



いま道東と日高の山中で、人知れず自然を壊しながら、大規模な林道が3本、建設されている。①滝上～留辺蘂（65 km）、②置戸～阿寒（71 km）、③平取～えりも（83 km）で、幅員7 m、全面舗装で国道なみ、路線はほとんど国有林と道有林地帯を貫通するので、沿線には集落がなく、地域住民のための道路ではない。工事費は3線で1千億円を超える。

35年ほど前、高度経済成長の継続を前提に計画され、当時さかに行われていた拡大造林政策により、天然林を伐採し人工林に変えることで木材生産を増大させることを目的とした、大規模林業圏構想の幹線、大規模林道である。これは苫小牧東部大規模工業基地開発と同じように、国の新全国総合開発（1969～1977）と第3期北海道総合開発（1971～1980）に位置づけられた、大規模プロジェクトの一環である。

しかし計画早々、高度経済成長は終わりを告げ、苫東開発は破綻した。一方、拡大造林政策も失敗し、人工林の拡大よりも天然林施業の重視に転換した。すなわち計画の前提となった右肩上がりの予測が狂い、右肩下がりに転じたのである。

ちょうどそのころから、予測しなかったものの右肩上がりが始まった。外国産木材の輸入増大と、国有林・道有林の経営不振による累積赤字の増大である。とくに国有林では経営改善のため人員削減、組織の縮小を余儀なくされ、伐採量も造林量も著しい右肩下がりとなった。それでも赤字増大の右肩上がりは止まらず、ついに1998年、国有林の抜本的な改革が行われた。「国民の森林」に生まれ変わった国有林の役割は、木材生産の縮小（20%）、公益的機能の増大（80%）に表われている。

それと連動するように2001年、「林業総生産の増大」をうたった林業基本法は、「森林の多面的機能の発揮」をうたう森林・林業基本法に抜本改正された。それを受けて道有林も2002年に抜本改革し、木材生産を目的とする森林経営から撤退、全面的に公益的機能のために経営されることとなった。

そのような国有林・道有林地帯を貫通する大規模林道が完成しても、「林業の振興」に役立たないことは明白である。大規模林道は森林開発公団が事業主体であるが、この公団は行政改革で廃止が確実視されていたにもかかわらず、生き残って緑資源公団となり、いまは緑資源機構となり、大規模林道は緑資源幹線林道と名前を変えた。そして公益的機能の充実・強化に役立つ林道といっている。しかし公益的機能を発揮するためには、大規模林道を必要としない。むしろ沿線の森林を伐採し、山肌を大きく削り、溪谷に土砂を流出させる大規模林道は、生態系や景観を傷つけ、水土保持機能に逆行する。また2003年の10号台風では、平取～えりも線の一部が壊滅的な被害を被ったが、その維持・補修は地元町村の負担で、地域振興の足を引っ張っている。

時代の変化に目をつぶって延々と継続し、自然を壊す大規模林道は、「時のアセスメント」（時代の変化を踏まえた施策の再評価）が厳正に行われなければならない。