

平成 1 8 年度

第 1 回緑資源幹線林道事業期中評価委員会

議 事 録

平成 1 8 年 6 月 2 日 ( 金 )

於 都道府県会館

林 野 庁

## 1 緑資源幹線林道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
元東京大学大学院教授	小林 洋司
元宇都宮大学副学長	高橋 弘
東京大学農学生命科学研究科教授	山本 博一
岩手県立大学総合政策研究科教授	由井 正敏

### (2) 林野庁

森林整備部長	島田 泰助
整備課長	古久保英嗣

### (3) 緑資源機構

森林業務担当理事	高木 宗男
森林業務部長	安藤 伸博

## 2 議 事

### 【 委員会の予定について 】

#### 事務局

本日の予定については、まず最初に、この委員会の進め方全般の審議をしていただきたいと思います。情報公開について、今年の委員会の開催予定について、期中評価の手法等についてご審議をお願いします。

2番めが、対象路線の状況について、新聞記事等を用いて、最近の情勢をご紹介した後、6路線ごとの状況を資料に基づき説明させていただきます。そのあと、評価対象路線の評価手法として、これまで現地調査、地元等意見聴取、書面による意見募集を行っていますので、その実施方法についてご審議いただきたいと考えています。

#### 委員

事務局から説明のあった委員会の開催の予定についていかがですか。

#### 各委員

(異議なし)

### 【 期中評価委員会の情報公開について 】

#### 委員

第1の議題として、情報公開についてお諮りしたいと思います。

ご承知のように、情報公開として、会議の公開、議事録の公表、資料の公開については、希少野生生物等の問題もありますので、その取り扱いについてお諮りしたいと思います。従来からの期中評価委員会としての取り扱いもありますので、事務局の方からその内容について説明願います。

#### 事務局

会議については、原則として報道機関を通じて公開することとされています。ただし、公正中立な審議に支障を及ぼすおそれ、特定の個人若しくは団体に不当な利益・不利益を及ぼすおそれ、希少野生生物の保護に支障を及ぼすおそれがあると認められる場合は、委員会の議決を経て非公開とすることができるとしています。本日は昨年からの引き続きという考え方の下、報道機関に対して公開という形で、事前のプレスリリースをさせていただいています。

議事録については、委員会の透明性を確保する観点から原則として公開する。ただし、関係者の自由かつ公平な立場からの審議を確保する観点から、公開する議事録においては、発言者の名を伏せるとともに、議事内容に特定の者に利益・不利益をもたらすおそれがある場合、また、希少野生生物の保護の観点から、発言内容が公開されることによって生息地が特定されるなど、その保護に支障を及ぼすおそれがある場合等においては、発言内容に代えてその要旨を記載することとするとされています。

会議資料については、原則として公開とする。ただし、公開とすることにより、特定の者に不当な利益・不利益をもたらすおそれがある場合、希少野生生物の保護に支障を及ぼすおそれがある場合等においては、委員会の議決を経て非公開とすることができるとされています。

議事録の公開方法については、議事録について、各委員の了解を得た後に、農林水産省の閲覧窓口及び林野庁のホームページにおいて公開すること、議事概要につきましては、プレスリリー

スを行うとともに、林野庁のホームページにおいて公開すること、会議資料につきましては、農林水産省の閲覧窓口において公開すること、このように、昨年この委員会で申し合わせいただきました。

なお、本件に関しては、NGO等から、「期中評価委員会の透明性を確保するため、会議を一般にも公開してほしい」旨の要望があったことをお伝えしておきます。

また、冒頭お配りした要望書ですが、これも踏まえて、情報公開についてはご審議いただきたいと思いますが、この扱いについては、また改めてご相談したいと思います。

委員

本委員会では、希少野生生物とか、利害関係もあり、情報公開ということもありますが、今、説明あった内容についてはいかがでしょうか。

委員

昨年は、今の方向で行われましたが、その後、情報公開ということ为国も非常に重要視していますので、他省庁とか、類似する道路、あるいは国道関係の評価会ではどのような方法で公開してるのか教えていただければありがたいと思います。

委員

他省庁の状況について分かりますか。

事務局

昨年も報告しましたが、議事録の公開や資料の公開については、一般的な公開が進んでいます。会議の公開については、いろいろな対応があり、全く非公開、一般公開、それからこの委員会で行っているような報道機関を通じて公開、そのような対応が見られます。

委員

報道機関を通じて公開というのは、冒頭のカメラ撮りだけですか。

事務局

全く一般公開の場合でも、カメラは頭撮りだけの場合、それから会議全体を通じて報道機関に対して公開、そのような対応がありました。今年も、同様の状況です。

委員

それは、具体的にどのような事業ですか。

事務局

例えば国土交通省においては、この会議と同様に報道機関を通じて公開という形が散見されました。農林水産省の公共事業については、報道機関を通じて公開、一般公開、あるいは非公開という事業もあります。

委員

それぞれの会議で決めることだと思いますが、本委員会でも必要な情報公開は行っているという事実があります。

委員

例えば県段階ですと、個人の名前まで含めて、議事録を出してます。国土交通省の地方の委員会ですと、マスコミがずっと入ってるものもあれば、議事録が逆に非常に簡単で、要約しか出してないというのもあります。いろいろあります。

今日来た要望書に発言者の名前を記するというのが書いてあります。それから今日配られた資料にも、市民団体から委員にあてて提供されたものがいくつかあります。つまり、この期中委員会の委員に対して、NGO等から直接さまざまなレターがきたり、問い合わせや、場合によっては面接などがあると、ここで論議したと違ってしまう可能性があります。そうすると、統一性が取れません。

全部連動しているのですが、わたしは議事録に名前を載せてもいいと思います。ただ、それを一々とらえて、外部から、「おまえ、何ということ言ってるんだ」というようなことを言われても、時間がないので、とても対応できない。しかも、先ほど申し上げたように、統一的な、この場で合議したと違ってしまうことが、ちょっとした誤解で相手に取られかねない。そういう意味で、この委員会のメンバーに直接外部からコンタクトがないようにしていただくという前提であれば、議事録に個人名は出していいとわたしは思います。

委員

今のご発言に対し何かありますか。従来は議事録に個人名は出していません。会議は、あくまで委員会の結論を出すためのものです。委員会のメンバーについては公表されていますので、話の内容で誰が発言したのかは分かると思いますが。

委員

私も大体分かると思います。

例えば今、林野庁関係で名前を明記してるのは、政策評価会です。政策評価会は一応個人名を明記してます。それは、もっと大くくりの公共事業・非公共事業の事業評価あるいは政策評価を行うものであって、個々の事業者間の利害関係には直接結びつかないところがあります。今回のこの緑資源機構の林道については、非常に、利害関係が相反する方々に対して、いろんな影響をもたらす可能性もありますし、当然そういうインパクトの強い議論をしていますから、それぞれの発言者に対するプレッシャーというのも結構くる可能性が高いのではないかと思います。それで、今まで発言者名を記載してなかったんじゃないかと思っています。

委員

委員には各専門分野がありますので、特定の問題について集中的にその個人にくる可能性があります。ですからその辺も考慮すれば、わたしは、従来どおりでいいと思います。

委員

これまで座長も明記してないんです。

委員

そうですね。

委員

従来どおり対応するというので、よろしいのではないかと思います。

委員

公開方法については従来どおりで賛成ですが、1つ伺っておきたいのは、「原則公開」についてです。今のご説明ですと、希少野生生物の保護に関する部分の場合は公開を控えるというご説明でしたが、それ以外のケースで公開を控えるような情報、ケースがあるのでしょうか。

委員

利害関係ですね。道路の問題ですから、その路線が通ることによって、土地の問題がかなりあります。

委員

土地所有者が民間人の場合は、やっぱり地権との関係があって、そこを避けるか通すかによって随分違ってきます。

委員

そういう例ですか。分かりました。

委員

では、公開の扱いについては、従来どおりということによろしいですか。

各委員

(異議なし)

委員

では、従来どおりの扱い方でお願いしたいということで、進めさせていただきます。それでは、次の議題に移りたいと思います。

事務局

ここで、資料の扱いをもう一度確認させていただきたいと思います。情報公開につきまして、昨年同様ということで決議いただきましたが、本日準備しました資料の中で、各路線ごとに状況説明することとしており、詳細な図面を用いることとしております。それから、個別具体の箇所の希少野生生物、猛禽類の生息状況についてご説明して、審議いただくこととしております。この議事の扱いについても、ご確認いただければと思っています。

委員

先ほど説明のありました路線計画の詳細な図面については、公表しないということですが、よろしいですか。

委員

これまでどのようにしていましたか。

事務局

例えば、希少野生生物の保護に関する資料については、資料自体は非公開、その資料を用いた審議についても非公開としていました。

委員

分かりました。

事務局

路線計画の図面については、土地の所有権等が絡むような場合がありますが、その資料の取扱いはいかがいたしましょうか。また、その資料を審議する場合の会議の公開・非公開はいかがいたしましょうか。ご確認いただきたいと思います。

委員

今、ただいまの路線の図面について、資料の取扱いですが、先ほど審議したとおり利害関係など支障がある詳細図については公表しないということではないでしょうか。

委員

これについては、一律に決められない可能性があります。と言いますのは、NGOの方々から机上にあるような詳しい図面をもらっています。この図面の元がどこから渡っていたのかは知りませんが、これと同等の精度の図面を公表しなかった場合、批判を受けるおそれがあります。国民に対する情報公開というのは、機会均等に与える義務があると思っていますので、これと同等のものは要求されたら、公表しなければならないのではないですか。ただし、公表の仕方については、縮小するなど議論は出ると思います。

事務局

その図面はNGOが独自に調査し、林野庁長官に出された資料です。原図自体は、情報開示請求が出されて、緑資源機構がNGOに提供したもので、その原図にNGOの調査結果が記されています。この資料には、希少野生植物の絶滅危惧種等がピンポイントで書かれておりますので、これがそのまま公開されますと、盗掘等のおそれがあり、心配しています。

委員

この図面はNGOが独自に調べたものですので、これを委員会資料として公開することはどうなのでしょう。

委員

これを公開することを申し上げているのではなく、これと同等精度の情報は出す必要があるのではないですか。ただ、このような調査図面が資料としてあった場合の話ですが。

委員

委員会に提出される資料は、必ずしも公表されたものばかりではないのでしょうか。

委員

希少種が載ってる資料はないですね。

委員

例えばこのNGOの資料は公表できないでしょう。

ただ、路線の地図をベースに、加工したマップについては、場合によって、公表となるのではないですか。

事務局

事務局の提案ですが、路線関係のそれぞれの資料の公開・非公開については、委員会の最後で、確認させていただくことでどうでしょうか。

委員

事務局の提案のとおりでよろしいですか。また、希少野生生物に関する資料については、議論の余地がありませんので、非公開ということでもよろしいですか。

各委員

(異議なし)

委員

では、そのように進めたいと思います。資料等の扱いについては、最後に審議していただくということをお願いします。

希少野生生物の議論については、非公開となりますので、最後にまとめて議論するというところで扱いたいと思いますが、よろしいですか。

各委員

(異議なし)

#### 【 今年度の委員会の開催の予定について 】

事務局

今年度の開催予定をご説明いたします。本日が第1回であり、7月までに複数回の委員会を開催し、委員会としての結論を出して頂きたいと思っています。

その間に、必要な路線・区間について現地調査を実施し、その際に地元関係者から直接ご意見を聞く場を設けることとしたいと考えています。

また、今年度の評価の対象となる6路線について、パブリック・コメントに準じた意見募集を行いたいと考えています。

委員会としての結論をいただいた後、林野庁として8月末までに評価結果を取りまとめる予定です。

例年、現地調査、地元等意見聴取の場所については、路線の説明をひととおり終えた後に、その内容に応じて、具体の調査地、意見聴取対象者についてはお諮りしたいと考えています。

委員

今年度の計画については以上ですが、よろしいですか。

各委員

(異議なし)

#### 【 評価の方法について 】

(資料3「緑資源幹線林道事業期中の評価の手法等」により説明)

委員

資料の7ページのフロー図がありますが、期中の評価の評価内容の中に、自然環境の実態や、その変化などが書かれていないようですが、どこに入ってますか。

事務局

2つめの「森林・林業情勢、農山漁村の状況その他社会経済情勢の変化」の中に含まれており、資料もその項の中で整理させていただいています。

委員

社会情勢ですか。状況の変化、森林状況の変化として読めばいいのでしょうか。

事務局

森林・林業情勢、それから農山漁村の状況、これをすべて社会経済情勢としており、その他の中に自然環境保全の情勢も入っていると整理しています。

委員

社会経済情勢に自然を入れていいのでしょうか。また、そういう理解でいいのでしょうか。

事務局

資料8ページの林野庁の課長通知に、2の(1)のイ「森林・林業情勢、農山漁村の状況その他の社会経済情勢の変化」の中で、(オ)「自然環境の保全を巡る社会情勢」としており、ここでご検討いただくように整理しています。

委員

法令が変わった、環境NGOの動きが変わったとか社会情勢の変化は、もちろん分かります。ただし、自然環境そのものについて新たな実態が分かったとか、変化したというのは、社会情勢ではないのではないですか。

これは林野庁の運用通知だから仕方がないのでしょうか。本委員会は、緑資源機構関係事業の委員会ですが、それ以外の林野公共事業も全て同じなのではないでしょうか。

事務局

全て5ページの実施要領に基づいて実施しています。

委員

8ページ以降の通知についてはどうなのですか。

事務局

8ページの通知は、緑資源機構関係事業のみに該当する通知になります。

委員

では、今の件を検討していただきたいと思います。

11ページ以降の事前評価マニュアルについては、事前に資料いただいておりますが、これは期中評価や事後評価にも使うマニュアルであり、今、試行的にトライしてるということですが、このマニュアルも緑資源機構の評価だけでなく、全ての林野公共事業に当てはめているのですか。

事務局

そうです。

委員

具体的なとりまとめ様式はないのですか。本日の資料49ページに載っているものがありますが、これですか。

事務局

49ページは、B/Cの最終的な取りまとめ例です。  
委員会では、それぞれの便益ごとに区分してお示しする予定です。

委員

本日、説明がありますか。

事務局

本日はまだ具体的なものは準備していません。

委員

本日はまだ第1回めですから。

事務局

本日の会議で、これまで同様にこのマニュアルに基づき、試行的に費用対効果分析を行うということでご指示いただきましたら、そのことを受けて、次回以降、準備整い次第、委員会にお諮りして、ご審議いただきたいと考えています。

委員

費用対効果分析は、このマニュアルで定めるようにB/Cが計算できるものについて計算しているわけですが、49ページの大山・福光線には、例えば希少猛禽類のことが載っていますが、自然環境についての評価は数量的なものは出ていない、あるいは、現在計算は行っていないということでもよろしいのですか。

事務局

そうです。まだ自然環境を貨幣換算し、便益としてカウントすることは難しい面があり、検討課題になっている状況です。

委員

分かりました。内容については、了解しました。

委員

費用対効果については、評価の中の1つの因子であるということだと思います。

委員

費用対効果が全てではないのです。

委員

そうです。

事務局

今年の費用対効果分析の進め方について、お諮りしたいと思います。

1点目が、これまで緑資源幹線林道事業の評価の単位自体は路線ですが、費用対効果分析については、事業実施と受益の関係が明確な単位である区間毎に行ってきています。

2点目が、本事業は広域にわたりますので、直接的な受益地のみならず、間接的な受益地における効果も含めて、便益を算出しています。

3点目が、昨年の委員会以来検討課題になっていますが、環境への配慮の観点で掛かり増しになるコスト、その金額と同価のものを環境保全効果として便益に算定することが考えられないか。

それから、木材生産便益については、木材価格を用いますが、価格変動が大きい面があり、事業期間が比較的長い緑資源幹線林道事業については、事業着手から現在に至る事業期間における平均値を採用してはどうかと考えています。

費用対効果分析の結果をお示しする場合に、このような前提条件をお諮りして、ご審議いただきたいと思っています。例年このような形で進めていますので、このような形で進めさせていただければと思っていますが、いかがでしょうか。

委員

今説明のあった環境保全のために出費した経費を便益に入れることについては、出費であるからコストにも入れ、それで保護されるからベネフィット、メリットにも入れるという考えがあるのですが、よく考えると、その事業が、あるいは、どんな公共事業でも当てはまりますが、その事業を行わなければ、その自然は何にも影響を受けないこととなります。ただ、そこに自然があるというのは、いろんな価値がありますが、ある事業を実施するからこそ保全対策を行わなければなりません。放っておけば1銭も掛からないところに、ある事業をするために経費を出さなければいけない、それはコストです。ですから、このような経費はCのみ入れるべきだと思います。

委員

環境保全コストとしてCの中で別出しをしておいた方が良いのではないですか。

委員

結構です。

委員

これらの経費は便益ではないとの意見ですね。

委員

そうです。

委員

ただ、事業者は、それだけ環境保全のためにコストをかけましたと、配慮をしましたという意思表示は必要ですね。

委員

そうです。そこが分かればいいです。やっぱりCの方に入るのだと私は思います。

事務局

環境コストの出し方については、ご相談しながら資料としてお示ししたいと思います。

委員

環境の便益、例えばCO<sub>2</sub>固定の公益的機能もBに入っており、かなり大きい便益です。この資料は抜粋であって、一口に環境と言っても資料に載っているもの以外に様々なものがあると思います。

委員

事業を行った結果、森林が整備され、CO<sub>2</sub>吸収力が高まったということは、話が分かりやすいですが、今申し上げているのは、普段は何も目につかない、単にそこにオオサンショウウオがいるとか、希少なヤマシャクヤクがあるとか、そのこと自体は普段は中立です。そこに林道が通る時に、移植したり、迂回するにはコストがかかります。これは、事業実施後にCO<sub>2</sub>が固定されるようなものと異なりますので、やはりマイナスコストです。このため、内容が多少違います。単に自然の、例えば希少種とか、生物多様性とか、ほとんど計算できない価値を持っているものに対するコストは、Cのみであると考えています。

今日決めなくていいのですが、考え方は統一した方がいいと思います。

事務局

課題として預からせていただきます。

委員

その他何かありませんか。

委員

先程の事務局の説明にあった、期中評価の単位は路線であるにもかかわらず、費用対効果分析を区間単位に行う理由は何なのでしょう。評価の項目を見ていくと、区間に限定した評価はなかなか実施し難いものがあると思いますが、その手法は、確立されているのでしょうか。区間毎にこのような評価が成り立つものなのかどうか、今聞いただけでは、すぐに納得できないのですが。

事務局

区間毎の費用対効果はあくまで試行ということですし、林道開設によって、便益が係わる部分の森林面積、そこで発生する便益をとりあえず考えて算出しているというのが、今の費用対効果分析の考えです。

委員

本来ならば、路線全体、あるいはネットワークで評価することも良いかもしれませんが、工事が区間毎に行っているため、止む得ない面もあり、現行の方法が適当として評価しています。

事務局

また、緑資源幹線林道事業は、1つの路線の中に複数の区間があり、1つの区間の完成毎に地元市町村に移管し、地元市町村に管理していただいています。このため、移管が全部完了した後で路線が完成し、また、路線が完了した後は、完了後の評価として路線全体を評価することになります。路線全体が完成するまでの間に、工事実施区間をどうしようかと思えるときの1つの手法として、その区間にB/Cの手法を適用し、評価の参考資料として見ていただくということで、これまで進めてきています。

委員

例えば、起点と終点が集落と集落の間に位置する場合、一般道で言えば国道のバイパスを造った場合、交通量は多くなります。ところが、突っ込み線形のような場合、起点は集落の周辺ですが、終点が山奥となるので、B/Cは非常に下がります。ですから、そのような問題も潜んでいることを理解しながら、評価していかなければならないと思います。

委員

今日配布された要望書にもその辺のことが指摘されていますので、やはりきちんと説明できる手法を提示しなければいけないのではないのでしょうか。

委員

そうです。林野公共事業のB/Cの評価手法の中にも、データの入手性などの問題から止むを得ず決めてるところもあり、制度的にもまだまだ課題の多い評価手法ではないかと思っています。このため、そういうことも理解しながら、総合的な判断が要求されているということだと思います。

委員

今説明のあった市町村に移管後の市町村の管理コストについてですが、該当区間で移管するということが分かっている場合には、Cに入れて計算していますか。

事務局

維持管理費については、工事期間と完了後40年間を見込んで、その間の総便益と総費用を現在価に割り戻して比較するという形になってはいますが、移管後の維持管理費は総費用の中に入っています。

委員

分かりました。

ところで、「大規模林道の今後の整備のあり方検討会」では、予定路線20のうちの1つでもいいのですが、全線開通した場合のB/Cを検討したのですか。

事務局

「あり方検討会」では、路線ではなくて、20の区間について評価を行っています。

委員

区間ですか。

事務局

はい。今まで路線完成して、完了後評価を行ったのは四国の東津野・城川線1路線です。

委員

「あり方検討会」では、全線が開通した場合のB/Cは算定していないということですね。

事務局

はい。しかも東津野・城川線の完了後評価時は、まだ完了後評価でB/Cを算定することとなっていなかったため、今後、完了後の評価で路線全体のB/Cをどのように評価してくかという事は、検討事項となっています。

委員

路線、ネットワーク化、つまりこれまで林道がなかったところに、新たに幹線林道を造る意義があるのか、路線が必要かどうかを評価する必要があるのではないかと思います。区間毎にはもちろん評価しますが、全体を繋げなければいけないかを評価するのは、やっぱり路線全体が開通した場合のB/Cを1つの目安にしないと出てこないのではないかと思います。このため、そのようなものを参考資料に付けていただき、それからその中の区間毎の評価も行うようにしないと、全国のうち、どこに重点を置いて早期完成を図るとか、路線の中のどこをブレイクスルーすれば、トータルの路線のB/Cが上がるとか、そういう選択ができないと思います。

委員

そのような議論が、当初にもありました。しかし、非常に作業量が多く大変だということと、手法がまだ確定してません。

委員

当時はそのようなことだったかもしれませんが、今はマニュアルができていないのですか。

委員

ただ、作業量は大変です。データベースをきっちり作っておいて、コンピューター計算するような仕組みにならない限りは、今は人海戦術でやっていますので、なかなか大変ではないかなと思います。ただし、緑資源機構として、あるいは林野庁としては、機構幹線林道の本来の目的はネットワークに使う、路線開通ですから、その場合、どのような効果をもたらすかということは、やらなければならないと思います。

ただ、われわれのミッションは現在実施中の区間の評価が中心ですから、そこまではどうかと思います。

委員

分かりました。ただ、巨象をなでるような委員会にならないよう、林野庁や緑資源機構では、

やはり全体が開通したときのメリットは政策的に持っておいていただきたいと思います。

私としては、路線全体が開通することによる効果は見ないで、ある区間の必要性・不必要を論議して決着すればいいのであれば助かります。

委員

B/Cについても、先ほどから言っていますが、評価手法の1つであって、全てではないのです。現在の手法もまだいろいろ検討しており、今の方向としては、農林水産省でも最近まとめつつありますが、総合評価手法があります。B/Cの手法についても、そういう意味では、まだまだ試行的な取り組みで、参考資料の中の一部であるという位に解釈していただきたいと思います。

委員

分かりました。

委員

では、B/Cについては、先ほど説明がありましたように、指摘を踏まえて実施することや、事務量、仕事量も多いことから、最後の委員会辺りで、算定して、示されるということでご理解いただきたいということですが、よろしいですか。

各委員

(異議なし)

#### 【 緑資源幹線林道を取り巻く情勢 】

(「要望書等」、「新聞記事」により説明)

委員

日本生態学会からの最初の要望書は、ありますか。

事務局

第50回の学会の総会で、総会決議ということで提出のあったものですか。

委員

そうです。

事務局

資料には含まれておりませんので、後ほど準備します。

委員

分かりました。

#### 【 大朝・鹿野線(戸河内・吉和区間) 】

(資料5 - 5「大朝・鹿野線期中評価資料」により説明)

委員

溪畔林部分について限定してお尋ねしますが、林道設計されるとき設計速度、あるいは通行する車両規格などについては、想定されたものがあるのでしょうか。

事務局

設計速度はすべて時速20kmで設計しています。5m幅員の部分は、一般車両の外、大型車両も走行しますので、設計荷重を25tで設計しています。また、溪畔林部分から一部新設部分などの残り部分については、設計荷重を14tで設計しています。

委員

具体的には、何t車までが通行可能なのでしょうか。

事務局

設計荷重25tでは、大型ダンプが積載量一杯に材を積んで走行しても、特に支障はありません。

設計荷重14 tでは、8 t車では積載量一杯で大丈夫ですが、大型ダンプの場合には、積載量を半分位に減らさなければ、通れないかと思えます。

委員

14 t 荷重と25 t 荷重ですね。14 t 荷重は2級林道に相当します。

委員

意見の中で具体的な数字が記載されていた通過車両の見通しですが、現状をどのように把握されているのか、また、完成後の通過車両の見通しを教えてください。

事務局

詳しい内容については、次の委員会で説明したいと思いますが、簡単に説明しますと、起点側が国道191号、終点側が国道488号に接しており、このうち、約半分の11.1kmは、7 m幅員、2車線で既に完成しています。残りの部分の13.2kmは、3 ~ 5 mの幅員で、途中県道も交差しています。このような条件の下、将来交通量を予測したところ、今後の残った13.2kmで、林業経営、ワサビ田経営などに発生する交通量が約30台、完成区間も含め国道191号側から国道488号側までの転換交通量として、約160台を算出し、合わせて約190台が、将来交通量の算出数となっています。

委員

本日は費用対効果についての説明はないのでしょうか。

委員

通常、第1回目ではまだ計算していないものです。

事務局

先ほど費用対効果については、ご指摘をいただきましたので、これらを参考に算出し、第3回委員会辺りまでにはお示しできるようにしていきたいと思っています。

委員

交通量なども費用対効果に影響があると思いますので、本日の議論を踏まえてお願いします。

委員

計画概要や環境保全調査報告書の説明を受け、関係者の方々是非常に苦労されたなという印象を受けています。特に最後の評価のポイントにまとめられた内容についても、一字一句、いろいろ議論された結果の集大成ではないかと考えています。その中で、少し疑問を持ったのが、環境に配慮するという前提のもとに、幹線林道の規格の変更、あるいは舗装構造の変更などいろいろ苦労されていますが、幅員3 ~ 4 mで、かつ敷砂利舗装、あるいは設計速度20kmというような規格構造で、果たして必要な効果というのが出てくるのかどうかということです。それと同時に、緑資源幹線林道としての役割が提供できるのかどうかということも併せて検討いただければと思っています。

委員

今の発言に関連して、最後に説明された環境調査の結果は、緑資源機構としての最終的な設計の結論ですか。

事務局

そのとおりです。

委員

1つ確認ですが、溪畔林部分については、説明によれば、線形の変更などは考えていないという理解でよいですか。

事務局

平成12年の再評価のときに、溪畔林部分についても、中腹部を通す案を委員会から提案いただき、比較検討しています。既に溪畔林沿いに林道がありますので、これと発生する土工量、改変の度合い、経費などを比較検討し、結果的には今ある現道を使うということになっています。

委員

それでは、急カーブ部分を削るなどのケースはありうるのですか。

事務局

平成12年の再評価では、その辺のことも含めて検討されたと承知しています。先ほども写真で説明したように、溪畔林は最小限の改変としていますが、いわゆる七曲り部分の現道は非常にカーブがきつく、単に拡幅するだけでは、規格基準に合わないため、どうしても部分的にショートカットなどが生じます。そうすると、今の新設計画よりも逆に改変量が大きくなり、その後の維持管理も含めて、いろいろ問題があるため、現在の新設の計画となっています。

委員

私も平成12年度時に委員でしたので補足させて頂くと、当時、既設林道を活用するほか、溪畔林を拡幅しないで、北側斜面を東西に横断する、あるいは、南側の斜面を横断するという3案を検討しました。その結果、どちらの新設も非常に土工量が多く発生し、また、工事費が高いということで、できるだけ溪畔林を保存し、残しながら活用した方がよいとして、議論を集約したと記憶しています。

ただ、当時、自然環境の調査がまだ十分とは言えない状況でしたので、どのような環境的な価値が出てくるのか、よく分からないため、環境調査など環境に配慮しながら進めるということになっています。

委員

それでは、線形が変わらないが、例えば法面の修景、路肩の補強、あるいは、ガードレールの設置などは、工事の中に計画されているのですか。

事務局

溪畔林部分も一部勾配のきついところがありますので、そのようなところは舗装しますし、比較的緩やかなところは、舗装はするけれども、透水性舗装にする、あるいは、非常に平坦なところで路体が安定するところは敷砂利にするなど現況に応じて細かく考えています。また、一部路肩が決壊しているところがありますが、そのような箇所には部分的ですが構造物を入れます。ガードレールについては、規定がありますので、通行車両の安全の確保上、計画することとしています。

委員

法の勾配の規定はあるのですか。オーバーハングしてるところは削るとか、そのようなこともあるのですか。

事務局

溪畔林部分の斜面は、なるべく削らないように線形を考えており、今のところ、崩壊が若干見られるところは、フトン籠のようなものを積むこととし、切取りはなるべく行わないように計画にしています。

委員

この十方山林道は、どこが管理する林道ですか。

事務局

これは国有林林道になっており、中央部は国有林の専用林道、西側と東側のそれぞれ民有林が係わる部分は併用協定を結んでおり、廿日市市及び安芸太田町との併用林道となっています。

委員

現在は、両サイドで中断されているのですか。道路が崩壊して、通行がストップしているのですか。

事務局

路面の状況が悪かったり、クラックが見られたりするため、併用協定を結んでいる部分については、道路管理者である市や町が通行止めの措置をとっています。

委員

崩れた国有林部分の修復は、国有林が行う予定ですか。

事務局

この幹線林道の計画がありますので、現時点では大規模な改修計画は聞いていません。ただし、通行を可能とする必要最小限の手入れは行っていると聞いています。

委員

それでは、しばらくはワサビ田の管理者も含めて通れないということですか。

委員

ワサビ田の関係者は通っているのではないですか。

事務局

現状を簡単に申し上げますと、旧戸河内町側の二軒小屋から先の拡幅部3.8kmについては、徒歩でしか入れないような状態になっています。その原因は、この冬は、早く雪が降り、倒木等が発生し、法面から土砂も崩落しているためであり、車両は全く入ることができません。

また、旧吉和村側の終点付近の拡幅部3.7kmについては、同じように倒木等が発生し、通行を遮断していましたが、倒木を玉切りにして、乗用車ならば入れるような状態になっていますので、溪畔林までは何とか入林できる状況です。

委員

国有林部分は、当面、修復しないのですね。

ところで、NGOや日本生態学会の方々は、現道についてはどのように言ってるのでしょうか。

事務局

大まかにいいますと、既に現道があり、砂利道になっていますので、これを舗装せずに、今の形で使っていけばよいといった趣旨の主張ではないかと考えています。

委員

両サイドが国有林で、スギの40、50年生の人工林になっており、それを混交林に誘導するという方向があるようですが、それは当然ながら、国有林部局が責任をもって施業を行うものと思われませんが、具体的な計画が既にあるのですか。

事務局

広島森林管理署では、間伐の計画はありますが、現状ではなかなか利用間伐はむずかしいようです。また、将来的には針広混交林に誘導しようという大きな計画は持っているようです。

委員

その計画は、林道を修復しないで、幹線林道が通るまでやらないとすると、少し時間が経過すると思いますが、現状はどのようになっていますか。現地に行けば分かるかもしれませんが、特に、30度から50度の傾斜部の現況が知りたい。しばらく放っておいて、崩れない状態なのか。普通スギやヒノキは結構茂ると、林床に下層植生がなくなってしまいます。

委員

平成12年の評価時には、下層植生がなくなるほど大きい木は少なかった印象を持っています。斜面の中腹より上部は、笹に負けているぐらいのヒノキ林もあったというような状況でした。

委員

現状は、放っておいて間伐しない場合に、崩れてくるという可能性は少ないのでしょうか。

委員

細見谷の方は非常に急ですから少し厳しいかもしれません。ただし、細見谷の溪谷から上にあがった両サイドの斜面は、それほど急ではなかったような印象があります。道路をつくるには急な斜面ですが、山の安定性から言えば、例えば豪雨があつてすぐ崩れることはないような印象をもって見てきました。

委員

いずれにしろ、場所ごと、傾斜ごとに今後しばらく放っておいたらどうなるか見通しを立てなければならぬかもしれません。

委員

そうですね。

委員

もし緑資源幹線林道が開設されなければ、国有林部局は、現道の十方山林道を改良、修復して、

その後に森林の手入れを行うことになると思うのですが、そのタイムスパンで間に合うかどうか。もしそれまでの間に崩れたら、誰が責任を持つのかなど様々な問題が出てくるおそれもあります。このため、直接現地を見てみるか、崩壊のおそれがないという保証を頂くか、どちらかがないと現時点では判断しかねます。

委員

それは難しいでしょう。やはり現地を見て、判断する方が良いと思います。

委員

それしかないですね。

委員

前回の現地調査は秋に行われたのではないですか。

事務局

10月です。

委員

だから、植生が繁茂しつつある6月や、夏には行ってない。大分状況が違うかもしれません。

事務局

前回評価時点と違い、かなり林道が傷んでいます。

委員

水越峠の方も傷んでいますか。

事務局

水越峠も傷んでいます。

委員

去年は台風災害などもありました。

事務局

細見谷の溪畔林の大径木も折れたりしています。

委員

災害に関してですが、この区間の気象条件、つまり降水量などの情報は、どこからの情報を使うことになるのでしょうか。

事務局

環境保全調査報告書の3 - 3に、付近の観測所の気象データを載せています。

委員

大朝地域気象観測ですね。ここは、現地とどの程度離れているのでしょうか。ここでの降雨量などが、時間雨量の推測に十分なのかどうか。つまり、観測地と現地でどの程度の違いが出るものなのか把握しておかないと、現地で起こる災害の予測には差が出るのではないかと思います。

事務局

観測所自体は、一番直近の観測所であり、公式のデータがあるものです。現地は、やはり山岳地ですので、必ずしも観測所のデータ通りであるとは言い切れないと思います。

委員

この観測所の3箇所は標高は385mですが、現地の標高は800~1,000mぐらいですね。

事務局

大凡900m位です。

委員

このため、雨の降り方や、気象の条件は、結構違うのではないかと思います。

委員

今のことに関連して、溪畔林部分や沢について、水質検査は行っていますか。

事務局

環境調査では行っていません。工事施工中の水生動物への影響を把握するため、今後環境保全フォローアップ調査で実施する予定です。

委員

溪畔林というと、アメリカなどでは、水質が一番の問題になっており、特に洪水の影響による水質の変化などが問題になっています。

委員

資料の39ページですが、に「必要に応じて、適切な保全措置を講じてくるといったシステムを着実に運用していく」と、指摘されていますが、具体的にどのようなことをお考えですか。特に、工事が終わり、供用開始になって、移管した後、当該地域の環境の保全に当たって仕組みを作ろう、作っていくべきとの委員の指摘ではないかと思いますが、それに、地元がどのように対応してくれるかということをお聞きしたいと思います。

事務局

工事実施中は環境保全フォローアップ調査を行っていくわけですが、第三者の意見を聞きながら、客観性をもって行っていこうと考えており、個別にそれぞれの専門家にアドバイスをいただきながら調査し、その調査結果の評価なども一緒に行っていただきます。それらを踏まえて、どのように保全措置を講じるかということ、その段階ごとに、専門家の助言をいただきながらチェックしていくといった形を考えています。

委員

それは、緑資源機構が工事が終わるまでに行うもののお話ですか。

事務局

それと、この区間については、供用後の影響もありますので、工事の完了後は、通常であれば、すぐに移管するわけですが、しばらく移管せずに、車を実際通してみても、どのような影響が出るのか、あるいは道の耐久性などを検証していこうと考えています。

委員

一般的には、完成すれば地方自治体に移管しますね。このため、移管した枠組みの中で、例えば環境配慮を検討いただくとか、そのような仕組みはないのですか。

事務局

この点については、供用しながら調査も行い、その間に移管先である廿日市等と協議を進め、移管に当たって、このような環境保全に配慮していただきたいというようなものをまとめていこうと考えています。

事務局

昨年までの2年間の環境保全調査検討委員会の中で出されたものの趣旨は、他の区間では400、500m完成したところを、そのまま地元自治体に移管していきませんが、この区間は、環境保全に配慮する観点から、全工事区間の工事が終わるまで環境調査を機構が行い、さらには工事完了後も、環境保全フォローアップ調査を行いながら、一定のものをまとめ、その後地元自治体に移管していただくとの流れが、話としては出てきております。このため、その間にシステムづくりするということです。

委員

分かりました。

委員

ただ、今日の新聞報道の資料では、廿日市市は移管を受けない、と書いてありますが。

事務局

それは、そのような捉え方をされてる方がいらっしゃるということであり、実際に廿日市市から聞いている内容は、今ご説明したように機構が調査する中で、一緒にその結果等を見ながら、どのような形で環境保全に配慮しながら、管理していくかということと一緒に考えていこうとい

うものです。廿日市市も、当然、環境保全の重要性を認識されていますので、協力してやっていくというスタンスだと理解しています。

事務局

全体の結論としては、廿日市市がいらなと言ったことはなく、環境保全調査検討委員会の検討時に、例えば敷砂利工が多くなると、移管時に管理が大変だとか、そのような意見があったということです。

委員

現地に行くかもしれませんが、最終の委員会までにはやはり廿日市市側の態度を明確にしてみられないといけないと思います。結論にも直接関係します。

事務局

この資料の中でも、廿日市市から意見もいただいておりますが、さらに、現地調査や、直接意見を伺う場も設定することはできるかと思えます。

委員

ツキノワグマのことが出ていますが、国有林では、この辺で東北地方や関東地方のように緑の回廊のようなものを設定する計画はないのでしょうか。

事務局

今、承知していませんので、調べて次回に回答したいと思います。

委員

資料を見る限りでは、溪畔林にツキノワグマが大分出ているようですが、周辺全体の生息分布図などがありましたら、環境省でまとめたもの以外のものですが、次回にお願いします。

事務局

次回にお示ししたいと思います。

委員

戸河内町は、シバグリを植えて、木材は人間に実はクマに、というモットーで非常に有名な所です。この取り組みは民有林で行っていると思うのですが、どこにシバグリを植えているのか分かる位置図を次回で結構です。準備願います。

委員

そのようにお願いします。

事務局

分かりました。

## 【 大朝・鹿野線（錦区間、鹿野区間） 】

（資料5 - 5「大朝・鹿野線期中評価資料」により説明）

委員

公共事業としての緑資源幹線林道の必要経費の支出に関し、主として林野庁の経費だと思えますが、先ほどの報道報道資料などを見ると、北海道では道庁が200億円負担すると書いてありました。例えば、この鹿野区間や錦区間では、負担はどのようになっているのでしょうか。

事務局

緑資源幹線林道事業自体は、国の公共事業の補助金と、緑資源機構が財投の借入金、または自らが発行する機関債を充てて実施します。その後、借入金の部分については、地元の県が負担金として負担し、受益者が賦課金として5%負担することとなっており、国の補助金が約8割、残りが地元の負担金という仕組みになっています。この2区間の具体的な数値は、手元にありませんが、個々の区間ごとに負担率は変わっています。ただし受益者の賦課金の率については一律5%です。

委員

県の負担率は、平均すると15%ですか。

事務局

はい。

委員

緑資源幹線林道が整備されると、周辺の林道や作業道の整備が進むということが要望に書いてありますが、それらは地元の市町村や個人が造るということですか。

事務局

個人が行う場合もありますし、補助事業を使って整備することもあります。

委員

将来の緑資源幹線林道以外のネットワーク網の一部となるそれらの路線について、計画は既にあるのですか。

事務局

例えば、図 - 6 にある 3 番の路線は、参考資料の19ページの「林道・鈴ヶ谷線」ですが、これが予定路線になっています。それぞれの区間ごとに、図面と表の番号は一致しており、現時点で把握している周辺の林道、作業道の整備の状況、既存の林道と今後の予定を併せて、参考資料の中で整理しています。

委員

図に囲ってある区域は、受益地ですか。

事務局

はい。

委員

ここは、数百ha位ですね。例えば、森林計画などには、幹線林道や他の林道、公道、作業道を含めて、ha当たり50mの林道網を整備するとか、何か最終到達目標がありますが、ここでは、例えば何mになっているとか、将来の最終到達路網密度が、各エリアごとにあるのではないですか。

事務局

地域森林計画などでは規定はありますが、個別の緑資源幹線林道と絡めて、この林道によって、路網密度をこのようにするなどといった具体的な数値ではなく、地域森林計画区域内のマクロの計画の中という位置づけとなっています。

委員

例えば、この受益地の路網密度をha当たり50mとするのではなく、実際には、ある森林計画の団地単位に、かなり広い単位でha当たり50mなどの目標があるということですね。例えば、この広島県や山口県でも、ha当たり50mになっているのでしょうか。

事務局

本日は資料がないため、次回お示ししたいと思います。

事務局

民有林の林道路網の計画は、森林・林業基本計画で、おおむねこれぐらいの密度を目指しているという指針であり、それごとに地域森林計画で44広域流域ごとに大体これぐらいの量を15年間の間に整備を目指すというのであって、そのためには15年でどれぐらいの開設量を目指すということが計画されています。各地域森林計画では、このうち、当面10年間で着手するものを定めています。このため、基本的には地域森林計画で計画されているものを中心として、実施していくこととなります。つまり、現行制度では、路網の計画というのは、10年単位で明確化されているというような形になっています。

委員

国の全国的な路網密度の望ましい水準、平均値みたいなものは、あるのでしょうか。

事務局

森林・林業基本計画の中では、濃密な施業を要する育成林においては、傾斜によっても違いま

すが、いわゆる公共的な車道である林道としてはha当たり20～25m程度で、さらにそれと一体となって、自動車を通れる基幹的な作業道を含めてha当たり40～50m程度という目安になるような表現で載せています。

委員

例えば、この緑資源幹線林道が通ると、このエリアは路網密度が何mになるとというのが、どこかにあったような気がします。

事務局

地元の要望や意見です。

委員

緑資源機構としては、緑資源幹線林道は、道の無い所に造っていくものであり、ゼロからのスタートみたいなものですが、逐一そのエリアごとに、本林道が通ると路網密度が何%上がるといった到達目標のようなものは持っていないということですね。

事務局

そのような目標は定めていません。

委員

分かりました。

委員

もし、緑資源幹線林道ができれば、現行の作業道や計画の作業道があるならば計画に載せてくださいという言い方をしていますね。

委員

それは繋げるということですか。

委員

地元で繋げるとか、計画に記載してくださいということです。

委員

そういうことですか。

委員

地元によっては、非常に緑資源幹線林道に期待して、現行の作業道や、計画林道や作業道を載せてくる所もあります。特に九州などは多いのではないのでしょうか。

委員

分かりました。

委員

全国的には大体ha当たり20m林道を目標としていますが、現実には林内の公道を含めてha当たり14～15mです。

委員

予算がありますから。

委員

予算を増やすのは非常に大変なことです。

委員

分かりました。

## 【 川井・住田線 】

(資料5 - 2「川井・住田線期中評価資料」により説明)

委員

ここは、進捗率も94.8%で、あともう少しですし、特にないのではないですか。

各委員

(異議なし)

### 【 八幡・高山線 】

(資料5 - 3「八幡・高山線期中評価資料」により説明)

委員

宮・高山区間は、休止の原因となっていた用地問題が解決したということですね。

事務局

そのとおりです。

委員

この路線の受益地内に、水土保持林があり、主伐等もこれから進むとされていますが、水土保持林は主伐した後は再造林するということですか。

事務局

そのとおりです。

委員

育成林施業、循環生産林は、施業の内容がどの程度異なるのですか。伐採間隔が違うとか。

事務局

基本的には似ています。水源かん養保安林を主体に水土保持林となっているような所は、水源かん養保安林による伐採面積の制限を受けるとか、一部、複層林施業を行うとか、そのような水土保持機能に留意した施業が採られています。

委員

土地利用を区分しても、理想的にはなかなかいかないという面があるかもしれません。国有林の伐採面積は、1区画5ha以下ですか。

委員

以前見た国有林はそうでした。

事務局

そうです。

委員

民有林は、1区画20haもあるのではないですか。

事務局

水源かん養保安林の指定施業要件上は20haも可能となっています。

委員

20haという決まりがあるのですね。複層林誘導などもありますが、単層林の再造林も認められているということですか。

事務局

認められています。森林施業計画を水土保持林で行う場合と、資源循環林で行う場合では、認定するときの要件が少し異なっており、水土保持林の場合にはなるべく高い蓄積を維持しながら行っていく方針のものに対して認定していますが、資源循環林の場合は、伐期がきたものについて積極的に伐採し、循環させていくことに対して計画を認めています。また、補助事業のメニューでは、複層林化や長伐期化のための高齡級間伐を水土保持林などで採択しやすい補助条件としています。

委員

分かりました。ところで、宮・高山区間の土地分割に関して1名が反対されていましたが、その理由は何ですか。

事務局

関係者からの話に因ると、元々、当初の幹線林道の計画ルートではなく、違うルートを望んでいたにもかかわらず、市や他の地権者との関係で本人の望んでいる方向とは別なルートとなったため、事業に賛同できないということであったと聞いています。

委員

分かりました。

委員

資料16ページの八幡・和良区間について、U字溝の長尺化がありますが、昔の議事録を見ると、0.5mを1mにするなど様々な場合があります。しかし、問題はその長さではなく、前の議事録に、小動物が側溝に落ちたときに這い出す工法が、山側に帰すばかりで意味がない、というのがあり、L字溝はどうかなどと論議し、結論として検討しながら進めるとされています。

この現場の写真を見ると、蓋無しで、普通のU字溝です。八幡・和良区間は、特に自然環境保全上問題がないから、はい出し工法をつけてないということなのでしょうか。

事務局

そうではなく、図面は2mスパンの側溝を3mにするというものです。このうち何本かに1本はスロープ付きのものを必ず使うようにしていますので、山側からのものは間違いなく付けることとなります。

委員

山側ばかりに帰ると、谷に行きたい動物は一生行けないということになりますので、場合によっては、集水桝や、路線下を潜らせたカルバートから放出すれば、それも可能となります。ただし、通れるが、逆に上がれないということもあります。その場合、二度と戻れないということで、いろいろ問題がありますが、これは多分に生態学の専門家よりは、工学の専門家がまず排水をどうするかという基本的な検討があって、それに動物の動きをどう組み合わせるかという問題になるため、かなり複雑になりますが、すでに論議されていることですから、できるだけバリアーにならない構造にしてほしいと思います。できれば、U字溝に蓋をすれば、落ちにくくなると思います。ただ、それは水量がどれだけあるかなどにも因りますが、場所によっては、間伐材や集成材で蓋している所があります。どちらがコストが高いか分かりませんが、様々な対策が考えられると思います。

また、L字溝でも、最後のL字の立つ所が10cm立つと、地上歩行性のモグラや昆虫は上がりなくなりしますので、落ちたら這い上がる工夫はしてほしいと思います。

それから、道側に這い出し工法を実施すると、車路に余計な張り出しができるので、道が狭くなる問題があります。このため、道側に張り出す場合は、日本林学会に森林総合研究所の大河内氏の論文が載っていましたが、後付けでT字型のものを取り付ければ良いと思います。

次に道側に出たときのロードキルの問題ですが、データとして欲しいのは、通過予定台数のうち、概ね夜間に通過する台数です。ヘビなどの一部を除いてロードキルに関係するほとんどの動物は、夜行性であるため、夜間に横断しますから、夜間の通過台数が少なければ、轢かれる確率はかなり下がります。このため、そのような実態に照らして、這い出し工法や、集水桝の構造を考えていくことが良いと思います。夜間の通過台数は、予測数値から出すことができますか。

委員

基本的には、トリップ調査というか、OD調査を行わないと出ないと思います。要するに、平日とか、日曜日とか、カレンダーパターンに合わせて24時間調査を行わなければなりません。例えば、新しく道路ができた場合、Aに住んでいる者がBに行く時に、新しい道路を利用するかしないかという判断が入ってきます。OD調査は、例えば10年に1度、県全体で道路状況がどうなのかという実態調査を調べるときがあります。ただし、幹線的な道路が主体になります。

委員

台数を数えている調査ですね。

委員

そうです。台数を数えるのと、マイカーならマイカー関係で、どこからどこまで移動しますか、などとアンケートを行います。台数をカウントしてるのは、その遮断交通量というか、断面交

通量になりますので、どこに行っているかは分かりません。

委員  
そうですね。

委員  
目的地別のOD調査を行わないとなかなか難しいと思います。

委員  
しかも、まだ完成していない所で、できたらどうするかを調べるわけですから。

委員  
通常は最短ルートを利用しますので、割り振りは可能と思います。

委員  
集落間ではなく、山と山を結ぶルートならば、通常、夜間は通行しないですね。

委員  
そう思います。ただ、意外と注意しなければならないのは、天文家などです。林道は非常に眺望のいい所が沢山あるので、天体観測する方々などは夜間に通行すると思われます。このため、夜間の通行の把握はなかなか難しいのではないかと思います。

委員  
大雑把に分かるケーススタディがあったら、お教えいただきたいと思います。

委員  
既存の区間で、24時間交通量を調査してもいいのではないですか。バックデータとして取っておいた方がいいかもしれません。

委員  
そうですね。夜だけでも良いので。

事務局  
今まで実施したところがないため、追加調査するようなことしかないと思います。

委員  
今、林道ではL型側溝を設置することが一般的だと思っていますが、機構では、U型側溝をかなり使っているのですか。

事務局  
2車線の所はU型、1車線の所はなるべくL型としています。

委員  
幅員との関係ですか。水量が多いところはU型側溝ですね。

委員  
水量ですか。

委員  
水はけ量が違います。

委員  
想定される最大降雨量に対応してU型になるのですね。

委員  
野生の小動物がいる箇所は、先程のような施設にするとということです。

委員  
戸河内・吉和区間では、サンショウウオのために床版橋を提案されていましたが、これはどのような形状をしてるのですか。

事務局  
林道が洗い越しで沢を渡っているような箇所、そこを改変せずに、上を越えていこうとしています。

委員  
要するに橋ですね。

事務局  
コンクリートの橋を設置するものです。

委員  
コストの問題にもなりますが、片栈橋は片側が閉鎖されているので、そこから来た小動物は落ちるしかないのですが、それを防ぐには片側にすき間を空けておけばいいのです。もしカエルが行列して池に通うような所があれば、そこだけ高床式にすると動物は喜ぶし、人間もカエルを轆かなくて済むので滑らず安全です。ケース・バイ・ケースになりますが、エコ林道を造るのであれば、このようなことも考慮いただきたいと思います。

委員  
横断排水溝などもかなり小動物が入ってます。

委員  
そうです。横断排水溝に歩行性動物が集まるようにし、10cmか、数cm角の鋼材などで反対に持っていけば、結構利用すると思います。

事務局  
カルバートの底の一面にコンクリートを張って、通れる部分を作っておくようなことも行っています。

委員  
分かりました。どのくらい使われているのか、見てみたいところです。

委員  
では、この路線はよろしいですか。

各委員  
(異議なし)

## 【 葛巻・田子線 】

(資料5 - 1「葛巻・田子線期中評価資料」により説明)

委員  
資料11ページの下から5行めに、「緑資源幹線公共牧場」という記述がありますが、これは緑資源機構と関係があるのですか。

事務局  
この「緑資源幹線」との記述は、誤りですが、この袖山地域の上部に緑資源機構が農用地総合整備事業を行っており、幹線農道の整備や、牧場の整備を進めてきています。

委員  
以前テレビで、ここの葛巻地域は林道ができて随分村が元気になったと放映していました。特に畜産業と森林・林業関係の連携ができるようになったことと、風力発電所ができ、新しいエネルギー資源活用ができるようになったことから、首長さんたちも随分テレビに出てお話しされているのを見ました。  
評価委員会資料にも、そのような活用事例を書いていた方がいいと思います。

事務局  
資料の11ページの下から5行めの「幹線林道周辺」というのは、平成17年度に完成した八戸・

川内線の高家領・大阪本区間のことであり、この袖山地域の周辺に幹線林道として整備が進み、その周りに風力発電施設等も設置されている状況です。

委員  
分かりました。

委員  
この地域の森林・林業の状況として、7 齢級以下が多いのと説明でしたが、今後の間伐利用などはどのようになっていますか。

事務局  
資料で取りまとめている以上のことは、現時点で持ち合わせていませんが、今後、資料13～14 ページにかけてあるように、民有林の主伐が増えるとみえています。

委員  
最近ここに行かれた元政府高官によると、この地域は、今までのイメージと違って、肥培管理しているためか、スギの成長が非常によくなってきたという印象を持っていて、同時に林道や、風力発電所ができ、農用地が開発され、あるいは牧畜と連携しているなど非常に地域興しが盛んな所だ、と言われてました。  
このため、委員会資料も、そのような事実があれば取り入れるまとめ方をしてはどうかと思っています。

事務局  
地元の森林組合長の話では、15ページの「葛巻町の受益者」の中ほどに、「カラマツの集成材の高度加工によるブランド化」と書いていますが、大量に生産するのではなく、いわゆる湾曲集成材などを注文に応じてきちっと生産し、それを組合長自らが飛び回って熱心に営業しているとのことで、こういう取り組みもいろいろ進められているということです。

委員  
スギは特になく、元々マツ林ですから、カラマツですね。

委員  
そうですね、あまりいい林業地ではないようです。

委員  
カラマツとアカマツです。まだ若い林が多く、また、公社造林が多いです。公社造林は、現在経営が厳しく、岩手県は県有林と合併する予定で、その跡地の管理が大変なのですが、林道があることにより助かる面があると思っています。

委員  
バイオマスなどの話も聞きますが。

委員  
葛巻町でもバイオマスは頑張っていますし、二戸地域もそうです。

委員  
そういう点での利用はあると思いますが。

委員  
バイオマスが動きだせば、これからはいいはずです。

委員  
余談になりますが、二戸地域は20年ぐらい前から、有機肥料を使って農地に還元するということで、堆肥センターの導入が早かった地域でもあります。

委員  
では、この路線はよろしいですか。

各委員  
(異議なし)

【 高尾・小坂線 】

(資料5 - 4「高尾・小坂線期中評価資料」により説明)

委員

この路線は特に何かありますか。

各委員

(異議なし)

【 池川・吾北線 】

(資料5 - 6「池川・吾北線期中評価資料」により説明)

委員

池川・吾北線については、幅員が5 mと7 mの計画ですが、5 mがほとんどですか。

事務局

この路線については、5 mと7 mの幅員がありますが、7 m部分を一部5 mにして早く完成してほしいという地元からの意向が寄せられています。参考資料1ページに、未施工部分で7 mとなっている部分がありますが、このような部分の変更の要望がいの町から出ています。

委員

ここに書いてあるのは現在の計画ですね。

事務局

はい、現計画です。

委員

未施工のうち22.2kmが幅員5 mで、残りが7 mですか。

事務局

はい。

委員

図 - 2の国定公園は、石鎚山国定公園なのに、本峰が含まれていないのはおかしいと思うのですが、単に色を塗っていないだけですか。

委員

高知県側だけ塗っているのではないですか。

委員

そうですね、高地県側だけ塗っているということですね。では、安居溪谷県立公園については、1種、2種の地種区分はないのですか。

事務局

安居県立自然公園には1種、2種の地種区分はありません。

委員

いずれにしろ、ピンク色のゾーンは、ほぼ人工林ですね。

事務局

そうです。

委員

問題はないかと思いますが、この付近には、ヤイロチョウという鳥が昔は結構いたはずですが。

委員  
渡り鳥ですね。

事務局  
ここは、地種区分上は普通地域です。

委員  
分かりました。私自身、30年前に石鎚山から分岐の筒上山を歩いて、ヤイロチョウの声を聞きました。しかし、実際この路線が通る所は、現在ほとんど人工林になっていますから、人工林の管理という点では林道が必要だと思います。

ただ、相当豪雨地帯でもあり、また、ヤイロチョウもかつてはいたため、造成に当たっては相当注意しないとイケない所です。このため、7m幅員を5mにすることは、地元の意向のようですが、できるだけ狭い方がいいと思います。特に、国有林にかかる部分は、ほとんど集落がないようですから。

事務局  
補足ですが、この路線の前の評価時である13年度には全線7mだったのですが、現在7mで残っている所は、集落のある所だけで、他は全て5mになっていると思います。

委員  
既に集落のないところは5mになっているわけですか。

事務局  
はい。

委員  
問題は、高知県もそうですが、人工林率が高過ぎるので、造り過ぎたと思っています。特に、この地域はヒノキが多いので、典型的に林床が流亡しています。ですから、早く間伐を行わなければならないという意味で、この林道は必要だと思いますが、水土保持林ですから、造り過ぎた人工林をできるだけ混交林化に誘導する方向が望まれます。既にそのような方向になっているかもしれませんが、国有林はそうですし、ヤイロチョウのこともあり、クマタカもいるようですから、できるだけ近自然林工法になるような林道の使い方を期待したいと思います。

委員  
では、この路線はよろしいですか。

各委員  
(異議なし)

#### 【 希少猛禽類の調査結果について 】

委員  
ここからは委員会での情報公開の取り決めに従い、非公開で行いたいと思います。

- - これより非公開 - -

(「平成17年度八幡・高山線宮・高山区間猛禽類モニタリング調査結果」等により説明)

委員  
ただいま配られた宮・高山区間の資料の2枚めに営巣地の図と工事区域の図があり、土工済み区間としてトンネルの両サイドに緑に着色されていますが、基本的な路面掘削を終わったということですか。

事務局  
そうです。

委員  
この区間は、平成14年から休止していますので、その前に終わっているということですね。

事務局

13年度で土工工事が終わりましたが、舗装はまだ実施していません。

委員

平成14年の5月に発見され、14年8月には巣立っていますが、その時にその巣は平成13年以前にもあったかどうか、つまり既に何年も使ったような巣であったかどうかはわかりますか。

事務局

平成17年の検討の際、巣の状況を写真を撮って、専門家に見ていただいたところ、かなり古く、長い間使っているようだということです。

委員

ただし、13、14年以前に繁殖成功したかどうか情報はないのですね。

事務局

はい。

委員

図の緑色の所で、移管済みから土工済みになった区間の工事は、何年から何年までかかりましたか。

事務局

手元に資料がないので、正確には分かりかねますが、この事業が休止した後、緑色の箇所では治山工事を行っており、治山堰堤を建設したと聞いています。

委員

上流ですか、下流ですか。

事務局

下流です。

委員

崩壊地がありますが、その下ですか。

事務局

その下の方です。

委員

工事が終わっている所から巣までが、上下ともどの位離れていますか。

委員

700m位ですか。

事務局

工事が終わっている所からは500m以上離れています。

委員

治山工事等が行われており、さらにその前から巣があったという状況ですと、それまで工事の影響がなかったと言えるかどうかですが、北側は同じくらい離れていますね。

事務局

はい。

委員

トンネル北側の入口の路線を変更すると大きな橋梁が必要になるということですか。

事務局

橋梁が必要になるのは南側です。北側は、先ほど説明した用地問題のあった箇所、ようやく高山市の登記が完了したのがトンネルの入口までとなっています。

委員

そのような箇所であれば、北側の路線はずらせないですね。位置をずらすと川にかかりますが、幾らかでも離れたところですか。しかし、それは難しい。

事務局

ここだけは用地の関係があり難しいです。

委員

そうすると、常に繁殖していれば、工事は巣立った後に入るということですね。

事務局

そうです。

委員

このトンネルは両方向から掘るのですか。

事務局

片方から掘ることとしています。

委員

つまり巣から見て遠い方から工事しますね。

事務局

そのとおりです。

委員

工事出入口は、動きが激しいので、巣から遠い方がいいです。片側から土を取って行って、最後にトンネルが抜けた後は、切って舗装だけです。この路線が通るとして、それはその方向がいいです。

それから、植生図によれば、ここはほとんど常緑樹、針葉樹林ですね。

事務局

そのとおりです。

委員

一部、トンネルの手前のヘアピンの箇所で落葉・広葉樹林の「樹幹大」というところがありますが、ここはどこの所有で、どのような林分かは分かりますか。

事務局

民有林だと思います。

委員

民有林ですか。民有林であれば、例えばブナの自然林が残っているということは考えにくいですね。林道の開設は、面的な開発ではないので、ブナの自然林を広く切るというわけではないですが、環境省の「猛禽類保護の進め方」では、イヌワシ、クマタカについては行動圏内の自然植生は努めて保存することとなっています。当然、ここは行動圏に入りますので、いわゆる天然林ではなくとも、ブナ、ミズナラなどの自然植生があるのであれば、多少問題があるかもしれません。このため、ここの民有林の植生の内容を後で調べてお知らせください。

事務局

分かりました。

委員

トンネルは2年ぐらいで開通しますか。

事務局

予算の都合もあるため、3年になるかもしれません。

委員

3年ですか。本当は、早くした方が良いです。例えば、今年繁殖しますから、来年度は予算を付けて半分やって、翌年は繁殖しますから1回休んで、その次の年にはまた予算を付けて行う。

事務局

そのような方法もあるのですね。

委員

うまくいった場合の話です。出口の明かり箇所をどのようにするかによりますが、できれば、雛がない年で、トンネル工事しているときは、明かり工事も同時に行った方が良いです。雛は巣立った後も、巣の周りにおり、親は必ず餌を持ってきますから、巣立った後非繁殖期といえども、工事は影響があります。このため、雛のいない年に工事を行うのであれば、予算を何とか確保してトンネル工事と明かり工事、両側から同時に仕上げた方が良いです。

事務局

専門家からも、雛が巣立った後も、餌を食べに戻ってくるなどの話があり、その辺りのこともモニタリング調査しながら確認するように言われていますので、そのようにしたいと思います。

委員

前回の評価委員会時に、近郊で国土交通省の工事計画があり、もしクマタカ関係の調査を行っているのならば参考にしたらどうか、と言った記憶がありますが、資料を見る限り、国土交通省の東北北陸自動車道から高山に抜けるバイパス改良工事があるようで、その路線沿いに、営巣地、ペアが確認されていますが、何か情報は入ってきているんですか。

事務局

今のところ入ってきていません。

委員

国土交通省のバイパス工事はもう進んでいるのですか、

事務局

ある程度、進んでいると思いますが、希少猛禽類の情報を集めようとする、なかなか難しいものがあり、今のところ、概ねこの辺りという情報しか得られていないというのが実態です

委員

工法の問題についてですが、最近の土工はほとんど発破を使わないようですが、ここの土工は、どうするのですか。

事務局

最近、発破はかなり少なくなってきており、ブレーカーが多くなっています。

委員

トンネルについても、特別な工法で低速発破などを使うのですか。

事務局

一応、含水爆薬を使う予定ですが、なかなか岩が固いため、火薬主体になると思います。また、音について、防音壁などで対応は可能です。

委員

そのような手立ては行っていくのですね。

事務局

はい。

委員

工事は、今年始まるのですか。

事務局

用地問題が決着しましたので、期中評価結果が「継続」となれば、着手したいと考えています。

委員

今期の期中評価で、宮・高山区間の最終的な結果が出るのはいつ頃ですか。

委員

評価結果は8月末です。

委員

それからで工事は間に合うのですか。

事務局

はい。

委員

今年度は無理なのではないですか。

事務局

今、丁度営業しています。

委員

今年度は全く工事を行わないのですか。

事務局

いいえ。今年は9月頃から着手できれば良いと考えています。

委員

この委員会で、本日議論のあったことまで条件に付して工事を認める方向になるかどうかということだと思います。

委員

そういうことです。

委員

問題がなければ良いということだと思います。

委員

今日は、一応状況が分かったということですか。

委員

その他、希少野生生物について何か意見がありますか。

委員

宮・高山区間ですが、やはり営巣地に近いので、非繁殖期に工事を行っても、巣を移す可能性があります。その場合には、既存の航空写真などで結構ですから、同様な環境で、工事現場から離れた方の周辺に営巣可能な木があるかどうか確認をお願いしておきたい。代替巣候補木があるという前提で検討しないといけないかもしれません。

委員

特にこの関係の資料については注意していただくということをお願いしたいと思います。

- - これより公開 - -

#### 【 現地調査及び地元等意見聴取 】

委員

現地調査は全路線見ることがベストなのですが、時間等の関係もありますので、現地調査が必要と考えられる箇所について、直接現地へ行って調査し、また、現地の関係者から意見聴取することを検討したいと思います。

私としては、今までの審議の内容を踏まえると、戸河内・吉和区間が一番適当かと思いますが、いかがでしょうか。

委員  
そうですね。

委員  
わたし自身は行きたいと思いますが、過去に行かれた委員もいらっしゃるようですので。

委員  
当時とは状況が変わっています。

委員  
いろいろ議論の多い箇所は、行くべきではないかと思います。

委員  
関係者から意見も聴きたいです。

委員  
そうですね。

委員  
では、大朝・鹿野線で現地調査と意見聴取をお願いしたいと思います。

委員  
戸河内・吉和区間ですね。

委員  
戸河内・吉和区間を中心にお願いします。よろしいですか。

各委員  
(異議なし)

委員  
では、そのように事務局で日程調整をお願いします。

事務局  
分かりました。先程の審議の中で次回に準備を求められた資料についても、可能なものは現地調査時に説明させていただきます。

委員  
それで構いませんが、今日のNGOからの申し入れにありました地元の意見聴取の進め方ですが、方法などが決まっているのですか。

事務局  
その件については、併せてご検討をお願いしたいのですが、これまで、現地調査に併せて、地方自治体、都道府県、関係市町村、受益者の代表の方、NGO、NPOの方々、その他団体・個人で意見を聴くべき方々にお集まり頂き、意見を聴くようにしてきました。この点についても、委員会でご審議頂き、決定したいと考えています。  
先ほど委員からもご指摘があり、また、NGO等から要望も寄せられ、さらに、今朝、「NGOのヒアリングの場を設けてほしい」という要請書も届いておりますので、宜しく申し上げます。

委員  
今までは、都道府県関係者は当然地元代表と位置付けになると思いますし、市町村長や受益者代表、先ほど要望のあったNGO、NPOなど、あるいはその他個人等で意見を聴くべき人など10人位から意見を聞いていました。時間の制限がありますので、可能な限り最大限、半日位でしょうか、結構時間を割いていました。

委員  
現地を見て、意見を聴いて何日位ですか。

事務局  
今までの行程は、2日間位です。

委員

大朝・鹿野線であれば、今回、鹿野区間で路線の変更計画、線形の変更計画が地元から出ていますので、できるだけ現地を見るということから、近くへ行きますので、是非とも寄って頂ければと思います。

委員

意見聴取の時間はどれくらいですか。

委員

今までは、1人15分位です。

委員

これだと2時間半位ですね。

委員

大体10人位は大丈夫です。

委員

これまで10人位は聴いています。

委員

10人は、すごいですね。こちらは聴く立場ですか。

委員

そうです。

委員

円卓会議で議論するのではないのですね。

委員

違います。

委員

ヒアリング方式ですか。

委員

あくまで、われわれの委員会の審議の参考のためです。

委員

そうですか。

委員

委員会が結論を出さなければなりませんので。

委員

意見聴取者には、当然、今回の環境保全検討委員会の委員の方にも来ていただいた方が良いでしょうか。

委員

そうですね。いろんな要望が来ている団体の方々もお願いします。

委員

そのような方々を挙げていただいて、先程申し上げたように、都道府県、関係市町村等、受益者、NGO、NPO等について、事務局の方で調整して頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。

各委員

(異議なし)

事務局

それでは、事務局で案を出させていただき、各委員と調整し、最終的には座長に決定頂くというところで進めさせていただくことでよろしいでしょうか。

委員

委員の方でも、何かご希望があれば、チェックいただきたいと思います。

委員

分かりました。いずれにしろ、この意見聴取の実施は、先程説明のあったスタイルで決まっているのですね。

委員

決まっているというより、今まではそのように行ってきたということです。

委員

はじめの頃のスタイルを踏襲しているという感じです。

委員

では、評価委員会という立場で、われわれの検討の参考にするという形の中で意見を聴くということでもよろしいですね。その中には、反対の立場の方々も呼びますし、賛成、受益者の方々もおります。いろいろな意見を聴いて、それらを総合判断して、われわれが結論を出すというようなやり方ですので、そのための参考意見の聴取です。

委員

その時には、我々委員は陳述を行った方に質問できるのですか。

委員

できます。意見陳述が足りなければ聞きます。

委員

皆で質問します。

委員

そういうことですか、分かりました。

委員

では、今、説明したような方法で、意見聴取の対象者を選んで、私が調整させていただき、従来の形でやりたいと思いますが、よろしいですか。

各委員

(異議なし)

事務局

併せて、この地元等意見聴取と現地調査の情報公開についても、ご検討いただければと思います。

委員

意見聴取の情報公開としては、従来は、誰でも傍聴可能として行ってきましたが、発言者は一般の方々もいらっしゃいますし、カメラも発言者が萎縮しないよう頭撮りだけですので、それで別に問題ないと思います。また、議事録などもヒヤリングですから作る必要はないと思います。特に、希少野生生物については、一応、そのような具体的な資料などは出てこないですね。

事務局

意見聴取の場では、ピンポイントの資料を示してということにならないとは思いますが。

委員

事業者側から資料を提供するわけではなく、向こうからもらうだけですから。

委員

それでは、従来どおりでよろしいですか。

各委員  
(異議なし)

事務局  
現地調査については、外部の方々、あるいは報道機関が同行したいという場合の対応はいかがいたしましょうか。

委員  
問題のない所ならいいかもしれませんが。

委員  
そうですね。ここはいろいろ意見がありますね。

委員  
ここは問題があります。

委員  
希少種のある箇所に行って、そこで論議しているところを撮られたら、問題でしょう。

委員  
撮影場所が何処だということになりますので。

委員  
ですから、やってもせいぜい頭撮りみたいなものまでです。

委員  
現地調査は、あくまでわれわれの参考として現地を調査するということで、公開することはないです。

委員  
冒頭のカメラ撮りだけでしょうか。

委員  
調査途中では逐一どこに何があるかを見ていくわけでしょう。

委員  
そうです。そういう意味では適当ではないですね。必ずそのような箇所へ行く調査ですから。非公開でいいのではないですか。

事務局  
前は車で移動しました。ところが、今回は車が通れませんので、おそらく歩いて行くこととなります。このため、そこが前回と違います。

委員  
途中までは車で行けるのでしょうか。

事務局  
降りたらすぐ歩いて行くこととなると思います。

委員  
なるほど。

委員  
歩くだけでそのぐらいかかる。

委員  
朝日・小国区間の調査の時は、同行していたのではないですか。

事務局

あの時は車でした。

委員  
過去には、そのようなこともありました。

事務局  
今回は、徒歩ですから、希少野生生物の説明が聴こえる可能性があります。

委員  
それでは、やはり希少野生生物の保全のためには、非公開とする必要があります。

委員  
問題がない箇所ならばいいのですが。

事務局  
川井・住田線でも、NGOが同行してきたことがあったのですが。

委員  
マスコミがついてきたことはありましたか。四国では同行していました。

事務局  
意見聴取の場にはいたのですが。

委員  
現地までは行かなかったですか。

事務局  
戸河内・吉和区間は現地には来なかったです。

委員  
どちらにしても、今回は希少野生生物の保護のために非公開とすべきではないですか。

委員  
それでは、今回はそういうことでよろしいですか。

各委員  
(異議なし)

事務局  
では、現地調査については、希少野生生物の保護の観点から非公開ということで対応させていただきます。

#### 【 書面による意見募集 】

(資料6「書面による意見の募集について(案)」により説明)

委員  
パブコメするときには何か資料を公開するのでしょうか。

事務局  
資料は、路線の位置図と、本日お示しした資料の要約版を事務局で作り、今までは座長に確認のうえ、それをういて意見を伺っていました。

委員  
では、戸河内・吉和区間は、5m、4m、3mにする区間や幅なども明らかにするのですか。

委員  
そのような細かい規格まで書いていないですね。

委員  
戸河内・吉和区間では、幅員が何mになったかということに、関心がある人は多いと思われ  
ますが。

委員  
意見ですか。

委員  
いずれ意見聴取に出きますから、何とかなると思いますが。  
宮・高山区間は再開するとのコメントもつけて出すのですか。

事務局  
そうです。これも評価の資料の要約版になりますので、用地問題が解決した旨は出てくると思  
います。

委員  
そういうことですね。

委員  
要するに、評価委員会では、「今年度は次の路線の評価を行っていますので、これについてご  
意見があったらお出し下さい」ということです。このため、当然、意見のある人はみんな見てい  
ることになると思います。それらの意見について、われわれが見て、それを参考にまた判断する  
ということになります。

委員  
今回のこの資料は、ホームページ上で公開されるのですか。

事務局  
本日の委員会資料自体は、情報公開窓口で公開ということになります。意見募集を求める資料  
については、ホームページで見れるようになります。

委員  
分かりました。

委員  
その他、議事録も公開されます。

事務局  
議事録については、まず概要版を事務局の責任で公表させていただき、議事録自体は、各委員  
のご確認を得たうえで公開します。それはホームページ上で見るすることができます。

委員  
そのようなことでよろしいですか。

各委員  
(異議なし)

#### 【 その他 】

委員  
事務局の方から何かありますか。

事務局  
冒頭の情報公開についてご確認したいのですが。

委員  
今朝の要望書の取り扱いですが、事務局の方で対応することよろしいですか。

事務局

例えば、回答する場合、あるいはしない場合も含めて、事務局が窓口として対応させていただければと思っております。

委員

そのようにお願いしたいと思います。

事務局

これに関連して、委員会の冒頭、委員から、個別の委員に要請等が来た場合の対応についてお話がありましたが、その件についても事務局が窓口として対応することでよろしいでしょうか。

委員

お願いします。

委員

その他について、事務局から何かありますか。

事務局

資料の取り扱いの確認ですが、先程の希少猛禽類の飛翔図など希少野生生物の生息・繁殖に関する資料については、希少野生生物の保護に関する資料として非公開とされるかと思いますが、路線毎の詳細な計画図面については、林道が線形構造部であり、特定の人々の利害・不利益のおそれがあるのではないかと考え、冒頭、委員から、個別のそれぞれごとの判断もあるとのご意見がありましたので、それについて確認させていただきたいと考えています。

委員

資料の公開の方は今までどおりでいいのではないですか。ただ、要求があったときには、出せるかどうかという話です。

委員

希少野生生物に関する資料と線形の詳細図ですね。これについては、委員会の資料としては非公開ということでしょうか。

委員

これは非公開ですね。

委員

今日の資料の中に詳細図に該当するものは入っていますか。

事務局

今日お手元にお配りしている図面についての取り扱いをお諮りしています。

委員

これは、5万分の1ぐらいですね。

委員

そうです。

委員

これは大丈夫ですか。

委員

公開ということですか。

委員

だから、去年までの取り扱いと同じでいいのではないですか。

事務局

今までは、このような路線図は非公開でした。去年と同じ対応ということですね。

委員

いいのではないかと思います。

事務局  
分かりました。

委員  
ただ、要求があった場合は、出せる範囲で対応願います。  
ところで、環境保全調査報告書を出す際には、期間を決めて、地元住民、関係市町村などに、周知して意見をもらう手続きはありましたか。

事務局  
意見聴取会を開催するとともに、とりまとめが終わった段階の今年の12月28日から15日間、公表、公開しています。

委員  
そうでした。

事務局  
個人の方々と、報道機関が閲覧に来られましたが、特に意見のようなものはありませんでした。

委員  
分かりました。

委員  
NGOから評価委員にあてて提出された資料は、どうなりますか。返すのですか。

事務局  
それらの資料は、NGOから評価委員にお届けくださいということで預かったものですので、配布しておりますが、お持ち帰り頂いても結構です。

委員  
以上ですが、何か他にありますか。

委員  
細かい問題ですが、先ほど幅員5mまでの林道の走行速度を教えてくださいましたが、7mの普通の規格の場合は時速何kmですか。

事務局  
標準は30又は40km/hです。

委員  
30又は40km/hですか。

委員  
それは、例えば幹線林道30km/hと標示してあるのですか。

事務局  
標示はしていません。

委員  
それは設計速度のことですね。

事務局  
はい。

委員  
設計速度は、法定速度のことではないのですね。例えば、その幹線林道を何km以上オーバーすると違反ということはないということですか。

事務局  
そのとおりです。

委員  
道路交通法を準用されないのですか。

事務局  
道路交通法は適用になります。

委員  
なりますね。

事務局  
はい。速度制限は、公安委員会の権限ですので、現地立会し、移管した後に、公安委員会が速度制限を示します。

委員  
そうですか。では、何にもない所は60km/hですか。

委員  
法定速度はそうですね。

委員  
幹線林道で何の標識もない所を70数km/hで走ると、捕まる可能性があるということですね。

委員  
そういうことです。

委員  
分かりました。  
それから、資料5 - 2の川井・住田線の3ページに、主な植栽樹種の中にクロマツが入っていますが、一番海岸寄りの住田町でも海岸がありませんので、クロマツはほとんどないと思います。「主な」と記述できるかチェックをお願いします。

事務局  
分かりました。

委員  
植生図が違っているのではないですか。

事務局  
この調査の結果では、マツの植栽は「アカマツ・クロマツ」として記載しており、区別していません。

委員  
実際にはクロマツはないと思います。今度のパブコメのときに、誤って入れておくことは、よくないので確認して下さい。

事務局  
分かりました。

委員  
最後に事務局から何かありますか。

事務局  
本日の議事概要については、事務局の責任で取りまとめて、ホームページ上で公表する予定です。また、議事録については、事務局で案を作成し、各委員に見て頂き、最終的には座長にご確認を頂いた上で、公表することとしていますので、よろしくをお願いします。

以 上