

期 中 の 評 価 個 表

事業名	緑資源幹線林道事業	都道府県名	富山県																																				
事業実施地区名	大山・福光線	事業実施主体	独立行政法人緑資源機構																																				
		事業計画期間	昭和56年度～平成30年度																																				
事業の概要・目的	<p>緑資源幹線林道事業は、豊富な森林資源に恵まれた地域において、基幹的な林道を整備し、林業を中心とした地域振興を図ることを目的とする。</p> <p>大山・福光線は、富山県富山市（旧大山町）を起点とし、富山県南砺市（旧福光町）を終点とする路線であり、6区間、延長70.7kmの林道の開設及び改良を実施する計画である。</p> <table border="0"> <tr> <td>大山（Ⅰ）区間</td> <td>延長10.6km</td> <td>幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td>大山（Ⅱ）区間</td> <td>延長9.8km</td> <td>幅員5.0～7.0m</td> </tr> <tr> <td>大山・大沢野区間</td> <td>延長12.5km</td> <td>幅員5.0～7.0m</td> </tr> <tr> <td>大沢野・八尾区間</td> <td>延長10.2km</td> <td>幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td>利賀・平区間</td> <td>延長5.7km</td> <td>幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td>上平・福光区間</td> <td>延長21.9km</td> <td>幅員5.0～7.0m</td> </tr> </table>			大山（Ⅰ）区間	延長10.6km	幅員7.0m	大山（Ⅱ）区間	延長9.8km	幅員5.0～7.0m	大山・大沢野区間	延長12.5km	幅員5.0～7.0m	大沢野・八尾区間	延長10.2km	幅員7.0m	利賀・平区間	延長5.7km	幅員7.0m	上平・福光区間	延長21.9km	幅員5.0～7.0m																		
大山（Ⅰ）区間	延長10.6km	幅員7.0m																																					
大山（Ⅱ）区間	延長9.8km	幅員5.0～7.0m																																					
大山・大沢野区間	延長12.5km	幅員5.0～7.0m																																					
大沢野・八尾区間	延長10.2km	幅員7.0m																																					
利賀・平区間	延長5.7km	幅員7.0m																																					
上平・福光区間	延長21.9km	幅員5.0～7.0m																																					
① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p>大山・福光線のうち、現在着手中の区間について費用対効果分析を試行した結果は、以下のとおりである。</p> <table border="0"> <tr> <td>① 大山（Ⅰ）区間</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益(B)</td> <td>6,490百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用(C)</td> <td>4,997百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>分析結果(B/C)</td> <td>1.30</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② 大沢野・八尾区間</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益(B)</td> <td>5,544百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用(C)</td> <td>4,105百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>分析結果(B/C)</td> <td>1.35</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③ 上平・福光区間</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総便益(B)</td> <td>10,437百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総費用(C)</td> <td>8,514百万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>分析結果(B/C)</td> <td>1.23</td> <td></td> </tr> </table>			① 大山（Ⅰ）区間			総便益(B)	6,490百万円		総費用(C)	4,997百万円		分析結果(B/C)	1.30		② 大沢野・八尾区間			総便益(B)	5,544百万円		総費用(C)	4,105百万円		分析結果(B/C)	1.35		③ 上平・福光区間			総便益(B)	10,437百万円		総費用(C)	8,514百万円		分析結果(B/C)	1.23	
① 大山（Ⅰ）区間																																							
総便益(B)	6,490百万円																																						
総費用(C)	4,997百万円																																						
分析結果(B/C)	1.30																																						
② 大沢野・八尾区間																																							
総便益(B)	5,544百万円																																						
総費用(C)	4,105百万円																																						
分析結果(B/C)	1.35																																						
③ 上平・福光区間																																							
総便益(B)	10,437百万円																																						
総費用(C)	8,514百万円																																						
分析結果(B/C)	1.23																																						
② 森林・林業情勢、農山漁村の状況その他の社会経済情勢の変化	<p>大山・福光線の関係市町村の森林面積は約12万ha、民有林率は78%、人工林率は21%である。本路線周辺は、保育・間伐を必要とする7齢級以下の人工林が多く、現在、森林組合が中心となって、森林施業の共同化、担い手の確保、高性能林業機械の導入に取り組んでいる。</p> <p>大山・福光線のうち、着手中区間である大山（Ⅰ）区間の受益地の森林面積は約3千ha、全てが民有林で、人工林率は24%である。本受益地においては、今後、現状と同程度の更新、保育の施業面積が見込まれる。</p> <p>大沢野・八尾区間の受益地の森林面積は約1千ha、全てが民有林で、人工林率は56%である。本受益地においては、今後、間伐の施業面積が増加する見込みである。</p> <p>上平・福光区間の受益地の森林面積は約2千ha、民有林率は82%、人工林率は16%である。本受益地においては、更新、保育、間伐の施業面積及び素材生産量が増加する見込みである。</p> <p>大山・福光線の関係市町村の人口は約8万9千人、戸数は2万7千戸、このうち林家は約2千戸である。</p> <p>本路線沿線の集落の多くが市街地から遠く、豪雪地帯であり、過疎化・高齢化が進んでいる。本路線が完成すれば、沿線集落から都市部へのアクセスが改善されるとともに、集落間の交流が活発となることが期待される。</p> <p>大山（Ⅰ）区間、大沢野・八尾区間、上平・福光区間においては、地権者に特段の反対はない。また、平成17年及び18年度の工事予定箇所について、保安林内作業許可に関する手続き、自然公園に関する協議を行っている。</p> <p>大山（Ⅰ）区間、大沢野・八尾区間、上平・福光区間においては、切取等の工事終了後は速やかに法面緑化工事を実施している。</p> <p>大沢野・八尾区間、上平・福光区間においては、希少猛禽類の飛翔等が確認されたことから、毎年モニタリング調査を実施し、工事実施時期に配慮する等の措置を講じている。</p>																																						

③ 事業の進捗状況	<p>大山・福光線の進捗率 15% (うち、現在着手中の区間の進捗率) 大山(Ⅰ)区間 8% 大沢野・八尾区間 6% 上平・福光区間 16%)</p> <p>大山(Ⅰ)区間、大沢野・八尾区間、上平・福光区間においては、周囲の環境に調和する木材等を利用した工法を採用することとしている。</p>
④ 関連事業の整備状況	<p>大山・福光線の公道利用区間については、地域の交通ネットワークの形成のため、緑資源幹線林道の整備状況にあわせ、整備が進められている。</p> <p>立山町にある木材加工施設では、間伐材収集加工体制により集められた間伐材の加工を行っており、旧八尾町にある木材加工施設では、原木の集荷から製材、加工、販売まで行っている。本路線が完成すれば、原木、木材加工品の輸送路としての活用が期待される。</p> <p>大山・福光線沿線には、優れた自然環境を活用した森林総合利用施設が点在しているほか、世界文化遺産でもある五箇山の合掌造り集落もある。本路線が完成すれば、沿線の施設へのアクセス道としての活用が期待される。</p>
⑤ 地元(受益者、地方公共団体等)の意向	<p>大山・福光線(大山(Ⅰ)区間、大沢野・八尾区間、上平・福光区間)に対しては</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 林業労働力の広域化 ② 高性能林業機械の導入による生産コストの低減、労働条件の改善 ③ 緑資源幹線林道を基幹とした林道ネットワークの形成 ④ 森林総合利用施設や観光施設へのアクセス道としての役割 ⑤ 農産物等の搬送路としての役割 ⑥ 災害時における避難路、迂回路としての役割 <p>などが期待できるとして、富山県、富山市、南砺市、受益地の代表者等が、早期完成を要望している。</p>
⑥ 事業コスト削減等の可能性	<p>大山(Ⅰ)区間、大沢野・八尾区間、上平・福光区間においては、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 施工能力の高い32トンブルドーザを積算に反映 ② 舗装材に再生合材を使用 ③ 路盤材や構造物の基礎材に再生砕石を採用 <p>などの取組みにより、コスト削減、工期の短縮、建設副産物の有効活用を図ることとしている。</p>
⑦ 代替案の実現可能性	<p>該当なし。</p>
第三者委員会の意見	<p>森林の有する多面的機能の発揮、林業・林産業の活動の見通し、地域振興への貢献度等を総合的に検討した結果、事業を継続することが適切と考える。</p> <p>なお、大沢野・八尾区間、上平・福光区間については、引き続き希少猛禽類のモニタリング調査に基づき、生息環境の保全に配慮して事業を実施することが適切と考える。</p>
評価結果及び実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ・必要性 大山・福光線周辺は、豊富な森林資源を有しているものの、間伐等保育を必要とする林分が多いこと、また、富山県等地元関係者からの早期完成の要望が高いことから、事業の必要性が認められる。 ・効率性 コスト削減に努めているほか、費用対効果分析の結果、現在着手中の区間である大山(Ⅰ)区間、大沢野・八尾区間、上平・福光区間は費用以上の効果が見込まれることから、事業の効率性が認められる。 ・有効性 森林・林業への寄与のほか、沿線集落から都市部への連絡道、観光施設へのアクセス道、災害時の避難路、迂回路としても機能することが期待されることから、事業の有効性が認められる。 ・事業の実施方針 現在着手中の区間である大山(Ⅰ)区間、大沢野・八尾区間、上平・福光区間については継続とする。 なお、大沢野・八尾区間、上平・福光区間については、引き続き希少猛禽類のモニタリング調査に基づき、生息環境の保全に配慮して事業を実施する。

期 中 の 評 価 個 表

事業名	緑資源幹線林道事業	都道府県名	島根県、山口県																																
事業実施地区名	波佐・阿武線	事業実施主体	独立行政法人緑資源機構																																
		事業計画期間	昭和50年度～平成20年度																																
事業の概要・目的	<p>緑資源幹線林道事業は、豊富な森林資源に恵まれた地域において、基幹的な林道を整備し、林業を中心とした地域振興を図ることを目的とする。波佐・阿武線は、島根県金城町を起点とし、山口県阿武町を終点とする路線であり、7区間、46.9kmにおいて、林道の開設及び改良を実施する計画である。</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: none;">(</td> <td style="border: none;">匹見・美都区間</td> <td style="border: none;">延長 3.7km</td> <td style="border: none;">幅員5.0m</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">匹見・柿木区間</td> <td style="border: none;">延長16.0km</td> <td style="border: none;">幅員5.0m</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">柿木・津和野区間</td> <td style="border: none;">延長 4.8km</td> <td style="border: none;">幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">津和野区間</td> <td style="border: none;">延長10.3km</td> <td style="border: none;">幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">阿武・むつみ区間</td> <td style="border: none;">延長 2.8km</td> <td style="border: none;">幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">むつみ区間</td> <td style="border: none;">延長 4.6km</td> <td style="border: none;">幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"></td> <td style="border: none;">福栄・阿武区間</td> <td style="border: none;">延長 4.7km</td> <td style="border: none;">幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">)</td> <td colspan="3" style="border: none;"></td> </tr> </table>			(匹見・美都区間	延長 3.7km	幅員5.0m		匹見・柿木区間	延長16.0km	幅員5.0m		柿木・津和野区間	延長 4.8km	幅員7.0m		津和野区間	延長10.3km	幅員7.0m		阿武・むつみ区間	延長 2.8km	幅員7.0m		むつみ区間	延長 4.6km	幅員7.0m		福栄・阿武区間	延長 4.7km	幅員7.0m)			
(匹見・美都区間	延長 3.7km	幅員5.0m																																
	匹見・柿木区間	延長16.0km	幅員5.0m																																
	柿木・津和野区間	延長 4.8km	幅員7.0m																																
	津和野区間	延長10.3km	幅員7.0m																																
	阿武・むつみ区間	延長 2.8km	幅員7.0m																																
	むつみ区間	延長 4.6km	幅員7.0m																																
	福栄・阿武区間	延長 4.7km	幅員7.0m																																
)																																			
① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p>波佐・阿武線のうち、現在着手中である津和野区間について費用対効果分析を試行した結果は、以下のとおりである。</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益(B)</td> <td style="width: 50%;">6,910百万円</td> </tr> <tr> <td>総費用(C)</td> <td>5,813百万円</td> </tr> <tr> <td>分析結果(B/C)</td> <td>1.19</td> </tr> </table>			総便益(B)	6,910百万円	総費用(C)	5,813百万円	分析結果(B/C)	1.19																										
総便益(B)	6,910百万円																																		
総費用(C)	5,813百万円																																		
分析結果(B/C)	1.19																																		
② 森林・林業情勢、農山漁村の状況その他の社会経済情勢の変化	<p>波佐・阿武線の関係市町村の森林面積は約12万haであり、私有林率は90%、人工林率は38%である。本路線周辺は、保育・間伐を必要とする4～7年齢級の若い人工林が多い。こうした中、完成区間周辺では、作業道が整備され、間伐を中心に施業の実施が活発化している。</p> <p>波佐・阿武線のうち、着手中区間である津和野区間の受益地の森林面積は約700haであり、全てが私有林で、人工林率は42%である。本受益地においては、今後、間伐の施業面積が増加し、人工林を中心に素材生産量が増加する見込みである。</p> <p>波佐・阿武線の関係市町村の人口は約3万5千人、戸数は約1万3千戸、このうち、林家は約5千戸である。本地域では、過疎化が進行しており、昭和50年の人口に対し、約30%減少している。</p> <p>また、津和野区間は、津和野町の笹山地区と田二穂地区を結ぶ林道であり、部分完成した寺田～田二穂区間が住民の通勤等に利用されているほか、本区間が完成すれば、災害時の迂回路としての役割も期待できる。</p> <p>津和野区間においては、地権者に特段の反対はない。また、平成17年度及び18年度の工事予定箇所について、自然公園に関する協議は完了している。</p> <p>津和野区間においては、林地の改変の抑制のため、緑化可能な補強盛土工を採用している。また、切取等の工事終了後は速やかに法面緑化工事を実施している。</p>																																		
③ 事業の進捗状況	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">波佐・阿武線の進捗率</td> <td style="width: 50%;">85%</td> </tr> <tr> <td>(うち、現在着手中の区間の進捗率)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>津和野区間</td> <td>67%</td> </tr> </table> <p>津和野区間においては、市街地からの眺望への影響が懸念されたことから、景観保全のため、特に明視される箇所については、トンネルとすることとしている。また、周囲の環境に調和する木材等を利用した工法を採用するほか、本区間は、県立自然公園を通過することから、景観に配慮した茶色の安全施設を採用している。</p>			波佐・阿武線の進捗率	85%	(うち、現在着手中の区間の進捗率)		津和野区間	67%																										
波佐・阿武線の進捗率	85%																																		
(うち、現在着手中の区間の進捗率)																																			
津和野区間	67%																																		

④ 関連事業の整備状況	<p>波佐・阿武線の公道利用区間については、地域の交通ネットワークの形成のため、緑資源幹線林道の整備状況にあわせ、整備が進められている。</p> <p>波佐・阿武線周辺は若齢級の人工林が多いため、間伐材の生産・加工が主体となっており、生産材は、主に島根県益田市、浜田市、山口県萩市の木材市場や木材共販所に出荷され、市場周辺の製材工場で加工されている。本路線が完成すれば、路線周辺の生産材の輸送路としての活用が期待される。</p> <p>波佐・阿武線沿線には、キャンプ場や森林公園など、森林資源を活用した森林総合利用施設が点在しており、本路線はこれらの施設へのアクセス道として利用されている。また、津和野区間の受益地の一部は県立自然公園に指定されており、本区間が完成すれば、登山利用者等の入り込み者の増加が見込まれる。</p>
⑤ 地元（受益者、地方公共団体等）の意向	<p>波佐・阿武線（津和野区間）に対しては、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 森林施業の促進 ② 林内路網整備の促進 ③ 山村地域の生活環境の改善 ④ 森林レクリエーションを通じた交流促進 ⑤ 公道の迂回路としての役割 <p>などが期待できるとして、島根県、山口県、津和野町、受益者代表等が、早期完成を要望している。</p>
⑥ 事業コスト縮減等の可能性	<p>津和野区間においては</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 施工能力の高い32tブルドーザの積算への反映 ② 構造物への二次製品の採用 ③ 従来より長いコンクリート側溝の採用 ④ 舗装材にアスファルト再生合材の採用 ⑤ ジオテキスタイル（面状の盛土補強材）を用いた盛土工法の採用 <p>などの取組みにより、コスト縮減、工期の短縮、建設副産物の有効活用、残土量の低減を図ることとしている。</p>
⑦ 代替案の実現可能性	<p>該当なし。</p>
第三者委員会の意見	<p>森林の有する多面的機能の発揮、林業・林産業の活動の見通し、地域振興への貢献度等を総合的に検討した結果、事業を継続することが適切と考える。</p>
評価結果及び実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ・必要性 波佐・阿武線周辺は、豊富な森林資源を有しているものの、間伐等保育を必要とする林分が多いこと、また、島根県等地元関係者からの早期完成の要望が高いことから、事業の必要性が認められる。 ・効率性 コスト縮減に努めているほか、費用対効果分析の結果、現在着手中の区間である津和野区間は費用以上の効果が見込まれることから、事業の効率性が認められる。 ・有効性 森林・林業への寄与のほか、集落間の連絡道、地域住民の通勤路、災害時の避難路、迂回路としても機能することが期待されることから、事業の有効性が認められる。 ・事業の実施方針 現在着手中の区間である津和野区間については、<u>継続</u>とする。

期 中 の 評 価 個 表

事業名	緑資源幹線林道事業	都道府県名	広島県																																
事業実施地区名	比和・新庄線	事業実施主体	独立行政法人緑資源機構																																
		事業計画期間	昭和56年度～平成25年度																																
事業の概要・目的	<p>緑資源幹線林道事業は、豊富な森林資源に恵まれた地域において、基幹的な林道を整備し、林業を中心とした地域振興を図ることを目的とする。</p> <p>比和・新庄線は、広島県庄原市（旧比和町）を起点とし、広島県北広島町（旧大朝町）を終点とする路線であり、6区間、48.9kmにおいて、林道の開設及び改良を実施する計画である。</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">比和区間</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">延長 3.0km</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">比和・口和区間</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">延長 6.6km</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">口和区間</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">延長 8.0km</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">口和・君田区間</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">延長 4.3km</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">君田・布野区間</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">延長 8.5km</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">幅員7.0m</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">布野・作木区間</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">延長18.5km</td> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;">幅員7.0m</td> </tr> </table>			比和区間	延長 3.0km	幅員7.0m	比和・口和区間	延長 6.6km	幅員7.0m	口和区間	延長 8.0km	幅員7.0m	口和・君田区間	延長 4.3km	幅員7.0m	君田・布野区間	延長 8.5km	幅員7.0m	布野・作木区間	延長18.5km	幅員7.0m														
比和区間	延長 3.0km	幅員7.0m																																	
比和・口和区間	延長 6.6km	幅員7.0m																																	
口和区間	延長 8.0km	幅員7.0m																																	
口和・君田区間	延長 4.3km	幅員7.0m																																	
君田・布野区間	延長 8.5km	幅員7.0m																																	
布野・作木区間	延長18.5km	幅員7.0m																																	
① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p>比和・新庄線のうち、現在着手中の区間について費用対効果分析を試行した結果は、以下のとおりである。</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 5%;">①</td> <td style="width: 45%;">君田・布野区間</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td>総便益(B)</td> <td></td> <td>4,739百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>総費用(C)</td> <td></td> <td>4,165百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>分析結果(B/C)</td> <td></td> <td>1.14</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>布野・作木区間</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>総便益(B)</td> <td></td> <td>12,063百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>総費用(C)</td> <td></td> <td>9,668百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>分析結果(B/C)</td> <td></td> <td>1.25</td> </tr> </table>			①	君田・布野区間				総便益(B)		4,739百万円		総費用(C)		4,165百万円		分析結果(B/C)		1.14	②	布野・作木区間				総便益(B)		12,063百万円		総費用(C)		9,668百万円		分析結果(B/C)		1.25
①	君田・布野区間																																		
	総便益(B)		4,739百万円																																
	総費用(C)		4,165百万円																																
	分析結果(B/C)		1.14																																
②	布野・作木区間																																		
	総便益(B)		12,063百万円																																
	総費用(C)		9,668百万円																																
	分析結果(B/C)		1.25																																
② 森林・林業情勢、農山漁村の状況その他の社会経済情勢の変化	<p>比和・新庄線の関係市町村の森林面積は約8万5千haであり、私有林率は92%、人工林率は41%である。本路線周辺の森林は保育・間伐を必要とする7齢級以下の人工林が多く、森林所有者、森林組合、行政が連携を取りながら森林整備の推進を図っている。本路線のうち完成した区間においては、路網が整備され、間伐等の施業が進められている。</p> <p>比和・新庄線のうち、着手中区間である君田・布野区間の受益地の森林面積は約900haであり、全てが私有林で、人工林率は67%である。本受益地においては、今後、間伐の施業面積が増加する見込みである。</p> <p>布野・作木区間の受益地の森林面積は約2千haであり、全てが私有林で、人工林率は53%である。本受益地においては、今後も現状と同程度の間伐面積が見込まれる。</p> <p>比和・新庄線の関係市町村の人口は約3万2千人であり、戸数は約1万2千戸、このうち林家は約6千戸である。</p> <p>本路線のうち、完成区間では住民の通勤、通学、買い物等に利用されているほか、災害時の迂回路としても利用された。現在着手中の2区間が完成すれば、三次市の旧3村（君田村、布野村、作木村）を横断する連絡道となるほか、国道へのアクセスの改善、国道と国道を結ぶバイパスとしての効果も期待できる。</p> <p>君田・布野区間及び布野・作木区間においては、地権者に特段の反対はない。また、平成17年度及び18年度の工事予定箇所について、保安林解除の手続き、河川協議を行っている。</p> <p>君田・布野区間及び布野・作木区間においては、切取等の工事終了後速やかに法面緑化工を実施している。</p> <p>君田・布野区間においては、貴重動物の生息が確認されたことから、工事施工前に適切な保全措置を講じることとしている。また、同区間において、希少猛禽類の飛翔等が確認されたことから、毎年モニタリング調査を実施し、工事実施時期に配慮する等の措置を講じている。</p>																																		

③ 事業の進捗状況	<p>比和・新庄線の進捗率 77% (うち、現在着手中の区間の進捗率) 君田・布野区間 24% 布野・作木区間 74%</p> <p>君田・布野区間及び布野・作木区間においては、周囲の景観と調和する木材等を使用した工法を採用することとしている。</p>
④ 関連事業の整備状況	<p>比和・新庄線の公道利用区間の整備はほぼ完了しており、未整備区間についても、地域の交通ネットワークの形成のため、緑資源幹線林道の整備状況にあわせ、整備が進められている。</p> <p>比和・新庄線周辺は、「ひろしま備北材」として優良材生産を目指している地域であり、近い将来主伐期を迎え、木材生産量の増大が期待されることから、流域森林整備センターを中心に、生産材の加工・流通体制の整備を図ることとしている。また、君田・布野区間及び布野・作木区間が完成すれば、生産材のほか、シイタケや木炭など特用林産物の輸送路としての活用も期待できる。</p> <p>比和・新庄線沿線には、森林資源を活用したキャンプ場やスキー場が点在している。本路線は高速道路、国道、県道等と接続、交差していることから、本路線を利用したドライブ、レジャー等の入り込みが期待できる。また、君田・布野区間、布野・作木区間を含む地域では農業従事者で組織された「三村のいいとこ体験観光を進める会」が中心となって、地域資源を活用した都市農村交流に取り組んでおり、両区間が完成すれば、沿線に点在するキャンプ場や自然公園へのアクセスが改善され、広島市や島根県側からの利用者拡大にも繋がるものと期待される。</p>
⑤ 地元（受益者、地方公共団体等）の意向	<p>比和・新庄線（君田・布野区間、布野・作木区間）に対しては</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 備北材と呼ばれる優良なスギ、ヒノキ等林産物の物流促進 ② 受益地における森林施業の機械化、木材搬出の低コスト化 ③ 集落間の連絡道、観光資源を活かした地域の活性化 ④ 森林レクリエーションを通じた都市との交流 <p>などが期待できるとして、広島県、三次市、受益者の代表等が、早期完成を要望している。</p>
⑥ 事業コスト削減等の可能性	<p>君田・布野区間、布野・作木区間においては</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 施工能力の高い32tブルドーザを積算に反映 ② 施工に複数年を要する長大橋梁工事等において複数年の契約を締結 ③ 構造物への二次製品の採用 ④ 舗装材にアスファルト再生合材の採用 ⑤ 鋼橋桁部に耐候性鋼材の使用 ⑥ 切取法面に間伐材等を利用した丸太法面伏せ工の実施 ⑦ テールアルメ工（盛土内に帯状補強材とコンクリート壁面材を用いた盛土工法）の施工に際し、新タイプの薄い壁面材を採用 <p>などの取組みにより、コスト削減、工期の短縮、建設副産物の有効活用等を図ることとしている。</p>
⑦ 代替案の実現可能性	<p>該当なし</p>
第三者委員会の意見	<p>森林の有する多面的機能の発揮、林業・林産業の活動の見通し、地域振興への貢献度等を総合的に検討した結果、事業を継続することが適切と考える。</p> <p>なお、君田・布野区間については、引き続き希少猛禽類のモニタリング調査に基づき、生息環境の保全に配慮して事業を実施することが適切と考える。</p>

評価結果及び実施方針	<ul style="list-style-type: none">・必要性 比和・新庄線周辺は、豊富な森林資源を有しているものの、間伐等保育を必要とする林分が多いこと、また、広島県等地元関係者からの早期完成の要望が高いことから、事業の必要性が認められる。・効率性 コスト縮減に努めているほか、費用対効果分析の結果、現在着手中の区間である君田・布野区間、布野・作木区間は費用以上の効果が見込まれることから、事業の効率性が認められる。・有効性 森林・林業への寄与のほか、集落間の連絡道、地域住民の生活道、災害時の避難路、迂回路、国道間のバイパス、観光地へのアクセス道としても機能することが期待されることから、事業の有効性が認められる。・事業の実施方針 現在着手中の区間である君田・布野区間、布野・作木区間については<u>継続</u>とする。 なお、君田・布野区間については、引き続き希少猛禽類のモニタリング調査に基づき、生息環境の保全に配慮して事業を実施する。
------------	--

期 中 の 評 価 個 表

事業名	緑資源幹線林道事業	都道府県名	熊本県
事業実施地区名	菊池・人吉線	事業実施主体	独立行政法人緑資源機構
		事業計画期間	昭和50年度～平成30年度
事業の概要・目的	<p>緑資源幹線林道事業は、豊富な森林資源に恵まれた地域において、基幹的な林道を整備し、林業を中心とした地域振興を図ることを目的とする。</p> <p>菊池・人吉線は、熊本県菊池市を起点とし、熊本県人吉市を終点とする路線であり、6区間、104.2kmにおいて、林道の開設及び改良を実施する計画である。</p> <p>〔 菊池・大津区間 延長18.4km 幅員7.0m 〕 〔 大津区間 延長 4.0km 幅員7.0m 〕 〔 西原・御船区間 延長 8.6km 幅員7.0m 〕 〔 砥用・泉区間 延長27.9km 幅員5.0m 〕 〔 泉・五木区間 延長17.1km 幅員5.0m 〕 〔 五木・相良区間 延長28.3km 幅員7.0m 〕</p>		
① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p>菊池・人吉線のうち、現在着手中の区間についての費用対効果分析を試行した結果は、以下のとおりである。</p> <p>① 大津区間 総便益(B) 1,912百万円 総費用(C) 1,482百万円 分析結果(B/C) 1.29</p> <p>② 砥用・泉区間 総便益(B) 9,555百万円 総費用(C) 7,703百万円 分析結果(B/C) 1.24</p> <p>③ 泉・五木区間 総便益(B) 18,596百万円 総費用(C) 15,048百万円 分析結果(B/C) 1.24</p>		

<p>② 森林・林業情勢、農山漁村の状況その他の社会経済情勢の変化</p>	<p>菊池・人吉線の関係市町村の森林面積は約18万haであり、私有林率は80%、人工林率は65%である。本路線周辺は、古くからの林業地帯で、伐期を迎える人工林も徐々に増加している。しかしながら、伐採後に適切な植栽が行われない伐採跡地が増加しつつある。こうした中、完成区間である五木・相良区間では、高密度路網が整備され、広葉樹の分収造林や列状間伐が行われるなど、森林整備が進められている。</p> <p>菊池・人吉線のうち、着手中区間である大津区間の受益地の森林面積は約300haであり、私有林率は93%、人工林率は79%である。本受益地においては、今後、更新、保育、間伐の施業面積及び素材生産量が増加する見込みである。</p> <p>砥用・泉区間の受益地の森林面積は約5千haであり、私有林率は35%、人工林率は52%である。本受益地においては、今後、更新、保育、間伐の施業面積が増加する見込みである。</p> <p>泉・五木区間の受益地の森林面積は約2千haであり、私有林率は55%、人工林率は59%である。本受益地においては、今後、間伐の施業面積及び素材生産量が増加する見込みである。</p> <p>菊池・人吉線の関係市町村の人口は約18万8千人であり、戸数は約6万3千戸、このうち林家は5千戸である。</p> <p>本路線の完成区間においては、沿線住民の日常的な買い物、通勤、通院に利用されているほか、台風災害時には迂回路としても利用された。</p> <p>大津区間、砥用・泉区間、泉・五木区間においては、地権者に特段の反対はない。また、平成17年度及び18年度の工事予定箇所について、保安林解除手続き、砂防予定地における許可手続き、自然公園に関する協議は完了している。</p> <p>大津区間、砥用・泉区間、泉・五木区間においては、切取等の工事終了後速やかに法面緑化工を実施している。</p> <p>砥用・泉区間及び泉・五木区間においては、希少猛禽類の飛翔等が確認されたことから、毎年モニタリング調査を実施し、工事実施時期に配慮する等の措置を講じている。</p> <p>砥用・泉区間においては、当初、幅員7.0mで計画されていたが、受益地の一部が、新たに九州中央山地国定公園、特定動物生息地保護林、森林生物遺伝資源保存林に指定され、環境に配慮した工種・工法の採用が必要となったこと、また、地形の急峻な本区間において、地形改変度を極力小さくし環境への配慮を図る観点から幅員を5.0mに変更したものである。その後、旧矢部町内の路線の一部で貴重動植物の生息・生育が確認されたことから、関係学会等の専門家からの要望や地元からの意見等を踏まえ、貴重動植物の保護の観点から、これらの生息・生育地を回避するようトンネル、橋梁を採用する路線計画に変更した。</p> <p>泉・五木区間においては、環境保全に配慮した線形となるよう路線計画を変更し、延長の短縮を図った。</p>										
<p>③ 事業の進捗状況</p>	<table border="0"> <tr> <td>菊池・人吉線の進捗率</td> <td>73%</td> </tr> <tr> <td>うち、現在着手中の区間の進捗率</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 大津区間</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td> 砥用・泉区間</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td> 泉・五木区間</td> <td>99%</td> </tr> </table> <p>大津区間、砥用・泉区間、泉・五木区間においては、周囲の景観と調和する木材等を使用した工法を採用することとしている。</p>	菊池・人吉線の進捗率	73%	うち、現在着手中の区間の進捗率		大津区間	75%	砥用・泉区間	3%	泉・五木区間	99%
菊池・人吉線の進捗率	73%										
うち、現在着手中の区間の進捗率											
大津区間	75%										
砥用・泉区間	3%										
泉・五木区間	99%										

④ 関連事業の整備状況	<p>菊池・人吉線の公道利用区間については、地域の交通ネットワークの形成のため、緑資源幹線林道の整備状況にあわせ、整備が進められている。</p> <p>菊池・人吉線は、林業地帯である山間部を縦断しており、路線沿線には多くの木材市場、製材工場が点在しているほか、乾シイタケ、生シイタケの生産も活発である。本路線が完成すれば、山間部における南北方向の林産物の流通が期待できる。大津区間周辺の生産材は主に福岡県や大分県に、砥用・泉区間及び泉・五木区間周辺の生産材は主に八代市、人吉市、熊本市方面に出荷、製材されており、これらの区間が完成すれば、区間沿線の生産材やキノコ原木の輸送路としての活用が期待できる。</p> <p>菊池・人吉線沿線は、阿蘇くじゅう国立公園、九州中央山地国定公園等の自然公園に指定されており、キャンプ場や森林公園など森林資源を活用した森林総合利用施設が点在しており、本路線を利用した入り込みが期待される。大津区間、砥用・泉区間、泉・五木区間周辺には、キャンプ場や町民の森、平家落人伝説の地など、森林総合利用施設や観光地が点在しており、これらの区間が完成すれば、利用者の増加が期待できる。</p>
⑤ 地元（受益者、地方公共団体等）の意向	<p>菊池・人吉線（大津区間、砥用・泉区間、泉・五木区間）に対しては、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 森林の適切な維持・管理、木材輸送などに必要な根幹的な路網としての役割 ② 森林レクリエーション施設の利用や森林ボランティア活動などによる都市と山村の交流促進の基盤としての役割 ③ 地域住民の通勤・通学路としての役割 ④ 災害時の避難路・迂回路としての役割 ⑤ 観光施設へのアクセス道としての役割 <p>などが期待できるとして、熊本県、大津町、美里町、山都町、泉村、五木村、水上村、受益地の代表等が、早期完成を要望している。</p> <p>また、砥用・泉区間については、森林の保全・整備のためには大規模な林道建設ではなく現道の整備を進めるべきとの意見や、林道建設にあたって周辺環境の保全に留意すべきとの意見がある。</p>
⑥ 事業コスト縮減等の可能性	<p>菊池・人吉線（大津区間、砥用・泉区間、泉・五木区間）においては、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 施工能力の高い32tブルドーザの積算への反映 ② 施工に複数年を要する長大橋梁工事等において複数年の契約を締結 ③ 構造物への二次製品の採用 ④ 従来より長いコンクリート側溝の採用 ⑤ 舗装材にアスファルト再生合材の採用 ⑥ 鋼橋桁部に耐候性鋼材の使用 ⑦ 切取法面に間伐材等を利用した丸太法面伏せ工の実施 <p>などの取組みにより、コスト縮減、工期の短縮、建設副産物の有効活用等を図ることとしている。</p>
⑦ 代替案の実現可能性	該当なし
第三者委員会の意見	<p>森林の有する多面的機能の発揮、林業・林産業の活動の見通し、地域振興への貢献度等を総合的に検討した結果、事業を継続することが適当と考える。</p> <p>なお、泉・五木区間については、引き続き希少猛禽類のモニタリング調査に基づき、生息環境の保全に配慮して事業を実施することが適当と考える。</p> <p>また、砥用・泉区間については、引き続き特定動物生息地保護林内の貴重動植物の保全に努めるとともに、希少猛禽類のモニタリング調査に基づき、生息環境の保全に配慮して事業を実施することが適当と考える。</p>

評価結果及び実施方針	<ul style="list-style-type: none">・ 必要性 菊池・人吉線周辺は、豊富な森林資源を有し、徐々に成熟しつつあるものの、依然として間伐を必要とする林分が多く、伐採後の植栽が適切に行われていない箇所も見られること、また、熊本県等地元関係者からの早期完成の要望が高いことから、事業の必要性が認められる。・ 効率性 コスト削減に努めているほか、費用対効果分析の結果、現在着手中の区間である大津区間、砥用・泉区間、泉・五木間は費用以上の効果が見込まれることから、事業の効率性が認められる。・ 有効性 森林・林業への寄与のほか、都市と山村の交流促進、地域住民の生活道、災害時の避難路、迂回路、観光地へのアクセス道としても機能することが期待されることから、事業の有効性が認められる。 ・ 事業の実施方針 現在着手中の区間である大津区間、砥用・泉区間、泉・五木区間については継続とする。 なお、泉・五木区間については、引き続き希少猛禽類のモニタリング調査に基づき、生息環境の保全に配慮して事業を実施する。 また、砥用・泉区間については、引き続き特定動物生息地保護林内の貴重動植物の保全に努めるとともに、希少猛禽類のモニタリング調査に基づき、生息環境の保全に配慮して事業を実施する。
------------	---