

C 路線

路線の概要

C 路線は、A 路線の A-35 付近から分岐する枝線で、A 路線ではカバーしきれない造林地 1022 林班か、わ、お小班での施業を行うために計画する路線である。

延長

- L= 560m

主な構造物

- 主に沢渡り箇所が無い 10° 前後の緩傾斜地と、尾根部を通過するため排水施設等の構造物設置箇所はない。

その他

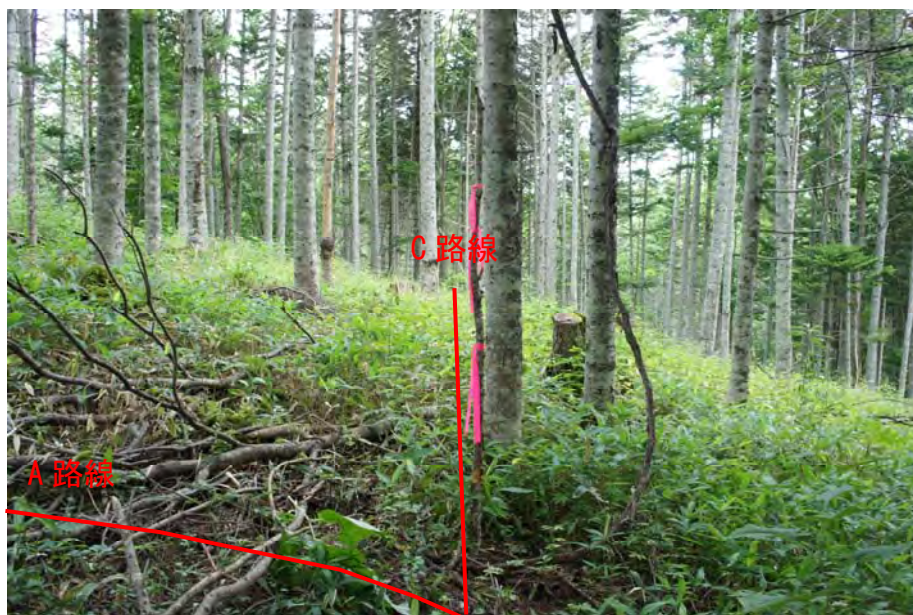
- 全路線を通して横断傾斜が 10° 前後であるため近隣の造林地に向かう森林作業道は容易に取り付くと考えられる。

① C-0～C-5 区間

A路線との分岐予定位置がA路線の位置変更に伴い山側に70m程度上がった位置となった。A路線との分岐点であるA-35の尾根部から横断傾斜が 10° 程度の緩傾斜地を通過している。

縦断勾配：2～8%程度

横断勾配： 8° ～ 13° 程度



A路線との分岐点A-35からC-1方向



C-5からC-6方向

② C-5～C-10 区間

土場の利用に可能な尾根の平場に向かい横断傾斜が 10° 程度の緩傾斜地を緩い縦断勾配で通過している。

縦断勾配：2～6%程度

横断勾配： 6° ～ 11° 程度



C-7～C-8 方向



C-10～C-11 方向

③ C-10～C-16 区間

緩傾斜地を利用しながら終点車廻しの設置が可能な箇所に向かい、極力 A 路線と離れるよう路線位置を川側に変更している。

縦断勾配：2～8%程度

横断勾配：8°～9°程度

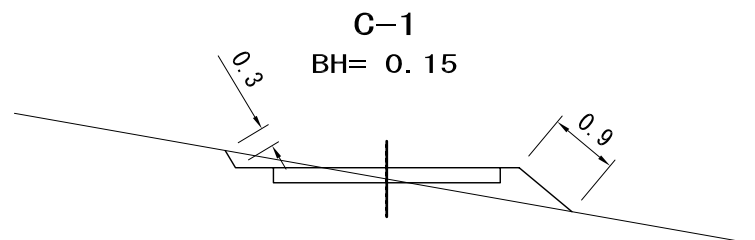
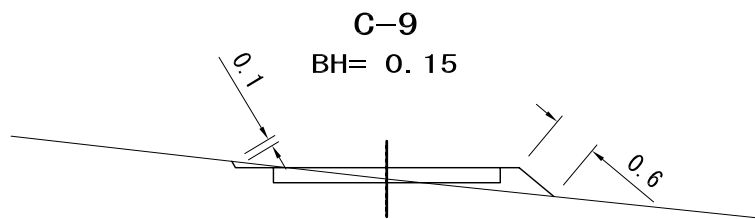
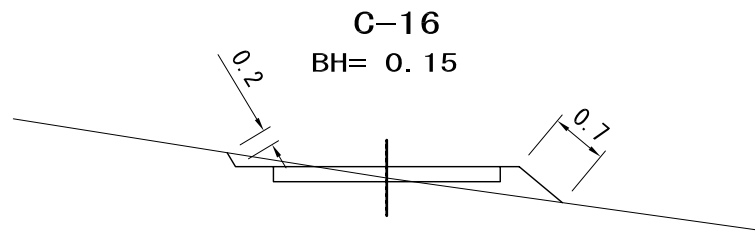


C-13～C-14 方向



C-15～C-16 方向

標準横断面図 S=1:100



D 路線

路線の概要

D 路線は、B 路線の B-15 と B-16 の中間を起点として分岐する枝線で、A、B 路線ではカバーしきれない川側の造林地 1022 林班は小班での施業を行うために計画する路線である。

延長

- L= 790m

主な構造物

- コルゲートパイプ(φ0.6m) 1箇所

① D-0～D-10 区間

B 路線から分岐する起点予定位置は横断傾斜が急なため、取付部に適当な 20m 程度山側の緩傾斜地に起点を変更した。また、予定路線位置は部分的に横断傾斜が急な箇所があるため予定位置を 30m 程度山側に変更した。

縦断勾配：2～5%程度

横断勾配：18°～24°程度



B 路線との分岐点から D-1 方向



D-5～D-6 方向

② D-11～D-20 区間

D-12～D-13 の沢渡りに向かい一部急な斜面を通過するが極力切土高を抑えながら沢を横断する。また、D-15 から奥の尾根は予定路線位置が 35° ～ 40° の急斜面であることから、路線を 40m程度山側に変更している。

縦断勾配：1～9%程度

横断勾配： 27° ～ 30° 程度

D-12～D-13 の沢：沢勾配 21% コルゲートパイプ($\phi 0.6\text{m}$)程度が必要。



D-12～D-13 の沢 下流方向



D-12～D-13 の沢 上流方向



D-15~D-16 方向



D-17~D-18 方向

③ D-21～D-26 区間

尾根から急傾斜地を避け遷急線上部の緩傾斜地を通過した後、4%～8%の下り勾配を利用して終点に到着する。

縦断勾配：4～8%程度

横断勾配：19°～22°程度



D-21 付近の川側 急傾斜地



D-21～D-22 方向

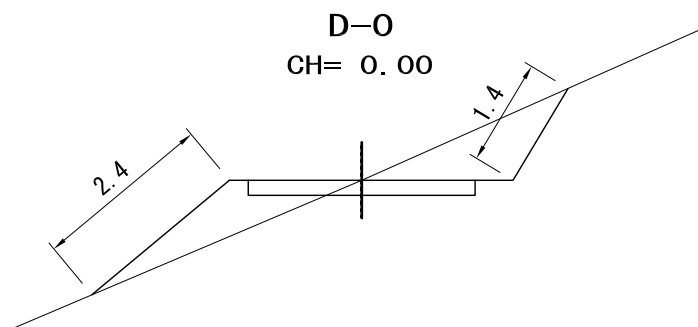
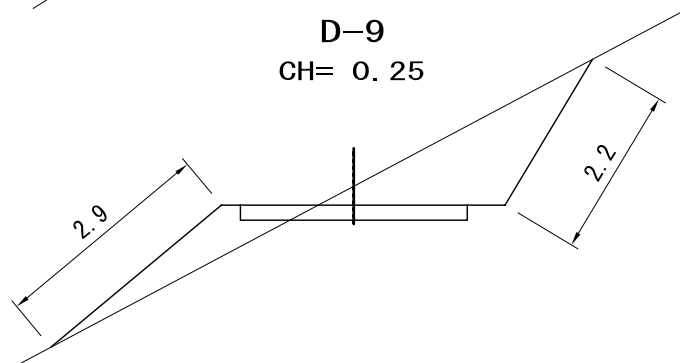
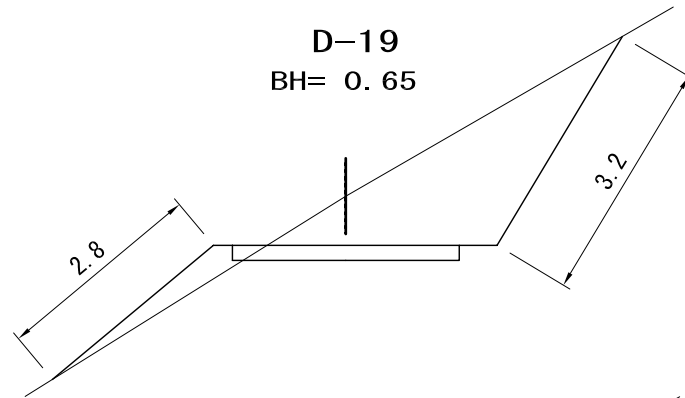
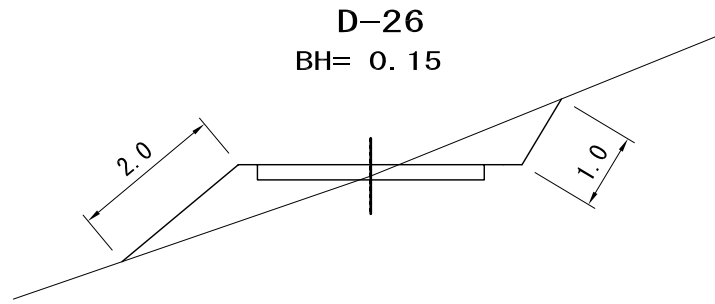


D-24～D-25 方向



終点 D-26 から奥の沢方向

標準横断面図 S=1:100



E 路線

路線の概要

E 路線は、B 路線の B-49 を起点として分岐する枝線で、B 路線ではカバーしきれない川側の造林地 1022 林班ろ小班での施業を行うために計画する路線である。この施業区域は両脇を深い沢に囲まれた尾根部であり、D 路線や F 路線からの延長が困難であるため、B 路線から尾根伝いにヘアピンカーブを巻きながら目的地に下っている。

延長

- L= 530m

主な構造物

- 主に平尾根部で 10° 以下の緩傾斜地を通過するため排水施設等の構造物設置は必要ない。

その他

- 全路線を通して横断傾斜が 10° 以下であるため両脇の沢に向かう森林作業道は容易に取り付くと考えられる。

① E-0～E-10 区間

B 路線の B-49 を起点として分岐する路線で、尾根伝いにヘアピンカーブを連続して巻きながら 12% の縦断勾配を利用して下る路線となっている。

縦断勾配：9～12%程度

横断勾配：3°～8°程度



B 路線の分岐点 B-49 から E-1 方向



E-5 から E-6 方向

② E-11～E-15 区間

尾根部の 10° 以下の横断傾斜地でヘアピンカーブを連続して巻きながら 9～12%の縦断勾配を利用して下る路線となっている。

縦断勾配：5～9%程度

横断勾配： 16° ～ 34° 程度



E-13 から E-14 方向



E-16 から E-17 方向

③ E-16～E-17 区間

尾根部で 5° 前後の緩傾斜地を 7%程度の縦断勾配を利用し終点の平場に向かっている。

縦断勾配：7%程度

横断勾配：3° ～6° 程度

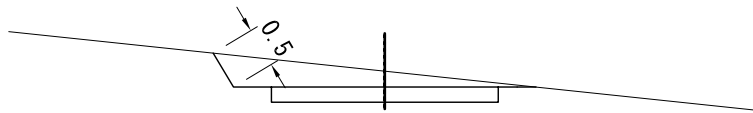


終点 E-17 から奥方向

標準横断面図 S=1:100

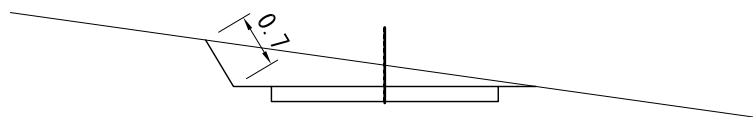
川側取付の場合
E-16

BH= 0.20



川側取付の場合
E-10

BH= 0.35



E-0

BH= 0.11



F 路線

路線の概要

F 路線は、北海道道 143 号北見白糠線から分岐する陸別町道入口付近を起点とし一部分収育林内を通過したのち、B 路線ではカバーしきれない川側の造林地 1022 林班い小班及び 1024 林班い小班での施業を行うために計画する路線である。この施業区域に到達するためには E 路線側から深い沢とその前後の急傾斜地を通過する必要がある。このためコスト及び維持管理を考慮すると、町道側を起点とし分収育林の一部を通過して施業地に入ることが望ましい。また、F 路線は他の路線と違い、アクセスは陸別町道のみからの路線であるが市場の方向は A 路線と同様となる。

延長

- L= 770m

主な構造物

- コルゲートパイプ(φ1.2m) . . . 1箇所

その他

- 一部横断傾斜が 30° を超える箇所を通過する短い区間で、薄層盛土などの流出を防止するため、ふとんかご等の簡易構造物を設置する可能性がある。
- 沢とその前後を除く区間は横断傾斜が 10° 以下の区間が多くあるため森林作業道の取付可能な箇所が多い。

① F-0～F-6 区間

陸別町道から分収育林の一部を利用して造林地に進入し、10° 前後の緩傾斜地を通過する路線となっている。

縦断勾配：3～9%程度

横断勾配：7° ～12° 程度



F-0～F-1 方向



F-4～F-5 方向

② F-7～F-13 区間

予定路線の沢渡りとその前後は急傾斜地であることから、それを避けるためF-7 付近から 7%～9%の縦断勾配で手前の尾根部を利用しながら、予定線より 50m程度川側を通過している。

縦断勾配：4～7%程度

横断勾配：3°～25°程度

F-12～F-13 の沢：沢勾配 21% コルゲートパイプ(φ1.2m)程度が必要。



F-8～F-9 方向



F-10～F-11 方向



F-12~F-13 の沢 CL から上流方向



F-12~F-13 の沢 CL から下流方向

③ F-14～F-21 区間

予定路線付近の緩傾斜地を 5%前後の縦断勾配で終点の沢手前に向かっている。

縦断勾配：4～7%程度

横断勾配：9°～25°程度



F-14～F-15 方向



F-16～F-17 方向



F-20～F19 方向（土場利用可）

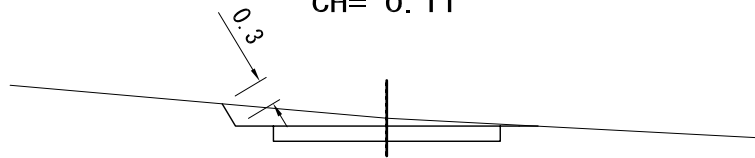


終点 F-21 から奥方向

標準横断面図 S=1:100

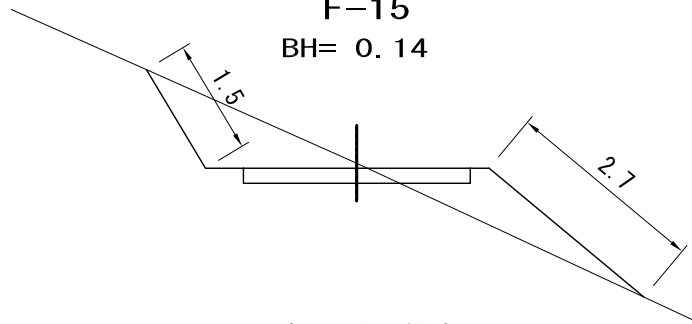
F-21

CH= 0.11



F-15

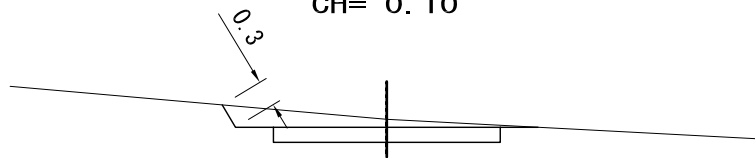
BH= 0.14



川側取付の場合

F-10

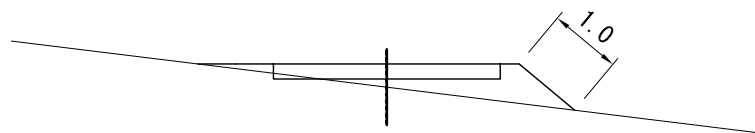
CH= 0.10



山側取付の場合

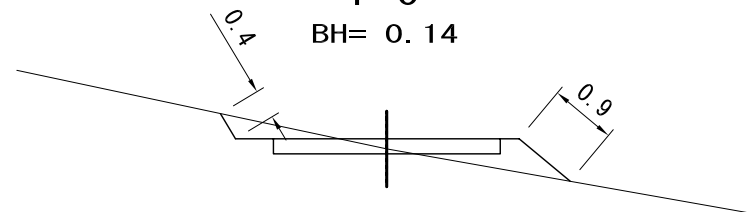
F-6

BH= 0.31



F-0

BH= 0.14



G 路線

路線の概要

G 路線は、A 路線の A-155 付近から分岐し、B 路線の B-19 と B-20 の中間付近に接続する循環路線である。この路線は、A 路線及び B 路線ではカバーできない 1022 林班に、ほ小班での施業を行うために計画する路線である。

延長

- L= 840m

主な構造物

- G 路線は尾根筋が近く集水範囲が小さいことと、流水による浸食等の形跡が見られないことから、排水施設等の構造物設置は行わない。

① G-0～G-10 区間

A 路線の A-155 を起点として分岐し、B 路線の B-19 と B-20 の中間を終点として結ぶ路線である。G-0～G-10 の区間は予定路線位置の緩傾斜地を 4%～9% の下り勾配で通過している。

縦断勾配：4～9%程度

横断勾配：19°～27°程度



A-155 の分岐点から G-1 方向



G-7～G-8 方向

② G-11～G-20 区間

終点が予定路線位置より 50m程度川手に変更しなければ取付かないため、G-10 から G-20 の区間は 9%の下り勾配を利用して極力緩傾斜地を通過している。

縦断勾配：5～9%程度

横断勾配：7°～30°程度



G-14～G-15 方向



G-18～G-19 方向

③ G-21～G-25 区間

G-21 から G-25 の区間は 10° 前後の緩傾斜地を 5%～8%の下り勾配を利用して B 路線の B-19 と B-20 の中間に到達する。

縦断勾配：5～8%程度

横断勾配： 11° ～ 13° 程度



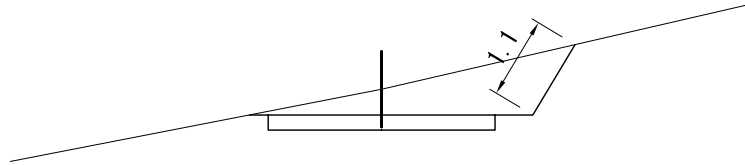
G-21～G-22 方向



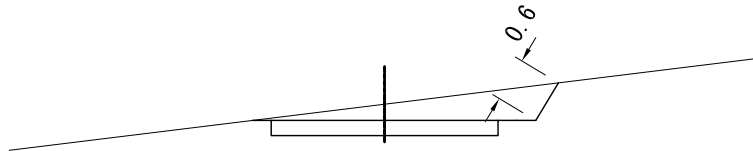
G-24～G-25 方向

標準横断面図 S=1:100

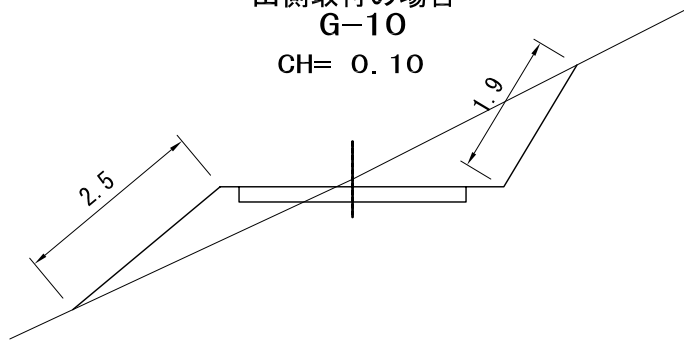
川側取付の場合
G-23
BH= 0.34



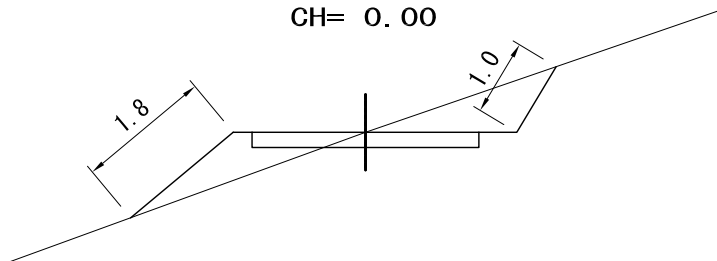
川側取付の場合
G-12
CH= 0.22



山側取付の場合
G-10
CH= 0.10



G-0
CH= 0.00



H 路線

路線の概要

H 路線は、A 路線の A-175 付近から分岐する枝線で、A、B 路線ではカバーしきれない造林地 1022 林班い小班と 1024 林班い小班での施業を行うために計画する路線である。

延長

- L= 890m

主な構造物

- 主に集水範囲の小さい尾根部付近と 10° ～ 30° 程度の横断傾斜地を通過するため排水施設等の構造物設置箇所はない。

① H-0～H-10 区間

分岐点の予定位置より横断傾斜の緩い A-175 を起点位置に変更した。また、予定路線位置は斜面が急なため 20m程度山側に路線変更している。

縦断勾配：1～4%程度

横断勾配：8°～30°程度



A 路線の分岐点 A-175 から H-1 方向



H-6～H-7 方向

② H-11～H-20 区間

予定路線位置は横断傾斜が急なため 20～40m程度山側の緩斜面を通過している。

縦断勾配：2～9%程度

横断勾配：22° ～30° 程度



H-12～H-13 の沢下流方向



H-19 の沢頭から下流方向

③ H-21～H-30 区間

予定路線位置は横断傾斜が急なため 10m程度山側の緩斜面を通過している。

縦断勾配：5～8%程度

横断勾配：22°～33°程度



H-22～H-23 方向



H-28～H-29 の尾根 川側方向

④ H-31～H-34 区間

H-31～H-34 の区間は、H-29 の尾根部から予定路線の終点位置に向かい 2%程度の緩い縦断勾配で到達する。

縦断勾配：2%程度

横断勾配：24°～26°程度

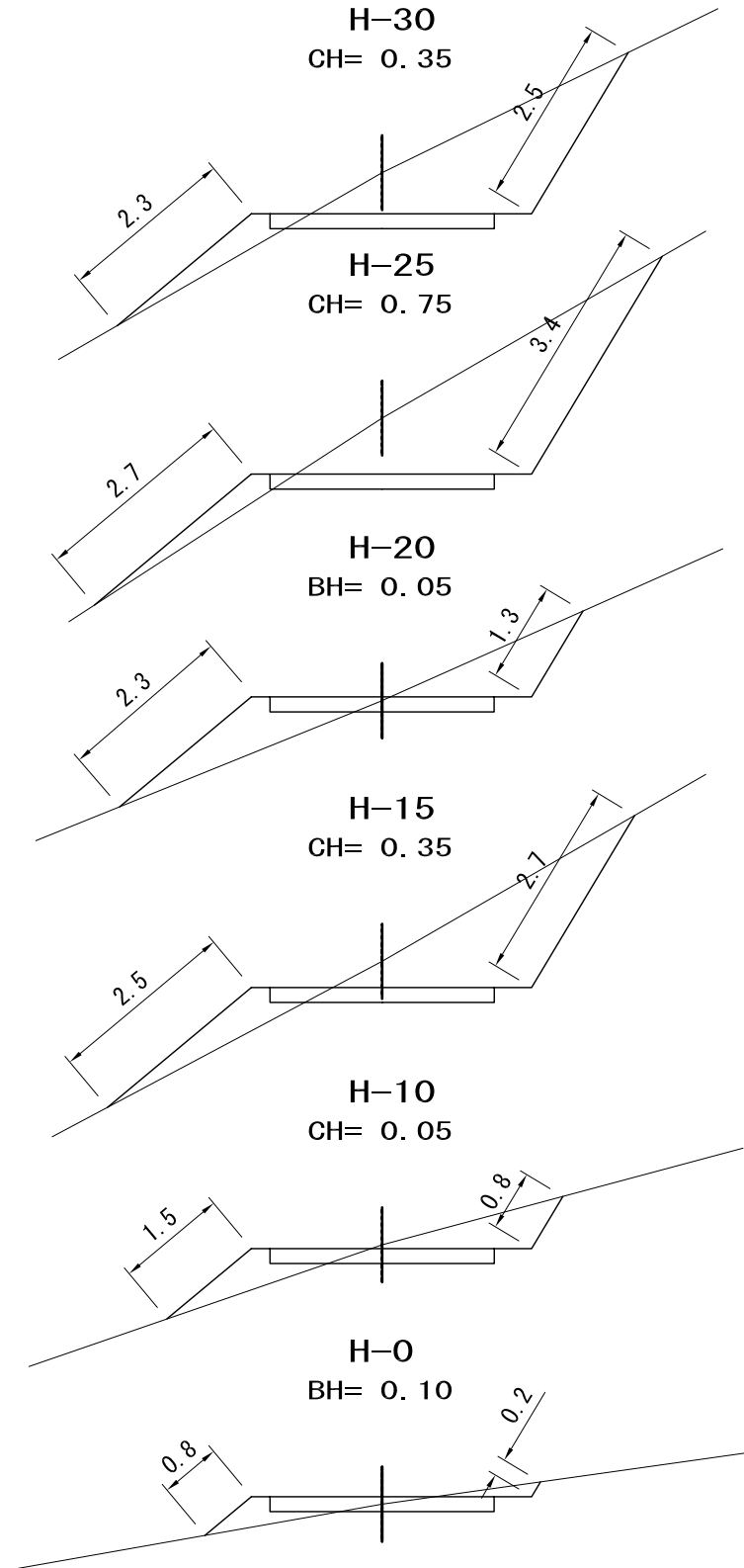


H-32～H-33 方向



終点 H-34 から奥方向

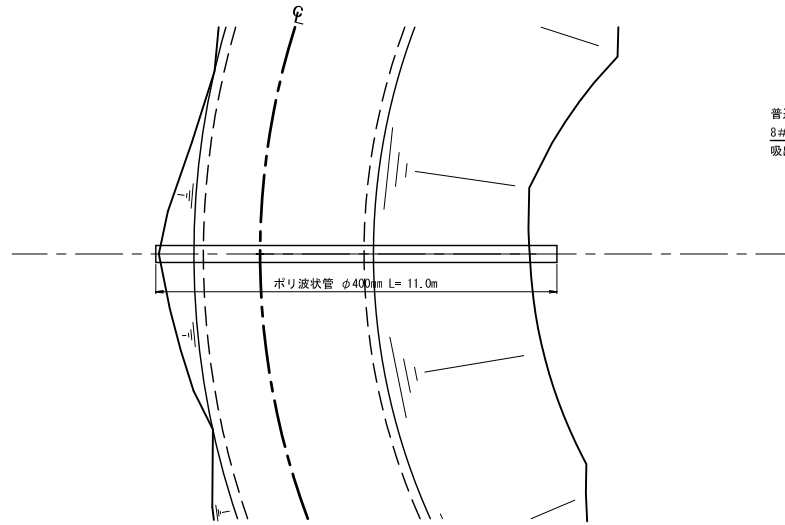
標準横断面図 S=1:100



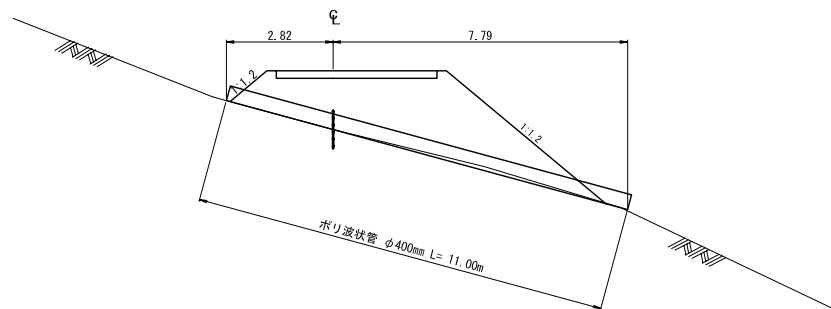
想定される標準構造物図① S=1:200

排水施設
ポリ波状管

平面図

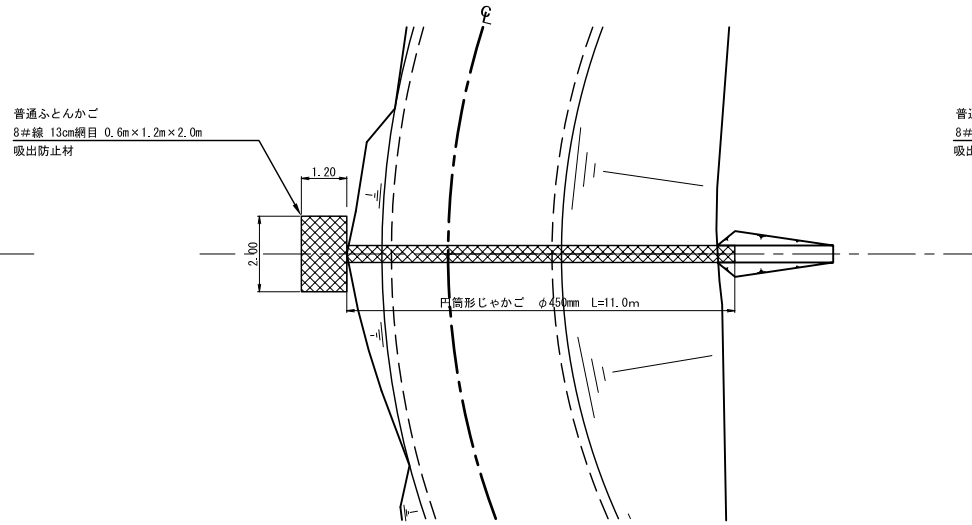


断面図

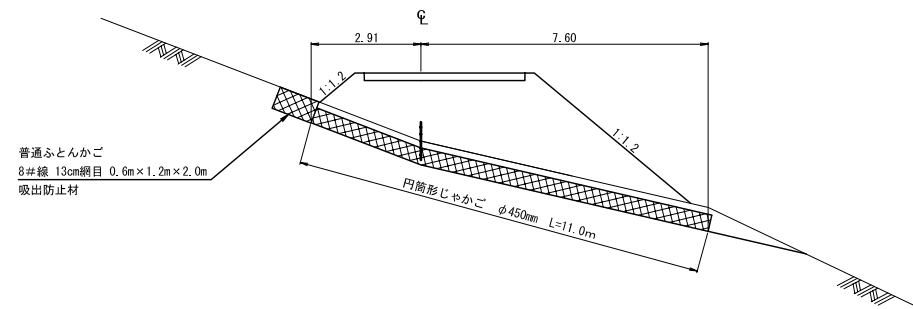


排水施設
暗渠排水（円筒形じゃかご）

平面図



断面図 S=1:100

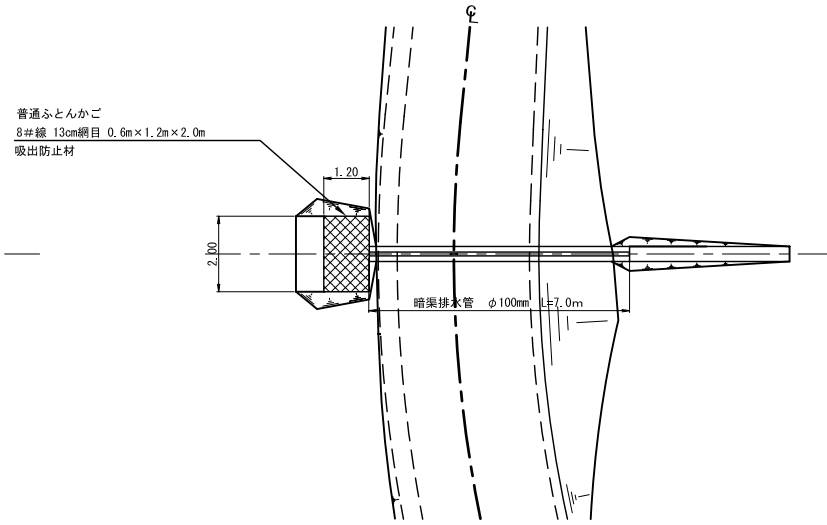


円筒形じゃかご断面図 S=1:50

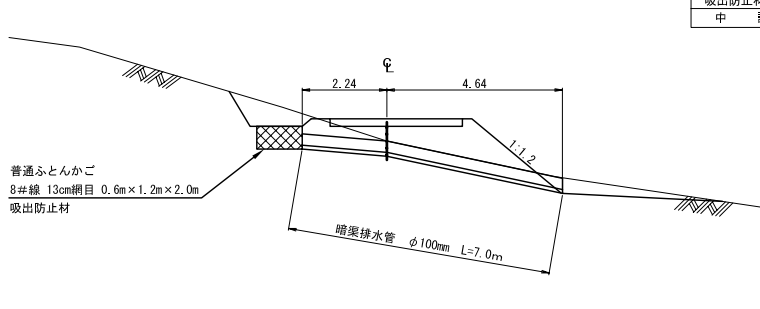


排水施設
暗渠排水（有孔管）

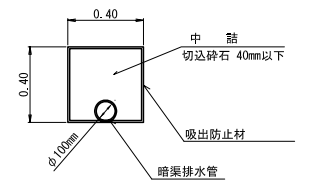
平面図



断面図 S=1:100



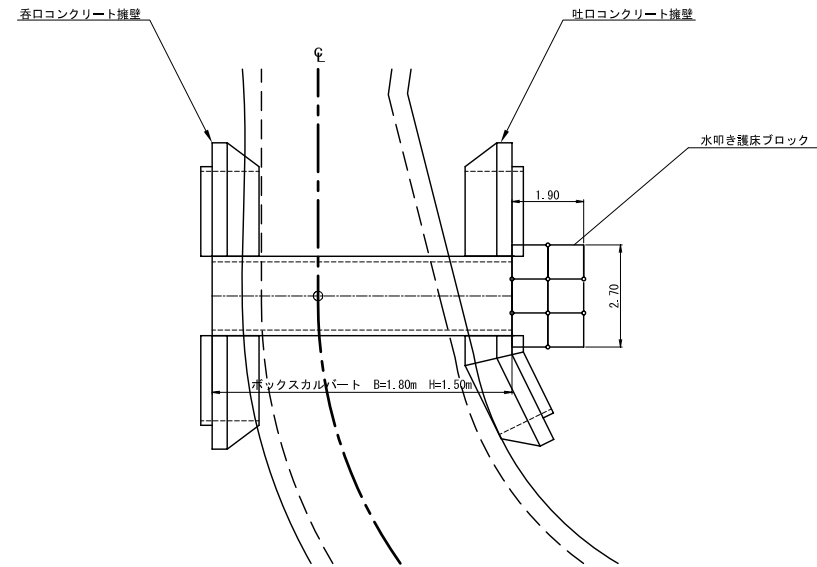
パイプ暗渠排水工断面図 S=1:20



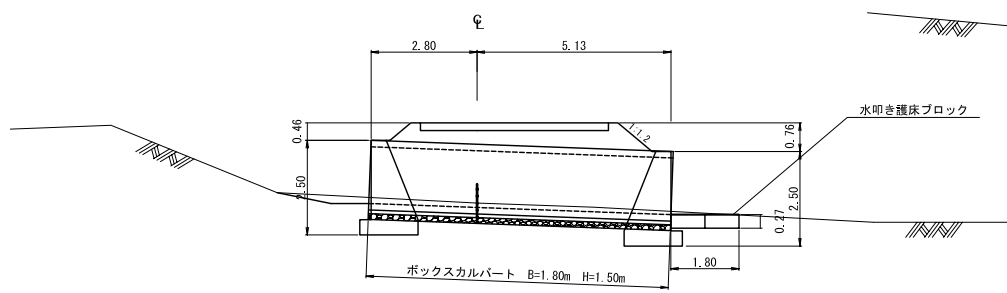
材料表		
名称	適用	規格・寸法
暗渠排水管		高密度ポリエチレン管（有孔）φ100
吸出防止材		厚10mm
中詰		切込砕石 40mm以下

排水施設
ボックスカルバート

平面図

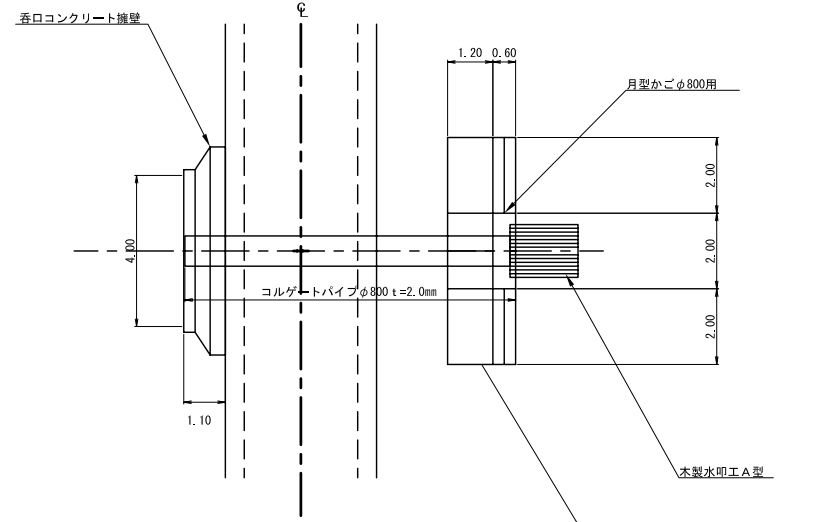


断面図

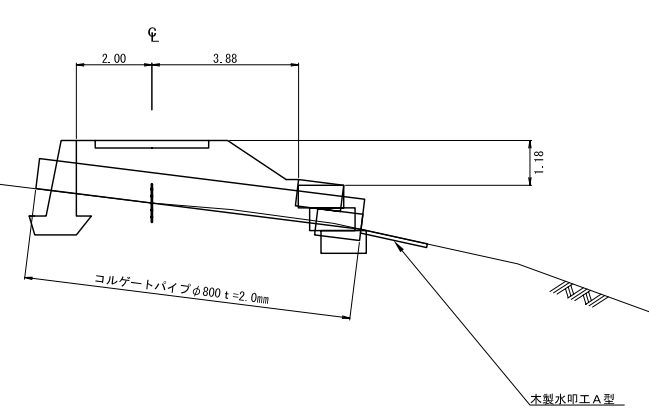


排水施設
コルゲートパイプ

平面図

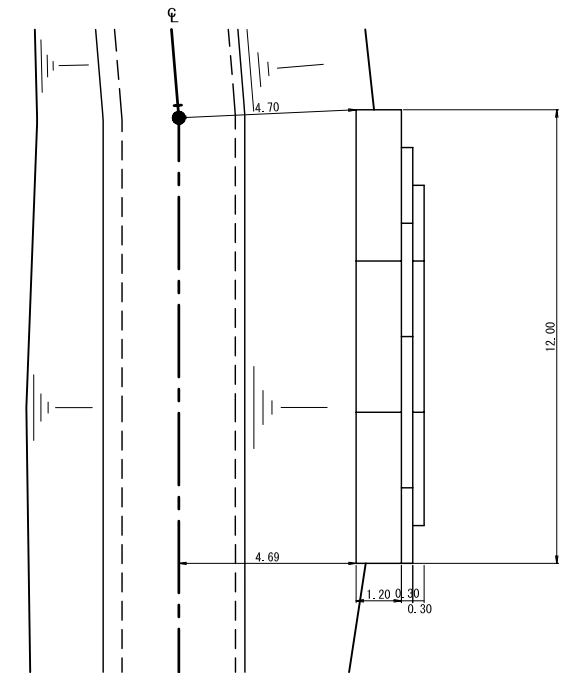


断面図



擁壁工
ふとんかご

平面図



正面図

