

21世紀にむけて 賢い選択が問われる大規模林道

— これまでの歩みと現状から —

寺 島 一 男

てらしま・かずお
1944年上川町生まれ
北海道旭川工業高等学校教諭、旭川大学非常勤講師。
大雪と石狩の自然を守る会代表、(株)北海道自然保護協会理事。

◆忘れ去られている大規模林道

北海道の開発をめぐる自然保護の問題は、近年全国的な論議になっているものが多い。その例を思いつくままにあげても、大雪縦貫道路問題、日高中央横断道路問題、知床国有林伐採問題、土幌高原道路問題、千歳川放水路問題など次々と出てくる。それはどの問題をも、こと北海道で済まない課題をたくさん抱えているからにはほかならない。

例えばこれらの開発対象の多くが、いまや国民的遺産ともいうべき原生的自然であったり、あるいはそれに近い自然である。しかも、開発サイズはいずれも大規模。なのに科学的批判に耐えられない調査はなく、情報も公開されない。多額の税金が投入され地域振興や公益対策がうたわれるが、その中身はゼネコン奉仕型。時の変化を省みない官僚主義の開発など、全国的な論議にならないことのほうがいわば不思議なのだ。

ところがこの不思議なことが、まだ結構ある。いま北海道で起きている大規模林道の建設もその一つだ。山形や福島など東北の大規模林道問題は、地元の粘り強い反対運動でこの四、五年ようやく全国的に知られるようになってきた。

しかし、北海道のそれはまだまだ知られていない。正確には、大規模林道事業が始まった一九七三年から七八年頃までは、大規模林業圏開発計画の中の道路計画としてよく知られていた。だが、ここ十数年は道民の脳裏からすっかり消えていたというべきかもしれない。

一昨年、旭川で開かれた大規模林道問題全国ネットワークの集いの開催と、それに続く大規模林道「平取・えりも線」の「様似・えりも区間」が休

止になった報道などで、ようやく一部の人々の頭に甦ってきた感じがする。

◆正体が見えにくい大規模林道

その旭川集會に参加したある人が、「大規模林道というのは、あの大規模林業圏開発計画の中の林道のことだったんですか」「まだ、生きていたんですね」としみじみ語った。当時は大規模林業圏開発計画そのものが問題になっており、大規模林道はその中の一計画だった。その全体計画がいつの間にか雲散霧消して、大規模林道だけが人知れず独り歩きしていたとは知らなかったわけだ。

話の内容から察すると、当時、この人は問題に相当深い関心を持っていたと思われる。とすれば、一般の人々の関心もおよそ見当がつこうというものだ。

実は、この大規模林道という名称がなかなかの曲者なのである。知らない人がうっかりこの名を聞くと、最後に林道と名前がついているために、少し大きめの林道なのだろう、林業に林道は欠かせないものだから、やはり建設は必要なのでないか、とつい思ってしまう。

だがこの大規模林道、一般の人々が想像する林道とはかなり落差がありそうだ。従来のイメージからすると、林道といえば幅は大体三〜四メートルくらいで一車線。砂利道で平均延長もそう長くない。林道の両側には森林が迫り、道路の上も梢で包まれる。溪流が側を流れ、木材を積んだトラックは走ってもあまりスピードは出せない。

ところが、大規模林道は想像される「大きめ」をはるかに超える。道路幅は通常林道の二倍近い七メートル。中央に白線が引かれた二車線の完全

舗装道路。両側には大々的に削り取られた法面が続き、もはや道路の上を木々が覆うことはない。

林道の平均延長は七〇キロメートルを超え、通常林道の数倍にもなる。林道の「はじめ」と「おわり」は必ず国道や道々に接続され、一般車両が自由に出入りする。木材を積んだトラックの設計速度も、時速四〇キロメートルで計算されている。

これまでの林道には、森と人を結ぶやさしさと、自然と一体になりやすい柔らかさが残っていた。でもこう言うと、そのイメージ的林道は一番前のもの。沢筋から尾根筋まで駆け上がりてきたまま的林道は、カネと機械力に物を言わせ、山腹を裂き森や川を破壊して実に醜いと。確かに、そうした林道も多い。だが、森と人との結びつき、自然との一体性をはじめから欠いた大規模林道は、巨大なコンクリートの構造物で、もはや林道のかけらもない。さながら山奥を走るハイウェーそのものである。

◆異常な大規模林業圏開発計画

大規模林道は、正式には、大規模林業圏開発林道という。林道は大きく分けると国有林の林道と民有林の林道がある。前者には、森林の利用区域面積がおおむね一〇〇〇ヘクタール以上の幹線林道と、それ以下の事業林道がある。

後者の方は、国庫補助による林道として森林法に基づく①一般林道（広域基幹林道など）②農免林道（峰越連絡林道など）があり、更に森林開発公団法に基づく③森林開発公団林道がある。特定森林地域開発林道（スーパールン道）と大規模林業圏開発林道は、この③に属している。

林道の技術的な規範（構造や規格等）と管理は、

林道規程によって定められている。これによるとこれまで最も幅の広い林道は一級林道で、全幅員が五メートル（車道幅員四メートル、路肩幅員〇・五メートル）だった。

ところが林野庁は、一九九一年に林道規程の一部改正を行った。理由は、近年森林レクリエーション需要等が増大して、林道へ一般車両がたたくさん入り込むようになった。現在の幅員では対応できないから、と。そして一級林道は、二車線の場合全幅員が七メートル（車道幅員二・七五メートル、路肩幅員〇・七五メートル）となった。このため、広域基幹林道も大規模林道並の規格となったのである。

さて、大規模林業圏開発計画は、高度成長下の一九六八年、林野庁が新全国総合開発計画（新全総ともいう。一九六九年五月閣議決定）の大規模開発プロジェクト構想の一環として打ち出した構想である。

ねらいは、利用度の低い広葉樹林が広い範囲にわたって存在し、なおかつ林野率の極めて高い地域を大規模林業圏に指定して、そこを生産性や公益的機能の高い森林につくり変える、併せて林業を中心とする総合的な地域開発を推進するというものであった。

具体的には、北海道から九州まで全国に七つの圏域を設定。そこで①大規模林道を含む広域的林道ネットワークの整備、②計画造林、③大規模な森林レクリエーションの整備、④森林関連産業の基盤整備、⑤森林の公益的機能の整備等を行うことになっていた。

そしてその結果、対象自治体一七道県四七市町村、対象森林面積七四三万ヘクタール、開設大規

模林道二五路線・総延長一八九八キロメートル、が決定された。

北海道では、北海道開発庁・林野庁・北海道が一体となり、「第三期北海道総合開発計画」（一九七〇年七月）の先導的開発事業と位置づけて取り組んだ。

道内の圏域は、日高・大雪・北見の山地、五支庁一市三町三村にまたがる二一八万七〇〇ヘクタール（北海道総面積の約四分の一）、対象森林面積は一七八万ヘクタール（北海道森林面積の約三分の一）となった。

この中には、水源涵養保安林など各種保安林四四万ヘクタール、国立公園・国定公園・道立公園など自然公園四八万ヘクタール、鳥獣保護区四・四ヘクタールが含まれていた。

◆新たな天然林伐採をねらった森食い計画

北海道の大規模林業圏開発計画をはじめたとき、私はすっかり驚いた。大雪縦貫道があればどの全国的な問題になったにもかかわらず、それは桁違いの資源食いつぶし、自然破壊の大規模開発が繰り返されようとしていたからだ。

まず圏域の設定が不自然だった。目的が「雑木林などの生産性の低い森林を、針葉樹など生産性の高い森林に改良する」といいながら、道内に残された最後までいべき高蓄積の天然林地帯ばかりが線引きされていた。理由を質すと林野率が高いからという。圏域設定のもう一つの肝心な条件「利用度の低い広葉樹林が広い範囲にわたって存在」しているところが完全に外されていた。

さらにそこで、一五年間に二〇万ヘクタールの拡大造林と二万ヘクタール再造林を行い、人工林

の割合を計画当時の現行より一二ポイント引き上げて約二六パーセントに。収穫量を同じく約七四万立方メートルほど上積みして、約五六万立方メートルにするというものだった。つまるところ、天然林の伐る割合を多くして、伐採量を増やしたかったのである。

一般に、森林の成長量は風倒害、雪害、病虫害など様々な要素があって、極めて不確実である。年間の成長量を見込んで、現実はなかなかその通りになってくれない。それに對し伐採は、決められた数字は確実に実施される。どうしても伐採が先行する形になりやすいのだ。

また、当時の総事業費の内訳をみると、総額約五四〇〇億円に對し、伐採に要する費用が約二四〇〇億円（全体比約四四パーセント）。造林・保育等に要する費用は約五四三億円（同じく約一〇パーセント）。両者の基本単価に違いはあるにせよ、事業全体として伐採にウエイトがあることは明らかだった。

また、この計画では地域振興や地場産業の活性化が大事な柱になっていた。ところが、林業労働者の確保も木材関連産業の活性化も、削減と統廃合の合理化を前提に對策が立てられていた。

林業労働者数は一九八五年度までに、約一万二〇〇〇人の減員（計画当時の林業労働者数の約半分）。木材関連産業は全体で約一一〇工場以上減らすとともに、年間木材取扱量五〇〇〇立方メートル未満の中小工場を大幅に整理して、それ以上の大きい大工場に再編成する計画だった。

◆巨大観光基地をねらったレク構想

林道整備もすさまじかった。計画推進の先行事

業として大規模林道が五路線、総延長約四〇五キロメートル。中核林道（幅員五メートル、完全舗装）が一五路線、総延長五九四キロメートル。それにその他の林道約六八〇キロメートルが整備されることになっていた。実に、北海道のこの圏域だけで、日本列島を一往復半できるほどの林道を張りめぐらせようというものだった。

大規模林道の中には、大雪山国立公園と阿寒国立公園を結ぶ「阿寒・トムラウシ線」や、後に日高中央横断道路になった「静内・中札内線」が、また、中核林道の中には層雲峡と丸瀬布を結ぶ「層雲峡・武利線」や後に大規模林道「平取・えりも線」になった「日高縦貫線」が含まれていた。注目すべきは、この時点ですでに大規模林道の開設目標として、「大雪・阿寒の二大観光圏を結ぶ……」など観光利用が明記されていることである。

新全総は北海道の役割を、①大規模工業基地、エネルギー基地、②食料供給基地、③大観光基地の三つとした。これを受けて大規模林業圏の中にも、巨大な森林レクリエーションエリアが盛り込まれた。

東大雪（約二二万九〇〇〇ヘクタール）、チミケップ（約三八〇〇ヘクタール）、金山湖（九二〇〇ヘクタール）、幌尻岳（三万三〇〇〇ヘクタール）、奥日高（約三万六〇〇〇ヘクタール）の五箇所、合計約二二万ヘクタールである。ほぼ大雪山国立公園に匹敵する面積だ。

当初この中に、ゴルフ場、スキー場、釣り場、遊覧飛行場、射撃場、温泉プール、アーチェリー場、観光牧場、グリーンハウスなど、今日のリゾート基地を凌ぐような施設計画が盛り込まれていた。

このレクリエーションエリアに先の林道網を直結して、整備のあかつきには年間約三五〇万人の観光客を導入し、圏域全体では約六〇〇万人集める計画だった。

◆盛り上がった反対運動

「大規模」を連発する新全総に沿ったとはいえず、この開発計画はその趣旨からいっても実に異様だった。だが、その異様が異様として感じられないところに、当時の開発の特徴があった。

私たちは、大規模林業圏開発計画を大雪縦貫道路後の最も大きい問題と位置づけて、すぐさま取り組んだ。これまでの点や線の開発計画とちがって、この計画はかなり対象地域が広い。

加えて、林業をはじめ多くの分野の専門的知識も必要だった。全道の自然保護団体のしつかりしたスクラムや、林業労働者・地域住民・専門家等との連携も重要だった。また、大規模林業圏開発計画は全国展開しているもので、全国的な情報交換や協同も大切だった。ともかく、そのことを意識して運動に取り組んだ。

問題の所在がよくわかるように書いたニュースやリーフレットの作成。全道的な署名活動の展開。現地調査の実施。シンポジウムやパネル討論会の実施。映画会・講演会・写真展の実施。道や林野庁（管林局）に対する公開質問や交渉。道議会議員や国会議員への働きかけ。全林野労働組合やその傘下団体と連携など、大雪縦貫道の闘いの体験を生かして運動を展開した。その取り組みをいくつかピックアップしてみよう。

*七四年五月、旭川で道林務部・旭川管林局・全林野旭川地本・旭川大雪の自然を守る会に

よる公開パネル討論会を開催。

*同年六月、国際植生学会日本大会エクスカーションで、大規模林道問題を説明。層雲峡の宿舎で深夜まで討論。

*七五年六月、北海道自然保護団体連合主催で、地質・植生・林業の専門家を含めた大規模林道「滝雄・厚和線」予定地の現地調査を実施。マスコミ、全道に報道。翌日、旭川で大規模林業圏開発計画反対全道集会開催。

*七六年七月、北海道自然保護連合と林政民主化共闘会議の共催で、「滝雄・厚和線」予定地の現地調査を実施。翌日、白滝で反対全道集会を開催。村の人たちを村はじまって以来と驚かせた、七五〇名参加のデモ行進を行った。

*同年八月、札幌で第六回全国自然保護大会を開催。全体集会で大規模林業圏開発計画の反対決議を採択。関係九団体による大規模林業圏開発計画全国会議を結成。

このような動きと大雪縦貫道中止の余波もあって、当時、運動は大きく盛り上がった。また、情勢も刻々と変わっていた。一九七三年一〇月のオイルショック、高度経済成長の終焉。七七年一月の新全総の行き詰まりから三全総への移行、それに伴う北海道第三期総合開発計画から北海道発展計画への移行など、開発にも一つの転機が訪れていた。

一九七四年一〇月、道は翌月に予定されていた大規模林道「滝雄・厚和線」の着工を、工法の再検討を理由に延期することを知事表明という形で公表。二億一〇〇〇万円の事業費を抱えたままの見送りだった。

一九七八年六月、道は北海道の大規模林業圏に
関し、「長期構想検討調査報告書」を公表して見
直しを表明。大規模林道を五路線から三路線に、
中核林道一五路線五九四キロメートルを約三三〇
キロメートルの全体構想に、森林レクリエーショ
ン施設の新たな整備を取り止めるなど、大幅な見
直しを行った。

だがその内容で実施される気配はなく、これ以
降も大規模林業圏開発計画は具体的な展開がない
まま時が過ぎ、いつの間にか雲散霧消した。ただ、
大規模林道だけが森林開発公団の手によって細々
と進められ、「滝雄・厚和線」が当初予定より五
年遅れた一九七九年に、「平取・えりも線」が九
年遅れて一九八三年に着工された。「置戸・阿寒
線」は開設のメドが立たないまま宙に浮いた。

私たちは、このような状況からして、全体計画
を失った大規模林道計画もいづれ中止になると考
えて、主力を押し寄せる日高中央横断道路問題に
移した。

◆息を吹き返した大規模林道

ところが、死に絶えるはずの大規模林道は、肝
心の全体計画がすっかり形骸化していながら、一
度事業に着手したらあとは滅多なことでは止めな
い行政特有の論理によって継続された。

それどころか、「平取・えりも線」が着工され
て一〇年過ぎた一九九四年になると、公共事業に
対する厳しい世論や、全国的に批判が高まってき
た大規模林道に対する声に挑戦するかのよう
に、「置戸・阿寒線」を着工させた。

森林開発公団はこれまで、二〇年以上にわたっ
て行政改革の廃止・縮小の対象になり続けた。し

かし、その都度したたかに切り抜けてきた。それ
は権益拡大を絶えずはかりながら、事業展開によっ
て自ら痛手を被ることのない構図と、廃止にでき
ないしくみをつくってきたからだ。

森林開発公団は、林野庁の特殊法人で森林開発
公団法に基づいて一九五六年七月にできた。公団
は、もともと特定地域の奥地林開発のための林道
をつくる、いわば時限立法的な性格をもった組織
だった。というのは、その事業の資金源が一九五
四年四月の日米MSA協定によってできた「余剰
農産物見返り円資金」だったからだ。円資金の目
的は軍事産業開発の資金にすることで、奥地林道
への一部運用はあくまでも暫定的なものだったか
らである。

だから、円資金三〇億円分に相当する事業とし
て、紀伊半島の熊野川流域と四国の剣山周辺の林
道開削が完了した段階で、本来ならば公団は解消
されるはずだった。もっといえば、円資金は公団
設立の翌年には早くも、アメリカとの第三次余剰
農産物受入れ交渉が不調に終わって、借入ができ
ない事態になっていたので、この時点で中止
となっても不思議ではなかった。

ところが、この事業は全額を円資金を財源とす
る長期借入金による先行投資方式をとっていたた
め、円資金がだめになると年利が六割も高い財政
投融资がそれにとって代わった。さらに、公団法
設立に際して国会審議(参議院農林水産委員会)
が行われた際、将来はほかの地域にも拡大するこ
とが希望意見として出されていた。

そのことを楯に、一九六一年になると水源林造
成事業を開始。さらに六五年には、森林開発公団
法の一部を改正して、スーパール林道事業に着手。

六九年には大規模林道事業開始と、次々と事業を拡大してきたのである。その事業規模は新規事業になるほどに大きく、期間も長くなっている。

多くの自然破壊を生んで全国に悪名をとどろかせたスーパー林道事業は、道路幅員四・六メートルの未舗装で、全国三三路線、総延長一一七九キロメートル、事業費一〇一八億円、事業期間二五年間（一九六五年～九〇年）だった。

大規模林道整備事業になるとさらにスケールアップし、現在は全国三三路線（本線二九路線、支線三路線）、計画総延長二二六七・三キロメートル、総事業費九五〇億八〇〇万円となっている。一九七三年に開始して、これまでに九八八・三キロメートル（一九九七年度計画含む）が完成、進捗率四三・六パーセント、年平均延長（実績）三九・五キロメートルだが、すでに二五年間が経過しており、このペースで進めばまだ三〇年はかかることになる。事業費も、奥鬼怒スーパー林道のように当初予算の五倍になった路線もあり、大規模林道も今後相当事業費が膨らむことはまちがいない。さて、現在、北海道の大規模林道事業はどうなっているか。計画と進捗状況を見てみよう。（一九九七年度計画含む）

① 滝雄・厚和線

計画…延 長 六五・八キロメートル
事業費 三二億八〇〇〇万円
実績…延 長 四五・三キロメートル
事業費 一四億六二〇〇万円
進捗率 六八・八パーセント

② 平取・えりも線

計画…延 長 九二・六キロメートル
事業費 六七五億八四〇〇万円

実績…延 長 一七・二キロメートル

事業費 五五億五六〇〇万円
進捗率 一八・八パーセント

③ 置戸・阿寒線

計画…延 長 七一・〇キロメートル
事業費 二五八億円
実績…延 長 一・三キロメートル
事業費 七億七二〇〇万円
進捗率 一・九パーセント

④ 北海道全体

計画…延 長 二二九・四キロメートル
事業費 一二四六億六四〇〇万円
実績…延 長 六三・八キロメートル
事業費 一七七億八九〇〇万円
進捗率 二七・八パーセント

◆ 細切れが進む北海道の自然

一九九七年から今年にかけて、北海道の大規模林道の建設現場を、何回かに分けて見て回った。旭川を起点に動くと、一路線最低でも一泊二日を覚悟しなければならぬ。一回当たりの走行距離も、軽く五〇〇キロメートルは超える。日高にいたっては八〇〇キロメートルになる。改めてそのエリアの大きさを実感した。

北海道の三路線は、九七年現在、全体で計画の約二八パーセントが完成している。年平均延長は約三・八キロメートルだ。三路線の中で最も進んでいるのか「滝雄・厚和線」だが、すでに一七年が経過しているので年平均延長は約一・六キロメートルである。

北海道の工事はこれまで、工事の比較的やりやすい平坦部を中心に行われてきた。だが、工事が

始まったばかりの「置戸・阿寒線」を除いて、ここ七、八年前から、本格的な山岳地帯の工事にさしかかっている。トンネルをはじめ覆道や橋梁を多用しなければならぬ現場が、これから続々と登場する。

三路線とも地形・地質的には、第三紀の堆積岩類やその上に第四紀の火山岩あるいは火山噴出物が被っているところが多い。特に山岳地帯の急傾斜地では、破碎風化の著しい岩盤が随所に現れている一方、「置戸・阿寒線」を中心に地滑り地帯もある。

急傾斜地の風化の進んだ日高層（第三紀堆積岩類）につくられた山岳道路が、著しい法面崩壊を繰り返している例は、大雪山の狸台林道（現在、廃道）をはじめ数多くある。

「滝雄・厚和線」の現地調査の際、白滝側の工事現場でつい最近も一立方メートルの土砂崩壊が起きており、現場作業員の話では珍しいことではないという。

「置戸・阿寒線」の足寄川流域では、路線の周辺にある五三箇所（地滑り地）のうち、直接路線と接する地滑り箇所は、二五箇所におよび、うち一箇所は路線がその内部を縦断する計画になっている（「大規模林道置戸・阿寒線計画路線における自然環境報告書」）。

「平取・えりも線」では、静内・三石区間や新冠周辺にはV字谷の急傾斜で崩壊しやすい地形が随所にあり、改良区間でも新設区間でも難工事が予想される。

このような土木工事とともに、道路開設にともなう森林の伐開もかなりの面積となる。仮に法面を含めた道路の伐開幅を平均三〇メートルとする

と、全路線では七〇〇ヘクタール近くなる。このうち公道利用区間や既設道路の改良部分が含まれるので、その分を差し引いたとしても、なお数百ヘクタールの森林が消失することになる。

その影響は森林ばかりでなく、生態系の分断も含めて野生生物に与える影響は極めて大きい。北海道の三路線は、いずれも低標高に存在するナキウサギの特異な生息地を分断するが、中でも留辺蘗から置戸、陸別の区間は生息密度の高い地域を通り重大である。

また、「平取・えりも線」の「様似区間」は、「様似・えりも区間」の休止により特別天然記念物のアポイ岳の南麓を通る幌満林道と直結されることになり、この林道のすぐ脇にある日本最低標高地にすむナキウサギに大きな影響を与える恐れがある。

「滝雄・厚和線」の白滝から丸瀬布・留辺蘗にかけての区間は、現地調査の度に生々しいヒグマの爪痕や糞がたくさん残されており、明らかに大規模林道がヒグマの重要なテリトリーに侵入していることを物語っている。

公団は、小動物の保護のためスロープ付の側溝工事をことあるごとにPRしている。しかしその工事は白滝、丸瀬布周辺の大規模林道にわずか三箇所しか確認できない。それもほんの短い区間でそのうちの二箇所では、スロープの先はコンクリートで固められた急峻な法面が延々と続き、とても小動物のことを考えた実効ある施策とは考えられない。

◆何のための大規模林業

総事業費一二〇〇億円をつぎ込み、この先も含めると半世紀近くもの歳月を費やして、人けのない山奥に延々とつくり続ける大規模林道とは、いったい何なのか。

公団の出しているパンフレットによると、大規模林道は山村振興への架け橋として①森林整備の促進、②地域産業の振興、③災害に強い地域づくり、④生活環境の向上、⑤都市と山村の交流、⑥森林の教育・文化的利用をあげている。

公団に聞いてみると、まずは近代化・大型化してきている林業のための幹線道路、それから山村地域の生活道路、その他山村・都市間の交流や災害時の代替機能をもった多目的林道とのこと。

一見多目的などと聞くと、一つのものがあるいろいろな役割を果たせて便利と思いがちだが、目的が違うことは機能も違うことなので、結局使い物にならないか中途半端なものになりやすい。それに多目的がある目的の費用分担の口実にされることもまま多い。もし、本当に林道が必要ならばその目的に一番かなった道路を林道としてつくるべきだし、生活道路にしても同様である。

林業のための幹線道路というが、これほどのサイズの林道は当然伐採や搬出が前提となる。造林や保育のための機械化やその大型化はあまり聞かないからだ。ところがこの三路線の周辺でいま現在、あるいは近い将来この道路に見合う伐採計画が立てられているふしはない。現地をみても予定線付近過去に伐採されたところが多く、新たな需要が生まれる可能性はほとんどない。

先頃、NHK札幌局が制作したシリーズ番組「特集、公共事業を問う」は、北海道の大規模林道を取り上げて、いくつのおもしろい事実を報道した。一つは、「置戸・阿寒線」の通る置戸・

陸別・足寄・阿寒・白糠の五町の地元林業業者が、昭和四五年に三三〇〇人いたが平成七年度には九五〇人しかいない事実をとりあげて、「大規模林道よりも後継者の育成が先」「商品価値の高い植樹にとりくむべき」という地元林業関係者の声を伝えている。

もう一つ、地元市町村が受ける財政負担の問題を取り上げている。現在、陸別町では町道・林道の維持管理費に年間六七〇〇万円支出している。大規模林道は完成すると地元市町村に移管されるから、その分の維持管理費は新たに上乘せされる。

大規模林道は国道並のサイズだから、道内の国道維持管理費キロメートル当たり二二〇〇万円、延長七一キロメートルの「置戸・阿寒線」を単純計算してみると、年に八億五二〇〇万円かかる。関係五町でプール割りしたとしても一町当たり、一億七〇〇〇万円の維持管理費が増額されるわけで、少なくとも現在の二〜三倍のメンテナンス費が新たに加わることになる。それだけのメリットが大規模林道にあるのだろうか。

陸別の町長は、「問題のあることは感じているが、でも地域活性化のためには大規模林道を早く完成して欲しい」とコメントしている。しかし、町はこの道路が財政負担に見合うだけの効果があるのか、この道路を利用してどんな地域の活性化をはかるのか、具体的な検討は一つ検討していないという。道路のメンテナンス費は、一年や二年では終わらない、大規模林道があるかぎりいつまでも背負いつづけなければならぬ費用である。

番組のなかで、取材に応じた林野庁基盤整備課の課長は、「全国で道路はどれくらいあると思いますか。一五〇万キロメートルはある。いまでき

あがっている大規模林道は九〇〇キロメートルくらい。全国に市町村が管理している市町村道は一、二万キロメートルはあり圧倒的に多い。九〇〇キロメートルの負担がどうのこうのいうのは少しおかしくありませんか」とコメントしている。この言葉に国のごまかしの論理も、自治体を省みない傲慢な姿勢もすべて集約されている。

大規模林道の建設による負担は、関係自治体だけでない。北海道も建設費を含めて多大な負担をしなければならぬしくみになっている。

公団は事業に当たって国の補助金(事業費の三分の二)と資金運用部資金(財政投融資)から借入(二五年元利均等半年賦により償還、据え置き期間五年含む)して事業を実施するだけ。完成後は関係自治体に引き渡して、借入金は都道府県と受益者が公団に対し負担金、賦課金として返済(二五年元利均等半年賦により償還、据え置き期間四年含む)するしくみになっている。都道府県の負担金は一〇〜一五パーセントにもなる。年利六・五パーセントの高い財政投融資からの借金に道税を使って払い続けなければならないのだ。

それだけでない、この道路があるかぎり災害復旧費も負担し続けなければならない。一九九二年から九六年度まで五年間に負担した大規模林道や広域基幹林道の災害復旧費は、約五億四〇〇〇万円にもなっている。道民としても改めてこの林道が本当に必要なのか、深い検討が必要である。二世紀に向けて、賢い選択が問われているのだ。

【参考・引用文献】

石川徹也 大規模林道と森林開発公団「ルポ 東北の山と森」山を考えるジャーナリストの会編(緑風出版)

藤原 信 大規模林道と広域基幹林道を問う「月刊 むすぶー自治・ひと・くらし」一九九五年六月(ロシナンテ社)

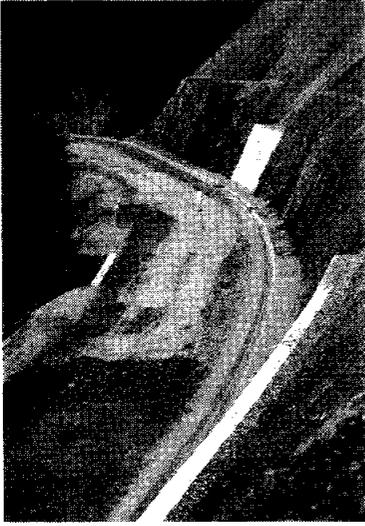
寺島一男 北海道の大規模林道―懸念されるリゾー

北の自然・人「月刊 グラフ旭川」(グラフ旭川) 各号

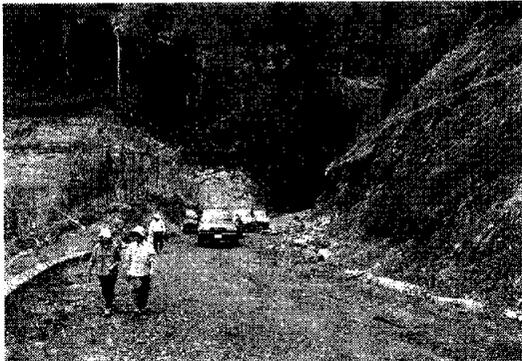
「自然保護事典①山と森林」全国自然保護連合編(緑風出版)

「第5回大規模林道問題全国ネットワークの集い―富山集会―予稿集・資料集」富山集会実行委員会

「ヌタアカムシベ」(大雪と右狩の自然を守る会) 各号など



森を裂いて工事が密かに進む
(白滝・丸瀬布区間)



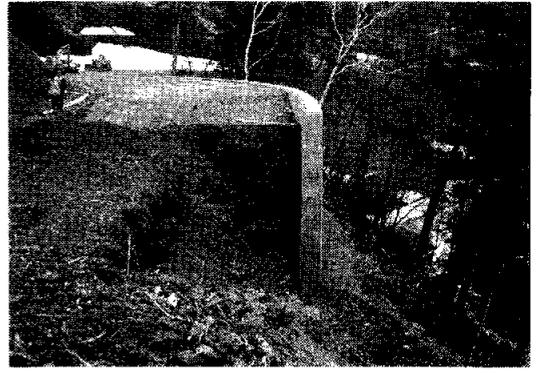
開通のメドが立たないまま維持管理費
だけが消えていく(滝上区間)



人けのない山奥に、削られた法面が延々と続く
(平取・えりも線 三石区間)



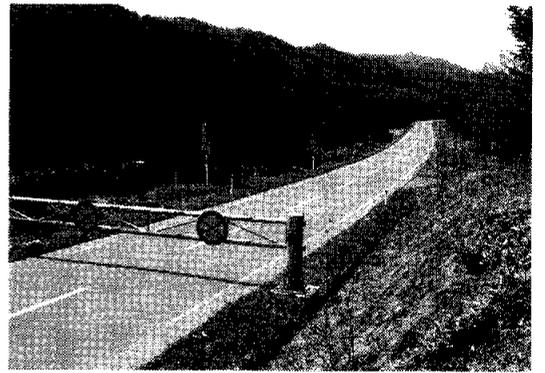
予定線の先で伐り払われる森林
(白滝・丸瀬布区間)



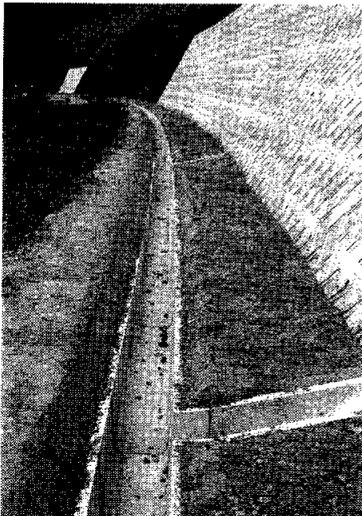
雄柏山に向かって突き進む大規模林道 (白滝側)



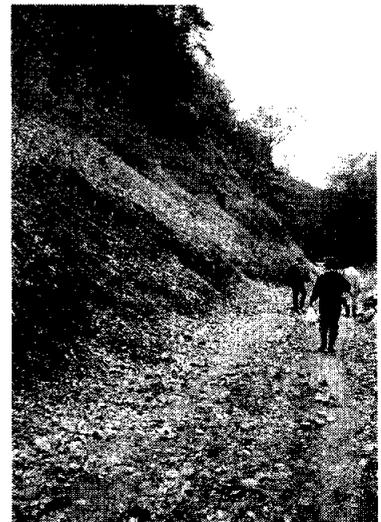
工事は道路だけでなく河川
にも及ぶ (白滝区間)



何のための大規模林道
ムダな公共事業は一刻も早く止めさせたい

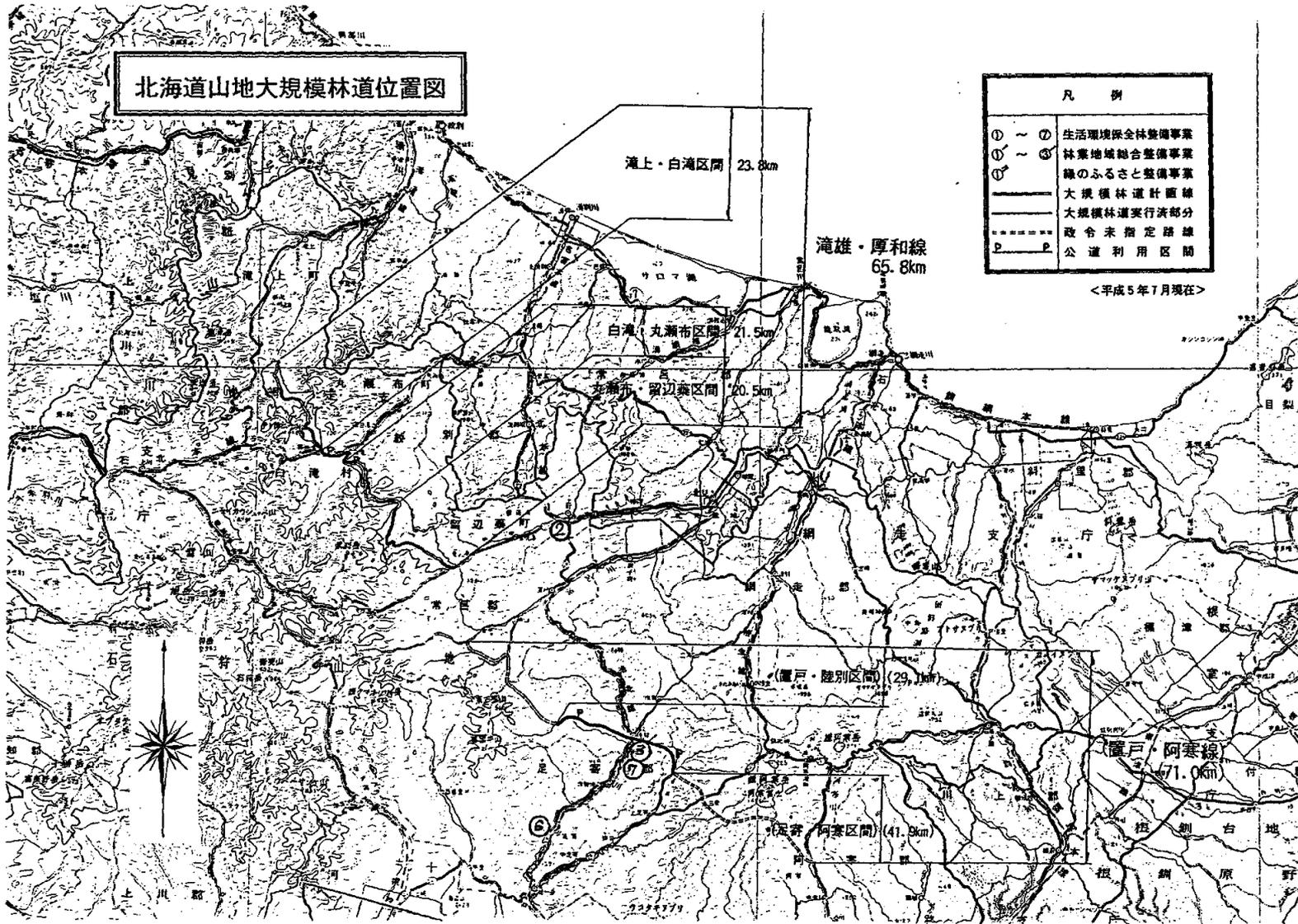


公団自慢の小動物保護? 工事
(白滝・丸瀬布区間)



地滑り地帯、崩壊はすでに
起きている (足寄区間)

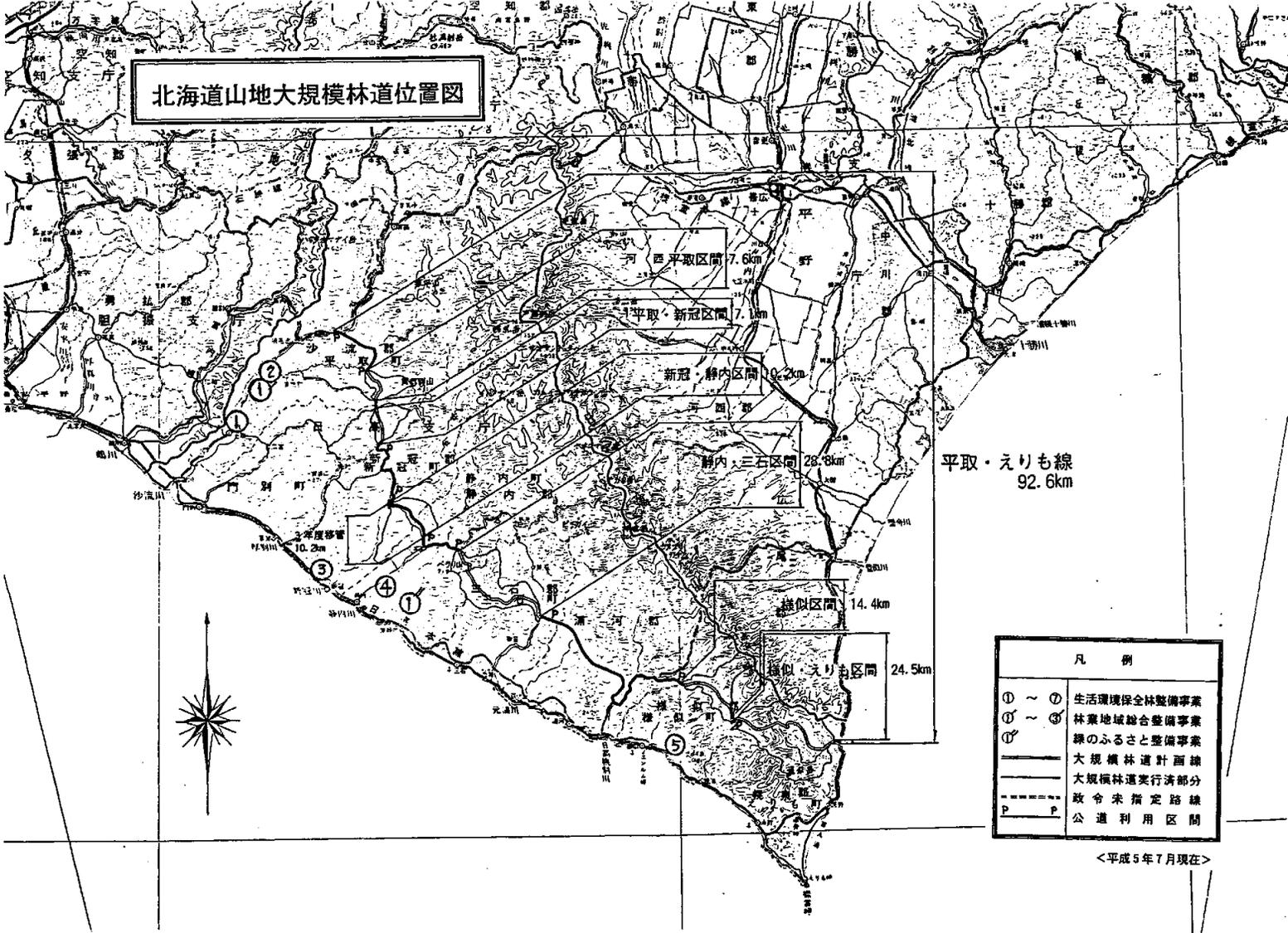
北海道山地大規模林道位置図



凡 例	
① ~ ⑦	生活環境保全整備事業
⑧ ~ ⑩	林業地域総合整備事業
⑪ ~ ⑬	緑のふるさと整備事業
—	大規模林道計画線
—	大規模林道実行済部分
---	政令未指定路線
P—P	公道利用区間

<平成5年7月現在>

北海道山地大規模林道位置図



平取・えりも線
92.6km

凡 例	
①	生活環境保全整備事業
②	林業地域総合整備事業
③	緑のふるさと整備事業
④	大規模林道計画線
⑤	大規模林道実行済部分
---	政令未指定路線
P	公道利用区間

<平成5年7月現在>