

林道施設使用許可にともなう林道 維持修繕向上と収入確保について

荘川営林署 尾神担当区主任 ○大 洞 正 浩

1. はじめに

当署管内の林道総延長は、専用林道と併用林道を合わせ約182kmに及び、支局管内でも上位を占める距離となっており、又急傾斜な山岳地帯を縦走する、きわめて厳しい環境の中にあります。

これらの林道の維持修繕は、今後の森林施業を実施する上で不可欠な条件ですが、国有林野事業の財政事情から敷砂利等の購入をはじめ、十分に実施できない実態にあります。

そこで、電源開発KKの施設巡視及びラリー等の林道使用許可にともない、受益者負担による敷砂利の実施等を行い、合わせて利用料金による収入確保を行ったのでその内容を報告します。

2. 内 容

(1) 電源開発KKの敷砂利負担

当署管内には、ロックフィルダムで有名な電源開発KKの御母衣ダムがあります。

このダムの取水は、荘白川村の国有林がほとんどとなっています。

尾上郷国有林・六厩川国有林・大白川国有林には、取水の為の小ダム、水位観測施設、放流警報機等の施設が点在しており、冬期を除き年間を通じて巡視、点検、保守管理と電源開発KKにおいて、かなりの林道が使用されています。

そこで当署では電源開発KKと林道使用協定を結び、第2条の但し書に「甲乙いずれかが巡視を目的とした使用であっても、あらかじめ甲乙で協議の上、敷砂利数量を定め負担させることが適当である。」として、覚書に年間敷砂利数量を定め表1のとおり各林道へ供給しています。

(2) ラリー主催者の敷砂利負担

平成元年度に、森茂六厩川林道において、林道使用許可によりラリーを行いました。

これまで、ラリー使用許可時の砂利負担については、林道使用条件書の中で8号の「申請者の責に帰する事由により林道を棄損したときは、申請者は林道を現状に回復すること、但し現状回復が困難または不可能な場合は、金銭をもってその損害を補填する。」こととなっており、少々林道が掘れても担当区主任の目視確認では、砂利要求でき難い実態でありました。

そこで平成2年度の林道使用許可からは「第8号にかかわらず、林道補修砂利を1車両1通

表-1



(林道シンボルマーク)

電源開発K・Kの敷砂利負担年間量

林道名	敷砂利負担量
日照岳	400㎡
森茂六厩川	200㎡
大黒谷	150㎡
アワラ谷	150㎡
計	900㎡

表-2 ラリー実施前実施後の路面荒廃状況調査

調査ポイント		直線		曲線	
		使用前	使用后	使用前	使用后
No. 1	右	13.0Cm	13.0Cm	31.0Cm	31.0Cm
	左	12.0Cm	12.0Cm	30.0Cm	30.0Cm
No. 2	右	19.0Cm	19.0Cm	13.0Cm	14.0Cm
	左	15.0Cm	16.5Cm	8.0Cm	8.5Cm
No. 3	右	17.0Cm	17.0Cm	30.0Cm	31.0Cm
	左	26.0Cm	26.0Cm	22.0Cm	23.0Cm
No. 4	右	18.0Cm	18.5Cm	21.0Cm	22.0Cm
	左	16.0Cm	16.5Cm	15.0Cm	15.5Cm

行当り 1 m³以上（現地敷込み）を補填する。」こととしました。

(3) ラリーの砂利供給量試算

このことについては、尾上郷国有林内にラリーコースを設定した段階で4ポイントを設けて調査を実行したところ、表2のとおりであり、割合と削られていないのが分ります。

しかし、使用区域において表層敷砂利がかなり飛散していることでもあり、砂利供給は必要との考えに基づき、ラリー実行関係者と協議の上1 m³の負担をお願いしたものです。

これらを実行することにより、各路線への敷砂利供給量は表3のとおりとなります。

(4) 林道利用料

ラリー競技実行にともなうもの及び自転車（MTB）ツアー実行による利用料収入は表4のとおりでありました。

表-3 ラリー主催者の敷砂利負担量

林道名	敷砂利負担量
日照岳	16 m ³
蛭ヶ野	66 m ³
大黒谷	16 m ³
計	98 m ³

$$49台 \times 2 m^3 (2通行) = 98 m^3$$

表-4 収入確保

ラリー	105,000円
MTB	15,000円
計	120,000円

3. 結果

- (1) 当署の林道に敷込する山砂利は、尾上郷国有林の別山谷林道と野々俣国有林の松山谷林道の沿線から採取することができるが、採取量が少なく運搬距離も遠いことから、利用頻度の低い路線や支線部分まで十分な敷込みを行うことは困難な実態にあった。これが、敷砂利の使用者負担によって、優先度の低い林道についても維持修繕が可能となった。
- (2) 今まで林道の修繕ができなくやむなく通行制限を実施していた路線についても、砂利敷込みが可能となり林道の機能回復と交通安全が図られるようになった。
- (3) 凹凸が少なくなり、ミニバスの通行が可能となった結果、保育作業等への通勤時間短縮が図られた。
- (4) 凹凸が少なくなることにより、降雨時の水はけが良くなり、路体が強化された。
- (5) 林道利用における各種競技参加者は都市居住者が多く、景観、空気、水等国有林のPRにも役だった。

- (6) 林道利用における各種競技参加者の飲食、宿泊、給油、施設の利用等を通じて、地元振興や地域のPRに寄与できた。
- (7) 定期的に砂利敷込みを行うために地元企業の育成にも役だっている。
- (8) 林道利用による収入確保ができた。
- (9) 維持修繕労働力の軽減が図れた。

結 果

林道の維持が保たれるようになった
林道通行の安全が向上し、輸送時間の短縮が図れた
利用料による収入確保ができた
利用者に国有林の存在と理解が得られた
地元振興に寄与できた

4. ま と め

以上のように、林道維持修繕費の利用者負担等を実施したことによって、林道維持修繕経費を有効に活用し、林道利用区域の拡大を図ることが可能になったことと、ラリー等競技を通じ国有林のPR画に及ぶ効果が得られたと確信します。

電源開発KKLについては林道使用協定により今後とも砂利供給が続けられることになりました。

また、ラリーについては、コースの沿線には人家もなく、雄大で全国的に最良との折り紙をJMR C中部（JAF中部地域クラブ）競技会運営委員会から頂いておりますし、ラリーチームの好評をいただきました。

このように地元関係機関並びに、商工会議所、団体の協力関係を強力に推維すれば、林道利用による国有林のPRと林道維持修繕の軽減化並びに地域振興が図れることから、これからも積極的に対応してゆきたいと考えております。

今後ラリー競技等の実行面で、年間何回可能かまた実施後の砂利飛散についてモーターグレーダーの導入を図れないか等の問題点もあり競技関係者と協議を行いつつ改善に努力したいと考えています。