

2009年1月8日

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
(社)北海道自然保護協会	会長	佐藤 謙
ザ・フォレストレンジャーズ	代表	市川守弘
北海道自然保護連合	代表	寺島一男

北海道における「山のみち地域づくり交付金」事業に関する意見書

北海道における「山のみち地域づくり交付金」事業（以下、「山のみち」事業）に関しては、これまで2007年10月26日づけ知事あて申入れ書、2008年8月26日及び11月13日の話し合い等を通して、当該事業がその目的を含めて必要性、妥当性を欠いた「事業のための事業」で、林業の振興に役に立たないばかりか自治体に大きな経済負担を強いて地域を疲弊させること、北海道に残された源流域の希少な天然林を食いつぶし、国を挙げて取り組むべき生物多様性の方向に逆行する自然環境破壊の事業であるとして、事業を継承すべきでないことを強く申入れてきました。

また、この事業の根幹になっている大規模林道事業（のちに緑資源幹線道路事業）についても、この事業が第3期北海道総合開発計画の先導事業として位置づけられ、大規模林業圏開発計画の基幹事業として開始された当初から、高度経済成長政策に追随した拡大造林中心の「高生産性」林業と、大規模森林レクリエーションエリアの開発等を目論んだ、時代を顧みないムダな公共事業の典型であるとして一貫して事業の中止を要望してきました。

現在、北海道は5兆6000億円もの道債負債を抱え、財政再建団体へ転落寸前の厳しい財政危機に直面しています。この状況に際して合理性を欠き必要性・妥当性のない「山のみち」事業を継続することは、北海道の進路を大きく誤らせることとなります。

以下に①「山のみち」事業に係わる問題点と意見②この事業の元になっている大規模林道に係わる自然環境上の問題点と意見③「山のみち」事業に係わって実施された道営計画調査に関する問題点と意見を記しますので、早急に当該事業から全面撤退するよう強く申し入れます。

はじめに

これまで北海道は、緑資源機構の廃止に伴う「山のみち」事業の検討をはじめにあって、既存文献・資料等の調査は実施するが新たな調査は行わず、道庁内検討会議において態度決定をするまで事業の受諾に関しては白紙であると言明してきました。しかしながら、当ネットワークが情報開示請求に基づいて入手した当該資料を検討した結果、北海道は「山のみち」事業の実施区間を選定し2007年12月末までに4ヶ月間かけて道営計画調査（委託調査）を実施していたことが判明しました。

しかしこの事実は、当ネットワークとの話し合い、地域住民意見交換会、自治体に対する意向聴取、マスコミに対する意向表明等において一切明らかにすることなく、「山のみち」事業の実施に関しては

あくまで白紙であると強調してきました。検討に際して事業に関するこれまでの経緯や事実関係、データを提示して判断を待つ白紙の姿勢と、予め実施区間を選定してそこに判断の目を誘導する「白紙」の姿勢には大きな違いがあります。この度の北海道の姿勢は、道民の正しい意見反映をないがしろにするだけでなく、透明性と客観性が何よりも求められている行政の基本的なスタンスをないがしろにしているもので、道民の期待を欺く許されない行為です。

まず、このような北海道の行為に対して強く抗議するものです。

[I] 「山のみち」事業に係わる問題点

1. 適正を欠いている「山のみち」事業

(1) 大規模林道の軌道から外れることのできない「山のみち」事業

公表されている「山のみち」事業の趣旨は、「地方公共団体が、環境との調和を図りつつ、奥地森林地域の骨格的な『山のみち』の整備を通じて地域活性化を推進する」というもので、その事業は「地域の創造力を活かしながら総合的に実施し、個性的で魅力ある地域の活性化を図る」のが目的としている。一見すれば、地方自治体に創意工夫と裁量を与え、地域活性化のための「山のみち」づくりを奨励している事業にもとれる。だが、その事業対象を見ると「旧緑資源幹線林道の未着手区間のうちの必要な区間の開設・改良」となっており、明らかに大規模林道（緑資源幹線林道）の継続を担う事業になっている。

更に実施する地方自治体の自由裁量が逸脱しないように、交付金の交付を盾にとり地方自治体に評価チェックリストを作成させそれを林野庁がチェックするしくみになっている。「山のみち」事業はもともと国の事業評価の対象になっていないが、林野庁は事業の透明性・客観性を確保するため既存の交付金同様に該当させるとしている。問題は評価チェックの内容で、林野庁は「山のみち」事業についてはチェックリストを新たに作成するとしているが、その参考に緑資源幹線林道事業の「新規着工チェックリスト」を挙げており、その内容からすればこれまでの緑幹線林道を大きく外れて継続することは難しくなっている。「山のみち」事業の選択肢はイエスカノーだ。イエスであれば大規模林道事業を基本的には継承しなければならないという事実上の制約を伴っている。

(2) 事業目的を曖昧にして次々と変転させるのは国民の目を隠す常套手段

「山のみち」事業の目的の曖昧性は、いまに始まったことではない。「山のみち」事業の根幹になっている大規模林道事業の主要目的は、設定した圏域における高生産性林業の確立と中核林道、一般林道を整備して林道の広域ネットワークをつくり、その幹線林道として機能させることだった。ところが、拡大造林が不成績造林地を次々と生み出して失敗し林業生産の衰退が始まると、中核林道と広域ネットワークは姿を消して、本体計画であった大規模林業圏開発計画とは何の脈絡もないまま大規模林道だけが再編されて継続された。

高度経済成長の終焉と共に本体計画（大規模林業圏開発計画）そのものが破綻して雲散霧消すると、事業主体の森林開発公団は緑資源公団に衣替えをし、大規模林道も緑資源幹線林道になって「森林の多面的機能を担う幹線林道」「山村地域の生活道路や都市と森林を結ぶパイプライン」が目的になった。更に、国の機構改革に伴い組織再編によって緑資源公団が独立行政法人緑資源機構となり、その機構が談合問題が端緒になって廃止されると、緑資源幹線林道はその目的を地域の活性化を図る「山のみち」へと置き換えられた。

1956年に時限立法のもとに設立された森林開発公団の当初事業は、熊野川流域・剣山周辺地域の奥地未開発林を開発するための林道づくりだった。その事業が終了すると、新たにスーパー林道事業が立ち上げられ、それがまた終了すると大規模林道事業（緑資源幹線林道事業）がはじめられた。事

業の変遷に伴ってその目的も次々と変えられた。大規模林道事業に変わってからはその目的は、先述のようにいっそうめまぐるしく変転した。この変転は事業の迷走を物語るが、同時に国民の目を隠す役割も兼ね備えたたかに事業は引き継がれている。「山のみち」事業はその事業を道県に下ろしたものに過ぎない。

(3)「山のみち」事業は大規模林道の一部を無批判に引き継ぐ受け皿づくり

北海道は滝雄・厚和線、平取・えりも線、置戸・阿寒線の3路線の中から「山のみち」事業として実施する区間を選定し、その調査の計画機関に網走支庁、日高支庁、釧路支庁を充て、実施機関に調査会社・コンサルタント会社を選んで業務委託をしている。その調査報告書（以下、道営計画書）についての検討は〔Ⅲ〕で述べるが、結論からいえば大規模林道の現計画を基本的に引き継ぎながら、多少の変更を加えて一部区間の実施を目論んでいる。

そのことを端的に示しているのが調査目的で、例えば滝雄・厚和線の道営計画書では「合理的で効率のよい森林施業を実現するとともに、地域の幹線林道として産業の振興や生活環境の向上などに寄与する経済的で利便性のある路線選定を行う」と書かれている。「経済的」「利便性」は入っているが、その前提となり最も根幹となる「必要性」「妥当性」が入っていない。そのため路線の検討も、大規模林道の現計画に概ね沿って見直した「2車線案」と「1車線案」、トンネルを避けて峰越しにした砂利道1車線の「比較線案」を比較することで行っているが、その案の基準は事業費を想定した「経済的」と規格構造を中心にした「利便性」になっている。その結果は当然のことながら「2車線案」は「安全性・走行性に優れ」「トンネル貫通により自然環境に優しい」となり、「1車線案」はトンネルが多いため「通交の安全性が確保できない」ことから「検討しないこととする」、比較線案は「斜面での巻き返しを繰り返す」「潰れ地が大きく自然環境に優しくない」から優位性はない。結局、現計画案に沿った「2車線案」が最もふさわしいという結論を出している。

当初、北海道は「山のみち」事業全体を検討して総合的に判断するとしていた。しかし、実際はそれとは裏腹に道営計画書では、もっぱら与えられた区間の中でどのルートを選択することが経済的にウエイトが置かれ、自然環境面の検討は都合のよい場面で使われるだけで、判断の飾り程度にしかになっていない。はじめに「引き継ぐ区間ありき」の姿勢もさることながら、これでは客観的で総合的な事業の検討は期待できない。これらのことを考えると、結局「山のみち」事業は本来緑資源機構の廃止に伴って終止符が打たれるべきだった大規模林道事業を、無批判にその一部を引き継ぐだけの事業であることがよく分かる。

(4)国有林の幹線林道を地方自治体が整備管理する不合理

現在、大規模林道（緑資源幹線林道）の処理については、①移管済 ②移管未済 ③未成区間 ④未着手区間の4形態に分類し、②については移管手続きを、③については経過措置法人（独立行政法人森林総合研究所）が「既設道移管円滑化事業」の助成を受けて平成20年度～21年度の2年間で工事を進め、地元市町村に引き渡す ④は「山のみち」事業の対象にするとしている。

工事に着手した区間のうち、未完成区間は滝雄・厚和線6.4 km、平取・えりも線9.2 km、置戸・阿寒線5.6 kmで合計すると21.2 kmもあり、これは北海道における大規模林道総延長の1割に相当し、大規模林道の事実上の事業継続にほかならない。また、2年間の工事は経過措置法人が行う期間であって、完成させる期間ではない。引き続いてしかるべき独立行政法人が事業を継続する可能性は十分ある。また、完成して地元自治体に引き渡されても、路線全体の完成が見通せない状況の中では、建設費及び維持管理の負担が増えるだけである。

何よりも大きな不合理は、国有林や道有林がほとんどを占める森林地帯の林道を、地元市町村が林道の付与もないまま維持管理をしなければならないことにある。例えば、滝雄・厚和線の滝上・白滝

区間では受益地の98.5%が、白滝・丸瀬布区間では99.6%が国有林である。平取・えりも線の様似・えりも区間では100%が道有林である。地元市町村が言われるように自由に地域道路として使用することができたとしても、その主体は国有林や道有林の森林施業や森林管理である。その道路を地元市町村がもっぱら維持管理するのは国有林や道有林の本来業務を肩代わりさせられていることになる。

本州の「山のみち」は民有林主体で、ところどころに国有林が介在している程度だが、北海道の路線の場合は国有林主体の地域を貫通するので、その受益者は事実上国有林となる。その国有林の林道の事業主体が地方自治体とされることは妥当性・合理性がなく、到底道民の理解を得られるものではない。

2. 林業の振興に結びつかない「山のみち」事業

(1) 時代にそぐわない「山のみち」事業

北海道の3路線は、いずれも流域を分ける長大な山稜を跨ぐ峰越し林道として計画されている。これらの山稜の中には、標高が1000m~1500mにも及ぶ北見山地や日高山脈の主稜線などが含まれており、当然のことながらこれらの場所では深い溪谷が横たわり、急峻な稜線が立ちはだかることになる。溪谷を跨ぎ峻立する山腹をくり抜くため、長大な橋梁やトンネルが多用されことになる。

このような峰越し林道を基軸にした森林経営は、合理的で適切な森林整備のあり方や生産・加工・流通システムのあり方から見直され、現在では流域を基本単位にした流域管理システムが森林経営の基本となっている。北海道においても2002年に知事と北海道森林管理局長が「北海道の森林づくりに関する覚書」を締結しており、その中でも「流域を単位にした」森づくりが明記されている。

また、現実的にもこれほど膨大な資金とエネルギーを投入し、自然改変を行って路線を完成させたとしても、網走・十勝・釧路根室・日高の異なる森林計画区を越境してまで有効活用できる見通しはどこにもない。これらの路線は、その大半が地形区分で言う大起伏山地・中起伏山地の中にあり、等傾斜区分で言う山腹傾斜が30度を超える斜面つけられることから、支線や作業道の接続が難しく林道網の幹線にもなり得ない。滝雄・厚和線では、路線の大半がトンネル・橋梁・急峻な斜面に阻まれて、既設の林道はその両端の比較的平坦部にしか接続されていない。さらに、北海道が定めた「道有林基本計画」には、「幹線となる林道の基盤整備は終了した」とあり、道有林が100%を占める様似・えりも区間に大規模林道が通ることは大きな矛盾である。

いま林業にとって必要で緊急の課題は、奥地に残された希少な天然林に大規模林道を張り巡らせて手を加えることでなく、放置されてきた人工林に除伐・間伐など含めていかに手を入れるか、またそのためのシステムづくりと地域の林業が成り立ちゆくような長期展望をいかに持つかである。

国有林経営は、1998年の国有林の抜本改革により木材生産重視から森林の公益的機能の重視に切り替えられ、2001年には林業基本法も森林の公益的機能を含む「多目的機能の発揮」を目的とした森林・林業基本法に改められた。北海道もその動きを受けて2002年に「北海道森林づくり条例」を制定し、道有林の経営はもっぱら「公益的機能の維持増進を図る」ために運営管理されることになり、木材生産を目的とする皆伐・択抜施業を廃止した。

このような状況を考えると、「高生産性林業」を基本骨格にした大規模林道事業(緑資源幹線道路)、それを受け継ぐ「山のみち」事業は、時代に適合できない過去の遺物であり、速やかに廃止することが北海道の森林のためになり道民のためになる。

(2) 矛盾の多い費用対効果

北海道の大規模林道に対する林野庁の費用対効果分析結果がいかに矛盾に満ちたものかは、当ネットワークが知事宛に提出した7回にわたる質問(2005年8月~2008年6月)とこの間に持たれた話し合いの中で、毎回その問題を指摘し根拠を明らかにするよう求めてきた。それに対し知事は国の事

業で説明責任がないとして回答を回避してきた。また林野庁も当ネットワークの根拠を問う情報開示請求に対し、当該文書は行政文書保存期間基準における「随時発生し、短期に廃棄するもの」に該当するものとしてすでに廃棄したとして不開示を知らせてきた。

しかしながら、費用対効果試算は当該道路の必要性・妥当性を判断する大きな柱の一つで、効果があるとの結論だけを示して口を綴じることは許されない。道も国が主体の事業であるとはいえ、負担金や受益者賦課金を負担する立場、様似・えりも区間のように道有林と直結している幹線林道の問題なので、道民に対してはその根拠を林野庁に問いその内容を道民に対して説明する責任があり、回答を回避してきた事実は「山のみち」事業に変わっても消えるものではない。

さて、その林野庁が試算した費用対効果はどのような矛盾を持っていたのか、現在、道が新たに独自の費用対効果を試算中とのことにも関連して改めて示すことにする。核心の部分は様似・えりも区間における費用対効果分析結果で、道路建設の投資額（事業費・維持管理費）71億9700万円に対し道路がもたらす効果額（木材生産便益など8項目の便益）は82億600万円。投資効率1.14で費用対効果があるとの結論だった。

問題は便益の中の木材生産便益（69億9700万円、総便益額の約85%）と森林整備経費縮減等便益（7億6300万円、総便益額の約9.3%）である。これは隣接する様似区間と比較すると矛盾がはっきりする。様似区間は投資額83億7200万円、効果額116億7900万円、投資効率1.40。木材生産便益（38億1200万円、総便益額の約33%）と森林整備経費縮減等便益（72億9900万円、総便益額の約62%）である。

様似・えりも区間と様似区間は、森林等の状況（森林面積・累計別の森林面積・資源別の森林面積）もそこで行われる大規模林道の事業量（受益面積・森林蓄積・人工林率・道有林率・開設林道の延長と幅員）も非常によく似ていて大差がない。それなのに様似・えりも区間の木材生産便益は様似区間の約2倍（1.84）もあり、森林整備経費縮減等便益は約1/10（0.10）しかない。その根拠が明らかにならないのである。そもそも、様似・えりも区間はもっぱら「森林の公益的機能を維持増進」を図り「木材生産を目的とする皆伐・択抜施業」を廃止した道有林が100%であるから、木材生産便益が総便益の85%になることはあり得ないのである。当然、問題は便益計算の2項目に限られていない。また、問題の区間もこの2区間だけとは思われない。いずれにしても科学的な検証に耐えられるような試算を行うべきである。

3. 地域振興に結びつかない「山のみち」事業

(1) 強いられる負担増

大規模林道の開設にあたっては、その事業費を概ね道が負担金として15%、受益者が賦課金として5%、残りを国の補助金が賄う形だった。受益者賦課金は受益地の森林所有によって負担が決まるから、例えば道有林や国有林の比率が高いと賦課金の額も少なくなりそのような地域では比較的作りやすい林道だった。ところが先に述べてように完成後の移管はすべて関係市町村となり、その後の維持管理はもっぱら当該市町村が行うことになる。これまでは草刈りや落石の除去など軽微な負担で済んできているが、急峻な地形の核心部の工事が進んで移管されるとこれまでのような維持管理費では処理できなくなることは明白である。細部の事例だが滝上・白滝区間には1500mの長大トンネルができる。当然安全確保のためにトンネル内の照明が必要となる。ソーラー発電ではまかなえないとしているから、そのための送電設備を含めて電気代の負担など目に見えない負担も加わる。林道であるため維持管理に関して、一般道路のような助成も適用されない。

また、現在の大規模林道は起点や終点が国道と直結しているもののほかに、例えば滝上・白滝区間の滝上側、様似・えりも区間の様似側や目黒側では林道や町道が介在しており、これらは大規模林道とは違う規格のため整合性が図られない限り、大規模林道の持つ規格は意味をなさない。「山のみち」

事業でもこれらの整備がどのようになされるのか、またその費用負担はどうか明らかになっていない。いずれにしてもこれらの問題は地域にとっては負担増の要因になることは免れない。さらに「山のみち」事業の完成年度はいまのところ示されていない。国や道の財政状態からみてこれまでの大規模林道時代の年間平均実績 1~2 kmが急速に延びるとは考えがたく、完成までに多くの年数を要することになる。他の公共事業の事例を見ても分かる通り、当然諸物価の値上がりに伴う事業経費の高騰は避けられない。使い道のない林道に多額の負担を強いられる実態が生まれることは充分考えられる。

(2)弱い地域生活との結びつき

「山のみち」事業の検討にあたって道が実施した道営計画調査では、路線の選定にあたって「合理的で効率のよい森林施業」と「経済的で利便性のある地域の幹線道路」を大きな要因にしている。しかしその中身は、1の(2)で触れたようにこれまでの大規模林道事業から大きく外れることはなく、これまでの路線を前提に小手先の比較検討をしているに過ぎない。森林・林業や地域を取り巻く情勢・環境、その実態に検討を加えることなく、もっぱら目先の経済性や効率性から機械的な検討に終始している。各計画路線の未着手延長は、滝雄・厚和線が 1500mの長大なトンネルとその前後に配置される橋梁を含め 7.1 km、平取・えりも線ではトンネルを止め、様似・えりも区間の起点を猿留川林道に、静内・三石区間では起点をポヨップ林道に移すなどして 31.2 km、置戸・阿寒線は足寄と白糠を結ぶ A ルートと白糠と阿寒を結ぶ B ルートを検討しており、いずれも多数の擁壁を含めてその延長は 28.2 km (原ルート案) よりやや短縮となっている。これらのルートはヘアピンターンが多く含まれ、平取・えりも線や置戸・阿寒線では幅員も狭く、いずれも集落から遠く離れた山奥に入り込みしかも冬期間は閉鎖されるから、とうてい産業振興や生活環境の向上に寄与して地域の幹線林道になることは考えられない。すでにこれらの道路の周辺には国道や道道、高規格道路などが張り巡らされており、生活道路として機能している。

様似・えりも区間については、国道 336 号線・黄金道路が不通になった際の防災道路として期待されているが、黄金道路においてはトンネルを主体にした襟広防災道路工事が進んでおり、特に第 2 号遠別トンネル (1900m) が完成すると目黒猿留川河口までほぼトンネルが連続することになる。また広尾側から目黒トンネルの着工も始まることになっている。このほか庶野と目黒を結んで森林基幹道路えりも線が完成している。逆に期待される様似・えりも区間は、地勢状況の悪い日高山脈の山中を延々と走ることになり、他の道路が交通止めになるような気象状況のときは真っ先に影響を受ける可能性があり災害時の代替道路になり得るとは考えにくい。また、様似・えりも区間の起点が猿留川林道に移されることになっているが、この林道はたびたび崩落を繰り返しており、2008 年 12 月にも入り口ゲートから 7.3 km 地点で崩落した土石が路上を覆う事態が生じている。

(3)災害を誘発

大規模林道の工事は、地形の比較的平坦なところから始まって、年々傾斜のきつい山間部に移ってきた。現時点ではほとんどの路線が山奥の稜線部に近い急峻な地形にさしかかっている。北海道の 3 路線は北海道の中軸部に沿うか、それに近い地域に設けられている。このあたりは先白亜系の日高累層群の固結堆積物や粘板岩が広く分布していたり、それを貫く形で深成岩類や変成岩類表れていたり、またこれらの基盤を覆う形で第三紀後期から第四紀にかけての火山活動に伴う軽石流堆積物や溶結凝灰岩が部分的に表れているなど、いずれも風化の進みや脆い地層が広がっている。また地形的にも急傾斜地が集まり地滑りが随所に存在するなど、基本的には道路のような構造物にとって厳しい環境にある。中軸部を構成する山岳地帯でもあるので、降雨や降雪も多い。

大規模林道の構造は、自動車道 1 級・設計速度 30 km/h・全幅員 7m・2 車線・路盤厚 92 cm・舗装

を基本としている。特別な事情のあるところは幅員 5m・1 車線のところもあるが、その区間はごく限られており、通常の林道（幅員 4m 未満）やスーパー林道（幅員 4.6m）に比べるとその構造規模ははるかに大きい。急峻な地形、脆い地質のところにもこのような大規模林道を開設すれば、切土・盛土量は多くなり、必然的に長大法面が生ずることになる。

これまでの観察によっても融雪や降雨が集中するときは、法面や路盤の崩壊が絶えず繰り返されている。道路自体が災害に弱いだけでなく、新たに災害を誘発したり増大させる危険を内包している。そのことを端的に示したのは、2003 年 8 月に発生した台風 10 号の集中豪雨による平取・新冠区間（延長 6.9 km・1996 年完成・移管）の壊滅的な被害である。この区間は三人の犠牲者と流域一帯に大きな被害を出した厚別川の源流部にある。地すべり地帯の上、過度の森林伐採によって保水力が落ちていたところへ大雨が降って崩壊が生じたものだが、背後の谷筋や山腹から流出した土砂や出水によって被害を受けただけでなく、大規模林道自体による法面崩壊も引き起こして災害を増大させている。災害復旧費（3 億 3200 万円）の適用を受けて復旧したが、その後も小規模の崩壊を繰り返している。

このような危険性は似たような環境条件の区間がほかにもあるため、平取・新冠区間に限らず発生する可能性があり、地域にとっては重い荷物になることは明らかである。

[II] 自然環境破壊の大規模林道

一 杜撰で恣意的な環境調査

1 アセス逃れ

急峻な地形に長大な法面を築きながら建設される大規模林道は大掛かりな土木工事であり自然破壊の規模が大きいから、厳格な環境アセスメントがなされる必要がある。

しかし、1997 年の環境影響評価法（アセス法）以前に着手された区間にはアセス法の適用はなく環境調査がなされていても極めて不十分なものである。アセス法成立後は、区間の短縮や道路幅の 5m への縮減などによる「アセス逃れ」が行われ、大規模林道にはアセス法の適用が一切ない。

2 工事を正当化するための自主的「環境調査」

林野庁はアセス法による調査ではなく、任意の環境調査を行い、問題がある場合には工事着手後モニタリング調査を行っている。しかし、それらには非常に問題が多い。

1) 初めに結論ありきの環境調査

例えば、平取・えりも線「様似・えりも」区間では、1998 年、林野庁（森林開発公団）が『自主的』に行った環境調査で、国内希少種（種の保存法）の猛禽類など多くの希少種の生息を確認したが、工事の影響は「軽微である」として、工事と平行してモニタリング調査をただけだった。保全策としては不十分である。

この調査でナキウサギとシマフクロウについては「生息に影響を与えることが予測される」として工事を一時休止したものの、3 年後、ルートをわずかに変更しただけで結論を変え、工事を再開した。結局、林野庁の環境調査は、初めに結論がありきの調査で工事にゴーサインを出すためのものに過ぎない。

2) 杜撰で恣意的な調査

林野庁（緑資源機構等）による環境調査の内容と方法がいかにも杜撰で恣意的であるかを平取・えりも線「様似えりも区間」のコウモリ調査を例に明らかにする。

そもそも 1998 年度の「環境アセスメント調査報告書」ではコウモリに関する記載がない。自然環境の多様性、豊かさを示す指標であるコウモリ調査がない環境調査は論外である。

2001 年度の調査では、バットディテクターのみで調査し、種の同定がなされず、したがって絶滅危惧種かどうか不明だった。コウモリ類は種によって生息環境が樹洞、枯木の樹皮の隙間、洞窟など

多様であり、生態も異なる。種が不明では必要な保全策を論じることができないが、林野庁は十分な根拠を示さず「工事による影響は軽微」と結論付けた。

疑問をもった私たち自然保護団体が、2004年、コウモリの専門家である柳川久・帯広畜産大学准教授に捕獲調査を実施してもらったところ、環境省のレッドデータブックで絶滅危惧種に指定されている6種の生息を確認でき、すべてがこの地で繁殖していることも明らかになった。(柳川久ほか北海道十勝・日高地方の翼手類相(Ⅲ)えりも町猿留川上流部における捕獲記録」2004)。

しかし、林野庁(機構)は柳川准教授の調査結果を無視し、あくまでもバットディテクターによる超音波測定を正当化し、工事による影響は軽微であると開き直っていた(北海道新聞04年8月26日)。

林野庁(機構)は2005年、コウモリ調査を実施したが、バットディテクターによる調査のみで、音声タイプの推定からモモジロコウモリタイプ、ヒナコウモリタイプなど5つのタイプがあると結論付けた。モモジロコウモリは、Myotis属(ホオヒゲコウモリ属)の中で唯一、「普通種」のコウモリである。同じMyotis属で、周波数が極めて似ているヒメホオヒゲコウモリとカグヤコウモリである可能性は無視し、あえてモモジロコウモリタイプとしたのは、ヒメホオヒゲなど2種が絶滅危惧種だからであろう。また、ヒナコウモリ属はヒナコウモリ1種だが、あえてヒナコウモリタイプとした。極めて意図的である。

2006年、林野庁(機構)は初めて捕獲調査を行った。その結果、モモジロコウモリは一切確認されず、ヒナコウモリも確認されなかった。自らの2005年調査に反する結果である。そして、柳川准教授の調査種数6には及ばなかったが、5種という近い結果を出した。

以上、自然保護団体や専門家の指摘がない限り、杜撰で恣意的な調査しか行われなことを、コウモリ調査の例が示してくれている。

<機構および柳川准教授によるコウモリ調査の比較>

	調査日・作成日	調査主体	調査方法	調査結果
1	98年12月 報告書	森林開発公団	調査の有無は不明。	記載なし。
2	01年6月 報告書	緑資源公団	バットディテクター。	* Myotis属の1種 * ヤマコウモリ。
3	04年7月8月 調査	柳川久(帯広畜産大学)	捕獲調査。	4属6種。ヒメホオヒゲ、カグヤ、テング、コテング、チチブ、ウサギ
4	06年3月 報告書	機構 (株)プレック	バットディテクター	* モモジロコウモリタイプ。 * ヒナコウモリタイプ。 種の同定なし。
5	07年3月 報告書	機構 (株)プレック	捕獲調査	3属5種。ヒメホオヒゲ、カグヤ、テング、コテング、ウサギ

3 生物多様性条約違反の大規模林道

大規模林道で破壊される森林や河川は、生物多様性の基盤である。その調査業務の官製談合が全国的に大きな問題となり、緑資源機構は廃止となった。林野庁、緑資源機構が談合しながら実施してきた環境調査は根本的に信頼性を欠く。今、ここで完全にストップしなければ、北海道の森林生態系が受けるダメージはあまりにも大きく、回復は不可能となる。生物多様性条約にも背反する蛮行である。生物多様性条約締結国である以上、北海道や林野庁はまずは違反する事業を撤回すべきである。

以下、北海道における大規模林道による自然破壊の実態を詳論する。

二 大規模林道が自然環境に与える影響

1 平取・えりも線～生物多様性の宝庫

「平取・えりも線」は、固有種を含む豊かな動植物と原始的な自然が残る日高山脈の主稜線を越えながら山脈にほぼ平行して建設される路線である。日高山脈から流れ出る複数の河川上流部に建設されるため、流出する大量の土砂や大々的な森林伐採は、森林のみならず河川環境、ひいては海洋生態系にも影響を及ぼすと考えられる。

通過する地域はほぼ国有林、道有林で天然林が大半ある。しかも樹齢が100年を超える森林が多い。日高山脈襟裳国定公園の自然にとってはバッファゾーンとなる森林であるが、多様性、希少性はばぬけている。たんなるバッファゾーンとしてではなく、森林と沢をなるべく手付かずでそのまま保全する必要がある。

日高山脈襟裳国定公園は、①山脈部、②豊似湖周辺とえりも岬を含む海岸部、③アポイ岳を含む海岸部の三つの区域に分かれている。平取・えりも線は国定公園の外ではあるがその隙間を通過する。「様似・えりも区間」は①と②、「様似区間」は①と③に挟まれた地域である。ここはかつて襟裳道立公園だった地域であるが、1981年、道立公園から国定公園に格上げされた際に指定から外された。指定解除は大規模林道の推進に役立ったと推測される。この地域は事業を廃止して国定公園として保護すべきである。

以下では、特に「様似・えりも区間」に関して、林野庁（公団・機構）による環境調査と私たちの独自の環境調査結果を示しながら、大規模林道が自然環境にあたえる影響がどれだけ大きいかを示したい。

<様似・えりも区間>

* 猛禽類その他の鳥類

1) シマフクロウ（種の保存法による国内希少種）

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、絶滅寸前の希少種である。森林面積が70%を占める北海道であるが、長年、短い周期で生長量を上回る伐採を続け、山奥へも林道を張り巡らせて木材として価値の高い太い樹木を伐り出してきた結果、原始的な天然林の大半は消失している。もはやシマフクロウが営巣できる太い木や採餌できる森は道内にほとんどなくなっている。えりも町の道有林は、残された数少ない貴重な生息地なのである。

2003年から2006年の「平取・えりも線「様似・えりも区間」猛禽類モニタリング調査報告書」（日本森林技術協会、以下「猛禽類調査報告書」）によると、大規模林道の工事を始める前の2000年、この森でシマフクロウの「繁殖」が確認されていた。しかし、2001年の工事再開後は、つがいの存在、鳴き交わり、飛翔、パーチなどは確認されたが、繁殖は確認されなくなっている。2002年からは営巣地を変えた可能性があるとしている。

営巣しなくなったのは工事車両や機械による騒音や振動などが原因となった可能性が高い。営巣地を変えうるほど、他に適した営巣地があるかどうか疑問である。大規模林道は彼らの営巣地を奪ったことになる。1998年の「環境アセスメント調査報告書」で「シマフクロウの生息に影響を与えることが予測される」として工事は中断しておきながら、2001年の「環境保全調査報告書」で一転して「影響は軽微」と結論付け工事を再開した緑資源機構と林野庁の責任は重い。

2) クマタカ（種の保存法による国内希少種）

近年の全国的な調査結果を総合すると、クマタカの全国における生息数（最小個体数）は約1800羽とされている。繁殖成功率は全国的に低下傾向にあるため、将来における個体数の急激な減少が危惧されている。

環境省自然環境局野生生物課編「猛禽類保護の進め方」（2003年）には、道内での生息記録はあるが、

繁殖は記載されていない。しかし、えりも町道有林内では、クマタカが一年を通じて数多く確認されており、しかも1998年と2004年には繁殖も確認されている。

林野庁（機構）による2003～06年「猛禽類調査報告書」によると、2004年5月に巢内でクマタカの雛が確認され、雛は7月下旬に巣立ったとある。工事は7月末までは中断されていた。翌2005年以降、飛翔、パーチは確認されているが繁殖は確認されていない。

クマタカが繁殖するためには営巣できる樹高の高い森林と、それを取り巻く豊かな自然環境が存在していることが必要である。また、クマタカの行動圏は広く、営巣場所のある水系沿いで、水系を挟む尾根の内側といわれている。また、幼鳥は巣立ち後も営巣木の周辺の森林で過ごし、巣に戻り巢内で親から給餌を受けることが多い。

以上の生態から、クマタカの営巣環境の保全には、営巣木や営巣に適する高木が伐採によって失われないこと、皆伐によって営巣場所周辺の森林が失われたり森林構造が単純にならないこと、営巣地周辺にえさ動物が豊富に生息していること、林道等の人工構築物や人間の活動によって、親鳥の繁殖域及び幼鳥の行動が妨害されないことなどが必要である（クマタカ生態研究グループ「クマタカその保護管理の考え方」（2001年4月1日））。

クマタカが1998年、2004年に繁殖したことは、周辺の森林がクマタカの採餌・繁殖に適している証であるが、営巣地からわずか1 kmしか離れていない場所で（1998年報告書）大規模林道のような大掛かりな工事が進めることを林野庁が認めたことは問題である。一時的に工事の中断がなされたとしても、営巣環境保全として十分だとはいえない。

3) その他の猛禽類、鳥類

「猛禽類調査報告書」によると、様似町、えりも町の計画路線周辺には、シマフクロウ、クマタカ以外にも、オジロワシ（国内希少種）、オオワシ（国内希少種）、オオタカ（国内希少種）、ハイタカ（準絶滅危惧種）、ハヤブサ（国内希少種・絶滅危惧Ⅱ類）などが頻繁に確認されている。

また、私たちの調査で、クマゲラ（環境省・絶滅危惧Ⅱ類）の飛翔や採餌痕のほか、建設工事箇所から30メートルほどしか離れていない場所で営巣木を確認した。林野庁の環境調査報告には一切記載がない。工事により営巣が妨害された可能性が高い。

* 哺乳動物

1) コウモリ

私たちとコウモリの専門家による調査の結果、予定地とその周辺の森林で、環境省のレッドデータブックで絶滅危惧種とされているコウモリ6種の生息と繁殖が確認された。

多様な種のコウモリが同一地域に生息することは豊かな生態系に恵まれた森林環境の証でもある。保全の必要性は極めて高い。また、環境、生態に応じて適切な保全策を講じる必要がある。

しかし、林野庁は専門家による調査結果を無視し続け、その結果、絶滅危惧種のコウモリの生息が確認された地点の一つは、工事によって生息不可能な環境に改変されてしまった。

2) ナキウサギ

この一帯のナキウサギ生息地は、一般的なナキウサギ生息地よりも低標高に存在するばかりでなく、分布の南限に位置し、氷河期からの遺存種としての進化の過程や生態を解明する上でも重要な生息地である。

1998年報告書では林道建設はエゾナキウサギ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いたが、林野庁はその後ルートを変更し、新ルートにはナキウサギ生息地はないとしていた（2001年環境保全報告書）。

しかし、私たちは調査により計画路線に近い場所に生息地があることを確認し、これを林野庁（機構）に通告した。その直後、その岩塊地の岩の隙間が広範囲に人為的に土で埋められるという出来事が勃発

した。その真相は定かではないが、この事件への緑資源機構の対応は極めて不誠実なものだった。

しかし、それ以後、林野庁(緑資源機構)は毎年、不十分ながらもナキウサギ調査を継続し、少なくともルートから 80m離れた場所に岩塊地があり、ナキウサギが生息していることを認めるに至っている。私たちの調査では、生息地は複数である。林野庁が認めた周辺も複数の生息地があるほか、猿留川沿いにもまた、ナキウサギの生息に適した岩塊地が断続的に続き、大きな生息地となっている。猿留川上流部においても工事がなされると影響は大きい。

ナキウサギが生息する岩塊地、特に標高が低いところにある岩塊地は、風穴という特殊な環境であることが多い。岩塊地が工事で壊されることはもちろんであるが、切土、擁壁などの法面工事により、地下の風穴構造に影響が出る恐れがあり、いったん、影響があると回復は困難である。ナキウサギ生息地の周辺での工事は絶対に許されない。

* 植物

私たちの調査でルート沿いに広く分布を確認したコモチミミコウモリ(絶滅危惧 I B類 (EN))の群落が、林野庁(機構)の調査では見落とされている。このことだけからも杜撰もしくは恣意的な環境調査であるといえる。

* まとめ

以上のように「様似・えりも」区間の自然環境は、シマフクロウ、クマタカなどの猛禽類・クマゲラ・6種のコウモリ、ナキウサギ、絶滅危惧種の植物など多様で希少な動植物が豊かに生息している。

これらの希少種などを保全するためには、ただ単に営巣木を保護するなど個別の対応策では全く不十分である。種ごとの生態と生息環境に応じて保全策をとる必要がある。特に生態系における食物連鎖の頂点に位置する、シマフクロウやクマタカなどの猛禽類が長期にわたり、安定的に生存を維持するためには、豊富な餌動物が持続的に供給される必要がある。微生物、微小、中、大型の動植物に至る生物多様性、生態系がトータルで保全されなければならない。

しかし現実には、シマフクロウやクマタカの営巣地があるにもかかわらず、工事を進め、その結果、シマフクロウは営巣地を放棄した可能性がある。また、絶滅危惧種のコウモリの生息地も工事により破壊された。

様似・えりも区間において指摘したことは、平取・えりも線のその他の区間と他の2路線にもあてはまるので、以下、簡単に2路線に固有の問題点を示す。

2 置戸・阿寒線

置戸・阿寒線の自然環境調査は、森林開発公団による「大規模林道置戸・阿寒線自然環境現況調査報告書」(1995年)があるのみである。これはアセス制度ができる前の自主的な調査であり、その調査内容もナキウサギ、鳥類、昆虫類のみの調査で、調査方法も現在の視点からは極めて不十分である。

<足寄・阿寒区間>

「足寄・阿寒」区間の未着手部分は、阿寒国立公園の南の境から3 kmほどしか離れていない。阿寒国立公園の森林、動植物にとっては重要なバッファゾーンであるが、もしきちんと調査を実施すれば、おそらくたんなるバッファゾーンである以上に多様で豊かな生態系を持つ森林であると考えられる。

しかもこの区間の未着手部分は、特に地形が急峻であり(30°~40°の区間がある)、長大切土、盛土、ヘアピンカーブは避けられず、補強土擁壁が必要となる。また、地すべり地形が存在し、砂岩や泥岩、礫岩など地盤が軟弱なところもある。法面や路肩の崩落が生じると考えられ、河川生態系への影響も懸念される。

<置戸・陸別区間>

「置戸・陸別区間」のナキウサギ調査に絞って問題点を指摘する。

林野庁（公団）の「自然環境現況調査報告書」（1995年）では計画路線とその両側各50mの範囲にはナキウサギが生息していることを示す知見は得られなかったとあるが、ナキウサギふぁんくらぶが調査したところ、計画ルート上でナキウサギの糞とその年引き入れた植物を確認した（2003年6月19日付ナキウサギふぁんくらぶによる大規模林道事業の整備のあり方検討委員会宛の要望書）。また十勝自然保護協会の調査によっても、計画ルート周辺の複数箇所ではナキウサギが生息する痕跡が確認されている。報告書の知見は事実と大きく異なる結果となっている。

置戸から陸別にかけてのナキウサギ生息地は北海道のナキウサギ分布域のほぼ東限にあたる。置戸町の中山周辺一帯は風穴構造になっており、標高400～500mの低標高地としては日本で最大の生息地といわれている。この地域一帯のナキウサギ生息地は特に保護される必要がある。

大規模林道の建設は複数の岩塊地を消滅させ、ナキウサギの岩塊地間の移動を困難にし、個体群の消滅をもたらす恐れがあり、建設は認められない。

3 滝雄・厚和線

滝雄厚和線は着手が古く自然環境調査が為されたかどうか不明である。少なくとも北海道が山のみの事業を検討するにあたって、環境調査結果を何ら参照していないことからすると、林野庁によるきちんとした調査はされていないと考えられる。自然環境調査が十分、あるいは全くなされずに長年進められて事業は、たんなる自然破壊事業である。

この路線が通過するのは、国有林が圧倒的に多く、天然林が全体の90%近くを占めている。おそらく多様な種の野生生物が生息し豊かな生態系をもつ森林であると推測される。

滝上・白滝区間、白滝・丸瀬布区間ともに、急傾斜地が多い急峻な山岳地帯で、広範囲の森林伐採による野生生物への影響はもちろん、崩落・土砂流出による河川への影響などが大きな問題である。

〔Ⅲ〕 道営計画調査に係わる問題点

1. 滝雄・厚和線道営計画調査の問題点

【検討資料】

「平成19年度 滝雄・厚和線道営計画調査 報告書」
平成20年3月
計画機関 北海道網走支庁

【調査報告書及びそれに関わることからの問題点】

1. 調査目的と内容

●計画路線の必要な区間を判断するために、①合理的で効率のよい森林施業を実現する ②地域の幹線林道として経済的で利便性のある路線選定を行う ③森林資源の実態や周辺道路の現況など想定される問題点を把握することに留意をしながら、基礎資料を作成することを目的としているが、留意点に自然環境に与える影響が入っていない。

●調査内容として①位置図及び計画路線の概要 ②利用区域内の森林の概要調査 ③道路現況調査 ④未開設区間の概要調査が入っているが、上記同様に自然環境に与える影響調査が入っていない。これはこの路線における自然環境調査や影響調査など基礎となる資料がないためと思われるが、いずれにしても道路の利便性と経済性に偏った調査内容で、検討のテーブルに載せるには片手落ちの資料である。

2. 計画路線の概要と現況計画の実施状況

●路線計画は滝上・白滝、白滝・丸瀬布、丸瀬布・留辺蘂の3区間からなっているが、前2区間は昭和54年及び昭和55年に着工してすでに29年（進捗率77.4%）及び28年（進捗率44.7%）が経過しており、本来の使用ができない中で徒に崩壊や崩落の修理、舗装替えなどの維持管理を余儀なくされている。また、丸瀬布・留辺蘂区間は3区間の中で最も工事のやりやすい区間として13年の年月を経て工事が完了しているが、冬期間は閉鎖されており有効活用されるに至っていない。

●滝上・白滝区間の滝上側では、オシラネツトンネルの出口に橋梁をかけるための工事用作業道が新たにつくられ（現在、中断）、溪流破壊や法面崩壊を引き起こしている。また、白滝・丸瀬布区間の丸瀬布側には、河畔林を含む混交林がおおよそ200㍍四方にわたって伐採され、推定7万7000立方㍍の土石が堆積されている堆積場など、緑幹線林道に付帯する工事が多大な自然破壊を起こしていることに関して報告が一切ない。

3. 今後の当該路線の実施状況

●現在、完成していない滝上・白滝、白滝・丸瀬布の2区間を、①移管済（市町村に管理を移行した区間）②移管未済（工事は完了したが移管が移行していない区間）③未成区間（工事に着手しているが完了していない区間）④未着手区間（工事に着手していない区間）に分けて対応を示している。

未成区間について、市町村への移管を前提に経過措置法人の（独）森林総合研究所が「既設道移管円滑化事業」（平成20年度～21年度）の助成を受けて工事を完了することになっている。路線の継続か中止か決まっていない見通しの立っていない段階で、事業を強引に完了させて地元市町村に移管することは、当該区間が路線中で最も急傾斜地・長大法面の区間で、現在も大きな崩落が生じこの先もその可能性が強い区間であるだけに、地元に対する負担をいっそう増加させるだけである。当面、対象区間の必要最小限の自然崩壊防止等の工事を行い、根本的な対策ができるまで国の責任で管理するのが相当である。

●実施計画の見直しにあたり、この路線は3区間が連絡することにより留辺蘂町・遠軽町（旧白滝村）・滝上を結ぶ幹線道路として最大の効果が発揮できるとしているが、①滝上～白滝間は滝上・白滝区間とほぼ並行して国道273号線・高規格道路が走っており、距離的に大きな差がないばかりか、冬期間閉鎖が考えられる山中の緑資源幹線林道より整備された国道・高規格道路を走る方が優位と考えられる。②丸瀬布～留辺蘂間、丸瀬布～白滝間は現行道路の方が距離・時間ともに有利で、緑資源幹線林道に優位性はない。③白滝～留辺蘂間でわずかに距離が短くなるが、実際に使用される場面を考えると白滝～留辺蘂間を利用する人は少なく、多大な投資と維持管理をしてまでつくる価値はない。

4. 路線の選定と比較線の検討

●滝上・白滝区間、白滝・丸瀬布区間は、未着手区間がそれぞれ2.8%と4.2%の計7%で、未着手区間を除く路線の進捗率（移管未済と未成区間を完成したものとして計算）は89%になるとしている。

しかし、未成区間は未着手区間に匹敵する6.5%あり、それも果たして移行期間内で工事が完了するかどうか、地元自治体が引き受けるかどうかの課題が残っている。また、未着手区間は滝上・白滝区間に雄柏山の国境稜線をくり抜く1500㍍のトンネル工事、白滝・丸瀬布区間にはやはり稜線をくり抜くトンネルの150㍍の残工事と、山壁が複雑に入り組む急斜面をくねくねと回り込む延長4.15%の工事が残っている。進捗率の高さを底上げしてその数字をバネに、多大な経費と難工事が待っている事業を継続することには問題がある。

●道路構造の見直しに当たり、現計画（自動車道1級・設計速度30%/時・全幅員7㍍・2車線・路盤厚92㍍）に対し、「2車線案」（1級・30%/時・7㍍・2車線・50㍍）「1車線案」（1級・30%/時・5㍍・1車線・25㍍・砂利道）「比較線案」（1級・20%/時・5㍍・1車線・25㍍・砂利道）の3

案を作成。比較線案は、トンネルを回避し峰越し連絡する経済性重視の案だが、斜面での巻き返しを繰り返して延長が長くなること、潰れ地が大きく自然環境に優しくないとしている。また、1車線案は1500 ㍍のトンネルがある滝上・白滝区間では、通行の安全性が確保できない等からの理由で、検討の対象から外している。

これまで緑資源幹線林道の構造規格は、大規模林業圏開発林道としての位置づけ・役割から、必要止むを得ない場合に限って部分的に幅員5 ㍍1車線が適用されることはあったが、基本的には変更が許されないとして堅持されてきた。代替案の提示は、大規模林業圏開発計画との一体性を完全に欠いたきわめて無目的な林道で、只々生き残りを図った林道であることを自ら示している。

●現行計画に対する見直し3案について概略設計による事業費試算を行い、比較検討表として示している。3案について延長と事業費が示されているほか、5項目の評価欄があり、○△×の評価を入れて総合評価をしている。利便性の評価項目が走行性・安全性の2項目、経済性が経済性・維持管理の2項目に対して、自然環境は1項目である。

道路構造の見直しに伴う自然環境面の影響は、斜面での巻き返し、延長の長短、潰れ地の大小など物理的側面だけでなく、動植物など生物面への影響や風・乾燥などの気象面、災害に及ぼす影響など多面性があり、項目の設定に問題がある。

5. 利用区域内の森林状況・施業実績及び計画

●滝上・白滝区間の森林状況は、国有林が圧倒的に多く（面積4593 ㍍・98.5 ㍍）この約8割（3646 ㍍・79 ㍍）が水源涵養保安林と土砂流出防備保安林に指定されている。民有林はほんのごく一部（面積70 ㍍・1.5 ㍍）で、保安林の指定はない。

森林は天然林が全体の86.4 ㍍（面積4028 ㍍・材積63万335立方㍍）を占め、主な樹種はミズナラ、ダケカンバ、シナノキ、トドマツ、エゾマツ、アカエゾマツ等である。人工林は13.5 ㍍（面積628 ㍍・材積5万4080立方㍍）で、主にトドマツ（部分的に国有林ではアカエゾマツ・カラマツ、民有林ではトウヒ・ストロブ・シラカバ）が造林されている。天然林面積の77 ㍍が林齢81年～85年で占められており、水源地帯を保全する重要な天然林になっている。

過去5年間（平成14年～平成18年）の施業実績は、主伐14 ㍍と間伐39 ㍍の計53 ㍍（利用区域森林面積の1.1 ㍍）が滝上町の起点近くで行われているだけである。今後5年間の計画でも、国有林の計画は一切なく、民有林が予定している間伐・除伐（約21 ㍍）は利用区域外の面積である。

●白滝・丸瀬布区間は、国有林がほとんど（面積2165 ㍍・99.6 ㍍）で、このうち約5割近く（1023 ㍍・47 ㍍）が干害防備保安林に指定されている。民有林はほんのわずか（面積9 ㍍・0.4 ㍍）で保安林の指定はない。森林は天然林が全体の87.0 ㍍（面積1891 ㍍・材積34万2521立方㍍）を占め、主な樹種はミズナラ、ダケカンバ、シナノキ、トドマツ、エゾマツ、アカエゾマツ等である。人工林は13.0 ㍍（面積283 ㍍・材積で3万3442立方㍍）で、主にトドマツ（部分的にアカエゾマツ、ストロブ）が造林されている。天然林面積の85 ㍍が林齢81年～85年で占められており、乱伐が進んでいるこの一帯では貴重な天然林になっている。

過去5年間（平成14年～平成18年）の施業実績は、主伐5 ㍍と間伐97 ㍍の計102 ㍍（利用区域森林面積の4.7 ㍍）が白滝と丸瀬布町の起点近くで行われているだけである。白滝側の奥地の施業地はすでに幹線林道と並行する形で普通林道が延びており、そこから作業道が網の目状に延びていて、幹線林道の必要性は感じられない。今後5年間の計画でも、この区間の利用区域の中では計画は一切ない。なお、施業実績のデータに組み込まれている林班のうち利用区域に含まれる面積は、2007林班は林班面積の4分の1にも満たず、1138林班に至っては、利用区域の境界がわずかにかかる程度である。

6. 道路現況と路網の効果

●滝上・厚和線周辺の主要道路には、国道3本（273号線・333号線・39号線）、道々4本（137号線・306号線・558号・1070号線）高規格道路旭川紋別線、国道以外ではJR石北本線があり、地域の生活道路としては支障を生じることがない。特に滝上・白滝区間は国道237号線・国道333号線が直線距離にして数^{km}の範囲で並行して走っており、道路網の観点からもその必要性はない。

●滝上町と遠軽町（白滝）の主要な市場は、滝上町は北見市・紋別市・網走市・旭川市・名寄市、遠軽町は北見市・紋別市・網走市・旭川市・名寄市とされており、この間を結ぶ主要幹線道路はすでに整備されており、滝雄・厚和線を建設する優位性は少しもない。

●滝上・白滝区間に接続する6本の林道、白滝・丸瀬布区間に接続する3本の林道は、いずれも幹線林道の出入り口に近い地形的に緩やかなところに多く、幹線林道の大半を占める急傾斜地は新たな林道を含めても接続できる可能性は低い。

●路網の効果として、白滝地区には幹線道路が国道333号線1本しかなく、湧別川が氾濫し災害が起きて国道が閉鎖されればこの地区は孤立化するので当該道路は災害連絡道として必要とある。国道が閉鎖されてもJRがあり、国道より高い位置にある高規格道路もある。何よりも国道が閉鎖されるような状況のときは、この道路に直結している幹線林道の方が機能しないと思われるので災害対策には役に立たない。観光や物資の運搬、一般生活に関わる道路としての活用が取り上げられているが、観光や物資流通の幹線機能は拠点都市との関連からすでに他の国道等で確立されており、冬期間閉鎖され急峻な山間部を走る道路がこれに寄与するとは考えにくい。一般生活に関わる道路としても、既存の道路を使う方がはるかに便利で、このような効果は現実離れしている。

7. 利用区域の地理的特徴と気象

●滝上・白滝区間の地形は、利用区域内の標高が330^m～1200^mで、大起伏山地（53^ヶ）と中起伏山地（29^ヶ）が82^ヶもあり、傾斜は30°～40°（69^ヶ）と40°以上（10^ヶ）が全体の79^ヶを占めている。白滝・丸瀬布区間は、標高が400^m～1100^mで、大起伏山地（21^ヶ）と中起伏山地（29^ヶ）が50^ヶあり、傾斜は30°～40°（45^ヶ）と40°以上（49^ヶ）が全体の89^ヶを占めている。いずれも傾斜の強い急峻な山岳地帯で、特に路線の中央部は橋梁とトンネルを多用しなければならない難工事帯となっている。

●地質は、滝雄・厚和線一帯に先白亜系日高累層群の固結堆積物・粘板岩が広く分布しており、それを貫く形で花崗岩やはんれい岩などの深成岩類が部分的見られる。また、基盤を覆う形で第四紀の火山活動に伴う軽石流堆積物と第三紀後期から第四紀にかけての溶結凝灰岩が部分的に出ており、これらはいずれも風化が進みやすく、急斜地と相まって、崩落・崩壊の原因となっている。

●この地域における地すべりは、北海道地すべり地形図（10万分の1）で確認されるだけでも、滝上・白滝区間11カ所、白滝・丸瀬布区間2カ所ある。路線に影響を及ぼすと想定されるような地すべり地はなく、滝上・白滝区間で小規模と思われるところが1カ所あるが、すでに完成しているところで今後の計画路線には影響がないとしている。

しかし、これらは路線に面した両斜面に分布しており、路線の建設によって森林を剥ぎ取った長大斜面が連続する環境にあっては、軽々に判断できない。台風10号の集中豪雨で壊滅的な被害を受けた平取・新冠区間は、路線を横断する沢筋の背後から繰り出された土砂によって大きな損傷を受けている。

また、白滝における気象観測データでも、この周辺では最大日雨量112^{mm}、時間降雨量42^{mm}を記録している。積雪も北大雪スキー場の記録では3月上旬で150^{cm}（圧雪）の記録があり、災害の影響も充分心配される。

8. その他

●調査報告及び実施にあたっての予察・提案で、現計画の2車線案が今後の路線計画をより効果的にし、地域の幹線道路として利便性に長けていると結論しており、規格構造の見直し案はその補強のための作画的な案で適切でない。

●今回の調査は、動・植物や土地・水系利用について調査していないと、自ら認めているように、費用対効果とともに最も重要な柱である自然環境に対する影響調査がまったくできていない。このことを省いて庁内検討にかけることは著しく妥当性を欠いている。

●トンネル計画にあたっては、開設後の坑内の照明等の必要性、電力の供給、トンネルに関わる設備の維持管理等について、関係機関と密に協議をしておくことが必要と逃げているが、建設費用・その費用分担・地元町村の維持管理費に大きく影響することなので、予め具体化しておかなければならない。1500 ㎡にも及ぶトンネルの照明は当然のことながらソーラー発電ではまかなえず、有線で配電するには路線の利用内容と相まってあまりにも不経済で負担が多すぎる。

●滝雄・厚和線の未成区間及び未着手区間は、13.5 ㎞である。移管済、未移管を含めた延長 48.2 ㎞の事業期間は 29 年であり、年平均すると年間 1.7 ㎞のペースである。単純計算しても 8 年はかかる。この国も道も市町村も未曾有の赤字財政に陥っているときに、どの程度の費用が割けるのか。また今後の事業区間は長大トンネルを含めて、これまでにない難所の工事になる。これらのことを考えれば、仮に山のみち事業として継続することにしても、完成期間によって資材の高騰を含めた事業費の増大は大きく変わる。なのに、このことに一切触れず現状のまま検討案を出すことは著しく妥当性を欠くことになる。

●地元で行われた意見交換会の記録を見ると、滝上・白滝・置戸で開かれた 3 会場の反対意見は自然保護団体からの意見を著しくカットしている。地元の意見交換会ではなく地元で開かれた意見交換会なので、公平を期すべきである。

2. 平取りも線道営林道事業計画調査の問題点

【検討資料】「平成 19 年度 道営林道事業計画調査委託業務（様似・えりも地区ほか）調査報告書」

平成 20 年 3 月

計画機関 北海道日高支庁

実施機関 アルスマエヤ株式会社

1 調査報告の概要

「様似・えりも区間」

本報告書が路線として決定したのは、平成 19 年度末における残事業の区間 12.6km のうち、様似町道・オピラルカオマップ線を起点とし、えりも町・道有林内猿留川林道に至る 9.3km である（以下、計画路線）。旧緑資源機構の事業をそのまま承継する場合の事業費は 83 億円であるが、計画路線の事業費は約 30 億円である。猿留川林道より東の区間は計画路線から除外されているが、それはナキウサギ、シマフクロウをはじめとする希少な猛禽類、絶滅危惧種のコウモリ類などの自然への影響が非常に大きく、批判も大きかったからであると推測される。

計画路線は、1 車線、設計速度は時速 30km、全幅員 5m の舗装道路で、当初予定されていたトンネル工事はしない。2 箇所において橋梁の建設を予定しているが、その費用は計上されていない。

「静内・三石区間」

計画路線は、平成 19 年度末における残事業の区間 20.6km の内、新日高町・国有林内のポヨップ林

道を起点とし、左股林道に至る3・8kmである。事業費は、旧緑資源機構の事業をそのまま承継する場合は約28億円であるが、計画路線は約8億円と試算されている。

計画道路は、1車線、設計速度は時速30km、全幅員5mの舗装道路で、一箇所橋梁の建設を予定しているが、その費用は計上されていない。

2 道路の必要性

報告書において計画路線の必要性の検討はされていないが、データからはむしろ不要であるとの結論が出る。

① 森林施業の合理性・円滑性

「様似・えりも区間」「静内・三石区間」

利用区域内はすべて道有林である。今後10カ年の、森林施業計画は、人工林間伐12.8ha、天然林間伐1.52haであるが、これらの森林はすべて、計画路線の起点、終点部周辺にあり、既設林道の利用が可能である。

地形が急であるため既設作業道が少なく、林相は天然林が全面積の90%を占める。しかも天然林の林齢はすべて100年を超えており（資源表によると118年）、長年、人手が入っていない、原生的な自然が残る森林と考えられる。他方、利用区域内の人工林はすべて起点・終点付近にあり、流域ごとにある既設林道を利用できるから、施業のために、新たな道路建設の必要はない。

いかなる意味で峰越し林道が必要かは不明であるが、(a) 浦河町にある日高森林づくりセンターから、計画路線の終点部の森林までのアクセスを容易にし時間短縮を図ること、もしくは、(b) 奥地の天然林伐採を増大し、円滑にすることにあると考えられる。

しかし、①わずか30kmあまりの距離の短縮（しかも使用頻度は極めて低い。猿留林道は2年間以上、通行不能のまま放置されている）のために、30億円の税金の投入することは妥当ではなく、また、貴重な自然を破壊してまで、施業の効率性を追求することは本末転倒である。

さらに、②森林の公益的機能を全面的に重視する現在の道有林の政策からすると、これらの原生的天然林は、このまま手付かずのままで後世に残しておくことが、何よりも望ましい。

「静内・三石区間」

利用区域はすべて国有林であり、その81%が複層林と天然林である。天然林の面積の46%は、林齢が100年を超えている。利用区域内では、今後5年間の伐採等施業計画は立てられていない。

国有林においても公益的機能が重視されており、人の手があまり入っていない天然林や複層林はこのまま保全することが望ましい。仮に施業の必要があるとしても、林野庁が自ら建設するべきであり、北海道と町が費用負担し管理責任を負う言われはない。

② 地域の幹線林道としての経済性、利便性

「様似・えりも区間」

奥地の峰越し林道がいかなる意味で産業の振興に役立つかは、不明である。様似町、えりも町ともに国道336号線や天馬街道により近隣の町と接続しており、あえて山地の林道を利用するメリットはない。

仮に何らかの必要性があるとしても、計画路線は、非常に急峻な地形を通過するため、速度は時速30kmに制限されており、接続する「猿留川林道」もまた、過去に何度も崩落が頻発している危険な林道である。また、起点で接続する「様似町道・オピラルカオマップ線」も地滑り地帯を通過しており危険である。そもそも数年前までは林道だったため林道規格の道であり、一般車両、特に大型車両の円滑な通行は期待できない。

計画路線は、接続道路も含めて地域の幹線林道としての必要性も有効性も認められない。

「静内・三石区間」

三石町、新日高町にとっても、国道 335 号線があり、山奥の林道が産業の振興に役立つという事情はない。

仮に利用区域の接続により、市場である新日高町まで、30 数 km のショートカットになるとしても、急峻な山肌を通るため、時速 30km で幅員 5m の道路では地域の幹線道路とはなりえない。

また、計画路線が接続するポヨップ林道、左股林道もまた、未舗装、4m と推定され、一般車両、特に大型車両の円滑な通行は期待できない。

計画路線は、接続道路も含めて地域の幹線林道としての必要性も有効性も認められない。

3 計画路線建設の問題点

1 急峻な地形・地すべりの危険

【様似えりも区間】

報告書によると、計画路線が通過する地域の 76% が 30° 以上の山腹傾斜であり、その内 46° 以上の傾斜がある箇所は全体の 15% にも及んでいる。路線全体が非常に急峻な地形を通過している。このため、切土法面や盛土は避けられず、補強土壁工法が必要である。

利用区域内に地すべり地形はないが、2 箇所に斜面崩壊地があり、斜面安定度は不安定であると推定されている。計画路線は崩落の危険が高く、大きな自然破壊をもたらすのは必然であり、大雨の際には土砂の流出源となる。

報告書には全く触れられていないが、山のみちが機能するには、計画路線に接続する道路の安全性も重要である。しかし、森林開発公団によって作成された「大規模林業圏開発林道 平取・えりも線 様似・えりも区間 環境アセスメント報告書」（平成 10 年度）によると、「様似町道・オピラルカオマップ線」は、約 2 km にわたって、「地すべり・がけ崩れ等危険区域」を通過している。

さらに、「猿留川林道」は下流部において 4 箇所の「地すべり・がけ崩れ危険区域」を通過あるいは接している上、土砂災害の起こる恐れのある「砂防指定地」を通過している。

私たちの調査でも、「猿留川林道」は、2008 年 12 月現在、入口ゲートから 7.3 km 地点で崩落した土石が路上を覆い、車両による通行が不可能となっているが、この状態は少なくとも 2006 年 7 月 15 日から続いている（末尾添付写真参照）。添付写真からも一目瞭然であるが、同林道の両側、特に猿留川河畔側には、随所に崩落した土石の跡が残っており、過去にいたるところで崩落があったことがわかる。

山のみち整備後、「様似町道オピラルカオマップ線」「猿留川林道」を地域の幹線林道として使うためには、さらに多額な税金を投入して整備する必要があるが、そもそも整備が可能かどうか疑問である上、様似町と北海道はその費用も見込んで事業実施を検討しているのか疑問である。

【静内・三石区間】

報告書によると、計画路線が通過する地域の 51% が 30° 以上の山腹傾斜であり、路線全体が急峻な地形を通過している。このため、切土法面や盛土は避けられず、補強土壁工法が必要である。また、利用区域内の東部に地すべり地形が存在する。崩落の危険が高く、大きな自然破壊をもたらすのは必然であり、大雨の際には土砂の流出源となる。

2 自然環境への影響の検討が皆無

【様似えりも区間】【静内・三石区間】

報告書はすべて、緑資源機構などによる環境調査結果から、利用区域に関わるものだけをピックアップし希少種を羅列するのみで、事業が環境に及ぼす影響等については、一切検討していない。しかし、

そのまとめとしては、「両区間において、多数の希少動植物が確認されている。特に猛禽類、コウモリ類については希少種の確認数が多く、路線開設にあたっては適切な環境保全措置を講ずることが必要である。」としている。しかし、事業の実施は、森林を生息環境とし広い範囲を行動圏とするこれらの種の生息環境を破壊もしくは著しく悪化させる。環境保全措置を講じさえすれば環境が保全されるものではない。非常に無責任なまとめである。

そもそも様似えりも区間は、1998年、森林開発公団が行った自然環境影響評価において、「林道建設は、シマフクロウおよびエゾナキウサギの生息に影響を与えることが予測され、環境保全の目標は達成されない。」として、いったん工事は中止されたにも関わらず、緑資源機構により、ルートをわずかに変え、猛禽類のモニタリングを継続することを条件に工事を開始した区間である。

その結果、例えば、工事が中止中の2000年に繁殖が確認されていたシマフクロウ（種の保存法による国内希少種）は、工事の再開後は繁殖は確認されていない。工事開始による影響であると推測される。

様似えりも区間には、シマフクロウ（国内希少種）、ハチクマ、オオワシ（国内希少種）、オジロワシ（国内希少種）、オオタカ（国内希少種）、ハイタカ（環境省・準絶滅危惧種）、クマタカ（国内希少種）、クマゲラ（環境省・絶滅危惧Ⅱ類）、ハヤブサ（国内希少種）、エゾナキウサギ、ヒグマ、エゾサンショウウオ等が生息する。このような森林は、知床に勝るとも劣らない、道内でも屈指の自然の宝庫である。

さらに報告書では無視されているが、環境省のレッドデータブックで絶滅危惧種とされているコウモリ6種の生息が、私たち自然保護団体とコウモリの専門家によって確認され、繁殖も確認されている（柳川久他「北海道十勝・日高地方の翼手類相（Ⅲ）えりも町猿留川上流部における捕獲記録」2004）。多様な種のコウモリが同一地域に生息することは、豊かな生態系に恵まれた森林環境の証である。

静内・三石区間においても猛禽類をはじめとする希少種が多く、猛禽類のモニタリング調査が継続されていた。

報告書のように、利用区間内だけの調査では、これら希少種の保全策としては不十分である。森林や河川環境を含む、生物多様性に富む生態系をトータルに保全する必要がある。

さらに、私たちの調査では、猿留川上流部の計画路線終点部で、エゾナキウサギの生息が確認されている。また、猿留川林道沿いの森林にはエゾナキウサギの生息可能な岩塊地（ガレ場）が広範囲に、断続的に存在しており、事業実施により大きな影響があると予測される。エゾナキウサギが生息するには、岩塊地の存在が不可欠であり、その破壊は個体群の消失をもたらす恐れもある。

上記のような検討を一切欠く調査によって、事業実施を判断するべきではない。

3. 根拠が不明な地元市町村の要望

本件委託調査の内容ではないが、08年7月14日、北海道は、市町村の意向調査を実施した。新日高町、様似町、えりも町ともに、事業の実施を要望すると回答しているが、要望の理由、実施によりどのような利益があるかは明らかではないである。

異なる路線ではあるが、林業の町である遠軽町、置戸町、陸別町、足寄町、白糠町は、同調査に対して、「町としては事業実施を要望しない」と回答している。従来、大規模林道は地元の悲願とされてきたが、大規模林道が実は産業の振興をもたらす道路ではなく、かえって将来にわたって大きな負担をもたらす大きな荷物であることに多くの自治体はやっと気づき、「ノー」といえるようになったのである。

しかし、平取えりも線については、関連する4町が要望すると回答している。しかし、要望の理由が具体的ではなく、また、山のみちが災害時の迂回路として必要であることが強調されているが、急峻な地形、地すべり、砂防指定地を通行する迂回路は、大雨、台風などの災害時にはかえって危険である。

防災対策としては、これまでに黄金道路で広襟防災工事が実施され、トンネル等が完備しつつある。また、庶野、目黒間の広域基幹林道も開通し、迂回路として期待できる（ただし、これも崩落に弱い道路であり、大規模林道と同じ問題を抱えている。）



猿留川林道7・3 km地点。
現在も修復されたいない。



左と同じ場所。



猿留川林道右岸。法面の崩落跡が複数あり、土砂が河川に流れ込んだ跡もある。



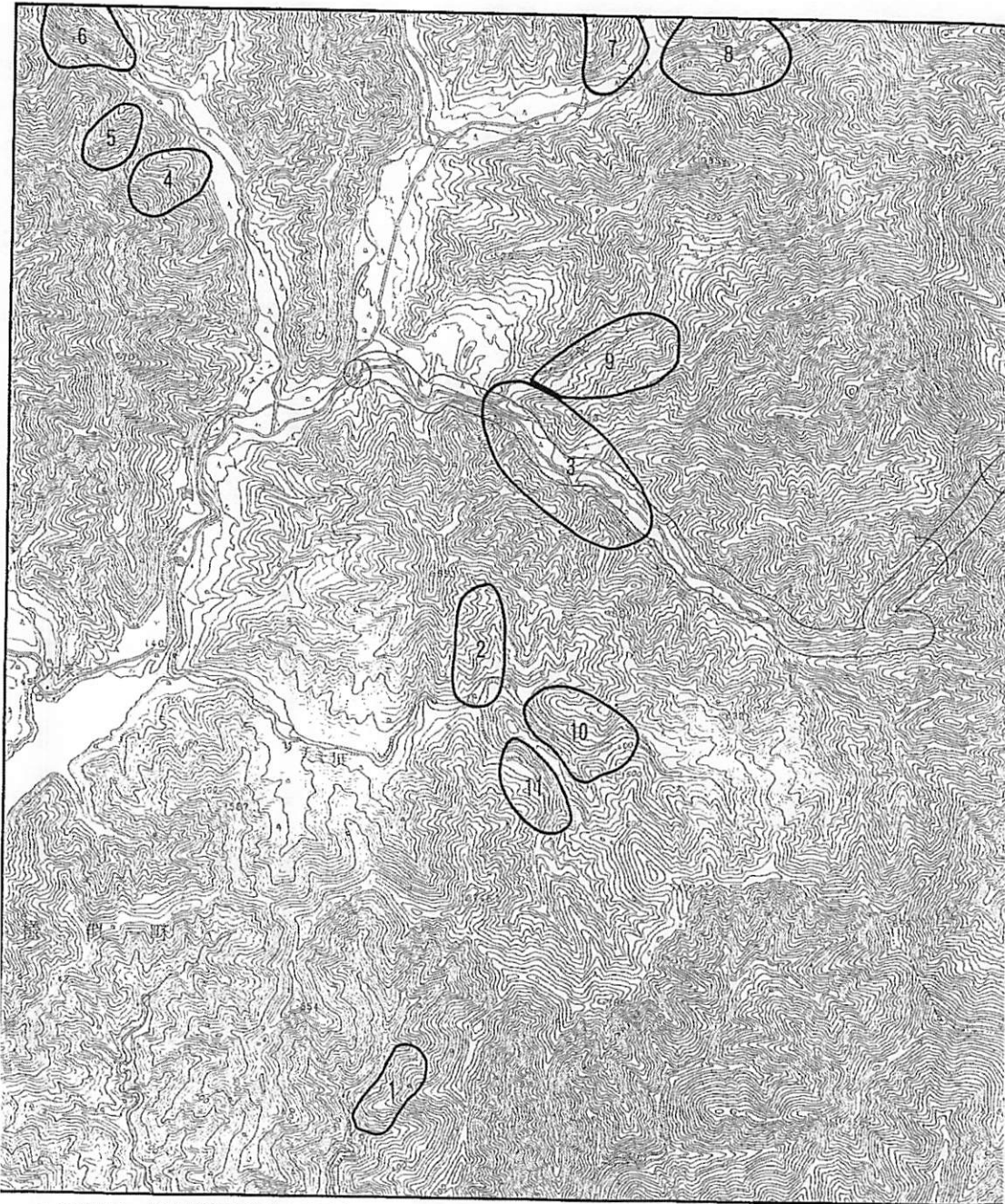
猿留川林道右岸。土砂により押し曲げられたガードレール。



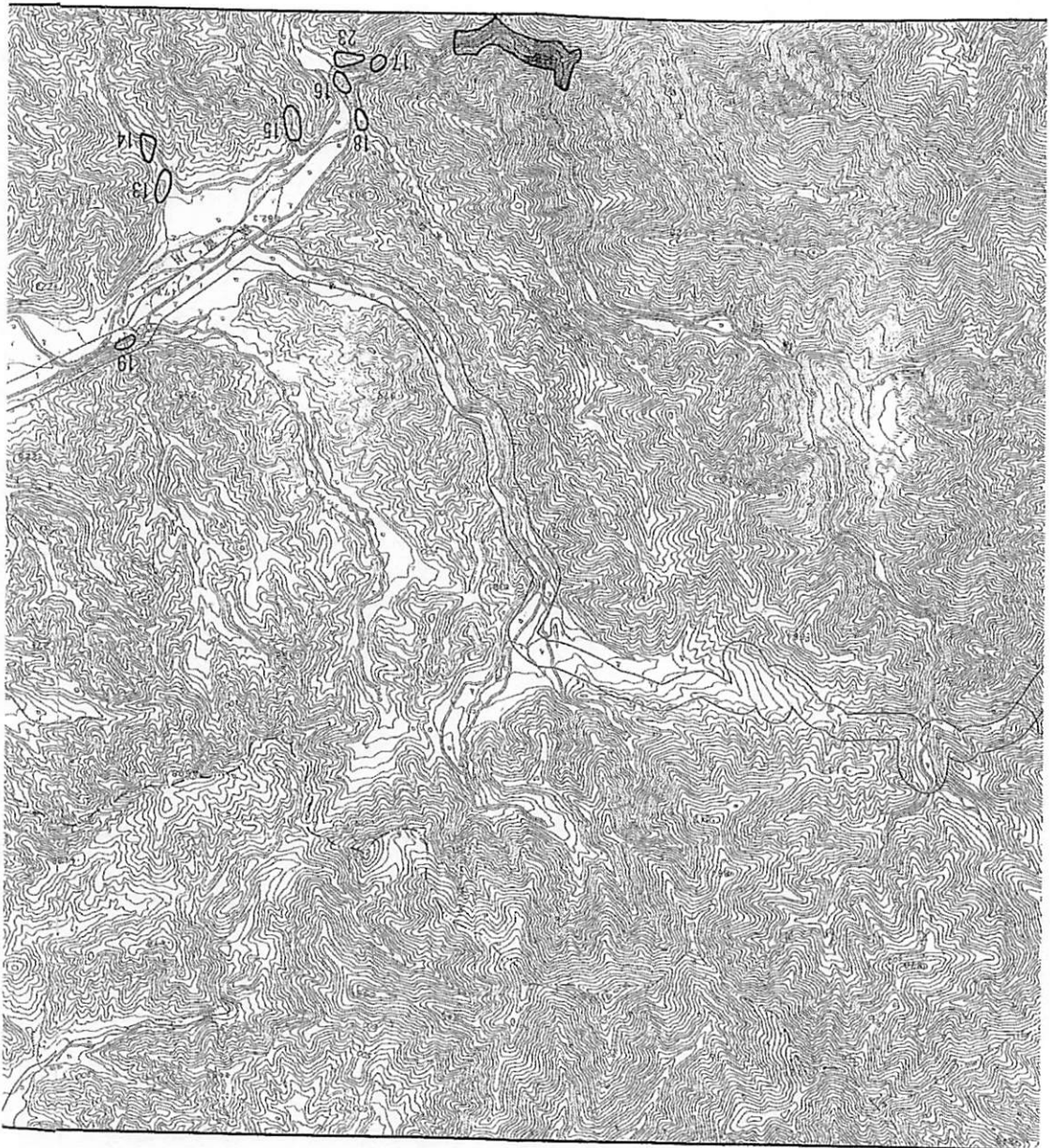
猿留川林道右岸。崩落土砂が河川に流れたあとが鮮明に残っている。



猿留川林道右岸。猿留川に流れる沢筋に見られる崩落。樹木も大量に流れたと考えられる。

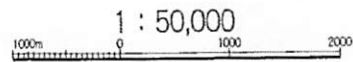


この地図は、国土地理院発行の五万分の一の地形図（桑古岳、えりも、広尾、庶野）を使用したものである。





図面番号	3-21
図面名	防災上の区域指定等位置図



凡 例		
記号	区 分	備 考
	砂防指定地	
	地域防災計画上の地すべり・がけ崩れ等危険区域	番号は表 3-10に対応

出典：砂防指定地一覧図（北海道、平成10年度）
 様似町およびえりも町の地域防災計画（平成10年度現）

3. 足寄阿寒線道営計画の問題点

【調査期間と目的】

- ・ 調査委託先は「東邦コンサルタント株式会社」
- ・ 調査期間は平成 19 年 12 月 5 日から 20 年 3 月 20 日
- ・ 目的：合理的で効率のよい森林施業を実現すると共に、地域の幹線林道として、産業振興や生活環境の向上に寄与する経済的で利便性のある路線選定を行なう。

【概要】

- ・ 今回の調査報告書では、置戸・陸別区間は対象としていない。この区間はナキウサギの生息地があり自然保護団体が批判してきたためと思われる。
- ・ 報告書で検討しているのは足寄・阿寒区間（41.9 キロメートル）である。同区間の平成 19 年度末における残事業の区間が 29.2 キロメートルあり、旧緑資源機構の事業をそのまま継承したときの事業費は 148 億 2200 万円と見込まれている（意見交換会の道の資料）。
- ・ 足寄町上螺湾から釧路市阿寒町を結ぶために、既存の林道を利用しながら二箇所のみ峰越し林道を開削する計画。
- ・ 新たに開削を計画しているのは、足寄町と白糠町間の稜線部（A ルート、2.96 キロメートル）と白糠町と釧路市阿寒町間の稜線部（B ルート、3.54 キロメートル）で、それぞれ 2 案を示したうえで 1 つを選定している。
- ・ 構造規格は、設計速度が時速 20 キロ、全幅員 5 メートル（車道 4 メートル、路肩幅 0.5 メートル）、曲線半径 15 メートル、縦断勾配 9% 以下（やむをえない場合は 12% 以下）の舗装道路。A ルート B ルートともに 2 橋梁を予定しているが、費用は不明。

【調査】

道路現況調査：アクセス可能な公共道路を示す

地形調査：斜度や地すべり地形の分布

地質調査：地質図による地質の確認

表層土壌分布調査：土地分類図などによる土壌の確認

自然環境：ナキウサギ、鳥類、昆虫について生息状況を調査

森林資源：所有者、森林面積、蓄積量などを示し、森林調査簿を添付

【必要性】

1. 報告書では、既設林道を接続することで、森林施業の合理性・円滑性を確保する目的を達成できる（105 ページ）としているが、根拠は不明。森林資源として森林調査簿を添付しているが、施業計画などは不明。この地域には過去の伐採によってすでに十分な林道があり、峰越し林道の必要性がまったくわからない。
2. 十勝自然保護協会で現場を視察しているが、庶路川流域は古くから度重なる伐採が行なわれており、今後は森林の回復が求められるところである。また、北部は阿寒国立公園の特別地域に接しているが、バッファゾーンとして保護の必要な地域である。
3. 足寄－阿寒間は立派な国道がある。距離的に多少ショートカットとなるとしても、低速でしか走れない狭くてカーブの多い砂利道の既存林道は幹線道路とはなり得ず、一般の車両が利用するとは考えられない。産業振興や生活環境の向上に寄与する道路ではない。

【問題点】

1. 両ルートともに地形が急峻なため、ルート選定にあたってはできるだけ地形改変を避け、長大切土、法面、高盛土を発生させないために、等高線に沿うように路線が選定されている。このためにヘアピンカーブは避けられない。それでも、急峻な地形のために切土法面や盛土は避けられず、補強土擁壁が必要となる（擁壁は A ルートで 11 箇所、B ルートで 6 箇所）。とりわけ B ルートは急峻（30°～40°）。また、B ルートの起点部北側に地すべり地形が存在している。このようなことから、両コースともに大きな地形改変、長大な切土や盛土による森林破壊となる。
2. A ルートは砂岩や泥岩、礫岩で構成される地質からなり、風化部を伴っている。B ルートは基盤が

砂岩、泥岩であり、基盤上部に火山噴出物がある。地質は泥岩および細粒土の湿性堆積物で、軟弱地盤と考えられる。このために、両ルートともに法面や路肩の崩落が生じると考えられ、河川生態系への影響も懸念される。

- 2 の理由により法面や盛土部の崩落が続くと推測され、復旧費用などの維持管理に多大な費用を必要とする。
- 自然についての調査は平成 7 年の森林開発公団による「大規模林道置戸・阿寒線自然環境元凶調査報告書」の引用のみである。この調査はアセス制度ができる前の事業者の自主的な調査に過ぎず、調査内容は一部の動物のみで、それ以外の動物や植物は行っていない。調査とはいえないような不十分で杜撰な内容。
- 哺乳類はナキウサギのみで、生息の知見は得られないとしている。具体的な調査データはなし。
- 鳥類はデータが示されているが、6月 19～21日にラインセンサスを 1 回(10月 6～8日に補足調査?)実施しているだけ。天然記念物やレッドリスト掲載種：クマゲラ(全体的に生息していると推定されるが、A・B ルートとは若干異なる範囲での生息、繁殖の可能性がある)、オオタカ(A・B ルート範囲では未確認)、ハイタカ(AB ルートに生息している可能性大)、オオジシギ(B ルートで生息大)、ヤマセミ(B ルート範囲の河川周辺)、コノハズク(A・B ルート範囲に生息大)。減少が危惧されている種：フクロウ(A・B ルート範囲に生息大)、ノスリ(A・B ルート範囲に生息)、エゾライチョウ(B ルート範囲に生息)、ヤマシギ(A・B ルートに生息)、ヨタカ、ホシガラス(A・B ルートに生息)。
- 昆虫調査の具体的なデータはなし。14 目 156 科 840 種を確認。事前の調査結果とあわせると 14 目 166 科 929 種。環境省が選定した特定昆虫として、アイヌキンオサムシ、カラフトヨツスジハナカミキリ、ヌカピロネジロキリガを挙げている。

【意向調査】(参考：北海道により市町村への意向調査 08 年 7 月 14 日実施)

足寄町：要望しない。平成 19 年度までに国道と道道の接続がおこなわれ、道路として一応の完成となったため。また、新たな区間の受益者は国有林であり、町が積極的に事業進行する状況にない。

白糠町：町としては希望しないが、本町部分を実施しないことにより、他町の支障となる場合は実施してもよい。実施しなくても影響はない。実施するときには維持管理は他市町で実施願いたい。

釧路市：要望するかしないかは、北海道における事業の考え方や釧路市に提示する内容次第。従来より負担が増加するなら要望しない。実施しない場合、得に大きな問題は発生しないと思われる。

【結論】

- 施業上からも、産業振興や生活環境の向上の側面からも峰越しにして林道をつなげる必要性はない。
- 森林生態系の破壊、法面の崩落などから自然環境に与える影響は大きく、崩落による維持管理費の負担も永久的に続くと考えられる。
- 環境調査はきわめて杜撰で不十分である。また、希少な動物の生息が確認されており、建設は生態系に影響を及ぼす。
- 地元の市町も必要性を感じておらず、希望していない。