

平成 1 6 年度
第 4 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 8 月 4 日 (水)

於 砂防会館
林 野 庁

1 平成16年度第4回緑資源幹線林道事業期中評価委員会出席者

(1) 委員

日本猛禽類研究機構理事長	阿部 學
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

(2) 林野庁

森林整備部長	梶谷 辰哉
整備課長	沼田 正俊

(3) 独立行政法人緑資源機構

森林業務担当理事	日高 照利
森林業務部長	高木 宗男

3 議 事

- ・資料5により「新聞報道等」について説明

[意見交換]

委員

質問ではなく、感想だが、絶滅危惧種のコウモリとあるが、捕まえてどうしたのか。大変気になる。そんな貴重なものを捕まえて標本にでもしたら、これは大変なことになるのではないか。

委員

そのとおりだ。

委員

コウモリは、例えば、最近はバットディテクターのような彼らが出す超音波の周波数を調べるような調査手法が発達してきているが、一般的に属までは分かるが種類までは大変難しい。それで種の同定ができない。新聞報道の調査は、捕獲したから判ったわけだが、機構の調査は当然、捕獲してまではやっていないと思う。だから違うのが当たり前だと思う。捕獲すればこういうものは捕まるかもしれないが、その後どうしたんだろうなということ。

こういう山間部の場合は別だが、都市の近郊で色々な開発事業があるが、例えば東京湾横断道路のようなものだと、横断道路のアセスもやるし、それに付随する道路関係のアセスもやるし、住宅もやり、いろんな面的開発から何からみんなアセスをやるわけである。そうすると、非常に小さい取り残された林などがあると、同じ調査をみんなやるわけである。ネズミに至っては、今でこそ殺してはならないということになっているが、当時ネズミは鳥獣保護法の対象にもなっておらず、みんなトラップで殺してしまっていた。結局、調査が絶滅を促進しているということになり、その矛盾を指摘して、マーキングをなささいということをしたことある。

非常に狭い林をみんなで寄ってたかって、環境を保全するための調査で絶滅を促進しているという矛盾がある。だから、機構も、今後いろいろな調査をやるときに、その辺は配慮したほうがいい。

委員

機構でも調査しているのか。

事務局

機構で調査をした際には、捕獲はしない方法で調査を行い、今、委員から指摘があったように、超音波のパルスを探知する方法で、属までは同定ができた。

その属は、このヒメホオヒゲコウモリが含まれている属であり、その中の種は、基本的には絶滅危惧 B 類ぐらいに相当するものの種が多いということなので、それも含めて報告書では報告されている。

委員

そういう調査の常識として、捕らえたら放すのではないか。

委員

だから、そんな細かい、何の種までいるということ調査する必然性というか、必要性がどこまであるのかということ。要するに、環境を保全していけばいいわけである。

例えば昆虫などは、1,000種を超すリストをよく作ってアセスメントに出すが、要するに種類を増やすことに一生懸命になって、それは全く使わない。何の種がいたからどうしようというわけではなく、ただ何百種類いましたでおしまいである。そのために膨大な昆虫を殺している。もちろん絶滅危惧種も希少種もいっぱい入っている。そんな調査が何で必要なのか。

だから、その調査手法も、何を目的にどうやるかということを考えてから、こういう捕獲なり何なりをやらないと、昆虫は典型的だが、膨大なリストを作って何にも使わない。何種類いまだけのためだけである。

本当は、昆虫は、同定するのが大変で、この科、この種はこの人だ、くらいに全部違う。それをアセス会社が何百種類も同定する。だから全く意味がないことをやっているということ。

だから、そんな必要がどこにあるのか。アセスメントは影響評価や今後の保全対策を講じる上で、何が重要で何をなすべきかということは、よほど考えないといけないと思う。

委員

これは考えさせられるところだ。

委員

コウモリはどの辺にいたのか。

事務局

新聞報道されている保護団体が見つけた場所は、こちらでは把握はしていないが、機構の調査では、終点部分で幾つか確認している。えりも側ということになる。

委員

終点側の、終点の路線から結構近接している方が。

事務局

結構深い沢沿いがあるので。機構の調査では、主に河畔林で見つっている。えりも側では、工事であまり河畔林はさわらないし、そんなに影響はないだろうと判断している。

委員

一番最後の『西日本新聞』の西米良・須木区間の事実関係というか、並行ルートや何かとどういう関係があるのか、教えてほしい。

新聞記事によると「両村は「環境破壊の恐れが大きいいうえ、活用度は低い」としてルート変更を求めている」と書いてあるが。

事務局

そのあたりの内容が全く違っており、そういうことではないとわれわれは理解している。この記事を取材をした記者には、改めてそういう趣旨のことを話した。

実際に要請等は、今、評価委員会の中で、それを踏まえてどうするかということが議論をされているし、そこでいろいろな情報も公開しているので、それを見ていただくといいということである。

委員

これは今、変更を検討している部分だろう。

事務局

そうである。

委員

これは変更を計画している方の路線の話なのか。

事務局

現行の路線の話をしている。

委員

現行の路線の方なのか。

事務局

そうである。

委員

そうか。そうすると、変更するとこの問題は回避できるのか。

事務局

変更の要望があるルートについて今調査をやっている段階では、イヌワシの営業は確認されていない。

委員

変更のほうは、変更を決めないと調査が始まらないわけだから、そうなるのか。

事務局

基本的にはそうだ。

要望案に基づいてやっているが、その中でも見つかっていないということ。

委員

変更を要望しているとなっているが。

委員

この場で変更を検討している案件だ。

事務局

報道は、その変更案についての議論ではなく、変更前のものについての議論ということである。

・指摘事項と現状等について

[意見交換]

委員

よく考えると、期中評価で費用対効果分析を行うことは難しい。事前評価の場合であればできると思うが。

委員

期中評価も事前評価も費用対効果分析結果は同じになるように思われる。

事務局

費用対効果分析のマニュアル、手法自体が完全なものとは言い切れない部分もあるので、いろいろな意見を伺いながらマニュアルも必要に応じて改定している。我々とすれば、評価時点のマニュアルに基づいてやっているということ。

委員

1以下となっても恐れることはない。むしろ林道とか市町村道は、1以下であっても、政策的に必要な場合はあると思う。国土保全のためとか、緊急時避難のためとか、その辺の議論がまだ欠けている。

事務局

確かにそういう議論はあると思うが、実際に考え方としては、いわゆる1以下は、基本的にコストの方がかかるわけで好ましくないと。例えば0.7、0.8というのは、B/C算定手法に問題がないかという議論にもなる。我々も試算の手法はいろいろあるとは思いますが、いわゆるマニュアルに基づきおこなってみて1.0を超えることが望ましいと思う。

委員

それが費用対効果分析だろう。

委員

1以下でも実施するとした場合であっても、何らかのベネフィットを見込んでやるわけだから、やっぱりそのベネフィットを拾い上げていけば、1以上になるようにしないとおかしい。

委員

計数化できないものがある。

委員

だから、そのような貨幣化が困難な部分は何らかの方法でやらないと。

委員

できない部分を見込んで、あえて数値にしなくてもという議論もある。

委員

確かにそのような面もある。

委員

だから、このような議論をしていかなければならないのは、どちらかという

と過疎地などで行うものや、あるいは環境便益を持っているものだと思う。

委員

今後の課題だな。

・項目別取りまとめ表・評価結果（案）

滝雄・厚和線（北海道）

置戸・阿寒線（北海道）

[意見交換]

委員

1 ページのところに白滝の旧石器時代の遺跡があるというふうに書いてあるが、これは、見学者のアクセス道よりも遺跡の維持管理に使われていないのか。もし維持管理に使われているようであれば、社会的意義としては「アクセス」より、「見学者」よりも「遺跡の維持管理」をここに入れて、「遺跡の維持管理や見学者のアクセス道として利用されている」という記述にしたほうがいい。社会的には、見学者のアクセスより文化財を保存するということが重要だと思う。

事務局

遺跡というのは、黒曜石を採った跡で、自然に山の形をしている。

委員

それだけか。

事務局

そのとおり。だから、維持管理という表現にはなりにくいと思うが。

委員

なるほど。それでは、発言を撤回する。

委員

では、「幹線道路は見学者のアクセス道として利用されている」としておくこととしたい。

「期中評価結果」としては、資料 4 - 3 に案が示されているが、これによろしいか。

各委員

（異議なし）

飯豊・檜枝岐線（福島県）

[意見交換]

委員

9ページのこのアンダーライン引いてる部分は、分かりにくい文章だ。

委員

トンネル化工事の部分か。

委員

「地形及び森林の状況から作業道等の開設が見込めない部分のうち、トンネル化により工事延長を短縮」することにより「コスト縮減可能な部分は、トンネル化とする」というような表現は、非常に回りくどい。

要は、工事延長の短縮によって土工量を減少させるためにトンネル工法を採用すべきだということではないか。

事務局

そのとおり。

委員

そちらに変えた方がいい。それと「地形及び森林の状況から作業道」云々の部分も要らないと思う。

事務局。

何故このような表現にしたか簡単に理由を説明させて戴くと、林道としては、広く面的にカバーするというのが基本であり、どこでもトンネル化するのではなく、幹線林道から作業道や林道を造る必要がないところで、可能と考えている。回りくどいのであれば、再度修正したい。

委員

このアンダーラインのところが回りくどく書いてあるので単純に整理すべき。

委員

この部分は、トンネル化だけだと意味が分からないということ。トンネル化によって工事延長を短縮すればということが趣旨だった。

委員

自然保護のためにトンネル化というような考えはあるのか。

事務局

ここはコスト縮減の観点から判断している。

委員

この段落については、もう1回整理していただきたい。

実際に、トンネル化したら、作業道ができない、作業ポイントができないということが生じる。その辺のことも頭に置きながら文章化すべき。

事務局

再度修正する。

委員

では、委員会としての「期中評価結果」をまとめることとするが、資料4-3において案が提案されているが、このようなことでよろしいか。

各委員

(異議なし)

高山・大山線(富山県)

若桜・江府線(鳥取県)

[意見交換]

委員

特に意見等がないようであれば、委員会としての「期中評価結果」をまとめるが、資料4-3のとおりいずれも「継続」ということで結論にしたいと思うがどうか。

各委員

(異議なし)

日吉・松野線(愛媛県)

小田・池川線(愛媛県・高知県)

[意見交換]

委員

24ページに地元から「線形を変更して欲しいと要望がある」とあるが、この区間の計画変更は、地元の線形変更要望に基づいて計画変更するとして整理されることになるのか。

事務局

出発点は、現行の計画であるが、小田・池川線は、地元からの線形の変更要

望があり、それを検討いただき、また、その他自然環境の関係の意見などもあり、それらを踏まえて総合的に判断したいということになるのではないかと考えている。

委員

ここは、計画変更路線になるだろう。

委員

では、「期中評価結果」として、日吉・松野線は「継続」で、小田・池川線については「計画変更」ということで、資料4 - 3もそうなっているが、そのようなことでよいか。

各委員

(異議なし)

宇目・小国線(大分県)

宇目・須木線(宮崎県)

[意見交換]

委員

特に、西米良・須木については計画変更ということで、路線が全く変わってしまうということと、幅員を7mから5mに縮小するということでは、コスト縮減効果があると思う。

これまで大分議論してきたので、表現は大分良くなっていると思う。

特に意見等がないようであれば、「期中評価結果」として、宇目区間、日之影・南郷区間は「継続」で、西米良・須木区間については「計画変更」ということでよいか。

各委員

(異議なし)

委員

では、以上で「項目別取りまとめ表」と「期中評価結果」について承認いただいたということをお願いする。

なお、表現の一部については、今日の委員会での意見を踏まえて、事務局の方で修正して、まとめることでよろしいか。

各委員

(異議なし)

事務局

本日の意見を踏まえて、座長と相談しながら修正し、最終的には各委員に確認いただくこととしたい。

以 上