

南アルプス・スーパール林道現地調査の報告と問題点

南アルプス自然保護連合 亀山 一章

□はじめに

南アルプス・スーパール林道の問題は、七月二十七・二十八日に行われた自然環境保全審議会委員の現地視察や、その後に予定される環境庁長官の現地視察などによって、近く結論が出されると伝えられている。

この林道が、どのような状態であるかについては、すでに、南アルプス自然保護連合によって、数回にわたり現地調査が行われ、報告されている。また、この問題については、去る五月二十四・二十五日、日光市で行われた第五回全国自然保護大会においても、主要なテーマとしてとりあげられ、熱心な討論がくり返されて、建設中止を求める決議が採択されている。これによって、南ア・スーパール林道は、全国の自然保護運動の中でも、大きな問題としてとりあげられるに至った。

このような背景のもとに、去る七月十三の両日、日本自然保護協会、全国自然

保護連合、南アルプス自然保護連合、長野県自然保護連盟の共催で南ア・スーパール林道の現地視察会が行われた。当日は、梅雨末期の集中豪雨にもかかわらず、熱心な会員約四十名の参加が得られた。また、中村芳男全国自然保護連合理事長と、七月二十七日・二十八日の現地視察にご都合により参加できない吉阪隆正早大教授の両自然環境保全審議会委員が参加された。

□現地調査の報告

日程は、十二日午前九時三十分甲府駅に集合し、バスで山梨県側の起点である芦安を経て広河原へ行き、スーパール林道を歩いて、北沢峠に宿泊し、翌十三日に、北沢峠から長野県側の起点である戸台まで歩き、戸台から伊那市へ出て解散することになった。

しかし、豪雨のために、スーパール林道の土砂が崩壊して、芦安以東が交通止めとなっていたため、計画は、大幅に変更せざるを得なかった。甲府駅前の山梨交通でバス

の運行状況を調べたところ、今年になってからの広河原までの運行はわずかに七日だけであり、この道がいかに危険に満ちたものであるかが明らかにされた(後述)。

予定を変更して、飯田線伊那北駅から戸台に入ることとした。伊那北には午後一時すぎに到着した。国鉄バス高遠線で臨時バスを増発してもらい、ドシャ降りの豪雨の中を戸台に向った。このバス路線も、土砂崩壊のため、前日まで三日間通行止めになっていたものである(後述)。

戸台のスーパール林道新設区間の入口に、三時前に到着し、ここから尾勝谷の大崩壊を調査した。バスを降りると眼前に広がる大規模な崩壊に一同目を見張るばかりであった。戸台川や尾勝谷には、かつての清流は見られず、土砂を含んだ水は茶色く濁っており、特に尾勝谷からの流れは、崩壊地が現在も大量の土砂を下流に押し流していることをはっきりと物語るように褐色の濁流となっていた。

スーパール林道の尾勝谷の崩壊地の区間は路面にも泥流があふれ、調査は田んぼのようになつた泥水の中で行われた。崩壊した

斜面の状態や、損壊した治山堰堤などを詳しく見てまわり、写真やスケッチの記録にとどめてきた。また、スーパール林道の地すべり対策工事も視察した。尾勝谷の地帯には、林道を建設したために生じた崩壊地に対して、長野県の事業として治山工事が行われている部分もあり、これらについては、道路建設による損失、特に開発公団の事業に関連して、県の工事を行うことの問題が指摘された(後述)。

調査は、雨の中を日没近くまで行い、戸台の山荘橋本屋に向った。

宿舎では、夕食後会合が行われた。まず南アルプス自然保護連合の青木正博会長から、挨拶とスーパール林道建設に反対してきた理由および反対運動の経過などについての説明がなされた。次に、南アルプス自然保護連合事務局の信州大学伊藤精悟講師が撮影したスライドで、南アルプスの原生地域の自然の美しさと、林道建設による破壊の実態が示された。雨で予定を変更し、山梨県側と北沢峠周辺が視察できなくなったために、スライドで説明を行ったものである。

このあと、スーパー林道建設の問題点について夜遅くまで討論が行われ、最後に声明が読みあげられた。

十三日は、午前五時三十分起床、七時に出発した。前日の尾勝谷の上部から、北沢峠に向って林道を歩いて視察した。天気は時おり激しい雨が降る悪天候であったが、できる限り見て行こうという一同の希望で進んだ。特に、審議会委員の吉阪隆正先生はご健脚のうえに強いご熱意で、終始先頭を歩かれて視察されていた。

戸台の入口から約六キロメートルの区間は、私有林と官行造林地であり、植林が行われているため、原生林の破壊とはいえない。この区間では、林道は山の斜面の中腹に建設されており、切土法面と盛土法面の土留めのために部分的にコンクリート擁壁やブロック積工が行われている。これらの工事箇所ではところどころに亀裂が入っており地盤が不安定な状態にあることが認められた。

三ツ石山の付近で、国有林に入ったところから原生林の破壊は目を被うような惨状であった。特に白岩の上方の石灰岩の地帯では谷底への土砂の捨土とそれにもなつて発生した崩壊のために、戸台川までの数百メートルもの幅で破壊が行われているのが確認された。このあたりから先は、道路の下側（谷側）の森林は広い範囲にわたって枯死し、斜面は至るところで崩壊していた。また、路面には、道路の上側（山側）からの砂礫の崩落がしばしば見られ、直径一メートルもの転石が林道の中央に落ちて

いる状態も認められた。

調査は歌宿沢の手前までとして、十一時に昼食をとり、ふたたびもとの道を引き返した。午後二時戸台の林道入口で二日間の視察会は散会された。一行はこのあと、バスで国鉄伊那市駅に行き、帰路についた。

現地調査の概要は、以上のようである。今回の調査の結果を含めて、あらためて、南ア・スーパー林道建設の問題点を明らかにしたい。はじめに、南アルプス国立公園とスーパー林道の概要についてのべ、次に、建設に反対してきた理由についてのべたい。

すでに自然保護一五六号で、小林静子さんから、山村住民としての反対の意見がのべられているので、ここでは森林開発公団による、スーパー林道計画の誤りについて、いくつかの視点から指摘することとする。

□南アルプス国立公園と

スーパー林道

南アルプスは奥深い山であり、昔からほとんど人手が加えられずに残されてきた。

地形的には構造山地であるために、裾が広く、中腹には広大な亜高山の原生林が広がっている。このわが国を代表する自然景観を保護する目的で、昭和三十九年に国立公園に指定されている。

南アルプスの自然景観の特徴は、その原始性にあるということができる。特に仙丈

岳、北岳を中心とした北部地域は、わが国に残された最大の原生林地域の一つであり、その保護の必要性は、日本学術会議や日本生態学会の声明で指摘されている。

南アルプス国立公園の保護計画は、全面積の五八パーセントを特別保護地区と第一種特別地域にして、山稜部や原生林の保護を目ざしている。また、利用計画では、登山利用を主体に考えており、山脈を横切る観光道路などは計画されていない。

スーパー林道は、森林開発公団が建設する車道である。森林開発公団は、戦後の木材需要の急増に対処するため、それまで人手の入っていなかった奥地林を開発する目的でつくられた。その唯一の方途として、林道網の拡充が急務と考えられた。公団は、昭和三十一年に発足している。

その後、急増する木材の需要にこたえるために、より積極的に林道を開設し、未開発森林資源を利用するという理由で、昭和四十年五月、森林開発公団法を改正して、特定森林地域開発林道（スーパー林道）事業を行うこととした。同時に、この林道には、地域産業振興の観点を織り込んだ、奥地山村地域における交通路の機能も考えられている。

法律改正の際に、昭和四十年三月、衆議院農林水産委員会の付帯決議として、「公団林道の維持管理に要する費用については、有料道路として森林開発公団が徴収する方法によらず、地方公共団体等を中心に運営管理する方法によること」と付されている。つまり有料道路化の問題である。

スーパー林道建設による原生自然環境の破壊は、南アルプスのほかにも白山、奥志賀など全国各地でみられる。森林を大切にしない林道開発は、森林開発公団という組織の性格から生じていると考えられる。森林開発公団の性格は、法律によって定められている。その特徴は、事業を施行するだけの公団であり、計画の頭脳を持たない現場の技術者集団として位置づけられたことである。現場で林道の建設にたずさわ

る人たちは、さまざまな地域の人々の生活の中で、道路がどのような役割を果たしているかを考える機会にめぐまれている。それゆえに、現場の技術者が、林道の計画をするのが原則である。しかし、森林開発公団は、林野庁の手足ではあるが、計画する頭脳の部分は与えられていない。公団の事業は、農林大臣の定める基本計画にもとづいて行われ、工事の実施計画も農林大臣の許可を受けて行うこととされている。

反対運動でぶつかる公団の現場の職員は、スーパー林道がおかしな計画であることをしばしば認める発言をする。しかし、彼らは決められたことを行うだけであり、公団は数多くの反対の声に一言の反論も弁明もしていない。

さらに、スーパー林道のもう一つの問題は、建設後に、公団が維持管理を行わず、地方自治体に押しつけるところにある。後の維持管理を考えないために、どのような粗雑な工事もまかり通ってしまう性質がある。責任をもって道路を計画し、後の維持管理まで考えるというしくみにはな



撮影・亀山 章



撮影・池田明子

- ▶ 右上 崩壊止めをしたところがまた崩壊。
- ▶ 右下 甲府駅に集合の参加者。バス不通のため次の行動を相談中。
- ▶ 左上 尾勝谷の大崩壊。あまりのひどさに怒りが……。



っていない。

南ア・スーパール林道は、昭和四十二年十月、農林大臣から提示された基本計画にもとづいて、同年十二月、農林大臣から実施計画の許可を受けている。

この林道は、山梨県芦安村芦倉と長野県長谷村美和とを結ぶ延長約五七キロの道路である。このうち、山梨県側の芦倉―広河原間二四キロは山梨県有林道（野呂川林道）で、長野県側の戸台―美和間六キロは国有林専用林道である。これらの区間は既設林道をスーパール林道事業として改良した部分であり、すでに路線バスなどにも利用されている。広河原―戸台間二七キロが新設区間であり、このうち両県境の北沢峠の一・六キロの未施工部分を残して、工事はすすめられてきている（図参照）。

事業費は当初の計画では、一九億五千万円で、このうち六六・七パーセントが補助金、一七・五パーセントが都道府県負担金、一五・八パーセントが受益者賦課金という負担区分になっている。しかし、さまざまな工事のために追加された補修費を加え昭和四十九年には、事業費は二六億七千万円にもなっている。

全線五七キロのうち、国立公園内の二九キロについて、森林開発公団と厚生省国立公園部との協議が行われ、昭和四十三年十二月九日、国立公園部長の留意事項つきの回答が得られている。つまり、条件つき許可となったわけである。この時の留意事項は、支障木の伐採を最小限にすること、法面を緑化すること、残土処理を行うことな

どであった。これらはほとんど守られることなく施工されてきた。

□南アルプス・スーパール林道 計画の問題点

ここまでの計画の過程をふりかえると、次のような問題がある。

第一は、国立公園と奥地林開発との関係である。南ア林道の五七キロのうち二九キロの国立公園の区間は、ほとんどが原生林であり国立公園特別地域に指定されている。特別地域は景観の優秀な地域、自然状態を保持する地域に対して指定される。ところが森林開発公団の計画では、約二万ヘクタールの森林が開発の対象とされている。森林に対する考え方が根本的に異なっている。また、道路についての考え方は、前述したように国立公園は歩行者の利用に重点を置き、車道の利用については考えられていない。それに対してスーパール林道は林業目的以外にも使える産業振興道路であり、有料道路でもあることから、観光道路化することは明らかに見とおされる。ここでも考え方は根本的に異なっている。

計画当初のこのような対立の是非を、現在の考え方で判断することは誤りを招く可能性がある。しかし、その後の十年間に、国土の自然が著しく破壊され、自然環境の保全が強く叫ばれ、経済優先の開発から、生活環境の保全へと目が向けられるようになった変化の中で、計画のあり方が再検討されなかつたとしたら、そのことは誤りと

して批判されるべきである。再検討すべき頭脳を持たないのが公団であつたとするならば、そのこと自体が大きな誤りである。

ところで、南アルプス北部のこの地域において、森林の開発はどの程度に可能であろうか。奥地林開発の問題は、戦後の林学関係者の主要な研究テーマの一つであり、昭和四十年以前にもブナ林や亜高山帯林の森林の取り扱いについての研究報告が数多くみられる。一例として長野県下での次のような研究報告がある。

「亜高山帯の森林は……ゆとりの少ない物質循環を行っているので、シラベなどの天然更新についてもまた配慮が必要である。……物質循環上からみて林地生産力の低下をきたしやすい亜高山帯の森林に対しては、落葉、落枝の流失のおそれが多い大面積の皆伐……などの取扱いはきわめて危険であるといえよう(浅田・赤井)」。奥地林開発が皆伐以外の方法をとっている例はほとんどみられず、また、南アルプス南部では、皆伐の結果、林地が著しく荒廃している例は数多く見られる。

さらに、その後の長谷村を対象とした研究でも、生産林としてのカラマツの人工林化は平均的にみると、五〇〇〜一、七〇〇メートルが限界であり、二、〇〇〇メートルをこえると自然的再生産力が乏しく、一旦森林を破壊すると回復が不可能な環境であると報告されている(菅原一九七二)。

南ア林道の周辺で人工林化が可能などころはすでに植林がなされており、林業としての新たな開発は、ほとんど意味がない。

第二は、この林道が建設されようとしていた地域の問題である。二十億円という金額は、インフレの現在では大した金額とも思われないかもしれない。しかし十年前の状態は、必ずしもそうではない。南ア林道の約半分が通過する長野県長谷村の、昭和四十一年度の歳入決算額は一億六千万円足らずである。二十億円の半分に近い金が

数年のうちに村に落ちるとすれば、南ア林道はまさに巨大開発である。しかも林道の村費負担分は一千万円にも満たない額であり、開発の対象とされる国有林は、部落から遠く離れた山の奥である。直接的な利便を受ける住民はほとんどないが、ダムの水没のような直接的な損失もほとんどない。つまり村としては反対すべき理由がほとんど見当たらない巨大開発であつた。しかし同時に村としての開発の具体的な展望を描くことがほとんどなされない開発でもあつた。この林道の計画は、あくまでも国有林と山梨県有林の開発が目的であり、地元の村は計画主体として関わりをもつことはなかつた。そのことは、現在も変わっていない。

計画の責任は、計画主体がなすべきものであり、地元の悲願、などというあいまいな言葉によって責任の所在を不明確にすることは許されない。

南ア林道の工事は、深い山奥で、谷底へ土砂を切り崩しながら、人知れずすすめられていった。谷底へ切り崩した土砂のために、森林の荒廃もまた著しかったが、いかに多くの森林資源が失なわれていったかを最も良く知っていたのは公団の職員であつ

たであらう。彼らにとつて、それは、どうでも良いことであつたのだろうか。それとも、それが適正な計画であるか否かを考えることを回避していたのであろうか。

□南アルプス・スーパール林道
反対の運動とその理由

南ア・スーパール林道の建設工事がすすめられていた昭和四十五年四月、長野営林局は、長谷村の戸台川流域(つまり南ア林道の建設される周辺地域)を、自然休養林とするための候補地の調査を、信州大学に委託した。これは、スーパール林道の山岳観光道路化と深く結びつく計画であらうと考えられる。

現地での調査がすすめられるのにつれて、この林道による自然環境の破壊が著しいものであることが明らかにされ、新聞報道などでもとりあげられるようになった。

調査を行った信州大学農学部伊藤精悟講師を中心として、南ア林道建設に反対する声があげられた。反対運動のその後の経緯については、ここでは省略する。伊藤講師は、南ア林道に反対する理由の一つに、通過するのにはつきりとした理由があげられないことを第一にあげつつ、森林開発公団の作成した林道概要にのべられている事業の三つの効果に、次のような反論を加えている。

まず第一は、森林資源の開発の問題である。これは南アルプスの自然をどのように評価するかということであるが、すでにの



べてきたような原生林としての価値は高く評価されるため、保護の必要性が強調されている。同時に、前にのべた理由から、この地域では、経済的にひきあう林業は無理であるとのべている。

第二は、流通路としての問題である。開発公団が出している林道概要では、甲府伊那谷間が、諏訪ルートに比較して八十キロの距離の短縮になるとのべられている。しかしこれは芦安から戸台までの距離の短縮であり、芦安―戸台間を結ぶ必然性がないのが現状であるため無意味な比較である。しかも冬期と雨期の利用が不可能であるため、生活道路、産業道路としての役割は果たせない。

第三は、観光客の増大という、観光開発の問題である。これといった産業のない行きづまりを感じている山村の人々にとって、観光開発を現状打開の方法と考えるのは無理からぬものがあるが、期待通りのものになるためには、次のような困難がある。まず、道路が観光道路として維持されることが必要であるが、崩壊をくり返している南ア林道の現状から考えると、莫大な維持費が必要であり、地元は負担に耐えられない。また、観光施設の建設には、資金が必要であるが、外部からの資本の進出によって利益が地元に残らないという心配がある。さらには土地所有が国有林や県有林であるため、これらのことを考えると地元による観光開発はできないであろうと結論づけている。

南ア林道は、昭和四十六年七月、大石環

境庁長官の発言によって、工事の一時中止が求められ、公団側も調査の不備を認め、二年間の調査期間をおくこととなった。

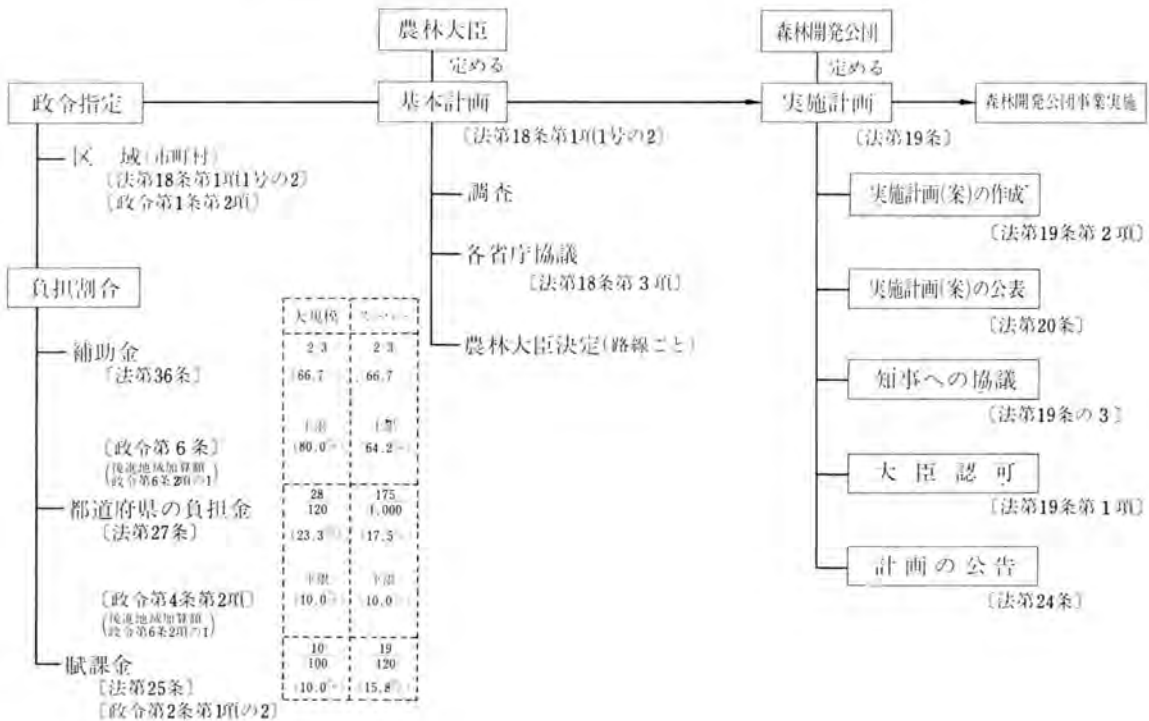
調査の不備という点で、もつともはなはだしいのは地質調査である。南アルプスのこの地域は南北に走る多くの構造線にはさまれた細長い地質の帯を形成しており、林道は、この帯を横切って東西に走っている。そのため数多くの断層を横切っていくことになり、破碎された部分では地すべり性の崩壊が生じる。戸台の新設区間の入口付近の、いわゆる尾勝谷の大崩壊地は、このような地すべり性の崩壊である。昭和四十八年の豪雨では、完成されていた道路が、あとかたもなくなくなり、コンクリートの堰堤が、積み木細工のようにバラバラにとび散っていた。

この他にも崩壊地は林道ぞいに数多くあらわれており、歌宿沢、平右衛門谷、藪沢などの周辺でも大きな崩壊地がみられる。また、白岩の上方の石灰岩の地域では、もともと土壌が浅く植生が貧弱であったため、道路建設の影響を強く受けて、林道から戸台川まで数百メートルにわたって岩盤が露出してしまっている。

このような地帯に、林道を建設する場合には、最初に基礎調査を行わなかったということは、基本的な誤りである。

道路の崩壊は、おそらく、今後長い間つづくものであろうし、そのために道路の維持費は莫大なものになるであろう。有料道路として、独立採算的に維持しようとする

林道事業のしくみ



場合、維持管理を引き受けられる団体はあ
るのであろうか。一例として、昭和四十七
年に開通したスーパー林道奈川―安曇線を
みてみよう。この道路は、公団によって一
七億円の建設費で建設された後、長野県道
林公社が管理することになったものであ
る。料金収入に対して、改良、補修費は大
幅に上まわっており、地方自治体の財政に
悪影響を与えるはずである。

土砂崩壊と林道の維持管理の問題を考え
るために、今回の調査では、南ア林道の改
良区間の利用状況を調べてみた。山梨県側
の芦倉―広河原間は、山梨交通のバス路線
となっている。この区間は残雪と崩土のた
め、毎年六月にならないと全通していな
い。しかし、開通しても崩壊のために通行
止めになることはしばしばである。昭和五
十年は、六月開通の予定が、大規模な崩壊
のために一カ月延期され、さらに七月以降
も五日間通行止めになり、七月十二日まで
に広河原にたどりつけたのは、わずかに七
日間である。生活道路でもなければ、観光
道路でもない。一体これは道路なのであ
ろうか。自動車安全に走ることでできる道
なのであろうか。

長野県側では、戸台までの区間が国鉄バ
スの路線となっている。この路線は通年営
業されているが、崩壊や道路工事のため昭
和四十九年度には二十一日間運休してい
る。特に、六、七月で十二日間の運休があ
った。

新設区間は、改良区間に比較して、地形
・地質的に、より不安定であり、しかも北

斜面の山岳地帯になる。改良区間の例から
考えると、もはや一般車の通行できる道路
とは言えない。ましてや、森林開発公団の
いう、伊那地方と甲府地方との経済的な結
びつきを深めるとか、甲府と伊那の相互の
木材市場を選択できるとかいう議論は、そ
れが二〇〇〜三〇〇キロメートルの距離の（時
間ではなく）短縮という単純な発想から
出ていることを考えるならば、これは議論
に値しない恥ずべき言い分である。

一般車の通行できない道路の、存在意義
について、と問いかけたならば、待ってい
たように答が返ってくるであろう。山を管
理する林道という答である。

昨年の毛利環境庁長官の視察の際にも、
公団の担当者はくり返し説明していた。今
年の五月二十五日、日光で行われた第五回
全国自然保護大会においても、小沢環境庁
長官が回答していたことである。しかし、
これこそが、誤りに満ちた議論の典型であ
る。

それは、例えば治山林道という考え方で
あり、老令過熟林の管理のための林道とい
う考え方である。

論駁の容易な後者の方からはじめるとし
よう。小沢長官は、道路には山を管理する
のに必要な面もあるといわれた。また、林
業関係者の一部には、原生林のような放置
された森林は、樹木が老令化、過熟化し、
風倒木が生じて病虫害の発生がみられるの
で、このような森林には管理が必要であ
る、という考え方があつた。

管理の必要がある山は、植林された山で

あり、原生林は放置されているために原生
状態が維持されているのである。老令化し
て倒れた樹木は若い樹木と交代する、それ
が自然の生態系のしくみであり、そのしく
みが維持されている限り、病虫害の大量発
生は考えにくい。したがって原生林内に管
理のための車道を設けるといふ発想は成り
立ち得ない。

もう一つの治山林道という考え方は、疑
問が多い。そもそも、この地域に林道が建
設される以前には、どの程度の治山事業の
必要があつたであろうか。皆無とは言えな
いが、わずかなものであつたらう。しか
し、南ア林道が施工されてからは、治山事
業の必要は、道路ぞいに数多くあらわれて
きた。なぜか。道路を建設する際に、谷側
に土砂を捨てたために、山地の崩壊が生
じ、あるいはまた、森林を伐採したために
山地が崩壊したからである。

具体的な例をのべよう。尾勝谷の崩壊地
は、道路建設以前から崩壊の可能性のある
ところであつたといわれる。しかし、現在見
られる大崩壊は、明らかに林道建設の結果
と考えられるし、林道を維持しようとする
ために地すべり対策の工事が必要になる。

つまり建設によるマイナスの効果があら
われたのである。南ア林道の治道には、道路
建設の結果つくり出された崩壊地がおびた
だしい面積であらわれる。それらのすべて
について治山工事を行うとしたら、莫大な
金額を要するであろう。その際に、道路が
できたために、治山工事用資材の運搬が容
易になるであろうなどという言い分は、く

れぐれもやめていただきたい。治山事業
は、もともと、人間の生活や生産活動が行
われていないところでは必要性の弱いもの
である。道路で破壊して、それを維持する
ために修復するというのは予算の二重のム
ダ使いであり、悪循環である。しかし、実
際には、この悪循環は露呈しにくいしくみ
になっている。

□再び尾勝谷を例に

南ア林道の事業費は、昭和四十二年の計
画当初には一億五千万円であつたが、相
次ぐ土砂崩壊や法面の緑化対策などのため
に昭和四十九年には二億七千万円にもな
っている。しかしこれは林道建設の事業費
として表面にあらわれた数字であり、林道
工事の結果生じた崩壊に対する治山工事の
事業費は、このほかにも使われている。

尾勝谷の崩壊地は、明らかに道路建設の
結果生じたものであるが、この崩壊地に対
して、長野県の復旧治山事業が行われてい
る。これは国庫補助事業であり、昭和四十
六年から昭和四十九年の間に四千万円以上
の事業が行われ、昭和五十年も一千万円以
上が予定されている。また、国有林内では、
道路の崩壊に対して国有林の治山工事は
がなされている。

これらは、予算上まったく別途のものとして
行われているため、道路建設のマイナ
スの面としては表面にあらわれていない。
くり返して言うが、スーパー林道は、治山



撮影・小尾博巳

- ▶上 原生林を真二つ。
- ▶右 土砂崩壊により木が枯れる。



撮影・小尾博巳

工事用の道路ではない。むしろ建設によって生じた崩壊地に治山工事という名目で税金がつき込まれている。一方で破壊に税金を使い、一方ではその責任をあいまいにするために修復に税金を使う。治山事業によって国土の環境保全がはかられ、林道によって調和のとれた開発が進められていることになっている。先ほどのべた悪循環が露呈しないしくみである。林野庁と公団が、責任を回避するために行っているこのような国費や県費のムダ使いは、許すことができない。しかもこれは、一時のものでなく、今後長い間つづけられるものと考えられる。もう一つつけ加えられるならば、尾勝谷の大量の土砂が流れ込む本流の黒川では、現在、建設省が大きな砂防堰堤を建設中である。

昭和四十八年十月、自然環境保全審議会の林修三自然公園部会長は、大雪山の道路の問題の審議のあとで、次のような談話を発表している。すなわち、国立公園内における道路の建設は必要かつやむを得ない場合に限られるべきであり、しかも、原始的な自然環境や亜高山、高山地帯、崩壊しやすい地域、すぐれた景観の地域は、避けられるよう配慮すべきである、というものであった。南アルプス北部は、まさに、このような地域である。この談話は、自然公園内のすぐれた自然が残された地域において、山岳観光道路を建設する時代が終わったことを宣言したものである。このような考え方に異論を持つ者は、もはやほとんどいないものと思われる。

北沢峠付近の未施工区間一・六キロメートルの工事を再開するか否かを議論する場合に、このことは、重要な前提となるであろう。すでにのべてきた経緯から明らかに、この区間に手をつける何らの理由も見い出せない。

北沢峠トンネル案というのがある。これは、自然休養林の調査を行った信州大学教育学部羽田健三教授の報告書（昭和四十六年一月）で提案されたり、環境庁から公団へトンネルにすることを検討するよう申し入れが行われたと伝えられているものである。

しかし、トンネルにすると排土の処理などで十億円近く工費が高つくので、トンネルにはしない、というのが公団の意見である。道路は安上がりにつくるべきだという考え方がシミついている。理想的な行政を行おうとするならば、なぜ、その出費を惜しむのであろうか。過去のいがかげんな工事の責任をまぬがれるためには、惜し気もなく国費のムダ使いをしている。その体質が批判されているのである。もっとも、この区間を連結する必要がある以上、トンネルも必要はないであろう。

峠部分の工事については、公団は、次のようにいっている。峠付近は、林木の密生する森林ではないので、周辺の植生に影響を及ぼさずに施工できるといっているのである。これについては、もう少ししていねいに調査していただきたかった。北沢峠の窪地は、湿原状になっているために針葉樹林が存在しないわけであり、オニシモツケ、サンカ

ヨウ、ハリブキ、カニコウモリなどの群生地なのである。

最後にもう一つ、つけ加えておきたい。地元住民の悲願という点である。

昨年毛利環境庁長官の視察の際に、地元住民の悲願という言葉が宣伝された。南ア林道の建設が、地元住民の生活を向上させると考えるのは難しい。そのことは多くの住民が知っている。しかし、にもかかわらず、何もしないで見捨てられていくよりは、何かがなされていくほうが、過疎地の住民の心に意味をもつこともあり得る。それが悲願という言葉であろう。

ところで、悲願をもつようになったのは、なぜか。言うまでもなく、地元は、賛成、反対のいかんにかかわらず、いずれも政府の農林業切り捨て政策の犠牲者である。地元民を対立させるのは、農林政の責任を明らかにすることなく、問題の本質をすりかえることである。住民の悲願という言葉に乗って、林道建設の意義を過疎対策にあるとするのは誤っている。そこには、無責任な体質が露骨にあらわれている。

具体的な話をしよう。長野県側でスーパール林道と関係の深い唯一の部落は、戸台である。スーパール林道は、これ以外の部落とは、ほとんど直接的な関わりをもっていない。戸台の部落は、五年前には十二世帯あった。現在は七世帯がこの部落で生活しており、そのうち三軒が登山者の宿泊施設を経営している。スーパール林道は、この部落から一キロ以上手前から山側方向を変えてしまうために、林道が開通して登山者が

林道を利用するようになると、客が途絶えて旅館の経営は難しくなる。そのためか否かはわからないが、長野県の「飯田・諏訪地方生活圏の整備に関する計画（昭和四十六年）」では、戸台の集落は移転の対象となっている。これが過疎対策という林道の実態である。

□おわりに

南ア・スーパール林道の問題は、自然の破壊に対する反対運動としてはじめられた。しかし、この運動は、むしろ、人間の生活環境である自然が、いかに無責任な状態で破壊されてきたかを知る運動でもあった。この問題について今後も、注意深く見守っていききたい。

△参考資料▽

- 1、森林開発公団 森林開発公団十年史 林野弘済会 一九六八
- 2、森林開発公団 南アルプス林道の概要 一九六七年、一九七四年
- 3、浅田節夫・赤井龍夫 亜高山帯の森林の取扱いについて 長野林友 一九六三年七月号
- 4、菅原 聡 森林利用調査研究報告書 一九七二
- 5、伊藤精晴 南アルプス・スーパール林道 林道全体の問題 一九七四
- 6、北沢秋司 伊那地方の地質と山地崩壊からみた南アルプス・スーパール林道の問題 点 一九七四

□林野行政への疑問□

林野行政の上からスーパール林道を検討していくと、日本の天然林がいかなる状況におかれてきたかが明らかにされよう。

- (一) スーパール林道の建設目的は次の二点である。
- (二) 未開発地域の豊富な森林資源開発
- (三) 林道による林業以外の産業振興

(一)については従来国有林の奥地開発がいかなるものであったか、大面積皆伐と土砂崩壊、拡大造林地の植林の失敗、ズサンな林地管理など、奥地の山の荒廃の実態は国民すべてが知る所である。

その上「地勢等、地理的条件がきわめて悪い」地域にやっとなされた森林を「豊富な森林資源の開発が十分に行われていない」として、スーパール林道を入れ伐りたおそうとしてきた。

また(二)については、たて割りの行政にあって、めずらしく幅の広いところをみせたのだが、林業上からは、一番の山奥に幹線林道があるのどう考えてもおかしい。

とんでもない山奥の、それも植林不適地へ林道を造るより、植林適地の里山へ林道を造って欲しいものである。植林も適さないような山奥に他産業の振興といっても何ができるのであろうか。

また、峰越林道だから経済範囲が広がるというが道でつながったところで、産業や文化の流通とは無関係であり、地元にはほとんど役立たない観光道路となる。こうしてみると、悪くかんぐれば、やは

り国有天然林を伐り出すだけが目的で、そのごまかしとして多目的林道という林道でない林道を計画したのではないか。

これ以前に、老齢過熟林といって極天然林を伐り、拡大造林といって天然林を伐りたおした。スーパール林道もしかり。

そしてそのつぎは、大規模林業圏構想という山荒しの林野行政が動き出している。

(日本自然保護協会研究員 木内正敏)

南ア・スーパール林道が、初めて機関誌「自然保護」に登場したのは、偶然にも五年前の八月号でした。(九九号)現在問題になっているのと同様の疑問が投げかけられています。

この報告によると、工事は昭和四十三年からはじまり、四十七年には終了する予定になっています。にもかかわらずこれまで工事を引きのぼしてきたのも、南アルプスを愛する人たちの情熱のためのものであらうと考えます。

四団体共催の現地視察会の後、亀山氏より、連日お厚いレポートが届き、その厚さ、なんと三センチ。「自然保護」への掲載を連絡するや、書き直したいとの強い要望で、それから三日後には編集部の手元に届くというスピードでした。

この熱意が九月初めに行われる自然環境保全審議会に伝わってほしいと祈りつつ、全文を載せました。

(市田記)