

大規模林道の「中止」に寄せて

―道路の見直しを求めた自然保護運動の半世紀

俵 浩三

要 旨

北海道における大規模林道（緑資源幹線林道・山のみち地域づくり）は、2009年に事実上の「中止」が決まった。これは近年の行政改革で緑資源機構（旧森林開発公団）が廃止された結果、林野庁の「緑資源幹線林道」が地方自治体の「山のみち地域づくり」に継承されたことに伴い、北海道が継承の是非を検討し、中止と判断したものである。

しかし、この事業の本質を理解するには、いまから50年も前の高度経済成長時代に「大規模林道」が計画され、それが自然保護の逆風にさらされた経緯を知る必要がある。1960年代から1970年代前半の高度経済成長時代には、「開発優先」の価値観によって多くの開発プロジェクトが浮上し、大雪縦貫道路・士幌高原道路・日高横断道路なども計画された。しかし、高度経済成長時代の歪みとして公害・自然破壊が多発、その反動として1970年代からは「開発より環境」の価値観が市民権を獲得し、各地で自然保護運動が活発化した。

今回の大規模林道の中止には、1970～1990年代の自然保護運動で得た「遺産」が有効に機能したことを見逃せない。すなわち、北海道で最初の市民参加型の自然保護運動で中止された大雪縦貫道路が「林談話」を生み、士幌高原道路は「林談話」を有力な手段とした運動で「時のアセスメント（時代の変化を踏まえた施策の再評価）」を生んだ。そして「時のアセス」が「全国版」に波及した日高横断道路と大規模林道の再評価では、行政による再評価の不備を指摘して再再評価を求めた。日高横断道路の場合は再再評価の結果として中止、大規模林道の場合は再再評価寸前まで追い込んだ段階で緑資源機構の「敵失」があり、今回の「山のみち地域づくり」の検討に結びついた。

したがって、本文では大規模林道の中止を踏まえながら、「道路の見直しを求めた自然保護運動の半世紀」を振り返り、さらに今後の課題にも触れてみたい。

1 大規模林道（緑資源幹線林道）は全面中止

1.1 「北海道森林づくり白書」の記述

北海道における大規模林道（緑資源幹線林道・山のみち地域づくり）建設事業は、2009年11月の北海道議会で高橋はるみ知事が、「未完成の3路線7区間のすべてで事業の実施は難しい」と表明し、事実上の全面中止が決まった。

この「全面中止」について、『平成21年度 北海道森林づくり白書』（北海道）は、第I部・第2章「北海道の森林づくりの動向」の中の「機能に応じた適切な森林整備」の小項目の最後に「旧緑資源幹線林道」の小見出しを設け、次のように記

述している。

これまで独立行政法人緑資源機構により開設が進められてきた緑資源幹線林道については、道内では3路線が実施されてきましたが、平成19年度末で同機構が廃止されたことに伴い、国では、平成20年度に新たに地方公共団体を事業主体とする「山のみち地域づくり交付金」事業を創設しました。

道では、この事業を継続して実施するかどうかについて、関係市町村の意向などを踏まえながら、事業の必要性や事業効果などについて検討を行った結果、事業実施を要望しない市町村があること、事業の費用対効果が見込めない区間や緊急性・優先性が低い区間が

あることなどから、3路線7区間のいずれの区間においても事業を実施しないこととしました。

これにより、未着工の2区間を除く5区間で工事が中止されることとなりますが、今後、これらの箇所については、完成部分の市町村へ移管にかかる維持管理の方法や所管のあり方、工事中断箇所の防災や保安対策などが、検討を要する課題となっていることから、道では、市町村と連携しながら、国や林道を管理している独立行政法人森林総合研究所森林農地整備センターなどと協議を進め、これらの課題に適切に対応していきます。

以上が小見出し「旧緑資源幹線道路」の全文である。この白書はA4判で見開き2ページの左側が本文、右側が関連図表で構成されており、右側に「道内で開設が進められてきた緑資源幹線林道」の表(3路線10区間の路線名と区間名を掲げ、完成・着工済・未着工の区分を示した表)がある。しかし双方のページとも3分の1程度のスペースを使っただけで、3分の2程度は何も書かれていない余白である。

1.2 白書の説明は不親切

この白書は全部で163ページであるが、3分の2近くも余白を残しているのは「旧緑資源幹線林道」のページだけである。他の部分では、本文や関連図表に余白が生ずれば「コラム欄」の囲み記事や写真・イラストなどを挿入して補足的な情報を提供しているのに、「旧緑資源幹線林道」部分だけにこれほど余白が生じているのは異様であり、不親切といわざるを得ない。

例えば、この白書を読んでも、「大規模林道」という言葉はまったく出てこないから、緑資源幹線林道が旧森林開発公団の大規模林道を継承していることは分からないし、緑資源機構が「平成19年度末で同機構が廃止されたことに伴い」といっても、なぜ廃止されたかの事情は分からない。また「山のみち地域づくり」の内容説明がまったくなく、「事業の必要性や事業効果などについて検討」といっても、そもそも事業の目的が何であり、所用経費がどれだけ必要となるかも不明である。さらに「緑資源機構により開設が進められてきた緑資源幹線林道」とあるが、従来、この事業に対して「北海道」はどのように考え、どのような役割分担を担ってきたのか分からない。「関係市町村の意向」といっても、どこの市町村が関係しているのかは分からない。せめて道内で進められてきた3路線の位置略図でもあればイメージが湧き易い

のに、それも示されていない。

北海道森林づくり条例は「道民の理解の促進」(第14条)として「情報の提供」を定めているが、この「旧緑資源幹線林道」の説明は、情報の提供が不親切である。このように書くと、北海道の担当者からは、「『山のみち地域づくり交付金』事業の検討に関する『論点整理』」(北海道水産林務部林務局森林計画課)という資料が別にあるから、そちらを参照してください、と反論されそうである。しかし、私が批判するのは、白書で見開き2ページに3分の2ほどの余白が生じているにもかかわらず、その余白を活用して関連情報を提供しようとしないう、消極的な姿勢である。いままで長年にわたって事業を継続してきた関係者の、「無念の思い」が伝わってくるような余白である。

2 北海道による事業評価の要点

2.1 ほとんど否定的・消極的見解ばかり

それでは「『山のみち地域づくり交付金』事業の検討に関する『論点整理』」を見てみよう。この資料はA4判、全文58ページで、その主要部は、「I事業の経緯と検討の方法」として、①事業の変遷、②森林・林業政策の変遷、③道内3路線の整備状況、④事業の継続についての検討、「II区間ごとの検討内容」として、①滝雄・厚和線 滝上・白滝区間、②同線 白滝・丸瀬布区間、③平取・えりも線 静内・三石区間、④同線 様似区間、⑤同線 様似・えりも区間、⑥置戸・阿寒線 置戸・陸別区間、⑦同線 足寄・阿寒区間の検討結果からなっている。

このうち、I④の事業継続の検討方法としては、(a)事業の必要性、(b)事業内容等の適切性及び代替案の検討、(c)緊急性・優先性、(d)環境への影響・配慮、(e)事業の妥当性、(f)事業効果(費用対効果)が検討されることになっており、それを受けてIIの区間ごとの検討内容が記されている。この検討結果の「論点」は事業担当部局が作成した文章で、最終判断ではないためか、例えば、「事業の必要性は低いのではないか」、「事業の必要性は高いとは言い難いのではないか」など、歯切れが悪い表現となっている。

したがって、これを○△×に単純化し、各区間ごとの必要性・緊急性・優先性・妥当性をまとめたのが表1である。○は「認められるのではないか」、△は「高いとは言い難いのではないか」、×は「低いのではないか、低く位置づけられるのではないか」という評価である。費用対効果は「1.0」を下回れば「事業効果がない」と判断されるもので

表1 北海道による「山のみち地域づくり交付金」事業の検討結果の要点
(北海道水産林務部林務局森林計画課, 2009 から作成)

路線・区間名	延長	進捗率	必要性	緊急性	優先性	妥当性	費用対効果	
滝雄・厚和線	65.4 km	84%						
滝上・白滝	23.4	88	×	×	×	×	0.60	
白滝・丸瀬布	21.5	64	△	×	×	×	0.60	
丸瀬布・留辺蘂	20.5	100	(完 成)					0.71
平取・えりも線	72.1	34						
平取・新冠	6.9	100	(完 成)					
新冠・静内	10.2	100	(完 成)					
静内・三石	26.5	22	○	×	×	×	0.98	
様似	14.4	0	○	×	×	×	1.26	
様似・えりも	14.1	11	△	×	×	×	0.62	
置戸・阿寒線	63.3	20						
置戸・陸別	21.4	0	△	×	×	×	1.10	
足寄・阿寒	41.9	30	△	×	×	×	0.64	
合 計	200.8 km	46%	総事業費 93,764 百万円					

進捗率は平成 19 年度末現在

検討の結果 ○ 認められるのではない

△ 高いとは言えないのではない

× 低いのではない、低く位置づけられるのではない

費用対効果で2つの数字が記載されたものは、左側・実施計画 右側・代替案

ある(左側が実施計画、右側が代替案)。なお環境への影響・配慮は各区間ともさまざまな課題を抱えており、○△×に単純化することができないので表1に載せていないが、いずれも「環境に十分な配慮が必要」という点で共通している。

関係市町村は、①滝雄・厚和線では滝上町・遠軽町(旧白滝村と旧丸瀬布町)・北見市(旧留辺蘂町)、②平取・えりも線では平取町・日高町(旧門別町)・新冠町・新ひだか町(旧静内町と旧三石町)・浦河町・様似町・えりも町、③置戸・阿寒線では、置戸町・陸別町・足寄町・白糠町・釧路市(旧阿寒町)の2市13町であるが、市町村の意見は積極的な賛成がゼロで、「完成部分の維持管理費負担は困難」「事業の必要性がない」「事業継続を要望しない」「事業継続が厳しい状況にあることは理解できる」など、否定的ないし消極的な意見ばかりである。なお、道内3路線の概略位置は図1の通りである。

このような実態を見れば、知事が「未完成の3路線7区間のすべてで事業の実施は難しい」と表明したことが納得できるだろう。

私は、この事業を「全面中止」することに対しては異存がない。しかし、この判断はあまりにも遅すぎた。また、事業継続の可否を検討するのに「区間ごと」に各論的な視点から判断するのみで、事業全体の目的・必要性・効果・経緯、すなわち総論的な視点からの判断が完全に欠落しているのは問題である(後記する7を参照)。

さらに、全面中止といっても、北海道はつい近

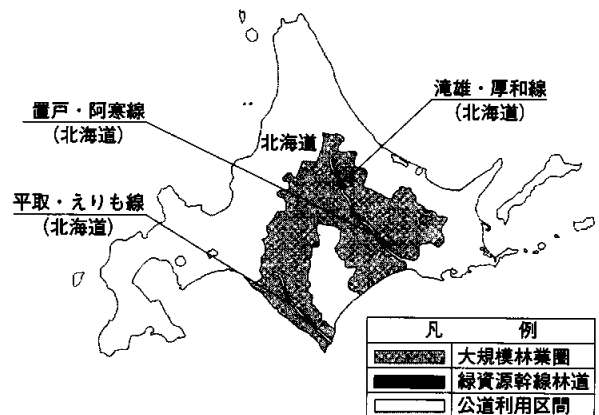


図1 北海道における大規模林業圏と大規模林道の位置図(日本林業協会, 2006)

年まで自然保護団体からの反対意見に耳をかさず、事業の正当性を主張しながら長年にわたり事業継続してきたのに、「真面目」に検討すれば自然保護団体が指摘した通りの結論が出たことに対し、反省する姿勢がまったく感じられないのも問題である。それだけではない。総事業費が9百億円を超える林道事業を、半分も完成させないまま全面中止とするのだから、いままで投入した数百億円の事業費は結果として大部分が税金の無駄遣いとなり、さらに工事に伴う森林伐採や、山肌を醜く削って谷を土砂で埋め、野生生物の生育・生息環境や景観を劣化させるなどした自然環境破壊への反省や、責任の所在について何も触れないことは大きな問題である。

3

大規模林道は 高度経済成長の置土産

3.1 拡大造林をさらに拡大する大規模林業圏

「山のみち地域づくり」事業の前身は、いまから50年も前の高度経済成長時代に「拡大造林」政策を進めていた林野庁が、本州の里山地帯の薪炭林跡地などを念頭に、「利用度の低い広葉樹林が広域で存在する地域」を「高生産性森林へ転換するとともに森林の公益的機能の高度発揮を図る」ことを目的として1960年代に「大規模林業圏開発」を構想し、その大動脈として「大規模林道」を考えたことが始まりである。大規模林業圏開発計画は国の新全国総合開発計画（1969～77年）と第三期北海道総合開発計画（1971～78年）に位置づけられたが、この総合開発計画には苫小牧東部大規模工業基地開発などの大規模プロジェクトがたくさんあった。「開発至上主義」の時代だったのである。

北海道の大規模林業圏の範囲は、当時の日高・上川・十勝・釧路・網走支庁管内の1市36町村にまたがる178万haの森林地域だった（図1で灰色に示した部分）。これは北海道全体の森林面積の約3割に当たる広大なエリアである。

そして北海道林務部（現水産林務部）は1973年に「北海道大規模林業圏開発・昭和48年度実施計画策定調査」を実施し、阿寒国立公園地帯と大雪山国立公園地帯を連結させる、奥春別～利別線・利別～新得線・新得～落合線など5本、総延長265kmに及ぶ大規模林道を計画、さらに幌尻岳・奥日高・金山湖・東大雪・チミケツ湖の5地域に大規模観光開発を実施しようとした。「森林の公益的機能の高度発揮」の実態は、森林地域の大規模観光レクリエーション開発（森林の保健休養的機能の発揮）に他ならなかったのである（俵「緑資源幹線林道・無駄な公共事業が自然を破壊」）。

この「実施計画」がまとめられた1973年当時は、4で後記するように自然保護の市民運動が活発化した時代である。したがって、大規模林業圏の実施計画に対しては、多くの自然保護団体や市民から疑問の声が挙がった。その主な点は、①北海道の計画地は奥山の優れた針広混交林地帯が多く（国有林主体、一部に道有林・私有林）、「利用度の低い広葉樹林が広域で存在する地域」の要件を満たしていない、②既存の拡大造林実行地では不連続造林が目立ち、「高生産性森林へ転換」の実現は疑問である、③北海道各地で観光開発の弊害が顕在化しており、「大規模観光開発」はもうこりこり、などというものだった。

3.2 高度経済成長の終末期

それに追い打ちをかけたのが、1973年に起きた石油危機により日本の高度経済成長時代が終わりを告げたことである。そのため新全国総合開発計画は計画期間の途中で挫折し、1977年から第三次全国総合開発に移行、第三期北海道総合開発計画も1978年、計画期間の途中で北海道発展計画に移行せざるを得なくなった。

さらに、林業政策でも1973年、林野庁がそれまで積極的に推進してきた「拡大造林」が失敗したことを認め、国有林は大面積皆伐・大面積造林から、小面積伐採ときめ細かい人工林・天然林施業の「国有林における新たな森林施業」に大転換した。

これらを受けて、大規模林業圏開発計画も抜本の見直しが必要となった。そのため、北海道は1978年、大規模林道は5路線のうち前記した阿寒と大雪山を連結する3本と、5地域の大規模観光レクリエーション開発計画を削除し、大規模林道は現在の①滝雄・厚和線、②置戸・阿寒線、③平取・えりも線の3路線に変更した。造林計画も下方修正されたが、これは拡大造林を継承する姿勢が色濃く残されたものだった（俵、前掲書）。

そして大規模林業圏のうち大規模林道は、森林開発公団が事業主体となり、北海道は事業負担金（約20%）と道有林部分の賦課金（5%）を支出しながら、①滝雄・厚和線は1979年、②置戸・阿寒線は1994年、③平取・えりも線は1983年にそれぞれ着工された。

しかし、時代は高度経済成長から環境を重視する時代に転換していた。したがって、大規模林道の着工は明らかに時代に逆行することだった。ただし、工事の進展は遅々としており、多くの自然保護団体の関心の重点は1980年代以降、より緊急な自然保護の課題を抱える日高横断道路、土幌高原道路、リゾート・ゴルフ場開発、知床森林伐採、千歳川放水路などに移っていった。そうした中でも大雪と石狩の自然を守る会は、滝雄・厚和線その他の工事現場を継続的に監視し、自然保護の問題点や林業の低迷による大規模林道の無意味さなどを、ねばり強く訴え続けた（寺島「大規模林道は本当に必要か」）。

4 大雪縦貫道路中止の遺産「林談話」

4.1 1970年ころから環境意識が高まる

北海道自然保護協会が設立されたのは1964年であるが、そのころ大雪山では層雲峡温泉から赤岳に向かう「大雪山観光道路」の工事が進められ

ていた。1959年に赤岳銀泉台までバスが通うようになると、安易な登山者が急増し、高山植物のお花畑は数年のうちに衰退してしまった。この工事は赤岳の急斜面の山肌を醜く削りながら高度をかせぎ、やがては赤岳からお鉢平、さらに旭岳中腹を経て勇駒別温泉（現旭岳温泉）に至る道道だった（図2）。その計画に危機感を抱いた北海道自然保護協会は、1966年と1967年の2度にわたって知事に道路計画の中止を要望、とくに1967年は町村金五知事に直訴することができた。すると話を聞いた知事は、その場で「中止」を即断した（『北海道・緑の環境史』）。

この町村知事の中止即断は英断であったが、社会的関心は薄く、新聞のニュースにもならなかった。当時の自然保護はまだ市民権を得ていなかったのである。

ところが、わずか数年後にはすっかり情勢が変わった。すなわち、高度経済成長時代を通じて多発した公害や自然破壊への反省から、1971年に環境庁が新設され、大石武一長官が就任すると、長官の初仕事は工事途中の尾瀬観光道路を中止させる決断だった。これは大石長官の英断として新聞の大ニュースとなり、国民から歓迎され、たちまち自然保護世論が日本中で高揚し、全国各地で「〇〇の自然を守ろう」という市民運動が活発に行わ

れるようになった。

ちょうどそのころ、北海道では「大雪縦貫道路」が着工されようとしていた。この道路は新得町二股からトムラウシ温泉やオプタテシケ山稜（トンネル）をへて美瑛町上俣^{かみたわらまっぼ}真布を結ぶ「開発道路」の道道で（図2）、沿線の農林業と地下資源の開発、帯広と旭川を最短距離で結ぶ第二の国道としての役割、さらに観光開発が期待されていた。しかし、道路予定地一帯は大雪山国立公園内でもっとも奥まった原始的自然地域で、山稜付近は特別保護地区指定地であり、文化庁の天然保護区域でもある。

そのため「大雪の自然を守る会」が札幌・旭川・新得などに結成され、反対運動が展開された。反対の主な論拠は、①林業は既存林道で間に合い、沿線には地下資源が少ない、②帯広～旭川間の短縮効果は小さく、山岳道路は不利、③道路建設と観光開発は自然破壊の恐れが大、④この一帯は原始地域として保存すべき、というものだった。このような自然保護世論は次第に広がり、大雪山の全国的知名度から、全国規模の学術・自然・登山などの各団体や個人からも反対の声が挙がった。新聞論調も道路計画に批判的だった。

4.2 道路計画が自然保護論に敗北

この問題は環境庁自然環境保全審議会で審議されていたが、1971年当時は容認の空気が感じられた審議会も、現地視察結果や世論の動向から1973年には否認の空気が支配した。そのため北海道開発庁（開発局）は大雪縦貫道路計画を撤回した。朝日新聞（1973年10月4日）は「大雪山縦貫道を断念・道開発庁／自然保護論に敗北／不許可の答申前に計画取り下げへ」という大きな見出しで、この問題を報じた。国が計画した公共事業が「自然保護論に敗北」というのは、当時としては前代未聞の画期的なことだった。

その当時は、蔵王エコーライン・富士スバルライン・乗鞍スカイライン・美ヶ原ビーナスライン・石鎚スカイラインなどの山岳道路が建設され、いずれも自然保護の課題を抱えていた。そのため自然環境保全審議会は大雪縦貫道路の撤回を受け、今後の国立・国定公園内の道路のあり方を「林談話^(注1)」として示した。その要旨は、まず、①大雪山の原始的自然環境は貴重で、保護が重要、②全国各地の山岳道路建設は必ずしも地域活性化に貢献せず、むしろ自然破壊をもたらす、したがって、国立公園などのあり方は反省すべき時期にある、

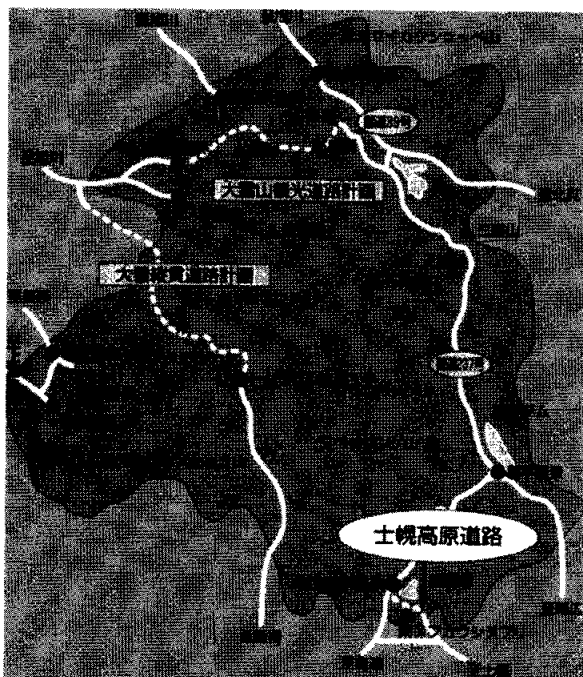


図2 大雪山観光道路・大雪縦貫道路・士幌高原道路の位置図（北海道新聞社、2000）
黒線で囲まれた濃い部分は大雪山国立公園の範囲。

注1 林談話：環境庁自然環境保全審議会が国立公園などの道路計画の基本を明確にするために、1973年10月に「林修三自然公園部会長談話」として公表した。

という基本認識を前提として、今後は、③その道路が社会的にぜひ必要で、他に代替の到達手段がないことが前提、④その場合でも、原始的自然環境、高山帯や急傾斜地、希少な動植物の生息・生育地、優れた景観地は避ける、というものである。

この「林談話」は現在の目で見れば常識的な見解であるが、前記した大雪山観光道路が層雲峡から大雪山頂を越えて勇駒別を結ぼうとし、全国各地の〇〇スカイラインなどの道路が歓迎された高度経済成長時代の価値観からすれば、「目から鱗」の指摘であった。そしてこれは、例えば雌阿寒岳の登山車道やニセコ連峰を東西に結ぶスカイライン構想が消滅するなど、その後の北海道の山岳道路計画を左右する「遺産」となった。そして土幌高原道路にも大きな影響を与えた。

5 土幌高原道路中止の遺産 「時のアセス」

5.1 時代の変化に鈍感な再開計画

大雪山の土幌高原道路は、土幌町から大雪山国立公園内の然別湖へ至る道道で、高度経済成長時代の1965年に国立公園事業の認可(机上の事務処理で現地調査なしの認可)を受けた。しかし、工事の進展とともに東ヌブカウシヌプリの斜面を醜く削って風致を損ね、また十勝自然保護協会と北海道自然保護協会が調査したところ、道路予定地にはナキウサギ生息地や貴重な高山植物群落地の存在が明らかとなったので、1971年から反対運動が始まり、大雪縦貫道路が撤回された波及効果もあって1973年に中止された。

しかし、1987年になると、北海道は当初計画の一部をトンネル化するなどの設計変更を行い、横路孝弘知事が工事の再開を表明した。

ところが、土幌高原道路は前記した「林談話」に反する道路計画だった。なぜなら、土幌町から然別湖畔へは既存の道路があるのに、短縮する別ルートを建設しようとするのだから、「その道路が社会的にぜひ必要で、他に代替の到達手段がないことが前提」の要件に適合せず、さらに沿線にはナキウサギ生息地や高山植物群落が存在するから、「原始的自然環境、高山帯や急傾斜地、希少な動植物の生息・生育地、優れた景観地は避ける」の要件にも適合しない。

さらにまた北海道が1989年に策定した「北海道自然環境保全指針」は、土幌高原道路予定地周辺(然別湖周辺の優れた自然環境)を、「厳正に保全」「徒歩利用に限定」と保護・利用の方針を明記していた。

そのため、北海道自然保護協会や十勝自然保護協会は北海道土木部(現建設部)に対し、土幌高原道路は時代の変化に適応しておらず、自然破壊が必至だから再開すべきでない、と要望し続けたが、事業担当の土木部レベルでは「行政の継続性」が当然と、まったく聞く耳をもたず、「始まったら止まることを知らない」対応に終始した。そこで北海道自然保護協会は1991年、横路孝弘知事あてに次のような要望書を提出した。

…この種の事業に対し事業執行部は、事業の継続性、面子などにとらわれ、抜本的な見直しを行わないのが一般的な傾向であります。したがって本件の検討に際しては、事業執行部のみならず、企画調整、環境保全、財政などの関係部局が綿密な連携をとり、かつ道政の最高責任者が加わり、本事業が自然保護上の理由によって二十年近くも中断していた事実を厳粛に受けとめ、その二十年間における社会情勢の変化と、自然保護上の価値観の増大、本路線の必要性の消滅ないし明白な低下などを、冷静、総合的に判断し、本事業の中止を決断することを要望いたします。

その後、土幌高原道路を巡る行政の対応は幾多の紆余曲折を経たが、多くの自然保護団体による反対運動の輪が拡大し、「ナキウサギ裁判」も提訴され、新聞やテレビも土幌高原道路を批判する論調が目立ち、土幌高原道路不要論の世論が醸成されていった。

そうした情勢の中で、堀達也知事は1997年、ついに土幌高原道路中止を視野に「時のアセスメント(時代の変化を踏まえた施策の再評価)」を公表した。その目的は「時の経過によって、施策が必要とされた社会状況や住民要望などが大きく変化し、施策に対する当初の役割や効果については、現状を踏まえ、多角的、多面的な視点から検討する」というもので、第一段階の評価は事業を担当する建設部(旧土木部)が担当し、最終評価は知事・副知事・出納長・知事室長・政策室長・総務部長・保健環境部長・建設部長などから構成される「政策会議」で決定されるものである。

この、「時のアセスメント」の目的と、知事と道庁の関係各部長が加わる再評価方法は、前記した1991年の北海道自然保護協会から知事に提出した要望書の趣旨とそっくりであることに注目していただきたい。土幌高原道路の最終評価は1999年に出されたが、このときは建設部段階の評価は「現時点での着工は難しい」だったものを、政策会議の段階で知事が「中止」と決断したものである(北

海道新聞社『検証 土幌高原道路と時のアセス』)。

5.2 「時のアセスメント」はたちまち全国に波及
ところで1990年代は、長良川河口堰、諫早湾干拓など、全国各地で自然を壊す無駄な公共事業、「始まったら止まることを知らない」公共事業が問題視されていたので、1997年に「時のアセスメント」が公表されると、たちまち全国的な評判となり、その年の新語・流行語大賞トップテンさえも受賞した。また、橋本龍太郎首相(当時)は1997年の末に、当時の建設省・運輸省・農林水産省などに対し、「時のアセス全国版」の導入を指示した。その結果、北海道の自然保護団体などが反対しながら着工されてしまい、10年以上も工事が継続されていた日高横断道路や大規模林道に対しても、「時のアセス全国版」が適用されることになった。

土幌高原道路の反対運動を通じて、私たちは「始まったら止まることを知らない」公共事業のかたくなさを実感したが、時のアセスメントは行政が自らの「誤り」を認めなくても、「時代の変化」に「責任」を押しつけられる仕組みであり、それが急速に全国に広まった理由のひとつかも知れない。また、1990年代は国民の知る権利・情報公開・行政の説明責任が強く求められた時代であり、財政事情もひっばくしていたので「税金の使い方は適正に」という流れが加速され、2002年には時のアセス全国版の対象だけでなく、すべての事業について、必要性・効率性・有効性などを評価する「政策評価制度」に発展した。

以上のように、土幌高原道路の反対運動が契機となって生まれた時のアセスメントは、日本の行政施策を評価する仕組みの原点という「遺産」となったのである。

それでは日高横断道路や大規模林道に対する時のアセス全国版の再評価は、果たして適正に行われたのだろうか。

6 再評価を再再評価させた 日高横断道路

6.1 開発局と北海道は再評価で「継続」

日高山脈は日本に残された最大規模の原始地域である。日高横断道路は、その原始地域中央部の山稜を長大トンネルで横断し、日高管内の静内町(現新ひだか町)から十勝管内の中札内村に至る「開発道路」の道道で、日高山脈の中腹以上は日高山脈襟裳国定公園に指定され、山稜付近は特別保護地区である。

日高横断道路の計画が明らかになったのは

1970年代で、自然保護団体や山岳団体は「急峻な地形で崩壊しやすい地質の日高山脈に道路を開削すれば、自然破壊が必至」と危機感を抱き、道路建設反対運動を展開し、「大自然こそ国民の宝」として自然保護対策を強化すべきと訴えた。同じ1970年代には日高山脈を国定公園にする動きも始まっていた。そのため、国定公園指定の動きと横断道路を道道に認定する動きが競合したが、北海道開発庁出身の堂垣内尚弘知事は、道道認定を1980年、国定公園指定(知事から環境庁長官へ指定申し出)を1981年と、道路計画を先行させたため「林談話」は無力化した。

こうして日高横断道路は1984年に着工された。山麓～中腹の既存道路(主に林道)の改良は北海道が担当し、中腹～山頂部の新規開削部分は北海道開発局が施工するものだったが、急峻な地形にはばまれ、工事は遅々としていた。そのため「時のアセス全国版」に該当することになり、事業再評価は1998～99年に北海道と開発局がそれぞれ実施した。その結果、双方とも「事業継続」との結論を出した。

6.2 再評価の不備を指摘し再再評価へ

そこで北海道自然保護協会が再評価の中身を検証したところ、双方ともおどろきな再評価であることが明らかになった。例えば、開発局は継続の理由に「交通不能区間の存在」を挙げていたが、道路のない地域に計画された道路に「交通不能区間の存在」の物差しを使えば、道路が完成するまで継続する他に選択肢がなく不合理である。また開発道路は「資源開発のため必要な道路」に対する戦後の特例制度なのに、日高横断道路は資源開発とまったく関係のない広域幹線道路で、開発道路の要件を満たさず失格であり、さらに開発道路制度そのものが時代の変化で「制度疲労」した無駄な公共事業なのに、そのような視点からの評価が完全に欠落している。すなわち「時代の変化を踏まえた」評価となっていないのである。

そのため、北海道自然保護協会は2000年、北海道知事と北海道開発局長に対して「日高横断道路は中止を含めて抜本的な見直しが必要」との要望書を提出し、知事には関連する質問を繰り返した。北海道も開発局も最初は「再評価は適正に実施したので、再再評価は行わない」と回答したが、知事への質問書は自然保護協会の方が開発道路の問題点を論理的・的確に指摘しているため、知事はしだいに説明不能に陥ってしまった。その間に多くの自然保護団体などが連携して「止めよう日高横断道路・全国連絡会」を結成し、広範な活動を

展開しながら、日高横断道路建設反対の世論を盛り上げるように努めた。

北海道自然保護協会は2002年6月始め、知事が説明不能に陥っていることを承知で8回目の質問書を出したが、それから一週間ほど後の2002年6月13日、北海道新聞は「日高横断道路／知事、建設中止も視野／推進姿勢を転換」という見出しの記事を一面トップに掲載し、堀達也知事が「日高横断道路を含む開発道路は、一度立ち止まって考え直す時期にある」と強調したことが伝えられた。

結局、日高横断道路の再再評価は、北海道が2002～03年に実施して事実上の中止である「凍結」の結論を出し、それを受けた開発局も2003年に再再評価して「中止」の結論を出した。ただし、そこには「時代の変化で開発道路制度が破綻した」という理由はいっさいない。北海道は「完成までに多額の事業費と長い期間を要する」ことを理由とし、開発局は「北海道管理区間が未改良である限り、費用対効果はゼロになる」と責任を北海道に押しつけたのである。また「日高山脈の自然は貴重だから」という理由もなかった（俵『北海道・緑の環境史』）。

6.3 日高山脈は国立公園の実現へ

この行政による再再評価と、その後の北海道政では、「日高山脈の自然保護を強化すべき」という視点が完全に欠落していた。ちなみに『平成12年度版 環境白書』（環境庁）は全国の原生流域（道路やダムなど人工工作物および森林伐採などの影響が見られない河川流域）のベストテンを掲げているが、1位は日高山脈の47,820 haで、それは2位の大雪山16,930 haの2.8倍もある。世界自然遺産の知床は10位で4,870 ha、日高はその10倍もある。この広大な原生流域をそっくり保護することは、日本の自然環境にとってきわめて重要である。

そのため北海道自然保護協会は日高横断道路の中止を踏まえ、2006年に「日高山脈と夕張山地を国立公園に指定すること」を環境大臣などに要望した。環境省では2010年に生物多様性保護の観点から新しい国立公園候補地の選定作業を進めたが、その結果、「日高山脈・夕張山地」を「知床半島基部」「道東湿地群」とともに、新しい国立公園候補地にすると公表した。日高横断道路を再再評価させた「遺産」は、「日高山脈・夕張山地国立公園」として実現される可能性が高まったのである。

なお、夕張山地を付帯させた理由は、夕張山地は日高山脈とともに非火山性の特異な地史をもつ構造山地で、固有種に富む高山植物群落が発達す

るなどの共通性があり、また1980年代の夕張岳大規模スキー場計画を撤回させる自然保護運動を通じて、「夕張岳の高山植物群落及び蛇紋岩メランジュ帯」の天然記念物指定を実現させたからである。

7 大規模林道も再評価から再再評価へ

7.1 林野庁は再評価で「継続」を決定

北海道の大規模林道3路線は、3に記したように、1979年の滝雄・厚和線を皮切りに着工され、その後、遅々としながらも延々と事業が継続されてきた。しかし、1997年までの公共事業は「始まったら止まることを知らない」実態だった。それが士幌高原道路を契機として生まれた「時のアセスメント」で「止まる」仕組みができ、さらに「時のアセス全国版」に波及して大規模林道にも及んだ。

大規模林道の再評価は林野庁によって2000年から順次に行われたが、事業名が「大規模林業圏開発林道事業」となっているにもかかわらず、林野庁は「大規模林業圏」という全体像を無視し、細分化された「区間ごと」の再評価で基本的にはすべて「継続」の結論を出した（局部的には路線の短縮・幅員の縮小などあり）。

そのため日高横断道路が決着した翌年の2004年、北海道自然保護協会・大雪と石狩の自然を守る会・ナキウサギふぁんくらぶ・十勝自然保護協会・北海道自然保護連合は共同して「大規模林道問題北海道ネットワーク」（以下、北海道ネットワーク）を結成、大規模林道中止をめざす運動を強化することとした。なお、この組織は「大規模林道問題全国ネットワーク」と連携しながら、情報交換や全国的規模の活動も行った。

大規模林道は3に記したように、大規模林業圏が計画された後、高度経済成長が終わり、拡大造林政策も失敗し、大規模林業圏という圏域の実現は「幻影」と化していた。その後は林業が低迷し、国有林の特別会計は赤字を累積して経営が破綻、1998年に国有林は木材生産重視から公益的機能重視の「国民の森林」へ抜本改革された。さらに2001年には、木材生産重視の林業基本法が森林の公益的機能など多面的機能を重視する森林・林業基本法に抜本改正された。それを受けて北海道は2002年に「北海道森林づくり条例」を制定、道有林は公益的機能の維持増進に特化し、木材生産を主目的とする経営から撤退した。

このような事実経過に即して「時代の変化を踏

また「施策の再評価」(時のアセス)を行えば、幻影と化した大規模林業圏を実現するための大規模林道は「中止」するのが当然である。ところが林野庁は「区間ごと」の評価しか行わず、しかもその「区間ごと」の内容は疑問だらけだった。

ひとつだけ典型例をあげる。平取・えりも線の「様似・えりも区間」は受益面積4,600 haの全域が道有林で、その道有林は木材生産のための森林経営から撤退したのに、林野庁の費用対効果分析は「木材生産便益」が69億9千万円も計上されている(全体の便益は約82億円、費用は約72億円で投資効率は「1.14」)。これは信じがたい数字である。

そこで北海道ネットワークは林野庁長官に対し、再評価の結果に抗議し「継続の撤回」を求めたが、何の反応もなかった。そのため日高横断道路の例にならって北海道知事あてに「大規模林道から撤退を求める要望書および関連質問書」を出すことにした。第1回(2005年8月23日)は、まず林野庁による再評価の欠陥を指摘して、「全体を大局的に見る視点を欠き、時代の変化の検証を欠落させた再評価結果に基づき事業を継続することが、合理的で適切であるとする根拠を明確に示すこと」を求めた。

それに対し北海道からは、「大規模林業圏開発計画は、地理的条件が極めて悪い地域において森林整備の推進や林業の振興、さらには地域の振興を図る必要があるとの考え方に基づくものであり、現在もその基本的な考え方は否定されるものではなく、今後とも継続して事業が実施されるべきものと考えています」という回答(2005年11月11日)がきた。この回答は、前段は大規模林業圏の説明、後段は「現在も否定されるものではない」「今後とも継続」というだけで、なぜ否定されないのか、なぜ「時代の変化」を検証しないままの継続が合理的で適切なのか、その根拠が欠落しており何の説得力もない。

また同日づけの質問では、「様似・えりも区間」の、木材生産目的の森林経営を廃止した道有林内から69億9千万円の本材生産便益が計上された「具体的な算出根拠」の説明を求めたのに対し、北海道からは、「費用対効果分析については、『林野公共事業の事前評価マニュアル』に基づき林野庁が算定したものです」と回答されただけである。ここには道有林を所管する知事としての主体性がまったくない。自ら管理する道有林がいかにか乱伐される算出根拠になっていようと、「我関せず」で逃げたのである。

7.2 緑資源機構の「敵失」で事態が急変

「様似・えりも区間」で約70億円もの木材生産便益が出ることは、林野庁が実施した費用対効果分析の信頼性の根幹にかかわることである。そのため北海道自然保護協会は2007年3月、林野庁長官に対して情報公開制度に基づき、費用対効果の算出根拠に関する「行政文書開示請求」を行った。その結果、林野庁長官から「既に廃棄しており、対象文書を保有していないので、不開示」という文書通知があった。

これは信じがたい。なぜなら「林野公共事業の事業評価実施要領」によれば再評価は5年ごとに繰り返すことを定めており、5年後には前回の再評価内容をチェックする必要があるから、算出根拠は「廃棄」できない文書である。それにもかかわらず「廃棄」したというのは、算出根拠が恣意的内容で外部に出せないため、虚偽の回答をしたとしか考えられない。しかし、マニュアルは存在しているから再計算が可能である。そこで林野庁に再計算を求め、それを検証することにした(後「緑資源幹線林道は『中止』の正念場を迎えた」)。

その一方、北海道ネットワークから知事への質問は、前記の他にも多岐にわたっていたが、いずれの回答も納得できないものばかりなので、再質問・再再質問…を繰り返した。質問が重なるにしたがって北海道は説明が困難となり、行政に再再評価させることは射程距離に入りつつあった。そうした情勢の中での第5回質問(2007年2月6日)に対する回答が、2007年5月25日にきた。

ところが、その5月25日の新聞は大規模林道の行方を左右する重大ニュースを伝えていた。北海道新聞(以下、道新)は、「林道談合・緑資源理事ら6人逮捕/独禁法違反・天下り介し癒着」「林道談合・『まるで持ち株会社』緑資源機構・官主導あからさま」という大きな見出しで、緑資源機構が発注する業務の官製談合事件を複数ページにわたって報じたのである。

この思いがけない事件はさらに衝撃的な方向へ展開した。「松岡農水相 自殺/議員宿舎で首つる/政治資金 強い批判」(5月28日、道新夕刊)、「真実語らぬまま・農水相自殺/『緑資源談合』の渦中/日増しに表情暗く」(5月29日道新)と驚くべきニュースが続いたのである。当時は自民党の安倍晋三内閣だったが、政権に大きな打撃を与え、「緑資源機構廃止へ/首相・官業癒着の批判受け」(5月31日、道新)と廃止せざるを得なくなり、年度末の2008年3月に廃止された。

1で紹介した『北海道森林づくり白書』が、「平成19年度末で緑資源機構が廃止されたことに伴

い、国では、平成20年度に新たに地方公共団体を事業主体とする「山のみち地域づくり交付金」事業を創設と、さらりと記述した背景には、このような周知の事実があったのである。

7.3 「山のみち地域づくり」の評価をけん制

大規模林道が緑資源幹線林道(2003年から)、山のみち地域づくり(2008年から)、と次々に看板を掛け替えても本質は変わらない無駄な公共事業である。そのため北海道ネットワークは2007年10月、それまでの5回の文書による質疑応答の結果を踏まえ、「北海道における『山のみち』整備事業から撤退を求める申入書」を知事あてに提出した。

そこで強調した主なことは、①知事には事業主体としての説明責任があり、従来のような「逃げ」は許されない、②大規模林業圏は「時代の変化」により「幻影」となったので中止すべき、③林業振興のためには、既存の公道から中・小規模の林道を連絡させれば事足り、流域単位の森林計画区を越境する大規模林道は不要、④いままでも森林の豊かな生態系を壊してきたが、今後は中腹～山稜部にかかる部分が多いので、自然破壊がいつそう大きく、公益的機能を阻害する、⑤林野庁の「費用対効果」算出は恣意的なので知事の責任で再計算し、算出根拠を明示すべき、などというものだった。

さらに、これまで緑資源機構などが実施した環境影響評価は、コウモリ類・ナキウサギ・シマフクロウなどの生態調査に不備・欠陥が多い事実を指摘した。

この申し入れの結果、北海道(水産林務部)は「2008年は事業を実施せず、事業の必要性・有効性・効率性・環境への影響などを総合的に検討する」と表明した。林野庁の「継続」という再評価結果は、事実上の再再評価実施へ持ち込まれたのである。

さらに2008年6月には再び知事あてに「北海道における『山のみち』整備事業からの撤退を求める申し入れ並びに関連質問書」を提出し、その前後には水産林務部の幹部と何回か意見交換する場を設けてもらい、「山のみち地域づくり」の検討に注文をつけた。

その結果が冒頭に前記した1と2である。すなわち、北海道が「大規模林業圏開発計画は、地理的条件が極めて悪い地域において森林整備の推進や林業の振興、さらには地域の振興を図る必要があるとの考え方に基づくものであり、現在もその基本的な考え方は否定されるものではなく、今後とも継続して事業が実施されるべきものと考えて

います」(2005年11月11日づけ回答)と主張したことが、表1のとおり×××に変身した。

また、「費用対効果分析については、『林野公共事業の事前評価マニュアル』に基づき林野庁が算定したものです」(2005年11月11日づけ回答)と知事が責任を回避した「様似・えりも区間」の道有林内の「木材生産便益」は、北海道の計算では7億円で、林野庁による算出70億円の10分の1に激減、費用対効果も「1.14」から「0.62」に低下し、×に変身したのである。

8 今後に残された課題

8.1 「政策評価制度」は適正に機能しているか

北海道で生まれた「時のアセスメント(時代の変化を踏まえた施策の再評価)」は「時のアセス全国版」に発展して国の公共事業にも適用されるようになった。これはその後、すべての事業を対象とする「政策評価制度」に発展し、北海道の「時のアセス」も現在は北海道政策評価制度に吸収されている。

ところで、国が実施した日高横断道路と大規模林道の再評価を自然保護団体が検証した結果、前記したように、いずれも「時代の変化」を無視し、事業継続に都合のよい恣意的な内容の再評価だったことが判明した。たまたま自然保護団体の目にとまった2件が、いずれも再再評価しなければならない内容だったことは、偶然ではなく「氷山の一角」である可能性が強い。しかもこの2件は、いずれも客観性を確保するため学識経験者からなる評価委員会のような組織での論議を経た結果なのである。

ということは、せっかく「政策評価制度」という仕組みが作られても、実際の運用は現場で「骨抜き」にされている疑いが濃厚である。したがって、今後は行政関係者がきっちりと制度の本質を自覚して再評価する必要があり、また、評価委員会などの委員は行政にとって都合のよい学識経験者だけでなく、幅広い視野から選任されなくてはならない。そして国民も、道路・公園・河川・ダムなどの公共事業だけでなく、さまざまなソフトの政策など、それぞれが関心をもつ分野に市民参加し、意見を述べる必要がある。

8.2 関係者は「反省」と「責任」の自覚を

1に紹介した「北海道森林づくり白書」の「旧緑資源幹線林道」は、淡々と「中止」を伝えている。しかし、自然保護団体からの意見には耳をかき、地方公共団体としての主体性を忘れ、ただ

国の政策に追従しながら、結果として無駄な公共事業を延々と継続してきたことに対する「反省」と「責任」の自覚は、まったく感じられない。

大規模林道の場合、より重大な責任を有するのは林野庁である。「緑資源機構は林野庁OBの有力な天下り先である。仕事の発注先の公益法人などにも、林野庁や機構のOBが多数天下っている。OBを送り込み、その見返りとして仕事を発注する。…機構の林道整備事業も、単に仕事を確保するための公共事業である疑いが生じる。」(2007年5月25日、道新の「緑資源機構／不正の温床そのものだ」と題する社説)という指摘を胸に、結果として大規模林業圏予定地の自然環境を劣化させ、また数百億円の税金を消費してしまった「負の遺産」に対し、林野庁と北海道の関係者は「反省」と「責任」を強く自覚すべきである。

なお、「北海道森林づくり白書」が「完成部分の市町村へ移管にかかる維持管理の方法や所管のあり方、工事中断箇所の防災や保安対策などが、検討を要する課題」と記している事項などは、当然のこととして北海道と林野庁が解決しなければならない。

8.3 豊かな天然林の育成に向けて

大規模林道周辺の森林の所有別は、国有林が70%・道有林が18%・私有林(市町村有林を含む)が12%で、国有林が大部分を占める。

その国有林は1998年、木材生産より公益的機能を重視する「国民の森林」に抜本改革された。その際に国有林特別会計の累積債務3兆8千億円のうち2兆8千億円は一般会計が肩代わりし、残りの1兆円は50年かけて特別会計から返済としたが、その後も負債は増加し、現在は1兆3千億円となっている。一方、2006年の行政改革推進法により、国有林事業の一部を独立行政法人に移行、特別会計を廃止して一般会計に統合する方針が示されたが、まだ決着していない。一案では国有林を人工林と天然林に2分し、人工林は独立行政法人に、天然林は国が一般会計で経営という話も伝わっているが、人工林地帯と天然林地帯の線引は簡単ではない。また、2010年10月の民主党政権による事業仕訳では「特別会計は借金の返済に特化」とされた。

いずれにしても、先行き不透明であるが、大規模林道周辺の大部分は天然林地帯といってよいだろう。その森林の将来像は、北海道らしい豊かな

針広混交林に育成されることが望ましいが、そこで参考となるのが東京大学の北海道(富良野)演習林で実施されてきた「林分施業法」である。

それは「どろ亀さん」の愛称で親しまれた高橋延清東大名誉教授(故人)が1950年代に考案した森林施業法であるが、大規模林業圏がめざした「拡大造林」とは対極の考え方である。すなわち、拡大造林は天然林を画一的に大面積に皆伐し、跡地に大面積の造林地(一斉林)を造成しようとした。それに対し、どろ亀さんは森林の構成状態をよく観察し、同じような構成状態の森林(例えば、単層林・複層林・疎林・密林・幼齡林・老齡林・針葉樹林・広葉樹林、林床はササ型・シダ型など)のまとまりを「林分」とし、林分は小面積のこともあれば、大面積のこともあるが、林分全体の生態系を尊重しながら、より豊かな林分に育成するため支障となる木は伐採し、それが木材生産に結びつき、伐採で生じた空間を利用して残った木が成長量を増大する、そして、天然林はいろいろ異なる林分が集合した総合体である、という考え方を提示したのである。

いわば拡大造林は大工場での規格品の大量生産であるのに対し、林分施業法は町工場での多様性ある製品の手作り生産である。しかも林分施業法は森林環境(野生生物を含む)の保全と経済的な木材生産を両立させることができるのである。

最後に、高橋延清著『林分施業法：その考えと実践(改訂版)』に記された「林分施業法の6原則」を紹介する。なお、文中の「極盛相」とは、植物群落は時間の経過とともに一定方向に変化するが、その最終段階の安定した状態のことである。

- ①天然林は、各林分が極盛相の直前に早く達するよう誘導し、かつ、このステージで回転させる^(注2)。途中相の森林は、このステージに向かって施業する。
- ②天然林の取り扱いは、その生態系を強度に、かつ広く破壊することをできるだけ避けなければならない。
- ③天然林は無数の異なる林分で構成されているから、林分の構造およびその動きに応じて、総合機能がより発展するよう適切な作業が行われねばならない。
- ④天然林は最高の総合機能をもつ高多層林に誘導すべきである。とくに、陽光を最初に受ける最上層の林木を、量的、質的生产能力の高いものに導く。

注2 回転：極盛相の直前に達した段階で木材生産のため抜き伐りし、その後、再び極盛相の直前へ誘導することを繰り返す。

⑤遺传的に悪い木は淘汰し、すぐれた木は保存し、より発展させる。

⑥地力を維持し、諸害に抵抗力の高い健康林(針広混交林)の造成を目標とする。

現在、国道38号の「樹海峠」から一望できる東大富良野演習林の原生林のような針広混交林は、半世紀にわたる林分施業法の積み重ねの結果として生まれたものである。

今後の国有林の天然林が一般会計で経営されることになれば、東大演習林のような天然林に育成してほしい。ただし、現在の森林管理局や管理署は1970～1990年代の国有林「改善計画」で組織が縮小され、人員が極端に削減されたので、林分施業法を取り入れるには制約条件が多いただろう。しかし、「国民の森林」としての自覚と使命感を持てば、林分施業法の実績に学ぶ点が多いはずである。

なお、道有林はすでに「公益的機能の持続的な発揮を図るため、個々の森林ごとに自然条件、森林の状況に応じたきめ細かな森林整備を展開」と表明しているから(『北海道森林づくり白書』)、林分施業法と共通する部分が多い。

大規模林道周辺の森林を、「樹海峠」から一望する針広混交林のように誘導することができれば、それは北海道にとって「21世紀の遺産」となるだろう。

引用文献

大規模林道問題全国ネットワーク編(1999)大規模林道はいらない。緑風出版,245 pp.
北海道(2010)平成21年度 北海道森林づくり白書。

北海道,163 pp.

北海道新聞社編(2000)検証 土幌高原道路と時のアクセス。北海道新聞社,245 pp.

北海道水産林務部林務局森林計画課(2009)『山のみち地域づくり交付金』事業の検討に関する「論点整理」。北海道,58 pp.

環境庁編(2000)平成12年度版 環境白書 総説。環境庁,306 pp.

日本林業協会編(2006)森林ハンドブック。日本林業協会,295 pp.

高橋延清(2001)林分施業法:その考えと実践<改訂版>。私家版,125 pp.

俵 浩三(2006)緑資源幹線林道・無駄な公共事業が自然を破壊。北海道の自然,44,10-21.

俵 浩三(2008)緑資源幹線林道は「中止」の正念場を迎えた。北海道の自然,46,19-32.

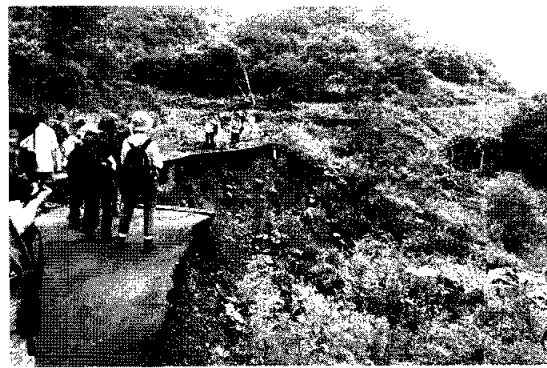
俵 浩三(2008)北海道・緑の環境史。北海道大学出版会,405 pp.

寺島一男(2005)大規模林道は本当に必要か。北海道の自然,43,37-41.

なお、北海道自然保護協会誌「北海道の自然」には大規模林道(緑資源幹線林道)に関して、市川利美(ナキウサギの岩穴は、なぜ土で埋められたの?:No.42),佐藤 謙(様似・えりも区間の植物的自然について:No.43),柳川 久(日高山脈南東部のコウモリ類:No.43),佐藤 謙(置戸・阿寒線の植物的自然について:No.44)の関連文献がある。

俵 浩三 (たわら ひろみ)

1930年東京生まれ。千葉大学園芸学部卒業。厚生省・北海道の公務員の後、専修大学北海道短大教授。現在は同短大名誉教授。1965年から北海道自然保護協会、1994年～2004年は会長。主な著書に「北海道・緑の環境史」(北大出版会、2008)。



「大規模林道」の惨状

左:滝雄・厚和線(第2区開設工事、2004年7月25日、福地郁子撮影)、右:平取・えりも線(平取・新冠区間、2005年6月26日、江部靖雄撮影)。地域振興にはほとんど役立たず、台風による災害などもあり、重荷となることが多い。