

**緑資源機構談合等の再発防止のための第三者委員会の解散及び  
緑資源幹線林道事業の工事の即時中止を求める要望書**

2007年6月22日

内閣総理大臣 安倍 晋三 様  
農林水産大臣 赤城 徳彦 様  
林野庁長官 辻 健治 様  
独立行政法人緑資源機構 理事長 前田 直登 様  
緑資源機構談合等の再発防止のための第三者委員会 委員各位  
規制改革会議 議長 草刈隆郎 様  
北海道知事 高橋 はるみ 様

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代表 寺島 一男  
ナキウサギふぁんくらぶ代表 市川 利美  
十勝自然保護協会会長 安藤 御史  
北海道自然保護協会会長 佐藤 謙  
北海道自然保護連合代表 寺島 一男

独立行政法人・緑資源機構の官製談合事件は、ついに現役大臣を含む3名の自殺者まで出し、未曾有の談合事件に発展した。

5月30日、政府の「規制改革会議」は、「新規の着工をせず、着工済みの工事が終了した段階で事業を廃止するよう」求めた（第1次答申）。これを受けて、安倍総理大臣及び新任の赤城徳彦農林水産大臣は「機構を事実上解体する方針」と伝えられている。今年5月に発足した「緑資源機構談合等の再発防止のための第三者委員会」に対しても、6月1日、赤城農林水産大臣から廃止の方向で検討という指示が出されている。

機構廃止の方向がほぼ確定的である以上、機構の存続を前提とする同委員会による談合防止の議論は、すでに意味を失っている。同委員会は、機構の談合防止のために発足した組織であるから、機構自体が廃止されるのであれば、存続の意味はない。直ちに解散されるべきである。

そもそも大規模林道建設は、高度経済成長時代の木材生産増大を目的に計画された大規模林業圏開発計画による事業である。森林のもつ公益的機能が全面的に重視される今日、目的そのものが意味を持たなくなっている。つまり完成してもなんらメリットがない道路、それが大規模林道なのである。しかし、機構と林野庁はこれまで、国民に根拠を説明できない「費用対効果」と、常に環境への影響は軽微であるとしか結論をださないお手盛りの「環境影響評価」によって、事業を正当化してきた。それは機構自らの組織存続と天下り

先の確保のためであったことが今、国民の前に明らかになったのである。

また、林道事業は「着工済みの工事が終了した段階で廃止」とも言われているが、北海道で継続されている3路線を見ても、計画200kmのうち2006年度までの約30年間で91kmが建設されたのみである。このペースでは残110kmの完成にさらに40年近く必要である。したがって、「着工済みの工事が終了した段階で廃止」というのは、工事を半永久的に続けるに等しい。

全国的にみても、未工事区間は49あり、距離にして500km以上ある。しかもこれから工事が予定されている部分はいずれも山奥の難工事が予想される場所で、高額な費用と著しい自然破壊が危惧される。大規模林道は、森林生態系に及ぼす影響が著しく大である反面、目的、効果があいまいである。緑資源機構も解体は当然であるが、大規模林道事業を継続しこれ以上税金を多額に投入することは到底、認めることはできない。

私たちは、『美しい森林づくり』を推進する安倍総理大臣に、国家の最高責任者としてこれ以上、森林生態系破壊をしないよう、着工中区間も含めたすべての緑資源機構の工事を直ちに中止し緑資源機構を廃止する方針を決定することを要望する。

また、農林水産大臣、林野庁長官、独立行政法人緑資源機構には自らの過ちを深く認め工事を自主的に中断することを求める。

さらに、緑資源機構談合等の再発防止のための第三者委員会は、機構の廃止が確定した段階で速やかに解散されるべきである。

また北海道知事には、政府に道内3路線の事業即時中止の意見具申を行なうことを求める。

以下においては、主として北海道の平取えりも線「様似えりも区間」を例に、即時中止を求める理由を詳述する。

## 記

### 1 森林生態系の破壊

現在、全国で進められている緑資源幹線林道の建設によって、予定地の森林生態系が回復し難いまでに破壊されることが予想される。緑資源幹線林道の幅員は5～7メートルであるが、急峻な地形を含む山岳地帯の斜面において、広いときは100メートル以上の幅で、1.0数キロメートルにわたって森林を伐開し、法面を造成している。膨大な切土、盛土工事により長大な法面が生じ、脆弱な地質のため大規模な法面下事が強いられている。工事は河川の源流部で進められることが多いため、溪流に与える影響も大きい。

また、2007年度発注見通し(2007年4月2日公表)によると、全国の路線中26区間で、希少猛禽類のモニタリング調査が継続されている。この事実は、これら建設区間の周辺で、過去または現在、希少猛禽類の繁殖が確認されていることを示している。それは、予定地周辺が希少猛禽類をはじめとする多様な動植物の生息地であることを意味する。工事により、動植物の生息域が分断され、森林生態系に与える影響は計り知れない。

たとえば、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である。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（レッドデータ掲載種）など貴重な動物が生息している。

一例として、工事が再開されて間もないが、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。2000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2001年から繁殖が確認されなくなっている。このように下事が野生生物に与える影響はきわめて大きい。

## 2 恣意的でずさんな環境調査

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。

例えば、「様似えりも区間」は、1998年12月に公表された「環境アセスメント調査報告書」によって、林道建設によりエゾナキウサギ及びシマフクロウの生息及び生息環境に影響を与えることが予測されるとして、工事が中止されていた。

ところが2001年度版環境アセスメント報告書では、エゾナキウサギ生息地がルート周辺に何か所もあるにもかかわらず、生息地はないと結論づけ、シマフクロウについても林道及び建設工事がシマフクロウに与える影響は軽微であると、1998年の環境アセスとは全く正反対の結論を出し、事業を再開したのである。たしかに2001年よりルートが変更されたが、ルート（利用する町道）がそれ以前のルートよりわずか1～1.5キロメートルしか離れていないにも関わらず、なぜ、シマフクロウへの影響が「軽微」であるという結論に変わったのかは不明であり、恣意的な調査結果であるといわざるを得ない。

また、同区間には絶滅危惧種としてレッドデータブックに登録されているヒメホオヒゲコウモリ（絶滅危惧IB類(EN)）、チチブコウモリ（絶滅危惧II類(VU)以下4種も同じ）、ニホンテングコウモリ、ニホンコテングコウモリ、カグヤコウモリ、ニホンウサギコウモリなど6種いるにも関わらず、種の同定をしないまま希少なコウモリの存在を認めようとしていない。ちなみにコウモリ調査の受託調査を行っていた社団法人日本森林技術協会は、バットディテクターによる調査のみで、種の同定能力がなかったにも関わらず調査を行っていたことからすると、談合の疑いが濃厚である。現在は非常に不十分な調査ではあるが、株式会社ブレック研究所が調査している。

このほか、植物については予定ルート周辺に確認できた絶滅危惧種（絶滅危惧IB類(EN)）であるコモチミコウモリを一箇所しか報告していないなど杜撰なアセスであることが露呈している。

## 3 正当化できない建設目的・効果

そもそも、大規模林道（現・緑資源幹線林道）は、山間地の自然を大きく破壊する無駄な公共事業の典型であるとして廃止の声は高く、これまでも大規模林道問題全国ネットワ

ークを始めとする自然保護団体と市民運動により事業中止に追い込んだ区間が複数ある。

また、この事業は森林整備を目的とするが、近時、公益的機能を重視する国有林、県有林、道有林管理のあり方からは同事業は一層目的を失っている。例えば、平取・えりも線「様似・えりも区間」は受益地の全域が道有林であり、その道有林は「木材生産を目的とする皆伐・択伐を廃止」する抜本改革を行なったにもかかわらず、林野庁はそれを無視し「受益地の事業量は増大する見込み」として、後述のようにほぼ費用に匹敵する事業効果を「木材生産等便益」に見込んでいる。

また、同幹線林道の一部のみを完成させても、それらの多くの区間の始点、終点は国道と直結しておらず、数キロあるいは十数キロにわたって未舗装の幅員3～4メートルの町道、林道と連結していることが多い。この点からも既着工区間を完成させることは無意味であり、無駄な事業であるといえる。

幹線林道の必要性について、たとえば様似・えりも区間では特に、国道336号線の中に位置する日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トンネルの完成や急崖地の覆道工事などが進展し、日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。

#### 4 でたらめな費用対効果

また、林野庁が出す「費用対効果」のその算定は不透明であり、国民に根拠を示そうとはしていない。

例えば、様似・えりも区間における費用対効果の計算では、費用約72億円に対し効果を約82億円としている（投資効果1.14）。そのうち70億円が「木材生産等便益」（木材運搬の経費節減など）として計上されているが、その3年前に北海道が算定したデータでは同区間の木材生産便益は25億円に過ぎない。

この一事に象徴されるように現在着工中の緑資源幹線林道は、まったく効果を発揮できないにもかかわらず架空の効果を計上する一方、生物多様性の宝庫である沿線の自然環境破壊という損失を無視した、おざなりな事業評価により事業が継続されている。

#### 5 膨大な維持・管理費

完成区間は地元市町村が維持・管理費を負担することになっているため、自治体には今後より大きな負担がかかるが多くの自治体は財政難に苦しんでおり、使われない林道の維持管理費より福祉等に財政をあてたいのが本音であると推察される。

さらにまた、同林道の建設は、往々にして脆い地質の斜面を掘削、造成するから、台風、大雨に弱く、建設後の維持費も当初の予想を超えて膨大である。

例えば北海道の平取えりも線「平取・新冠区間」では、2003年の台風10号により、約3.5キロメートル（全長の52%）が流出土砂や倒木で埋没したり崩落し、復旧に3億円以上をかける結果となった。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。

現在、この区間を利用する車両は1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。

以上

#### 添付書類

- 1 「緑資源幹線林道、平取えりも線「様似・えりも区間」の工事中止を求める要望書」  
2005年3月29日 第52回日本生態学会大会総会
- 2 写真集：北海道における緑資源幹線林道
- 3 写真集：大規模林道平取えりも線「様似えりも区間」  
『多様な自然の生態系と歪められた環境アセス』