

平成 1 6 年度
第 2 回緑資源幹線林道事業期中評価委員会

議 事 録

平成 1 6 年 5 月 2 1 日 (金)

於 ホテルベルフォート日向
林 野 庁

1 平成16年度第2回緑資源幹線林道事業期中評価委員会出席者

(1) 委員

東京農工大学農学部教授	亀山 章
東京大学農学生命科学研究科教授	小林 洋司
宇都宮大学理事	高橋 弘
筑波大学生命環境科学研究科教授	餅田 治之

(2) 林野庁

整備課長 沼田 正俊

(3) 独立行政法人緑資源機構

森林業務担当理事	日高 照利
森林業務部長	高木 宗男

2 議 事

・資料4-1により「指摘事項と現状等について」について説明

[意見交換]

委員

西米良・須木区間については、現計画と変更計画案があるが、この委員会では、両方評価するのか、それとも変更計画案について評価するのかどちらなのか。

委員

変更の提案がされているわけであり、今後の計画を含めて検討し、その変更案について認めるかどうかだと思ふ。

委員

例えばルート変更に関する資料を出し、それを受けて評価するというのではないか。これも過去にやったことであるが、現行案と変更案を比較検討し、変更案が妥当であれば、計画変更という結果になる。

事務局

現在、地元から変更を求める意見が出ており、比較・考慮した結果、例えば変更の要望案のほうが望ましいということであれば、そういうような結果を出していくということと考えている。それを受けて、必要に応じて事業計画の変更をしていくということになると考えている。

委員

路線・区間の名称のことだが、この西米良・須木区間の計画変更のことを言うときに、須木側の15.5キロは、どういうふうに扱ったらすっきりするのか。

事務局

基本的に、計画変更の要望に沿った形になると、当然須木村部分がなくなり、関係町村からは須木村がなくなり、受益地もなくなるという形になる。

そのときに、区間の名称がどうなるのかということが疑問として出てくると思うが、ここは、宇目・須木線内の西米良・須木区間ということになっているので、そのままの名称としている。

委員

印象だが、変更後は随分人工林が多いように感じる。現場でも随分人工林のある所のように見えたが、どうなのか。

事務局

まず、現行計画では、西米良村と須木村を合わせ5割に近い人工林率になっていた。

変更計画は、須木区間が公道利用区間になるので、受益地は西米良村だけになる。西米良村の現行計画の人工林率と、新しい計画での人工林率を比べると、差が出てくると思うので、そういうことが分かるような資料を準備したいと思う。

委員

「別紙1」も、変更区間だけで比べてみれば違いが結構はっきり出ると思う。

事務局

確かに現行計画は30年前に作られており、比較してどちらが良いというような検討をお願いしたいわけだが、この区間は、受益地が大きく変わるので、現行の路線に代えて地元から要望があることを前提にして議論を進めることが大前提になると思う。

従って、変更部分の資料が大宗となるが、両方併記する部分もあると思っている。

委員

大幅にルートが変わることでもあるし、変更の要望を前提としているという方がいいと思う。その場合、路線として考えたときに、変更路線がすごく有意義であるというような説明が必要だと思う。変更ルートの方が、例えば延長が短くなるとか、それから高低差が少なくなるとか、こういうところが便利になるだとか、何かそういう利便性がというような、理論立てとというか、そういうことが大事である。

事務局

例えば最近東郷町にできた団地に向かって、木材を運ぶときの利便性や、西米良村にある観光資源と「ひむか神話街道」につなぐということなど定性的な話は地元から聞いているが、例えば、距離的にどうなるか、時間的にどうなるのか、そういうところを詳しく調べてみたいと考えている。

委員

現行計画はいつ立てられたのか。変更するとの結論になったとして、手続としてはいつ変更になるのか。

事務局

当初計画は昭和50年策定であり、当時の森林開発公団が作成し、農林水産大臣から認可を受けている。その過程で都道府県知事からの意見を聞いたり、関係市町村から意見の提出の機会を設けたりという手続をとっている。

今後、期中評価結果を受けて、緑資源機構で変更案を作り、同様の手続で農林水産大臣が認可をするということになる。

委員

期中評価委員会で、具体的変更案について検討するというのでいいのではないか。

委員

この「別紙1」の対比表は、分かりやすいと思うが、これにもう少し付け加えられないか、特に民有林の所有形態で、村内所有者と村外所有者の割合を入れてほしい。そうするとクローズアップしてくると思う。シェアまで入れれば。片方は村内所有者が主体だと思う。

事務局

次回以降に示すことができるよう調べていきたい。

先ほどから指摘があったものなど十分でない資料は第3回以降に準備したいと思っているので、それを踏まえて、最終的な判断をいただきたいと思う。

委員

次回以降に示すということをお願いする。

・資料4 - 2により滝雄・厚和線、足寄・阿寒線の「項目別取りまとめ表」について説明

[意見交換]

委員

コスト縮減への取組で、コスト縮減の表現が滝雄・厚和線と置戸・阿寒線で違う。表現はそろえた方がいい。あと、アスファルト再生合材の使用は環境関係の区分になるのではないか。

事務局

整理したい。

・資料4 - 2により飯豊・檜枝岐線の「項目別取りまとめ表」について説明

[意見交換]

委員

コスト削減への取組の欄に、省メンテナンスとの記載があり、具体的には、塗装が不要ということでコスト削減だろうが、メンテナンスをするのは当たり前のものであり、コスト削減という表現ではないのではないか。

それから、コスト縮減の欄に、「長い側溝の採用」があるが、内容がよくわからない。「長い側溝」でコスト縮減とはどういうことか。

事務局

「省メンテナンス」については、今、林野庁あるいは公共事業全体として、コスト縮減へ向けていろいろ努力をしている中で、将来的なメンテナンスコストの縮減につながることもコスト縮減の一環として取り組んでいる。

「長い側溝の採用」は、分かりやすい表現にしたい。

委員

メンテナンスは当然行う作業であり、省メンテナンスということになると、メンテナンスを省くと受け取られ、ふさわしくないのではないか。

事務局

表現ぶりは工夫したい。ただ、緑資源幹線林道は完成したら、市町村に移管するので、その後の維持管理コストが安くできるような工夫を施工段階からやっていると意味である。

委員

そのことが解るようにした方がいい。

委員

補強土壁工法とはどのようなものか。

事務局

補強土壁工法は、普通の盛土であれば、例えば安定勾配で1割5分の勾配が必要で、その分用地が必要となるが、盛土の中に補強材を入れて、土の安息角を立て、急勾配でも安定するようにする工法である。土地の改変が少なくなっ

たり、コスト縮減の効果がある。

委員

補強材などはどのようなものがあるのか。

委員

補強材としてジオグリッドなどがある。急傾斜で盛土ができる。

委員

「コスト縮減への取組」の中の「明かり工事」とは何か。

事務局

トンネルではなく、通常の土工工事のことである。

委員

通常の工事よりもトンネルの方が安いのか。

事務局

土工工事では、保護工など関連する工事によってコストがかかり、トンネルにしたほうが安くなる場合がある。ここもトンネル化した方が経済的な施工になるということだが、分かりやすく表現したい。

委員

この「明かり工事」というのは、外部の開設工事なのだろう。

事務局

そうである。

委員

延長が減るということはないのか。

事務局

延長が減ることもある。

委員

そういうことも含めて、書き直して欲しい。

・資料4 - 2により高山・大山線及び若桜・江府線の「項目別取りまとめ表」について説明

[意見交換]

委員

「自然環境を巡る状況等」欄の木製ブロック積工とはどのようなものか。

委員

これは、林道ではよく使われている。木製ユニットを積み上げて擁壁などにする。

有峰区間は200m位づつ工事しているが、何か理由はあるのか。

事務局

ここは、現在改良工事が中心であり、もともと林道を拡幅しながら工事している。ただし、急傾斜地でトンネルや橋梁などが多いことから、形として少しずつやっているように見えるのだと思っている。

また、現道は、大型バスが通行するため、全面通行止めにして工事ができないことも一因となっている。

・資料4 - 2により日吉・松野線及び小田・池川線の「項目別取りまとめ表」について説明

[意見交換]

委員

小田・池川線について、貴重動植物の記載があったが。

事務局

「項目別取りまとめ表」にもあるが、自然保護団体等から、オオダイガハラサンショウウオなどの貴重な動植物の生息の情報が県に寄せられている。また、猛禽類についても指摘があるが、これについては現在モニタリング調査を行っている。

委員

オオダイガハラサンショウウオはレッドデータブックではどのような扱いになっているのか。

事務局

愛媛県が発行しているレッドデータブックのカテゴリーとしては、準絶滅危惧種であり、絶滅危惧 類、 類ではない。

委員

アセスのときにはこういったデータを活用するわけか。

事務局

実際、環境調査を行うときは、レッドデータブック等の既存の資料等を参考にして、現地にどのような種がいるかを調べていくことになる。

小田・池川線については、今後、意見聴取の場でさらに具体的な意見が出てくるのではないかと考えている。

・資料4 - 2により宇目・小国線及び宇目・須木線の「項目別取りまとめ表」について説明

[意見交換]

委員

方法書に関して、何項目か意見があったのか。ここに記載してあったこと以外で、どのようなものがあるのか。

事務局

環境影響評価を行う際に、どこまでの範囲内で、影響を調査していくかということについて、西都市も含めるようにという意見があった。

委員

何かその地域に特別な種の生息がありそうだと何か理由があったのか。

委員

広域に利用されるため、受益地外であっても、通知しなければいけない周知の範囲ということではないかと思う。

委員

日之影・南郷区間の「社会経済情勢」欄に、南郷村長が現地調査で広域合併に活用していると言っているので、このことを付け加えた方がいい。

事務局

付け加えたいと思う。

委員

同じく現地調査で意見にあった、地元が自発的に桜並木を整備したことも入れたほうがいい。

事務局

分かった。

委員

「地元の意向」欄にコスト縮減という文言が出ているが、これは地元の受益者負担が増えるからこう言っているのか。

事務局

少なくとも、規格・構造は当初計画どおりで、その中でも経費を抑えて欲しいということ。それと、やはり早くやってほしいということもあると思う。

委員

早期完成をのぞんでいるということで、「コスト縮減への取組」だろう。

本日出た意見を踏まえて取りまとめていただきたい。

今回、西米良・須木区間の大幅な路線変更が提案されているが、同じように事業着手前に環境調査をやっているような路線が他にあるのか。

事務局

今回、西米良・須木区間は、工事自体には着手していないが、今年の評価対象路線であることに加え、調査中にいろいろ要望があるため検討いただいているが、同様に現在、環境調査中の区間としては、福島県の北塩原・磐梯区間がある。

今回対象の路線となっている飯豊・檜枝岐線の近くであり、福島県の北塩原から磐梯町まで磐梯山の西側を通る区間を調査中である。現段階において、地元から変更して欲しいとの要請が来ている。

ただし、この区間は、大幅な変更ではなく、簡単に言うと、区間の半分ほどは公道の整備などがされており、緑資源幹線林道に変えて公道を活用すれば、完成までの期間も短くなり、効果も早期に発揮できるのではないかとということで、半分ぐらいの延長に変更してほしいという要望が出ている。

現在、要望どおり変更できるか検討しているが、基本的に大きく路線の位置が変わるというものではなく、現行の線形を踏まえて検討している。

委員

そのような区間であれば、今回の検討対象には入っていないが、先ほどの西米良・須木区間のように、この委員会で検討することも考えられるのではないか。

事務局

評価対象区間となっていないので、委員会で検討ということにならないと思うが、西米良・須木区間と同様な例として紹介させていただいた。

委員

新たに評価対象として加えるということか。

事務局

評価委員会としての正式な評価対象は、当初より検討いただいている9路線で考えている。

委員

北塩原・磐梯区間は、一度は期中評価を受けているのか。

事務局

環境保全調査の途中で、未だ土工工事を行っていないことから、期中評価は行っていない。

委員

いずれにしても、今後、期中評価の対象になるので、そういった点では、ここで何らかの議論をしたほうがいいのではないかと。変更してしまってからよりは、変更前に議論に乗せたほうがいい。資料を次回提出願ひ、説明してもらってはどうか。

委員

報告ということになるのではないか。

委員

報告になる。

事務局

評価対象ではないが、報告ということで説明させて戴く。要望の具体的内容などを報告させていただくので、コメント等があれば、お聞かせいただくという形にさせていただければと思う。