現場は、これまでの比較的平坦なところから分水嶺に近い山間部奥地に移っており、地形的にも地質的にも工事にとって厳しい環境にあります。そのため自然の改変量も大きく山腹、溪流に大きな傷跡を残しています。

現場は地形的に急傾斜地が連続し、地質的にも比較的古い時代の風化の進みやすい脆い地層のところにさしかかっています。そのため工事によって切り取られる法面は大規模になっており、排出される土石も溪流沿いに堆積されるなど、自然に与えるインパクトはかなり強くなっています。滝上・白滝区間では大規模な法面崩落や融雪期の雪崩が生じています。

また、下部法面が溪流にせり出し、土石の落下も見られるなど溪流破壊も進行しています。

とりわけ滝上・白滝区間、白滝・丸瀬布区間は、その傾向が顕著です。源流部における溪流破壊は、工事に伴う水質汚濁を含めて淡水生物の生態系に与える影響が極めて大きいと推察されます。

(4) 路線の中には、稀少種・貴重種が集まった「自然の宝庫」が存在し、大規模林道の工事によって危機に直面している地域があります。生態系を丸ごと保護・保存して後世に残すとともに、新しい時代の地域発展の資産として活用する意味でも工事は早急に中止されるべきです。

「様似・えりも区間」の目黒地区を拠点とするチャツナイ川・登川・猿留川流域一帯は、サケが遡る清流があるほか美しい河畔林が存在し、エゾナキウサギ、クマゲラ、クマタカ、シマフクロウなどの稀少野生鳥獣、ケショウヤナギを含めた多数の貴重植物などが生息、生育する自然の宝庫です。

いつとき再評価委員会によって工事休止の決定を見ましたが、わずかな路線位置の変更や小手先の保護対策などによって再開されています。目黒地区の災害時の代替道路としての役割も担わされているようですが、路線のルートは急峻で脆い日高山脈の主脈を抜ける位置にあり、災害時には逆に道路機能が心配されるところです。災害時の陸の孤島化対策は、この面に絞って別途検討されるべきで、安易な相乗りは止めこの地区の環境保全を徹底すべきです。

(5) 路線開設に関する地域住民、関係者に対する説明がきわめて不十分であり、大規模林道建設のうたい文句になっている地域振興への貢献とは、かけ離れた現実になっています。抽象的な大規模林道の効用は説かれますが、各自治体の地域振興計画の中に具体的に位置づけられている様子はありません。林業的にも森林の取り扱いが伐採中心から森林育成、公益的機能重視の方向に変化しつつある中で、大規模林道を具体的にどう活用するのか不明です。

私たちの聞き取り調査やマスコミの報道に伴う地元住民の取材等から推察しても、計画や工事内容について知っている住民はごく一部で、関係自治体の首長や担当者以外はほとんど知らない状態が現状です。

(6) 計画路線は、位置が一般道と比較的近い距離で平行していたり、反対に生活圏からはるかに離れた無人地帯に位置しているなど、生活道路としてのメリットがきわめて低いと考えられます。すでに一部開通し供与されている白滝や新冠の区間は、調査に訪れても出会う車は数台でほとんど使われていない現状です。

費用対効果分析も不明で、完成しても利用が少ないことが予想され、道路の建設・維持

管理に多大な経費を使う「ムダな公共事業」の典型です。

2. 対象3区間に対する意見

(1) 平取区間は、国道237号線と道道515号線旭地区を一部既存の道路を使い、ほぼ南北に結ぶ形で計画されていますが、旭地区から国道237号線に対してはV字に開く形で道道515号線が延びており、新たに幹線林道路をつくる必要性は見あたりません。

受益地の90%が水土保持林に指定されており、今後伐採を伴う積極的な林業が展開される場所ではなく、また、この中心部にはすでに林道を含めて既存道路網ができており、新たに大型林道を付け加える必要性はありません。

国道と結ぶ起点区間としての役割やこの地域の幹線としての役割は、前述の道道515号線で十分であり、事業計画で言う地域の新たな交通ネットワークの形成も、この地域の広さや既存道路の利用状況からすると、ほとんど意味をなさないと考えられます。

(2) 「様似区間」は、計画区間の南西方向にこれと平行する形で、幌満ダムと道道233号線を結ぶ周回道路ができており、現行の利用状態を見てもこれ以上の道路建設は全く必要ありません。もし大規模林道規格で様似区間を開設するなら、この路線とつながる「様似・えりも区間」への影響が大きく、自然の宝庫である猿留川流域一帯の自然に及ぼす影響はきわめて大きくなると考えられます。「様似・えりも区間」は「平取・えりも線」の中で自然環境面で最も重要地域でありこの区間の工事は中止すべきで、従って導入路となる「様似区間」も建設すべきでないと考えます。

また、この区間一帯はクマタカ等貴重鳥類の活動エリアになっている可能性も高く、生態系を狭め分断する行為は行うべきではありません。

(3) 「置戸・陸別区間」は、エゾナキウサギの生息地が分布している中山・東三国山東部山域を縦断することになり、生息地の中心部を分断することを含めて影響が大きいと考えられます。置戸を中心にした周辺一帯のエゾナキウサギは、比較的低い標高に生息するナキウサギとして特異性があり、生息地の保全には最大限の配慮が必要です。

また、林業上はニオトマム川に沿ってすでに既設の林道が延び、また、中山南部を周回する道道211号線もできており、通常の森林施業はこれら既存の道路で十分機能を果たし得ると考えられます。また幹線道路としての役割は、計画道路の東側に国道242号線が、西側には道道88号線が比較的近い位置に走っており新たな建設の必要性は認められません。

以上の観点から、総合的に考えますと北海道における大規模林道は基本的に不要で、未着工区間及び継続区間の工事を中止すべきと考えます。併せて緑資源公団も、前身の森林開発公団の歴史的な経緯から分かるとおり、存続するために事業をつくる逆さ構造になっており、現在担っている他の役割を整理した上、廃止すべきと考えます。

・平取・えりも線 様似区間

(再掲)

北海道知事

今後の整備のあり方に係る意見（建設予定区間）

大規模林業圏開発林道事業は、北海道の広大な森林資源を適正に整備、管理するための道路として基幹的な役割を果たすもので、建設予定区間を含む「平取・えりも線」、「置戸・阿寒線」においても、国道、道道及び町道等が有機的に連絡され、造林、間伐、天然林施業等適切な整備による森林の公益的機能の高度発揮はもとより、林業経営コストの縮減、木材関連産業の振興、災害時の代替道としての機能などを通じて、地域振興や地域住民の生活環境の改善が図られるもので、地元の期待も大きく、必要なものと考えております。

なお、建設予定区間の整備にあたっては、公道の整備状況、自然環境に及ぼす影響、事業の進捗状況、厳しさが増す地方財政状況などの社会経済情勢や地元関係者等の意見を踏まえ、十分検討されるよう要望します。

北海道様似町長

様似町の総面積の92%を占める森林資源を理想的な森林管理システム化への構築のため大規模林業圏開発林道「様似区間」の整備は地域として欠くことのできないものであり、末立木地の解消など新たな森林整備が期待され林業労働者の減少と過疎化の防止、交通ネットワークが形成され地域振興につながるものと期待しております。更に、この基幹林道が台風等自然災害時における復旧活動網に大きく加担するものであり、地域住民への不安と経済活動に影響を与えることから「様似区間」の整備は、すでに着工している「様似・えりも区間」と併せて町民の大きな期待であり凍結解除はもとより早急なる事業推進を切望するものであります。

北海道えりも町 個人・団体等

当組合は、昨年6月様似町とえりも町との合併により、本所を様似町に設置し、活発な事業展開を模索しておりますが基幹林道「様似区間」の受益地すべてが民有林であることから整備は森林管理のためのアクセスと育林から販売、加工に至るまでの輸送ルートの確保とコスト削減が期待でき、産業振興に大きく貢献できることから早急な事業着手は、林業関係者の切望するところです。

北海道札幌市 個人・団体等

○様似区間について

険しい地形で土砂崩れや雪崩が多く開通期間が著しく限られること、同地域の自然環境は地質的・生態学的に貴重と推察されること、下流にダムがあり工事により土砂が溜まりやすくなることなどから、整備による影響のリスクが大きい。また、数百億という事業費にみあった受益（便益）が出るとは思えないことから、事業を中止すべき。

○置戸・陸別区間について

ナキウサギが生息しているとされておりその分布が隔地的なことから、整備による影響のリスクが大きい。また数十億という事業費にみあった受益（便益）が出るとは思えない。さらに地域における道路ネットワークとしての機能を言うなら、省庁は違うが同地域における高規格道の整備を優先させるべき。以上より事業を中止すべきと考える

○大規模林道事業について

森林管理における林道の重要性を否定しないが、大規模林道よりも作業道等の充実を優先し、地域に密着した林業、都市と山村の交流の振興を図るべき。

北海道様似町 個人・団体等

様似町の総面積の92%を占める豊富な森林資源を理想的な森林管理システムの構築のため大規模林業圏開発林道「様似区間」の整備は地域として欠くことのできないものではありますが、自然保護や事業見直し等による工法及びルート変更は、やむを得ないものと思われます。

しかし、構造改革等により地方財政は極めて厳しい状況にあることから、事業に係わる地方負担の増額にならない処置による早急な事業の実現を望みます。

北海道札幌市 個人・団体等

私たちは、日本では北海道にしか生息していないエゾナキウサギの保護活動を行っているグループです（創立1995年。会員2400名）。エゾナキウサギは、3.5～4万年前のウルム氷期に大陸から北海道に渡ってきて、その後氷河が北へ後退した後も大雪山系、日高山系を中心とする山岳地帯に生き残ったので、「氷期の遺存種」といわれています。生態的によく似たアメリカナキウサギ同様、生理的に高温に弱く、移動能力も低いと考えられ、生息地の破壊はもちろんですが生息地の分断によって大きなダメージを受けることが危惧されます。日本の哺乳類学会のレッドデータにおいても、エゾナキウサギを「希少」にランクして、生息条件の変化により容易に絶滅する恐れがあることを警告しています（これは定義からいうと環境庁のレッドデータの『準絶滅危惧種』に該当するものです。）私たちは、上記ナキウサギの存続基盤の脆弱性と以下のような大規模林道の問題点より、平取よりも線様似区間の建設計画の撤回を求めます。

1 生息地の特徴

ナキウサギ生息地の日本における南限は、オキシマップ山（えりも町）です。また、日本で最も標高が低いナキウサギ生息地は、アポイ岳の麓、幌満（標高50m。様似町）にあります。寒冷な気候に適応して生きているといわれているナキウサギの生態を解明する上で、オキシマップ山や幌満など南限や低い標高にあるナキウサギ生息地は学術的にも貴重な存在なのです。

2 生息地の破壊

様似区間の予定ルート沿いのナキウサギの生息状況については、まだ私たちのグループで独自の調査を実施していません。しかし、本年6月8日、様似区間の東につながる様似・えりも区間の予定ルートを短時間調査した際に、ルート沿いでナキウサギの生息を確認しています。そこは、緑資源公団の環境保全調査報告書（平成13年）でもナキウサギの生息地とされていない場所です。従って、今後様似区間の予定ルート沿いを仔細に調査するならば、複数のナキウサギ生息地があることは十分推測されます。ナキウサギ生息地を破壊する恐れのある大規模林道工事は認めることができません。

3 生息地の分断

さらに、そもそも大規模林道平取・えりも線全体が、ナキウサギ生息地を大きく分断するといえます。日高山脈の南端を東西に長く延びる平取・えりも線は、カールをはじめとする日高山脈の主稜線上のナキウサギ生息地と、それより南でかつ標高が低いところにある生息地を大きく分断します。南限に近く、しかも標高が低い場所の生息地ではナキウサギが安定して生息するのは難しいため、ナキウサギを継続的に補給できる大生息地、日高山脈の主稜線の生息地と（ ）がっていることが必要なのです。大規模林道は生息地を分断することによって、林道南のナキウサギ生息地の存続を脅かします。

4 結論

これまで林道がなかった地域で新たに山間地を切り開いて大規模林道を作っても、林業が活発になるとは考えられません。それだけの莫大な経費はむしろ、林業者へ支援、既存の森林の手入れ、保存にあてるべきでしょう。ナキウサギの南限かつ低標高の個体群に直接的、間接的にダメージを与える大規模林道の建設計画は撤回すべきです。

(再掲)

北海道札幌市 個人・団体等

1. 今回の「ありかた検討委員会」が事業実施の妥当性及び代替案の可能性について区間別に検討することについて、以下の理由から、当協会は大きな問題と捉えており、検討委員会は各路線の全体にわたって是非を検討すべきと考えます。

(1)「大規模林業圏開発計画」に基づく大規模林道事業は、高度成長下における全国的な総合開発計画の一環として生まれ、この30年ほどの間に、林業を目的とする車道としては異常に大規模な道路規格、余りにも多大な自然破壊、環境アセスメントの不備、莫大な建設費用と低い進捗率、地元移管後の維持管理に関する地方自治体の財政負担などの観点から、全国各地から種々の大きな批判を浴びてきました。平成10(1998)年から、貴庁は、国の公共事業見直しの一環として大規模林道事業の「再評価」を実施しました。しかし、その見直しは、路線ごとではなく路線の中の区間別に行なわれ、北海道の大規模林道では、わずかに「様似・えりも区間」、「滝上・白滝区間」および「足寄・阿寒区間」の3区間だけが見直されただけに終わりました。今回、意見が求められている区間は、その際に十分な説得力を持たないまま、休止や中止の評価がなされなかったものです。先の見直しや今回の意見聴取が、路線全体を対象にしないで、各路線を分断した建設予定区間だけを対象とする貴庁の対応には、大規模林道事業に対する全体的な批判をかわそうとする姑息さに似たものが感じられます。まず、この点を当協会は大きな問題であると判断します。ところで、貴庁は、今回の意見聴取において「区間別に、あり方検討委員会に報告しますので、どの区間に関する意見なのか分かるようにしてください」と述べております。当協会が述べる意見は、以下に続けて述べますように、各路線・各区間に共通する重大な問題点を含みますので、たとえ個別の区間を対象にした検討であったとしても、この意見書の内容をまったく省略せず全文を委員会に報告されますよう、願います。

(2) 林野行政とくに国有林は、過去の林業が盛んであった時代から、大規模な観光開発を目的としたリゾート法・森林の保健機能の増進に関する特別措置法の時代を経て、現在、林業やリゾートよりも「災害防止、水源涵養などの水土保持、また生物多様性保全など、森林の有する公益機能の重視」に方針を転換したと承知しております。大規模林道事業は、一方で「莫大な建設費用を必要とする無駄な公共事業」として見直しが求められておりますが、他方で「貴庁で重視する森林の公益機能を大規模に破壊する開発事業」であるため、「すでに破綻した時代錯誤の事業」であること、当協会は、この点を第二の大きな問題であると判断します。

(3) また、森林の公益機能を重視している貴庁は、貴庁みずからの開発行為に関する環境アセスメントにおいては、とりわけ緻密な調査とそれに基づく慎重な影響評価が求められると考えます。ところが、貴庁による環境アセスメントにおいても、いままで各機関が行ってきた開発行為における環境アセスメントと同様に、計画された全地域を小地域に分断してアセスメントをしないか、アセスメントをしたとしても極めて杜撰に行ない、工事着工を優先し、自然を破壊してきたと判断しております。これは、現在の林野行政における方針とまったく矛盾する事態です。当協会は、この点を第三の大きな問題と判断しております。

(4) 以上の総論的考察から、当協会は、大規模林道事業そのものに大きな疑念を持っており、現在の林野行政においては即座に廃止すべき事業と考えます。

2. 今回、北海道において意見聴取が求められている区間は、①平取・えりも線の平取区間、②同路線の様似区間および③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間の3区間です。これらの区間は、いずれも比較的標高が低い「中間山域」として、過去の林業などの影響を多少とも被っております。貴庁の取りまとめ表によりますと、3区間ともに「事業の必要性」と「自然公園など（の保護地域）に指定されていないこと」はかなり明確に記述されております。しかし、その取りまとめには、道路建設時あるいは建設後のデメリットである土砂崩れや河川流域への影響、希少な野生生物への影響、あるいは生態系への全体的な影響、さらには地元自治体の財政負担などについては、ほとんど触れられておりません。そこで、以下の問題点を指摘いたします。

(1) 2路線・3区間は、ともに北海道では比較的古い地質から形成され、かつ急峻な地形に特徴づけられます。そのために、道路建設は、道路の両側に広面積の法面を造ることになり、土砂崩れや地滑りのような災害が生じやすく、流域生態系への影響が大きいことが容易に予測されます。貴庁は、すでに②平取・えりも線の様似区間と③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間に関して、大半の地域を「水土保持林」に指定していることは、みずから銘記すべきであると考えます。それでも道路建設を考えるのであれば、道路災害、流域生態系への土砂流入など、道路建設中あるいは建設後の自然への影響が住民生活への直接的な影響となりますので、明白に予測すべきです。また、地元移管後、災害復旧や除雪などに関する地方自治体の費用負担についてもそれらの予測を明らかにすべきと考えます。

(2) 現在、国内では標高が低い「里山」の自然と生物多様性が極めて重要であることが強く認識されております。そうした中で、北海道の3区間は、本州以南の里山に比べますと、いずれも「山間の住民数が非常に少なく、植生自然度がはるかに高い特徴」があります。しかも、①平取区間と②様似区間を含む「平取・えりも線」は、原始性が高く国立公園を含んで国内第8位の面積を有する日本最大の国定公園、「日高山脈襟裳国定公園」を背後に連続させる広大な森林地域を縦断し、また③置戸・陸別区間を含む置戸・阿寒線は、大雪山国立公園と阿寒国立公園を連結する、貴重な「緑の回廊」を横断します。大規模林道は、既存の林道とはまったく異なって、とりわけ急峻な地形からなる地域では、車道幅員と法面を合わせた直接的工事だけで幅300mを超える場合が生じ、さらに保全生物学の上から重視されている道路周辺の「エッジ効果」を考え合わせますと、3地域ともに、大規模な道路規格が野生動植物に与える影響は多大であり、動物の移動障害や侵入生物の問題が生じると容易に予測できます。さらた、①平取・えりも線の平取区間において、幅員7 m の車道建設を予定しながら、「既存林道の改良であることの委員会における確認」には、大きな誤魔化しと捉えます。

(3) 自然への影響について、取りまとめ表では、②平取・えりも線の様似区間と③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間ではそれぞれ北海道環境影響評価条例と環境影響評価法に基づく環境アセスメントの必要性和、3区間におけるレッドデータブックに掲載された希少野生動植物としてナキウサギやクマゲラの生息ならびに希少猛禽類の生息可能性だけが触れられております。しかし、貴庁による環境アセスメントは、①平取区間と②様似区間を含む平取・えりも線では今回の対象区間ではない「様似・えりも区間」ですすでに行なわれておりますが、①平取区間ではまったく行なわれず、道条例に基づくアセス対象区間とされる②「様似区間」ですらまだ行なわれておりません。前項で述べた里山重視の観点から①平取・えりも線の平取区間を見ると、貴庁がそこを「資源の循環利用林」と位置づけたとしても、環境アセスメントが必要であることは明白です。他方、環境影響評価法の対象となる③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間における報告書は極めて概略的な調査結果に終わっ

ております。3区間ともに、取りまとめ表に書かれている動物はもちろんのこと、植物には動物以上に多数の希少種が含まれることは確実です。取りまとめ表には希少な植物がまったく示されておられません。逆に、取りまとめ表に指摘された「希少猛禽類の生息可能性や、クマゲラとナキウサギの生息」についても、十分な調査行なわれたとは、決して言えません。従って、林野庁みずからの方針である、公益機能（そのうちの生物多様性の保全）の重視に合わせて、3区間ともに慎重・綿密な環境アセスメントを行ない、それらの結果を十分な期間にわたって公表して意見を聞き、改めて自然の価値と自然への影響を慎重に評価すべきと考えます。

(4) ②平取・えりも線の様似区間と③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間では、事業の必要性として「交通ネットワークの形成に寄与すること」が強調されております。大規模林道の建設が始まった当初、大規模林道の起点・終点を道道や国道に結んで多機能的に使用することが一つの目的として謳われておりましたが、それは決して主目的ではなかったと捉えております。他方で、林業を目的とした林道は、林業が盛んな時代であっても既存林道の小規模な規格で目的を達してきましたので、新たに幅員7 mに及ぶ大規模な林業用車道は不要と考えます。林業発展を主目的とした当初と比べますと、現在は、大規模林道という車道建設そのものが目的化したと判断しております、すなわち、大規模林道事業は、その「目的」と「必要性」に関して大きな疑念が生じます。しかも地元財政負担や使用頻度を考え合わせた道路建設の「効果」についても疑念が生じますので、慎重な評価が必要と考えます。

(再掲)

北海道旭川市 個人・団体等

北海道における大規模林道「平取・えりも線」（平取区間、様似区間）「置戸・阿寒線」（置戸・陸別区間）について意見提出をいたしますが、これら3区間に関する経済・社会・自然環境面等の考察は、細切れの区間を個別に検討しただけでは正確な問題の把握ができず、延いては再評価委員会やあり方検討委員会設置の基本的な主旨から結果としてずれることも予想されます。とりわけ自然環境面では、野生生物の生息に代表されるように「区間」は存在せず、一定範囲の空間的な広がりや連続性を考慮する必要があり、その意味で対象区間の検討に留まらず路線全体の幅広い検討が必要です。

また、今回検討の対象になっていない「滝雄・厚和線」についてもこの2路線と共通する、あるいはそれを超える問題がありますので、3路線全体に関わる意見も提出いたしますので総合的な判断をしていただきたく存じます。

なお、事実の実施現場は、机上に出されるデータでは捉えきれない現実がありますので、資料（北海道の大規模林道「北の自然 No. 68」＜写真特集＞北海道自然保護連合＞を添付いたします。

記

1. 北海道における3路線全体に関する意見

(1) 路線開設に伴う経済・社会・自然環境面での影響を判断する調査資料が決定的に不足しており、科学的なアセスメントが欠如もしくは不足している状況の中で、工事は進めるべきでないと考えます。

私たちが現在知り得る自然環境面の調査資料は、「大規模林道置戸・阿寒線計画における調査研究報告書」（昭和57年北海道林務部）「大規模林道置戸・阿寒線計画における自然環境調査報告書」（平成6年3月北海道林務部、前記報告書の一部抜粋版）「大規模林道平取・えりも線様似・えりも区間環境保全調査報告書」（平成10年、平成13年緑資源公団）などごくわずかで、古い調査は内容が現計画に対して適切さを欠いており、比較的最近の

ものも調査範囲が限定されているなど多くの面で不十分です。本来的には路線全体のアセスメントがなされるべきです。

(2) 北海道の3路線開設が進められているところは、阿寒国立公園・大雪山国立公園・日高山脈襟裳国定公園の近くにあつて、北海道の優れた「中間山域」としての自然を残す森林地帯です。工事は生態系を分断し野生生物の生息環境を狭め悪化させもなど、将来にわたって危惧すべき状況にあります。

大規模林道は、林冠が路面を覆うことの多い一般林道と比べて、その構造上生態系を分断する程度は桁違いに高く、生物多様性を考える上で大きな問題があります。北海道にはヒグマを筆頭に広い生息地を必要とする野生鳥獣が生息し、その生息地が近年急速に細切れ化して深刻化しており、これ以上の環境悪化は避けるべきです。滝雄・厚和線や平取・えりも線の一部開設した区間では、ヒグマの糞や足跡など痕跡が毎年路上で観察されており、現実に悪影響を与えていることが推察されます。

(3) 現在、大規模林道の工事が進められている現場は、これまでの比較的平坦なところから分水嶺に近い山間部奥地に移っており、地形的にも地質的にも工事にとって厳しい環境にあります。そのため自然の改変量も大きく山腹、溪流に大きな傷跡を残しています。

現場は地形的に急傾斜地が連続し、地質的にも比較的古い時代の風化の進みやすい脆い地層のところにさしかかっています。そのため工事によって切り取られる法面は大規模になっており、排出される土石も溪流沿いに堆積されるなど、自然に与えるインパクトはかなり強くなっています。滝上・白滝区間では大規模な法面崩落や融雪期の雪崩が生じています。

また、下部法面が溪流にせり出し、土石の落下も見られるなど溪流破壊も進行しています。

とりわけ滝上・白滝区間、白滝・丸瀬布区間は、その傾向が顕著です。源流部における溪流破壊は、工事に伴う水質汚濁を含めて淡水生物の生態系に与える影響が極めて大きいと推察されます。

(4) 路線の中には、稀少種・貴重種が集まった「自然の宝庫」が存在し、大規模林道の工事によって危機に直面している地域があります。生態系を丸ごと保護・保存して後世に残すとともに、新しい時代の地域発展の資産として活用する意味でも工事は早急に中止されるべきです。

「様似・えりも区間」の目黒地区を拠点とするチャツナイ川・登川・猿留川流域一帯は、サケが遡る清流があるほか美しい河畔林が存在し、エゾナキウサギ、クマゲラ、クマタカ、シマフクロウなどの稀少野生鳥獣、ケシヨウヤナギを含めた多数の貴重植物などが生息、生育する自然の宝庫です。

いつとき再評価委員会によって工事休止の決定を見ましたが、わずかな路線位置の変更や小手先の保護対策などによって再開されています。目黒地区の災害時の代替道路としての役割も担わされているようですが、路線のルートは急峻で脆い日高山脈の主脈を抜ける位置にあり、災害時には逆に道路機能が心配されるところです。災害時の陸の孤島化対策は、この面に絞って別途検討されるべきで、安易な相乗りは止めこの地区の環境保全を徹底すべきです。

(5) 路線開設に関する地域住民、関係者に対する説明がきわめて不十分であり、大規模林道建設のうたい文句になっている地域振興への貢献とは、かけ離れた現実になっています。抽象的な大規模林道の効用は説かれますが、各自治体の地域振興計画の中に具体的に位置づけられている様子はありません。林業的にも森林の取り扱いが伐採中心から森林育成、公益的機能重視の方向に変化しつつある中で、大規模林道を具体的にどう活用するのか不明です。

私たちの聞き取り調査やマスコミの報道に伴う地元住民の取材等から推察しても、計画や工事内容について知っている住民はごく一部で、関係自治体の首長や担当者以外はほとんど知らない状態が現状です。

(6) 計画路線は、位置が一般道と比較的近い距離で平行していたり、反対に生活圏からはるかに離れた無人地帯に位置しているなど、生活道路としてのメリットがきわめて低いと考えられます。すでに一部開通し供与されている白滝や新冠の区間は、調査に訪れても出会う車は数台でほとんど使われていない現状です。

費用対効果分析も不明で、完成しても利用が少ないことが予想され、道路の建設・維持管理に多大な経費を使う「ムダな公共事業」の典型です。

2. 対象3区間に対する意見

(1) 平取区間は、国道237号線と道道515号線旭地区を一部既存の道路を使い、ほぼ南北に結ぶ形で計画されていますが、旭地区から国道237号線に対してはV字に開く形で道道515号線が延びており、新たに幹線林道路をつくる必要性は見あたりません。

受益地の90%が水土保持林に指定されており、今後伐採を伴う積極的な林業が展開される場所ではなく、また、この中心部にはすでに林道を含めて既存道路網ができており、新たに大型林道を付け加える必要性はありません。

国道と結ぶ起点区間としての役割やこの地域の幹線としての役割は、前述の道道515号線で十分であり、事業計画で言う地域の新たな交通ネットワークの形成も、この地域の広さや既存道路の利用状況からすると、ほとんど意味をなさないと考えられます。

(2) 「様似区間」は、計画区間の南西方向にこれと平行する形で、幌満ダムと道道233号線を結ぶ周回道路ができており、現行の利用状態を見てもこれ以上の道路建設は全く必要ありません。もし大規模林道規格で様似区間を開設するなら、この路線とつながる「様似・えりも区間」への影響が大きく、自然の宝庫である猿留川流域一帯の自然に及ぼす影響はきわめて大きくなると考えられます。「様似・えりも区間」は「平取・えりも線」の中で自然環境面で最も重要地域でありこの区間の工事は中止すべきで、従って導入路となる「様似区間」も建設すべきでないと考えます。

また、この区間一帯はクマタカ等貴重鳥類の活動エリアになっている可能性も高く、生態系を狭め分断する行為は行うべきではありません。

(3) 「置戸・陸別区間」は、エゾナキウサギの生息地が分布している中山・東三国山東部山域を縦断することになり、生息地の中心部を分断することを含めて影響が大きいと考えられます。置戸を中心にした周辺一帯のエゾナキウサギは、比較的低い標高に生息するナキウサギとして特異性があり、生息地の保全には最大限の配慮が必要です。

また、林業上はニオトマム川に沿ってすでに既設の林道が延び、また、中山南部を周回する道道211号線もできており、通常の森林施業はこれら既存の道路で十分機能を果たし得ると考えられます。また幹線道路としての役割は、計画道路の東側に国道242号線が、西側には道道88号線が比較的近い位置に走っており新たな建設の必要性は認められません。

以上の観点から、総合的に考えますと北海道における大規模林道は基本的に不要で、未着工区間及び継続区間の工事を中止すべきと考えます。併せて緑資源公団も、前身の森林開発公団の歴史的な経緯から分かるとおり、存続するために事業をつくる逆さ構造になっており、現在担っている他の役割を整理した上、廃止すべきと考えます。

・置戸・阿寒線

置戸・陸別区間

(再掲)

北海道知事

今後の整備のあり方に係る意見（建設予定区間）

大規模林業圏開発林道事業は、北海道の広大な森林資源を適正に整備、管理するための道路として基幹的な役割を果たすもので、建設予定区間を含む「平取・えりも線」、「置戸・阿寒線」においても、国道、道道及び町道等が有機的に連絡され、造林、間伐、天然林施業等適切な整備による森林の公益的機能の高度発揮はもとより、林業経営コストの縮減、木材関連産業の振興、災害時の代替道としての機能などを通じて、地域振興や地域住民の生活環境の改善が図られるもので、地元の期待も大きく、必要なものと考えております。

なお、建設予定区間の整備にあたっては、公道の整備状況、自然環境に及ぼす影響、事業の進捗状況、厳しさが増す地方財政状況などの社会経済情勢や地元関係者等の意見を踏まえ、十分検討されるよう要望します。

北海道陸別町長

(置戸・阿寒線 置戸・陸別区間)

1. 木区間は、旭川方面から帯広・釧路方面への最短ルートとして、原木・製材やチップ等の運搬経費のコスト削減や森林奥地へのアクセスが改良され、森林整備には欠かすことができない進路として機能し、林寮・林産業の事業確保・拡大及び雇用の確保が期待できる路線であります。
2. 山間地域における森林環境の整備は、地球の温暖化対策や化石燃料からの脱却を促し新エネルギー施策への転換にもつながるなど、本区間の整備促進は極めて重要であります。
3. 本区間は、旭川市・帯広市、北見市・釧路市など、道央と道東の拠点都市を結ぶ観光連絡路として、又地元の景勝地、キャンプ場、宿泊施設等へはそれぞれ逆ルートとなり主たる経路となります。
4. 本区間は、林業や林産業、酪農業等の経済物流道路としての使命は高く、又、社会環境変化する中で森林と人間との有機的なふれあいや自然体験の関心が全国的にも高まっていることから、本区間が地域の活性化と産業振興に資することは大変大きいと考えております。
5. 旭川市・帯広市、北見市・釧路市など、道央と道東の拠点都市を結ぶ木区間は、都市圏との体験滞在型の交流には極めて重要な区間であり、かつ、地域住民の経済交流や通勤通学にも利用できる生活環境の改善も期待され、日常生活には欠かせない道路であります。
6. 本区間は、産業用道路として必要な路線であり、一方で観光用・生活用としても重要な位置づけをしており、道央と道東を結ぶ最短ルートは、北海道の経済や観光、地域性民の生活向上には欠かせない路線であります。

以上、道央と道東を結ぶ「置戸・阿寒線、置戸・陸別区間」は、経済・観光・生活道路として必要でありますので、陸別町として意見を申し上げます。

北海道森林管理局北見分局長

置戸・阿寒線の置戸・陸別区間において北見分局が管轄している国有林受益地は、ほぼ全域が水土保全林に分類されているとともに、人工林率が46%に達していることから、当該林道網の整備は森林の持つ地球温暖化防止のためのCO₂吸収源等としての多面的機能の発揮に向けた適切な森林整備や管理の効率的な実施に資するものと考えている。

また、現在整備が進められている滝雄・厚和線に連結して置戸・陸別区間を含めた置戸・阿寒線が整備されることにより広域ネットワークが形成され、山村地域の振興と生活環境の改善に寄与することが期待される。

北海道森林管理局帯広分局長

大規模林道置戸・阿寒線（置戸・陸別区間）の受益地は水土保持林及び資源循環林である。

受益地においては、豊富な森林資源があり将来にわたり択伐を主体とした施業を行う必要があり、国有林の森林経営をしていく上で重要な路線として考えている。

この林道は、置戸～陸別～阿寒を結ぶ路線であり、全線が建設されることにより林業、林産加工の振興を通じ地域産業の発展にも大きく貢献するものと考えられる。

また、災害時における国道等の代替路線としての可能性を有しており、さらに、釧路～旭川間を最短距離で結ぶことから流通圏の広域化に寄与すると考えられる。

以上のことから置戸・阿寒線における置戸・陸別間の林道については、必要なものと考えている。

なお、国有林野における希少野生動植物種の保護に関しては適切なアセスを実施して国民の理解を得て進めていたきたい。

北海道足寄町 個人・団体等

大規模林業圏開発林道は、関係地域における林業林産業の発展と他管内との物資の流通など地域経済の活性化のため基幹林道として重要な役割を果たすものであり、未着工区間の一年でも早い開通を期待しており、ご要望いたします。

（再掲）

北海道札幌市 個人・団体等

○様似区間について

険しい地形で土砂崩れや雪崩が多く開通期間が著しく限られること、同地域の自然環境は地質的・生態学的に貴重と推察されること、下流にダムがあり工事により土砂が溜まりやすくなることなどから、整備による影響のリスクが大きい。また、数百億という事業費にみあった受益（便益）が出るとは思えないことから、事業を中止すべき。

○置戸・陸別区間について

ナキウサギが生息しているとされておりその分布が隔地的なことから、整備による影響のリスクが大きい。また数十億という事業費にみあった受益（便益）が出るとは思えない。さらに地域における道路ネットワークとしての機能を言うなら、省庁は違うが同地域における高規格道の整備を優先させるべき。以上より事業を中止すべきと考える

○大規模林道事業について

森林管理における林道の重要性を否定しないが、大規模林道よりも作業道等の充実を優先し、地域に密着した林業、都市と山村の交流の振興を図るべき。

北海道陸別町 個人・団体等

林業を巡る経済動向は外材輸入の増大に加え、木造住宅着工戸数の減少等により国産材の需要が減少を続けている状況にあります。さらには木材価格の下落、生産コストの増大等により林業生産意欲は極度に低下し、まったく憂慮すべき事態となっております。

このような状況を少しでも改善するためには生産コストを下げる事が重要な課題となっており、置戸・阿寒線は、工場着までの距離をかなり短縮できることから、原木、製材、チップ等の運搬経費のコスト削減には欠かせない道路であり、森林整備を推進する上でも

重要な道路と考えます。

北海道札幌市 個人・団体等

私たちは、日本では北海道にしか生息していないエゾナキウサギの保護活動を行っているグループです（創立1995年。会員2400名）。

エゾナキウサギは、3.5～4万年前のウルム氷期に大陸から北海道に渡ってきて、その後氷河が北へ後退した後も大雪山系、日高山系を中心とする山岳地帯に生き残ったので、「氷期の遺存種」といわれています。生態的によく似たアメリカナキウサギ同様、生理的に高温に弱く、移動能力も低いと考えられ、生息地の破壊はもちろんですが生息地の分断によって大きなダメージを受けることが危惧されます。日本の哺乳類学会のレッドデータにおいても、エゾナキウサギを「希少」にランクして、生息条件の変化により容易に絶滅する恐れがあることを警告しています（これは定義からいうと環境庁のレッドデータの『準絶滅危惧種』に該当するものです。）

私たちは、上記ナキウサギの存続基盤の脆弱性と下記理由より、置戸・陸別区間の建設計画の撤回を求めます。

1 生息地の特徴

この地方（置戸から陸別にかけての地域）のナキウサギ生息地は北海道のナキウサギ分布域のほぼ東限にあたります。置戸町の中山周辺一帯は、風穴構造になっていることもあって、標高4,500メートルの低標高地としては日本で最大の生息地といわれています。このあたりの生息地は、第三紀の溶岩が氷期に凍結破碎作用を受け堆積したと考えられる小規模な岩塊地から成り立っています。

2 生息地の破壊

置戸・陸別区間の予定ルート周辺には、当時の森林開発公団による自然環境現況調査報告書（平成7年）によっても、複数のナキウサギ生息地が確認されています。この調査報告書には、林道計画路線とその両側各50メートルの範囲には、ナキウサギが生息していることを示す知見は得られなかったとあります。

しかし、私たちが本年6月16日、ナキウサギ生息の調査をおこなったところ、仁居常呂川で1か所、林班界の沢の3か所でナキウサギの生息地を確認しました。さらに、この調査が林野庁のホームページ上のあいまいな林道ルートを基に行ったものであったため、その後、緑資源公団から詳細な地図を入手しルート沿いに追加調査を行いました。その結果、「過去現在とも本種が生息していたことを示す所見はなかった」という上記調査報告書の図2-1-4のC地点、つまり計画ルート上で糞と今年引き入れた植物がみつかりました。また仁居常呂川の生息地の位置は計画ルートとされる現在の林道の路肩から26メートルです。このように報告書の知見は事実と大きく異なる結果となっています。今後調査を実施すれば、さらに生息地が見つかる可能性もあります。

大規模林道が建設されたならば、少なくとも数カ所の生息地は消滅することになると考えられます。

3 生息地の分断

個々の生息地が小さな岩塊地であり生息する個体数が限られていること、しかも点在する岩塊地を移動することがナキウサギにとっては困難であるという事情は、個体群の安定性に欠けることを意味します。

このようなところに生息地間の移動の妨げとなる大規模林道を建設することは、長期的に見てこの地域のナキウサギ個体群に深刻なダメージを与えることになると考えられます。

4 結論

森林管理のためには3メートル程度の既存の林道で十分であり、それ以上に大規模な道路は必要ありません。大規模な道路による交通量の増加は、車の排気ガスに弱いナキウサギの生息を脅かします。

ナキウサギの東限の個体群に直接的、間接的にダメージを与える大規模林道の建設計画は撤回すべきです。

北海道 個人・団体等

大規模林道事業北海道置戸・阿寒線の置戸・陸別区間についての意見

1. 当会では置戸側の林道脇の4か所でナキウサギの生息している痕跡を確認している。本林道の置戸側の地域はところどころに岩塊の堆積が見られ、ナキウサギの生息地が各所にあると考えられる。大規模林道の工事が行なわれれば、これらのナキウサギ生息地は直接破壊されるほか、排気ガス、騒音、振動などによる生息環境の悪化が避けられない。本地域は北海道のナキウサギ生息地の東限として重要な地域であり、保護を図るべき地域である。したがって大規模林道の建設はすべきではない。

2. 上記の地点において、希少植物であるベニバナヤマシャクヤク（環境省レッドデータブック絶滅危惧 IB 類・北海道レッドデータブック絶滅危惧種）およびクシロワチガイソウ（環境省レッドデータブック絶滅危惧 IB 類・北海道レッドデータブック絶滅危惧種）の生息を確認した。またクマゲラのねぐら木を確認した。このように希少な動植物を保護する観点からも大規模林道は建設すべきではない。

3. 置戸側、陸別側ともに既存の林道および作業道が沢沿いにつくられており、森林施業や森林の管理にはこれらの林道でじゅうぶん対応できる。木材の運搬や森林の管理には造材のトラックが通れる程度の幅員の道路で十分であり、大規模林道の必要性はない。

4. すでに着工されている大規模林道の工事でも工事部分が崩れるなどの問題が多発している。本地域でも同様の自然破壊が予測される。幅員7メートルもの大規模林道は、周囲の森林や自然環境の大規模な破壊を招くことになる。したがってこの計画は中止されるべきである。

〔項目別取りまとめ表〕の「事業の必要性」についての意見

1. 「森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される」についてこの論理で言うと大規模林道の建設費は施業コストに含まれないということになる。とするなら単なる山岳道路であり、林道といって建設工事をするのは、世間を惑わせるものであり、大規模林道などという名称は止めるべきである。

2. 「丸太の輸送ルートになることが期待される」について

丸太が運ばれないのなら、つくる必要のない林道ということになる。問題となるのはどれほどの数量の丸太が運ばれるかである。利用するであろう地域と収穫量を具体的に示し、投資に見合う利用があるのか国民が判断できるようにすべきである。

3. 「関係町を直結するルートの一つとして利用されることが期待される」について利用もされない道路をつくるなどということはあってはならないのであり、どれほど利用されるかが問題なのである。利用予測を提示し、投資に見合う利用があるのか国民が判断できるようにすべきである。

4. 「国道を補完し、地域の交通ネットワークの一部として機能することが期待される。…」について

世界一の借金国であるという現実を無視した、なんとも能天気な論理である。どの程度機能するか、そしてそれは投資に見合った利用であるのか国民が判断できるようにすべきである。

北海道帯広市 個人・団体等

<北海道、「置戸・阿寒線」>について

1. 計画段階から今日までの時間の経過の中で、森林・林業情勢、社会経済情勢も大きく変化している。

したがって、今後の全体情勢を十分考慮し極めて慎重な対応が必要と考える。

2. 計画は、大掛かりな森林の伐採と地山の切盛が伴い、地形が大きく変化し、自然環境を破壊する問題がある。

3. 貴重動物に与える影響が大であり、その保護を重視すべきである。

以 上

(再掲)

北海道札幌市 個人・団体等

1. 今回の「ありかた検討委員会」が事業実施の妥当性及び代替案の可能性について区間別に検討することについて、以下の理由から、当協会は大きな問題と捉えており、検討委員会は各路線の全体にわたって是非を検討すべきと考えます。

(1)「大規模林業圏開発計画」に基づく大規模林道事業は、高度成長下における全国的な総合開発計画の一環として生まれ、この30年ほどの間に、林業を目的とする車道としては異常に大規模な道路規格、余りにも多大な自然破壊、環境アセスメントの不備、莫大な建設費用と低い進捗率、地元移管後の維持管理に関する地方自治体の財政負担などの観点から、全国各地から種々の大きな批判を浴びてきました。平成10(1998)年から、貴庁は、国の公共事業見直しの一環として大規模林道事業の「再評価」を実施しました。しかし、その見直しは、路線ごとではなく路線の中の区間別に行なわれ、北海道の大規模林道では、わずかに「様似・えりも区間」、「滝上・白滝区間」および「足寄・阿寒区間」の3区間だけが見直されただけに終わりました。今回、意見が求められている区間は、その際に十分な説得力を持たないまま、休止や中止の評価がなされなかったものです。先の見直しや今回の意見聴取が、路線全体を対象にしないで、各路線を分断した建設予定区間だけを対象とする貴庁の対応には、大規模林道事業に対する全体的な批判をかわそうとする姑息さに似たものが感じられます。まず、この点を当協会は大きな問題であると判断します。ところで、貴庁は、今回の意見聴取において「区間別に、あり方検討委員会に報告しますので、どの区間に関する意見なのか分かるようにしてください」と述べております。当協会が述べる意見は、以下に続けて述べますように、各路線・各区間に共通する重大な問題点を含みますので、たとえ個別の区間を対象にした検討であったとしても、この意見書の内容をまったく省略せず全文を委員会に報告されますよう、願います次第です。

(2) 林野行政とくに国有林は、過去の林業が盛んであった時代から、大規模な観光開発を目的としたリゾート法・森林の保健機能の増進に関する特別措置法の時代を経て、現在、林業やリゾートよりも「災害防止、水源涵養などの水土保持、また生物多様性保全など、森林の有する公益機能の重視」に方針を転換したと承知しております。大規模林道事業は、一方で「莫大な建設費用を必要とする無駄な公共事業」として見直しが求められておりますが、他方で「貴庁で重視する森林の公益機能を大規模に破壊する開発事業」であるため、「すでに破綻した時代錯誤の事業」であること、当協会は、この点を第二の大きな問題であると判断します。

(3) また、森林の公益機能を重視している貴庁は、貴庁みずからの開発行為に関する環境アセスメントにおいては、とりわけ緻密な調査とそれに基づく慎重な影響評価が求められると考えます。ところが、貴庁による環境アセスメントにおいても、いままで各機関が行ってきた開発行為における環境アセスメントと同様に、計画された全地域を小地域に分

断してアセスメントをしないか、アセスメントをしたとしても極めて杜撰に行ない、工事中を優先し、自然を破壊してきたと判断しております。これは、現在の林野行政における方針とまったく矛盾する事態です。当協会は、この点を第三の大きな問題と判断しております。

(4) 以上の総論的考察から、当協会は、大規模林道事業そのものに大きな疑念を持っており、現在の林野行政においては即座に廃止すべき事業と考えます。

2. 今回、北海道において意見聴取が求められている区間は、①平取・えりも線の平取区間、②同路線の様似区間および③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間の3区間です。これらの区間は、いずれも比較的標高が低い「中間山域」として、過去の林業などの影響を多少とも被っております。貴庁の取りまとめ表によりますと、3区間ともに「事業の必要性」と「自然公園など（の保護地域）に指定されていないこと」はかなり明確に記述されております。しかし、その取りまとめには、道路建設時あるいは建設後のデメリットである土砂崩れや河川流域への影響、希少な野生生物への影響、あるいは生態系への全体的な影響、さらには地元自治体の財政負担などについては、ほとんど触れられておりません。そこで、以下の問題点を指摘いたします。

(1) 2路線・3区間は、ともに北海道では比較的古い地質から形成され、かつ急峻な地形に特徴づけられます。そのために、道路建設は、道路の両側に広面積の法面を造ることになり、土砂崩れや地滑りのような災害が生じやすく、流域生態系への影響が大きいことが容易に予測されます。貴庁は、すでに②平取・えりも線の様似区間と③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間に関して、大半の地域を「水土保持林」に指定していることは、みずから銘記すべきであると考えます。それでも道路建設を考えるのであれば、道路災害、流域生態系への土砂流入など、道路建設中あるいは建設後の自然への影響が住民生活への直接的な影響となりますので、明白に予測すべきです。また、地元移管後、災害復旧や除雪などに関する地方自治体の費用負担についてもそれらの予測を明らかにすべきと考えます。

(2) 現在、国内では標高が低い「里山」の自然と生物多様性が極めて重要であることが強く認識されております。そうした中で、北海道の3区間は、本州以南の里山に比べますと、いずれも「山間の住民数が非常に少なく、植生自然度ははるかに高い特徴」があります。しかも、①平取区間と②様似区間を含む「平取・えりも線」は、原始性が高く国立公園を含んで国内第8位の面積を有する日本最大の国立公園、「日高山脈襟裳国立公園」を背後に連続させる広大な森林地域を縦断し、また③置戸・陸別区間を含む置戸・阿寒線は、大雪山国立公園と阿寒国立公園を連結する、貴重な「緑の回廊」を横断します。大規模林道は、既存の林道とはまったく異なって、とりわけ急峻な地形からなる地域では、車道幅員と法面を合わせた直接的工事だけで幅300mを超える場合が生じ、さらに保全生物学の上から重視されている道路周辺の「エッジ効果」を考え合わせますと、3地域ともに、大規模な道路規格が野生動植物に与える影響は多大であり、動物の移動障害や侵入生物の問題が生じると容易に予測できます。さらた、①平取・えりも線の平取区間において、幅員7mの車道建設を予定しながら、「既存林道の改良であることの委員会における確認」には、大きな誤魔化しと捉えます。

(3) 自然への影響について、取りまとめ表では、②平取・えりも線の様似区間と③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間ではそれぞれ北海道環境影響評価条例と環境影響評価法に基づく環境アセスメントの必要性と、3区間におけるレッドデータブックに掲載された希少野生動植物としてナキウサギやクマゲラの生息ならびに希少猛禽類の生息可能性だけが触れられております。しかし、貴庁による環境アセスメントは、①平取区間と②様似区間を含む平取・えりも線では今回の対象区間ではない「様似・えりも区間」ですで行なわれておりますが、①平取区間ではまったく行なわれず、道条例に基づくアセス対象区間とされ

る②「様似区間」ですらまだ行なわれておりません。前項で述べた里山重視の観点から①平取・えりも線の平取区間を見ると、貴庁がそこを「資源の循環利用林」と位置づけたとしても、環境アセスメントが必要であることは明白です。他方、環境影響評価法の対象となる③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間における報告書は極めて概略的な調査結果に終わっております。3区間ともに、取りまとめ表に書かれている動物はもちろんのこと、植物には動物以上に多数の希少種が含まれることは確実です。取りまとめ表には希少な植物がまったく示されておられません。逆に、取りまとめ表に指摘された「希少猛禽類の生息可能性や、クマゲラとナキウサギの生息」についても、十分な調査行なわれたとは、決して言えません。従って、林野庁みずからの方針である、公益機能（そのうちの生物多様性の保全）の重視に合わせて、3区間ともに慎重・綿密な環境アセスメントを行ない、それらの結果を十分な期間にわたって公表して意見を聞き、改めて自然の価値と自然への影響を慎重に評価すべきと考えます。

(4) ②平取・えりも線の様似区間と③置戸・阿寒線の置戸・陸別区間では、事業の必要性として「交通ネットワークの形成に寄与すること」が強調されております。大規模林道の建設が始まった当初、大規模林道の起点・終点を道道や国道に結んで多機能的に使用することが一つの目的として謳われておりましたが、それは決して主目的ではなかったと捉えております。他方で、林業を目的とした林道は、林業が盛んな時代であっても既存林道の小規模な規格で目的を達してきましたので、新たに幅員7 mに及ぶ大規模な林業用車道は不要と考えます。林業発展を主目的とした当初と比べますと、現在は、大規模林道という車道建設そのものが目的化したと判断しております、すなわち、大規模林道事業は、その「目的」と「必要性」に関して大きな疑念が生じます。しかも地元財政負担や使用頻度を考え合わせた道路建設の「効果」についても疑念が生じますので、慎重な評価が必要と考えます。

(再掲)

北海道旭川市 個人・団体等

北海道における大規模林道「平取・えりも線」（平取区間、様似区間）「置戸・阿寒線」（置戸・陸別区間）について意見提出をいたしますが、これら3区間に関する経済・社会・自然環境面等の考察は、細切れの区間を個別に検討しただけでは正確な問題の把握ができず、延いては再評価委員会やあり方検討委員会設置の基本的な主旨から結果としてずれることも予想されます。とりわけ自然環境面では、野生生物の生息に代表されるように「区間」は存在せず、一定範囲の空間的な広がりや連続性を考慮する必要があり、その意味で対象区間の検討に留まらず路線全体の幅広い検討が必要です。

また、今回検討の対象になっていない「滝雄・厚和線」についてもこの2路線と共通する、あるいはそれを超える問題がありますので、3路線全体に関わる意見も提出いたしますので総合的な判断をしていただきたく存じます。

なお、事実の実施現場は、机上に出されるデータでは捉えきれない現実がありますので、資料（北海道の大規模林道「北の自然 No. 68」＜写真特集＞北海道自然保護連合＞を添付いたします。

記

1. 北海道における3路線全体に関する意見

(1) 路線開設に伴う経済・社会・自然環境面での影響を判断する調査資料が決定的に不足しており、科学的なアセスメントが欠如もしくは不足している状況の中で、工事は進めるべきでないと考えます。

私たちが現在知り得る自然環境面の調査資料は、「大規模林道置戸・阿寒線計画におけ

る調査研究報告書」(昭和57年北海道林務部)「大規模林道置戸・阿寒線計画における自然環境調査報告書」(平成6年3月北海道林務部、前記報告書の一部抜粋版)「大規模林道平取・えりも線様似・えりも区間環境保全調査報告書」(平成10年、平成13年緑資源公団)などごくわずかで、古い調査は内容が現計画に対して適切さを欠いており、比較的最近のものも調査範囲が限定されているなど多くの面で不十分です。本来的には路線全体のアセスメントがなされるべきです。

(2) 北海道の3路線開設が進められているところは、阿寒国立公園・大雪山国立公園・日高山脈襟裳国定公園の近くにあつて、北海道の優れた「中間山域」としての自然を残す森林地帯です。工事は生態系を分断し野生生物の生息環境を狭め悪化させもなど、将来にわたつて危惧すべき状況にあります。

大規模林道は、林冠が路面を覆うことの多い一般林道と比べて、その構造上生態系を分断する程度は桁違いに高く、生物多様性を考える上で大きな問題があります。北海道にはヒグマを筆頭に広い生息地を必要とする野生鳥獣が生息し、その生息地が近年急速に細切れ化して深刻化しており、これ以上の環境悪化は避けるべきです。滝雄・厚和線や平取・えりも線の一部開設した区間では、ヒグマの糞や足跡など痕跡が毎年路上で観察されており、現実に悪影響を与えていることが推察されます。

(3) 現在、大規模林道の工事が進められている現場は、これまでの比較的平坦なところから分水嶺に近い山間部奥地に移っており、地形的にも地質的にも工事にとって厳しい環境にあります。そのため自然の改變量も大きく山腹、溪流に大きな傷跡を残しています。

現場は地形的に急傾斜地が連続し、地質的にも比較的古い時代の風化の進みやすい脆い地層のところにさしかかっています。そのため工事によって切り取られる法面は大規模になっており、排出される土石も溪流沿いに堆積されるなど、自然に与えるインパクトはかなり強くなっています。滝上・白滝区間では大規模な法面崩落や融雪期の雪崩が生じています。

また、下部法面が溪流にせり出し、土石の落下も見られるなど溪流破壊も進行しています。

とりわけ滝上・白滝区間、白滝・丸瀬布区間は、その傾向が顕著です。源流部における溪流破壊は、工事に伴う水質汚濁を含めて淡水生物の生態系に与える影響が極めて大きいと推察されます。

(4) 路線の中には、稀少種・貴重種が集まった「自然の宝庫」が存在し、大規模林道の工事によって危機に直面している地域があります。生態系を丸ごと保護・保存して後世に残すとともに、新しい時代の地域発展の資産として活用する意味でも工事は早急に中止されるべきです。

「様似・えりも区間」の目黒地区を拠点とするチャツナイ川・登川・猿留川流域一帯は、サケが遡る清流があるほか美しい河畔林が存在し、エゾナキウサギ、クマゲラ、クマタカ、シマフクロウなどの稀少野生鳥獣、ケシヨウヤナギを含めた多数の貴重植物などが生息、生育する自然の宝庫です。

いっとき再評価委員会によって工事休止の決定を見ましたが、わずかな路線位置の変更や小手先の保護対策などによって再開されています。目黒地区の災害時の代替道路としての役割も担わされているようですが、路線のルートは急峻で脆い日高山脈の主脈を抜ける位置にあり、災害時には逆に道路機能が心配されるところです。災害時の陸の孤島化対策は、この面に絞つて別途検討されるべきで、安易な相乗りは止めこの地区の環境保全を徹底すべきです。

(5) 路線開設に関する地域住民、関係者に対する説明がきわめて不十分であり、大規模林道建設のうたい文句になっている地域振興への貢献とは、かけ離れた現実になっています。

す。抽象的な大規模林道の効用は説かれますが、各自治体の地域振興計画の中に具体的に位置づけられている様子はありません。林業的にも森林の取り扱いが伐採中心から森林育成、公益的機能重視の方向に変化しつつある中で、大規模林道を具体的にどう活用するのか不明です

私たちの聞き取り調査やマスコミの報道に伴う地元住民の取材等から推察しても、計画や工事内容について知っている住民はごく一部で、関係自治体の首長や担当者以外はほとんど知らない状態が現状です。

(6) 計画路線は、位置が一般道と比較的近い距離で平行していたり、反対に生活圏からはるかに離れた無人地帯に位置しているなど、生活道路としてのメリットがきわめて低いと考えられます。すでに一部開通し供与されている白滝や新冠の区間は、調査に訪れても出会う車は数台でほとんど使われていない現状です。

費用対効果分析も不明で、完成しても利用が少ないことが予想され、道路の建設・維持管理に多大な経費を使う「ムダな公共事業」の典型です。

2. 対象3区間に対する意見

(1) 平取区間は、国道237号線と道道515号線旭地区を一部既存の道路を使い、ほぼ南北に結ぶ形で計画されていますが、旭地区から国道237号線に対してはV字に開く形で道道515号線が延びており、新たに幹線林道路をつくる必要性は見あたりません。

受益地の90%が水土保持林に指定されており、今後伐採を伴う積極的な林業が展開される場所ではなく、また、この中心部にはすでに林道を含めて既存道路網ができており、新たに大型林道を付け加える必要性はありません。

国道と結ぶ起点区間としての役割やこの地域の幹線としての役割は、前述の道道515号線で十分であり、事業計画で言う地域の新たな交通ネットワークの形成も、この地域の広さや既存道路の利用状況からすると、ほとんど意味をなさないと考えられます。

(2) 「様似区間」は、計画区間の南西方向にこれと平行する形で、幌満ダムと道道233号線を結ぶ周回道路ができており、現行の利用状態を見てもこれ以上の道路建設は全く必要ありません。もし大規模林道規格で様似区間を開設するなら、この路線とつながる「様似・えりも区間」への影響が大きく、自然の宝庫である猿留川流域一帯の自然に及ぼす影響はきわめて大きくなると考えられます。「様似・えりも区間」は「平取・えりも線」の中で自然環境面で最も重要地域でありこの区間の工事は中止すべきで、従って導入路となる「様似区間」も建設すべきでないと考えます。

また、この区間一帯はクマタカ等貴重鳥類の活動エリアになっている可能性も高く、生態系を狭め分断する行為は行うべきではありません。

(3) 「置戸・陸別区間」は、エゾナキウサギの生息地が分布している中山・東三国山東部山域を縦断することになり、生息地の中心部を分断することを含めて影響が大きいと考えられます。置戸を中心にした周辺一帯のエゾナキウサギは、比較的低い標高に生息するナキウサギとして特異性があり、生息地の保全には最大限の配慮が必要です。

また、林業上はニオトマム川に沿ってすでに既設の林道が延び、また、中山南部を周回する道道211号線もできており、通常の森林施業はこれら既存の道路で十分機能を果たし得ると考えられます。また幹線道路としての役割は、計画道路の東側に国道242号線が、西側には道道88号線が比較的近い位置に走っており新たな建設の必要性は認められません。

以上の観点から、総合的に考えますと北海道における大規模林道は基本的に不要で、未着工区間及び継続区間の工事を中止すべきと考えます。併せて緑資源公団も、前身の森林開発公団の歴史的な経緯から分かるとおり、存続するために事業をつくる逆さ構造になっており、現在担っている他の役割を整理した上、廃止すべきと考えます。

・飯豊・檜枝岐線 西会津区間

福島県知事

建設予定区間に関する県の意見

1 大規模林道は路線全体の完成により開設効果が発揮されることから、今回検討対象になっている西会津、昭和、会津若松・下郷及び下郷（Ⅱ）各区間の早期整備が必要である。

なお、各区間についての個別の意見は下記のとおり。

①西会津区間

コスト縮減による早期完成を図る必要から、1車線（全幅員5 m）の計画でもやむを得ない。

②昭和区間

コスト縮減による早期完成と自然環境への配慮の観点から、現道改築による1車線（全幅員5 m）の計画でもやむを得ない。

③会津若松・下郷区間

城入沢の中～下流部の兩岸山腹部は非常に急峻であることから、現実実施計画の線形と沢沿いの林道を利用する線形との開設コストの比較検討が必要である。なお、城入沢上流部は緩やかな地形のため、沢沿いの線形でも峰越えは勾配上可能であると考え。

④下郷（Ⅱ）区間

自然環境への配慮及びコスト縮減を図るため、線形を下方に移動する検討が必要であると考え。

2 今後予定されている地元等意見聴取に当たっては、県及び関係市町村を必ず参加させていただきたい。

福島県高郷村長

1 区間名

飯豊・檜枝岐線（西会津間）

2 意見・情報内容

高郷村は、福島県の西北部、会津盆地の西端に位置し、面積44.84km²（東西9.7km 南東7.9km）と福島県内90市町村では70番目耶麻管内8市町村ではもっとも小さな面積の村である。また北東に山都町、西側に西会津町があり、今回建設予定区間のちょうど中間に位置している。

当村の交通機関は、JR と国の定める地方バス路線運行維持対策要綱第8条の規定に基づく代替バスが運行されている。幹線道路は、主要地方道2路線、一般県道4路線の計6路線の県道が走り、周辺道路と結んでいる。村道については、一級村道5路線、2級村道10路線、その他の村道がある。高速道路については、磐越自動車道いわき・新潟線（磐越四季彩ライン）が平成9年10月に全面開通され、福島県・新潟県が直結し、新たな北陸・関西地域との交流が期待される。又、近隣のインターチェンジについては、会津坂下インター・西会津インターともに10～15km となっている。

当村の林業振興は、平成7年の山林原野率は、村土の56%を占めているが、山が急峻であることや、近年、木材価格の低迷により効率的に活用されていない状況にある。

一方、林業産業基盤である林道は、計画的に各種事業を導入し整備を図ってきたところである。民有林の人工林率は、22%で造林面積は分収造林の割合が増えているが、民有造林は後継者不足や経営意欲の低下から停滞している状況である。天然林は、ナラ等の広葉樹が豊富で、チップ・しいたけ原木として活用されてきたが、今後安定した素材生産のた

めの施業確立について検討する必要がある。

また、今回建設が予定されている区間（高郷村分）の現況については、受益地は、公社造林が占めており、すべて水土保持林となっている。本区間に関連する集落は、1集落であり、人口は150名ほどである。

事業の必要性としては、森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの縮減が期待される。また、受益地だけでなく周辺の森林からの木材の輸送ルートとなることも期待される。さらには、周辺集落の交流に利用されると思われる。

以上のことから本村としては、大規模林道の整備による林業経営の向上が図られる可能性を維持している。またこの点から幅員7 m は検討する余地があると思われる。当高郷村は建設予定区間が短距離ということもあり、隣接している山都町、西会津町と連携を取りながら、要望していきたい。

以上

福島県西会津町長

1、区間名

飯豊・桧枝岐線 西会津区間

2、意見・情報内容

西会津町は、福島県の北西部、耶麻郡の西端に位置し東西17.5km、南北34.5km と南北に細長く、298.13km²の広大な面積を有している。

当町の交通の状況は、町の中央部を磐越自動車道と国道49号が東西に横断し、他に国道2路線、主要地方道1路線、一般県道8路線があり、幹線道路網を形成している。特に磐越自動車道は、町内にインターチェンジが設置されていることから高速輸送の中核を為している。他に町民生活に密着する町道が662路線あるが、改良率は32.6%、舗装率は37.3%と、整備率はまだ低い。また、林道についても計画的に整備を進め、現在89.4km となっている。

公共交通については、JR が東西に走っている。またバスについては、町民バスとして通学生と一般住民を乗せる混合バス事業を、町が14年度より実施している。

林業の振興については、町の総面積の85.6%を森林が占めているが、急峻な地形が多い上に豪雪地帯であることから、森林資源に恵まれているにもかかわらず、効率的な利用がなされていないのが現状である。また、近年の木材価格の低迷など林業を取り巻く情勢が非常に厳しい現状と、林業労働者の高齢化や担い手不足等から、残念ながら林業経営意欲が低下してきている。しかし、森林は単に木材の生産機能のみならず、国土の保全、水源かん養など公益的な機能を果たしている。また自然回帰健康志向が高まるなか、地域間交流における森林資源の活用森林体験活動など、森林に期待する役割も多様化してきている。これらからも森林の整備と有効活用を図っていくことが必要と思われ、そのための条件整備が重要と考える。

本事業の必要性としては まず周辺区域の森林整備及び森林管理に利用されることが挙げられる。そして、本区間の近くで木炭を製造していることから、原材料の搬入及び製品搬出の利便性が増し、輸送コストの縮減が図られる。また、元来三河地区として一体的な地域集団を形成してきた四集落が、直結する自動車道が整備されることにより集落間の交流が促進されるものと考えられる。

以上の状況を踏まえ、大規模林道の整備を望むものである。ただ、計画幅員の7 m については検討の余地があるものと思われる。その上で、早期整備が強く望まれる。

関東森林管理局長

大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方についての意見

1. 関東森林管理局の管轄区域内で計画されている路線

- (1) 飯豊・檜枝岐線－西会津区間（福島県）
- (2) 飯豊・檜枝岐線－昭和区間（福島県）
- (3) 米沢・下郷線－会津若松・下郷区間（福島県）
- (4) 米沢・下郷線－下郷（Ⅱ）区間（福島県）

2. 意見

計画路線の含まれる会津流域は、会津盆地周辺、阿賀野川上流部、只見川流域の3地域に大別され、自然的・社会的条件により林業活動にも差異が見られ、森林の流域管理管理シネテムの下、それぞれの地域の特性を踏まえた上での施策を展開しつつ、流域全体としての森林・林業の活性化を図っていく必要がある。

こうした中、大規模林道の開設・改良は、沿線森林の森林管理・森林整備のための路網形成の基幹としての位置付けはもとより、地域間のネットワーク形成の中核としても期待されるものであると考える。

ただし、整備に当たっては、広く関係者間の調整を行った上で検討する必要がある。

特に、当該地域の国有林については、原生的な森林や稀少猛禽類の生息地等自然環境の保全への十分な配慮が必要な地域であり、今後の整備に当たっては必要な事前調査の実施、関係者の合意等に基づき、慎重に路線選定等の検討を行う必要がある。

福島県会津高田町 個人・団体等

農水省・林野庁・「緑資源公団」は政府（小泉内閣）の行財政改革の方針に沿って、大規模林道事業のあり方について検討していると拝察している。

識者（元財務省 OB）は国・地方自治体・特殊法人の公的債務は約700兆円から1,000兆円の天文学的数字に達すると述べている。農水省並びに林野庁はこのような財務状況は認識せずに、地元住民の生活と無縁な大規模林道事業を推進している。

大規模林道事業の見直しを含め、「緑資源公団」の存続・廃止を含めたあり方の抜本的な改革案を国民に提示し、意見を求めるべきである。大規模林道事業の継続・「緑資源公団」の存続を前提にその事業のあり方について意見を求めるの順序が逆であり、時代錯誤と言わざるを得ない。

会津若松に木材市場は存在せず、零細な木材・製材業者である。国道121号線・会津若松田島間は地域住民の主要な生活道路であり、仮に自然災害が発生した場合でも、直ちに復旧される。冬期間除雪されない大規模林道事業は税金の浪費であり、中止すべきである。

国土交通省・電源開発（株）は121号線あるいは大戸岳に隣接する地域でイヌワシ・クマタカの生息を確認している。

林野庁が通達で地方自治体に示した森林の公益的機能・酸素生産効果等の数値は科学的根拠のないものである。従ってこれらの数値をもとに林道の費用対効果を計算しても机上の計算だけで国民を欺くものである。これらの数値をもとに樹立した大規模林道事業、西会津区間、昭和区間、会津若松・下郷区間、下郷（Ⅱ）区間の事業計画は直ちに中止すべきである。

なお、同予定路線の自然環境保全・野生生物の生息状況等については後日提出の予定である。

以上

福島県福島市 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は白紙撤回すべきである。

- 1、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、生物多様性に満ち溢れた林相が分断され、哺乳類等の移動経路が完全に失われるため。
- 2、開設工事に伴う騒音、振動等により、当該区間及び、周辺地域に生息している稀少猛禽類に対して、営巣放棄等重大な影響が必ず発生するため。
- 3、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、非常に安定している森林生態系が減退し、生物多様性が著しく失われ、生物多様性条約に違反するため。
- 4、当該区間及び周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、開設のための工事による騒音、振動等により、多くの渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、わが国が締約する各渡り鳥条約に違反するため。
- 5、当該区間が開設されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより森林生態系や生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。
- 6、当該区間が開設されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、個体数の減少が懸念されるため。

以上

福島県会津高田町 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は白紙撤回すべきである。

- 1、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、生物多様性に満ち溢れた林相が分断され、哺乳類等の移動経路が完全に失われるため。
- 2、開設工事に伴う騒音、振動等により、当該区間及び、周辺地域に生息している稀少猛禽類に対して、営巣放棄等重大な影響が必ず発生するため。
- 3、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、非常に安定している森林生態系が減退し、生物多様性が著しく失われ、生物多様性条約に違反するため。
- 4、当該区間及び周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、開設のための工事による騒音、振動等により、多くの渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、わが国が締約する各渡り鳥条約に違反するため。
- 5、当該区間が開設されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより森林生態系や生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。
- 6、当該区間が開設されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、個体数の減少が懸念されるため。

以上

福島県会津田島町 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は白紙撤回すべきである。

- 1、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、生物多様性に満ち溢れた林相が分断され、哺乳類等の移動経路が完全に失われるため。
- 2、開設工事に伴う騒音、振動等により、当該区間及び、周辺地域に生息している稀少猛禽類に対して、営巣放棄等重大な影響が必ず発生するため、
- 3、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、非常に安定している森林生態系が減退し、生物多様性が著しく失われ、生物多様性条約に違反するため。
- 4、当該区間及び周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、開設のための工事による騒音、振動等により、多くの渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、わが国が締約する各渡り鳥条約に違反するため。

- 5、当該区間が開設されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより森林生態系や生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。
- 6、当該区間が開設されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、個体数の減少が懸念されるため。
- 以上

・飯豊・檜枝岐線 昭和区間

(再掲)

福島県知事

建設予定区間に関する県の意見

1 大規模林道は路線全体の完成により開設効果が発揮されることから、今回検討対象になっている西会津、昭和、会津若松・下郷及び下郷(Ⅱ)各区間の早期整備が必要である。

なお、各区間についての個別の意見は下記のとおり。

①西会津区間

コスト縮減による早期完成を図る必要から、1車線(全幅員5 m)の計画でもやむを得ない。

②昭和区間

コスト縮減による早期完成と自然環境への配慮の観点から、現道改築による1車線(全幅員5 m)の計画でもやむを得ない。

③会津若松・下郷区間

城入沢の中～下流部の両岸山腹部は非常に急峻であることから、現実実施計画の線形と沢沿いの林道を利用する線形との開設コストの比較検討が必要である。なお、城入沢上流部は緩やかな地形のため、沢沿いの線形でも峰越えは勾配上可能であると考ええる。

④下郷(Ⅱ)区間

自然環境への配慮及びコスト縮減を図るため、線形を下方に移動する検討が必要であると考ええる。

2 今後予定されている地元等意見聴取に当たっては、県及び関係市町村を必ず参加させていただきたい。

福島県昭和村長

飯豊・檜枝岐線 昭和区間に対する意見について

昭和村と田島町とを結ぶ本計画路線は、国指定天然記念物である駒止湿原を周回する路線でもある。駒止湿原は、ミニ尾瀬ともいわれ貴重な植物が群生し年間10万人の人々が訪れている。また、昭和村と田島町では隣接する農地を取得し駒止湿原保護協議会が中心となりブナ林復元事業を平成13年度から官民一体となって取り組んでいる。しかし、本路線は幅員が4メートル前後の未舗装路のため箇所によっては大型車はもちろんのこと普通車のすれ違いもままならない状況にある。春の雪解けや集中豪雨時には路面の流出により通行すら危険な状態である。このため、水土保持林として機能する森林の管理や丸太輸送などの森林資源活用はもちろんのこと、レクリエーションとしての森林資源の有効活用にも支障をきたし、特に駒止湿原に関しては昭和村の貴重な資源にも係わらず湿原を通じた交流が非常に希薄である。

このようなことから自然資源活用型による地域活性化策をも有効に推進できない状況にあり、本区間が改築されれば、森林資源の有効活用をはじめ地域活性化に大きく貢献することが期待できるので早期着工を望みます。

産業・就業・地域医療体制などの様々な条件が良好な地域と比べると、昭和村は中山間地域という条件不利地であり財政状況も厳しく自身の選択肢自体が少ないため、機会不均等な地域であるといえます。地域格差の是正を図り、機会均等を達成するため、住民から強い要望のある本林道の整備を切にお願いいたします。

福島県田島町長

飯豊・檜枝岐線 「昭和区間」に対する意見について

田島町と昭和村を結ぶ本計画路線は、国指定天然記念物の駒止湿原を周回する路線であり、ミニ尾瀬ともいわれる貴重な植物が群生する貴重な湿原で年間10万人の人々が訪れる。

両町村では隣接する農地を取得し湿原保護のため駒止湿原保護協議会を設置しブナ林復元事業を平成13年度から官民一体となって取り組んでいる。また、飯豊・檜枝岐区間「田島・館岩区間」が平成7年度から工事に着手され工事が進められていることから昭和区間が早期着工し、両区間の一日も早い完成が期待されています。

大規模林道は森林の多面的機能の高度発揮と資源の有効活用により地域の総合的な振興を図る上で重要な基盤となることから早期全線着工と全線開通を要望いたします。

(再掲)

関東森林管理局長

大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方についての意見

1. 関東森林管理局の管轄区域内で計画されている路線

- (1) 飯豊・檜枝岐線－西会津区間（福島県）
- (2) 飯豊・檜枝岐線－昭和区間（福島県）
- (3) 米沢・下郷線－会津若松・下郷区間（福島県）
- (4) 米沢・下郷線－下郷（Ⅱ）区間（福島県）

2. 意見

計画路線の含まれる会津流域は、会津盆地周辺、阿賀野川上流部、只見川流域の3地域に大別され、自然的・社会的条件により林業活動にも差異が見られ、森林の流域管理管理シネテムの下、それぞれの地域の特性を踏まえた上での施策を展開しつつ、流域全体としての森林・林業の活性化を図っていく必要がある。

こうした中、大規模林道の開設・改良は、沿線森林の森林管理・森林整備のための路網形成の基幹としての位置付けはもとより、地域間のネットワーク形成の中核としても期待されるものであると考える。

ただし、整備に当たっては、広く関係者間の調整を行った上で検討する必要がある。

特に、当該地域の国有林については、原生的な森林や稀少猛禽類の生息地等自然環境の保全への十分な配慮が必要な地域であり、今後の整備に当たっては必要な事前調査の実施、関係者の合意等に基づき、慎重に路線選定等の検討を行う必要がある。

(再掲)

福島県会津高田町 個人・団体等

農水省・林野庁・「緑資源公団」は政府（小泉内閣）の行財政改革の方針に沿って、大規模林道事業のあり方について検討していると拝察している。

識者（元財務省 OB）は国・地方自治体・特殊法人の公的債務は約700兆円から1,000兆円の天文学的数字に達すると述べている。農水省並びに林野庁はこのような財務状況は認識せずに、地元住民の生活と無縁な大規模林道事業を推進している。

大規模林道事業の見直しを含め、「緑資源公団」の存続・廃止を含めたあり方の抜本的な改革案を国民に提示し、意見を求めるべきである。大規模林道事業の継続・「緑資源公団」の存続を前提にその事業のあり方について意見を求めるの順序が逆であり、時代錯誤と言わざるを得ない。

会津若松に木材市場は存在せず、零細な木材・製材業者である。国道121号線・会津若松田島間は地域住民の主要な生活道路であり、仮に自然災害が発生した場合でも、直ちに

復旧される。冬期間除雪されない大規模林道事業は税金の浪費であり、中止すべきである。

国土交通省・電源開発（株）は121号線あるいは大戸岳に隣接する地域でイヌワシ・クマタカの生息を確認している。

林野庁が通達で地方自治体に示した森林の公益的機能・酸素生産効果等の数値は科学的根拠のないものである。従ってこれらの数値をもとに林道の費用対効果を計算しても机上の計算だけで国民を欺くものである。これらの数値をもとに樹立した大規模林道事業、西会津区間、昭和区間、会津若松・下郷区間、下郷（Ⅱ）区間の事業計画は直ちに中止すべきである。

なお、同予定路線の自然環境保全・野生生物の生息状況等については後日提出の予定である。

以上

福島県会津田島町 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は白紙撤回されるべきである。

- 1、当該区間は、すべて既設の林道等の改良であるが、幅員が7 m と広く、供用が開始された場合、非常に多くの交通量が見込まれ、当該区間近傍にある、国の天然記念物に指定されている駒止湿原及び周辺林域の植物相や生物相に排気ガス等により、極めて重大な影響が懸念されるため。
- 2、当該区間の供用開始により、駒止湿原へのアクセスが改善されるため、利用者数が増大し、駒止湿原の植物の盗掘等が増加し、さらに踏み荒らしによる湿原の荒廃が進み、適切な管理に重大な危機が生じるため。
- 3、当該区間及び、周辺地域には、希少猛禽類のクマタカ、オオタカ等の生息が確認されており、改良工事に伴う、騒音、振動により営巣放棄など重大な影響が必ず発生し、「種の保存法」に違反するため。
- 4、当該区間及び、周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、特にオーストラリアと我が国との渡り鳥条約で、渡り鳥と指定されているオオジシギは、駒止湿原に多く飛来し、県内でも有数の繁殖地として広く知られている。しかしながら、改良工事に伴う、騒音、振動等により、オオジシギをはじめとする多くの種類の渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、各渡り鳥条約に違反するため。
- 5、当該区間が開設されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより、駒止湿原や森林生態系、生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。
- 6、当該区間が開設されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、猛禽類の餌動物の減少が懸念され生息に重大な影響が考えられるため。

以上

福島県福島市 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は白紙撤回されるべきである。

- 1、当該区間は、すべて既設の林道等の改良であるが、幅員が7 m と広く、供用が開始された場合、非常に多くの交通量が見込まれ、当該区間近傍にある、国の天然記念物に指定されている駒止湿原及び周辺林域の植物相や生物相に排気ガス等により、極めて重大な影響が懸念されるため。
- 2、当該区間の供用開始により、駒止湿原へのアクセスが改善されるため、利用者数が増大し、駒止湿原の植物の盗掘等が増加し、さらに踏み荒らしによる湿原の荒廃が進み、適切な管理に重大な危機が生じるため。

- 3、当該区間及び、周辺地域には、稀少猛禽類のクマタカ、オオタカ等の生息が確認されており、改良工事に伴う、騒音、振動により営巣放棄など重大な影響が必ず発生し、「種の保存法」に違反するため。
 - 4、当該区間及び、周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、特にオーストラリアと我が国との渡り鳥条約で、渡り鳥と指定されているオオジシギは、駒止湿原に多く飛来し、県内でも有数の繁殖地として広く知られている。しかしながら、改良工事に伴う、騒音、振動等により、オオジシギをはじめとする多くの種類の渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、各渡り鳥条約に違反するため。
 - 5、当該区間が開設されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより、駒止湿原や森林生態系、生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。
 - 6、当該区間が開設されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、猛禽類の餌動物の減少が懸念され生息に重大な影響が考えられるため。
- 以上

福島県田島町 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は白紙撤回されるべきである。

- 1、当該区間は、すべて既設の林道等の改良であるが、幅員が7 m と広く、供用が開始された場合、非常に多くの交通量が見込まれ、当該区間近傍にある、国の天然記念物に指定されている駒止湿原及び周辺林域の植物相や生物相に排気ガス等により、極めて重大な影響が懸念されるため。
 - 2、当該区間の供用開始により、駒止湿原へのアクセスが改善されるため、利用者数が増大し、駒止湿原の植物の盗掘等が増加し、さらに踏み荒らしによる湿原の荒廃が進み、適切な管理に重大な危機が生じるため。
 - 3、当該区間及び、周辺地域には、稀少猛禽類のクマタカ、オオタカ等の生息が確認されており、改良工事に伴う、騒音、振動により営巣放棄など重大な影響が必ず発生し、「種の保存法」に違反するため。
 - 4、当該区間及び、周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、特にオーストラリアと我が国との渡り鳥条約で、渡り鳥と指定されているオオジシギは、駒止湿原に多く飛来し、県内でも有数の繁殖地として広く知られている。しかしながら、改良工事に伴う、騒音、振動等により、オオジシギをはじめとする多くの種類の渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、各渡り鳥条約に違反するため。
 - 5、当該区間が開設されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより、駒止湿原や森林生態系、生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。
 - 6、当該区間が開設されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、猛禽類の餌動物の減少が懸念され生息に重大な影響が考えられるため。
- 以上

・米沢・下郷線

会津若松・下郷区間

(再掲)

福島県知事

建設予定区間に関する県の意見

1 大規模林道は路線全体の完成により開設効果が発揮されることから、今回検討対象になっている西会津、昭和、会津若松・下郷及び下郷(Ⅱ)各区間の早期整備が必要である。

なお、各区間についての個別の意見は下記のとおり。

①西会津区間

コスト縮減による早期完成を図る必要から、1車線(全幅員5 m)の計画でもやむを得ない。

②昭和区間

コスト縮減による早期完成と自然環境への配慮の観点から、現道改築による1車線(全幅員5 m)の計画でもやむを得ない。

③会津若松・下郷区間

城入沢の中～下流部の兩岸山腹部は非常に急峻であることから、現実実施計画の線形と沢沿いの林道を利用する線形との開設コストの比較検討が必要である。なお、城入沢上流部は緩やかな地形のため、沢沿いの線形でも峰越えは勾配上可能であると考ええる。

④下郷(Ⅱ)区間

自然環境への配慮及びコスト縮減を図るため、線形を下方に移動する検討が必要であると考ええる。

2 今後予定されている地元等意見聴取に当たっては、県及び関係市町村を必ず参加させていただきたい。

福島県下郷町長

1 路線名

米沢・下郷線

2 町の概要

下郷町は福島県の南西部に位置し、南は栃木県(那須連邦)北は会津若松市、東は岩瀬郡・天栄村、西は田島町と接している総面積31,709ha(内林野面積27,414ha)標高480mの山間積雪寒冷地帯である。

森林蓄積は2,532千 m³で、民有林と国有林別では、民有林面積が21,242ha、国有林は、6,172ha である。人工林率は21%と県平均の36%を下回っているが、人工造林の齢級構造はⅠ～Ⅲ齢級が4%・Ⅳ～Ⅶ齢級が53%を占めている。こうしたことから公益的機能の維持・増進を図るため、長伐期施業及び複層林等の推進を図り今後の施業の共同化等の体制を整備推進し、これらの資源の有効利用を図っていく考えであります。更には天然林についても広葉樹を主体とした森林資源確保を行いながら、多面的機能発揮森林に対する要請に応えられる森林施業を展開するものであります。しかしながら当町においては前述施策を進めるうえで重要な林道等の整備が充分とは言えない状況にあり路網の整備が緊急の課題であります。

3 区間毎の意見・情報内容

① 会津若松・下郷区間

本大規模林道の区間は、会津若松市と本町を直結するものであり、両市町の交流促進も図られるものと多いに期待しております。

地域振興面において当区間の完成が図られることにより、会津若松市の湊地区と下郷町との最短経路となることから、林産物、農産物の搬出も容易になる。

又、現在間伐期に入っている林分も多いことから、当区間の整備により森林の保育管理が図られるものと期待しております。

なお当区間の整備に当たっては、既設林道「城ノ入線」を最大限活用して整備することの検討も必要と考えます。

②下郷（Ⅱ）区間

当該区間の受益地内には、公団造林を主として、300ha 近い間伐等の保育施業を要する森林が存在すると共に、受益面積の約 8 割が概ね50年生の二次林であり、森林の公益的機能を高度に発揮させるため等の森林整備に当該林道は欠かせないものであります。

既設林道は沢沿いに突込線形で開設されているためこれら林道を接続することにより森林整備の効率化が図られる。更に県南地域と会津地域との交流が容易となる他、起点側の集落は、町道が唯一の道路であり、行き止まり状態であるが当該区域の完成により、災害時の迂回路の確保により地域の振興が図られる。なお起点から 1 km 附近について、線形を下方に移動し、既設林道大牧線に、より近づけることをご検討願いたいものであります。

福島県会津若松市長

1. 道県名 福島県

2. 路線名 米沢・下郷線

3. 区間名 会津若松・下郷区間

4. 意 見 当市では次の理由から、当該区間の整備が必要であると考えます。

①路線の事業進捗状況

本路線は当該区間を含む5区間で計画されており、平成14年度末の進捗率は約21%であるが、広域的なネットワークの形成において、基幹林道としての機能が早期に発揮されることが期待されている。

②関連公共施設等の整備状況

当該区間と会津若松区間を連絡する市道幹Ⅰ－26号線は、本路線の公道利用区間として位置づけられており、過去に用地取得を行い現在までに約70%を取得した。この路線は、将来的に拡幅や改良等が必要であることから、県道昇格後に県事業による整備に向けた要望活動を天栄村と共に継続的に行っているが、早急に実現しなければならないものと考えている。

③森林・林業情勢から見た事業の必要性

長引く経済状況の低迷による木材価格の低下、従事者の高齢化や減少など、林業をとりまく情勢が厳しさを増している現状からも、広域的なネットワークを形成し、効率的な林業経営と林産物等の安定した流通機能の確立を図るため、基幹となる道路の整備が必要である。また、従来の木材生産や供給に加えて、国土や自然環境の保全、憩いや学びの場としての利活用など、森林の持つ様々な機能発揮が求められていることから、その目的にあった森林整備を実現するために、当該区間はもとより路線全体の完成が必要である。

④地元の意向

林産物の生産性の向上やコスト縮減を図るとともに、豊かな自然を利用した、南会津地方との地域交流の促進が望まれている。また、当市と下郷町を結ぶ唯一の道路である国道118号の迂回路としての機能発揮が求められている。

(再掲)

関東森林管理局長

大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方についての意見

1. 関東森林管理局の管轄区域内で計画されている路線

- (1) 飯豊・檜枝岐線－西会津区間（福島県）
- (2) 飯豊・檜枝岐線－昭和区間（福島県）
- (3) 米沢・下郷線－会津若松・下郷区間（福島県）
- (4) 米沢・下郷線－下郷（Ⅱ）区間（福島県）

2. 意見

計画路線の含まれる会津流域は、会津盆地周辺、阿賀野川上流部、只見川流域の3地域に大別され、自然的・社会的条件により林業活動にも差異が見られ、森林の流域管理管理シネテムの下、それぞれの地域の特性を踏まえた上での施策を展開しつつ、流域全体としての森林・林業の活性化を図っていく必要がある。

こうした中、大規模林道の開設・改良は、沿線森林の森林管理・森林整備のための路網形成の基幹としての位置付けはもとより、地域間のネットワーク形成の中核としても期待されるものであると考える。

ただし、整備に当たっては、広く関係者間の調整を行った上で検討する必要がある。

特に、当該地域の国有林については、原始的な森林や稀少猛禽類の生息地等自然環境の保全への十分な配慮が必要な地域であり、今後の整備に当たっては必要な事前調査の実施、関係者の合意等に基づき、慎重に路線選定等の検討を行う必要がある。

(再掲)

福島県会津高田町 個人・団体等

農水省・林野庁・「緑資源公団」は政府（小泉内閣）の行財政改革の方針に沿って、大規模林道事業のあり方について検討していると拝察している。

識者（元財務省 OB）は国・地方自治体・特殊法人の公的債務は約700兆円から1,000兆円の天文学的数字に達すると述べている。農水省並びに林野庁はこのような財務状況は認識せずに、地元住民の生活と無縁な大規模林道事業を推進している。

大規模林道事業の見直しを含め、「緑資源公団」の存続・廃止を含めたあり方の抜本的な改革案を国民に提示し、意見を求めるべきである。大規模林道事業の継続・「緑資源公団」の存続を前提にその事業のあり方について意見を求めるの順序が逆であり、時代錯誤と言わざるを得ない。

会津若松に木材市場は存在せず、零細な木材・製材業者である。国道121号線・会津若松田島間は地域住民の主要な生活道路であり、仮に自然災害が発生した場合でも、直ちに復旧される。冬期間除雪されない大規模林道事業は税金の浪費であり、中止すべきである。

国土交通省・電源開発（株）は121号線あるいは大戸岳に隣接する地域でイヌワシ・クマタカの生息を確認している。

林野庁が通達で地方自治体に示した森林の公益的機能・酸素生産効果等の数値は科学的根拠のないものである。従ってこれらの数値をもとに林道の費用対効果を計算しても机上の計算だけで国民を欺くものである。これらの数値をもとに樹立した大規模林道事業、西会津区間、昭和区間、会津若松・下郷区間、下郷（Ⅱ）区間の事業計画は直ちに中止すべきである。

なお、同予定路線の自然環境保全・野生生物の生息状況等については後日提出の予定である。

以上

福島県福島市 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は白紙撤回されるべきである。

- 1、当該区間は、約 8 割が新たに開設され、約 2 割が既設の林道等を改良される。特に新たに開設される部分は、生物多様性に満ち溢れた林相が分断され、哺乳類等の移動経路が完全に失われるため。
- 2、当該区間及び、周辺地域には、稀少猛禽類のクマタカ、オオタカ等の生息が確認されており、開設工事及び改良工事に伴う、騒音、振動により営巣放棄など重大な影響が必ず発生し、「種の保存法」に違反するため。
- 3、当該区間における、開設工事及び改良工事に伴い、非常に安定している森林生態系が減退し、生物多様性が著しく失われ、生物多様性条約に違反するため。
- 4、当該区間及び周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、開設及び改良工事による騒音、振動等により、多くの渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、わが国が締約する各渡り鳥条約に違反するため。
- 5、当該区間が開設及び改良されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより森林生態系や生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。
- 6、当該区間が開設及び改良されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、個体数の減少が懸念されるため。

以上

福島県田島町 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は、白紙撤回されるべきである。

- 1、当該区間は、約 8 割が新たに開設され、約 2 割が既設の、林道等を改良される。特に新たに開設される部分は、生物多様性に満ち溢れた林相が分断され、哺乳類等の移動経路が完全に失われるため。
- 2、当該区間及び、周辺地域には、稀少猛禽類のクマタカ、オオタカ等の生息が確認されており、開設工事及び改良工事に伴う、騒音、振動により営巣放棄など重大な影響が必ず発生し、「種の保存法」に違反するため。
- 3、当該区間における、開設工事及び改良工事に伴い、非常に安定している森林生態系が減退し、生物多様性が著しく失われ、生物多様性条約に違反するため。
- 4、当該区間及び周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、開設及び改良工事による騒音、振動等により、多くの渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、わが国が締約する各渡り鳥条約に違反するため。
- 5、当該区間が開設及び改良されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより森林生態系や生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。
- 6、当該区間が開設及び改良されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、個体数の減少が懸念されるため。

以上

福島県田島町 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は、白紙撤回されるべきである。

- 1、当該区間は、約 8 割が新たに開設され、約 2 割が既設の、林道等を改良される。特に新たに開設される部分は、生物多様性に満ち溢れた林相が分断され、哺乳類等の移動経路が完全に失われるため。

- 2、当該区間及び、周辺地域には、稀少猛禽類のクマタカ、オオタカ等の生息が確認されており、開設工事及び改良工事に伴う、騒音、振動により営巣放棄など重大な影響が必ず発生し、「種の保存法」に違反するため。
 - 3、当該区間における、開設工事及び改良工事に伴い、非常に安定している森林生態系が減退し、生物多様性が著しく失われ、生物多様性条約に違反するため。
 - 4、当該区間及び周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、開設及び改良工事による騒音、振動等により、多くの渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、わが国が締結する各渡り鳥条約に違反するため。
 - 5、当該区間が開設及び改良されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより森林生態系や生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。
 - 6、当該区間が開設及び改良されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、個体数の減少が懸念されるため。
- 以上

・米沢・下郷線 下郷(Ⅱ)区間

(再掲)

福島県知事

建設予定区間に関する県の意見

1 大規模林道は路線全体の完成により開設効果が発揮されることから、今回検討対象になっている西会津、昭和、会津若松・下郷及び下郷(Ⅱ)各区間の早期整備が必要である。

なお、各区間についての個別の意見は下記のとおり。

①西会津区間

コスト縮減による早期完成を図る必要から、1車線(全幅員5 m)の計画でもやむを得ない。

②昭和区間

コスト縮減による早期完成と自然環境への配慮の観点から、現道改築による1車線(全幅員5 m)の計画でもやむを得ない。

③会津若松・下郷区間

城入沢の中～下流部の両岸山腹部は非常に急峻であることから、現実施計画の線形と沢沿いの林道を利用する線形との開設コストの比較検討が必要である。なお、城入沢上流部は緩やかな地形のため、沢沿いの線形でも峰越えは勾配上可能であると考ええる。

④下郷(Ⅱ)区間

自然環境への配慮及びコスト縮減を図るため、線形を下方に移動する検討が必要であると考ええる。

2 今後予定されている地元等意見聴取に当たっては、県及び関係市町村を必ず参加させていただきたい。

(再掲)

福島県下郷町長

1 路線名

米沢・下郷線

2 町の概要

下郷町は福島県の南西部に位置し、南は栃木県(那須連邦)北は会津若松市、東は岩瀬郡・天栄村、西は田島町と接している総面積31,709ha(内林野面積27,414ha)標高480mの山間積雪寒冷地帯である。

森林蓄積は2,532千 m³で、民有林と国有林別では、民有林面積が21,242ha、国有林は、6,172haである。人工林率は21%と県平均の36%を下回っているが、人工造林の齢級構造はⅠ～Ⅲ齢級が4%・Ⅳ～Ⅶ齢級が53%を占めている。こうしたことから公益的機能の維持・増進を図るため、長伐期施業及び複層林等の推進を図り今後の施業の共同化等の体制を整備推進し、これらの資源の有効利用を図っていく考えであります。更には天然林についても広葉樹を主体とした森林資源確保を行いながら、多面的機能発揮森林に対する要請に応えられる森林施業を展開するものであります。しかしながら当町においては前述施策を進めるうえで重要な林道等の整備が充分とは言えない状況にあり路網の整備が緊急の課題であります。

3 区間毎の意見・情報内容

① 会津若松・下郷区間

本大規模林道の区間は、会津若松市と本町を直結するものであり、両市町の交流促進も

図られるものが多いに期待しております。

地域振興面において当区間の完成が図られることにより、会津若松市の湊地区と下郷町との最短経路となることから、林産物、農産物の搬出も容易になる。

又、現在間伐期に入っている林分も多いことから、当区間の整備により森林の保育管理が図られるものと期待しております。

なお当区間の整備に当たっては、既設林道「城ノ入線」を最大限活用して整備することの検討も必要と考えます。

②下郷（Ⅱ）区間

当該区間の受益地内には、公団造林を主として、300ha 近い間伐等の保育施業を要する森林が存在すると共に、受益面積の約 8 割が概ね50年生の二次林であり、森林の公益的機能を高度に発揮させるため等の森林整備に当該林道は欠かせないものであります。

既設林道は沢沿いに突込線形で開設されているためこれら林道を接続することにより森林整備の効率化が図られる。更に県南地域と会津地域との交流が容易となる他、起点側の集落は、町道が唯一の道路であり、行き止まり状態であるが当該区域の完成により、災害時の迂回路の確保により地域の振興が図られる。なお起点から 1 km 附近について、線形を下方に移動し、既設林道大牧線に、より近づけることをご検討願いたいものであります。

（再掲）

関東森林管理局長

大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方についての意見

1. 関東森林管理局の管轄区域内で計画されている路線

- (1) 飯豊・檜枝岐線－西会津区間（福島県）
- (2) 飯豊・檜枝岐線－昭和区間（福島県）
- (3) 米沢・下郷線－会津若松・下郷区間（福島県）
- (4) 米沢・下郷線－下郷（Ⅱ）区間（福島県）

2. 意見

計画路線の含まれる会津流域は、会津盆地周辺、阿賀野川上流部、只見川流域の3地域に大別され、自然的・社会的条件により林業活動にも差異が見られ、森林の流域管理管理シネテムの下、それぞれの地域の特性を踏まえた上での施策を展開しつつ、流域全体としての森林・林業の活性化を図っていく必要がある。

こうした中、大規模林道の開設・改良は、沿線森林の森林管理・森林整備のための路網形成の基幹としての位置付けはもとより、地域間のネットワーク形成の中核としても期待されるものであると考える。

ただし、整備に当たっては、広く関係者間の調整を行った上で検討する必要がある。

特に、当該地域の国有林については、原生的な森林や稀少猛禽類の生息地等自然環境の保全への十分な配慮が必要な地域であり、今後の整備に当たっては必要な事前調査の実施、関係者の合意等に基づき、慎重に路線選定等の検討を行う必要がある。

（再掲）

福島県会津高田町 個人・団体等

農水省・林野庁・「緑資源公団」は政府（小泉内閣）の行財政改革の方針に沿って、大規模林道事業のあり方について検討していると拝察している。

識者（元財務省 OB）は国・地方自治体・特殊法人の公的債務は約700兆円から1,000兆円の天文学的数字に達すると述べている。農水省並びに林野庁はこのような財務状況は認識せずに、地元住民の生活と無縁な大規模林道事業を推進している。

大規模林道事業の見直しを含め、「緑資源公団」の存続・廃止を含めたあり方の抜本的な改革案を国民に提示し、意見を求めるべきである。大規模林道事業の継続・「緑資源公団」の存続を前提にその事業のあり方について意見を求めるの順序が逆であり、時代錯誤と言わざるを得ない。

会津若松に木材市場は存在せず、零細な木材・製材業者である。国道121号線・会津若松田島間は地域住民の主要な生活道路であり、仮に自然災害が発生した場合でも、直ちに復旧される。冬期間除雪されない大規模林道事業は税金の浪費であり、中止すべきである。

国土交通省・電源開発（株）は121号線あるいは大戸岳に隣接する地域でイヌワシ・クマタカの生息を確認している。

林野庁が通達で地方自治体に示した森林の公益的機能・酸素生産効果等の数値は科学的根拠のないものである。従ってこれらの数値をもとに林道の費用対効果を計算しても机上の計算だけで国民を欺くものである。これらの数値をもとに樹立した大規模林道事業、西会津区間、昭和区間、会津若松・下郷区間、下郷（Ⅱ）区間の事業計画は直ちに中止すべきである。

なお、同予定路線の自然環境保全・野生生物の生息状況等については後日提出の予定である。

以上

福島県田島町 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は白紙撤回すべきである。

- 1、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、生物多様性に満ち溢れた林相が分断され、哺乳類等の移動経路が完全に失われるため。
- 2、開設工事に伴う騒音、振動等により、当該区間及び、周辺地域に生息している稀少猛禽類（クマタカ、オオタカ等）に対して、営巣放棄等重大な影響が必ず発生し「種の保存法」に違反するため。
- 3、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、非常に安定している森林生態系が減退し、生物多様性が著しく失われ、生物多様性条約に違反するため。
- 4、当該区間及び周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、開設のための工事による騒音、振動等により、多くの渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、わが国が締結する各渡り鳥条約に違反するため。
- 5、当該区間が開設されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより森林生態系や生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。
- 6、当該区間が開設されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、猛禽類の餌動物の減少が懸念され生息に重大な影響が考えられるため。

以上

福島県福島市 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は白紙撤回すべきである。

- 1、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、生物多様性に満ち溢れた林相が分断され、哺乳類等の移動経路が完全に失われるため。
- 2、開設工事に伴う騒音、振動等により、当該区間及び、周辺地域に生息している稀少猛禽類（クマタカ、オオタカ等）に対して、営巣放棄等重大な影響が必ず発生し「種の保存法」に違反するため。
- 3、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、非常に安定している森林生態系が減退し、生物多様性が著しく失われ、生物多様性条約に違反するため。

4、当該区間及び周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、開設のための工事による騒音、振動等により、多くの渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、わが国が締結する各渡り鳥条約に違反するため。

5、当該区間が開設されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより森林生態系や生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。

6、当該区間が開設されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、猛禽類の餌動物の減少が懸念され生息に重大な影響が考えられるため。

以上

福島県田島町 個人・団体等

以下に述べます理由により、当該区間事業は白紙撤回するべきである。

1、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、生物多様性に満ち溢れた林相が分断され、哺乳類等の移動経路が完全に失われるため。

2、開設工事に伴う騒音、振動等により、当該区間及び、周辺地域に生息している稀少猛禽類（クマタカ、オオタカ等）に対して、営巣放棄等重大な影響が必ず発生し「種の保存法」に違反するため。

3、当該区間は、すべて新たに開設されることにより、非常に安定している森林生態系が減退し、生物多様性が著しく失われ、生物多様性条約に違反するため。

4、当該区間及び周辺地域には、多くの渡り鳥の生息が確認されており、開設のための工事による騒音、振動等により、多くの渡り鳥の生息に重大な影響の発生が予測され、わが国が締結する各渡り鳥条約に違反するため。

5、当該区間が開設されることにより、産業廃棄物等の不法投棄の増大が懸念され、有害物質等の滲出などにより森林生態系や生物相に重大な影響の発生が十分考えられるため。

6、当該区間が開設されることにより、車による哺乳類の衝突死、両性類の轢死等が多数発生し、猛禽類の餌動物の減少が懸念され生息に重大な影響が考えられるため。

以上

・大山・福光線

大山(Ⅱ)区間

富山県知事

日頃、本県の森林林業施策について、ご理解、ご支援を賜り深く感謝申し上げます。
大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方について、本県の林業振興、地域振興の現状からみまして、別紙のとおり各建設予定区間毎に意見具申しますので、国におかれましては何卒地元の意見に十分配慮されるようお願いいたします。

○大山・福光線（大山Ⅱ区間及び大山・大沢野区間）

1 大山・福光線の大山Ⅱ区間及び大山・大沢野区間は県南部を東西に縦断する路線であり、南北に流れる溪流沿いに開設された公道等を連絡し、新たなネットワークを形成する重要な路線であります。

その受益地の6割が水土保持林であり、水源かん養や山地災害防止機能の維持増進を図るため、県では適切な保育、間伐を促進するとともに高齢級の森林への誘導や必要に応じた山地災害を防ぐ治山施設の整備に努めております。

2 また、この区間については、その沿線に5箇所の富山県農林水産公社団地120haを含め300ha程度の人工林があり、いずれも保育が必要な7齢級以下が大部分を占めているほか、70年前後の高齢級も一部あります。このようなことから、市町村森林整備計画、森林施業の共同化重点実施区域に指定しております。

3 間伐や主伐を控え、伐採に用いる高性能林業機械の移動や間伐材を立山町下田にある立山山麓森林組合の丸棒加工工場へ、あるいは主伐材等は八尾町城生にある製材施設へ効率的に運搬する必要があります。また、広葉樹についてはコナラを中心に放棄された旧薪炭林が多く、高齢になっていることから世代更新のための補助作業が今後増えてくるものと考えております。

4 さらに、山地災害危険地区も多いため、計画的な治山事業の施工や適切な森林管理等により森林の持つ山地災害防止機能を最大限に発揮させることが求められているうえ、大山町砂見、石淵、下双嶺の集落などについては、溪流沿いにある唯一の連絡道が被災した場合に備えて峰越し迂回路の必要性も訴えられているところです。

一方、大沢野町猿倉から御前山、小佐波御前山へのルートについては、神通峡や立山連峰、富山平野さらには富山湾を挟んで能登半島まで眺望できる都市近郊の手軽なハイキングコースとして県民の人气が高く、訪れる人も近年増加してきており、道路整備を望む声も高くなっております。

6 連絡する寺家笹津線などの公道8本についても、その延長の半分近くが整備済みであり、地域住民の大規模林道の建設に対する期待は非常に高いものがあります。

国におかれましては、このような地域の実情をお察しのうえ、1日も早い大規模林道による整備をお願い申し上げます。

富山県大山町長

大規模林道大山・福光線（大山Ⅱ、大山・大沢野区間）の早期着手について

【現状と課題】

森林は、美しく豊かな国づくり・町づくりの基礎であり、国土の保全、水源涵養、地球温暖化の防止、林産物の供給など多面的機能を有しており、森林の適正な整備・保全、林業の持続的かつ健全な発展、林産物の供給・利用の確保を図るには、林道網の整備は急務であります。

本町は、総面積572.32km²のうち、林野面積が94%と豊富な森林資源を有する山村地域

で、平成11年9月には本町を含めた近隣4町の森林組合が広域合併し、森林整備で重要な間伐施業を促進するとともに、間伐材の有効利用を図るため丸棒加工施設を整備したところであります。

大規模林道大山・福光線（大山Ⅱ、大山・大沢野区間）は、本町の山間地を東西に走り隣町に接続される基幹となる林道であり、南北に走る既存の林道と接続することにより、新たな交通ネットワークが形成され、当山村地域の振興に大きく貢献するものと地域住民あけて期待しており、一日も早い着手を待ち望んでいるところであります。

【提 案】

広大な山林を有する本町には、大規模林道は保育、間伐、主伐などの森林整備は基より、地域振興の発展に大きく貢献するなど事業効果は大でありますので、一日も早い着手をされるよう提案いたします。

富山県 個人・団体等

大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方についての意見

標記のことについて、富山県大規模林業圏開発協議会として、次のとおり意見を申し上げます。

1 はじめに

富山県は、北方の富山湾を囲むように、東の3,000メートル級の北アルプスをはじめ南と西の三方は山脈となっており、各河川が北流している。このため、森林地帯における道路は南北には整備されているものの、東西に連絡する路線は極めて少ない。このようなことから、昭和40年代初めに、山村地域の市町村は、県下の山麓部を東西に横断する林道の路線計画を策定した。

この計画は大規模林道事業に引き継がれており、県や市町村の林業関係の計画、特に林道網計画は、すべてこの路線計画と連動している。

このため、大規模林道計画の見直しには反対である。

2 上市・立山区間

この区間には、森林レクリエーション施設として、「ふるさと劔親自然公園」「国立立山少年の家」やミズバショウ群生地もあり、交通量の多い路線である。

また、この区間に連絡する林道として、長倉線、城前線、茨谷線、石節線、座主坊線があり、これら路線の骨格として重要な区間である。

このようなことから、当初計画どおりの実施を要望する。

3 大山Ⅱ区間及び大山・大沢野区間

この区間は、常願寺川流域と神通川流域とを結ぶ路線であり、区間の中には小口川、熊野川、黒川、小佐波川、虫谷川が北流し、これらの河川沿いには県道、町道、林道があるが、この道路を東西に連絡する路線は皆無である。

この区間には、保育の必要な公社造林、公団造林などの人工林が多く、これらの施業は森林組合作業班によるものが大半であるが、東西に結ぶ路線がないため移動のロスが多い。

また、これらの河川は、降雨時に災害が多く、その都度、奥地の交通が途絶する。地元からは、このような場合の迂回路としての開設の要望も強い。

さらに、大沢野町の既設林道「御前山線」は、展望のよいことからドライブコースとして多くの県民に利用されており、拡幅改良の要望が強い。

このようなことから、当初計画どおりの実施を要望する。

富山県大山町 個人・団体等

大規模林道の早期着工について

朝日・大山線（上市・立山区間）、大山・福光線（大山Ⅱ、大山・大沢野区間）

森林に対する国民の要請は、木材生産はもとより国土の保全、水資源のかん養、地球温暖化の防止等多様化、高度化しており、これらの機能を十分に発揮させる為には、間伐等の適正な森林整備を進める必要があり、そのためにも大規模林道開設による着実な林道整備が不可欠であると考えております。

当立山山麓森林組管内（上市町・立山町・大山町・大沢野町）で計画されております大規模林道朝日・大山線（上市・立山区間）、大山・福光線（大山Ⅱ、大山・大沢野区間）は、4町を東西に横断する基幹林道として、その開通が待ち望まれているところでございます。

当組合におきましては、林業構造改善事業を導入し、平成13年度と平成14年度の2ヶ年をかけ、立山町下田地内に防腐処理施設を備えた丸棒加工施設の建設を進めておりましたが、本年3月に立派に完成しましたことから、地域森林の間伐を積極的に進め、この施設をフルに活用し、間伐材の有効利用を図り、適正な森林整備に努めるとともに、森林所有者の負託にも応えて行かなければならないと考えております。

計画されております大規模林道は、管内森林の中央部を通過しますことから、林道沿線の森林の間伐と間伐材の搬出や多様な森林資源の整備の為の共同化や機械化の促進、就労範囲の拡大等のためにも林道の早期着工を強く要望するものでございます。

また 林道は林業的な利用ばかりでなく森林レクリエーションや都市住民との交流の為のフォレストアメニティ（森林公園）の整備や有効利用も含めた総合的な活用が図られるものと期待しております。

どうか、地域林業の振興と山村の活性化の鍵を握る大規模林道の早期着工と早期完成について、格段のご配慮を賜ります様心からお願いするものでございます。

富山県富山市 個人・団体等

大山・大沢野区間（大山・福光線）

A. 『富山県の絶滅のおそれのある野生生物 ―レッドデータブックとやま―』（富山県、2002年）では絶滅危惧種のクマタカ、危急種のオオタカ、ハヤブサ、希少種のハチクマ、ハイタカの存在が付近に記載されている。しかも、クマタカおよびハヤブサの「生存への脅威」の主要な要因として道路建設が挙げられていることから明らかなように新規の道路建設は避けなければならない。

B. 既存林道の改良とするほうが事業費を抑制できるとのことであり、改良工事に留めるべきである。

C. 森林施業に必要な林道については支線として整備するほうが効率的である。

D. 今後は事業量が増大する見通しとなっているが、搬出先の木材加工施設の生産量（1000m³/年）から考える限り、自動車の通行台数は少ない。たとえ大規模林道として整備するとしても道路の幅員を7 mとする必要はなく、5 mで十分である。

・大山（Ⅱ）区間（大山・福光線）

A. 検討委員会でも指摘されているとおり、人工林率が13%と極めて低い地域であり、大規模林道を新設する必要性はない。

B. 今後は事業量が増大する見通しとなっているが、搬出先の木材加工施設の生産量（1000m³/年）から考える限り、自動車の通行台数は少ない。たとえ大規模林道として開設するとしても幅員を7 mとする必要はなく、5 mで十分である。

C. 『富山県の絶滅のおそれのある野生生物 ―レッドデータブックとやま―』（富山県、

2002年)でも稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。当該地域での大規模林道建設は、「自然環境の保全」の対極にあるものであり、森林・林業基本法の基本理念の一つ、「森林の有する多面的機能の発揮」にも反するものである。

・上市・立山区間(朝日・大山線)

- A. 『富山県の絶滅のおそれのある野生生物 ―レッドデータブックとやま―』(富山県、2002年)でも稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。たとえ林道整備が必要であるとしても、生態系の保全のためには工事は最小限に控えるべきである。
- B. ミズバショウ群生地の利用者が年間10万人となっているが、この数字の根拠が不明。実際の利用者数は多く見積もっても10分の1以下ではないか。
- C. ミズバショウ群生地への影響を最小限とするため、「設計、施工に関しては専門家の意見を聞く」とのことであるが、群生地の近隣を通るとすれば水系の攪乱を招き、長期的に見れば影響は避けられない。
- D. 水土保持林が82%にも及ぶ区域で大規模林道整備の必要性はない。
- E. 検討委員会では災害時の迂回路としての機能についても論議されているようであるが、本区間に直接関連する集落は存在しない。また、上市町側の再奥部の集落の場合には既存の迂回路で町の中心部と連絡している。さらに、立山町側については常願寺川の対岸の大山町と結ぶ橋が平成12年に開通しており、本区間の林道に災害時の迂回路としての役割を持たせる必要性は全く存在しない。
- F. 既存林道の改良とすることによって事業費を抑制できる区間については、改良工事に留めるべきである。
- G. 今後は事業量が増大する見通しとなっているが、搬出先の木材加工施設の生産量(1000m³/年)から考える限り、自動車の通行台数は少ない。たとえ大規模林道として整備するとしても、道路の幅員を7 mとする必要はなく、5 mで十分である。

・その他(富山県内の2路線、3区間についての共通する問題)

森林整備や施業のために林道が必要なことは理解できるが、大規模林道の規格にもとづいた開設については大いに疑問が残る。過疎化が進み、山から人がいなくなっている現在、施業のために本当に必要な林道は流域ごとに整備された支線である。富山県内の3区間はいずれも流域間を横に連絡する林道である。流域間の移動のための一般道と考えれば利用の価値があるかもしれないが、そのような道路整備を林野財政で行うのは問題である。

全国的にも多くの地域で見られることではあるが、上記の3区間の周辺地域でも、かつての拡大造林で植栽されたスギが手入れもされずに放置されていることが多い。多くの地域で木材生産が経済的に成り立たなくなっている現在、林野財政でおこなうべきことは、森林・林業基本法の中で基本理念の一つとして明記されているように、「定住の促進等による山村の振興」や「林業を持続的かつ健全に発展させる」ための総合的な対策をソフト面ならびにハード面から進めることである。

・大山・福光線

大山・大沢野区間

(再掲)

富山県知事

日頃、本県の森林林業施策について、ご理解、ご支援を賜り深く感謝申し上げます。
大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方について、本県の林業振興、地域振興の現状からみまして、別紙のとおり各建設予定区間毎に意見具申しますので、国におかれましては何卒地元の意見に十分配慮されるようお願いいたします。

○大山・福光線（大山Ⅱ区間及び大山・大沢野区間）

1 大山・福光線の大山Ⅱ区間及び大山・大沢野区間は県南部を東西に縦断する路線であり、南北に流れる溪流沿いに開設された公道等を連絡し、新たなネットワークを形成する重要な路線であります。

その受益地の6割が水土保持林であり、水源かん養や山地災害防止機能の維持増進を図るため、県では適切な保育、間伐を促進するとともに高齢級の森林への誘導や必要に応じた山地災害を防ぐ治山施設の整備に努めております。

2 また、この区間については、その沿線に5箇所の富山県農林水産公社団地120haを含め300ha程度の人工林があり、いずれも保育が必要な7齢級以下が大部分を占めているほか、70年前後の高齢級も一部あります。このようなことから、市町村森林整備計画、森林施業の共同化重点実施区域に指定しております。

3 間伐や主伐を控え、伐採に用いる高性能林業機械の移動や間伐材を立山町下田にある立山山麓森林組合の丸棒加工工場へ、あるいは主伐材等は八尾町城生にある製材施設へ効率的に運搬する必要があります。また、広葉樹についてはコナラを中心に放棄された旧薪炭林が多く、高齢になっていることから世代更新のための補助作業が今後増えてくるものと考えております。

4 さらに、山地災害危険地区も多いため、計画的な治山事業の施工や適切な森林管理等により森林の持つ山地災害防止機能を最大限に発揮させることが求められているうえ、大山町砂見、石淵、下双嶺の集落などについては、溪流沿いにある唯一の連絡道が被災した場合に備えて峰越し迂回路の必要性も訴えられているところです。

一方、大沢野町猿倉から御前山、小佐波御前山へのルートについては、神通峡や立山連峰、富山平野さらには富山湾を挟んで能登半島まで眺望できる都市近郊の手軽なハイキングコースとして県民の人气が高く、訪れる人も近年増加してきており、道路整備を望む声も高くなっております。

6 連絡する寺家笹津線などの公道8本についても、その延長の半分近くが整備済みであり、地域住民の大規模林道の建設に対する期待は非常に高いものがあります。

国におかれましては、このような地域の実情をお察しのうえ、1日も早い大規模林道による整備をお願い申し上げます。

(再掲)

富山県大山町長

大規模林道大山・福光線（大山Ⅱ、大山・大沢野区間）の早期着手について

【現状と課題】

森林は、美しく豊かな国づくり・町づくりの基礎であり、国土の保全、水源涵養、地球温暖化の防止、林産物の供給など多面的機能を有しており、森林の適正な整備・保全、林業の持続的かつ健全な発展、林産物の供給・利用の確保を図るには、林道網の整備は急務

であります。

本町は、総面積572.32km²のうち、林野面積が94%と豊富な森林資源を有する山村地域で、平成11年9月には本町を含めた近隣4町の森林組合が広域合併し、森林整備で重要な間伐施業を促進するとともに、間伐材の有効利用を図るため丸棒加工施設を整備したところであります。

大規模林道大山・福光線（大山Ⅱ、大山・大沢野区間）は、本町の山間地を東西に走り隣町に接続される基幹となる林道であり、南北に走る既存の林道と接続することにより、新たな交通ネットワークが形成され、当山村地域の振興に大きく貢献するものと地域住民あげて期待しており、一日も早い着手を待ち望んでいるところであります。

【提 案】

広大な山林を有する本町には、大規模林道は保育、間伐、主伐などの森林整備は基より、地域振興の発展に大きく貢献するなど事業効果は大でありますので、一日も早い着手をされるよう提案いたします。

富山県大沢野町役場

市町村合併（平成15年4月1日市4町2村による法定協議会設置）により、大山町との合併が推進され、森林組合が既に広域合併（立山山麓森林組合）を終えており、林業分野における両町の一体性を高める上で必要な林道であると考えられます。特に、大沢野町と大山町とを結ぶ道路網の整備が遅れており、この林道の早期着工・完成が望まれているところであります。

当町では、大規模林道へのアクセスと地域の林業振興に資するため、平成6年度より林道万願寺寺家線を整備し、本年度完成する運びとなっています。

このため、この区間の早期着工・完成をお願いするものであります。

この区間の大沢野町内には、猿倉山森林公園（キャンプ場、バーベキュー施設、芝生広場、遊歩道等）やスキー場が整備され、富山市からの交通アクセスも比較的良好（中心市街地より約30分）ことから、年間約30千人の方々が訪れています。

また、猿倉山から御前山を経て小佐波御前に至るふるさと歩道は、神通峡県定公園や富山平野、遠くは能登半島まで一望でき、隠れた景勝地となっています。

更に、風の町として風力発電の可能性を探るため、昨年より風況調査を猿倉山で、本年より御前山で実施することとなっており、新たな魅力が期待されるものであります。

こうしたことから、この区間の林道整備により、より多くの方々が気軽に訪れることができるものと考えられます。

（再掲）

富山県 個人・団体等

標記のことについて、富山県大規模林業圏開発協議会として、次のとおり意見を申し上げます。

1 はじめに

富山県は、北方の富山湾を囲むように、東の3,000メートル級の北アルプスをはじめ南と西の三方は山脈となっており、各河川が北流している。このため、森林地帯における道路は南北には整備されているものの、東西に連絡する路線は極めて少ない。このようなことから、昭和40年代初めに、山村地域の市町村は、県下の山麓部を東西に横断する林道の路線計画を策定した。

この計画は大規模林道事業に引き継がれており、県や市町村の林業関係の計画、特に林道網計画は、すべてこの路線計画と連動している。

このため、大規模林道計画の見直しには反対である。

2 上市・立山区間

この区間には、森林レクリエーション施設として、「ふるさと劔親自然公園」「国立立山少年の家」やミズバショウ群生地もあり、交通量の多い路線である。

また、この区間に連絡する林道として、長倉線、城前線、茨谷線、石節線、座主坊線があり、これら路線の骨格として重要な区間である。

このようなことから、当初計画どおりの実施を要望する。

3 大山Ⅱ区間及び大山・大沢野区間

この区間は、常願寺川流域と神通川流域とを結ぶ路線であり、区間の中には小口川、熊野川、黒川、小佐波川、虫谷川が北流し、これらの河川沿いには県道、町道、林道があるが、この道路を東西に連絡する路線は皆無である。

この区間には、保育の必要な公社造林、公団造林などの人工林が多く、これらの施業は森林組合作業班によるものが大半であるが、東西に結ぶ路線がないため移動のロスが多い。

また、これらの河川は、降雨時に災害が多く、その都度、奥地の交通が途絶する。地元からは、このような場合の迂回路としての開設の要望も強い。

さらに、大沢野町の既設林道「御前山線」は、展望のよいことからドライブコースとして多くの県民に利用されており、拡幅改良の要望が強い。

このようなことから、当初計画どおりの実施を要望する。

(再掲)

富山県大山町 個人・団体等

当立山山麓森林組管内（上市町・立山町・大山町・大沢野町）で計画されております大規模林道朝日・大山線（上市・立山区間）、大山・福光線（大山Ⅱ、大山・大沢野区間）は、4町を東西に横断する基幹林道として、その開通が待ち望まれているところでございます。

当組合におきましては、林業構造改善事業を導入し、平成13年度と平成14年度の2ヶ年をかけ、立山町下田地内に防腐処理施設を備えた丸棒加工施設の建設を進めておりましたが、本年3月に立派に完成しましたことから、地域森林の間伐を積極的に進め、この施設をフルに活用し、間伐材の有効利用を図り、適正な森林整備に努めるとともに、森林所有者の負託にも応えて行かなければならないと考えております。

計画されております大規模林道は、管内森林の中央部を通過しますことから、林道沿線の森林の間伐と間伐材の搬出や多様な森林資源の整備の為の共同化や機械化の促進、就労範囲の拡大等のためにも林道の早期着工を強く要望するものでございます。

また 林道は林業的な利用ばかりでなく森林レクリエーションや都市住民との交流の為のフォレストアメニティ（森林公園）の整備や有効利用も含めた総合的な活用が図られるものと期待しております。

どうか、地域林業の振興と山村の活性化の鍵を握る大規模林道の早期着工と早期完成について、格段のご配慮を賜ります様心からお願いするものでございます。

(再掲)

富山県富山市 個人・団体等

大山・大沢野区間(大山・福光線)

A. 『富山県の絶滅のおそれのある野生生物 ―レッドデータブックとやま―』(富山県、2002年)では絶滅危惧種のクマタカ、危急種のオオタカ、ハヤブサ、希少種のハチクマ、ハイタカの存在が付近に記載されている。しかも、クマタカおよびハヤブサの「生存への脅威」の主要な要因として道路建設が挙げられていることから明らかなように新規の道路建設は避けなければならない。

B. 既存林道の改良とするほうが事業費を抑制できるとのことであり、改良工事に留めるべきである。

C. 森林施業に必要な林道については支線として整備するほうが効率的である。

D. 今後は事業量が増大する見通しとなっているが、搬出先の木材加工施設の生産量(1000m³/年)から考える限り、自動車の通行台数は少ない。たとえ大規模林道として整備するとしても道路の幅員を7 mとする必要はなく、5 mで十分である。

・大山(Ⅱ)区間(大山・福光線)

A. 検討委員会でも指摘されているとおり、人工林率が13%と極めて低い地域であり、大規模林道を新設する必要性はない。

B. 今後は事業量が増大する見通しとなっているが、搬出先の木材加工施設の生産量(1000m³/年)から考える限り、自動車の通行台数は少ない。たとえ大規模林道として開設するとしても幅員を7 mとする必要はなく、5 mで十分である。

C. 『富山県の絶滅のおそれのある野生生物 ―レッドデータブックとやま―』(富山県、2002年)でも稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。当該地域での大規模林道建設は、「自然環境の保全」の対極にあるものであり、森林・林業基本法の基本理念の一つ、「森林の有する多面的機能の発揮」にも反するものである。

・上市・立山区間(朝日・大山線)

A. 『富山県の絶滅のおそれのある野生生物 ―レッドデータブックとやま―』(富山県、2002年)でも稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。たとえ林道整備が必要であるとしても、生態系の保全のためには工事は最小限に控えるべきである。

B. ミズバショウ群生地の利用者が年間10万人となっているが、この数字の根拠が不明。実際の利用者数は多く見積もっても10分の1以下ではないか。

C. ミズバショウ群生地への影響を最小限とするため、「設計、施工に関しては専門家の意見を聞く」とのことであるが、群生地の近隣を通るとすれば水系の攪乱を招き、長期的に見れば影響は避けられない。

D. 水土保持林が82%にも及ぶ区域で大規模林道整備の必要性はない。

E. 検討委員会では災害時の迂回路としての機能についても論議されているようであるが、本区間に直接関連する集落は存在しない。また、上市町側の再奥部の集落の場合には既存の迂回路で町の中心部と連絡している。さらに、立山町側については常願寺川の対岸の大山町と結ぶ橋が平成12年に開通しており、本区間の林道に災害時の迂回路としての役割を持たせる必要性は全く存在しない。

F. 既存林道の改良とすることによって事業費を抑制できる区間については、改良工事に留めるべきである。

G. 今後は事業量が増大する見通しとなっているが、搬出先の木材加工施設の生産量(1000m³/年)から考える限り、自動車の通行台数は少ない。たとえ大規模林道として整備するとしても、道路の幅員を7 mとする必要はなく、5 mで十分である。

・その他(富山県内の2路線、3区間についての共通する問題)

森林整備や施業のために林道が必要なことは理解できるが、大規模林道の規格にもとづいた開設については大いに疑問が残る。過疎化が進み、山から人がいなくなっている現在、施業のために本当に必要な林道は流域ごとに整備された支線である。富山県内の３区間はいずれも流域間を横に連絡する林道である。流域間の移動のための一般道と考えれば利用の価値があるかもしれないが、そのような道路整備を林野財政で行うのは問題である。

全国的にも多くの地域で見られることではあるが、上記の３区間の周辺地域でも、かつての拡大造林で植栽されたスギが手入れもされずに放置されていることが多い。多くの地域で木材生産が経済的に成り立たなくなっている現在、林野財政でおこなうべきことは、森林・林業基本法の中で基本理念の一つとして明記されているように、「定住の促進等による山村の振興」や「林業を持続的かつ健全に発展させる」ための総合的な対策をソフト面ならびにハード面から進めることである。

富山県大沢野町 個人・団体等

この度町役場より大規模林道大山・大沢野区間の建設について意見書提出の依頼がありましたが、私も建設予定地内で山林を持ち林業を営んでいる１人であります。

現在は町の御前山観光を兼た一車線の林道でカーブが多くまた、大量の木材資源搬出に当たっては待避所も無く利用価値の低いものであり、是非構想実現に努力して頂きたくお願い申し上げます。

国・県の行革、自然保護から問題もあると思いますが計画当初の地区が実現し後に待っていたものが切り捨てではあまりにも不公平で国家100年の計の基に早期実現を強く要望致します。

敬具

・朝日・大山線

上市・立山区間

富山県知事

日頃、本県の森林林業施策について、ご理解、ご支援を賜り深く感謝申し上げます。

大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方について、本県の林業振興、地域振興の現状からみまして、別紙のとおり各建設予定区間毎に意見具申しますので、国におかれましては何卒地元の意見に十分配慮されるようお願いいたします。

○ 朝日・大山線（上市・立山区間）

1 朝日・大山線の上市・立山区間は、上市町と立山町の山間部を連絡する唯一の路線であり、森林林業上並びに両町の地域振興において極めて重要な林道であります。

その受益地の8割が水土保持林であり、県では水源かん養や山地災害防止機能の維持増進を図るため、適切な保育、間伐を促進するとともに高齢級の森林への誘導や必要に応じた山地災害を防ぐ治山施設の整備に努めております。

2 また、起点の上市町側の東種、西種など700haの森林については、市町村森林整備計画上、森林施業の共同化重点的实施区域に指定されており、施業の集約化にも取り組んでいるほか、立山町側には250haの官行造林地もあり、適切な森林施業に努めているところであります。

3 終点である立山町芦峯寺から8.5km下流の立山町下田には、林業・木材産業構造改革事業により、平成14年度に223百万円をかけて丸棒加工施設を建設させていただきました。この施設では、中新川、上新川郡を中心に全県域から間伐材を集荷し、木製土留工（ウッドブロック）を生産しており、2車線化された当該林道はこの集荷を効率的に行うとともに、伐採に使用するタワーヤーダやプロセッサなど高性能林業機械の機動的な稼働に大きな働きを果すと考えております。

4 一方、森林レクリエーション関係では、計画ルート沿線において平成15年度より絆の森整備事業が開始されるほか、平成13年度にライオンズの森を設置するなど、身障者を含め多くの県民が森林づくりに汗を流しております。

さらに、上市町側起点の上市川第2ダム湖畔にある「ふるさと親自然公園」、立山町に入って「大辻山山麓森林公園」、年間8万人の利用がある「国立立山少年自然の家」が位置しているほか、立山や剣岳など中部山岳が一望できるビューポイントやミズバショウの群生地もあり、現道の林道大辻山線を利用する県民の通行車両は多くなっております。シーズン中には路肩駐車も増えるほか、「国立立山少年自然の家」を利用する小中学生等の企業・団体が野外学習や自然散策にこの林道を利用しております。

6 このように、県民が広く自然に親しめる地域であり、入り込みも多いうえ、沿線では治山工事現場も多く、生コン車など資材搬入の大型車の通行もあることから、2車線による林道の整備が利用者からも要望されております。

7 さらに、大規模林道による整備後は、剣岳の登山口である上市町伊折、馬場島と立山の登山口立山駅、桂台、さらには高山・大山線を通して薬師岳登山口の有峰が最短距離で結ばれることになり、新たな中部山岳の回廊が創出され、観光客の大幅な増加が期待されております。

8 連絡する町道芦峯寺5号線などの終点側公道5本についても100%整備されているほか、起点側公道についてもその延長の半分近くが整備済である現状から、地域住民の大規模林道の建設に対する期待は非常に高いものがあります。

国におかれましては、このような地域の実情をお察しのうえ、1日も早い大規模林道によ

る整備をお願い申し上げます。

富山県立山町長

朝日・大山線（上市・立山区間）の実施要望

大規模林道、朝日・大山線は北アルプス立山連峰の山麓地帯の2市5町を結ぶ延長50.7kmの山間地区の連絡周遊機能をもった重要な幹線道路であります。

この大規模林道の上市・立山区間は、上市町の剣岳山麓ゾーン内の上市川第2ダム周辺を起点として、立山町の立山山麓山岳ゾーンを終点とする延長17.8km、計画幅員7.0m、計画事業費8,656百万円にて平成5年度に実施計画の認可を受けた区間であります。

立山町においては、林業木材産業構造改革事業・林業地域総合整備事業を導入して、間伐材加工施設をはじめとした森林林業の整備を積極的に推進を図ると共に、この大規模林道建設予定線と連携した路網を形成するため、茨谷線を完成させ、併せて長倉線については現在開設中であり、石節線は舗装工事中であります。

また、この地域の森林は、富山県下でもっとも古くから官行造林（250ha）・公団造林（292ha）の森林整備を図ってきた地域であります。

この地域では、間伐や素材生産の拡大における林業作業の効率化・省力化を推進するために高性能作業機械の導入を推進しており、安全で安心な運搬路の確保の観点からも本計画を当初計画とおり実施していただきたい。

また、本地域内にあります大辻山・来拝山への登山やミズバショウ群生地探勝等（年間約100,000人）・「国立立山少年自然の家」（年間約80,000人）の野外学習としての利活用など、森林林業を身近に感じいただき国土保全の大切さや地球温暖化防止の為の森林整備の必要性を広く国民にP.R.する場としても大いに利活用ができるので、ぜひ計画どおりに着工していただきたい。

富山県上市町役場

朝日・大山線（上市・立山区間）の実施要望について

北アルプス立山連峰の山麓地帯の2市5町を結ぶ延長50.7kmのこの路線は、山間地区の交通ネットワークを補完する重要な基幹道路であります。

上市・立山区間は、平成5年度に計画延長17.8km、計画幅員7.0mの実施計画の認可を受けながらも、いまだ未着工区間となっております。

上市町においては、フォレスト・アメニティ総合整備事業を導入し、上市川第2ダム周辺（早乙女湖）にオートキャンプ場、パークゴルフ場等の整備を積極的に推進し、立山山麓ゾーン（立山アルペンルート・国立少年自然の家）からの入り込みを大いに期待しているところであります。また、大規模林道予定線（既設大辻山線）に連結させ有機的な連携を目指し、森林管理道骨原線（5,300m）を開設中であります。

この地域の森林は、県営林（141ha）、公社造林（137ha）の団地が点在し、いずれも7齢級以下の若齢林分が多く、保育・間伐の森林整備を今まで以上に推進しなければなりません。

平成11年度には、4町（上市町、立山町、大沢野町、大山町）の森林組合の合併により立山山麓森林組合が発足し、平成14年度には林業木材産業構造改革事業により、立山町地内に丸棒加工施設が完成しました。この施設は、管内4町をはじめ県内各地域から間伐材を集荷し、ウッドブロックなどの土木用資材を生産するものであり、この大規模林道は、間伐材等の運搬、コストの低減に大きく寄与するものです。

つきましては、このような地域の実情をお察しのうえ、1日も早い大規模林道の整備をお願い申し上げます。

(再掲)

富山県 個人・団体等

大規模林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方についての意見

標記のことについて、富山県大規模林業圏開発協議会として、次のとおり意見を申し上げます。

1 はじめに

富山県は、北方の富山湾を囲むように、東の3,000メートル級の北アルプスをはじめ南と西の三方は山脈となっており、各河川が北流している。このため、森林地帯における道路は南北には整備されているものの、東西に連絡する路線は極めて少ない。このようなことから、昭和40年代初めに、山村地域の市町村は、県下の山麓部を東西に横断する林道の路線計画を策定した。

この計画は大規模林道事業に引き継がれており、県や市町村の林業関係の計画、特に林道網計画は、すべてこの路線計画と連動している。

このため、大規模林道計画の見直しには反対である。

2 上市・立山区間

この区間には、森林レクリエーション施設として、「ふるさと劔親自然公園」「国立立山少年の家」やミズバショウ群生地もあり、交通量の多い路線である。

また、この区間に連絡する林道として、長倉線、城前線、茨谷線、石節線、座主坊線があり、これら路線の骨格として重要な区間である。

このようなことから、当初計画どおりの実施を要望する。

3 大山Ⅱ区間及び大山・大沢野区間

この区間は、常願寺川流域と神通川流域とを結ぶ路線であり、区間の中には小口川、熊野川、黒川、小佐波川、虫谷川が北流し、これらの河川沿いには県道、町道、林道があるが、この道路を東西に連絡する路線は皆無である。

この区間には、保育の必要な公社造林、公団造林などの人工林が多く、これらの施業は森林組合作業班によるものが大半であるが、東西に結ぶ路線がないため移動のロスが多い。

また、これらの河川は、降雨時に災害が多く、その都度、奥地の交通が途絶する。地元からは、このような場合の迂回路としての開設の要望も強い。

さらに、大沢野町の既設林道「御前山線」は、展望のよいことからドライブコースとして多くの県民に利用されており、拡幅改良の要望が強い。

このようなことから、当初計画どおりの実施を要望する。

(再掲)

富山県大山町 個人・団体等

当立山山麓森林組管内（上市町・立山町・大山町・大沢野町）で計画されております大規模林道朝日・大山線（上市・立山区間）、大山・福光線（大山Ⅱ、大山・大沢野区間）は、4町を東西に横断する基幹林道として、その開通が待ち望まれているところでございます。

当組合におきましては、林業構造改善事業を導入し、平成13年度と平成14年度の2ケ年をかけ、立山町下田地内に防腐処理施設を備えた丸棒加工施設の建設を進めておりましたが、本年3月に立派に完成しましたことから、地域森林の間伐を積極的に進め、この施設をフルに活用し、間伐材の有効利用を図り、適正な森林整備に努めるとともに、森林所有者の負託にも応えて行かなければならないと考えております。

計画されております大規模林道は、管内森林の中央部を通過しますことから、林道沿線

の森林の間伐と間伐材の搬出や多様な森林資源の整備の為の共同化や機械化の促進、就労範囲の拡大等のためにも林道の早期着工を強く要望するものでございます。

また 林道は林業的な利用ばかりでなく森林レクリエーションや都市住民との交流の為のフォレストアメニティ（森林公園）の整備や有効利用も含めた総合的な活用が図られるものと期待しております。

どうか、地域林業の振興と山村の活性化の鍵を握る大規模林道の早期着工と早期完成について、格段のご配慮を賜ります様心からお願いするものでございます。

（再掲）

富山県富山市 個人・団体等

大山・大沢野区間（大山・福光線）

A. 『富山県の絶滅のおそれのある野生生物 ―レッドデータブックとやま―』（富山県、2002年）では絶滅危惧種のクマタカ、危急種のオオタカ、ハヤブサ、希少種のハチクマ、ハイタカの存在が付近に記載されている。しかも、クマタカおよびハヤブサの「生存への脅威」の主要な要因として道路建設が挙げられていることから明らかなように新規の道路建設は避けなければならない。

B. 既存林道の改良とするほうが事業費を抑制できるとのことであり、改良工事に留めるべきである。

C. 森林施業に必要な林道については支線として整備するほうが効率的である。

D. 今後は事業量が増大する見通しとなっているが、搬出先の木材加工施設の生産量（1000m³/年）から考える限り、自動車の通行台数は少ない。たとえ大規模林道として整備するとしても道路の幅員を7 mとする必要はなく、5 mで十分である。

・大山（Ⅱ）区間（大山・福光線）

A. 検討委員会でも指摘されているとおり、人工林率が13%と極めて低い地域であり、大規模林道を新設する必要性はない。

B. 今後は事業量が増大する見通しとなっているが、搬出先の木材加工施設の生産量（1000m³/年）から考える限り、自動車の通行台数は少ない。たとえ大規模林道として開設するとしても幅員を7 mとする必要はなく、5 mで十分である。

C. 『富山県の絶滅のおそれのある野生生物 ―レッドデータブックとやま―』（富山県、2002年）でも稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。当該地域での大規模林道建設は、「自然環境の保全」の対極にあるものであり、森林・林業基本法の基本理念の一つ、「森林の有する多面的機能の発揮」にも反するものである。

・上市・立山区間（朝日・大山線）

A. 『富山県の絶滅のおそれのある野生生物 ―レッドデータブックとやま―』（富山県、2002年）でも稀少猛禽類等の生息の可能性が示されている。たとえ林道整備が必要であるとしても、生態系の保全のためには工事は最小限に控えるべきである。

B. ミズバショウ群生地の利用者が年間10万人となっているが、この数字の根拠が不明。実際の利用者数は多く見積もっても10分の1以下ではないか。

C. ミズバショウ群生地への影響を最小限とするため、「設計、施工に関しては専門家の意見を聞く」とのことであるが、群生地の近隣を通るとすれば水系の攪乱を招き、長期的に見れば影響は避けられない。

D. 水土保持林が82%にも及ぶ区域で大規模林道整備の必要性はない。

E. 検討委員会では災害時の迂回路としての機能についても論議されているようであるが、本区間に直接関連する集落は存在しない。また、上市町側の再奥部の集落の場合には既存の迂回路で町を中心部と連絡している。さらに、立山町側については常願寺川の対岸

の大山町と結ぶ橋が平成12年に開通しており、本区間の林道に災害時の迂回路としての役割を持たせる必要性は全く存在しない。

F. 既存林道の改良とすることによって事業費を抑制できる区間については、改良工事に留めるべきである。

G. 今後は事業量が増大する見通しとなっているが、搬出先の木材加工施設の生産量（1000m³/年）から考える限り、自動車の通行台数は少ない。たとえ大規模林道として整備するとしても、道路の幅員を7 mとする必要はなく、5 mで十分である。

・その他（富山県内の2路線、3区間についての共通する問題）

森林整備や施業のために林道が必要なことは理解できるが、大規模林道の規格にもとづいた開設については大いに疑問が残る。過疎化が進み、山から人がいなくなっている現在、施業のために本当に必要な林道は流域ごとに整備された支線である。富山県内の3区間はいずれも流域間を横に連絡する林道である。流域間の移動のための一般道と考えれば利用の価値があるかもしれないが、そのような道路整備を林野財政で行うのは問題である。

全国的にも多くの地域で見られることではあるが、上記の3区間の周辺地域でも、かつての拡大造林で植栽されたスギが手入れもされずに放置されていることが多い。多くの地域で木材生産が経済的に成り立たなくなっている現在、林野財政でおこなうべきことは、森林・林業基本法の中で基本理念の一つとして明記されているように、「定住の促進等による山村の振興」や「林業を持続的かつ健全に発展させる」ための総合的な対策をソフト面ならびにハード面から進めることである。

・関ヶ原・八幡線 美山・板取区間

岐阜県知事

近年の木材価格の低迷や山村地域の過疎化、林業従事者の高齢化などにより林業・林産業が衰退し、適正な森林管理が困難になっています。そのため、森林が有する保水能力の低下や樹木の土壌緊縛効果の低下が進み、土砂の流出や崩壊、河川の増水といった災害が近年になって頻繁に発生しております。このため、岐阜県では、間伐等の森林整備を促進し、森林の機能の回復を図り、災害に強い森づくりを進めているところです。

大規模林道建設予定の美山・板取区間の受益地は、人工林率が70%を越え、県の平均45%を大きく上回っております。この人工林のうち、約50%が標準伐期齢を越えた成熟した林分であり、今後伐採・搬出を行い、資源を循環利用することが重要です。また、約3割は間伐、下刈りなどの手入れが必要な林分であり、公益的機能の高度発揮のために森林整備の促進が不可欠です。このため、林業労働力不足を補完するとともに、森林施業のコストダウンを図るため、徹底した機械化、省力化を可能とする林道整備が緊急の課題であります。

さらに、岐阜県では、県内の大部分を占める農山村地域間、あるいは地域内の隣接市町村へスムーズに移動できる複線ネットワークづくりを県政の重要施策のひとつとして推進しています。これは豪雨や豪雪により道路が閉鎖されたり、通行止めになり、地域が孤立することの不安を排除し、地域住民の生活、生存権の保障を図るためであります。受益地である板取村においては、隣接する町村への道路は国道256号線のみであり、災害発生時に道路が閉鎖されると、生活が脅かされる事となるため、当該林道の整備は板取村の悲願であります。

歴史的に見ると、岐阜県は長良川、揖斐川といった河川沿いに産業が発展したことにより、道路も河川沿いに整備が進んでいます。これまでこの地域の木材の流通は下流域である岐阜市の木材市場に集められていましたが、この路線の開通により、板取村を含む中濃地域の長良スギという良質なスギ材が隣接の美山町のスギ板材生産の卓越した製材技術と直結することにより安価で良質な木材・木製品が供給できるものと期待しております。

大規模林道事業は、当県のような山間部を多く有する地域においては、地域産業の振興、森林資源の有効活用を促進するためにも不可欠なものです。これまでに整備された路線についても林業の推進や地域住民の生活道として大きく貢献しております。「美山・板取区間」は豊富な森林資源を活かし、林業の振興に寄与するだけでなく、生活道、災害時の迂回路等の道路ネットワークを構成する横断軸の一部として多くの役割が想定され、早期に完成し活用されることを期待しております。

岐阜県山県市長

当市は平成の大合併の先陣を切り、平成15年4月1日に高富町、伊自良村、美山町の3町村が合併しスタートしました。

人口は約31千人、総面積は222km²で、うち森林面積は187km²で林野率は84%を占めています。

南部は住宅地域、商業地域で、中央部は工業地域、農業地域、北部は林業地域に大別されます。

北部の林業地域は岐阜県内でも有数の林業地で、古くから「谷合板」の名称でスギの板材生産地として知られており、現在でも40社余の製材工場が稼働しています。

明治時代に金原明善翁が植林の必要性を説き、奥美濃を指導した記録が文献に残されて

いますが、4回目の更新を行った人工造林地も存在しています。

さて、かつては林業によって栄えた北部も高齢化と過疎化により、集落の消滅の危機に直面しています。

高学歴の志向、林業の労働条件、木材価格の低迷等、様々な要因が考えられますが、たいへん厳しい状況に直面しています。

木材生産の場としての森林は、建築様式の多様化、生産費の増大等国際価格の競争に太刀打ちできずに、国内に豊富な資源が存在するにも関わらず、我が国は消費量の8割を輸入材に頼っています。

自国の環境は荒らさずに、発展途上国の環境破壊を助長させているとの国際的な非難を浴びています。

林業の再生により山村の活性化を図るため、大規模林道の建設を核として豊富な森林資源の活用を図り、持続的な循環型社会の構築を目指したいと考えています。

私たちは豊かな生活を手に入れるという目標で、大量生産、大量消費、大量廃棄を行ってきましたが、生産効率が高いことが善で、非効率が悪という考えの誤りにようやく、気づきました。

化石燃料が文明に与えた功績は多大であります。反面環境に大きな負荷を与えたことも否定できません。

当市は新市の建設ビジョンの中で地球上で唯一、持続的な資源の再生産が可能な森林の活用方法を考えた施設の建設を考えています。従来からの木材加工製品はむろんのこと、間伐材、枝葉を含めた未利用の木質資源を活用した森林バイオマスを利用した発電施設の計画を、平成13年度に新地域エネルギービジョン事業としてとりまとめ、調査研究を進めています。

また、森林空間を利用した体験型の休養施設を建設し、都市部との交流を図るのにも、大規模林道の建設は不可欠と思います。

美山地区の山頂部分には約300haの丘陵地があり、肥沃な台地が広がっていますので従来の別荘地開発ではなく、農地を耕作しながら長期滞在して生活を楽しむ形の利用を図りたいと考えています。

山村が活気づき自立できれば、水源の涵養、CO₂の問題等は直接税金の投入を行わなくても解決を図ることが可能です。

「水はどこで生まれていますか、空気はどこで浄化されていますか、電気はどこで生産していますか」都市と農山村の均衡が崩れたら、都市だけの発展があり得ないことを、終焉を迎えた世界文明が証明しています。

山口市は南部への交通網は比較的整備されていますが、東西とりわけ、北部への連絡は行き止まり路線ばかりですので、「大規模林道関ヶ原・八幡線美山・板取区間」が北部の発展に重要な路線であると位置づけています。

現在、武儀郡板取村からは国道256号線にトンネルを建設中で、国道156号線、東海北陸自動車道に連結され、郡上地域、飛騨地域、北陸地域への新たな交通網として、物流、生活圏の拡大等に期待ができます。

当市の道路網計画の中でも重要な路線に位置づけていますので、現行5.0mの幅員を7.0mに変更していただき、早期の着工を切望いたします。

岐阜県板取村長

板取村は、岐阜県の中西部に位置し、県都岐阜市からは南北にのびる随一の幹線道路であります。国道256号線を約36キロ北上した所に位置し福井県との県境の村であります。県境には1千メートル級の山があり福井県との交通は遮断されています。明治時代までは越

前街道と呼ばれる幅9尺の道があり越前の国から海産物が、美濃の国からはお茶などが運ばれると言った経済交流が活発におこなわれていました。しかし車社会の現在では交通は不能で袋小路の村になっている為に、南北の幹線道路以外にも東西にのびる大規模林道に期待するところが大きいのであります。

平成15年3月末の世帯数は626戸で人口は1,837人であり、森林面積は18,735ヘクタールで内森林が98%を占め、人口林率は34%と県平均45%を下回っています。昨年1月の大雪により手入れ不足のすぎ林が大きな被害を受けるなど間伐をはじめとする森林整備の推進が緊急の課題となっています。

森林面積が多いことから林業が基幹産業でしたが最近の林業低迷で林業に従事する人が激減している状況です。

現在では、森林の適正な管理を林業と位置づけながら、「森林が醸し出す自然の美しさと村の中央を流れる板取川の清流」、「ふるさと創世で据削しました、板取川温泉」を活用した交流産業に力点を置いて四季を通じて各種のイベント開催し経済の活性化を図っていますが、やはり根幹は林業であります。

岐阜県における大規模林道は、昭和52年度に飛越山地大規模林道圏開発林道「高山・大山線（3区間）」が着工（平成12年度完成）したのを初めに、昭和52年度に「八幡・高山線（6区間）」が、昭和57年度に「関ヶ原・八幡線（5区間）」が着工し、平成15年3月末現在、全体計画百174.9kmの内87.3kmが供用開始しており、進捗率は49.9%で全国の進捗率55.8%に比べ5.9ポイントの遅れとなっています。特に、本村を通過する「美山・板取区間」は岐阜県唯一の未着工区間として、早期着工と完成が地元の悲願となっています。住民は東西に延びるこの道路計画の着手が板取村の夜明けに繋がるとして、その日がいつなのか日常の関心事として持ち続けております。そうした住民の声を反映して議会から再三の質疑を受けている状況であります。

岐阜県は長良川、揖斐川、飛騨川、宮川などの主要河川が南北に流れていることから、山村地域における道路整備は、南北方向は進んでいるものの東西方向は遅れており、岐阜県を南西から北東に掛け横断する大規模林道は、単に林業利用の面だけでなく山村地域の生活を守る重要な道路と位置付けられるものであります。

特に本村は「国道256号線」の一部が大規模林道「関ヶ原・八幡線」の公道利用区間ともなっており「国道256号線」が唯一の村外への道路となっています。

雨量通行規制区間があることからこれまでも豪雨で通行止めになることがあり、最近では昨年7月の台風6号時には通行止めとなり村が孤立する状況に陥っています。

こうしたことから、西隣の山県市（旧美山町）と連絡する「美山・板取区間」は住民が安心して生活する上での最重要道路と位置付けられるものであります。

造林、間伐などの森林整備を日常行い、山を守り、環境を守っているのは山村地域に住む人々であり、その人々が安心して住める環境整備は、下流に位置する都市住民にとっても安全でおいしい水や空気の確保の面から重要と考えます。しかし、現在本村のある岐阜県武儀地域においても市町村合併の協議が進んでいます合併した場合「人口の少ない山村地域での公共投資、特に道路整備の進捗が遅れるのでは」との不安があるように人口の多い地域に公共投資が多くなるのも現実であり、その面からも森林整備を目的とする大規模林道は、こういった考え方にとらわれることなく真に山村地域の生活環境の改善に寄与するものと期待しています。

大規模林道で連絡する山県市（旧美山町）は、杉板材の産地として著名で多くの製材工場がある。本村で生産される原木はスギが多いが、現在、これらは下流の関市にある岐阜県森林組合連合会の原木市場を初めとして下流の市場に送られているが、大規模林道が開通すれば、短距離で接山県市（旧美山町）の製材工場と結びつくなど村生産材の消費拡大

が見込まれる。また、「日本のスイス村」を目指している本村は、森林の多面的利用にも力を入れている。村の森林組合に県知事の認定によるグリーンパイロット（森の案内人）10名がいます。グリーンパイロット（森の案内人）とは、森林を散策したり、森林に関係した様々な体験講習を有料で提供する専門知識を持った人々であります。村には多数のキャンプ場があり、毎年夏季には県内だけでなく愛知県などの近県の中学校が夏季研修の一環としてキャンプに訪れ、こういった機会にグリーンパイロットの指導による森林を舞台とした様々な体験のメニューを提供し好評を得ており、森林空間の利用に新たな魅力を与えています。

大規模林道の開設は県内外からの入り込み客数の増加をもたらすものと考えており、森林を基盤とする本村の地域活性化に大きく貢献するものとして大きな期待をしているものであります。

大規模林道は、生活道路の整備による安全かつ快適な村民生活の確保、森林の新たな活用や原木生産増による本村の活性化に不可欠な林道であり、早期着工、完成は村民の悲願であります。

昨今の経済状況のなかでございますので、今までのような国道かと思われるような道路でなくとも計画山地に道を開設するという考え方を重視して頂き初期の目的を達成して頂くことを願います。

中部森林管理局名古屋分局長

- 1 大山・福光線 大山（Ⅱ）区間：受益地の対象とならず特に意見はない。
- 2 大山・福光線 大山・大沢野区間： //
- 3 朝日・大山線 上市・立山区間： //
- 4 関ヶ原・八幡線 美山・板取区間：

林道開設予定地近傍に国有林及び官行造林地があり、林産物搬出の経費削減及び管理等の役立つことが期待される。

以上

岐阜県山県市 個人・団体等

北山地区（旧北山村）は昭和31年美山村に合併当時には、人口は3,500人いましたが、現在は500人を割っています。土地のほとんどが山林で、耕地はわずかばかり斜面に段々畑が点在しております。

林業が生計を支える手段で、木材、薪炭材を供給し、山村が都市部の発展を支えてきたと自負しています。水源涵養を行ったとか、空気の浄化をしたといった意識を持っていたわけではありませんが、結果として環境面でも大きな役割を担ってきたのかなと思います。全国の山村が抱えている、過疎化、高齢化の波はご多分に洩れず当地区にも及び、既に昭和30年代から、消滅した集落は五集落に上り、この先10年間に2～3集落が消滅の危機に直面しています。

当地区に通ずる道路は、神崎川に沿って県道神崎高富線が走っているのみです。

大半は未改良部分で、山岳道路の宿命で山崩れ、道路改良に伴う通行止めは、日常茶飯事と言っても過言ではありません。

そんな中で、平成七年度に着工した大規模林道「美山工区」は、行き止まりを解消し、迂回路としての役割も期待できます。

併せて、地域の唯一の産業である林業に与える影響も計り知れない期待感を持っています。

今回、計画されている北部の板取村に通ずる「板取・美山区間」の着工を一日千秋の思

いで待ち望んでいます。

私ども住民も自然を生かしたムラづくりで、地域の自立を目指したいと考えています。地方の切り捨て論が渦巻く中で、なにをやるにも道路整備は不可欠ですので、早期の整備を望みます。

岐阜県山県市 個人・団体等

現在、外材輸入と住宅建築様式の変化に伴い、杉や桧を主流とした国産材の需要は著しく低迷しており、木材価格の下落により森林所有者の経営意欲は衰退して、もはや林業経営と呼ぶには忍びがたい現実を迎えております。

さて、山県市美山地区の林業関係事業状況については、杉板を主流とした大径材生産を目標に林業経営を行っており、現在は20年から50年生までの林分が大半を占めております。

そうしたことから、当地区では間伐をはじめとした森林整備が緊急の課題となっており、間伐材の有効利用については、資源活用の面からも流木災害の防止の観点からも重要ですが、採算性の悪化から道路周辺だけしか間伐材の利用ができず、切り捨て間伐を余儀なくされています。

また、当地は従来からの林業地であり製材業、建築業ともに盛んな町であります。現在は、製材業が25件で杉の板材を中心に生産しており、大半は家内工業であります。建築業は、40件で在来工法やプレハブ工法など、業者間によって様々な形態の経営がなされております。

そうした中で、木材生産から流通に至るまでの産地産消を試みたこともありますが、当地の製材業の特徴は板材生産が中心のため、丸太材については末口径が22センチ以上の中目材のみしか利用できず、柱材以下の細いものは市場への出荷とならざるを得ない現状であり、そうしたことから山土場においての選木、仕分け作業に経費を要して採算性に欠けてしまう状況でありました。

また、大気汚染や地球環境の問題については、21世紀に解決すべき重要な課題として国民の意識が高まりつつありますが、道路網が整備されることにより森林整備区域が拡大すると同時に森林浴を求めて入山する都市住民も増えてくることが予想され、森林の持つ多面的な機能を広くPRすることが可能となります。

次に、諸般の状況の中で大規模林道計画路線の特長をまとめてみると、『根尾村から山県市美山地区を経由して板取村へ結ぶ幹線道路として利用ができ、いずれの地域も森林林業が地域振興に欠くことができないこと』、『計画区域全般にわたって杉や桧の針葉樹林に覆われており、林業生産活動の場としての利用が可能なこと』、『地場産業として製材業、建築業ともに盛んであること』、『平成16年を目標に森林組合が岐阜市、各務原市、山県市の区域を枠組みとした広域合併を計画しており、その広域組合が都市型で管内に多くのユーザー（都市住民）が控えていること』、『当地は都市近郊のため、都市住民が気軽に森林浴を楽しめる絶好の場所であること』等々、好条件に恵まれた地域であることがあげられます。

そうしたことから、大規模林道を拠点に当地区の立地条件を総合的に活かした地場産業の展開が可能になると考えられます。

したがって、森林組合・製材業・建築業及び都市住民のプロジェクトにより木材の搬出、流通経路を最小限に抑えた産地産消をプランとして、大規模林道沿線に現地調達可能な木材を使ったバイオマス発電とそれを原動力にした木材加工場（乾燥を含む建築材全般にわたる加工施設）を配備した木材木製品流通団地を整備することで、現地で実施した間伐、伐採木を山の中で製品化し、残った木くずについては堆肥化して森林内へ還元していくものです。消費については森林組管内の岐阜市、各務原市、山県市のユーザーへと提

供していくことで地場産業に大いなる発展と活性化を生み出せると考えています。

また、そうしたシステムづくりを築き上げることにより森林内は一層の整備が進み、人々にゆとりと安らぎを与える空間が生まれ、森林公園としての付加価値もでき、山村、都市住民に限らず親しんでもらえる循環型社会の構築が想定できると深く考えるものであります。

以上、大規模林道の開設は隣接市町村とのアクセスだけに止まらず、多様な期待を秘めており早期実現を強く求めます。

岐阜県山県市 個人・団体等

私は、岐阜県山県市（旧美山町）の森林所有者で、中原丈夫と申します。

この度、山県市役所の方から大規模林道の計画を聞き、地元森林所有者の立場から意見を述べさせていただきます。

さて、大規模林道（以下、略して「林道」とします。）の整備について、山県市役所から見せていただいた案によると、私の所有する森林を横断する形で計画されております。この計画が実現すれば、これまでアクセスが悪く、作業は困難かつ木材の搬出は不可能とされていた林分が、作業の利便性が向上し、そして何より木材の搬出が可能となります。これは森林所有者の林業に対する意欲を向上させ、次世代に引き継ぐ森林を造るうえでも必要な施設となります。更には、昭和30年代に施業された拡大造林地域に当たり、そのほとんどが最近の天候不順により山林としての機能低下を招くほどの荒廃が進んでおります。人工林である以上保育に関してより一層の継続的施業が必要であり、この林道の公益性を感じます。ぜひ計画の実現を要望したいと思います。

しかしながら、林道の内容（目的や規格等）によっては反対の意見もあります。

と言いますのは、今回計画されている林道の周辺は、長良川水系の水源地にあたり、大規模な開発や環境の悪化は望ましいものではありません。例えばこの林道を、観光用道路、生活用道路としての目的を兼ねて整備すれば、交通量は増加し、林道の本来の目的である林業用の道路として利用しにくくなることが考えられます。森林を所有していない一般の人から見れば、公道でも林道でも道路はみな同じに見え、林業作業そのものが阻害される可能性を否定できないからです。さらにひどい例では、この貴重な水源地にゴミを捨てたり、産業廃棄物を捨てに来る者がいないとも言いきれません。幅員は狭すぎず広すぎず、林業用の道路として利用できる程度の幅員があれば良いと思います。

この林道の恩恵を受けるのは私だけでなく、山県市北部の森林所有者や板取村の森林所有者はこれまで道路条件が悪く、木材を搬出できない、または搬出が困難な状況にありました。今回の林道整備が、単に北と南のアクセス道路ではなく、こうした道路条件に恵まれなかった森林所有者のための道路（林道）として整備されることを期待しております。

その他意見に関して、8月の現地視察の際にお誘いいただければ、何なりとお話をさせていただきます。ぜひ現地を見ていただいて、林道の必要性をご理解いただきたいと思います。

以上、乱筆にて失礼いたします。

岐阜県山県市 個人・団体等

－歴史的ロマンのある大規模林道の設置－

（太古のロマンと神話を結びそして平成の文化に継ぐ夢のルート）

大規模林道美山板取区間の内旧美山柿野西洞付近の山々は春には石楠花の群生地があり秋には雑木の紅葉が映えこの谷の一部には西側に高く巨大な岩石が屹立し、自然の戸を廻らした場所があり土地の人達は古来より戸立岩と呼んでいる自然に富んだ美しい一

帯であります（別資料参照）。この戸立岩にまつわる神話は旧美山町史に記載されている通り小碓命（日本武尊）の兄大碓の命が隠れ住んだ所といわれています（古事記中巻にも記載）、又この一帯は石灰石質系の山が多く化石の宝庫であり2億6千万年前は海底であったことを示す海ユリや貝類、特にシカマイア（2枚貝）等の化石も石灰石の中に多く見ることができます。近くには未開発の巨大な鍾乳洞も多くあり、ここに開発される林道はシーズンを通して観光的要素をも備えた多目的林道となるでしょう、又、この地より4km下流山県市、出戸、船越地内にはふるさと交流農園、直売所（ふれあいバザール）があり年間相当数の交流人口の訪れがあります（ちなみにこの店はH10～H13）日本一の農林水産大臣賞を授かった手打ソバがあります）自然回帰の叫ばれて久しい今、又グリーンツーリズムの体験農場もあり、高齢少子化時代の過疎化地域には森林資源の活用を林業に求めるだけでなく21世紀の人づくり、精神高揚の文化に活用する時代ではないでしょうか。山からは伐採による恩恵だけでなく伐採しないで活性化に結びつける山を育てることが大切です。よって歴史的ロマンのある大規模林道の早期着工を切望します。

岐阜県山県市 個人・団体等

私たち YACC は「町おこし」を活動の中心にして、活動を行ってきました。「物の豊かさよりも心の豊かさを、自己の可能性に挑戦しよう」をスローガンに掲げ、「自分たちの町を良くしたい、町のために何か協力したい」と自発的・自主的な活動を展開してきました。

今回、「大規模林道関ヶ原・八幡線美山・板取区間」の整備について、若者の意見をということで、案内を頂きましたので、意見を書かせて頂きます。

美山南部、東部地域は他町村に隣接していることから、道路網は整備されていますが、北部、西部については、道路の整備は遅れ、道も細く、北へ行けば行き止まり、南部まで行かないと何処へも行けないのが現状です。こんな状況では、若者が便利のいい都市部へ出て行くのも、やむを得ない事だと思います。北部、西部の住民の多くは高齢者であり、生活道路の確保、整備というのは山間部に住む者にとって、大げさかもしれませんが、命に関わってくることです。このような事は板取村も同じかと思います。

この「大規模林道関ヶ原・八幡線美山・板取区間」の整備につきましては林業振興などの色々な意味があるかと思いますが、私は山間部住民の生活道路になりうる路線として、整備を希望します。

岐阜県板取村 個人・団体等

私たちの板取村におきましては只今計画されています大規模林道は非常に大切な林道でございます。

美山－板取間は今だに着工していないと云う事は誠に残念なことです。国と県の補助金で整備された人工林は板取村におきましては掛替えのない大切な宝物です。川浦溪谷の自然の美しさとは異なり人里離れた深山に静かに生きる人工緑も又風変わりの美しさが有るのではないのでしょうか。

大規模林道が完成いたしますれば人工緑をたのしみながら訪れるお客様も増加して都市と山村の交流が尚一層高まることと思います。

林業の経営につきましても私達の林業に従事していた時代とは大きく変わって非常に苦しくなっています。木材の価格の下落、それに林業従事者の不足等こうした苦しみを少しでも解消できますのはやはり林道だと思います。

大規模林道は私たちの願いです。

早期着工を希望いたします私との意見とさせて戴きます。

岐阜県板取村 個人・団体等

飛越山地大規模林業圏開発林道については望むところは大きいであるがなかなか先が見えてこない現状で「美山－板取区間」には人工林が7割を超える有数の森林地帯でこれを守るためには道路がなくしては管理ができないため、早期着工を望む。

又、山林災害のおきた場合、今の現状では「岐阜－白鳥線」一路であり、「美山－板取区間」が着手されれば大いに活動出来、又板取村にとりましては自然環境の良き中で観光ルートにも重要な路線となる事と思われ地域振興に大きく期待される事と思います。この大規模林道事業「美山－板取区間」の道路網整備計画が位置づけられ早期着工を望みます。

岐阜県板取村 個人・団体等

岐阜県の西北部に位置する私たち板取村は総面積18735km²の内森林が98%を占める正に「岐阜県は木の国、山の国」を代表するすばらしい緑の村であります。

昭和57年大規模林道「関ヶ原～八幡線」が制令指定されたということを行政から聞いた時未来に向かっての大きな夢と希望を与えてくれました。きれいな空気、美しい水を作り出してくれる森林は生物にとって又人類にとって生命の源もとです。

我々の祖先は山（森）と共に生きてきました。山の恵をいっぱい受けながら生きてきました。このことは現在も、未来までも。

「光と水と緑の大地」板取村は山（森）との共生により活路を見い出して行かなければなりません。そして、このすばらしい自然を都会の人々と供用しながら交流を深め、林造り地域造りを考えて行かなければなりません。山間地域にとって林道は命です。大規模林道「美山～板取区間」の早期着工と未着工区間の事業の継続を切望し要望と致します。

岐阜県板取村 個人・団体等

この度の事業について正直いってはじめて耳に致しました。

あまり”ピン”としないと言うところです。

この90%以上山林の板取村に生活する私たちにとって林道というのは必要であると考えます。

また、商工業者の方々の中で林業にたずさわって見える方、都市部、県外から林業の仕事にきてみえる方々もたくさんみえます。そうゆう方々の仕事にも使用でき、観光スポットへの道路としての活用にも役立つと思います。

ぜひ、この事業が大成功することを期待します。

岐阜県板取村 個人・団体等

「無いよりあったほうが良い」程度の必要性でもって林道整備がなされるのはいかがなものかと最近感じる事が多くなりました。

板取村の今後の定住環境の向上、或いは森林リクレーション等を考えるのならばむしろ整備すべきは郡上大和インターチェンジへの白鳥板取線の整備或いは福井県和泉村との越前街道の新設等の方が重要であると考えます。

言うまでもなく今後の観光事業という面で考えても飛騨高山白川郷等多くの都市の人達が訪れる観光地との交流を考えるならば前述の通りであります。

林道整備について申し上げますが現在及び今後もそうであろう木材価格の低迷等をとってもですがたとえば50年後の木材搬出の為の林道を確保するためには今後林道を保持する為にどれだけの投資が必要なのか収支勘定すれば明白です。育林の為に必要ならば最小限の距離の林道を整備、急斜面な中腹までは延長しない等の方策で林地崩壊を最小限に抑える様な工夫をし環境破壊を最小限くい止める方法を考えていかなければならないと考えま

す。

今後林道整備についても費用対効果を考えて行かないと林道等の修理等保持の費用も村費を圧迫していく事と考えます。

その面でも十分な検討がなされるべきと考えます。

岐阜県板取村 個人・団体等

板取観光は半世紀にわたり村の観光立村として村の経済の重要な役割を果たしております。これらは道路網の整備によるものと国県のみなさんに感謝しておりますけれども本村においては岐阜～板取線の生活道路一本に過ぎなく特に近隣町村との連絡道が極めて少なく道無くして観光事業は極めてきびしい状況でもあります。又、国民の価値観が多様化する中で森林に対する要請も多様化かつ高度化しており従来の木材供給、国土保全、水資源のかん養等の役割に加え快適な環境、精神的なゆとりの場、特にアウトドアでの健康的な活動の場として人々が自然豊かな森林に入り精神のやすらぎ、文化的活動さらには森林内での生活体験を通じ青少年の情操教育など森林を多目的に利用するために大規模林道は本村に取って大事な林道網であります。どうか関ヶ原八幡線の「美山・板取区間」の早期着工（唯一の未着工区間）と早期完成しますよう特段の御配慮をお願い申し上げます。

岐阜県板取村 個人・団体等

大規模林道を基点に林道・作業道により木材価格低迷により搬出価格の削減のためぜひとも作ってほしい。つり人、観光客と多くの人が奥深く入るため消防の面からもより多くの林道を作ってもらいたい。

岐阜県板取村 個人・団体等

板取村は岐阜市と山県市（高富町、美山町）方面と古くから経済交流が深い関係にあり現在に続いています。

今全国的に高齢化が進んで居る現状にあり特に山村に於いては急速に高齢化が進み当板取村は依り激しく高齢化して居る現状であります。そんな状態の中で日本経済が大変な不況になり特に村と関係の深い森林、林業、林産業の低迷に依り木材価格が極端に下落し山に生きる人々は山林等の保全に無気力になりつつあり、ましてや次代を次ぐ子弟には山への愛着が失いつつあり今ここで山への魅力を植えつける事が大切と思われまふ。

山への保全を怠れば国土の保全下流地域への安全が失われるのは必定と思われまふ。山への愛着を植えつけるには多くの方策はあると思われまふが、一つは山を身近に感じ気軽に山に出かける体制をつくるのが最も大切と思われまふ。

林道網の充実、特に大規模林道には林産業の振興と市民の山への親しみを植え着ける重要な道路であります。先に述べましたように岐阜市山県市とは長く木材の流通が多く大規模林道が完成すれば多大の経済効果が見込まれます。

私共は其れを思いそれを夢見て強く期待していた者です。是非共美山板取区間の大規模林道の早期着工をお願いします。

岐阜県板取村 個人・団体等

私たち林業従事者が杉桧などの人口林に入った時特に思うことは山の荒廃があまりにひどいことです。30年～50年前後の比較的若い林齢の森林にこの傾向が多く見られます。

そしてもう一つの傾向として車の通行可能な道から遠くなるほどつまり奥山ほど荒廃が進んでいることです。特に杉桧などの人口林は適度の間伐など人の手を掛けていかなければ本来の正常な森林として成育していかないことは誰もが解っていることですが昨今の林

業をとりまく状況からはなかなか難しい現状です。今後このような状態を変えていくのには作業道など奥山への交通の便を良くしていくのが一番求められていることです。そのためには、ま幹線道路の整備が必要だと思います。板取村は南北に流れる板取川に沿っての道路はかなり整備されていますが東西を貫く道路は全くありません。そのため手付かずの奥山もかなり多くあります。

また、今後木材流通の点からも杉板の全国的な展開を進めている山縣市（美山谷合地区）との交流は強く望まれます。大規模林道美山－板取区間の開通を大きな期待を持って待ち望んでいます。

岐阜県板取村 個人・団体等

板取村は南北に細長く集落が点在して板取川と平行に国道256号線又県道岐阜～白鳥線が走っている細長い村である。だが県道板取から白鳥方面は冬季以外でも通行止めの日が多くあまり使われていない。板取はこうした袋小路の村のため都市から来た人々も、又、自分たちも都市へ出るにもこの道一路線を行ったり来たりの生活である。

東西南北に一本ずつ整備された生活道路があれば近隣町村とも交流がもっと広がると思います。

昔は歩いて（美山・郡上・福井）など、山を越えて交流したと聞いている。今、車社会の時代に通行止めの道路では何も交流できない。

又、板取村において、林業が低迷している時、整備された林道が出来れば森林も整備され良質の木材生産にもコストが安く流通が出来ると思います。

是非とも大規模林道事業「関ヶ原・八幡線美山・板取区間」を早期着工をお願いしたい。

岐阜県板取村 個人・団体等

大規模林道「美山・板取区間」は板取村から山縣市、西濃へ向けての貴重なルートとなる為本村在住者としてまた、山林業を経営している立場から是非早期の着手着工を期待する所存です。大規模林道は山林業の立場から見れば出材、山林管理に大いに役立つものであります。加えて、山あい位置する本村ではどうしても各地域へのルートが単一単調なものとなってしまいますがそんな現状の中新しいルートは人、物の流通にも新しい可能性を生み出し、本村の観光面においても大いに役立つものと思われます。既存のルート（国道）のみでなく山林の間を抜けるルートは環境問題を考える意味においても多くの人々に自然環境の大切さを訴えることができるものになるのではないのでしょうか。

今後の整備としては林道の幅員プラス余裕をもった伐採計画を行い美観的にも防犯防災上にも配慮した開発にしていきたいと思います。特に板取村は人口林比率が高い為本計画をきっかけに針葉樹広葉樹のバランスのとれた山林のモデル地区として変貌していくことができれば素晴らしいことであると思います。

岐阜県板取村 個人・団体等

上記の議題について御意見を提出させていただきます。

板取村の代表であります長尾勝司村長様の林野庁、緑資源公団に対し御要望書を提出されました事に感謝を申し上げます。私くしは建築業を営んでいますが主に木造建築を主体としています。私くしたちの板取村は97パーセントが森林地帯であります。現状本村に置きまして豊富な資源の杉、桧等の搬出に大型林道の整備不良の為、素材搬出に膨大な労務費がかかり現状では建築材の何パーセントは外材にたよらなければならない現状であります。

大規模林道の整備が早急に実現して日本の風土にあった国産材利用で木材業界の発展に

つながれば地元板取村は元より岐阜県全体の活性に繋がる事と思います。

本予定（美山・板取区間）の整備が実現出来ます様に行政の皆様方又関係各位の皆様方のご尽力を賜り予定区間の早期実現をお祈り申し上げます。

岐阜県板取村 個人・団体等

大規模林道（美山－板取区間）は計画が立案され以来30余年が経過していますがいまだに具体的な計画説明も開いていません。当処この林道は森林林業の活性化の基となると真じバラ色の夢を持っていましたがその間バブルの崩壊木材価格の低迷と相まって世相も変わり林業家も山の手入も少なくなり板取村では小子高齢化が進んで森林で働く人が多きく減少し森林組合では危機に感じ作業の負い手づくりにとりくんで来ました。村内外から募集をし現在森林技術職員14名中10名は県外からの就労となっています。平均年齢35才と若く組合は森林整備を担う法人団体として取りまく困難な状況にもめげず経営の安定と健全で活力ある森林づくりのためと地域の人々の生活に多くの恵みをもたらす様と期待される役割の発揮を目指して努力しています。

板取村は国道256号線1本だけ豪雨折には交通止めもしばしばです。他町村につなぐ峰起し林道も無く林道密度は4.24m で県下平均4.90m を下回っています。現在は木材価格の低迷で林道の入っていない山林では管理又は木材の伐採搬出は採算われとなり放地林が増えつつあります。大規模林道は板取村を東西に横断する林道となり今まで奥地のため森林整備が出来無かったところも容易にできる様になり森林の空間利用、環境整備も出来て観光面においても都市と山村を結びつける拠点づくりも出来ると思います。

森林組合では県知事の認定によるグリーンパイロット（森の案内人）事業を実施しています。森林の散策、森林浴や森林に関する様々な体験学習森林の持つ多面的機能についての説明等々を都市の人々に案内を致しています。

大規模林道の開設は県内外からの来客の増加にも期待されるものと考えます。このことは森林林業と観光を基盤とする板取村にとっては地域の活性化に大きく貢献するものと期待をしています。

また2001年国と林野庁により森林林業基本法が制定され基本法に基づき策定された森林林業基本計画では森林の整備と保全、林業の健全な発展、林産物の供給や利用等について基本方針が示されるとともに特に水土保持林においては公的な関与による森林の整備が必要であると指摘されています。故に大規模林道の早期着工をしていただき森林林業の活性化と村民に活力と希望の星が見える様要望いたします。

岐阜県板取村 個人・団体等

標記大規模林道の予定路線となっている葛レ谷流域一帯は昔から当地区住民の生活を支える重要な山林地帯でした。何世代にもわたって造林、製炭、茸栽培等で山を守り親しんできました。

その後、全国的な風潮とはいえ、十数年来、職業の多様化、林業の不振、高齢化等が相俟って、林業との関わりが疎遠になりつつあります。このような状況の中でも国県の助成を得て植樹をし山を守る動きは細々ながら続いております。

さらに、この針葉樹林、広葉樹林のもたらす恩恵は住民の日常の生活用水の涵養に大きく役立っております。

然しながら葛レ谷流域の西側は美山町に接する険しい山岳地帯で道路もなく人を寄せつけない山地であります。造林、製炭が盛んな時代は体力のある一部の人々がそれに従事していましたが現在は放置されている状態です。このような山地でも林道が開通すれば山地の改善がかなり期待できます。

加えて地図上では隣り合わせの美山町との生活上の交流がかなり期待できます。地形の上で、また交通の上で隔離された状態の地域を活性化させるためには道路の果たす役割は計り知れないと思われます。

どうか実情ご賢察の上、開通にお力添えを賜りますようお願いいたします。

・若桜・江府線

若桜・智頭区間

鳥取県農林水産部森林保全課長

鳥取県内の大規模林道事業は、県南一帯の森林地域を東西に結ぶ骨格林道として2路線5区間が計画され、うち2区間が完成、2区間が実施中であり、平成14年度末の進捗率は61.2パーセントとなっています。

完成区間は、森林整備はもとより、地域の生活道等として活用されています。

若桜・智頭区間は、本県内で唯一の未着工区間となっていることから、受益区域内の人工林においては森林整備が遅れています。

本林道の開設によって森林整備が進むことにより、雇用の促進はもとより、地球温暖化防止、水資源の涵養などの公益的機能が增大することが期待されます。

計画以来、30年を経過していますので、着工に当たっては、計画規模や環境に配慮するための所要の検討が必要であると認識しておりますが、骨格となる林道の必要性は一貫しています。

県内林業地における均衡ある基盤整備を進めるためにも、若桜・智頭区間の早期着工が必要です。

鳥取県智頭町長

若桜・智頭区間の受益森林のうち、智頭町内の人工林の56パーセント以上が31～45年生であり、間伐の実施が待たれています。

特に、八河谷地内には、幅員3メートルの林道（砂利道）がありますが、延長が2 kmと短い上に、急カーブ・急勾配のため、森林整備や木材搬出に支障を来しています。

若桜・智頭区間の整備により、森林整備や原木安定供給の効率化が図られるとともに、国道29号線と国道53号線が最短距離で結ばれ、また、建設中の高速道路「鳥取自動車道」からのアクセス機能が向上し、県外から本町の芦津溪谷等への入込み増が期待されます。

このため、本区間の整備促進を図ることが本町の発展にとって不可欠であり地元町として、早期着工を待ち望んでおります。

鳥取県若桜町役場

若桜・江府線における若桜・智頭区間の受益森林のうち、若桜町内の人工林の35パーセントが61年生以上であり、伐採・搬出が待たれています。

現在は、幅員3.6メートルの林道（砂利道）がありますが、急カーブ・急勾配のため、大型トラックの通行に支障を来しています。

このため、骨格道となる若桜・智頭区間の早期整備が急務です。

また、智頭町と連絡することにより、本町の森林レクリエーション施設（氷ノ山ふれあいの里）への入込み増が期待されます。

早期着工を地元町として待ち望んでいます。

近畿中国森林管理局長

○ 若桜・江府線（若桜・智頭区間）

（関係国有林野の情勢）

当該受益地の国有林野においては、間伐等の森林整備を実施する箇所が多く、管理経営上効果が大きいことから早期開設を望む。

なお、計画路線周辺には、分収育林、分収造林契約地及び鳴滝山風景林があるため、路

線の選定にあたっては配慮願うとともに、既設の糸白見林道と交差すると考えられることから、開設に当たっては、国有林野の事業実行に支障が生じないように要望する。

○ 波佐・阿武線 （匹見・美都区間）

（関係国有林野の情勢）

国有林野に隣接して通過する計画（県道の改良）であり、国有林野の管理経営上の支障はないものとする。

なお、受益地の国有林野においては、今後、間伐等の森林整備が増加する見込みであるほか国有林林道の開設予定もあることから、開設に当たっては、国有林野の事業実行に支障が生じないように要望する。

○ 比和・新庄線 （美土里区間）

（関係国有林野の情勢）

国有林野内を通過しない計画であることから、国有林野の管理経営上の支障はないものとする。

○ 高尾・小坂線 （庄原・三和区間）

（関係国有林野の情勢）

当該受益地の国有林野においては、間伐等の森林整備を実施する箇所が多く、管理経営上効果が大きいことから早期開設を望む。

なお、計画路線周辺には、分収造林及び分収育林契約地があり、路線の選定にあたっては配慮願うとともに、既設国有林林道（ヒナ山林道、奥石林道支線、奥石林道第二支線、第三寺風呂林道、通ヶ谷林道、通ヶ谷林道支線、第二通ヶ谷林道）と交差すると考えられることから、開設に当たっては、国有林野の事業実行に支障が生じないように要望する。

○ 大朝・鹿野線 （吉和区間）

（関係国有林野の情勢）

国有林野内を通過しない計画であることから、国有林野の管理経営上の支障はないものとする。

○ 各路線に対する総合的な意見・要望等

上記区間の大規模林道開設については、地域の森林整備のほか、農山村の生活や地場産業の活性化など地元振興に寄与することなどから異存はない。

なお、事業実施に当たっては、自然環境の保全を配慮した路線の選定、木材を利用した環境に優しい工法等の選択及び既設道路（林道を含む。）の効率的活用とともに、地元市町村、地域住民等の合意形成が得られるようお願いする。

・波佐・阿武線

匹見・美都区間

島根県農林水産部森林整備課長

このことについて、下記の理由により大規模林業圏開発林道「日野・金城線」匹見・美都区間の早期着手を強く希望する。

記

1 林業振興上の必要性

当該地域における森林資源の状況は、人工林率57%と県平均の37%に対し高く、そのうち約8割がⅣ～Ⅶ齢級の林分であり間伐等の森林施業が急がれるとともに、近い将来、主伐等の木材生産活動が期待される地域である。

しかしながら、林内路網が未整備であり、周辺の道路を利用した森林施業は、地形が急峻であることや稜線越えとなるために非常に困難であり、当該地域の林業活動停滞の要因ともなっている。

今後、利用間伐をはじめとした林業の活性化を図るには、生産性の向上や労働力の軽減を図る必要があり、そのためには、高性能林業機械の導入等が可能で木材搬出路として、路網整備の基幹となる林道の開設が急がれる。

2 防災対策上の必要性

県道美都匹見線は、美都町側も匹見町側も実質的に行止まり線形であるため、矢尾・薦木・道谷集落は県道を唯一の交通路として利用している。

しかし、当該県道周辺は地形が急峻であり、災害等により道路が被災すれば集落が孤立するため、地区住民にとっては生活道路及び災害時の安全な避難路として幹線的道路の開設が待たれている。

3 周辺森林レクリエーション施設利活用上の必要性

美都町ピクニックランド構想における「みと自然の森ゾーン」において、大規模林道の受益地内にある「みと自然の森」「春日山登山道」等の森林レクリエーション施設が位置づけられており、そのアクセス道としての機能を併せもつ基幹的林道の開設が地元から要望されている。

島根県匹見町長

このことについて、当町として（匹見・美都区間）の意見を下記により申し上げます。

匹見町は、昭和31年から町有林造林整備事業を開始し、昭和36年森林開発公団の発足と同時に、直営造林にあわせて公団造林による町有林二者契約、民有林三者契約の分収造林を加え、その後極めて短期間にしかも人口半減という過疎化に伴う悪条件を克服し、昭和46年度には町行造林1500haの偉業を達成しました。

このことは、関係機関の深い理解と住民の力強い協力造林作業班の不撓の努力の賜ものであると共に、造林の使命を治山、治水、資産ならびに財産造成にとどめず、働く人々の幸せを願って「緑の工場」と称して、積極的に推進した「匹見方式」のすばらしい実践の成功であるとして、当時この輝かしい大きな業績を祝い、豊かな緑のあすを祈って記念塔の建設にあわせて、町行造林の意義を理解し、意欲的に造林事業に参加努力した人々に対する「感謝の碑」を建てています。

現在でも、規模は縮小しているものの、住民の協力と造林班等の努力により約3500haの町行造林を行っています。

このように「緑の工場」は、匹見町の豊かな緑の村づくりと、町の発展に欠かせない事業であります。建設予定区間（匹見・美都区間）には、国有林約120ha、町有林約70ha、

民有林約900ha があるものの、作業現場へのアクセスが未整備なため大変苦勞しているところであります。

更には、接続する県道美都匹見線も行き止り状態になっており、地域の生活道路、都市との交流アクセスとしての役目を担う林道として、地元住民の期待は大きいものがあります。

すばらしい森林を将来的に維持していく上からも、多目的な林道として必要不可欠な路線であり、今後の整備に期待しているところであります。

島根県美都町長

大規模林道建設予定区間波佐・阿武線（匹見・美都区間）の今後の整備のあり方について意見を提出します。

本整備予定区間については、豊富な森林資源を内包している地域であります。又、周辺地域を含め積極的に山林経営に取り組みが行われてきており、現在これらの山林では主要木は間伐期を迎え、適切な森林施業の実施が必要となっているところでもあります。

しかしながら本地域の山林経営には、車両通行可能な路線が1路線しかなく（2.5～3.5 m）、未舗装袋道となっているため、木材搬出・機材運搬・施業等の利便性が極めて悪く、高負担・不効率な山林経営とならざるを得ない状況が続いております。

大規模林道が整備された場合、地域に新たな連絡路線網が生まれ、従来の山林経営条件が大きく改善されることとなります。

また路線網の整備により、未利用資源の活用や作業道網の整備促進、交流人口の拡大等、「山」を活かした地域の活力づくりが大きく期待されます。

以上のように大規模林道の建設は、本地域の山林経営改善と地域開発促進に大きく寄与すると期待されており、整備推進を要望するものです。

（再掲）

近畿中国森林管理局長

○ 若桜・江府線 （若桜・智頭区間）

（関係国有林野の情勢）

当該受益地の国有林野においては、間伐等の森林整備を実施する箇所が多く、管理経営上効果が大きいことから早期開設を望む。

なお、計画路線周辺には、分収育林、分収造林契約地及び鳴滝山風景林があるため、路線の選定にあたっては配慮願うとともに、既設の糸白見林道と交差すると考えられることから、開設に当たっては、国有林野の事業実行に支障が生じないよう要望する。

○ 波佐・阿武線 （匹見・美都区間）

（関係国有林野の情勢）

国有林野に隣接して通過する計画（県道の改良）であり、国有林野の管理経営上の支障はないものとする。

なお、受益地の国有林野においては、今後、間伐等の森林整備が増加する見込みであるほか国有林林道の開設予定もあることから、開設に当たっては、国有林野の事業実行に支障が生じないよう要望する。

○ 比和・新庄線 （美土里区間）

（関係国有林野の情勢）

国有林野内を通過しない計画であることから、国有林野の管理経営上の支障はないものとする。

○ 高尾・小坂線 （庄原・三和区間）

(関係国有林野の情勢)

当該受益地の国有林野においては、間伐等の森林整備を実施する箇所が多く、管理経営上効果が大きいことから早期開設を望む。

なお、計画路線周辺には、分収造林及び分収育林契約地があり、路線の選定にあたっては配慮願うとともに、既設国有林林道（ヒナ山林道、奥石林道支線、奥石林道第二支線、第三寺風呂林道、通ヶ谷林道、通ヶ谷林道支線、第二通ヶ谷林道）と交差すると考えられることから、開設に当たっては、国有林野の事業実行に支障が生じないように要望する。

○ 大朝・鹿野線 (吉和区間)

(関係国有林野の情勢)

国有林野内を通過しない計画であることから、国有林野の管理経営上の支障はないものとする。

○ 各路線に対する総合的な意見・要望等

上記区間の大規模林道開設については、地域の森林整備のほか、農山村の生活や地場産業の活性化など地元振興に寄与することなどから異存はない。

なお、事業実施に当たっては、自然環境の保全を配慮した路線の選定、木材を利用した環境に優しい工法等の選択及び既設道路（林道を含む。）の効率的活用とともに、地元市町村、地域住民等の合意形成が得られるようお願いする。

島根県匹見町 個人・団体等

匹見町は、林業立町を目指し森林を「緑の工場」として雇用の場の確保を行い、林業を中心とした地域振興を図っており、地域の林内路網の骨格となる林道の整備は必要不可欠な事業だと考えます。

森林は、国土の保全、水源涵養、地球の温暖化防止、林産物の供給等の多面的機能を有しており、そのためには森林の適正な整備、保全、更には林産物の供給、利用の確保を図ることが必要です。

当地域も人工林を有し、国有林約120ha、町有林は約70ha、民有林も約900haありますが、作業現場へのアクセスが非常に悪く、更には材価も大幅に低下し林業の生産活動も停滞しています。

この林道が実現すれば、林内路網の整備ができ集材距離の短縮、高性能林業機械の活用等、効率的且つ安定的な林業経営の確保と、山村地域の活性化が図られるものと考えます。是非、早期実現をお願い致します。

島根県美都町 個人・団体等

この地域の林業は、経営規模も小さく且つ基盤整備の立ち後れから不採算経営を余儀なくされています。特にこの地域には車輛通行可能な道路が一つしかなく、基幹となる林道の整備が是非必要となっております。

林道が開設されれば、基幹林道を中心に作業道網の開設を図るなど、より効率的な山林施業と資源活用が可能となり、地域経済の振興につながると考えます。

又周辺には、「自然の森」や「春日山」など西中国山地に内包された資源もあり、これらを活用した地域振興も図られます。

この地域のような条件不利地域にとって、大規模林道は土地の有効活用と国土の均衡ある発展に必要なものであり、事業の推進を要望するものです。

・比和・新庄線

美土里区間

広島県知事

大規模林業圏開発林道は、過疎地域における林業の振興はもとより、地域の総合開発に重要な役割を担うものであり、本県としても事業の推進に鋭意努めているところです。

この度の大規模林業圏開発林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方についての意見について、詳細については別紙のとおりです。

なお、委員会の皆様方におかれましては、検討にあたり、厳しい環境に直面する中山間地域の実情をご賢察の上、慎重なご判断がなされますことを心よりお願いいたします。

(別紙)

今般、検討の対象となりました「美土里区間」の属する「比和・新庄線」は、昭和56年度路線の事業着手がされ、順次他区間の整備が進められる中、本区間は最後の区間ということもあり地元をはじめ県としても本区間の早期着工に強い期待を寄せているところです。

この路線は、本県の林業地域「太田川地域」「備北地域」をつなぐ骨格的な林道であり加計及び三次市場への素材流通経路をなすとともに、公益的機能を併せ持つ多様な森林の造成とコスト軽減による主伐・間伐の推進等合理的な林業経営を可能とするための施設として必要不可欠なものであります。特に、本区間受益地内の人工林の多くは保育等の必要な育成途上の森林であり、今後、適時適切な森林施業を効率的・効果的に行っていくためにも基幹となる本林道の整備が急がれるところです。

また、美土里町南部を中心に松くい虫被害がまん延しており、その被害は徐々に町北部へも広がりを見せ、受益地においても松枯れが散見され、今後、速やかな樹種転換等を図るためにも、本区間の早急な整備が必要であります。さらに、市町村合併が進む中、新たな道路網の形成により広域的な地域間の交流促進や、レクリエーション施設等を通じた都市との交流促進など、地域の活性化に大きく貢献するものであり、そのうえでも地元の期待は大きく、一日も早い完成が望まれているところです。

ついては、森林・林業はもとより地域の発展に大きく寄与し、また、水源のかん養等公益的機能の維持増進など広範囲に効果をもたらす本区間の早期完成を強く望むものであります。

広島県美土里町長

美土里区間は、昭和56年に比和・新庄線として52.9kmの事業実施計画が策定された。現在まで約20年の間、代替公道である県道中北・川根線及び国道433号線の山林部分についての改良は全く進んでいない状況である。

林業の活性化

木材価格の低迷等により森林所有者の森林への関心は薄れつつある中で、美土里町においては定年退職者を始め高齢者を中心にして森林・林業への関心は高く、毎年新植・下刈・除伐・間伐等相当量の事業を実施している。

しかし近年、松くい虫被害による松枯れが顕著に見受けられ、速やかな対応をとることにより、水源涵養・地球温暖化防止等の森林の多面的機能を発揮させるための、森林の適切な管理が必要であり、林道網の骨格となる大規模林道を整備することにより一層の森林施業が図られる。

現在山林の地籍調査は未実施である。このことも適切な森林施業を阻害している要因であり、今のうちに境界確認等実施する必要がある。森林整備地域活動支援交付金制度等に

より準備を進めているが、このためにも路網整備は必須である。

地域の活性化

受益地内に観光りんご園（交流施設）・付近に「桑田の庄」（交流拠点施設）・エコミュージアム川根（宿泊交流施設）等がある。これら地域施設を有効利用した都市との交流や地域間交流など地域の活性化を図るために是非林道は必要である。

地域の振興

平成16年3月に高田郡6町は『安芸高田市』として合併の予定である。高宮と美土里地域を結ぶ新市北部の道路ネットワークの充実を図る上からも、広域路線として位置づけていただきたい。

広島県美土里町 個人・団体等

私は狭小山間集落に於いて、集落の維持と発展を目標として組合法人を結成し、以来30年間集落全体で基幹産業である農林業の発展に努めてまいりました。

本件予定地とは少しはなれますが、同じ地区で同じ問題をかかえる立場として意見を述べます。

① 林道の必要性については、あらためて問題にする必要は認めない。

広大な大自然の価値をより一層人間に近づけるためにも更に一層必要がある。ただ現在までの林道整備は、林道に名を借りた必要最低限度の生活道の整備段階であり、山林・森林管理のための本当の林道整備はまだ評価できる段階ではない。

大規模林道といえども生活関連優先となるのは、現状では止むを得ないと思われ、また、当初から併用計画でありながら、いまだに生活道としても整備されていないところも各地に見受けられる。

早急な整備開通を要望する。

② 基幹となるべき林道については、たとえば人口・産業に伴う鉄道、産業、生活にもとづく自動車道と同様に、山林・森林等に最大限配慮すべきである。また規模についても、車の大型化、周辺の繁茂等から最低二車線が望ましい。

③ 予定地の美土里区間については、林道の必要性に関しては疑問の予知はない。ただ地元負担を伴う林道開設は現在では、実際不可能に近い、これは今後の山林行政の大きな課題である。

④ 近時、自然破壊云々の意見があるが、広大な大自然を包括するための林道という線の確保が直ちに自然破壊につながるというのは、大自然の一部分しか知らない人の意見であって【群盲評象】に近い暴論である。

広島県美土里町 個人・団体等

私は元 森林組合職員であり現役員で森林のもつ公益的な役割りはよく承知している積もりです 故にこの度びの大規模林道美土里区間の必要性は今日低迷しておる林業の大きな活力源になり更に地域住民の活性化につながるものと思います。

現在の予定地域には整備林率は少ないといえども植林地の保育事業に併せて天然林育成事業複層林整備事業等々森林機能の育成充実に申請林道の必要性は不可欠なものと思いますので是非とも早期着工早期完成を願いたすものであります。

広島県美土里町 個人・団体等

美土里町に於ける大規模林道建設予定区間の受益地は、約8割が天然林で2割が人工林であり、人工林のほとんどが保育を必要としている状態です、天然林についても整備の行き届いたところはなく、人手をいれて整備をする必要があると思います、既設の作業道が

一部ありますが、有効的に利用するという面では、規模や状況からみても有益に利用されていません。

また、現在我々が行っている森林の保育、整備等も、林道、作業道が整備されていて目に付きやすい箇所、作業が容易な箇所に集中して、目に付かないところは手付かずの状態となっています、基幹林道が整備されれば、いろいろな森林施業の形に応じて、作業道を枝状に設置することも可能であり、人手もいれやすく、所有者の森林に対する意識も高まると思います。

次に、当森林組合でも、現業職員の高齢化が進み林道の整備は不可欠です、作業の効率化はもとより、労働負担を軽減する事で、持続性のある森林経営・管理が可能となり、水源かん養や国土の保全といった公益的機能をもった、健全で充実した森林を造成していきます。

これからの森林造成は、水土保全上、間伐を繰り返し行う長伐期施業に移行しています、林内を明るく保ち、下層植生を豊かにし、高齢級で機能の高い森林にする、天然林でも、経済的価値の高い広葉樹もあります、使えるものは使い循環させ、育て守らなければならないところは残す、このような森林造成を可能にするためにも、林道の整備は必要です、大規模林道比和・新庄線美土里区間の、早期着工、完成をお願いします。

広島県吉田町 個人・団体等

高田郡森林組合は昭和45年2月1日に高田郡内の吉田町、八千代町、美土里町、高宮町、甲田町、向原町、並びに広島市（白木町）の7森林組合が全国に先駆けて広域合併を行ない、組合員6,220名の経済的社会的地位の向上並びに森林の保続培養及び森林生産力の増進に努めております。

森林組合の立場としては、組合事業を支える現業職員の高齢化と、木材価格の長引く低迷により、森林整備や林業生産に対する投資意欲の低下があって、組合員の負担を軽減するため、効率的施業及び生産コストの縮減が求められており、移動時間の短縮や高性能林業機械の導入を図るとき、林道網の整備は必須です。

大規模林道事業、美土里区間について、美土里町は、当組合管内でも森林整備に最も積極的な地域で、これまで林道資金等の借入により林道整備を図り、新植・下刈・除伐・間伐・複層林整備等毎年200～300HAの事業を実施しております。

しかし、この林道受益地にあっては、土壌も肥沃で林業生産に適していながら、一部既設の林道（林道厚谷線）があるだけで、大部分の林地が車道から遠く施業効率が悪いいため森林整備が遅れております。

また、林地の約半数を占めるマツ林にあっては、成長を続けているものの、松くい虫被害も見受けられるため、速やかに伐採、搬出を行い、樹種転換をはかり水源涵養・地球温暖化防止等の公益的機能を高度に発揮する森林整備を必要とする期待が大きいいため、組合員と共にこの美土里区間の早期完成を是非お願い致します。

広島県美土里町 個人・団体等

山林所有者の立場

林業の長期低迷は木材価格の下落が大で加えてマツクイ虫による松枯れ等で造林意欲の減退が続いているのが現今であり、長期化されるものと考えられます。山林所有者としては経済林としての期待が一番であり木材価格の安定的値上がりと需要の確保が先決です。経済林を環境林としての役割を果たすにも適時の適切なる森林施業をより効率的に行っていく上でも何としても路網の整備が必要であり基幹となる林道の設置が急務で実現することを懇願いたします。

広島県美土里町 個人・団体等

私は美土里町石丸地区に住む者です。

北地区に山林を所有していますが、林道厚谷線より東側には道がありません。以前は歩道があり人が通れるくらいの道がありましたが、近年は山へ行く人も無く荒れるばかりで近寄ることが出来ません。自分の山がどうなっているか心配でも年老いた自身には行く事が出来ません。

大規模林道が近くを通る予定だと聞いて早や20年近く経ちましたが今だに実現していません。山の地積調査も出来ていませんのでこのままでは子や孫にここが自分の山だと云うことも出来ない現状は悲しいです。

この思いは私ばかりではなく無く、集落の地権者の全員の思いです。

一日も早い完成をお願い致します。

・高尾・小坂線

庄原・三和区間

広島県知事

大規模林業圏開発林道は、過疎地域における林業の振興はもとより、地域の総合開発に重要な役割を担うものであり、本県としても事業の推進に鋭意努めているところです。

この度の大規模林業圏開発林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方についての意見について、詳細については別紙のとおりです。

なお、委員会の皆様方におかれましては、検討にあたり、厳しい環境に直面する中山間地域の実情をご賢察の上、慎重なご判断がなされますことを心よりお願いいたします。

(別紙)

今般、検討の対象となりました「庄原・三和区間」を含む「高尾・小坂線」については、地域の強い要望により、平成3年度に支線として実施計画が定められ、他区間の整備が進む中、地元をはじめ県としても本区間の早期着工に強い期待を寄せているところです。

この路線は、本県の林業地域の一つ「備北地域」を縦断する骨格的な林道であり、三次市及び福山市市場への素材流通経路をなすとともに、公益的機能を併せ持つ多様な森林の造成とコスト軽減による主伐・間伐の推進等合理的な林業経営を可能とするための施設として必要不可欠なものであります。特に、本区間受益地内の人工林率(50%)は、関係市町村全体の人工林率(36%)に比べ非常に高く、その受益地内の人工林の約8割(84%)は保育等の必要な育成途上の森林であり、今後、適時適切な森林施業を効率的・効果的に行っていくためにも基幹となる本林道の整備が急がれるところです。

また、市町村合併が進む中、新たな道路網の形成により広域的な地域間の交流促進や、地域の基幹となる生活道路として定住環境の向上に資するとともに、森林レクリエーション施設等を通じた都市との交流促進など、地域の活性化に大きく貢献するものであり、そのうえでも地元の期待は大きく、かねてから一日も早い完成が望まれているところです。

ついては、森林・林業はもとより地域の発展に大きく寄与し、また、水源のかん養等公益的機能の維持増進など広範囲に効果をもたらす本区間の早期完成を強く望むものであります。

なお、本区間は、一部、葦嶽山県緑地環境保全地域内を通過する計画となっていることから、一部ルートの見直しや自然環境に配慮した工法等、適切な対応が必要と考えます。

広島県庄原市長

庄原市は、広島県の北東部、中国地方のほぼ中央部に位置し、北部は標高700～800mの山地、東部から南部にかけてはその支脈(標高500～600m)に囲まれた自然豊かな田園文化都市です。本市のほぼ中心を東西に江の川水系の西城川が、また南部を馬洗川支流の本村川が流れています。

本市の総面積は24,355haであり、その内森林面積は17,732ha、その割合は72.8%となっています。森林の内訳は、民有林17,123ha、国有林608haとなっており、森林面積の96.6%を民有林が占めています。民有林のうち人工林面積は4,871ha(人工林率28%)で、間伐・保育を必要とする7齢級以下の若齢林が83%を占めている一方、天然林面積は12,262haで、アカマツ林が天然林全体の37%を占めています。

これらの森林資源を有効に活用し地域の活性化を図る一方、人工幼齢林の保育・間伐等の施業の積極的・効果的实施による健全な森林の造成と、森林のもつ多様な機能を維持するための複層林施業、大径材生産を目標とした長伐期施業の推進などを重点課題に位置付け、地域の将来のための適正な施業・管理による森林整備と保全のため、整備計画の策定

と事業の計画的実施を以前より進めています。

これらの事業を今後において一層促進していくためには、適切な道路網の整備が必要であり、特にその基幹となる林道の整備は不可欠なものであります。

大規模林業圏開発林道「高尾・小坂線」は、平成２年度末に事業計画が樹立され、「西城・東城間」は平成３年度より事業着手されているところですが、未だ着手されていない「庄原・三和区間」については、「西城・東城間」とともに備北材の産出地域を縦断する骨格的な林道であり、主間伐等の施業のコスト軽減や森林素材の流通の拡大など、森林・林業振興面において多大な効果をもたらすことはもちろんのこと、地域の新たな基幹道路、また広域的な幹線道路として中山間地域の生活環境の向上や、日本ピラミッド葦嶽山を中心とした観光森林レクリエーション施設等へのアクセス道路として、観光振興・都市との交流促進など、地域の発展・振興にも大きく寄与するものであります。

本市といたしましても大きな期待をしており、早期着工を強く望むものです。

広島県総領町長

平素は総領町の行政に対し、格別のご配慮を賜り深く感謝申し上げます。

本町は、広島県北部の山間部に位置し、県内林業地の一つ「備北地域」の中にあります。総面積の85%を森林が占め、その内人工林率は、53%と県内でも有数のスギ・ヒノキの人工林地帯であります。この人工林は、戦後植栽されたものが多く、保育等の必要な若齢林であります。

このような中、林道は、適切な森林整備には必要不可欠な施設であり、その基幹となる道路の整備が求められているところであります。

当該大規模林道は、森林・林業面での効果はもとより、多面的効果も極めて大きなものがあります。

本町は、庄原市、比婆郡西城町・比和町・口和町・高野町と１市５町の合併に向け鋭意協議中であり、当該大規模林道は西城町と直接連絡する唯一の道路であり、合併後のネットワーク形成に大きな役割を果たすものであると考えております。また、同時に、

- ・幹線沿いの「特別養護老人ホーム」の合併後の広域的な利用。
- ・「竹の下」集落の生活環境改善及び、福祉巡回バスの走行の安全確保。

等、当該大規模林道のもたらす効果は大きく、このことから幹線林道（幅員7.0m）の早期整備が必要であります。さらに、本町は、「里山環境の保全」、「農業林業」、「福祉」、「商工業の振興と雇用の確保」の行政に力を入れているところです。当該大規模林道は本町の長期計画において主要な位置を占めており、大規模林道の完成を前提とした施策を進めております。その上でも当該大規模林道の整備に寄せる期待は大きく、早期に整備されることを強く熱望します。

一方、大規模林道事業を取巻く社会経済情勢や財政状況等非常に厳しい状況ではあります。現在まで当該大規模林道の着工を心待ちにしていただけに、本町としては、今回の見直しについて非常に困惑しているところです。

委員会におかれましては、地元の当該大規模林道に寄せる期待を十分お聞き願ひ、慎重なご判断がなされますよう希望するとともに、何卒事情をご賢察のうえ、特別のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

広島県三和町長

本地区は山間部に位置し、中心となる基幹産業もなく、林業に寄せる期待は大きい。しかしながら、高齢化・過疎化が進む中、林業労働者、後継者が不足し、森林の手入れが遅れている。現行の林業施業も林道密度が低く、費用・労力とも林家にとって重い負担とな

っている。また、外材等の影響により国産材の価格が長期的に低迷し、苦しい林家経営を余儀なくされている。

本地区は、町の森林施業計画が認定され、計画的な施業が予定されている地区である。しかし、現在作業可能な道がないため、施業の進捗は悪く、計画が遅れている。よって早急に路網を整備し、施業を促進する必要がある。作業道よりも災害に強く、耐久性も優れる林道としての開設が必要である。

また、今回開設計画の林道は県道から県道へ通り抜ける連絡線形なので施業林道としてだけでなく、三和町から神石町へのアクセス道として利用できるメリットも大きく未長く多目的に利用できる林道として地元からの要望・期待も大きい。

平成16年10月には神石郡内4町村の合併が決定しており、新町建設計画において公道利用区間の道路改良も決定し、当該大規模林道と接続し神石町へのアクセス道として利用するため、時間短縮効果等価値のある林道となることから、事業の中断、見直しをせず、早期着工することを要望します。

森林が持つ機能「水土保持」「森林と人との共生」「資源の循環利用」などを重視し、効率的な森林整備を図る必要があり、本地区の整備の遅れている森林を重点的に生産基盤整備を行い、コスト縮減による収益性の向上と重労働を伴い敬遠されがちな森林施業の軽量化を図り、また森林の有する公益機能を高度に発揮させるとともに、森林の持つ多面的機能の総合利用を図り、都市住民との交流、観光、レクリエーションの場として活用し、安心して生計できる地域社会の形成と若者の定住を図るためにも本地区の林道の開設を強く要望します。

広島県神石町長

神石町には、林業に積極的な林業者や林業振興会などの企業・団体が存在する。

林業者の高齢化も進み山林の手入れや、木の切り出し等の作業が困難となっている中、後継者の育成も難しく、現状の体制で山林を維持していかなければならない実態である。

林業において、大型車両が通行できる路線は必要不可欠である。大規模林道の開設により、大型車両の使用や大型機材を利用することができ、高齢化した林業者などでも山林の出入りが容易になる。

この計画区域内には、手入れが行き届かず荒廃する山林が存在する。

原因としては、林業の衰退や林業者の高齢化、後継者不足ばかりではなく、山林に出入りの容易な「道」が存在していないことも大きな原因の一つである。

山林の出入りが容易になれば、荒廃する一方であった山林の手入れを行なうことが、これまで以上に可能になり、山林を甦らせることができる。

神石・三和区間が開通すれば、福山市までの運搬距離が短縮され、木材の流通にも効果がある。そして計画路線の開設付近には、林業を営む地元企業が数社ある。この林道ができれば、林業者と連携も進み、製材業等の地元企業の育成にもつながる。

この大規模林道が開設することで、より一層の林業の活性化を図ることができる。

そして、山林の整備、管理をすることは、治山として役割を果たすことができる。山林内に入りやすい路線ができることで整備、管理が向上でき、水源かん養として機能を果たすことができる。治山事業とあわせれば、地山の崩壊、土石流、地すべり等山地災害防止にもつながる。

また、この計画路線は、生活道としての役割も大きく、計画路線付近には、俵原地区が存在する。この地区は県道に向けても、町道に向けても交通の不便な地区である。

本町では、この地区に通じる道は必要と考え、大規模林道計画を考慮しながら道路行政を推進してきた。

本町は来年度、神石郡内で合併を行なう予定である。本庁が三和町となるため、そこに通じる路線が必要である。大規模林道計画路線の神石・三和区間は特に重要な路線であり、開設についてもこの区間からの早期着工、完成を強く希望する。

(再掲)

近畿中国森林管理局長

○ 若桜・江府線 (若桜・智頭区間)

(関係国有林野の情勢)

当該受益地の国有林野においては、間伐等の森林整備を実施する箇所が多く、管理経営上効果が大きいことから早期開設を望む。

なお、計画路線周辺には、分収育林、分収造林契約地及び鳴滝山風景林があるため、路線の選定にあたっては配慮願うとともに、既設の糸白見林道と交差すると考えられることから、開設に当たっては、国有林野の事業実行に支障が生じないように要望する。

○ 波佐・阿武線 (匹見・美都区間)

(関係国有林野の情勢)

国有林野に隣接して通過する計画(県道の改良)であり、国有林野の管理経営上の支障はないものとする。

なお、受益地の国有林野においては、今後、間伐等の森林整備が増加する見込みであるほか国有林林道の開設予定もあることから、開設に当たっては、国有林野の事業実行に支障が生じないように要望する。

○ 比和・新庄線 (美土里区間)

(関係国有林野の情勢)

国有林野内を通過しない計画であることから、国有林野の管理経営上の支障はないものとする。

○ 高尾・小坂線 (庄原・三和区間)

(関係国有林野の情勢)

当該受益地の国有林野においては、間伐等の森林整備を実施する箇所が多く、管理経営上効果が大きいことから早期開設を望む。

なお、計画路線周辺には、分収造林及び分収育林契約地があり、路線の選定にあたっては配慮願うとともに、既設国有林林道(ヒナ山林道、奥石林道支線、奥石林道第二支線、第三寺風呂林道、通ヶ谷林道、通ヶ谷林道支線、第二通ヶ谷林道)と交差すると考えられることから、開設に当たっては、国有林野の事業実行に支障が生じないように要望する。

○ 大朝・鹿野線 (吉和区間)

(関係国有林野の情勢)

国有林野内を通過しない計画であることから、国有林野の管理経営上の支障はないものとする。

○ 各路線に対する総合的な意見・要望等

上記区間の大規模林道開設については、地域の森林整備のほか、農山村の生活や地場産業の活性化など地元振興に寄与することなどから異存はない。

なお、事業実施に当たっては、自然環境の保全を配慮した路線の選定、木材を利用した環境に優しい工法等の選択及び既設道路(林道を含む。)の効率的活用とともに、地元市町村、地域住民等の合意形成が得られるようお願いする。

広島県油木町 個人・団体等

中国地方の約7割を占める森林は、木材生産基盤であるとともに、水源の涵養、山地災害の防止や地球温暖化防止のための二酸化炭素固定機能等、多様な機能を有しています。

このような、我々の暮らしに多くの恩恵をもたらす森林の管理は、中山間地域を中心とした活発な林業生産活動によって支えられてきました。

しかし、過疎高齢化の進行に伴う担い手不足、木材価格の低迷等により、林業生産活動の低下とともに森林の有する様々な機能を維持していくことが困難となっており、この森林を健全な状態に育成していくことが、極めて重要な課題となっています。

大規模林道は、中国山地における基盤整備の骨格道として、森林の整備や木材生産コストの縮減等による森林・林業の活性化に寄与することはもとより、地域の生活環境の向上と森林の有する公益的機能の高度発揮等、重要な役割を果たすものであります。

中でも、「庄原・三和区間」においては、これから緊急に整備が必要な国有林・民有林の人工造林地が多く、新たなコミュニティ形成、定住環境の整備を通じた地域の活性化、帝釈峡、星ノ居山など魅力有る地域資源を活用した都市との交流促進等、地元住民から早期着手、早期完成が強く求められております。

当組合でも、地域林業の振興の最重点課題として、本路線の早期着工、完成を要望いたします。

広島県総領町 個人・団体等

広島県の総領町です。総領町は山間地域で過疎の町です、面積の90%が山林で人工林率もひのきを中心に50%近くになっている地域です。現在は木材価格が低迷状況にあります。将来木材の伐採の時期が必ず参ります。総領町は林道の整備も遅れています、特に大型林道が計画されております県道の中領家庄原線は大型車の通れない昔のままの道路で改良が非常に遅れており、木材の運搬には困難な状況で住民も困っている状態です。

今回是非、庄原・三和区間の計画実行をお願い致します

広島県総領町 個人・団体等

費用対効果に疑問。地域間交流の面で必要とあるがこのルートにおいてその効果を得ることはむずかしいと思われる。現状の林道の必要な箇所の整備（拡張等）でいいと考える。また公道は狭隘とあるがならば公道の整備が先ではないか。

世界の環境に対する考え方からいえば逆行しているのでは。

広島県総領町 個人・団体等

高尾・小坂線の整備にあたり近くに住する者の意見を述べさせていただきます。

事業の必要性の点から既設の道路を林道によって峰越することによって庄原から三和へ直接抜けるルートができることにより広域合併を控え隣接市町へのネットワーク強化は緊急かつ重要だと考えられます。

自然保護の観点から言えば現在、林業従事者の高齢化にともない山は荒れ放題です。そのため木の持つ地耐性が失われ、土砂の流失が起り、バランスのとれていた生態系は崩れています。林道を整備することにより、山への管理ルートを確保し円滑に山を利用することは近未来型の自然保護と言えるのではないかと。

広島県上下町 個人・団体等

林道開設予定の山林については、出材できる様な林道がなく、間伐材としても切捨てとなっている状況であり、今から伐期を向える森林が多く、中には荒廃が進んだ所も多く見られる。開設後

は森林経営面からは、森林整備及び森林管理、施策コストの縮減が図られ、健全な森林としての機能が回復される。

つきましては、林道の開設について宜敷く御願ひ致します。

広島県総領町 個人・団体等

大規模林道は必要と考えます。

しかし、林道が完成したあと、車の通行が始まると山林へごみが捨てれることが考えられ、環境が悪くなることが考えられます。

現在の計画で県道(中領家庄原線)の現道利用区間がありますが、大規模林道により改良されることは大変に良いことだと思います。

山の上を通る林道も良いのですが、道路の本数を増やすばかりでなく、もっと現道利用区間(高光総領線)を増やして改良をしたほうが効率的で利用が多いのではと思います。

広島県神石町 個人・団体等

現在、神石町の林業者は、後継者も少なく林業を進めていく上で、とても厳しい状況です。此の現体制にて林業を行なっていくことは大変困難になってきています。

山林には、手入れの行き届かず、荒廃しかけている箇所も少なくはありません。此の大規模林道の計画路線内の山林も手入れの行き届かない箇所が存在しています。

林業振興を推進して行く者として、此のままの状態を放置することは許されず、なんとしても現状を改善すべく、後継者の育成とともに日々活動しています。

大規模林道が通ることによって、現在の体制では困難で、なかなか手入れの行き届かなかった山にも入りやすくなり、山の荒廃を防ぐことができます。

また、木を切り出しやすくするため、大型機材や大型トレーラーなど利用が可能になり、単価的にも安価に木を切り出すことができます。そういった機材が使用できることにより、高齢となった林業者も積極的に山の中に入出入りしやすく、作業しやすくするためにも此の大規模林道は必要不可欠です。

そして、林業を営む地元企業との連携もますます充実させることができ、伸び悩みをつづける林業の活性化を促進することができます。

是非とも、一刻も早い開通を希望します。

広島県三和町 個人・団体等

私は三和町に在住する者です。

大規模林業圏開発林道として「庄原・三和区間」に大規模林道事業予定があることを知り大変よろこんでおるところであります。

この林道は、私のすむ集落を直接通過する林道ではありませんが近くの集落を通過する計画と聞いております。

私は現在三和町の議会議員として中山間地域に暮らす住民が豊かで安定した生活が送れる、活力あるまちづくりのため町政に参画し努力致しております。

家業は零細な農業経営を致しております。勿論わずかではありますが山林も所有いたしております。

以前、山林は農業経営資材や建築材としても重要な役割を果しており殊に家屋新築、就学結婚等、一時的資金の必要時における資金調達も立木販売により達しられおりました。

この重要な山林資源も日本の経済社会の変遷に伴い、木材価格は低迷し、森林愛護の精神も薄れ山林は年々荒れて行く現状であり心の痛む思いがいたします。

森林は水源涵養をはじめ大気汚染防止等々多くの機能を持っております。

この森林、林業の振興を図るためには、どうしても林道新設が必要であります。

道路網が整備されることにより、林産業の振興をはじめ都市との交流促進等々生活環境も大きく変わり地域の活性化に大いなる期待がもてると思います。

大規模林道新設は計画変更されることなく実施され、一日も早い完成を望むものであります。

広島県三和町 個人・団体等

私達の住む木津和地区は九〇パーセント近くが山林原野にかこまれた山林です。

小学校は大正一四年頃の記録では八十二名の児童数で、その様なにぎわいは私も通学した昭和三十年代迄は続いていました。そこには、その子供たちを生み育てる若い力が、そしてその生活の条件が沢山あったのだと思います。

木津和小学校はその後児童数の減少と共に隣町、田頭小学校と合併（昭和三十六年）し、組合立二幸小学校として開校しました。

結果的に現在二幸小全校生徒で十八名、例えもれず過疎高齢地域となり、地域の将来は極めて深刻です。

農林業の衰退もここ迄来て田んぼだけは公社設立等行政の支援や担い手の努力など何とか維持されております。が山の方、木を植えた処、植えない処、それぞれ労力不足、道不足で既設の林道ぞいの山以外は荒れるに任せると云うか手が届かない中、殆どの山が木を売れば足しが要る（業者から請求）状況です。

景観、水源の保持、自然を尊ぶ事は守って行かなければなりません、それだけでは山を維持し、山の本来の機能を守ることは出来ません。

必要な道を造り災害の起こる場所はその道を使って山を守り、少ない労力や山が生むあらゆる資源を百%生かす事を考える事こそ山を守る事に結びつくはずですし、業として成り立つ山林、人のための資源としての山として生かして下さい。

私たちの地域が生き延びるためには山の恵みが不可欠ですし、そのためには私たち自身ももっともっと汗を流さなければなりません。その為にも生きる道、森道が是非必要です。

大型林道の早期完成を何卒よろしくお願い申し上げます。 敬具

広島県神石町 個人・団体等

昭和48年度から大規模林業圏開発林道事業に着工され、これに伴い、大規模林道視線も平成3年度から着工されているが、庄原・三和区間は現在、未着工のままです。此の区間の1市3町は、恵まれた大資源を有し、此の資源の力で中山間の生態系が成り立っている。

関係受益地の人工林率は、50パーセントであり、これら素材の輸送は、林道を必要としています。現在計画されている路線は、輸送ルートにだけでなく、此の林道を拠点とした、中山間地域に振興と活性化を醸し出す重要且つ必要不可欠な林道です。自然保護の面から申せば路線の変更、自然環境に配慮した工法等で事業に着工できます。

是非とも、此の事業が早期着工、早期完成すべく、強く要望し意見書とします。

広島県総領町 個人・団体等

総領福祉会で提供しておりますサービス、デイサービスの送迎、独居老人世帯への配食、相談業務等の訪問等々で、上記区間を利用しております。しかし、自動車1台分の幅しか道路には確保されておらず、対向車と遭遇したさい回避するスペースがない為に、暗く曲がりくねった山道をさがらないといけないのは大変危険で、利用者を同乗させた状態でいつ事故が発生してもおかしくない状況です。さらに、冬季は、豪雪地であるため道と路肩の境目がわからないばかりか、日当たりが悪いために凍結したままの状態となります。道路の脇にはガードレールもない状態ですぐに川となっているためにスリップを起こして川

底に転落事故を起こさないかといつも不安でいっぱいです。

従って、早急に道路整備を行っていただきたく、意見を申し上げます。よろしくおねがいもうしあげます。

広島県郡総領町 個人・団体等

計画の凍結はダメ。早急なる整備をおねがいします。

広島県総領町 個人・団体等

本線は、将来自然と人間が協調共存する森林蘇生の基として、また地域間交流の必要性からも大変期待して待ちました。

突然の凍結との報道で残念でたまりません。是非とも早期着工をお願いします。

広島県総領町 個人・団体等

ぜひ計画どおり建設を!!

過疎地における道路は、生活の基盤となるもので、是非計画どおり建設を望みます。

広島県総領町 個人・団体等

中山間地域に居住する者にとって道路は動脈であり、日常生活を営むうえでの衣食住と同様な不可欠な施設である。今後木材価格の低迷により、田舎でも山林に対する熱意は冷めつつあるものの、林道整備される事により、育林に対する取組みはかつての姿が再現できることを信じて、(自分は取り組む) 必ず具現化されるよう。

広島県総領町 個人・団体等

現在の道路状況をみるに、幅員が狭く、自動車が離合するにも、待ち合わせ離合をしなければならないような状況であるので、本計画は是非計画通りすすめてもらいたいと思います。

広島県府中町 個人・団体等

私は現在広島市郊外に住んでおりますが、実家のある総領町に帰る際、道路幅員が狭いので、たびたび危険を感じる事があり、当計画は非常によい事だと思うので是非計画を早急にすすめてもらいたいと思います。

広島県総領町 個人・団体等

本来の計画の趣旨を大切にしてください。計画の期間を見直しても、全体計画を完成させて得られるのが効果。中途半端は成さざるに等しいかと存じます。

島県総領町 個人・団体等

農林業の振興のためと地域活性、地域の安心(救急等)のため早急に完成をお願い致します。

広島県総領町 個人・団体等

材価の低迷に伴い、森林への育林施業意欲が遠のきつつある中で、コスト、作業効率面でも林道がなければ森林はますます荒廃します。是非予定の林道事業について完成する様御願います。

広島県総領町 個人・団体等

奥地、山間部開発は取残されつつある僻地の今後に明るい希望をもたらすもので早急な前進を希むものです。是非実現を希んでいます。

広島県甲奴町 個人・団体等

「庄原・三和区間」総領町地内について、区間内の国道も含め、この区域の道は狭隘であり、この区域の森林資源のことを考えれば、林道の整備は必要と思われる。

広島県上下町 個人・団体等

大規模林道が建設される事により森林がより身近なものとなり森林が整備されていけば環境のためにもなると思う。

広島県庄原市 個人・団体等

現計画通りの道路を是非実現して下さいように心からお願い致します。

広島県総領町 個人・団体等

森林を造り育てることは吾れ吾れの大事な役目であると思います。子供に受け継がせなければならぬと思っています。現在森林の資産価値が落ちて手のとどかないところがふえています。これをおぎなう上で、林道の造成が大事なことだと思います。是非林道建設に意を注いで下さい。この林を守りたいのです。お願い申し上げます。

広島県総領町 個人・団体等

当町としては早期完成をめざして執行を続けて戴きたい。田舎故に利用価値観が多いと常に思っています。よろしくお願いします。

広島県総領町 個人・団体等

私達の居住している所は、耕地10%、後は山林であります。零細農業が殆どであります。勤務先も庄原、三次或は上下、府中方面が多く道幅（3 m 弱）が狭いので難渋して居ります。又、山林は人工林率75%以上で県下でも上位であります。将来を展望しました時には是非共、早急に大規模林道事業を実施して頂きたいと切にお願い致します。

広島県甲奴町 個人・団体等

近年、この林道建設予定の周辺では山林離れがひどく、森林が荒廃し手入れの遅れが目立つ森林多くみられます。この林道が出来ることにより、森林の整備や素材生産の流通にかなり利用されると思われるので、是非とも建設を進めて下さい。

広島県総領町 個人・団体等

早く実現して頂きたい。

広島県総領町 個人・団体等

林道の大事なことがわかってきました。林道予定区間の建設については是非是非完成させて下さい。お願いいたします。

広島県総領町 個人・団体等

非常によい計画だと思いますので是非進めて下さい。お願いします。

広島県広島市 個人・団体等

道路を早急に改良して頂きたい。家に帰るのも不便です。

広島県総領町 個人・団体等

森林開発の為重要な事業なので早期に建設をお願いします。

広島県上下町 個人・団体等

植林が終り、保育（除伐、枝打、間伐）事業が遅れている山の手入れをするのには林道が整備されていないと山は荒れほうだいになり自然のいとなみがたもてなくなる。林道絶対必要である。

広島県総領町 個人・団体等

現地を良く見て、早く計画通りして頂きたい。

広島県総領町 個人・団体等

私は農産物を、三和町から府中方面へ出すことが多く、大へん便利になるので、ぜひ作ってほしい。

広島県総領町 個人・団体等

私は”里山散策”が趣味で自然に恵まれた山野草を見る事は楽しみです。是非とも谷から谷へ結ぶ林道が有ればと感じています。

広島県総領町 個人・団体等

総領町は庄原市比婆郡5町との合併協議が進んでいます。庄原市、西城町等と結ぶ連絡道として施工を期待します。

以前から出来ると聞いておりましたが、どうなるのかと思案しておりました。

広島県広島市 個人・団体等

今回大規模林道事業で道路が広くなるかも知れないと聞き喜んでいます。

田舎に両親が居れば帰りたくてもやはり冬場は出入りが大変で帰りづらいのです。広くなれば僕らも安心して田舎へ帰れます。

一日も早く道路事情を良くして下さい。お願いします。

広島県庄原市 個人・団体等

過疎に憂う一市民です。県道422の未改修部分が狭く、当地には東洋のピラミッドもあり、中型車等の事故もあり、若者等の離脱も激しく、是非この計画を実現して頂きたく、お願いを申し上げます。

広島県庄原市 個人・団体等

大規模林道については、環境や産業構造の変化に伴う面からも慎重に取り扱わねばならないと思います。私たちの生活道である中領家～庄原線の日も早い改修工事が完成する事を切望致します。幅員3 mの峠越えはきついです。

広島県浪坂町 個人・団体等

私に妻の実家は高尾・小坂線中の県道中領家・庄原線の中にあります。妻は昨年一年間、子供を実家へ預ける為に、狭隘な道路を早朝と夕方通い続けました。その道路は公道と言っても、視界が悪く、雨が降れば石が道路に落ち、雪が降れば最後まで残雪が残るといった状態で、とても生活道と呼べる状態ではありません。

当然道路は一車線で、崖におちそうになる所もあり離合箇所も100m 以上もない所も多くあります。気を付けてはいたのですが妻は冬に雪の為に止まれなかった車と事故を起こしてしまいました。

春に第二子が生まれました。これからもこの道を通して実家に通い続けます。一日も早く車が安全に通る事の出来る”普通”の道路を作って頂きたいです。財政厳しい折、大変でしょうがよろしくお願いします。

広島県庄原市 個人・団体等

既存の道路は狭くこの地で農業を営んでいる者にとって大型機の移動、堆肥などの運搬などに不便が生じ、ひいては若者の農業離れに拍車をかけ、このままでは山間部の過疎地の将来は悲観的なものとなってしまいます。今回の事業を是非とも推進していただきたいと強くお願いいたします。

広島県庄原市 個人・団体等

現在の計画通りに必ず実げんして下さい。心からお願いします。

広島県庄原市 個人・団体等

既存の生活道は狭隘で危険です。林道が通れば苦勞して育てた山林も荒れる事が少なくなり老骨に鞭打ち山林の手入れも楽になります。

広島県総領町 個人・団体等

一部一般県道中領家庄原線併用の計画で大変喜んでいます。生活道が整備されていませので工事を一日も早く着手してください。係の人にも出来れば現場を見てもらいたと思います

広島県総領町 個人・団体等

中山間地に住居をかまえているといつもながら道路の狭さに悩んでいます（特に冬場は積雪で車の離合でも大変です）。こういう事業が有ると聞いて一日も早く道路の拡張を願います。

広島県三和町 個人・団体等

前略御免下さい

私の居住する所は、広島県の山間地域でも北部に近い神石郡三和町です。高齢化、過疎化が進み、公共機関である路線バスも早朝昼夕の一日3往復が運行されています。

町中央にある病院への乗り入れはなく、大変不便を感じていましたが、町当局の取り計らいにより数年前より一日2往復の運行をしていただけるようになりました。

農産物の出荷により生計の一助にしたいと思っても新鮮野菜を希望する消費地の要望に応える為には道路網の整備が重要です。

私の住む近隣町で数年前に農免道路が完成しました。

同町には兄弟友人がいるのでよく利用しますが、地元の方々は通院に、買い物に、通勤に、家事に便利になったという喜びはこの上ありません。

検討委員の方々にこの喜びの生の声を聞いていただきたいと思います。又、私もよくこの道路を利用して感じる事に、山々が最近段々と整備されだしたという事です。

荒れ放題だった山林が月日を重ねるたびに美しく生まれ変わります。道路が出来たおかげで自動車の乗り入れが可能になり、間伐、除伐、枝打ち、下刈り等の手入れが出来るのです。このような立派な道路が私共の地区にもあればと常日頃から感じ、羨ましく思っていました。

この度、大規模林道が私の家や、山近くを通るという構想があるとか聞きました。期待で一ぱいです。

通院も、買い物も、又荒れている山の手入れも実施したい。

年老いた私ですが新たな希望が湧きます。一日も早い着工完成を心待ちにしています。

広島県神石町 個人・団体等

我が町は、公共事業と交付金で支えられています。しかし国、県、町の財源を考えれば、将来にわたり安心できるものではありません。

今日、地域づくり・地方自治づくり等考えられていますが、我が町の主たる産業は、農業と林業で、どちらも最低価格が続いており、今後もこのままでは期待出来るものではありません。

又、平成16年秋には、三和町に本庁を置く合併が決まっております。

このような事を考えるとき、この大規模林道（特に三和～神石間）が不可欠であり早期完成を強く要望します。

必 要 性

- (1) 林業・農業の振興…生産・輸送コストの削減。
- (2) 地場産業の発展…都市との交流を行い、農産物の供給。
観光ルートとしての役割に期待できる。
- (3) 生活の維持…合併による生活の変化に対応。
学校統合によるバス通学の利便性。
- (4) 森林整備の促進…水源確保・国土保全
間伐・枝打ち等雇用対策。
- (5) 自然保護…自然生物の研究が進み、保護に役立つ。

主な事としては以上ですが、この林道の開通により、この中山間地域を発展・活性化させていく要素は多大にあると思います。

よって、私は地元議員として、大規模林道着工を強く要望するものです。

広島県神石町 個人・団体等

私達この中国山地の元で、内地材を主として林業・製材業を営んでいる者は、庄原・三和間の大規模林道の開通に期待し、希望を持ち、特に三和・神石間の着工を強く要望します。

現在、木材価格の低迷により、安価な輸入材に国産材は販路を奪われております。

しかしこの山村の暮らしに大いに役立ってきた木材は、戦後植林した木が伐採時期をむかえています。しかし、今日のように、生産コストが高く、高齢な従事者が多い現状では、伐採意欲も無く、今まで手をかけて守ってきた山林が荒廃していくのが目に見えています。

山林従事者は高齢化が進み、後継者の無い事が最大の悩みでもあります。若者を山林に帰する為には、やはり大型林業機械の導入が必要と考えます。

その為にも、この大規模林道が整備される事により、そこから作業道をつけて機械を山に入れ、生産コストを下げ、伐期に入っている針葉樹を伐採、搬出する事出来れば、木材流通の合理化が可能となります。

伐採した後に台風、地滑り等の自然災害の防止や水資源となる雑木の植林を行い、山林を守っていく事が必要と思います。又、幼齢木の間伐・枝打ち等行う事により、雇用の場も確保出来ると考えます。

又近年、環境問題や健康問題への関心が高まっており、リサイクル可能な木材の良さが広くPRされ木材需要が増す事を期待したいと思います。

林道整備は、林業振興に大いに役立ち、木材産業に携わる者だけではなく、地域にとっても活力を与える事と思い、早期実現出来ますよう、切に要望するものです。

広島県三和町 個人・団体等

私は、平成3年頃大規模林道高尾・小坂線の話聞いており、そのルート周辺に住み、持山があり非常にこれが開設に期待を寄せており、誠にありがたいと思っています。

過疎化、高齢化（高齢化率50%強）の進む私達集落では年ごとに山が荒れていくのではないかと、自分自身もそう思えてなりません。

昨今、林道開設即自然破壊の声もありますが、人間と山とが近くなる、山に通じる道なくて森を守り育てることは出来ません。

どうぞ早期完成になりますようお願い致します。

広島県庄原市 個人・団体等

森林・林業を取巻く状況は、長引く木材価格の低迷、住宅着工数の減少、一方で外材の輸入の増加により、国産材の自給率は20%を割り込むまで落ち込み、需要価格とも極めて厳しい状況にあります。また、林業労働力の減少、高齢化、生産コストの増大等で林業生産意欲は落ち込み大変厳しくなっており、森林・林業に第一線で携わる者としては、将来において大きな不安を抱えているところであります。

このような厳しい状況ではありますが、林業こそ確実な歩みをしなくてはならず、また、近年叫ばれている地球温暖化防止等森林の持つ公益的機能の維持増進に少しでも貢献できるよう、私ども組合は日々努めてきているところです。

この度の大規模林道「庄原・三和区間」の検討がなされていることを知り、筆をとったしだいです。

私ども森林組合では、間伐に主体をおいた森林施業に積極的に取り組んでいます。当然のことながら山間部での作業が主になり、ところによっては急な斜面を機械を担ぎ、現場までの遠い道のりを歩くことも少なくありません。作業員の高齢化がすすんでいるなかで現場までの到達時間・労力を軽減してくれる林道は重要で、森林施業を推進するためには

不可欠な施設です。また、国産材の利用拡大も大きな課題であります。流通・コスト縮減を図るためには、幹線林道の整備も必要です。この幹線があつてこそ、その枝となる支線、作業道作業路など生きてくると思います。「庄原・三和区間」は、その役割を担う幹線であり大きな期待を寄せています。

また、林道は、森林施業に使われることは勿論のこと、山間小集落の生活道として日常生活に深く結びつき、「林道があつてよかった」と地域の人から聞くとともにたびたびあります。利用において国道・県道にはおよびませんが、幹線公道から外れている山間地域にとっては、極めて重要であり確実に利用されています。

近年、「公共事業の見直し」とよく言われますが、確かに無駄なものもあるでしょう。しかし、林道は、無駄とは思えません。

私も山間に生きる者としては、林道はある意味地域を照らす「光」だと思っております。都市は、道路整備など生活環境面の整備が進んでおりますが、山間に暮らす我々の地域はこれからです。都市のほうでは、投資効果が薄いだの言っておられ人もいますが、我々はここで生活してゆかねばならないのです。現に人が住んでいるのです。我々が山を守ってゆかねばならないのです。

委員の皆様方におかれましては、私も山間に生きる者の切実な声を聞いていただき、「庄原・三和区間」が、今後着実に、かつ早急に整備されるますよう慎重なご検討方よろしくお願い申し上げます。

広島県三和町 個人・団体等

私は広島県の高尾・小坂線大規模林道（広島県の庄原・三和区間）の地元町議会議員井上博己であります。

私の住んでいる所は町の幹線道路と離れている山間地です。道は狭く、曲がりくねって、暗い所、危険な所が多くあります。

以前「この地区に大規模林道が付く」というお知らせを戴いた時、私もここに住む者、皆んなこの暗い所に、明るい希望の火を灯されたような喜びに浸り、「何時ごろ通るんじやろうか」、「どんな道が付くんじやろうか」、「どこを通るんじやろうか」と夢をふくらませました。話題は明るくたちまち広く広がり高まって行きました。地区住民の暮らしに夢と活力を与えて戴きました。

最近では、今の細い道に車は増え続け、朝夕のラッシュさえもあります。道一杯の大型車輛や大型ダンプも頻繁に通ります。こうした実態で、地区住民の大規模林道に寄せる期待は大きい。又、立派な道が出来るとは、くらしの励みにもなり、放任された山野に造林や育林の意欲も湧いてくる。私は地元の議員として地区住民と共に待つ事久しかった大規模林道の一刻も早い完成を願うものです。

広島県三和町 個人・団体等

私は広島県神石郡三和町内に住む者です。

私は、三和町内に山林を持っていますが、山に通ずる道も幅が狭く植林、間伐など山の手入れも、コストも高くつくので、私方の山のみならず近隣の山々も年々荒れていくのを見ていると心が痛みます。

地元の町議さんより大規模林道がこの地区の近くを通るという話を聞き、大変期待しております。

2車線の道が付くということなので安心して道を利用する事が出来、山林の手入れ、木の切り出しと大変便利になると思います。

是非とも早い完成をお願い致します。

広島県三和町 個人・団体等

大型林道の話しが出て十数年になります。私達僻地に住む者として大いに期待しているところであります。

一日も早く実現していただきますようお願い致します。

数ある山林資源も道がない為、むだになっています。

又、林道を利用した交通の便、人と物資の往来、農村の活性化につながるこの事業にご盡（尽）力下さい。早い完成をお願い致します。

広島県総領町 個人・団体等

生活道として必要です。早期実現を夢見ています。よろしくお願い致します。

広島県総領町 個人・団体等

早期に完成をお願いします。

山林の管理がしやすい。

福山方面、西城方面へのアクセスが早くなり便利になる。

広島県総領町 個人・団体等

僻地に住む私達には、この事業が一日も早く着工される事を強く望む次第でございます。過疎地活性、物流振興の為に是ひ望みます。

広島県総領町 個人・団体等

林野庁だけ道わだめ。民林も対応出来る様。

広島県総領町 個人・団体等

当地よりの桧等の原木は広島県に比べ岡山地方が高いので搬出路としてこの林道が出来れば、5分1の安い経費で輸送出来るから一日も早い完成を望みます。

広島県総領町 個人・団体等

町村合併により、林道の必要性が増大する。早期完成を望みます。

広島県総領町 個人・団体等

是非とも実施の方向で推進していただきたくお願いいたします。

広島県総領町 個人・団体等

交通の短縮

広島県総領町 個人・団体等

出来るだけ十分な林道にしてもらいたい。七メートルだったら木が繁っても充分だと思う。

広島県総領町 個人・団体等

山林の荒廃防止、中年層への山林への意欲増進に伴う自然荒廃防止の為、必ず必要です。

広島県総領町 個人・団体等

地域の交通網となる事ですから早期完成を願います。

三重県明和町 個人・団体等

帰省しやすくなり、農業の手助けがやり易くなるので実現してほしい。

広島県総領町 個人・団体等

林道は大変必要な事と思います。是非共着工をお願いいたします。

広島県総領町 個人・団体等

町との交流が大変しやすくなり、ぜひ実現してほしい。

広島県総領町 個人・団体等

是非とも実施の方向で推進していただきたく、お願い致します。

広島県神石町 個人・団体等

この大規模林道計画は、大変良い計画なので是非とも早期の建設を望みます。

林道は、生活道としても大変重要な事であり、この計画区域の地域にとっては必要なものだと思います。

線形については、若干の変更を行い、工法等についても自然環境に配慮した対応が大事だと思います。

先ず土地の地権者の意見を聞いて対処してくださり早期の完成をお願い致します。

広島県神石町 個人・団体等

大規模林道の建設が計画されているこの地域は、山林面積が80%を越える山間地帯であり、ほとんどの農家も山林を所有しており、以前より農林業を中心とした産業が盛んな地域で、建築用材となる備北材の生産をはじめ、木炭・薪・パルプ・椎茸など林産物の生産も多く、この地域で生活する住民も山林との関わりが深く、昭和30年代くらいまでは山林と林業に依存した生活も多く見られました。

高度経済成長と共に林業従事者も減少、さらに近年の木材価格の低迷により山林に依存した生活も少なくなり、また、過疎高齢化の進行と共に山林に入り植林の管理をすることも出来にくくなり、戦後せっかく植林した山林も荒れた状況が日立つようになってきています。

近代林業は不振であり経済的価値も低下していますが、地域の住民はまだ山林に関心を持っています。先祖から受け継いだ財産として、また、この地域住民の生活環境の保全のためにも山林の適正な保育と管理は必要であります。道路状況も十分でなく山林が近くて遠い存在となっています。

こうした状況を改善し山村の活性化や林業振興を図るためには、基幹道路となる大規模林道は必要不可欠であります。大規模林道の建設で山林はもっと身近なものとなり、接続する農林道の活用により、山林管理は基より地域間の交流も生まれ、この山間地域の活性化も期待できると考えます。

最近では都市住民にも山林に親しんだり、山林労働者として働く人も増えています。

山村から都市に出ている若者も自然の多い山に入り体験することで、山林の果たす役割や重要性を再確認し、山林や自然環境の保全にも関心が生まれると考えます。

現在神石郡4町村の合併協議も進んでいます。合併より神石町は周辺地域となり利便性の

面からも地域間の交流も進み、この道路の果たす役割は大きいと考えます。この道路により木材や林産物の消費地集積地である福山市、府中市、三次市、庄原市との交通の利便性も向上し、この地域の林業振興は基より生活環境の改善や、通勤圏の拡大等の波及効果により、若者定住も期待されるなど、この道路建設の効果は大きくこの地域には必要な道路だと考えます。

よって、この地域の産業・経済状況を認識され、早急に大規模林道を建設されるよう要望いたします。

広島県神石町 個人・団体等

「時のアセスメント」という視点からその計画が見直されようとしている大規模林道だが、中山間地域に暮らしながら考える「未来アセスメント」という視点から考えるとやはり「大規模林道は必要」との思いは強まります。

「日本（だけの）自然を守るため」「国産材は安いから」「人口減少する田舎だから」という状況が、将来にわたって変わらず続くとは限らないという思いが根底にあります。

●地域経済の発展と生産技術の継承

山林の植林、間伐、伐採、搬出、製材、それらを用いた木造建築などは、旧来から地元根ざした産業として、現在でも高い技術を誇っている。

また道路建設にかかわる土木産業や、運送業、機械整備業なども、林業や農業に付随する産業として高い技術とともに自立運営されている。基幹林道が整備されることにより、その建設過程も含めて地元にくわめて高い経済効果がもたらされることが期待できる。またこれらの技術を後継者に伝承し、役立てることが出来れば人口の減少にも歯止めがかけられることが予想される。

●労働条件の改善と生活環境の向上

工業にせよ農林業にせよ現在は多くの工程が機械化され、輸送は大型トラックを使用し、効率的な運営が求められるが、搬入機材や搬出製品をトラックで輸送しようにも既設の県道の改良が追いついていない箇所も多い。農林業とそれに係る業務を営むものにとって、雇用者の労働環境の改善は大きな課題であるが、基幹林道はそのために大きな役割を果たすものと予想される。

また、労働条件や生活環境の改善は若年層の定着に大きく貢献することが予想される。

●地域住民の安全な生活と福祉を扶助するために

周辺幹線県道は、依然として未整備の箇所が多く、また改良済みであったとしても急峻な山岳地を通過している箇所が多いので、自然災害や豪雪などによる通行止めが発生しやすいものである。こうした時、緊急自動車や生活物資を輸送するための経路が複数確保できることにより、より安心して生活を送ることが出来る。

●国有林や民有林の保守管理、搬出のために

戦後、この地に植林された膨大な国有林資産を活用するため、安全で安価に搬出するためには、作業道の足がかりとなる基幹的林道の存在は必要不可欠である。また、伐採後の再植林に関係する保守点検作業の効率化にも貢献できる。

また民有林への植林活動も促進でき、官民に渡っての優良木材資源の生産へとつなぐ事が出来る。

●循環型社会への一躍を月指して

戦後、輸入木材に押されて、国産木材の需要が伸び悩んでいるのは周知のことであるが、かといって木材資源をいつまでも輸入に頼ることはできないのも事実だ。

日本国内の自然保護は確かに必要であるが、その一方で海外の自然破壊にも目を向けなければならない時代にきている。

自然と社会の共存、あるいは都市生活と山間生活の経済的な連携を考えると、やはりそこには国内の循環型資源である木材の生産流通に注目する必要がある。

●自然保護を考慮した建設技術の発達

以前、スーパー林道などで林道周辺区域への自然破壊が問題になったが、現在では技術革新により、占有面積を最小限にとどめ、周辺への影響を最小限に抑えながらなおかつ安全な工事が出来るようになった。

一見豪華すぎるといわれる大型林道だが、路面は舗装されることにより路盤土砂の流出の防止、維持修繕作業の省力化にも役立つ。

●副次的には観光道路的な役割も期待でき、沿線での観光開発や休息施設の建設による収入も期待できるが、営業不振による廃墟化を防ぐためにその配置や運営については十分に配慮されなければならない。

中国山地を東西に走る「粟倉・木屋原線」沿いには大規模なスキー場や観光地が多く存在しており、この支線である高尾・小坂線はこれらへのアクセス道路として最適な位置づけになる可能性は大きい。

これらの観点から、大規模林業圏開発林道支線高尾・小坂線の重要性を再確認していただき、早期着工に向けての具体的な調査、環境アセスメントを行ってくださるよう強く要望します。

広島県総領町 個人・団体等

中山間地域の活性化につながる事になり、林道のみならず、市町村合併後各地を結ぶ一般道路にも使用出来、必要性大である。

広島県総領町 個人・団体等

在宅福祉サービスを利用する人について毎日の生活に苦勞しています。又、病気になった時にもこの道が出来れば安心です。どうか早期に実現していただく事を願います。

広島県総領町 個人・団体等

- ①交通量からいって？基本であればしなくても良いと思う。
- ②地方はお金がないので大規模な事業はぜひ協力をお願いしたい。

広島県総領町 個人・団体等

利便性を考え、早期着工、完成をお願いします。

広島県総領町 個人・団体等

早期建設を願います。デイサービスの送迎の為、ホームヘルプ事業の為、その他、送迎時、林道があれば大変助かりますのでよろしくお願いします。

広島県総領町 個人・団体等

デイサービス、配食サービスで通る事がありますが、道が悪く対向車が来た時等、特に冬期はとても危険です。

広島県総領町 個人・団体等

着工の早い事を祈ります。

広島県総領町 個人・団体等

大変けっこうな事とよろこんでお願い致します。

広島県三良坂町 個人・団体等

ぜひ拡張していただきたい。車でおちそうになったため。

広島県総領町 個人・団体等

若い者は皆都会へ出てしまい、老人ばかりの過疎の町で県道もせまく山も田畑も荒廃し、こんなところに若い者がかえる事もないでしょう。道路が一番、一日も早く実現できる事を強く希望します。道路ができれば自然と人も出入りも多く活気づき若者達もふるさとに目をむけることでしょう。

広島県総領町 個人・団体等

この度の話を聞き、希望が出てきました。計画通り1日も早く実現できる事を強く要望いたします。

広島県総領町 個人・団体等

早期完成を望む。林道が完成する事により、山林の維持管理がしやすくなる。アクセス道路として必要である。何年もかかっている山が荒れるばかりだと考える。

広島県総領町 個人・団体等

地域の利便性の向上の為、早期着工、早期完成を願う。

広島県総領町 個人・団体等

今の時代車も多く、狭い道では雪の季節も危険が多いので広い道ができればと思います。

広島県総領町 個人・団体等

この地域は林業の熱心な地域で、植えてから45年以上経ちました。これから素材搬出の時期を迎えていますが、郡境を越える道はありません。福山地方へ運搬する利便性が向上する。

広島県総領町 個人・団体等

庄原・三和区間につけて何かメリットがあるのだろうか？

交通量がどのくらいになるかがわからないが、少ないのであれば、建設しない方がよいと思う

広島県総領町 個人・団体等

粗大ゴミを不法投棄されそう。冬場には雪で除雪費用もかかるし草刈り他清掃でも人手がかかるから必要ない。

広島県総領町 個人・団体等

利用時（移動時）困難性あり、早期着行をお願いします。

広島県総領町 個人・団体等

過疎地域、高齢化に歯止めのために、県道中領家～庄原線併用部分より是非とも実施して下さい。

おねがい致します。

広島県総領町 個人・団体等
早期着工をお願いします。

広島県庄原市 個人・団体等

利便を考え早期整備を望みます。総領町内の福祉サービスにおいて、冬季等において、現在大変不便さと困難さ（車運行上）がありますので、整備をされれば地域福祉が発展いたしますのでお願いをいたします。

・大朝・鹿野線

吉和区間

広島県知事

大規模林業圏開発林道は、過疎地域における林業の振興はもとより、地域の総合開発に重要な役割を担うものであり、本県としても事業の推進に鋭意努めているところです。

この度の大規模林業圏開発林道事業の建設予定区間の今後の整備のあり方についての意見について、詳細については別紙のとおりです。

なお、委員会の皆様方におかれましては、検討にあたり、厳しい環境に直面する中山間地域の実情をご賢察の上、慎重なご判断がなされますことを心よりお願いいたします。

(別紙)

今般、検討の対象となりました「吉和区間」の属する「大朝・鹿野線」は、昭和51年度路線の事業着手がされ、順次他区間の整備が進められる中、地元をはじめ県としても本区間の早期着工に強い期待を寄せているところです。

本区間は、県内林業地域の一つ「太田川地域」を横断する骨格的な林道の一部として、加計市場への素材流通経路をなすとともに、公益的機能を併せ持つ多様な森林の造成とコスト軽減による間伐の推進等合理的な林業経営を可能とするための施設として必要不可欠なものであります。

また、本区間による新たな道路網の形成により伴蔵集落への緊急時のアクセス機能の充実が図られるとともに、高速道路の迂回路としてなど、地域の活性化に大きく貢献するものであり、そのうえでも地元の期待は大きく、一日も早い完成が望まれているところです。

ついては、森林・林業はもとより地域の発展に大きく寄与し、また、水源のかん養等公益的機能の維持増進など広範囲に効果をもたらす本区間の早期完成を強く望むものであります。

なお、本区間は、西中国山地国定公園内を通過することから、自然環境に十分配慮した適切な対応が必要と考えます。

広島県廿日市市長

大規模林道圏開発林道建設事業については、中国山地大規模林業圏の一層の振興を図るため建設予定区間「吉和区間」の整備促進を要望します。

大規模林道建設予定区間「吉和区間」の位置する旧吉和村は、広島県産材の供給地として一翼を担う地域であり豊富な森林資源に恵まれている一方その多くが育生途上にあります。

近年の木材価格の低迷等により林業活動も停滞気味で、手入れ不足による森林の荒廃が目立ち、森林の多様な機能が低下している現状であります。

このような中、本計画の林道整備を行うことは、森林の保育・管理等を効果的に進め、素材生産コストを削減するとともに、森林の持つ多面的機能の発揮など大きな役割を果たすと考えられます。

また、本線終点にある集落についても林道が整備されることにより災害及び緊急時の避難等にも大きな役割をはたします。

本地域の健全な森林の育成や林業をはじめとした各種産業の活性化のため、本区間を早期に整備していただきますようよろしくお願いいたします。

期待される効果

- ① 豊かな森林資源の有効な利用と森林整備の維持増進
- ② 林業を中心とした地域産業の振興

③ 迂回路機能を果たす道路網の整備

広島県廿日市市 個人・団体等

大規模林道事業 大朝鹿野線吉和区間につきましてご意見を提出させていただきます。

当方は、この度計画されております林道の土地所有者であります。

この計画該当地区は、現在広葉樹の二次林となっております。

ご存じの通り、広葉樹林でさえも放置しておけば樹木の成育に障害を与える用件は数限りなくあります。

特に当方のように林業で生計を立てている者にとりましては、広葉樹林の育成でさえも林業の一環と考えております。

有用な広葉樹を育成するためには、定期的な保育が必要であるにも拘わらず、現時点で路網が整備されていないために、全くの放置状態であります。

今回、この計画が実施される事によりまして、林内の有用広葉樹の保育も行い、ひいては水源涵養機能の増大を図る事が可能であると大きな期待を持っております。

つきましては、本地区の早期開設を要望させていただきます。

広島県廿日市市 個人・団体等

整備の推進・早期完成を望みます。

(理由)

近年木材価格の低迷等により林業離れが進む中、手入れ不足による森林の荒廃が進み、森林の持つ多面的機能低下が懸念されています。

こうした中、森林の持つ多面的機能を十分に発揮させるための森林の育成管理の推進、経済林としての森林の素材生産のコスト削減にと、基盤整備とりわけ路網整備の役割は大きいものがあります。

また、森林管理育成には欠かせない林業従事者は現在高齢化が進み、人数も減少傾向にあります。

こうした林業従事者の災害緊急時における対応にも、路網の整備は不可欠であろうと思います。

以上、健全な森林の育成管理、緊急時における林業従事者への対応、林業活動活性化のため「吉和区間」の整備推進、早期完成を切に望みます

広島県廿日市市 個人・団体等

整備の推進・早期完成を望みます。

(理由)

木材搬出に林道が入っていれば、搬出費が安く済み、森林所有者に現金が多く渡せる。

広島県廿日市市 個人・団体等

整備の推進・早期完成を望みます。

(理由)

私は、作業班長として作業員を数名つれて山林作業をしています。

最寄りの道から機械や燃料、弁当を担ぎ長い時間をかけて行く作業現場での作業は、災害緊急時にはどうしようか不安です。

また、現場まで自動車での移動なら何時間かかってもいいが、徒歩時間が長い現場は、作業員が嫌うのが現状です。

作業員も高齢化して来ていますので、林道、作業道の整備を望みます。

広島県廿日市市 個人・団体等
整備の推進・早期完成を望みます。
(理由)

私は、現在68歳で元気に山林作業員として働いています。
しかし、世間一般では高齢者の仲間入りなのか、家族からは歳なんだから怪我には気をつけてといわれ毎日山に仕事に行っています。
一緒に働く人数も年々少なくなり作業現場まで道が入っていれば心強い。

広島県広島市 個人・団体等
広島県戸河内・吉和区間の二軒小屋・中津谷間の中止を要望します。
(大朝・鹿野腺)

いまだ着工されていない、二軒小屋・中津谷間がなぜ中止にならなかったのか全く理解できません。この区間も早急に中止を決定して下さい。

西中国山地国定公園内に位置する細見谷は、極めて良好に保存された溪畔林です。この細見谷は詳しい調査がなされていませんでした。しかし近ごろ河野昭一京都大学名誉教授や、日本生態学会を初めとした専門家の方々の詳しい調査が進んでいます。それにより他では類を見ないほど、原生の姿を残した豊かな溪畔林であることがよりいっそう明らかになって来ました。この細見谷を縦貫する予定の大規模林道建設計画に対し、日本生態学会ではこの溪畔林沿いの工事の中止を求める要望書を林野庁にも提出しています。

極めて多様性に富んだ林相と、生物相を合わせ待った細見谷は、日本の宝ともいえるもので各界から細見谷の保全措置を求める声が上がっています。自然を破壊する時代は過去のもので、いまや残された大切な自然をいかに保全して行くか、人々の英知を集めて努力すべき時代です。

また地質的にも大変崩れやすく、建設の費用や建設後の維持管理費が莫大なものになることも明らかです。

細見谷溪畔林を縦貫する二軒小屋・中津谷かんの工事中止をお願いします。

廿日市市 吉和の2.3km区間の中止は歓迎です。

広島県広島市 個人・団体等
広島県戸河内・吉和区間の二軒小屋・中津谷間の中止を要望します。
(大朝・鹿野線)

いまだ着工されていない、二軒小屋・中津谷間がなぜ中止にならなかったのか全く理解できません。この区間も早急に中止を決定して下さい。

西中国山地国定公園内に位置する細見谷は、極めて良好に保存された溪畔林です。この細見谷は詳しい調査がなされていませんでした。しかし近ごろ河野昭一京都大学名誉教授や、日本生態学会を初めとした専門家の方々の詳しい調査が進んでいます。それにより他では類を見ないほど、原生の姿を残した豊かな溪畔林であることがよりいっそう明らかになって来ました。この細見谷を縦貫する予定の大規模林道建設計画に対し、日本生態学会ではこの溪畔林沿いの工事の中止を求める要望書を林野庁にも提出しています。

極めて多様性に富んだ林相と、生物相を合わせ持った新見谷は、日本の宝ともいえるもので各界から細見谷の保全措置を求める声が上がっています。

自然を破壊する時代は過去のもので、いまや残された大切な自然をいかに保全して行くか、人々の英知を集めて努力すべき時代です。

また地質的にも大変崩れやすく、建設の費用や建設後の維持管理費が莫大なものになるこ

とも明らかです。

細見谷溪畔林を縦貫する二軒小屋・中津谷かんの工事中止をお願いします。
廿日市吉和の2.3km の中止は大歓迎です。

・広見・篠山線

鬼が城・薬師谷区間

愛媛県知事

宇和島市の鬼が城から津島町稲が窪にかけての地域は、山財ダム上流の重要な水源林地帯であり、国有林及び民有林の人工林が多いが、基幹道路がないことから、効率的・効果的な森林整備の推進や木材搬出等のため、林道ネットワークの整備が必要な地域である。地元市町からの要望も強いことから、事業の推進をお願いしたい。

1 鬼が城・薬師谷区間について

本区間は、鬼が城から市道柿原55号線及び町道宇和島・黒尊4号線（旧 黒尊スーパー林道：全幅員＝4.6m）の改良と林道新設を行い、国道56号線へ至るルートであり、権現山西南斜面に広がる人工林等の森林整備や木材搬出等のため必要な基幹道路であるが、

- ・薬師谷地区の社会情勢の変化（住宅地の増加、温泉施設の設置等）
- ・環境への配慮（希少猛禽類（ハヤブサ）の生息）

等により、薬師谷方面への現計画による林道開設は難しいと思われるため、終点（薬師谷側）の見直しによるルート変更の検討をお願いしたい。

また、既設道路改良区間については、できる限り地形の改変を少なくする線形・工法等の選択をお願いしたい。

2 八面山・稲が窪区間について

本区間は、町道宇和島・黒尊4号線を起点とし、津島町稲が窪に至るルートであり、山財ダム上流の重要な水源林整備のため必要であるが、ほとんどが国有林内を通過しており、できる限り民有林を通過するルートの検討をお願いしたい。

愛媛県宇和島市長

・宇和島市の森林の人工林率は49.8%であるが受益地内の人工林率は61.1%と高い。これらの森林はようやく成熟期を迎えたものの、木材価格の低迷と路網整備の遅れに起因して収穫作業である主伐が停滞し、生産の目途がたたない産業としてのマイナスイメージが定着化し、森林の育成・管理に対する意欲が減退し、林業は厳しい状態に直面している。

若者が夢を持てる森林を育てる為にも、機械化によって作業効率を向上させていく必要があり、森林資源の有効活用と森林保全に寄与する大規模林道の推進は必要不可欠と思われる。

しかしながら本区間の終点である薬師谷地区においては、計画当時と情勢が変化し既設公道の周辺に住宅地の造成が進んでおり、上流には遊歩道、そうめん流し等があり市民に親しまれている市内唯一の景勝地である薬師谷溪谷がある。

その上、受益地には希少鳥類（ハヤブサ）の生息が確認されており、工事の影響が懸念されるため、宇和島市南部の森林地帯を通過し国道56号線に接続するルートの変更を検討して頂きたい。

また鬼ヶ城・薬師谷区間の市道柿原55号線（旧黒尊スーパー林道）の改良区間については、現道を最大限利用し、道路改良に伴う地形の改変を最小限にするよう検討をお願いしたい。

現在この地域には放置されたままの山が多く見られることから、大規模林道が開設される事により、それから延びる支線林道の設置が容易となり、森林施業の作業効率アップ及びコストの縮減が期待されている。これにより除伐、間伐、主伐等が推進され、森林資源の有効利用による林業の振興はもとより、薬師谷溪谷と合わせた、市民のための環境に配

慮した森林整備を検討していきたい。また関係機関とも連絡を密にしてその機能を十分に発揮させるため、地方道とも有機的なネットワークを構築する林道網整備を行うことが大切であると考えている。

愛媛県津島町長

【広見・篠山線 八面山・稲が窪区間】

本町における大規模林道事業は、広見・篠山線笹郷・小岩道区間18.9km が平成7年10月に開通したのに続き、平成8年度より小岩道・鳥越区間（10.2km）が現在まで順調に進んでいるところであります。

今回「大規模林道事業の整備のあり方検討委員会」において検討されている、八面山・稲が窪区間につきましては、受益地が全て本町であります関係上意見を述べさせていただきます。

津島町は、総面積の84%が森林面積であり人工林率は52%以上と豊富な森林資源を有しております。特に当区間の受益地は国有林並びに民有林からなり人工林率は、ヒノキを中心に92%と町全体よりも高く、今後保育・間伐等の森林施業は国有林・民有林とも増加する見込であります。

このことから、当区間の計画路線は当初の国有林地内を通過する路線でなく民有林内も多く活用して頂ければ、民有林の今後の森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの領減が期待され又、路線延長並びに事業費の縮減にもつながるのでないかと考えます。トンネル案と平行して考慮して頂きたくお願いする次第であります。

【広見・篠山線 鬼が城・薬師谷区間】

この区間の町道（宇和島・黒尊4号線）改良については、出来る限り現道利用とし、最小限の改良に止めることで、事業費の削減並びに自然保護にもつながり、又ルートについてはトンネルも考慮し延長距離の短縮を検討して頂きたい。

いずれにせよ、大規模林道事業広見・篠山線は当地域にとって、森林整備計画の基本であり、林業の振興はもとより、隣接市町村とのアクセス道の一つとして大変重要であり、大きな効果が見込まれます。早期着工、早期完通を切望して意見とします。

四国森林管理局長

計画路線は、宇和島森林管理センター管内鬼が城国有林等の30,31,33,43,44,61林班を通過する計画となっている。

国有林の人工林の大部分は除間伐を必要とし周辺地域は林道整備が不十分であることから路網の整備は、不可欠であり可能な限り国有林内を通過し当計画が早期に実現することを希望します。

愛媛県松山市 個人・団体等

●総論として、すべての路線に当てはまる問題

・現在工事中の区間の見直しを

本来必要であった、現在工事中の区間に対する見直しが行われておらず、計画段階の区間についてだけの見直しであるのは問題である。見直しは連結する全線を一つのものとして行うべきである。さもなければ、工事中の区間で事業がそのまま継続していることが、計画中区間の必要性の根拠になってしまう。

・見直しは各地で行われるべき

ステイクホルダーがみな参加する型の評価プロセスをこのような見直しの機会に導入す

るべきであって、中央の「専門家」が判断するというやり方自体が時代遅れである。

- ・事業評価ではなく政策評価を

本来の林業振興のためには間伐作業を可能にする細い作業道の路線網こそが必要であるが「大規模林道」は不要である。また、奥地への侵入路を作ることによって産業廃棄物などの不法投棄の温床となりかねないと思われる。これらの、本来の政策的な目的との合致性、および環境面の悪い波及効果を考慮する「政策評価」の一環としてこそ今回の見直しは行われるべきであるのが、今回行われているのは単なる「事業」評価に過ぎない。国は「政策」評価をこそ行うべきである。

- ・開発の悪影響も考慮すべき

間伐という手入れをした木材だからといって将来高価で売れるということを保証しない。ある地域の林業に道路をつけてこ入れすることは、搬出量の過剰による市場でのセリ価格の低下を招くことになりうるため、他の近隣地域の林業の足を引っ張ることにもなりかねない。地域の林業計画の中で、人工林として優先すべき地域がどこかという総合的な評価にもとづいて林業振興は図るべきであり、「大規模林道」が林業振興のためなのであれば、その上位計画の林業計画にもとづいて個別事業の必要性は評価されるべきである。

●個別区間への意見

愛媛県 広見・篠山線

鬼が城・薬師谷区間（愛媛県）

- ・水土保持林地域なので林道を中止してください。

「受益地の80%が水土保持林に区分されている。」ことから、土地を切り刻まないことが重要であることがわかる。この地域に幅広い舗装道路を建設することは、集水域の水の流れを破壊することになり、下流への洪水時の水量増加や、土壌の流出を引き起こし河川管理コストの高騰を招くことになる。まさか後で砂防ダム建設や頻繁な浚渫を必要にすることがこの事業の目的ではないはず。「大規模林道」ではない、そのような環境負荷を招かない種類の林道を作る技術はすでにあるはずである。

- ・委員会の議論を尽くせ

委員会における主な議論より、「・急傾斜であっても既に造林が進み既設林道もあるところにあえて計画した理由をもう少しきちんと示してほしい。」とした意見に賛同する。

これに答えて説得できる論理を出せないのであれば中止にするべき。

・広見・篠山線

八面山・稲が窪区間

(再掲)

愛媛県知事

宇和島市の鬼が城から津島町稲が窪にかけての地域は、山財ダム上流の重要な水源林地帯であり、国有林及び民有林の人工林が多いが、基幹道路がないことから、効率的・効果的な森林整備の推進や木材搬出等のため、林道ネットワークの整備が必要な地域である。地元市町からの要望も強いことから、事業の推進をお願いしたい。

1 鬼が城・薬師谷区間について

本区間は、鬼が城から市道柿原55号線及び町道宇和島・黒尊4号線（旧 黒尊スーパー林道：全幅員＝4.6m）の改良と林道新設を行い、国道56号線へ至るルートであり、権現山西南斜面に広がる人工林等の森林整備や木材搬出等のため必要な基幹道路であるが、

- ・薬師谷地区の社会情勢の変化（住宅地の増加、温泉施設の設置等）
- ・環境への配慮（希少猛禽類（ハヤブサ）の生息）

等により、薬師谷方面への現計画による林道開設は難しいと思われるため、終点（薬師谷側）の見直しによるルート変更の検討をお願いしたい。

また、既設道路改良区間については、できる限り地形の改変を少なくする線形・工法等の選択をお願いしたい。

2 八面山・稲が窪区間について

本区間は、町道宇和島・黒尊4号線を起点とし、津島町稲が窪に至るルートであり、山財ダム上流の重要な水源林整備のため必要であるが、ほとんどが国有林内を通過しており、できる限り民有林を通過するルートの検討をお願いしたい。

(再掲)

愛媛県津島町長

【広見・篠山線 八面山・稲が窪区間】

本町における大規模林道事業は、広見・篠山線笹郷・小岩道区間18.9km が平成7年10月に開通したのに続き、平成8年度より小岩道・鳥越区間（10.2km）が現在まで順調に進んでいるところであります。

今回「大規模林道事業の整備のあり方検討委員会」において検討されている、八面山・稲が窪区間につきましては、受益地が全て本町であります関係上意見を述べさせていただきます。

津島町は、総面積の84%が森林面積であり人工林率は52%以上と豊富な森林資源を有しております。特に当区間の受益地は国有林並びに民有林からなり人工林率は、ヒノキを中心に92%と町全体よりも高く、今後保育・間伐等の森林施業は国有林・民有林とも増加する見込であります。

このことから、当区間の計画路線は当初の国有林地内を通過する路線でなく民有林内も多く活用して頂ければ、民有林の今後の森林整備及び森林管理に利用され、施業コストの軽減が期待され又、路線延長並びに事業費の縮減にもつながるのでないかと考えます。トンネル案と平行して考慮して頂きたくお願いする次第であります。

【広見・篠山線 鬼が城・薬師谷区間】

この区間の町道（宇和島・黒尊4号線）改良については、出来る限り現道利用とし、最小限の改良に止めることで、事業費の削減並びに自然保護にもつながり、又ルートについて

はトンネルも考慮し延長距離の短縮を検討して頂きたい。

いずれにせよ、大規模林道事業広見・篠山線は当地域にとって、森林整備計画の基本であり、林業の振興はもとより、隣接市町村とのアクセス道の一つとして大変重要であり、大きな効果が見込まれます。早期着工、早期完通を切望して意見とします。

四国森林管理局長

宇和島森林管理センター管内26,27,28,34,36林班内を通過する計画となっている。路線計画は、鬼が城・薬師谷・区間と連絡する予定であり、当地域の国有林も除間伐を必要とする林分が多く幹線林道の開設が待たれている。完成した際の国有林の管理、地域産業への貢献度は多大なものがあり早期実現することを希望します。

愛媛県津島町 個人・団体等

私は津島町山財大道部落において林業を専業とする者です。

私の所有林は81ha あり、大規模林道八面山稲が窪線の受益範囲内に含まれており、この路線内の山林は戦後植栽された国有林・民有林であります。私達林家は近年の木材価格の低迷により大変苦しい状況であります。

大規模林道の完成により当該林道を幹線として、林内作業道の整備を行い機械の導入により作業効率を高め生産コストの低減を図るため、また下流には山財ダムもあり水資源の確保の面からも人工林の全伐を控え、間伐、択伐の施業を行い、自然にやさしい森づくり、山づくりを行うには大規模林道は是非とも必要であります。

又観光面でも百名山である、“ゆずりは”と、“篠山”を結ぶ道路として御内の源地公園から、大道稲が窪と八面山区間の大規模林道を1日も早い完成をして頂く事をお願い致します。

愛媛県津島町 個人・団体等

森林、林業の不況及び担い手不足は、適切な森林の管理や林業生産活動の停滞を招くなど、深刻化しています。

大規模林道を幹線とした林道網の整備は、この厳しい状況を改善し、林業生産性の向上、造林コストの低減はもとより、大型高性能機械を搬入することが出来、伐採搬出等の経費の節減、輸送時間の短縮化、労働条件の改善を図る事が出来ます。また、高齢級間伐の促進、間伐材の搬出及び有効利用する事により、林家の所得向上に多大に結びつくものであります。

山を守っていくためには無くてはならないのが林道であると思います。

今後に置かれましても、大規模林道（広見・篠山線、八面山、稲が窪区間）の一日も早い完通をお願いいたします。

・清水・東津野線 田ノ川・古尾区間

高知県知事

四国西南山地大規模林業圏に含まれる高知県西部地域は、地形が急峻で、地理的にも不利な条件にありますが、健全な森林を育成することにより、森林生産活動の活性化と森林のもつ多面的な機能の発揮が期待される地域であります。

今回、「大規模林道事業の整備のあり方検討委員会」で検討されています2区間が含まれる、大規模林道清水・東津野線は、地域の森林を南北に結ぶ公団幹線林道であり、林業生産や間伐などの森林整備への活用が見込まれるとともに、山村集落の交通の確保、地域住民の生活環境の改善に寄与するものと期待されます。

また、当路線はこれまでも情勢の変化に応じた計画の見直しを行いつつ事業が進められてきており、地元市町村も早急な整備を要望しています。

本路線が地域振興のため効率的かつ効果的な事業として実施され、中山間地域のネットワークとしての機能を十分に発揮することが必要であり、下記のとおり整備をお願いします。

記

1 田ノ川・古尾区間（中村市）

受益地の森林整備、林産物の運搬、集落間の交流の幹線として期待されていると同時に、県道昭和中村線のバイパス機能も持つ路線であり、地元中村市も早急な整備を望んでいます。

当区間の幅員の見直しと早期の整備をお願いします。

2 大正・東津野区間

高知県でも熱心に林業に取り組んでいる、梶原町、東津野村、大正町、窪川町に開設された林道で、森林整備、林産物の運搬、集落間の交流の幹線として期待されています。

また、当区間は昭和61年及び平成10年に幅員の見直しや延長等の縮減が図られており、早期の整備をお願いします。

高知県中村市長

大規模林道清水・東津野線（田野川・古尾区間）の建設につきましては関係各位の尽力により林道開設に向け努力されていることに深く感謝し申し上げます。

今回、中村市の受益者として、以下のとおりご意見申し上げます。

記

大規模林道清水・東津野線（田野川・古尾区間）における受益地の森林面積は、635haあり、このうち人工林は427haに達しており、人工林率は、67%となっております。（中村市の人工林率は、59%）また、この人工林の約80%が35年生以下の人工林となっており、今後行われる間伐等の森林整備及び森林管理に利用され施業コストの軽減や宿毛市にある県森連共販所及び西部木材センターへのアクセス道として期待されると考えております。

また、中村市の路網密度は低く路網の根幹としての幹線林道の拡充が望まれており、田野川地区の迂回路としての期待もされております。

そして、現在、国道439号と市道田野川線間は、ふるさと農道緊急整備事業（幅員7.0m）で整備中であり、今後も市道田野川線の改良工事を継続していく予定であります。県道昭和中村線（代替公道区間改良率52%）は、現在のところ防災工事のみの施工しかしておらず、今後の改良区間は地形も厳しく、古尾地区までの早期完成望めない状況にあり、県道昭和中村線のバイパスとして期待されております。

よって、森林整備、林産物の運搬、集落間の交流として、大規模林道清水・東津野線（田野川・古尾区間）の7.0m 規格を5.0m に縮小し、事業費の節減と工事期間の短縮を図り、早期完成をお願いします。

四国森林管理局長

当路線計画内には、該当する国有林はないが地元の生活道としての利用度は大きいものがあり、地域住民は早期の着工を望んでいる。

高知県田野川町 個人・団体等

大規模林道清水・東津野線（田ノ川、古尾区間）の建設につきましては関係各位の尽力により林道開設に向け努力されていることに深く感謝し申し上げます。

今回、田野川甲地区の受益者として、以下のとおりご意見申し上げます。

記

1、森林整備、林産物の運搬、集落間の交流の根幹として開設が望まれ、受益地の森林面積は635ha で人工林率も高く、田野川集落は202名（迂回路無し）で人口も多く迂回路として期待され、中村市の路網密度は、18.8m/ha と低く路網の根幹としての幹線林道の拡充が望まれる。

2、行政界を超えた地域住民の交流は、過疎化による人口の減少の中で集落の維持発展のためには重要と考えており、本林道の果たす役割に大いに期待をしております。

山間部に住み、森林を所有し、林業を経営するものにとっては、道路の充実は欠かせないものであります。また、直設森林所有者でない方々も国土の保全、水源の涵養、保健休養の場等、森林の公益的機能の恩恵を受けるものと思っています。

何卒、本区間の早期着工及び大規模林道清水・東津野線の早期開設に向け、ご尽力していただきますよう宜しくお願いします。

高知県中村市 個人・団体等

大規模林道清水・東津野線（田ノ川・古尾区間）の建設につきましては関係各位の尽力により林道開設に向け努力されていることに深く感謝し申し上げます。

今回、中村市森林組合の代表者として、以下のとおりご意見申し上げます。

記

大規模林道清水・東津野線（田ノ川・古尾区間）における受益地の森林面積は、635ha あり、このうち人工林は427ha に達しております。人工林率は、中村市の平均をはるかに上回っており、また、この人工林の約80%が35年生以下の人工林となっております。今後行われる間伐等の保育や伐採、搬出に伴う施業コストの軽減が十分に期待されることは言うまでもありません。

よって、大規模林道清水・東津野線（田ノ川・古尾区間）の早期開設をお願いします。

・清水・東津野線 大正・東津野区間

(再掲)

高知県知事

四国西南山地大規模林業圏に含まれる高知県西部地域は、地形が急峻で、地理的にも不利な条件にありますが、健全な森林を育成することにより、森林生産活動の活性化と森林のもつ多面的な機能の発揮が期待される地域であります。

今回、「大規模林道事業の整備のあり方検討委員会」で検討されています2区間が含まれる、大規模林道清水・東津野線は、地域の森林を南北に結ぶ公団幹線林道であり、林業生産や間伐などの森林整備への活用が見込まれるとともに、山村集落の交通の確保、地域住民の生活環境の改善に寄与するものと期待されます。

また、当路線はこれまでも情勢の変化に応じた計画の見直しを行いつつ事業が進められてきており、地元市町村も早急な整備を要望しています。

本路線が地域振興のため効率的かつ効果的な事業として実施され、中山間地域のネットワークとしての機能を十分に発揮することが必要であり、下記のとおり整備をお願いします。

記

1 田ノ川・古尾区間（中村市）

受益地の森林整備、林産物の運搬、集落間の交流の幹線として期待されていると同時に、県道昭和中村線のバイパス機能も持つ路線であり、地元中村市も早急な整備を望んでおります。

当区間の幅員の見直しと早期の整備をお願いします。

2 大正・東津野区間

高知県でも熱心に林業に取り組んでいる、梶原町、東津野村、大正町、窪川町に開設された林道で、森林整備、林産物の運搬、集落間の交流の幹線として期待されています。

また、当区間は昭和61年及び平成10年に幅員の見直しや延長等の縮減が図られており、早期の整備をお願いします。

高知県大正町長

大正町は、高知県西部に位置し清流で名高い四万十川が町を東西に流れています。森林面積は、国有林を含めると面積の92%を占めていますが、近年の木材不況等の影響により森林に対する適切な間伐、保育等による森林整備ができていない状況で、水源かん養機能や国土保全機能が十分発揮できない森林が存在するようになってきています。

このような状況から、今後、大規模林道を基幹道として高密度な作業路網を開設して、間伐、保育等の森林整備を積極的に実施し、長伐期施業、複層林施業、生態学的に地域に適した多様な樹種を導入する施業を実施、水源のかん養や自然環境に配慮し公益的機能を含めた森林整備を進めなければなりません。

大規模林道に対する森林施業の期待は、大きく受益地における緊急間伐団地の設定や、保安林施業等の導入、特定間伐や調整伐を行うことにより素材生産量の増加も見込まれ、本林道を中心に地域林業の活性化が多いに期待できます。

早急に大規模林道（大正－東津野工区）の早期着工をお願いし、林業振興はもとより、町の活性化に寄与したいと考えておりますので、何卒よろしくお願い申し上げます。

高知県窪川町役場

当該区間については、森林整備、林産物の運搬等の林業用道路としてのみならず、大正から東津野間の生活道としての役割も期待されます。特に窪川町内においては、現状では国道381号線又は同197号線を迂回して両町村へ至る経路を通常としていますが、今後、県道松原窪川線と合わせて当該林道が整備されれば、利用頻度の高い道路になり得ると考えています。また、林業の面からは、窪川町は県森林組合連合会の木材共販所を有しており近隣からの木材搬送コストの軽減に寄与すると考えています。

以上により、当該路線の継続的な整備を希望するものです。

高知県梶原町長

梶原町は、高知市から西北に77km、高知、愛媛両県の県境で四国西南地域、清流「四万十川」の源流域にあります。

町の総面積は、南北に30.5km 東西に17.3km で日本三大カルストの一つで雄大な四国カルスト高原に抱かれた236.51km²で、その91%が林野で占められており、耕地面積は僅か2%にすぎず、そのほとんどが谷間や急傾斜地に点在しております。

現在森林の持つ公益的機能の発揮と地域林業の活性化を図るべく FSC の認証等森林資源の質的向上に重点を置いた森林整備に取り組んでいますが、採算性の悪化による林業を巡る厳しい経済情勢の中、林業労働者の確保が一つ齢化や木材価格の低迷のため間伐や保育の施業が連れた林分が多いことから、生産基盤である林道等の整備促進が強く望まれているところです。

町としても、大規模林道に対する森林施業の期待は大きく、受益地における緊急間伐団地の設定や保安林施業等の導入による各種保育事業も実施、予定されており特定間伐や本数調整伐などにより森林機能を確保することで、素材生産量の増加も見込まれ、当区間を中心とした循環型の林道に整備でき高性能林業機械の導入による素材の搬出経費、特に木材集荷所への時間短縮による労働費、間伐材の有効利用など大幅な造材コストの削減が図られ、収益の向上と地域林業の活性化が大いに斯得できるところであります。

また、当区間は、これまでも、幅員や延長の見直しも行われてきましたが、町南部地域と町中心部を結ぶ路線でもあり、梶原病院への通院、通勤に使用するアクセス道として林業以外にも広域的な本町の基幹道に位置づけられた路線でもあり、林業振興はもとより、地域住民が幅広く利用できる重要路線として早期完成が強く望まれている路線であります。

つきましては、民有林の経営も大変厳しい状況でありますので、民有林を通るルートへの変更も併せて検討をお願いいたします。

四国森林管理局長

窪川事務所管内24～28、41～47、173～175林班を通過する計画となっている。

現在の予定線は、ほとんど国有林内を通過する計画となっているが当計画路線に平行して既設林道が部分的に開設されており、可能な限り既設林道を改良する計画として頂きたい。

当計画が実現した場合、国有林をほぼ縦走することとなり、林産物の搬出、管理、レクリエーション利用等多方面での活用が考えられ一目も早い実現を希望している。

高知県東津野村 個人・団体等

梅雨の候、貴職におかれましてはご健勝のことと存じます。

さて、標記の件につきまして意見を述べさせていただきます。

大規模林道の開設に関しては、予算或いは環境上の問題において種々のご意見ご指摘があ

ることは承知しております。

しかし、山村で生活をして、林業を営むものにとって道（大規模林道を含めた）は大変重要なものであります。

それは単に交通上の利便性のみならず、山村においてはその大部分を占める森林の価値そのものを左右し、ひいては地域全体の存在価値にも影響を及ぼすものであります。

昨今の林業情勢から見れば、大規模林道は地域林業の背骨を成すものと言っても過言ではない存在であり、その必要性は論議をまたないものと考えます。

又、大規模林道は林道としての役割だけでなく、地域の観光振興或いは緊急災害時の避難及び迂回路として非常に重要な役割を持ち、また果たさなくてはならない存在であることはご高承のとおりであります。

以上のようなことを勘案いたしましても、大規模林道の開設は今後においても必要な事業であると考え、継続されることを切望し、清水－東津野線の早期完成を要望いたします。

高知県梶原町 個人・団体等

拝啓

私は高知県梶原（ゆすはら）町で農林業を営んでいるものです。今回、私達の地域に予定され希望しております大規模林道計画が大幅な見直しをされることになり、場合によっては計画自体が中止になるかも知れないとの話を、役場の方から聞きました。そして、このことについて、広く国民の意見を聞かれるとのことなので、拙い筆をとった次第です。乱筆、乱文の程ご寛容にお願いします。

私は町内出身ですが、現在の家には養子として入り、先代から育ててきた杉の植林を主体とし、主に林業で生計を立ててきました。しかしこの十数年来材価の低迷がつづき、今までのような人力施業では採算性がとれなくなり、林道や作業道の積極的な開設を梶原町が厳しい財政の中で独自の林業支援策を展開していただく中で何とか頑張っている状況です。

町の資料によれば、町内の林道整備状況（路網密度というそうです）は48m ha 当たりということで、相当高い数字なのだというのですが、現在計画中の我々の地域（初瀬区、松原区）は過去にダム建設計画により各種事業導入が見送られた歴史があり、また、国有林が多いために、基幹となる林道が開設されないままに現在に至っています。

技術的なことは判りませんが、現在の計画ルートが幹線林道として開設いただければ、それに接続する支線が毛細血管の如く張り巡らせることになり、間伐をはじめとした適正な森林管理と有用材の低コストによる換金化ができるようになります。

新聞やテレビでの報道では、大規模林道をはじめ、国道に至るまで田舎には不要だ、無駄な投資だという意見が出されていますが、このような田舎にも同じ国民として、我々も誇りと自信を持って（それは宿命としても）生きている人間がおります。

景気が低迷する中で、我々の生活の糧としては林業や農業による経済活動しかありません。

都会だけが、人の多いところだけに集中投資するような考え方だけは断じて納得できません。

町の方では、「環境」を中心課題として、林業だけでなく広い考え方からの取組として、FSC（あまり詳しくはないですが、私の山も登録しています。）など頑張ってもらっています。

我々も、地域の実態をぜひ見ていただきたいという思いを伝えたいと願っています。

合併も含めて田舎暮らしには肩身の狭いような昨今ですが、我々には、道路、中でも基幹林道の整備促進は生命線です。

現在工事中の区間は人家もあり、他の道路事業も全く見込めませんので広い道路が必要

ですが、計画ルートは仮に1.5車線になっても、森林資源活用の動脈として早期整備を切に願っております。

道にもいろいろな道があり、森林にもいろいろな顔があります。

これ以上、手入りを放棄して、森林が、地域環境が荒廃しないためにも、林道網の整備をお願いいたします。

高知県梶原町 個人・団体等

当組合は、国際的な森林認証の審査機関である森林管理協議会（F S C）が作成した基準に基づいた持続的な森林経営に取り組んでおり、平成12年10月に森林認証を取得しました。

認証面積は、平成14年10月現在、6278HA となり、梶原町管内民有林の33%が認証森林となっています。また、年間約1000HA の間伐と、約2万立方の木材の集荷を行い、その殆どを組合の工場ほかで加工し販売しています。こうした、地域の森林整備や原木丸太の生産・集荷の基幹林道としての役割を果たす、公団幹線林道の同区間の早期の完成を強く望みます。

また、そうしたことで当地域に人が生活し、森林を守り育てる事ができ、水源かんようや大気の浄化などの公益的機能の高度発揮が図られると思います。

高知県大正町 個人・団体等

大正町は森林の町で、昔から「高幡ヒノキ」の名称で幅広く知られているところです。

しかしながら、森林資源を活かし、森林の整備や管理を適切に実施していく為には、基幹林道の早急な整備が必要であります。

基幹林道を整備し、更に作業路網の開設により、作業経費の削減を図り、森林へ目を向け、親しみを感じる山づくりを目指していきたいと考えます。

又、隣接町村へのアクセス路としても重要であり、大規模林道（大正－東津野工区）の早期着手、完成を願います。

・個別の区間に関する意見以外の意見等

千葉県浦安市 個人・団体等

偶々見つかった意見募集の項。日頃、自然破壊の対応、痛く感じているところ有り。節操ありき設計を望むが・・・添付ファイルを開いたが、参考資料にならない。平面・断面・状況写真・動植物の生息域・密度・・・等無く、判断が出来ない。いつもこんな程度の資料にて、「大規模林道」が施工されていると思うと、寒気がする。限りある資源・資産、どうやって未来に繋げるの??方法論さえ論じる事無く、「この道作って良いかな」感覚では、未来が真っ暗・・・!判断の「芯」は何なの?林野庁の方針をも同時に公開・意見を求めるべきかな?

いずれにせよ、添付資料が幼稚で、全貌と詳細が見えない。これで判断するとしたら、まさに「ざる判断」と言えよう。

高知県東津野村 個人・団体等

私の地域では、東津野・城川線が開通し現在東津野大正線の工事に着手したところです。東津野城川線が開通して、村の観光地である四国カルスト天狗高原への交通の便が良くなり（今までは狭く曲がりくねった県道しかなく大型観光バスが通ることができなかった）観光客の増加が期待されています。このように大規模林道事業は、過疎化の進む中山間地域にとっては、観光客を呼ぶことで交流人口を増加させることができ、地域の活性化につながると思います。

又、林業関係者にとっては、林道網が出来ることで木材の搬出が容易になりコストが削減でき、山の所有者は、間伐の促進や山の手入れが出来ることで水資源の確保にもなると思います。

都会なら1つ道路が遮断されてもいくつもの道路が利用できますが、中山間地域では無理です。

中山間地域であるが為に道路が重要で必要なんです。

「道路無くして地域の発展なし」ではないでしょうか。

大規模林道、道路公団等の審議委員のみなさんは、黒塗りの乗用車で現地を視察して回っても本当の道の有り難さ重要性は、その地域に住んでみないと分からないと思います。

地域に住む者の声に耳を傾けて頂きたいと思います。

高知県東津野村 個人・団体等

今日、緊縮財政の中で特殊法人の見直しと共に、各種事業の見直しが検討されている。

大規模林道の整備もしかりである。

私の村には、昭和48年に着工し平成8年に完成した「東津野・城川線」と、一部着工している「清水・東津野線」の二つの大規模林道がある。

「東津野・城川線」は、国道197号線中を起点とし集落を通過し、険しい山腹を蛇行しながら、県道四国カルスト公園線に接続し併用して四国の尾根を縦走する眺望美しいルートとなっている。

かつて、狭隘で危険箇所が多い県道が唯一の登山ルートであった四国カルスト台地は、今や多くの人々が安全に訪れる事のできる場所であり、四国の山岳観光拠点の一つとなっている。

また、その沿線には多くの林道や間伐作業道が整備されると共に、森林の育成・管理・搬出等に活用され、地域林業の振興に大きな効果をもたらしている。

この様に、山村地域における大規模林道は地域住民の生活道であると共に、交流人口の拡大、また生産活動・環境保全等々の様々な意義を持つものとなっている。

ついては、今日の見直し論の中で路線の「廃止」「縮小」等も検討されているようであるが、大規模林道は路網密度の低い山間部においては、林業や地域経済の振興のみならず、そこに暮らす人々の生命・財産を守る上においても、根幹的な重要な道となっており、路線廃止などあってはならないことである。

ついては、地形的条件等で二車線開設が不可能な地域については、5 m 幅員での開設、また必要に応じて待避所を設置するなど、安価な開設方法を積極的に検討すると共に、開設効果を高めるためのルート検討などにも取組み、事業の継続を行うべきである。

広島県神石町 個人・団体等

近年、中山間地における林業をとりまく状況は過疎化・高齢化・後継者不足にともなう労働力の減少、木材価格の低迷等、未曾有の危機に直面しているといってもよい。

他方、山林に目を向けるとどうか。枯れたままで立っている松の木、植林はしたもののその後全くといっていい程手の入っていない山等…荒れ放題と行った山の多い事。

元来山のもっていた治水などの能力は低下する一方である。山林の能力の回復する事は、色々な災害から生活を守る事でもあり、林業振興政策を根本的に見直し、大きく前進させる必要があると思う。

林道があれば林業が振興するということでもなく、その地域と林業の振興という点で林道をとらえなければいけないという事はいうまでもない。

また、最近の森林作業は、機械化が相当なされ、現場への林道もそれなりの道が必要となっているのも事実である。

7 m の幅員の道路が必要かどうかは別にしても、地権者や地元の合意と納得がえられ、その者達の今後の山林の管理・経営計画及び行政の林業振興計画の中で大規模林道」計画が位置づけられるとするならば大いに賛成である

個人・団体等

大規模林道事業の建設区間の今後のあり方についての意見

1) あり方検討委員会について

今回、「大規模林道事業の建設区間の今後のあり方について」国民から広く意見を求めることを評価しますが、委員会の構成ならびに審議過程の不透明さを指摘せざるを得ません。「特殊法人等整理合理化計画」（平成13年12月19日閣議決定）が求めている第三者機関の設置にあたって林野庁がすべての委員の人選を行うことは、特殊法人等整理合理化について林野庁の後ろ向きの姿勢を示すものであり、委員の公募や自然保護団体等からの参加は今や時代の流れです。

また、委員会の公開ならびに議事録への発言者名の記載を求めます。マスコミが大規模林道問題を取り上げないのは公開されていないのですから当然のことです。「期中評価委員会」議事録同様に発言者名の記載がない事は、委員会の透明性確保について林野庁の不熱心さを示すものであると同時に、記載を求めない委員諸氏の姿勢にも疑問を感じます。これまでの議事録を見る限り発言者名の公表によって活発な議論が妨げられるとは到底思えません。

2) 意見の公募について

意見の公募については委員会発足当初より検討されていたと理解するが、募集発表から僅か2週間程度で締め切るのは、あまりにも形式的である。委員会が2年もの長期にわたる検討を行うのに、国民に対しては僅か2週間でものを言えというのはいかがなものか。

「聞いてやる」と言わんばかりです。

3) 委員会の運営、開催について

国民の税金を使う公共事業の適否を検討する委員会の責務は極めて重要かつ重大です。長期とはいえ、2年間という限られた時間で「国民に付託された」責務に応えるには質量ともかなりのものが求められると思います。数か月に1回程度の開催で済むのか疑問です。大規模林道事業が机上のプランであることはこれまでの事業の進行によって明らかですが、それ故に今後の同事業のあり方を検討するには「現地調査」は必要不可欠です。林野庁・公団が「問題なし」とする区間こそ必要です。通り一遍の視察でなく、数回に渡る入念な調査をお願いいたします。自然保護団体等からの意見聴取についても人数を限ることなく、希望者全員から行うようお願いいたします。

4) 「大規模林道事業」そのものを再検討してください

第1回委員会において、「大規模林業圏開発林道事業の概要」について説明がなされ、「…大規模林道をつくるのが、結果としてこの国の形をどう変えるのか。」等の議論がされておりますが、『大規模林業圏開発構想』そのものが資料として提出されていません。

それにもとづいて関係各道県において策定された当初の「事業計画」も提出されていません。

事業開始から30年、今後の事業のあり方を検討する上でそれら資料は基本中の基本、当初計画がこれまで適切に変更を加えていたのかどうかの検証と、事業の今日的再検討なくして、今後のあり方はないと思います。済んでしまえばそれまででは国としての施策とは言えません。国民の批判と検証に耐えうるものこそが真に施策たりうるのです。

委員会として資料の提供を求めてください。

5) 環境アセスメントの実施を

第1回委員会資料9の「大規模林道事業における事前評価について」の中に、【留意事項】事業の実施に当たっては環境保全調査を行い…とありますが、それは環境影響評価法に基づく「環境アセスメント」の実施を意味するのでしょうか。

大規模林道事業が全国各地で自然環境破壊をもたらしていることはご承知のとおりですが、事前に「環境アセスメント」を行い、対策を取った上でのことならば（それでも問題はある）ともかく、環境影響評価法の対象事業であるにもかかわらず、実施基準に達しないとして法の網を潜り、加えて事業実施後に自然環境上の問題が生じて「モニタリング」は行うものの工事は続行、一時中断はしても何やら得たいの知れない専門家の意見を聞いたとして工事続行、住民や自然環境保護団体に十分な情報を公開せず、意見交換も十分に行わないまま工事が行われています。大規模林道計画地はいづれも、極めて自然度め高い地域ですから、実施基準に満たなくとも実施すべきです。環境影響評価法はそのことを禁じてはいません。国民総有の財産である森を守る立場から「環境アセスメント」に税金を使うなという国民はいないでしょう。委員会として全区間の「環境アセスメント」実施の答申を出されるよう求めます。

6) 生活道路は林野庁の所管か？

委員会資料に事業の必要性として「地域の新たな交通ネットワークの形成に寄与する事が期待される。」「森林の総合利用施設へのアクセスの改善が期待される。」「災害時の迂回路として機能する。」とありますが、これは林業に資するというより一般国民、不特定多数の人々の利用に資するもので、林野庁の所管事業なのかとの疑問を持ちます。生活道路というのならなおさらのことです。百歩譲って、林道の新たな機能としてそうしたことを認めるとしても、現在のような林道の作り方で良いのかと思います。残土によって谷川を埋めヒューム管で水を流すような、また、壊れる事を想定したかのような無筋コンクリートの擁壁、凍結時にはとても危ない線形、高冷地においても僅か10センチ程度の碎石しか

敷かず凍結によって毎年のように壊れる道路、結局のところ大規模林道は生活道路にもなり得ないものです。不特定多数の人々の利用に資するものとしては極めて不適切で、とても安全が確保されているとは言い難い道づくりです。災害に強い、国民の安全を確保できるような、新たな機能に応える道づくりであるならば、多少のコストが掛かっても理解できるが、完成後に財政基盤の弱い地元市町村に多額の維持管理費を押し付ける現実には理解に苦しみます。

林道としての新しい機能が加わる時、一般道路との整合性を諮る必要性もまた生まれていると思います。公道として設置する場合と、林道として整備する場合とで法的に差異が生じていることは問題です。林道名目で法的整備を回避し、完成後に公道化するのは「脱法行為」そのものです。

7) 大規模林道は緑資源公団でなければ出来ないのですか

今回の審議区間において既存林道の改良が検討されていますが、それは緑資源公団でなければ出来ないの工事なのですか。林業のための道、作業道としての道は私たちも必要と思います。大規模林道というネーミングの問題ではなく7～5メートルもの舗装道路が本当に必要なのでしょうか。多くの国民は2車線の大量輸送を今の林業が必要としているのかと疑問に思っているのです。林野庁は道を作るまえにすることがあるのではないのでしょうか。既存林道の改良は大規模林道の必要性がないことを裏付けています。7～5メートルにしようとするから自然との折り合いが悪くなるのです。無理やり7～5メートルにしようとするからあれこれ理由をくっつけなければいけなくなるし、事業費も膨らむのです。

「エコ林道」と称してスロープのついた側溝を設けていますがそれで小動物が本当に助かると思っているのですか。ぜひ、現地を見てください。3～4メートルの普通の林道ならば側溝を設けなくてもいいのです。それこそ「エコ林道」です。つまらない「エコ林道」をつくる特殊技術はいりません。地方分権の今日、地域に必要な道は地方が作るが本来の姿ではないかと思います。既存林道の改良を答申するのであれば同時に、事業主体を変えるよう答申してください。

林野行政が広く国民に開かれたものであることを望むと共に、環境の時代「21世紀」に相応しい、世界的財産として「日本の森」を守り育てる林野行政となることを切望します。

・その他（着工中区間（戸河内・吉和区間）に関する意見）

山口県周南市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。

これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島市廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画され十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大きな財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。

即時建設中止をお願いします。

永年にわたって育まれてきた自然の中に一本の道路を通すと言うことは焼火箸をつっこむようなものだといわれます。長い長い時間をかけてつちかわれて来た生態は一度こわすともとにはもどりません。

もっと自然に対する知識と知恵とやさしさを持って下さい。

広島県広島市 個人・団体等

広島県 大朝・鹿野線 吉和区間の事業に対する意見です

当区間、特に十方山林道沿いの溪畦林に沿った部分の大規模林道化、あるいは舗装林道化に反対します。なお、意見の公表を行う場合は匿名でお願いします。必要があれば公表されることも否定しませんが、一私人の氏名が必要であるとは考えられません。

私は生物観察を趣味として楽しむ、一広島県民としての立場で意見を述べます。舗装林道が敷設されれば現地の溪畦林や生態系が不可逆に損なわれると考えます。大規模林道建設の題目と現地の林生産の現状から考えて、貴重な生態環境を損ねてまで実施すべき事業ではないと考えます。

以下、反対の理由を述べます。

・現地は川の両側と谷の斜面に自然林がごく狭い範囲で残されており、広葉樹や豊富な沢水に依存した植物、哺乳類、鳥類、両生類などが生息しています。希少生物も多く確認されており、他に替えられない希少な自然環境です。このような自然資源は保全して森林に対する理解を深める教育の場としたり、エコツーリズムを行う地としてこそ活用すべきと考えます。

・現地には豊富な沢水が山の斜面から川に流れこむ水みちや沢が多数有ります。地下においても同様と考えられます。そのため現林道は常に湿った状態で、林道横には湿地状態となっている場所が多数あります。このような湿地環境を利用して小型サンショウウオの幼生が生息するなど、興味深い環境となっています。舗装や法面工事により水みちが切断されれば、このようなデリケートな湿地環境は損なわれてしまいます。林道を維持するために排水設備が設けられるので、林道付近の乾燥化が進み生態環境に影響を与えることは確実です。また、水が豊富で地滑りの起きやすい地域ですから、法面や基礎の工事はかなり安全率を大きく取った、より侵襲性の高いものとなると考えられます。林道の敷設工事に

伴う環境の破壊は破滅的なものとなると考えます。そんなことは容認できません。

- ・「水源をかん養するために必要な森林の造成に係る事業」を題目に掲げておきながら、ごく狭い範囲でしか残されていない貴重な広葉樹の自然林を破壊する行為を行うことを、全く理解できません。取り返しのつかない事はやってからでは遅いのです。後の世代に対する責任として、現地の自然林を保全し、よりよい状態で維持していくことをこそ考えるべきでしょう。

- ・広島県は水源涵養税の導入を計画しています。このように水源の森の重要性を認識している県で、それを損なうような事業が行われるのは県民として容認できません。

- ・林業を否定するつもりは全く無く、良質な木材を生産して活発に経済活動が行われるならそれにこしたことはないでしょう。しかし、事業規模・内容に見合った道が開通していれば、それ以上は求めない節度が必要ではないでしょうか？ 林の管理には今の林道で十分であるし、木材の搬出が必要となった場合も、林道周辺の自然林を痛めてまで搬出すべきほど高品質の材が取れる木なのかどうか、植林地ごとの評価を行うことも考えて見るべきです。

- ・この区間の大規模林道敷設に投入された費用と今後の維持費用、この林道を使用して生産される林産物から得られる経済効果を想定した場合、全く経済的に見合わないと考えられます。林道のごく周辺、特に斜面に設けられた植林地の木には、枝打ちされていないものや、大きく根曲がりしたものなど木材として商品価値は低いと思われるものがかなり見られます。周辺植林地の木材としての商品価値を予め評価し、林道敷設に関わる費用と今後の維持費用と比較検討し、結果を公表すべきです。なお、舗装林道化に反対する十方山林道付近の植林地から「太田川材」レベルの木材が生産できるとは考えられません。優良植林地が近くにあるからといって、優良な材がここでも取れるとは考えられません。

- ・十方山林道区間は生活道路としての必要性は全くないと考えます。この区間は地元住民の生活圏ではありません。また、森林レクリエーションに活用されるという理由も、林道敷設によって森林が損なわれるということになれば本末転倒です。賢い利用方法として環境教育やエコツーリズムでの利用の可能性を考えるべきです。

- ・災害時に中国自動車道の迂回路に、という意見があるようですが、広島県に在住するものとして非現実的であると考えます。なぜなら、中国自動車道が人為的要因以外の自然要因などで不通となるような状況で、このルートが通行可能なまま残ると主張することは、できの悪い冗談以外の何物でもないからです。一度、現地を車で走ってみることをお勧めします。また、たとえこのルートは通行可能で残るケースがあったとしても、中国自動車道の利用者が取り得るであろう迂回ルートの選択肢に、このルートが含まれることは無いと考えます。他にもっと合理的な選択肢が存在するからです。

- ・迂回路としての利便性は、残された自然林を破壊してまで追及しなければならないものではありません。また、他の選択肢が十分存在しているので、あえて敷設する理由になりません。

- ・スキー場へのアクセスは現在工事が進んでいる、深入山から内黒峠までの区間があれば十分である。内黒峠から先の工事は必要無いと考えます。

- ・森林生態学や動物学の有識者の意見をもっと尊重して取り上げていただきたいと思います。経済だけで事業が行われる時代は前世紀で終わりにしていただきたいと思います。

広島県大野町 個人・団体等

大規模林道の計画区間である大朝・鹿野線の吉和区間について意見を述べます。

十方山林道の舗装工事は、国際的にも珍しい溪畔林の自然を著しく損なうものです。吉和、戸河内間をむすぶ道路は、中国自動車道、国道186号線、県道296号線があり、これに加え

て十方山林道を舗装工事することは、不要不急のことと考えます。さらに、林道工事に際しては、広島大学の宮本助教授らによる地質調査の結果から、崩落、地滑りの危険性が指摘され、維持管理にも地元の負担が大きくなることが予想されています。

十方林道周辺には、保護すべき生物が多く暮らしていることはすでに調査されている通りです。これらの事情を十分に理解した上で、関係各所の大胆な計画変更の決断を期待します。

石川県金沢市 個人・団体等

広島県大朝－鹿野線

戸河内～吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

広島県広島市個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県大野町 個人・団体等

大朝・鹿野線（二軒小屋・吉和西区間）について

当該地区は西日本唯一とも言える溪畔林を縦貫するように砂利道の林道が走り、それを大規模林道化するという計画はとても理解できるものではない。日本生態学会でも、保全のための要望書を提出しているが、溪畔林の研究者からも、氾濫原を走る林道の存在そのものに疑念が呈されている。それをさらに舗装するというのは、時代認識の全くない暴挙といっても過言ではない。この地域はツキノワグマが高密度に生息できる可能性のある非常に生産性の高い、生物多様性に富む森林である。そしてそうした生物群集の中には、RDB絶滅危惧種に記載されているクロホオヒゲコウモリの生息も確認されるなど最近になって、貴重な実態が明らかになりつつある。

その一方で、吉和・戸河内間には並行して（この林道を含んで）4本の国道、県道が走っている。そのうち、この細見谷林道だけは人家集落のない道路である。その点から見ても、とりまとめ表に記載されている事業の必要性は合理的なものではない。むしろ、この地域の人工林を落葉広葉樹の天然林に更新していくことで、細見谷の生物多様性を確保し保全していくことが、地元の地域振興に役に立つと考える。これからは、小規模なエコツアー形式の非破壊型の観光利用が求められる。

さらに、この林道に沿って、断層が走り、七曲がり付近では断層が交差している。そのため、拡幅や新規工事を行えば、難工事が予想され大変な金額をつぎ込まなければならない。かりに、そうして完成したとしても、年4ヶ月間は積雪で不通となることは避けられないし、春先や梅雨どきの土砂崩落の危険が常につきまとう。そして地元廿日市市に移管後は莫大な維持費がかかることとなり、地元負担は計り知れない。

とりまとめ表の社会情勢分析は総じて甘く、必要性は強引にこじつけられたものであるとの印象は免れ得ない。

直ちに計画を中止し、貴重な溪畔林を保全しすることを要望します。

広島県廿日市 個人・団体等

パブリックコメントの対象区域が、現在市民・団体や日本生態学会などが大規模林道工事に再検討、中止を求めている区域よりもより限られた部分的なものであるのを承知の上で、二軒小屋一吉和間十方山林道大規模化について意見を申し述べます。

旧吉和村は人口800人余、北部は島根県に接する、広島県最西部の地域です。

30数年前、現未舗装の林道の大規模化の立案に対し、地元の振興を賭け、歓迎したであろうことは想像できます。

しかし、社会状況は変わり、林業は衰退し、大規模林道に何を求め得るのか、先は全く見えません。特に、我々旧廿日市市民は「役に立たない、お金ばかりかかり、自然を破壊し、維持にも莫大な費用が必要であろう」という道路工事を理解できません。

吉和の代表の方々は、自らの誇りをかけ、早期整備促進を願っておられますが、「都会のもんが何を言うか」というお言葉の前で、それ以上の議論が出来ない状態です。

林道の活用方法、環境保護の施策など、何もありません。とにかく大規模林道さえできれば…という論理には、悲しささえ覚えます。これは吉和村の方々のせいではありません。日本の林業、農業政策、地域振興策のどうしようもないツケが地元に戻っているだけの話です。なぜ、吉和十方山林道が「役に立たない、お金ばかりかかり、自然を破壊し、維持にも莫大な費用が必要であろう」という道路工事なのかを、述べます。

1、役に立たない＝戸河内と吉和間には既に高速道路を含め3本の道がある。積雪の為冬季に不通となる現林道（標高600m以上）は迂回路にならない。戸河内と吉和は生活圏が異なり多くの住民の交流があるわけではない。吉和住民の殆んどは十方山林道に立ち入ったことすらない。林道保全の為とワサビの栽培者が通う程度である。（それには現林道で十分）

2、おかねばかりかかり＝建設予定地域には断層が発達し、地盤が脆弱であり、地すべり、崩落の危険性が高い。難工事が予想され、工事期間、工事金額も増大する恐れがある。

3、自然を破壊し＝十方山林道の溪畔林は西中国山地最後の貴重なものと近年の研究者によりいわれている。多様な植物、動物が互いの関係を保ちながら今日まで（あまりその存在を明らかにすることなく）存在してきた。自然は、かつては訪れ、楽しみ、癒されるものであり、観光地化されることが「発展」とであるとされていた。現在、ヒトがヒトとして永らえるために、自然環境を知り、守っていかなければ成らないとの認識が出来つつある。今後は、観る、聞く、食べる、撮る、騒ぐ、の観光ではなく、識る、学ぶ、感じる、行動するという自然とのかかわりが求められるようになる。保全の為には今以上の開発、通行を制限するしかない。この10年でも、森の明るさが全く違っていると研究者は言っている。

4、維持にも莫大な費用が必要＝2、で述べたように脆弱な地盤は完成した後も数々のトラブルを起す。擁壁が崩落し、谷を埋め、周辺の地形を変形させた場合の補修費用は地元自治体の負担である。これは人災ともなる。費用対効果を考えても割の合わない話。工事期間中、ワサビ業者も通行できない。

以上の様に、大規模林道の建設問題は今後の我々人間としての自然との関わり、税金の使途、地方自治のあり方におおきな転換点を示唆していると思っています。

中央で、地図を見ながら、既成概念に囚われて結論ありきの議論を交わすのではなく、地球規模の視野で、ヒトという生物の生存を賭けた、日本という国のこれからのあり方を左右する問題であることを十分認識し判断されることを望みます。

広島県広島市 個人・団体等

中国地方最大級のブナ林が残る西中国山地、広島県吉和村細見谷を貫く通称十方林道の大規模化の見直しを、要請します。この地は、希少動植物の生息がみられ、また数少ない溪畔林の残る自然豊かな森で、広島市等の水源の森となっているところです。

動植物の生態系をこれ以上乱さないよう林道の大規模化を強く反対しています。自然を愛し、次の世代に豊かな自然を残して行きたいと、切に願っている一市民です。どうか私達の願いを、聞いてください。

広島県広島市 個人・団体等

林道の建設は森林施業や管理のために必要なことと思いますが、大規模林道（私の理解は2車線舗装道路）については疑問を感じています。広島県の大朝・鹿野線について、芸北町の区間を見学しましたが、交通量の少なさもさることながら法面の崩壊などが随所にみられました。また、建設が計画されている通称十方山林道も見学しました。この区間は日本生態学会も意見を出していますが、このまま手をつけず後世に残して行くことの方が大切であると強く感じました。

林道は高山や亜高山帯を通ります。この生態系は貴重で脆弱であることも考慮すべきだと思います。既に計画からかなりの月日がたち、社会経済情勢の変化や森林の公益的な価値も見直されています。その中で林道を建設するには、的確な再評価や事後評価を実施して国民に分かり易い形で説明すべきだと思います。

広島県東広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線 戸河内・吉和区間の大規模林道の建設中止を求めます。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継

ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県府中町 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時

中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県加計町 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

大規模林道は学習すればするほどに必要なものだとわかりました。地元の方々もいらないとおっしゃっています。是非中止を！

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫

への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

千葉県市川市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

環境アセス抜きの大規模林道は即刻中止すべきです。緑資源公団（緑資源機構）は廃止すべきです。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継

ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

土建業者向きの政治は中止して環境見直しを政治をして下さい。細見谷周辺国有林も手入れされていない杉桧の山になっていて林道まで作って出す価値のない木になっています。材ではありません。

広島県東広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

福岡県北九州市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

島根県益田市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

細見谷の水は山陰山陽の大切ないのちの水源です。

石川県金沢市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

岡山県中央町 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時

中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

岡山県岡山市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

山口県周南市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県廿日市市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

そんなお金があるのだったら既道の町の中のものをもっと楽に歩行できるよう整備して欲しい。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県戸河内町 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫

への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

山を生きかえらせてほしい。金はそこに投入すべき！

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究

で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。

広島県広島市 個人・団体等

広島県大朝・鹿野線戸河内・吉和区間の大規模林道建設中止を求めます。

大規模林道計画そのものが、全く役に立たない道を、大切な自然を破壊しながら建設しています。これは神への冒瀆にも等しい行為です。大切な税金の無駄遣いでもあり、子孫への暴挙でもあります。

広島県廿日市市の2.3km 区間を中止したように全国の即時工事中止を求めます。

特に廿日市市吉和の細見谷溪畔林に計画される、十方山林道の大規模林道化工事は即時中止すべきです。細見谷は世界にも誇るべき大変重要な溪畔林であり、次の世代に引き継ぐべき日本の大変重要な財産です。近年、日本生態学会を初めとした大変多くの方の研究で新たな事実が、また新種の植物や絶滅危惧種の動植物が次々と発見され、その価値はますます高まるばかりです。地質的にも崩落の危険があり、道路建設には全く不向きであるとの専門家の指摘があります。即時建設中止をお願いします。