

遅すぎた大規模林道の中止

●
俵 浩 三

昨年11月、高橋はるみ知事は、北海道における大規模林道（山のみち地域づくり）事業の全面中止を道議会で表明した。中止したこと自体に異論はないが、この判断はあまりにも遅すぎた。

大規模林道はいまから40年も前の高度経済成長時代を背景に、当時の拡大造林政策をいっそう拡大した「大規模林業圏」を設定し、その幹線林道として大量の木材を長距離輸送することを前提に、幅員7m、全線舗装の国道なみの大規模林道を開設しようとい始められた事業である。北海道では道東と日高地方の国有林と道有林を中心に、一部に民有林を交え、3本の長大路線が実施された。事業主体は森林開発公団（後に緑資源機構）であるが、北海道は事業負担金と道有林部分の賦課金を支出するほか、「北海道大規模林業圏開発実施計画」（1973）の策定など、重要な役割を担っていた。

しかし実施計画が策定された直後から、林業情勢が大きく変わり始めた。すなわち天然林を伐採して大規模な人工林に変える拡大造林政策が破綻する一方、輸入木材の増加などにより国有林経営を始めとする林業は長期低落傾向に陥り、「大規模林業圏」そのものが事実上消滅したのである。しかし大規模林道はしぶとく生き残り、自然保護団体の反対をよそにづぎつぎと着工され、森林の伐開と山肌を醜く削る大規模工事が続行された。

そして20世紀が21世紀に変わるころ、再び大きな転機が訪れた。すなわち自然保護団体が全力で取り組んだ士幌高原道路問題を契機に始められた「時のアセスメント」が国の事業に波及し、大規模林道にも事業再評価が適用される一方、木材生産を主眼とする林業基本法が、森林の公益的機能を重視する森林・林業基本法に抜本改正されたのである。

この時点で大規模林道は中止されて当然だったのに、林野庁は「事業継続」とし北海道も林野庁に追従した。そのため2004年に道内の自然保護団体が「北海道大規模林道問題ネットワーク」を結成し、林野庁と北海道に事業の中止を要望するとともに、北海道には質問書を提出して回答を求めることを繰り返した。

その質問では、例えば「大規模林業圏は時代の変化で消滅したので事業継続は不合理」と指摘したのに対し、北海道知事は「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」と、根拠も示さずに回答した。また道有林では木材生産を目的とする皆伐・択伐を廃止したのに、全域が道有林の1区間の「費用対効果」分析で70億円もの木材生産便益が計上されている例があり、「これは信じられないので算出根拠を明示すること」を何回も求めたのに対し、知事は「説明責任がない」と逃げの姿勢に終始した（詳しくは会誌第44号、46号の俵による関連記事を参照）。

ところが2007年、政界～林野庁・緑資源機構～企業の癒着の構造が露呈し、緑資源機構は廃止され、大規模林道（緑資源幹線林道）は「山のみち地域づくり」事業として関係道県が事業主体になると、北海道は抜本的な見直しを余儀なくされた。その結果、大規模林業圏の事実上の消滅を認め、前記の道有林の木材生産便益は7億円に過ぎないことを明らかにするとともに、3路線10区間のうち未完了の7区間すべてが「妥当性が低い」事業と判断されたのである。自然保護団体が従来から指摘してきたとおりの結論である。

行政が自然保護団体の指摘・要望を無視して、無用な公共事業を継続した結果、どれほど多額の税金がムダに消費され、自然の生態系が傷つけられたのか、林野庁と北海道は深く反省するとともに、2度と同じ過ちを繰り返さないように自戒すべきである。