

## 北海道における緑資源幹線林道の即時中止を(案)

2007年5月18日

農林水産大臣 松岡 利勝 様  
林野庁長官 辻 健治 様

団体名 大規模林道問題北海道ネットワーク  
大雪と石狩の自然を守る会  
ナキウサギふあんくらぶ  
十勝自然保護協会  
(社)北海道自然保護協会  
北海道自然保護連合

現在、北海道では緑資源幹線林道、滝雄・厚和線、置戸・阿寒線、平取・えりも線の3路線の建設が進んでいる。着工からすでに28年（滝雄・厚和線1979年）が経ち、基本構想を含めると40年近くなる。この間、社会経済・環境・林業をめぐる情勢は大きく変化した。低成長・右肩下がりの経済が常態化する一方で、環境重視の流れはいつそう強まり、林業も木材生産重視から公益的機能重視へと転換した。

緑資源幹線林道（旧名、大規模林業圏開発林道）は、高度経済成長の最中打ち出された大規模林業圏開発構想の中で、高生産性林業を実現する基幹事業として計画された。その後、情勢の変化に伴い大規模林業圏開発構想の中身は雲散霧消し、構想の脱け殻と大規模林業圏開発林道だけが残った。

北海道で生まれた「時のアセス」が全国的に広がる中で、この林道事業の再評価とあり方を検討するため、1998年4月「大規模林道事業再評価委員会」が、2001年12月には「大規模林道事業の整備のあり方検討委員会」が設置された。しかし、その手法は各路線を区間毎に分割し、5年毎に見直す細切れの再評価と検討で、「時代の変化」を踏まえて路線全体を総合的に検証する抜本的な再評価になっていない。その結果、事業の継続を前提にした部分的な改廃に留まっている。

このような状況の中、母体となる基本構想との脈絡を欠き、新たに明確な建設理由を示せないまま緑資源幹線林道はひとり歩きし、北海道に残された貴重な天然林を食いつぶし、水源地帯を破壊し、生物多様性の要ともいべき野生生物の生存環境を奪っている。無駄な公共事業の典型とも思われるこの事業によって、北海道は2005年度までに64億3700万円の負担金・賦課金を支出し、2006年度以降更に107億円近くの支出が見込まれるなど、財政難の中厳しい経済負担を強いられている。受益地となる町村自治体も同様で、道路移管後の維持管理費や災害復旧費等をも含めれば地域に与える負担はきわめて大きい。

これらのことから以下に述べる自然破壊等の諸点を含め、北海道で建設中の3路線を即時中止することを強く求める。

1. 北海道の3路線は、北海道の中軸部あるいはその隣接区域の山岳地帯で工事が進んでいる。各路線の大半は急峻な地形と脆い地質の中で工事されており、河川の源流部であることが多い。膨大な切土、盛土工事により長大な法面が生じ、脆弱な地質のため過大な法面保護工事が強いられている。そのために伐開される森林は道路幅員の数十倍に及んでいる。また、橋梁、トンネルが多用され、土捨てのための堆積場も河畔林を潰して大面積で設けられている。

滝上・白滝区間の雄柏山稜線を挟む工事は、滝上側も白滝側もひととき急峻な山肌を垂直に近い角度で切り取るように進んでおり、溪流に与える影響も著しい。また、中央部のトンネル、橋梁工事に利用されると思われる新たな林道の開設（滝上側）は、大径木の残る溪畔林を伐り開き源流部の溪流を破壊するなど、自然破壊は著しい。また、このような工事の展開は、置戸・阿寒線の足寄・阿寒区間や平取・えりも線の様似・えりも区間（日高山脈主稜線付近）で再現される可能性が高い。

総じて、大規模な森林伐開による動植物の生息域の分断や、水源地帯における溪流破壊等を考慮すると、自然生態系の破壊がいつそう促進されることが予測される。

2. 事業の推進にあたって環境保全をするための自然環境調査がきわめて不足している上、一部実施された環境アセスメントに不備・欠陥が多い。様似・えりも区間は路線の中でも、植生の自然度が非常に高く、植物相も動物相も貴重種が生息するなどきわめて豊かだ。

自然性の高い植生に加えて、著しく隔離分布する温帯性植物や高山植物が存在するなど、稀少な南北両要素がこの地の地質・地形的特徴（崖地・崖錐）と結びついた貴重な植物相が存在する。絶滅危惧植物も30種以上を数える。同様に地域の自然河川・森林・崖錐地形などと結びついたシマフクロウ、クマタカなどの稀少猛禽類、エゾナキウサギ、6種にもおよぶコウモリ類（ヒメホオヒゲコウモリ、カグヤコウモリ、ニホンテングコウモリ、ニホンコテングコウモリ、ニホンウサギコウモリ、チチブコウモリ）など貴重な動物が生息している。

ところが平成13年度版「様似・えりも区間」アセスメント報告書にみられるように、例えばエゾナキウサギ生息地がルート周辺に何カ所もあるにもかかわらず、生息地はないと結論づけたり、植物については北海道新産となる植物など評価の対象となる8種を報告しながら6種しか対象にしないなど杜撰なアセスが露呈している。このような傾向は北海道林務部が実施した（1994年）置戸・阿寒線の自然環境調査にもみられ、適切な自然調査やアセスが行われていない。

また、現実に工事開始に伴って確認されていたシマフクロウの繁殖が、確認されなくなった事実も生じている。シマフクロウは道内のごく限られた地域に120羽程度しか生息していないといわれる貴重種である。1994年えりも町道有林内において繁殖が確認されていたが、工事を再開しモニタリングを開始した直後の1993年から繁殖が確認されなくなっている。このような野生生物種に対する杜撰な対応、不適切な処理のもとに工事が進められているため、野生生物に対する影響はきわめて大きい。

3. 2003年8月日高地方を襲った台風10号は、厚別川流域を中心に甚大な被害をもたらした。この川の源流部にあった平取・新冠区間（1996年完成、門別町に移管済み）は、ほぼ

全線にわたって被害を受け、全長の 52 パーセントに相当する部分が流出土砂や倒木で埋没・崩壊した。北海道林業試験場が 2003 年に実施した厚別川森林被害調査報告によると、この災害で流出した流出木の堆積量は 4 万 6300 立方メートルにおよび、その発生源は山腹由来が 50 パーセント、河畔林由来が 23 パーセント、古い倒木由来 27 パーセントだった。

この区間はすでに完成して地元自治体に移管済みであり、緑資源幹線林道の建前からすれば、古い倒木処理を含め森林整備や治山が進み災害防止に役立ったはずが、現実には甚大な被害を蒙ったばかりか、緑資源幹線林道が新たな崩壊の誘因になって被害を増大させた可能性さえでている。

被災後、災害復旧の適用を受けて修復工事が行われたが、総事業費は 3 億 3000 万円を超え、建設の事業費 27 億円を加えると、この区間に費やされた国民の税金は 30 億円を超える。現在、この区間を利用する車両は日あたり数えるほどの交通量しかなく、いまなお部分的に道路の損壊が起きて通行止めが繰り返されている現状を考えると、改めてこの種の道路の建設が意味をなさないことは明白である。災害直後、当時の門別町長は「委託管理を国に返上したい」と語ったが、それはこれから直面するであろう各自治体の本音でもある。

様似・えりも区間についても、国道 336 号線の中に位置する目黒地区住民の災害時の代替道路としての役割が喧伝されているが、現在では目黒・庶野を連絡する町道と広域基幹林道が貫通してバイパス可能となり、また、国道 336 号線の同区間もタニイソトンネルの完成や急崖地の覆道工事などが進展し、目黒地区が孤立する不安はほとんど解消されている。一方、日高山脈の主脈を横断する様似・えりも区間は、バイパス距離の長さ、急勾配な地形の山越え、冬期間の不通、完成までの期間等から前述のバイパスに較べその優位性はない。

(以上)