

仮称「静岡市南アルプス地域における林道の管理に関する条例」骨子案に関するご意見と対応

項目	ご意見の内容	市の考え
1 定義について	<p>(1) 林道の定義に関して: 特例を設け期間を定めた道路法上の市道扱いとするを付加                      落石などによる痕跡が道路上でいつも散見される。このような状態を今後も放置                      しておくことは第三者への重大事故発生に対して無防備さを露呈している。今後、工事                      用にも道路を使用することからますます重大リスクが高まる恐れと万が一の重大な労                      働災害を懸念する。工事用になると、大型車両の搬入搬出、資機材の搬入さらには                      工事関係者が多数頻繁に利用することは大いに予想されることから死亡災害を含む                      重大災害も決して想定外ではない。林道管理という範疇ではなく市道に格上げ、道路                      法上の適用を受けることを提案する。山林の所有者と道路管理者は安全に通る可                      なる道路の構造を見直したい。将来的には、ユネスコエコパークの移行地域でもあり流                      入者にとって魅力のある道づくりが必要だ。工事用として使用する期間の道路幅員は                      最低6mを条件として安全を確保し将来的には林道と自転車や歩行者道としての機                      能も確保する。安全対策はのり面崩落による土砂災害を防止するため危険を回避で                      きる位置にロックシェイドを設置するなど点と線による事故防止策が必要だ。</p>	<p>林道の定義は、この条例に該当する林道と付帯設                      備等について規定します。</p> <p>ご意見は主に「林道東俣線」についてのことと思い                      ますが、当林道は市道などと違い幅員も狭く、安全                      施設も少ない道路です。「市道に格上げ・・・」のご提                      案ですが、エコパークとの関連など、今後のこの路線                      のありかたや管理方法など、ご提案の趣旨を参考                      に、通行者の安全確保を第一に十分検討していかな                      ければならないと考えています。</p>
2 林道の通行許可 について	<p>(1) 林道東俣線の通行許可に反対</p> <p>林道の通行許可(3) 登山、ハイキング、散策及び公共施設などの利用等レクリエ                      ーションの用に供するとき。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境は現在の通行規制によって保たれている面があり、レクリエーション等の目                      的で開放すれば多くの人や車により希少動植物が暮らす環境が破壊され、生物多                      様性の保全が損なわれる。</li> <li>・現在の道路状況では、落石、崩土等の危険箇所や、道幅が狭く車が行き交いできな</li> </ul>	<p>「林道東俣線」は、通行の安全の確保などのため、                      従来から通行の規制を行ってきました。当林道は指                      定路線とし、すべての車両(緊急車両、軽車両は除                      く。)を対象に許可制とし、車両の通行を制限します。</p>

	<p>い箇所も多くあり、安全が保証されない。</p>	
	<p>(2) 車両(軽車両を除く)の林道の通行を制限するにあたり、通行証を提示したものに 限ることになれば、取り締まりや通行者からの情報収集に混乱が生じる。地域住 民、林道関係者であれ、車両(軽車両を除く)での通行には特例無しで全てにおいて 通行証の提示が必要と訂正すべき。</p>	<p>林道は、林業を主な目的に森林内に開設された道 路ですが、生活道や保養の目的などにも利用され、 その利用形態は様々です。このため、一般的な林道 については、特別な場合を除き、通行許可を必要と せず利用していただくこととします。</p> <p>しかし、「林道東俣線」のように、一般に開放するこ とにより、安全の確保や林道機能等に支障がある場 合は、その路線を指定し、すべての車両(緊急車両、 軽車両は除く。)を対象に許可制とします。</p>
	<p>(3) 通行に関して許可制とする林道の路線について、これまで「林道東俣線」は、市に おいて通行を許可制にして管理されているが、骨子案では管理する路線が明確にな っていない。域内の路線すべてが本条例のもと管理され通行に関しては許可制度と なるのでしょうか？</p>	<p>骨子案には示してありませんが、「林道東俣線」に ついては、通行の安全の確保などのため、路線を指 定し、許可制とします。</p> <p>また、地域内の他の路線については、現状では指 定はしませんが、林道の利用状況や関係者の意見 を参考に、必要に応じ対応していきたいと考えていま す。</p>
	<p>(4) 林道通行の管理方法について、これまで、林道東俣線を通行する際には許可を取 ったうえで車両ごとの通行許可証を発行していたが、本条例案では「条例に違反した 者に対する通行の禁止を定めます。」とある。これまでの方式では車両のナンバープ レートで許可車両の識別が可能だったが、個々の人間を対象とすると管理者に個人 情報を保有させることになり、新たなトラブルのもとになる恐れがある。管理はこれま で通り車両を、違反に対する措置については再考をお願いする。</p>	<p>従来どおり、申請者に対し、その目的等を審査し許 可書を交付しますが、通行証は、個人ではなく車両 ごとに発行し通行車両の管理をします。</p>

	<p>(5) 林道を利用する観光客等の車両を駐車する場所について</p> <p>南アルプス地域がユネスコエコパークに登録され、観光や登山で当地を訪れる客数が今後増えることが予想される。しかし林道沿いには明確な駐車スペースがない。林道は道幅の割に大型車や工事車両が多く通行するが、条例案では登山、ハイキング、散策等のレクリエーションでの利用は通行許可なく利用できるとあり、林道を仕事で利用されている車両の邪魔にならないような駐車スペースの確保をお願いする。</p>	<p>林道パトロールを強化するとともに、駐車禁止の看板などを設置し、注意喚起をしていきます。駐車スペースについては、急峻な地形や土地の確保などの課題がありますが、林道の利用形態、交通量などの状況を踏まえ、検討していきたいと考えています。</p>
<p>3 通行の不許可について</p>	<p>(1) 「通行の不許可(4)」について、「<u>林道周辺</u>の自然環境の保全に支障を及ぼすおそれがあるとき。」とある部分について、条例の目的に照らして「<u>林道周辺および南アルプス地域</u>の自然環境の保全に支障を及ぼすおそれがあるとき。」とする方がより良いと思う。</p>	<p>この規定は、林道周辺の土地における開発のために林道を通行しようとする場合、排気ガス、粉じんなどにより自然環境に影響を及ぼすおそれがある行為、また、4輪駆動車などによる林道やその周辺の土地への進入による自然破壊などを想定しています。</p> <p>条文については、林道管理条例の性質上、また他市の条例なども参考に、「林道周辺の・・・」と表現しますが、本条例や森林法などの法令等に基づき、南アルプス地域の自然環境の保全に努めていきたいと考えています。</p>
	<p>(2) 「(3)林道の目的に反し、不適切であると認められるとき。」について</p> <p>(改正してほしい)(3)「林道の目的に、反しているとき。林道の目的に、不適切であると認められるとき。」</p> <p>目的に反していなくても、林道の目的に沿って不適切であると認められるときは、不許可にするべきです。よって、反しているときと、不適切であるときは、2つに分けるべき。</p>	<p>条例では、制定の目的を明示し、「林道の設置目的に反し、不適切であると認められるとき。」と表現させていただきます。</p>

<p>4 危険防止の指示について</p>	<p>(1) 林道通行に関する危険防止の指示→市道特例を条件に工事用道路使用を道路占有に置きかえ協議の対象とする</p> <p>今後、工事用道路に利用される林道東俣線の沿線の環境保全対策(河川内への影響も含む)とともに道路を利用する土地所有者、山登りやトレッキングのための通行者ならびに工事関係者の期間中の安全を担保することが必要。道路管理者は林道の維持管理の責任とは別に新たな要因で発生するリスクを回避するために必要な道路の構造にも配慮するために原因者に対して道路占有に該当する処置を命ずることができる仕組みにする。道路占有許可は労働災害の根絶と環境保全ならびに期間中の入山者への安全確保にも関して承諾したうえで工事原因者に与えることとする。</p>	<p>林道の構造を変更する工事や工作物の新築、改築、機能に影響を及ぼすおそれのある行為をするときは、「静岡市法定外公共物管理条例」の適用を受け、市長の許可を受けなければなりません。許可の際は必要な条件を付けることができるとされています。</p> <p>また、工事の施行又は施工後の管理により公共安全を害するおそれがあるときは、新たな条件を付けることや許可の取消しなど必要な措置について規定しています。</p> <p>ご意見を参考に、適正に条例を運用していきたいと考えています。</p>
<p>5 禁止行為について</p>	<p>(1) 土石のたい積を禁止行為とすることについて</p> <p>林道東俣線については、リニア中央新幹線建設工事により工事車両の通行が予定されている。また、この工事による大量の残土処理が社会問題として捉えられている。報道では、林道東俣線沿線のどこかに残土を埋め立てるとのことだが、この条例案に照らし合わせれば、明らかに条例違反である。しかし、残土処理問題の本質は、後の治山・治水を考慮し、残土をどこに処理するかという点にあると思う。この条例が骨抜きにならないためにも、東俣線沿線での残土処理は明らかに違反であると明示するか、またリニア工事を考慮していないなら、その辺りの線引きを明確にするべきと思う。</p>	<p>土石のたい積についてですが、「林道に土石、竹木及びごみ、ふん尿、鳥獣の死体その他の汚物若しくは廃物を投棄し、又は堆積すること。」と規定し、林道の機能等に支障を及ぼす行為を禁じています。ご意見のように、懸念されている建設発生土の処理問題につきましては、本条例や森林法などの他法令に照らし、判断することになると考えています。</p>

	<p>(2) 禁止行為(3)について</p> <p>「通行の不許可(4)」と同様、「<u>林道周辺</u>の自然環境の保全に支障を及ぼすおそれがあるとき。」とある部分について、「<u>林道周辺および南アルプス地域の自然環境の保全に支障を及ぼすおそれがある行為をすること。</u>」とするほうが良いと思う。</p>	<p>3 通行の不許可について(1)のとおりです。</p>
	<p>(3) 「(1)林道を損傷し、又は汚損すること。」について</p> <p>(改正してほしい)(1)林道又は<u>道路施設</u>を損傷し、又は汚損すること。</p> <p>(追加してほしい)林道周辺の自然環境の保全の支障により、地域住民の生活及びその関係者に著しい損害を及ぼすおそれがあるとき。</p> <p>(追加してほしい)無許可での林道占有及び林道の改変工事の禁止。</p> <p>自然環境だけでなく、道路施設への支障も守るべき。道路だけでは、不十分。道路施設の破損は、取り締まりを困難にする。又、大井川の水が減る事は、生活している住民に大きな損害を及ぼす。大井川の水が干上がらないように、住民の生活環境も考えて自然環境を守って欲しい。</p>	<p>林道の定義として</p> <p>「林道とは、森林の適正な整備及び保全を図る目的で設置された道路(道路法(昭和 27 年法律第 180 号)第3条に規定する道路を除く。)並びに<u>これに附属する工作物、物件及び施設</u>で、南アルプスユネスコエコパークに存するもののうち、市長が管理するものをいう。」と規定し、「林道」に<u>道路施設</u>を含むものとします。</p> <p>条例の目的に、林道機能の保全、林道周辺の森林の有する多面的機能、自然環境の保全等を規定します。</p> <p>また、林道の占有や工事については、「静岡市法定外公共物管理条例条例」の規定を適用し、道路やその付帯施設の適正な管理を行います。</p>
<p>6 通行規制の実施及び解除について</p>	<p>(1) 通行規制の実施及び解除(3)大雨、濃霧、積雪、路面の凍結等の異常気象が発生し、又はその発生のおそれがあるとき。</p> <p>(改正してほしい)「強風」の追加</p>	<p>林道の通行について、特に影響を受けやすい気象現象として「大雨、濃霧、積雪、路面の凍結等」としました。倒木や落石の原因となる「強風」など、あらゆる</p>

		<p>気象現象に対し、その状況を判断し通行規制を実施したいと考えています。</p>
<p>7 損害賠償について</p>	<p>(1) (追加してほしい、原状回復の義務)</p> <p>「この条例の定める事項に違反した者、又は許可の取消しを受けた者は、原状回復義務を負います。」</p> <p>「速やかに原状回復し、搬入した物を撤去しなければならない。」</p> <p>(追加してほしい)</p> <p>「この条例の定める事項に違反した者、又は許可の取消しを受けた者は、林道の保全の支障により発生する第三者への損害賠償の責任を負います。」</p> <p>「この条例の定める事項に違反した者、又は許可の取消しを受けた者が、原状回復義務を履行しないときは、市長において原状に回復し、これに要した費用は義務者の負担とする。」</p> <p>(追加してほしい)</p> <p>「本市は、この条例の規定に基づく行為により、違反した者又は許可の取消しを受けた者が被った損害について賠償の責任を負わない。」(損害賠償の義務)</p> <p>違反者に義務を定めて欲しい。この条例では、違反をする者への義務が定められていないので、平気で違反行為をする。</p> <p>また、違反をして、林道の保全を崩す事によって伴う賠償責任も定めて欲しい。林道からの違反行為によって、生活ができなくなる住民にとって、大きな負担になる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界遺産と自然環境を守るために、最大限の努力をして下さい。</li> <li>・水と自然は、県民の宝です。</li> </ul> <p>1度作ってしまうと、なかなか改正する機会は少ないと思うので慎重に作ってほしい。</p>	<p>許可の取消し等の条文に、原状回復等必要な措置について定めます。</p> <p>また、「原状回復等」に「搬入物の撤去」を含むものとします。</p> <p>原状回復等必要な措置や損害賠償義務について定めるとともに、条例違反に起因する第三者への損害賠償や、原状回復義務不履行に伴う行政代執行等については、民法や行政代執行法等の法令に基づき、対処していきたいと考えています。</p>

<p>8 条例全般、その他 のご意見</p>	<p>(1) 道路工事は自然環境の破壊につながるため反対。 「自然と人間社会の共生」は、井川、畑薙迄で、以北は貴重な自然環境を優先させるべき</p> <p>(2) 趣旨は大賛成。静岡県側から南アルプスにも登れることを示すために、静岡市主催の登山教室を開いた。このときは、1 回きりだったが、このような活動を市として行ってほしい。静岡市民が、もっと南アルプスの環境、林業への理解をするための啓蒙的な活動も力を入れてほしい。森林を守る活動を市民参加の形で行ってほしい。</p> <p>(3) 現在は宿泊施設に泊まらなると林道を通行する車両に乗れない。市が管理しているならば市でバスを運行して欲しい。また道路も未舗装で穴だらけ。市で管理しているならば整備してほしい。 JR のリニア工事の邪魔をするのではなく、JR に道路舗装をしてもらい、後々も JR が管理用に道路を使用するならば道路維持も行ってもらうようにすればいいのでは。</p> <p>(4) 条例の骨子としては包括的表現で抜け漏れ無く表現できている様に思うが、条例を機能させるにあたりどのような具体的取り組みをしていくかが重要になるので、そこについても議論をしっかりと実施したうえで取り決め、随時アップデートできるようにして頂きたい。</p> <p>(5) 条例全般について：南アルプス地域の自然環境保全は静岡市にとって重要な資源の保全につながり、不必要な開発や過剰利用を防止する上で林道の通行の制限を条例化することには大変意義がある。この内容の条例化を支持する。</p> <p>(6) 静岡市域にかかるリニア中央新幹線の工事に関連して以下の問題があるので、林道管理条例を早期に制定して、自然環境や生活環境を保全してほしい。 ① 静岡市管理の林道を多数の工事車両が往来することやトンネル工事による発土置き場によって、豊かな自然を有する南アルプスの景観が損なわれるばかり</p>	<p>南アルプスの自然環境や地域の生活環境の保全、市道等への昇格を含めた林道整備のありかたやその方法、また、整備することによる影響、林道の現状等に対する要望等、貴重なご意見をいただきありがとうございます。今後の林道の整備や管理など、施策の参考にさせていただきます。</p>
----------------------------	--	--

か、同地域に生息する貴重な動植物種が絶滅の危機に瀕する危険性がある。又、生物多様性条約に違反するだけでなく、10年後のエコパーク指定継続にとって否定的影響がでることは必至。

② また静岡市管理の林道を多数の工事車両が往来することによる騒音・排気ガスや大勢の工事従事者の出す生活廃棄物等により、工事サイトへのアクセス道路周辺住民の生活環境が損なわれることが予想される。

③ そもそも、今後生産年齢人口の急激な減少が確実である状況で「高速鉄道の二重化」はかえって現東海道新幹線の乗客減少⇒赤字化になり、膨大な負債を抱えたJR東海は不採算在来線の廃止ないし大幅な運賃値上げを行う可能性が高いと考える。また、東京—名古屋—大阪をひとくくりにした巨大な経済圏ができれば、中間にある静岡県および静岡市の地盤沈下は目に見えている。

④ JR東海は、大井川の流量減少に関しては、「流域面積が大きく河川流量が多くなることから本事業による水質への影響の程度は小さい」として、環境影響評価の対象としていない。

しかし、調査もしないのに「影響の程度は小さい」と断じることは許されることではない。想定されている毎秒2トンの水量減少は、平均値で大井川全流量の17.5%に相当し、決して無視できる量ではない。とりわけ渇水期における影響は極めて深刻。

⑤ JR東海は、『評価準備書』において「南アルプスの隆起速度を最大4mm/年」とし、トンネルへの影響は小さいと評価している。又、糸魚川—富士川断層があり、破碎帯である南アルプスにトンネルを掘削することの危険性評価を低く見積もっている。

しかし、この隆起速度の見積もりはいずれも山地周辺の比較的低標高地域(1,

	<p>000m あるいはそれ以下)で得られたデータをもとにしたものであり、高標高地域での隆起速度は4mm/年以上となる可能性が大きいと言われている。</p> <p>⑥ 静岡県における予測発生土360万m<sup>3</sup>の置き場所7ヶ所のうち、少なくとも「ガレ場」2ヶ所については、地質の専門家によって「見直すべき」と指摘されている。しかし、JR東海は「大規模な崩壊が発生したとしても、発生土置き場の存在による影響は非常に小さいと考えられる」と、根拠のない非科学的で楽観的な評価をしているが、残土の置き場が永久に続けば、下流の畑薙ダムへ堆積する恐れがある。</p> <p>⑦ リニア新幹線は、500km/hでの消費電力は新幹線方式の約5倍、現行新幹線並みの300km/hでも約1.5倍となる試算がある。大量電力を必要とするリニア新幹線は、省エネが不可避の今後の日本に逆行している。</p> <p>⑧ 大深度のトンネル内で事故が発生した場合は、想像を超える重大な事態となる。又、強力な電磁波発生により乗客や沿線住民への健康被害や機器の電波障害の危険性がある。</p>	
--	---	--