

6. 主要通過点及び現況写真等

全路線延長

- L=13,290m

A 路線

路線の概要

A 路線は、北海道道 143 号北見白糠線と、恩根内林道を結ぶ延長 5.6 km の路線である。1022 林班と 1020 林班の広い施業範囲をカバーするとともに、F 路線を除くすべての路線がこの A 路線に合流して市場に向かうため重要な役割を果たす路線となる。

延長

- L= 5,610m

主な構造物

- コルゲートパイプ(Φ2.5m)、もしくは BOX カバート(B=1.8 H=1.5) . . . 1箇所
- コルゲートパイプ(Φ1.5m) . . . 1箇所
- 既設コルゲートパイプ(Φ0.8m) . . . 1箇所
- 既設コルゲートパイプ(Φ1.2m) . . . 1箇所
- コルゲートパイプ(Φ1.0m) . . . 2箇所
- コルゲートパイプ(Φ0.8m) . . . 2箇所
- コルゲートパイプ(Φ0.6m) . . . 1箇所

計 9 箇所

- ポリ波状パイプ (Φ0.4m) もしくは暗渠排水工等 . . . 7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。
- 沢渡り前後の水捌けの悪い区間や、既設集材路跡等から表面水が集まるような箇所については、山側に側溝を設置する。

① A-0～A-10 区間

既設の作業道路が、林道の規程に沿って作られていることから格上げして林業専用道として利用する。

縦断勾配：1～7%程度の勾配が多いが、一部 10%～14%の区間がある。



A-2 から A-3 方向



A-7 から A-8 方向

② A-11～A-15 区間

B 路線との分岐点に向かうため、既設の作業道路から山側の造林地（20° 程度の中傾斜地）を通過する区間となっている。

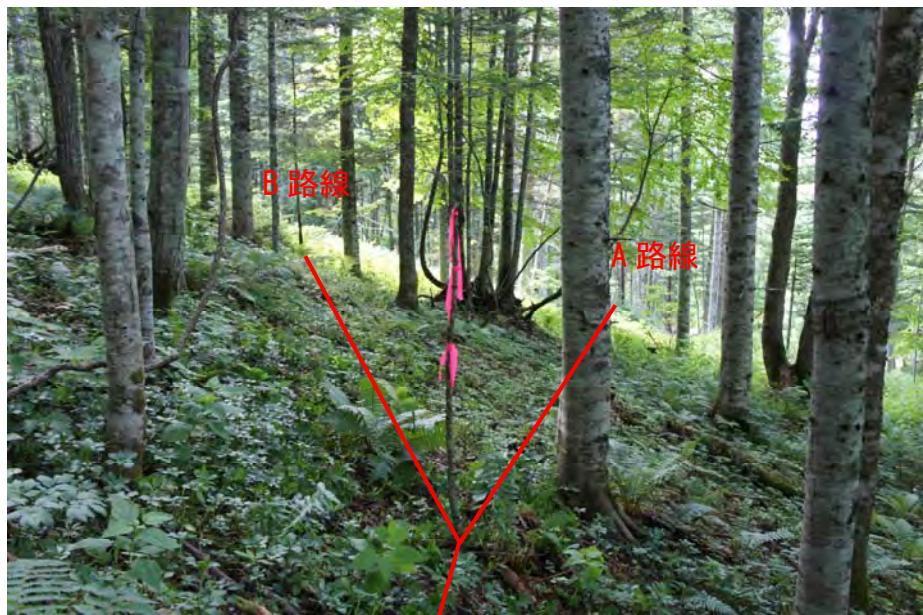
縦断勾配：2～8%程度



A-11 から A-12 方向



A-12 から A-13 方向



A-15 の B 路線との分岐点

③ A-16~A-24 区間

B 路線との分岐点から縦断勾配を下げながら既設作業路を一部利用し、奥の沢渡り箇所に向かう区間となっている。

縦断勾配： 2～9%程度

横断勾配： 8°～20° 程度



A-16~A-17 方向



A-20～A-21 方向（既設集材路跡を利用）



A-23～A-24 方向

④ A-25～A-27 区間

予定路線の沢渡り箇所は、上流側の 2 つの沢が合流した下流を渡る予定であったが、現地を確認した結果、2 つの沢は合流せず沢形状の両脇を平行に流れていること、沢を渡った後の尾根に向かう斜面が 35° ~ 40° 程度の急斜面となっていることから、これを避けることのできる沢渡りの位置までルートを山側に移動した。

縦断勾配： 5~7%程度

横断勾配： 10° 程度

A-25～A-26 の沢: 沢勾配 4% コルゲートパイプ ($\phi 2.5m$)、もしくは BOX カバート ($B=1.8$ $H=1.5$) 程度が必要。



当初の予定路線位置沢渡り箇所（横断傾斜 35° ~ 40° ）



A-25～A-26 方向（沢渡り箇所）



A-25～A-26 の沢上流方向



A-26～A-27 方向

⑤ A-28～A-32 区間

予定路線の急斜面を避け、2つ目の沢渡り箇所を越え緩傾斜地を緩く上っていく区間となっている。

縦断勾配：3～8%程度

横断勾配：10°～25°程度

A-30～A-31 の沢：沢勾配 8% コルゲートパイプ(Φ1.5m)程度が必要。



A-30～A-31 方向（沢渡り箇所）



A-30～A-31 の沢上流方向

⑥ A-33～A-37 区間

緩傾斜地を 9%の縦断勾配を利用して上っていく区間となっている。

縦断勾配： 5～9%程度

横断勾配：13° ～18° 程度



A-32～A-33 方向



A-36～A-37 方向

⑦ A-38～A-53 区間

予定線は A-40 から奥でヘアピンカーブを 2 回巻いているが、現地踏査を行った結果横断傾斜が急でヘアピンカーブの設置には不向きなため、A-40 付近の緩傾斜地を利用して高さを上げることで、予定路線の奥で合流するようルート変更を行った。また、当初予定していた突き出しの C 路線側に膨らませることで、施業範囲のバランスを向上させる。

縦断勾配： 3～11%程度

横断勾配： 3°～18° 程度



当初の予定路線位置ヘアピン手前の急傾斜地（横断傾斜 40°）



A-40～A-41 方向



A-45～A-46 方向



A-53～A-54 方向（作業道取付可）

⑧ A-54～A-64 区間

A-55～A-60までの区間は図面より高低差が大きいため、8～9%と一部12%の勾配を利用して沢渡り位置に向かっている。また、沢渡りの位置を考慮し予定線より若干低い位置を通過している。

縦断勾配：3～12%程度

横断勾配：18°～32°程度

A-61～A-62の沢：沢勾配：35% ポリ波状パイプ(Φ0.4m)か、暗渠排水工が必要。



A-57～A-58 方向



A-61～A-62 の沢 上流方向

⑨ A-65～A-74 区間

A-70～A-71 の沢渡りの位置まで、急傾斜地を避け既設集材路を利用しながら通過する。途中 A-67～A-68 にも小さな沢がある。

縦断勾配：3～12%程度

横断勾配：18°～32°程度

A-67～A-68 の沢：沢勾配 30% ポリ波状パイプ($\phi 0.4m$)か、暗渠排水工が必要。

A-70～A-6771 の沢：コルゲートパイプ($\phi 0.8m$)程度が必要。



A-67～A-68 方向（既設集材路跡を利用）



A-70～A-71 の沢 上流方向

⑩ A-75～A-88 区間

A-75～A-79までの区間は作業道の取付部や土場に利用可能な緩傾斜地を通過している。A-80の尾根を越えると横断傾斜が 27° ～ 33° のやや傾斜の急な区間を通過するため、極力横断傾斜の緩い予定箇所より川側を尾根の等高線に沿そって通過している。

縦断勾配：2～9%程度

横断勾配： 9° ～ 33° 程度



A-77 川側



A-81～A-82 方向

⑪ A-85～A-95 区間

A-85 と A-95 の沢は排水施設の設置を避けるため、沢頭の上を通過するよう縦断勾配を一部の区間で 12%とした。また、A-91 から A-93 の区間は既設集材路跡を利用して土工量の軽減を図っている。

縦断勾配：2～12%程度

横断勾配：19°～30°程度



A-85 CL から沢頭



A-91～A-92 方向（既設集材路を利用）

⑫ A-96～A-104 区間

A-98～A-99 の沢渡りは予定路線の位置では沢が深く前後の横断傾斜が急なため、渡りの良い箇所まで路線を上げて通過している。また、A-102 から A-103 の区間は既設集材路跡を利用して土工量の軽減を図っている。

縦断勾配：2～9%程度

横断勾配： 19°～27° 程度

A-98～A-99 の沢：沢勾配 36% ポリ波状パイプ(Φ0.4m)か、暗渠排水工が必要。



A-98～A-99 の沢 上流方向



A-102～A-103 方向（既設集材路を利用）

⑬ A-105～A-114 区間

A-105～A-106 の尾根を越えると A-113～A-114 の沢渡り前後の横断傾斜が急なため、予定路線より山側の若干傾斜の緩い箇所を一部既設集材路跡を利用しながら通過している。

縦断勾配：2～9%程度

横断勾配：25°～29° 程度

A-113～A-114 の沢：沢勾配 23% コルゲートパイプ(Φ0.6m)程度が必要。



A-105～A-106 方向



A-113～A-114 の沢 上流方向

⑭ A-115～A-125 区間

A-115～A-125 の区間は予定路線付近の傾斜が若干緩い箇所を通過している。

縦断勾配：3～9%程度

横断勾配：23°～30°程度



A-120 の尾根 CL から川側方向



A-117～A-118 方向

⑯ A-126～A-135 区間

A-127～A-128 の沢と A-130 の沢を連続して通過する区間で、どちらの沢の前後も水捌けが悪く一部湿地となっている箇所を通過するため、山側に側溝が必要な区間がある。また、予定路線位置には湿地があるため 25m程度山側に移動している。

縦断勾配：7～9%程度

横断勾配：9°～15°程度

A-127～A-128 の沢：沢勾配 25% ポリ波状パイプ(Φ0.4m)か、暗渠排水工が必要。

A-130 の沢：沢勾配 29% ポリ波状パイプ(Φ0.4m)か、暗渠排水工が必要。



A-127～A-128 の沢 上流方向



A-128 の CL 川側の湿地



A-130 の沢 下流方向



A-134 から A-135 方向

⑯ A-136～A-145 区間

A-136～A-145 の区間は沢渡り箇所の排水施設が必要の無い沢頭上の中・緩傾斜地を、予定路線の 50m程度山側で通過している。一部水捌けの悪い箇所を通過するため、山側に側溝が必要な区間がある。

縦断勾配：5～9%程度

横断勾配：12°～26°程度



A-138 から A-139 方向



A-144 から A-145 方向

⑯ A-146～A-151 区間

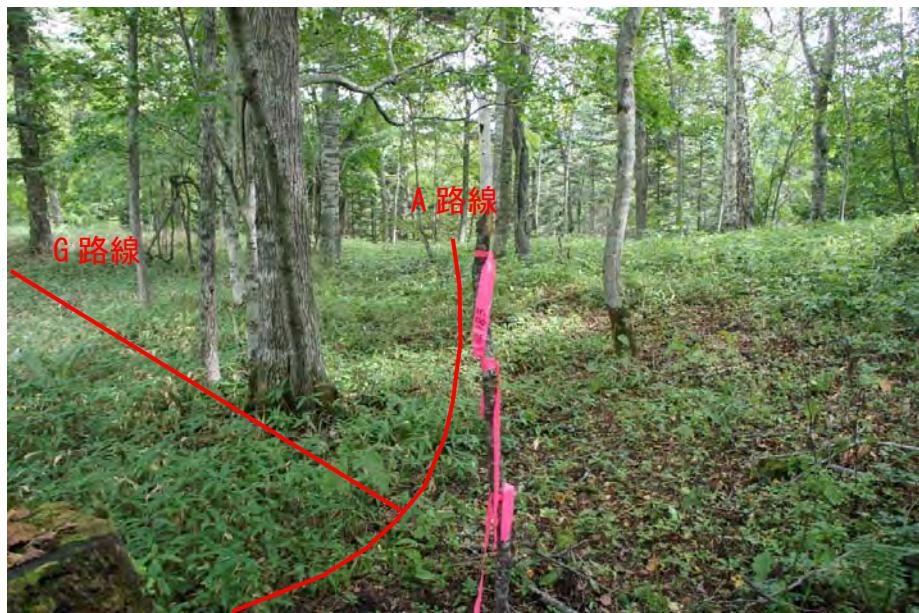
A-146～A-151 の区間は緩傾斜地を、1022 林班と 1020 林班の境界線にあたる尾根部に向かって、5%～7%程度の縦断勾配で緩く上っている。また、A-151 は G 路線の分岐点となっている。

縦断勾配：5～7%程度

横断勾配：12°～16° 程度



A-148 から A-149 方向



A-151 から A-152 方向 G 路線との分岐点

⑯ A-152～A-163 区間

A-152～A-163 の区間は緩傾斜地であるが、既設集材路を利用することから部分的に12%の下り勾配を利用しながら通過している。また、一部水捌けの悪い箇所があるため側溝の必要な区間がある。

縦断勾配：3～12%程度

横断勾配：15°～30°程度

A-162 の沢：沢勾配 12% コルゲートパイプ(Φ0.8m)程度が必要。



A-157 から A-158 方向



A-162 の沢 上流側

⑯ A-163～A-173 区間

A-163～A-173 の区間は A-172～A-173 の沢渡りに向かい造林地の緩傾斜地を通過する区間となっている。また、A-167 で沢頭の水捌けの悪い箇所を通過するため暗渠排水が必要となる。

縦断勾配：3～9%程度

横断勾配： 6°～18° 程度

A-167 の沢頭：暗渠排水工が必要。

A-172～A-173 の沢：沢勾配 18% コルゲートパイプ(Φ1.0m)程度が必要。



A-166 から A-167 方向



A-172～A-173 の沢 上流方向

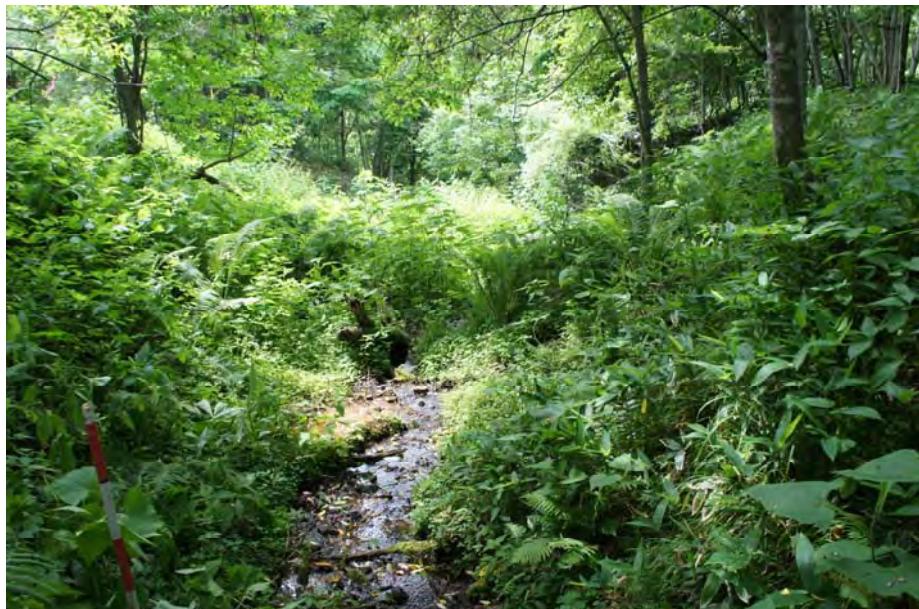
㉚ A-174～A-183 区間

A-174～A-183 の区間は A-175～A-176 の沢渡りに向かい造林地の緩傾斜地を通過する区間となっている。また、A-178 から A-183 にかけては既設集材路を利用しているため 12%の縦断勾配を利用して土工量の軽減を行う。

縦断勾配：3～12%程度

横断勾配：8°～10°程度

A-175～A-176 の沢：沢勾配 18% コルゲートパイプ(Φ1.0m)程度が必要。



A-175～A-176 の沢 下流方向



A-183 の既設作業道の分岐点

② A-183～A-193 区間

A-183～A-193 の区間は既設作業道を林業専用道に格上げして利用する。A-185 の既設コルゲートパイプの布設箇所は土被りが不足している。また、縦断勾配が急なため FH を変更して通過する。

縦断勾配：3～14%程度

A-185 の沢：既設コルゲートパイプ($\phi 1.2m$)



A-185 の沢 上流から CL 方向



A-193～A-192 方向（恩根内林道終点から）

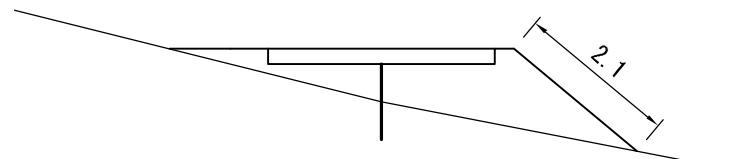
A路線①

標準横断面図 S=1:100

山側取付の場合

A-28

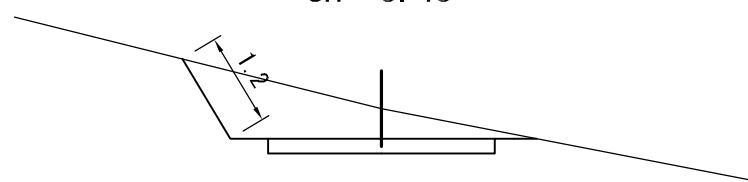
BH= 0. 70



川側取付の場合

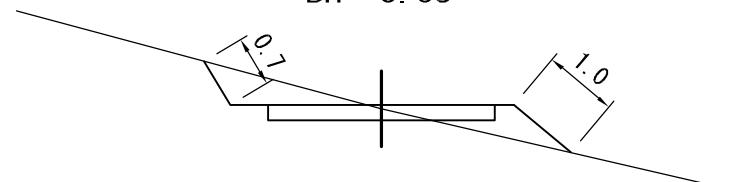
A-28

CH= 0. 40



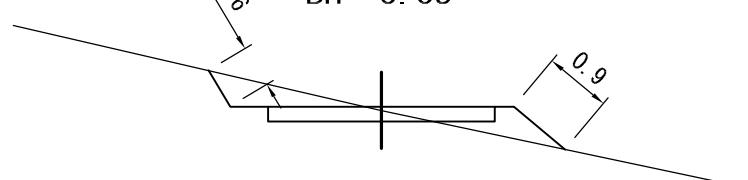
A-22

BH= 0. 05



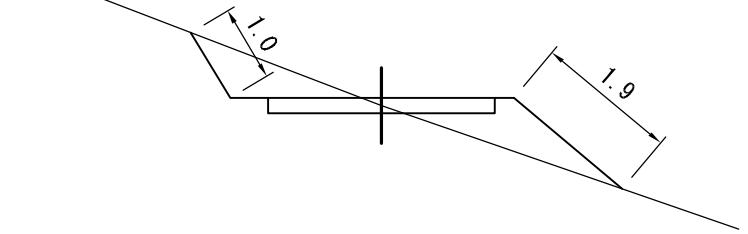
A-18

BH= 0. 05



A-15

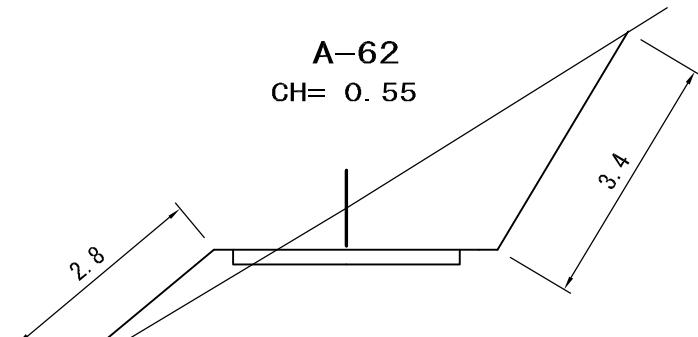
BH= 0. 05



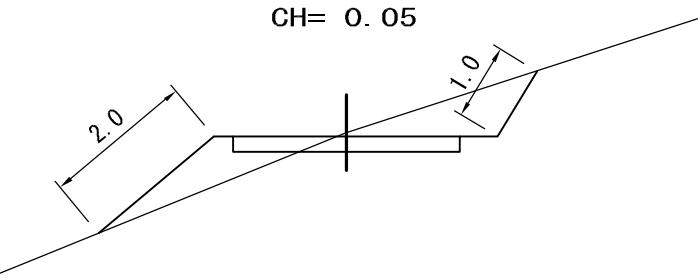
A路線②

標準横断面図 S=1:100

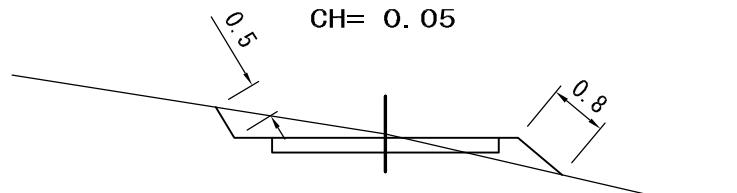
A-62
CH= 0. 55



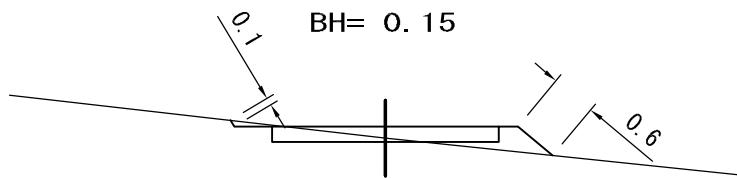
A-56
CH= 0. 05



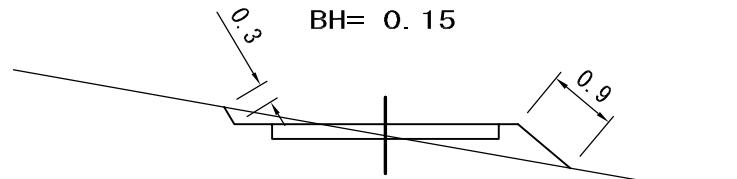
A-50
CH= 0. 05



A-44
BH= 0. 15



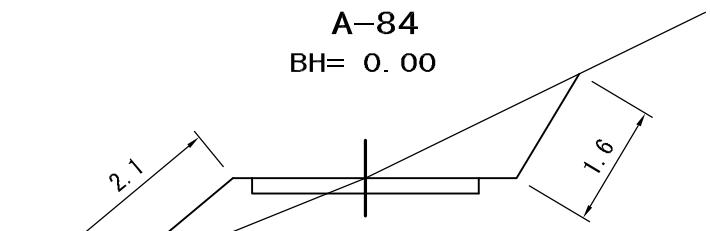
A-36
BH= 0. 15



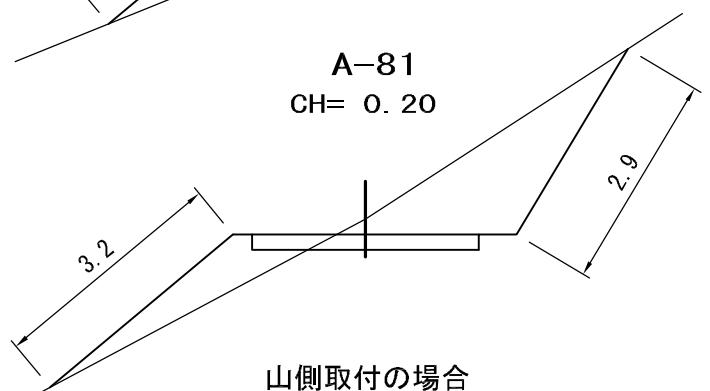
A路線③

標準横断面図 S=1:100

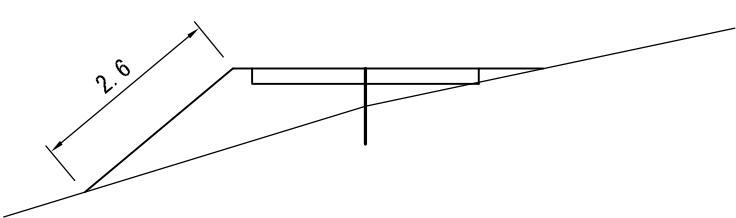
A-84
BH= 0.00



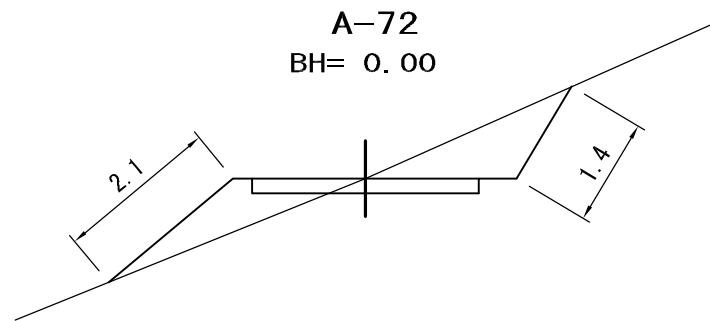
A-81
CH= 0.20



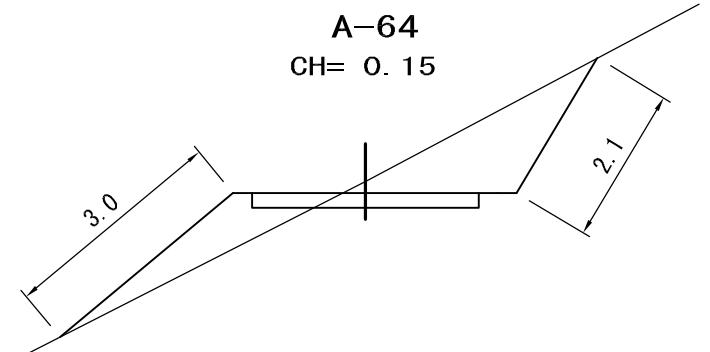
山側取付の場合
A-77
BH= 0.50



A-72
BH= 0.00



A-64
CH= 0.15

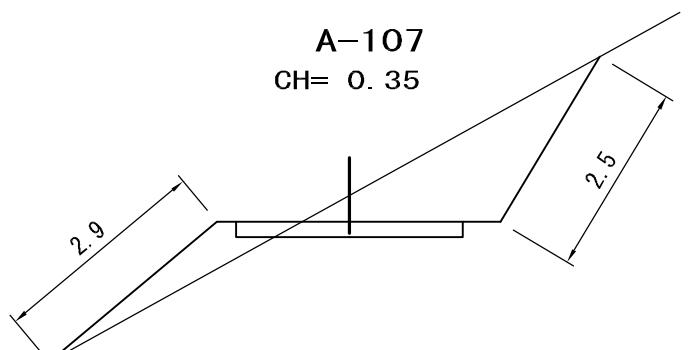


A路線④

標準横断面図 S=1:100

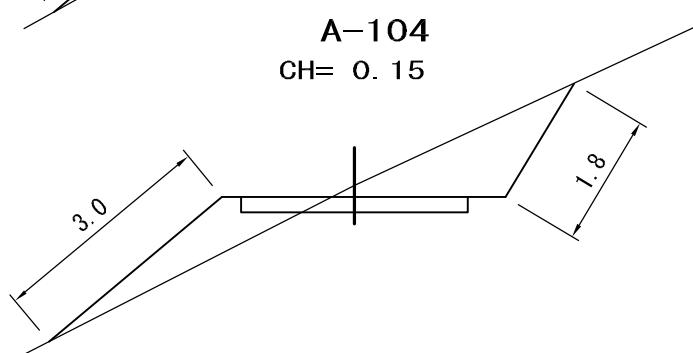
A-107

CH= 0.35



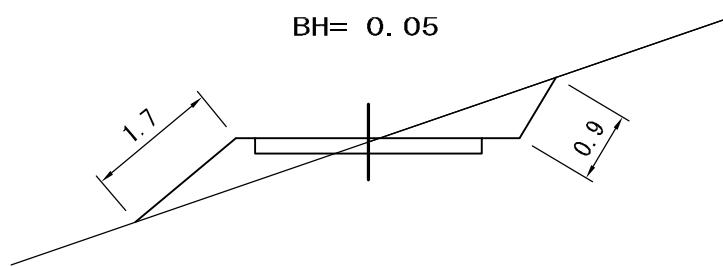
A-104

CH= 0.15



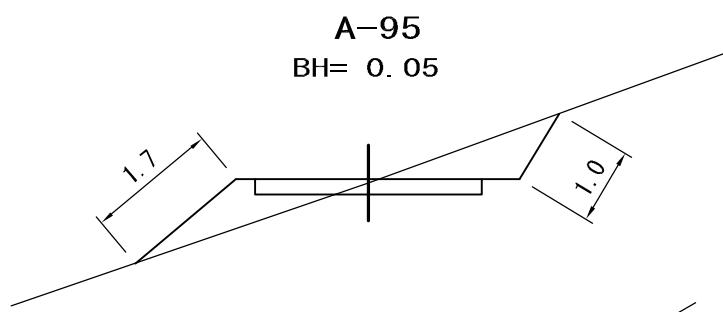
A-100

BH= 0.05



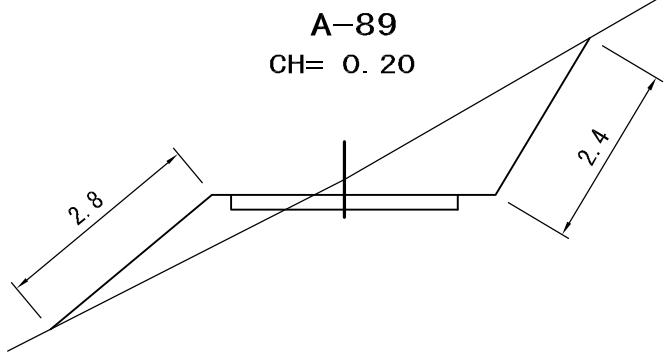
A-95

BH= 0.05



A-89

CH= 0.20

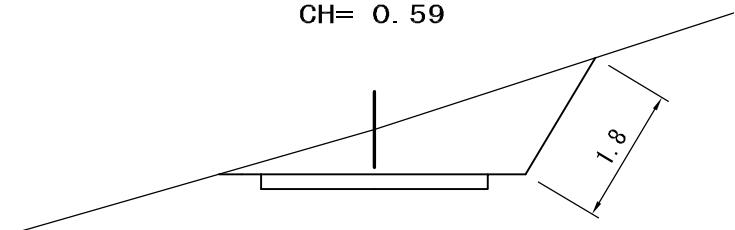


A路線⑤

標準横断面図 S=1:100

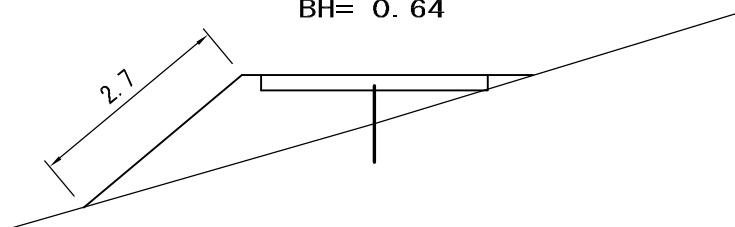
川側取付の場合
A-134

CH= 0. 59



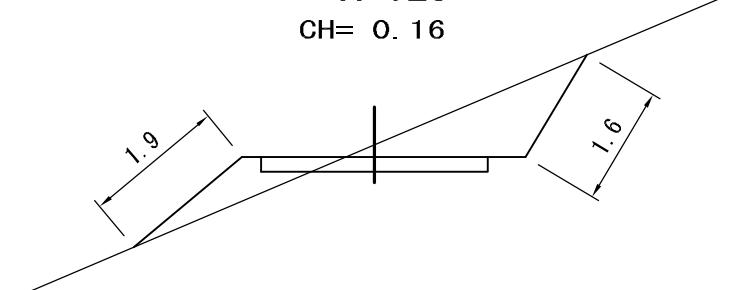
A-130

BH= 0. 64



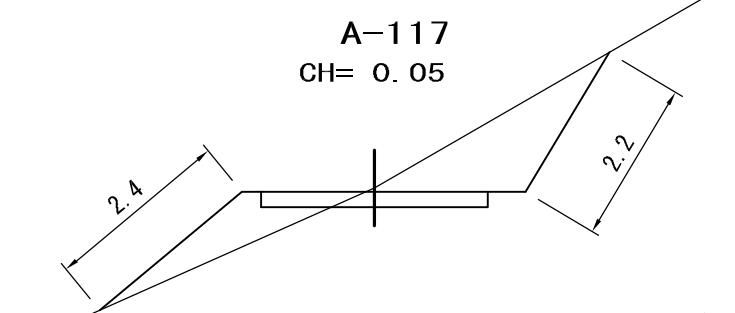
A-125

CH= 0. 16



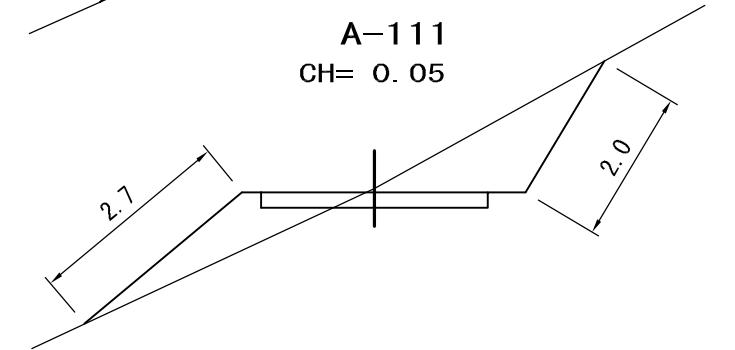
A-117

CH= 0. 05



A-111

CH= 0. 05

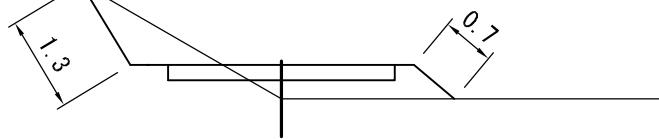


A路線⑥

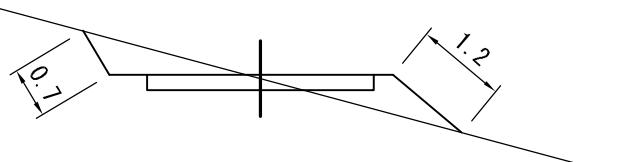
標準横断面図

S=1:100

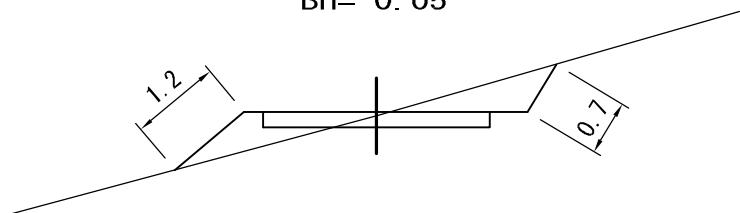
A-158
BH= 0.45



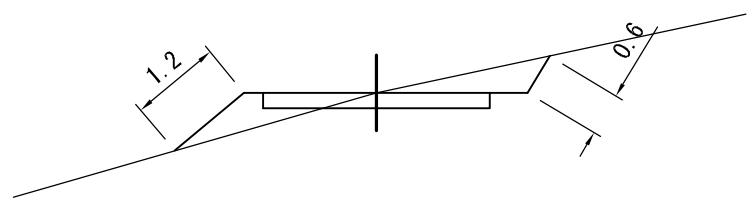
A-153
BH= 0.05



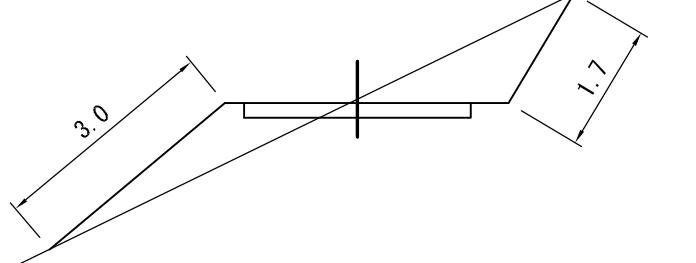
A-150
BH= 0.05



A-145
CH= 0.00



A-140
CH= 0.05



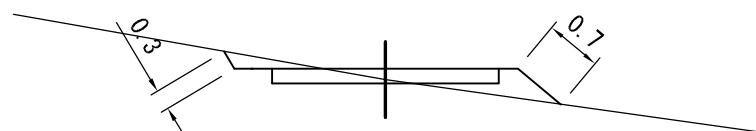
A路線⑦

標準横断面図

S=1:100

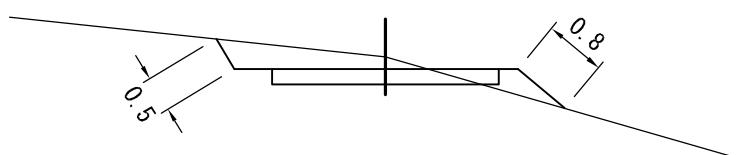
A-175

BH= 0.15



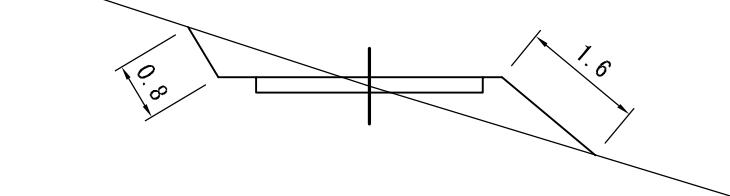
A-168

CH= 0.16



A-165

BH= 0.12



B 路線

路線の概要

B 路線は、A 路線の A-15 から分岐し中腹を通過した後、1024 林班ろ小班の尾根部に到達する。A 路線の次に長い 3.5 km の延長となり、1022 林班と 1024 林班の施業範囲をカバーするとともに、D 路線、G 路線、E 路線の三つの路線の分岐点があり A 路線とともに重要な役割を果たす路線となる。また、B 路線終点と H 路線終点を延長し接続することで循環路線とし、管理経営面への貢献及び保安林機能の維持と向上を図る。

延長

- L= 3,470m

主な構造物

■ コルゲートパイプ(Φ1.0m)	・・・ 1箇所
■ コルゲートパイプ(Φ0.8m)	・・・ 1箇所
■ コルゲートパイプ(Φ0.6m)	・・・ 2箇所
	計 4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。

① B-0～B-10 区間

A 路線の A-15 を起点として分岐する路線で、D 路線の分岐点に向かいヘアピンを巻いて尾根を上がる必要があるため、7%～9%の若干急な縦断勾配と集材路を利用しながら中・緩傾斜地を上っている。

縦断勾配：1～9%程度

横断勾配：10°～34° 程度



B-1 から B-2 方向



B-8 から B-9 方向

② B-11～B-16 区間

D 路線の分岐点に向かい尾根を上がる必要があるため、緩傾斜地の巻き返しが可能な箇所に向かい 5%～9%程度の縦断勾配で通過している。

縦断勾配：5～9%程度

横断勾配：10°～16° 程度



B-12 から B-13 方向



B-15 から B-16 方向

③ B-17～B-27 区間

緩傾斜地を利用して巻き返し、部分的に9%の上り勾配を利用しながらD路線の分岐点にあたる尾根部に向かい、上がっていく区間となっている。

縦断勾配：2～9%程度

横断勾配：13°～18°程度



B-19 から B-20 方向



B-24 から B-25 方向

④ B-28～B-32 区間

B-28～B-32 区間は尾根から中・緩傾斜地を利用しながらゆっくり下っていく。また、この区間には D 路線の分岐点と G 路線の分岐点がある。

縦断勾配：4～9%程度

横断勾配：17°～31° 程度



B-28 と B-29 の間にある D 路線分岐点



B-30 と B-31 の間にある G 路線分岐点

⑤ B-33～B-40 区間

B-33～B-40 区間は、一部 30° 程度の中傾斜地を 9%の縦断傾斜を利用しながら通過し、奥の細尾根の緩傾斜地に向かっている。

縦断勾配：2～9%程度

横断勾配： 13° ～ 31° 程度



B-34～B-35 方向



B-39～B-40 方向

⑥ B-40～B-50 区間

B-42～B-50 区間は、ほぼ予定路線と同様の緩傾斜地を通過している。また、B-49 では沢頭の上を通過しているため排水施設の設置はしない。

縦断勾配：1～7%程度

横断勾配：19°～22° 程度



B-49 の CL から川側



B-49 の CL から山側

⑦ B-51～B-60 区間

B-51～B-60 区間は、ほぼ予定路線と同様の緩傾斜地を通過しながら緩く下っている。

縦断勾配：2～9%程度

横断勾配：9°～32° 程度



B-52～B-53 方向



B-59～B-60 方向

⑧ B-61～B-70 区間

B-61～B-70 区間は、予定路線を通過すると横断傾斜が急な区間がある。また、湿地を通過することから、予定路線山側の緩傾斜地を通過している。

縦断勾配：2～8%程度

横断勾配：21°～26° 程度



B-63～B-64 方向



B-69～B-70 方向

⑨ B-71～B-80 区間

予定路線の通過箇所である B-71 の川側は横断傾斜が緩い湿地であり、その前後は横断傾斜が急なことから、山側の緩傾斜地を通過した後に沢に向かって下っている。

縦断勾配：1～9%程度

横断勾配：18°～21° 程度

B-73 の沢：沢勾配 29% コルゲートパイプ(Φ0.6m)程度が必要。

B-79～B80 の沢：沢勾配 12% コルゲートパイプ(Φ1.0m)程度が必要。



B-72～B-73 方向



B-79～B-80 の沢 下流方向

⑩ B-81～B-90 区間

B-81～B-90 区間は、ほぼ予定路線と同様の緩傾斜地を通過しながら緩く上っている。

縦断勾配：1～9%程度

横断勾配：13°～25°程度

B-81～B-82 の沢：沢勾配 14% コルゲートパイプ(Φ0.8m)程度が必要。



B-81～B-82 方向（沢渡り箇所）



B-85～B-86 方向

⑪ B-91～B-100 区間

B-91～B-97までの区間は、ほぼ予定線の通りとなるが、そこから尾根に向かい急傾斜地に入るため、予定線より山側の緩傾斜地を通過している。

縦断勾配：1～9%程度

横断勾配：14°～29°程度



B-93～B-94 方向



B-98 から森林作業道分岐方向

⑫ B-101～B-110 区間

B-107～B-108 の沢渡り位置は、予定路線位置で渡ると沢が分かれ排水施設が複数になるため、50m程度川側の沢が合流した箇所を沢渡りの位置に変更し一部集材路跡を利用しながら予定路線位置より川側の緩傾斜地を通過する。

縦断勾配：2～8%程度

横断勾配：14°～26°程度

B-107～B-108 の沢：沢勾配 25% コルゲートパイプ(Φ0.6m)程度が必要。



B-103～B-104 方向（既設集材路跡を利用）



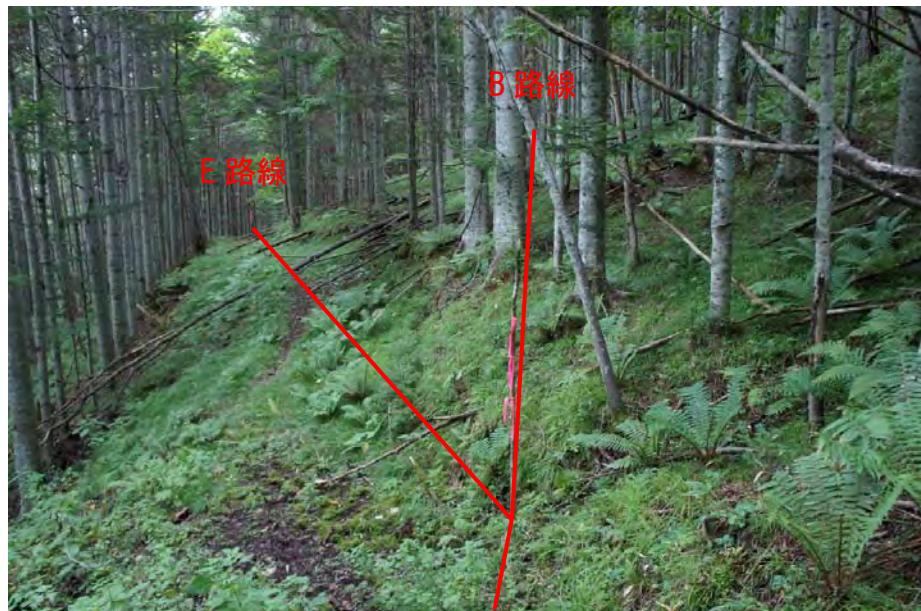
B-107～B-108 の沢渡り

⑬ B-111～B-116 区間

緩傾斜地と一部集材路跡を利用しながら、8%～9%の上り勾配で終点に向かう。第二回検討委員会での提案により、現地検討を行い終点 B-116 で、H 路線の終点と接続し循環路線とした。また、第三回検討委員会での提案により B-111 は、F 路線に接続する新しい E 路線の分岐点となっている。

縦断勾配：1～9%程度

横断勾配：7°～13°程度



B-111～B-112 方向

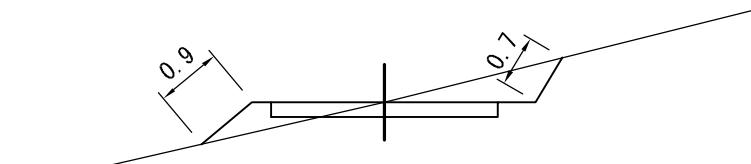


B-115A 森林作業道分岐方向

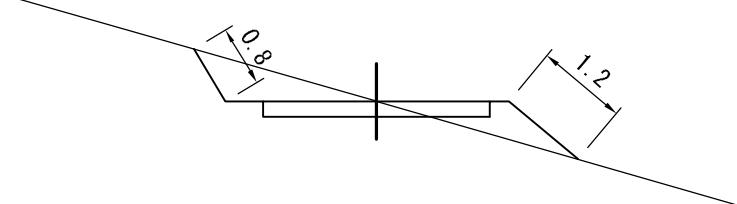
B路線①

標準横断面図 S=1:100

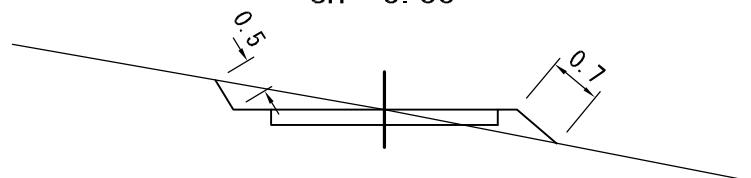
B-20
CH= 0. 00



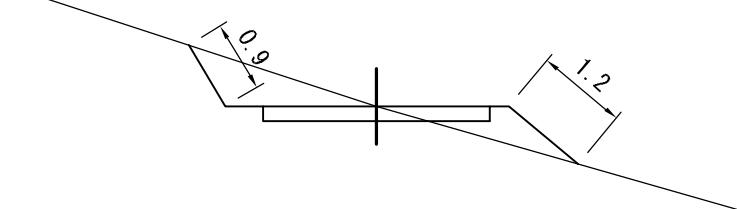
B-15
CH= 0. 00



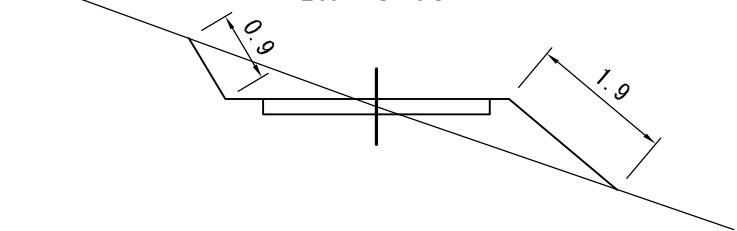
B-10
CH= 0. 00



B-5
CH= 0. 00



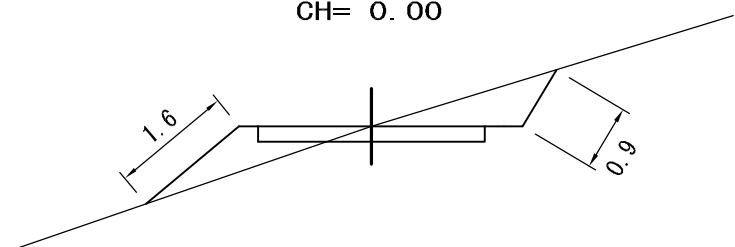
B-1
BH= 0. 10



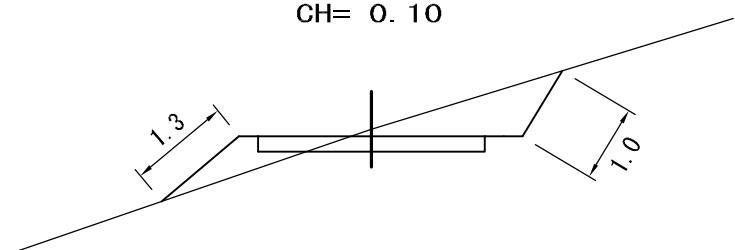
B路線②

標準横断面図 S=1:100

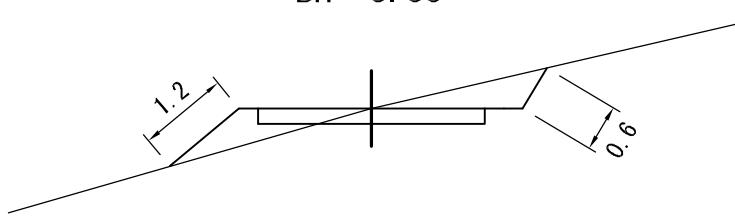
B-40
CH= 0.00



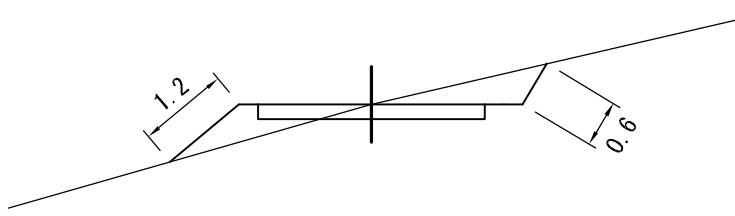
B-40
CH= 0.10



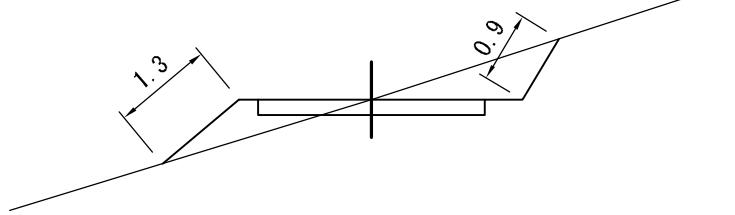
B-36
BH= 0.00



B-30
BH= 0.00

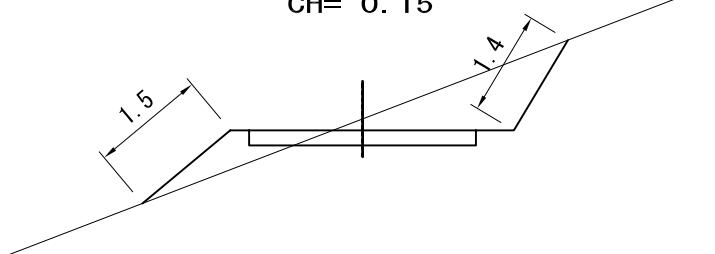


B-25
BH= 0.00

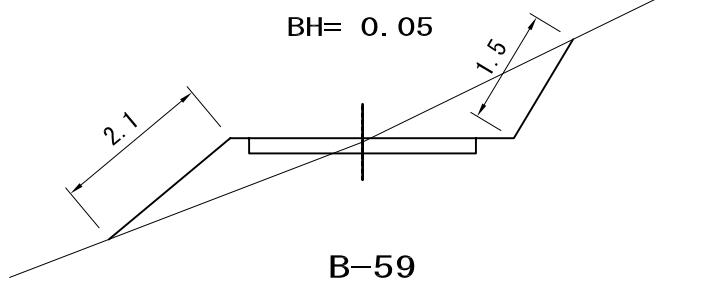


標準横断面図 S=1:100

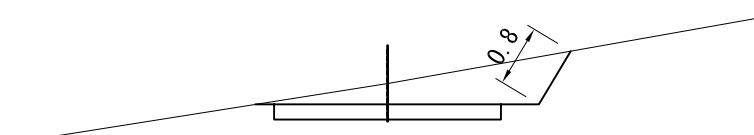
B-70
CH= 0.15



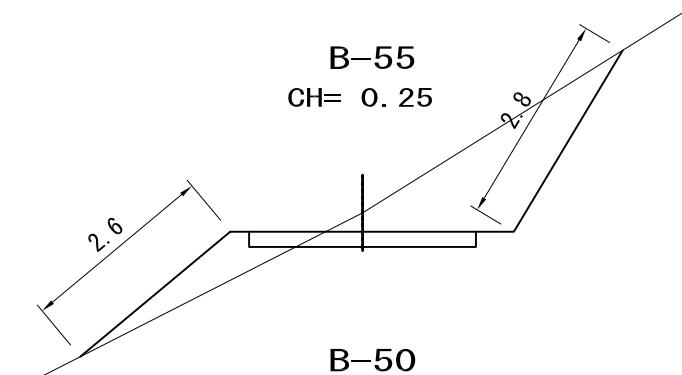
B-65
BH= 0.05



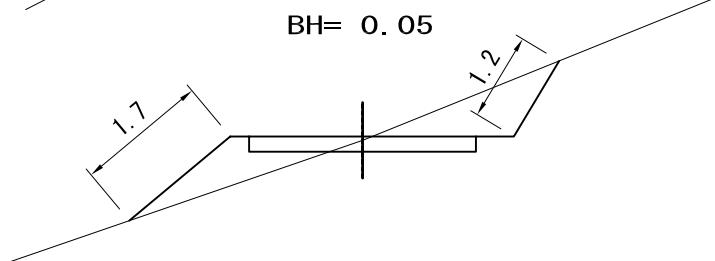
B-59
CH= 0.28



B-55
CH= 0.25



B-50
BH= 0.05

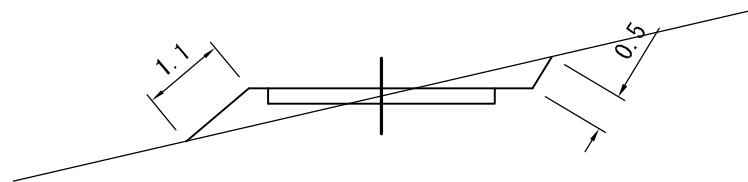


B路線④

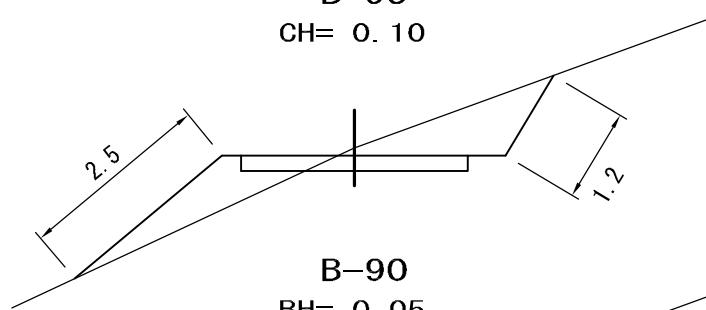
標準横断面図

S=1:100

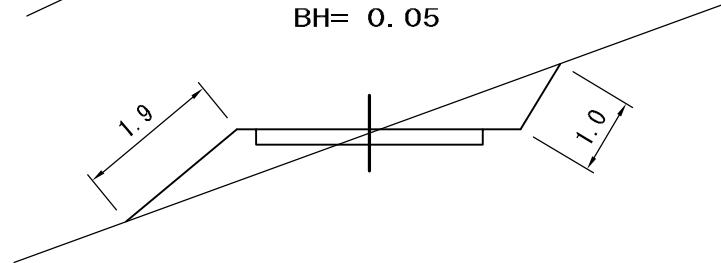
B-99
BH= 0.10



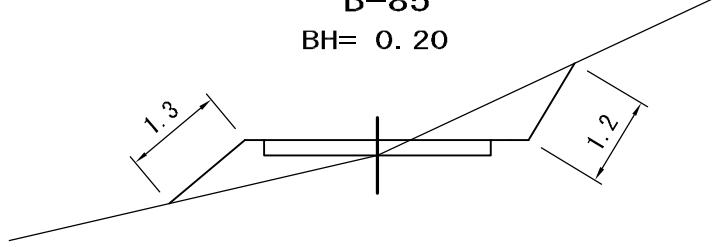
B-95
CH= 0.10



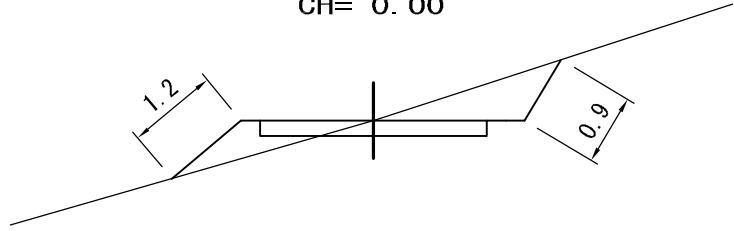
B-90
BH= 0.05



B-85
BH= 0.20



B-75
CH= 0.00



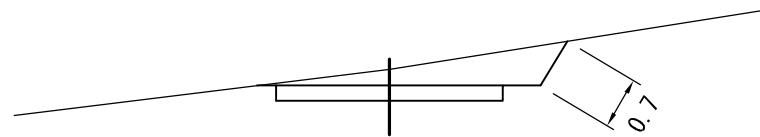
B路線⑤

標準横断面図 S=1:100

川側取付の場合

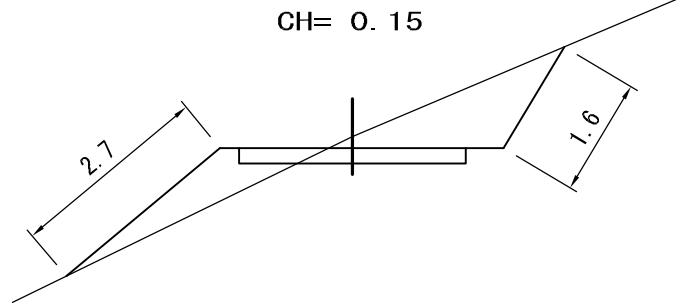
B-115

CH= 0. 22



B-110

CH= 0. 15



D 路線

路線の概要

D 路線は、B 路線の B-28 付近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

- $L = 590m$

主な構造物

- コルゲートパイプ ($\phi 0.6m$) . . . 1 箇所

その他

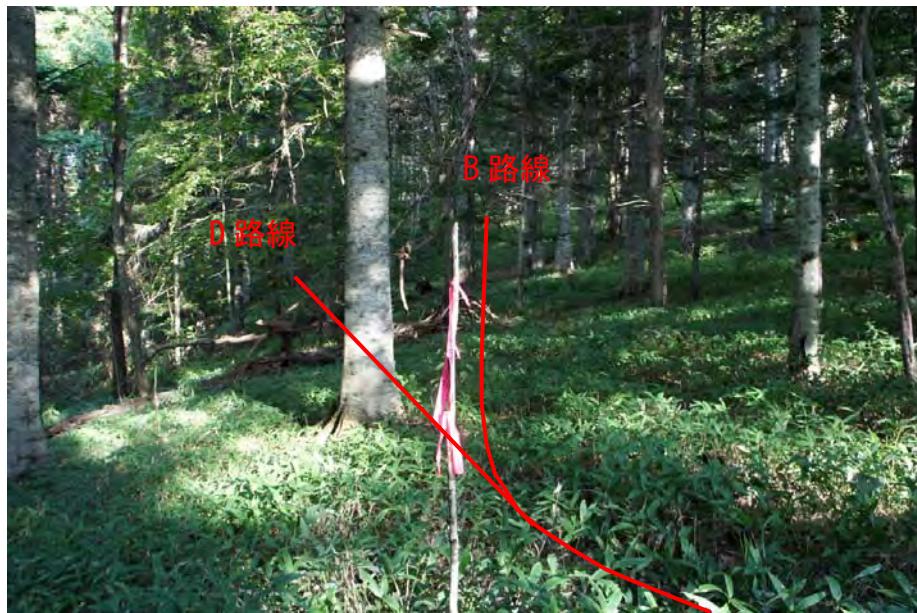
- 一部横断傾斜が 30° を超える箇所を通過する短い区間で、薄層盛土などの流出を防止するため、ふとんかご等の簡易構造物を設置する可能性がある。

① D-0～D-5 区間

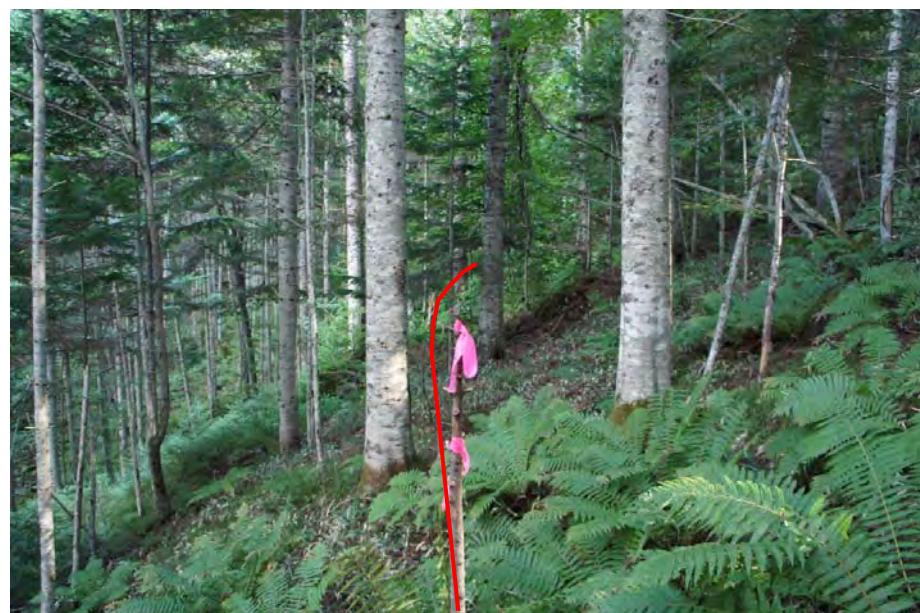
B 路線から分岐する起点位置は、現地検討会での委員の意見を踏まえ現在より高い尾根の平場を利用することとした。D-7～D-8 の沢渡り箇所に向かい下って行かなければならぬことから、一部 11%の急な縦断勾配を利用している。

縦断勾配：6～11%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-6～D-15 区間

D-7～D-8 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-10 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 程度山側の中・緩傾斜地に変更している。

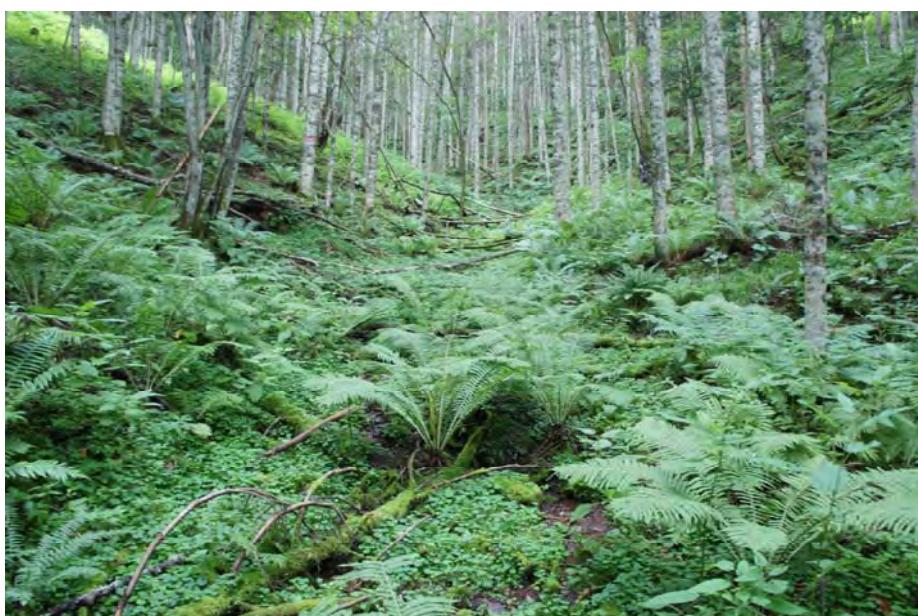
縦断勾配：1～9%程度

横断勾配：27°～30° 程度

D-7～D-8 の沢：沢勾配 21% コルゲートパイプ(Φ0.6m)程度が必要。



D-7～D-8 の沢 下流方向



D-7～D-8 の沢 上流方向



D-10~D-11 方向



D-12~D-13 方向

③ D-16～D-21 区間

尾根から急傾斜地を避け遷急線の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-16 付近の川側 急傾斜地



D-16～D-17 方向



D-19～D-20 方向

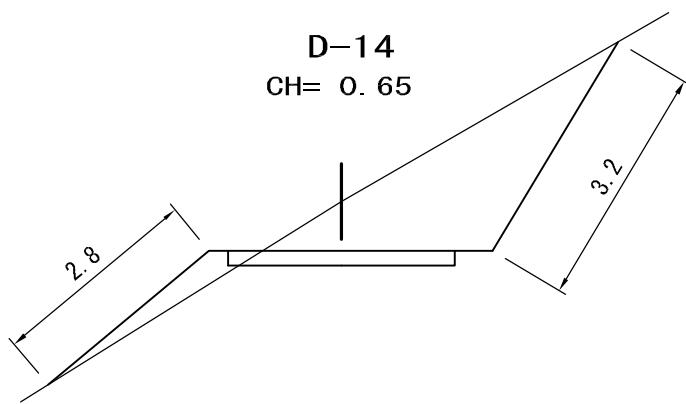


終点 D-21 から奥の沢方向

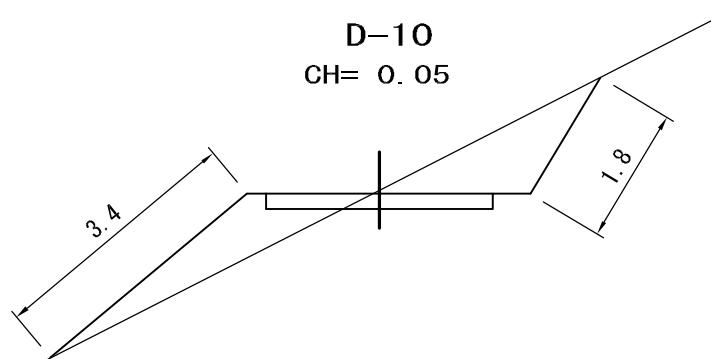
D路線①

標準横断面図 S=1:100

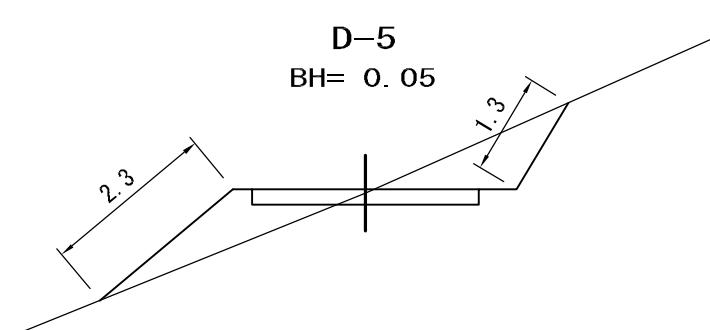
D-14
CH= 0. 65



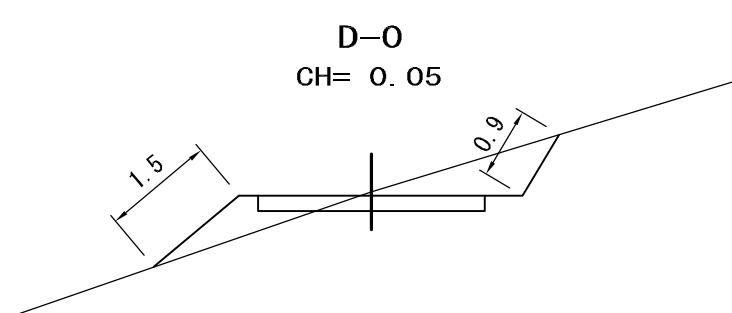
D-10
CH= 0. 05



D-5
BH= 0. 05



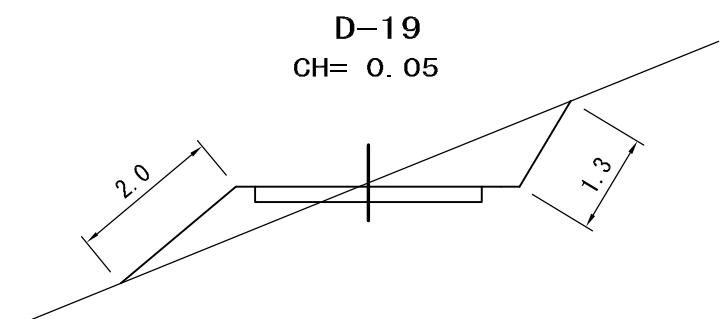
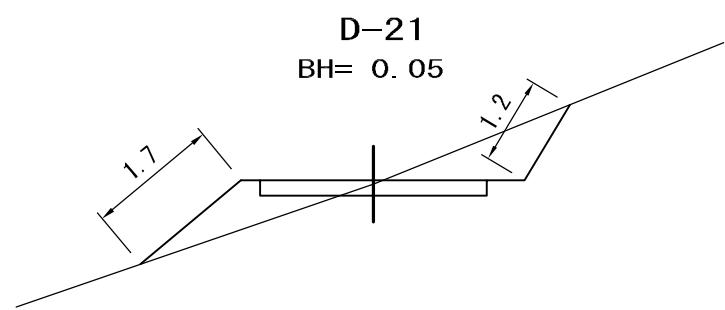
D-0
CH= 0. 05



D路線②

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-111 を起点として分岐し、F 路線の F-6～F-7 の中間点に接続する循環路線であり、保安林機能と分収育林の管理経営面への貢献及び維持と向上を図る路線である。

延長

- $L = 790m$

主な構造物

- ポリ波状パイプ ($\phi 0.4m$) もしくは暗渠排水工等 . . . 2 箇所

その他

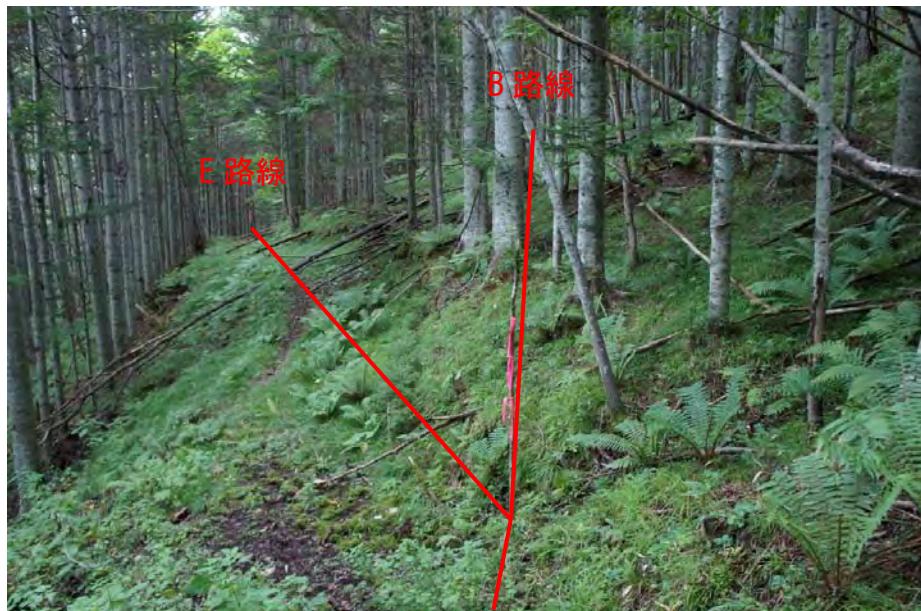
- 一部横断傾斜が 30° を超える箇所を通過する短い区間で、薄層盛土などの流出を防止するため、ふとんかご等の簡易構造物を設置する可能性がある。

① E-0～E-10 区間

B 路線の B-111 を起点として分岐する路線で、尾根の中腹の中傾斜地を 9% の縦断勾配を利用して下る路線となっている。

縦断勾配：2～9%程度

横断勾配：8°～29° 程度



B 路線の分岐点 B-111 から E-1 方向



E-8 から E-9 方向

② E-11～E-15 区間

E-11～E-15 区間は中・緩傾斜地を概ね 7%～8%の縦断勾配で下りながら、分収育林の尾根部に向かっている。また、E-13～E-14 の間で沢形状をした常水の無い箇所を通過している。

縦断勾配：7～8%程度

横断勾配：11°～20° 程度



E-12 から E-13 方向



E-14 から E-15 方向

③ E-16～E-20 区間

分収育林の尾根部を利用して巻き返し、F 路線に向かって緩傾斜地を 7%～8%の縦断勾配で下っている。

縦断勾配：8%程度

横断勾配：11°～14° 程度

E-13～E-14 の沢：沢勾配：21% ポリ波状パイプ(Φ0.4m)か、暗渠排水工が必要。



E-16 から E-17 方向



E-19 から E-20 方向

④ E-21～E-28 区間

緩傾斜地を 4%～8% の縦断勾配で巻き返した後、F-7～F-8 の中間点に接続する。
また、E-20～E-21 で沢形状をした常水の無い箇所を通過している。

縦断勾配：4～8%程度

横断勾配：12°～14° 程度

E-20～E-21 の沢：沢勾配：23% ポリ波状パイプ(Φ0.4m)か、暗渠排水工が必要。



E-20 から E-21 方向



E-27 から F-6 方向

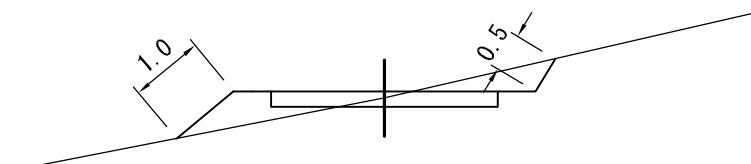
E路線①

標準横断面図

S=1:100

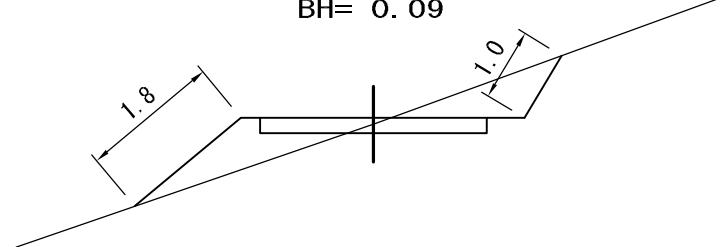
E-15

BH= 0. 09



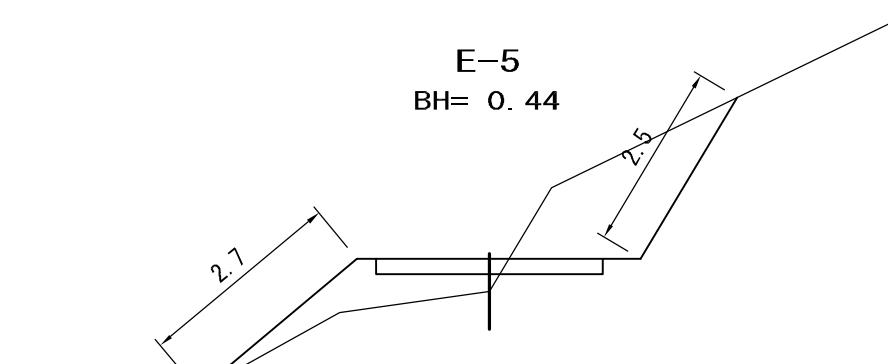
E-10

BH= 0. 09



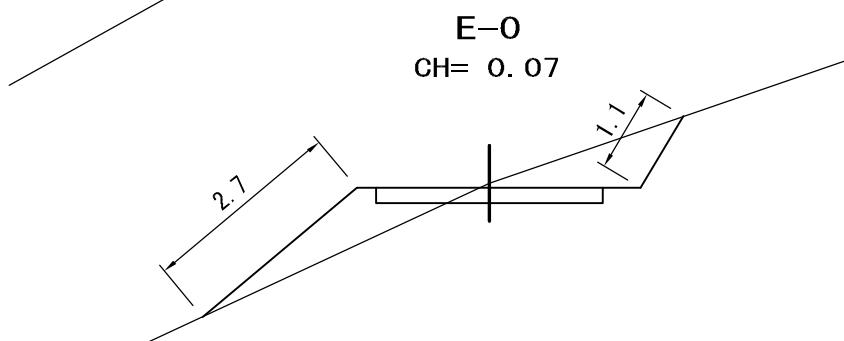
E-5

BH= 0. 44



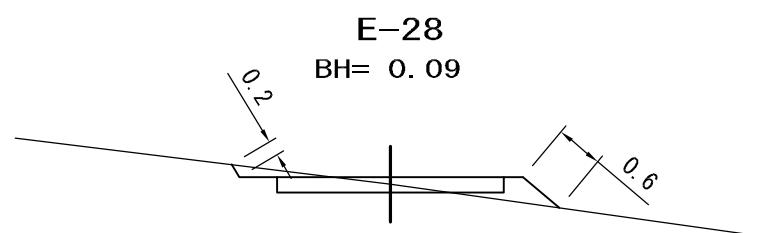
E-0

CH= 0. 07

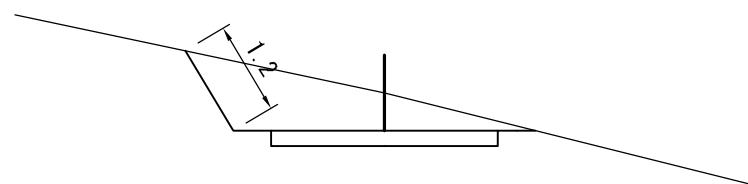


E路線②

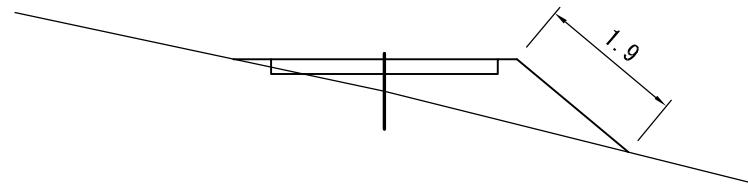
標準横断面図 S=1:100



川側取付の場合
E-25
CH = 0.50



山側取付の場合
E-20
BH = 0.43



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 路線では力バーしきれない川側の造林地 1024 林班ろ小班での施業を行うために計画する路線である。この施業区域に到達するためには奥の深い沢とその前後の急傾斜地を通過する必要があるため、これを避けるため B 路線と循環することを目的に E 路線を計画し、これに接続した。

延長

- $L = 290\text{m}$

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。
- 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-3 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-1～F-2 方向

② F-4～F-6 区間

B 路線の B-111 付近から分岐する新たな路線 E が、F-6 と F-7 の中間点 E-27 に接続し循環路線となつたため、当初の路線より若干山側に修正している。

縦断勾配：4～7%程度

横断勾配：3°～25° 程度



F-4～F-5 方向



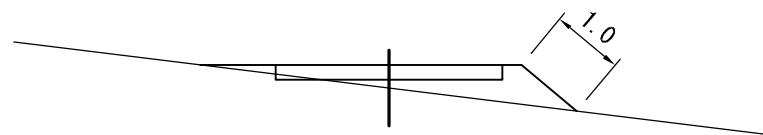
E-27～F-6 方向

F路線

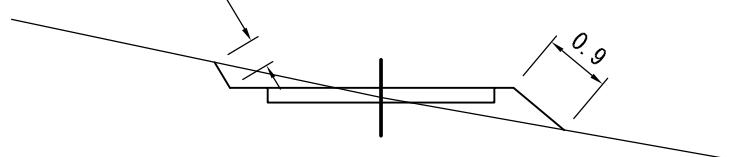
標準横断面図 S=1:100

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-151 付近から分岐し、B 路線 B-30 と B-31 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

- $L = 1,230\text{m}$

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。

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。

① G-0～G-10 区間

G-0～G-10 の区間は、1020 林班と 1022 林班の境界にあたる尾根の平場を起点とし、緩傾斜地を概ね緩い下り勾配で通過している。また、G-8 は H 路線の分岐点となっている。

縦断勾配：1～7%程度

横断勾配：5°～17° 程度



A-151 の分岐点から G-1 方向



G-7～G-8 方向 (G-8 は H 路線の分岐点となる。)

② G-11～G-20 区間

尾根に近い中傾斜地を、一部 9%の縦断勾配を利用しながら B 路線の接続部に向かい下っている。

縦断勾配：2～9%程度

横断勾配：20°～23° 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 の区間は中傾斜地を 7%～9%の急な下り勾配で、B 路線の接続部に向かい下っている。

縦断勾配：7～9%程度

横断勾配：22°～27° 程度



G-21～G-22 方向



G-25～G-26 方向

④ G-26～G-30 区間

G-26 から G-30 の区間は中傾斜地を 7%～9%の急な下り勾配で、B 路線の接続部に向かい下っている。

縦断勾配：7～9%程度

横断勾配：19°～27° 程度



G-26～G-27 方向



G-29～G-30 方向

⑤ G-31～G-35 区間

G-31 から G-35 の区間は、中傾斜地を 4%～8%の下り勾配で、B 路線の接続部に向かい下っている。

縦断勾配：4～9%程度

横断勾配：20°～28° 程度



G-31～G-32 方向



G-34～G-35 方向

⑥ G-36～G-40 区間

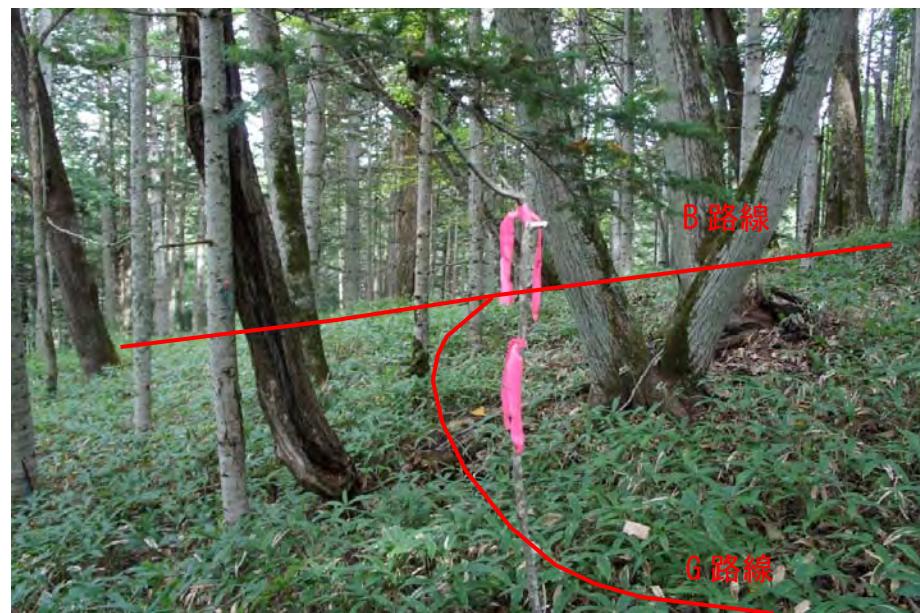
G-36 から G-40 の区間は、中傾斜地を 6%～9%の下り勾配で、B 路線の B-30 付近に接続している。

縦断勾配：6～9%程度

横断勾配：3°～36° 程度



G-36～G-37 方向

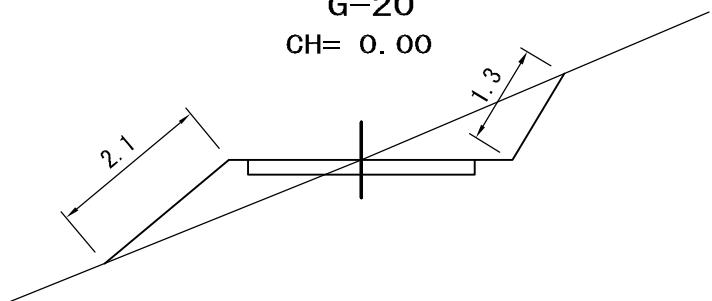


G-39～G-40 方向

G路線①

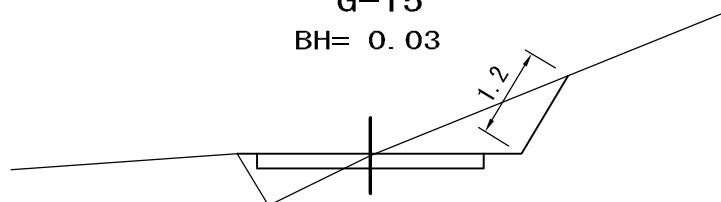
標準横断面図 S=1:100

G-20
CH= 0. 00

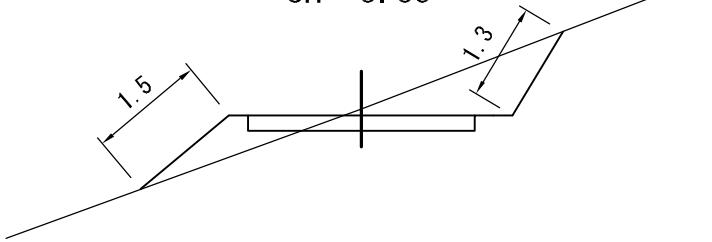


川側取付の場合
G-15

BH= 0. 03

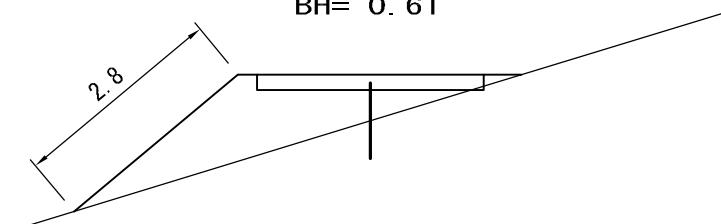


G-10
CH= 0. 09

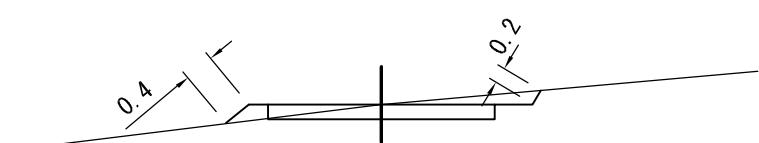


山側取付の場合
G-5

BH= 0. 61

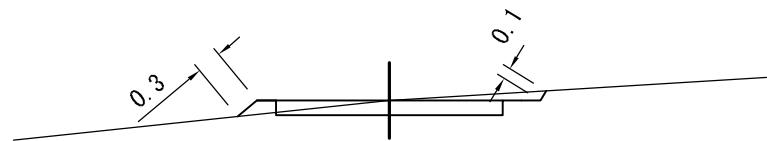
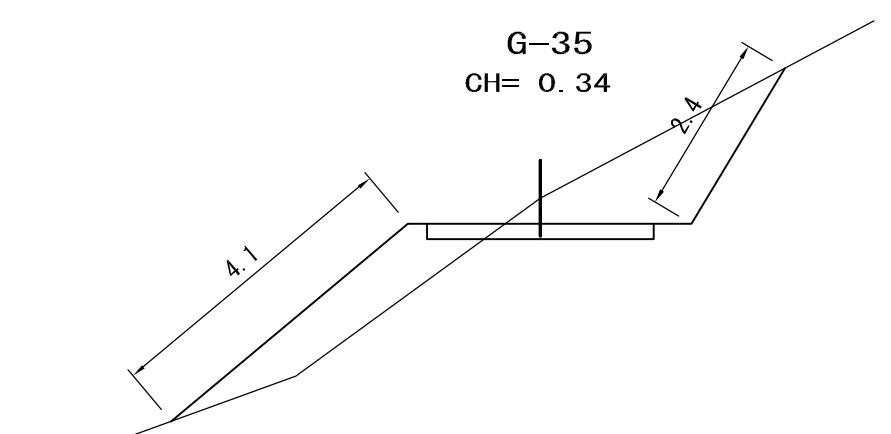
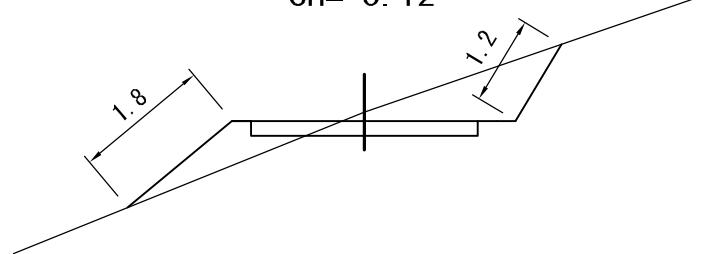
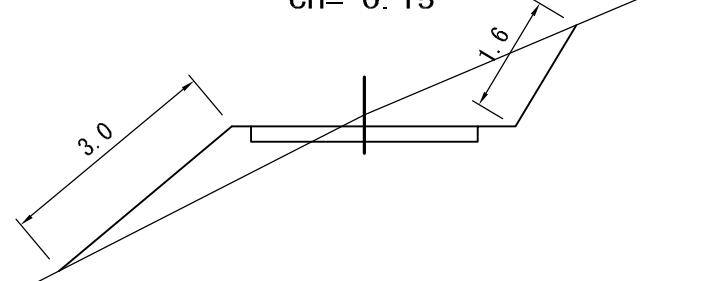


G-0
CH= 0. 00



標準横断面図

S=1:100

G-40
CH= 0.00G-35
CH= 0.34G-30
CH= 0.12G-25
CH= 0.15

H 路線

路線の概要

H 路線は、G 路線の G-8 付近から分岐し、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。

また、現地検討会での意見により、H 路線終点を延長し B 路線に接続することで循環路線とし、管理経営面への貢献及び保安林機能の維持と向上を図る。

延長

- L= 1,310m

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。

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。

① H-0～H-10 区間

分岐点の予定位置より横断傾斜の緩い G-8 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 G-8 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



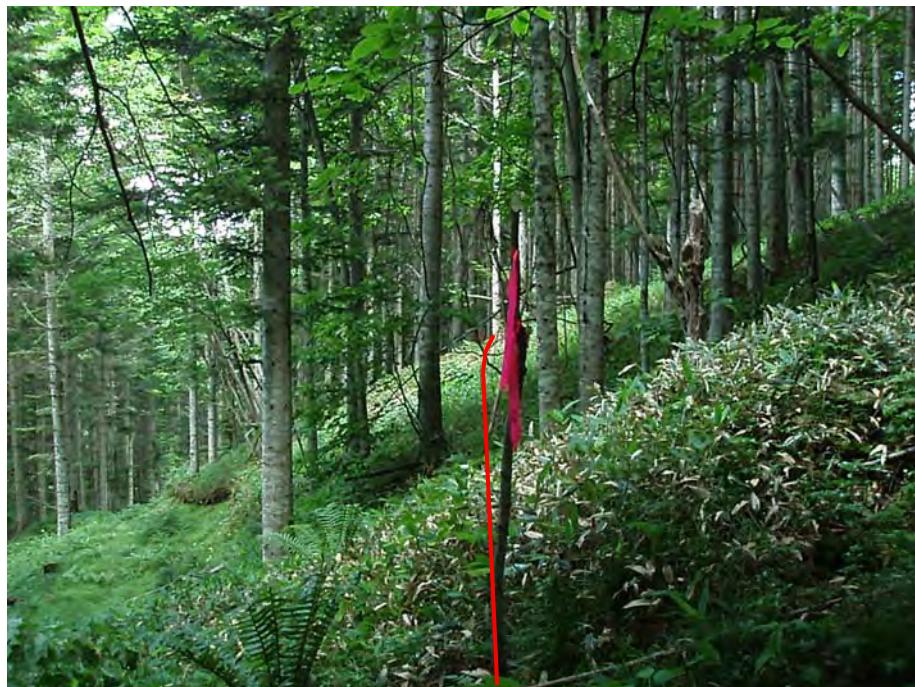
H-19 の沢頭から下流方向

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-40 区間

H-31～H-40 の区間は、分収育林との境になる尾根部に向かい、中傾斜地を 2%～8% の縦断勾配で下っている。

縦断勾配：2～8%程度

横断勾配：24°～29° 程度



H-32～H-33 方向



H-34～H-35 方向

⑤ H-41～H-50 (B-116) 区間

H-41～H-50 の区間は、分収育林の境にあたる尾根部を利用して巻き返し、3%～9% の縦断勾配で下りながら B 路線終点に接続する。

縦断勾配：3～9%程度

横断勾配：14°～28° 程度



H-42～H-43 方向



H-45～H-46 方向



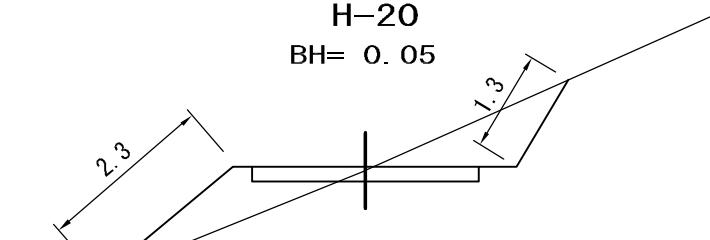
H-49～H-50 (B-116) 方向

H路線①

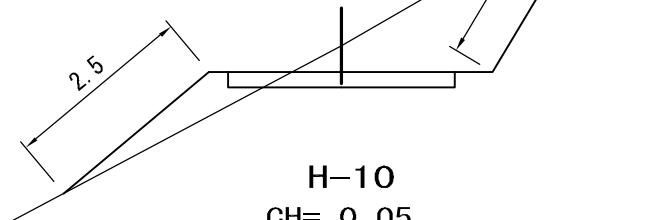
標準横断面図

S=1:100

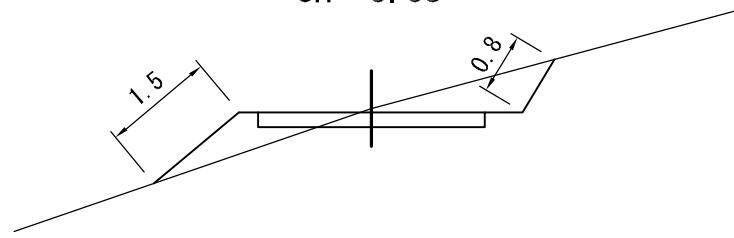
H-20
BH= 0.05



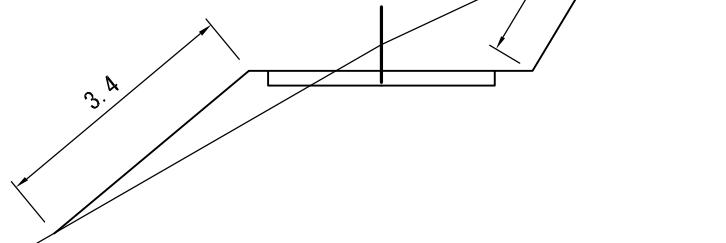
H-15
CH= 0.35



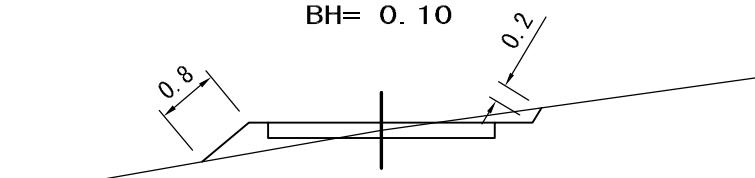
H-10
CH= 0.05



H-5
CH= 0.35



H-0
BH= 0.10

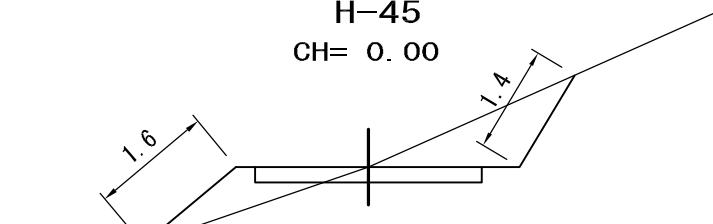


H路線②

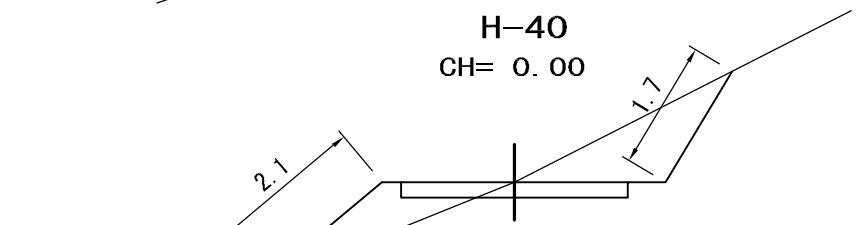
標準横断面図

S=1:100

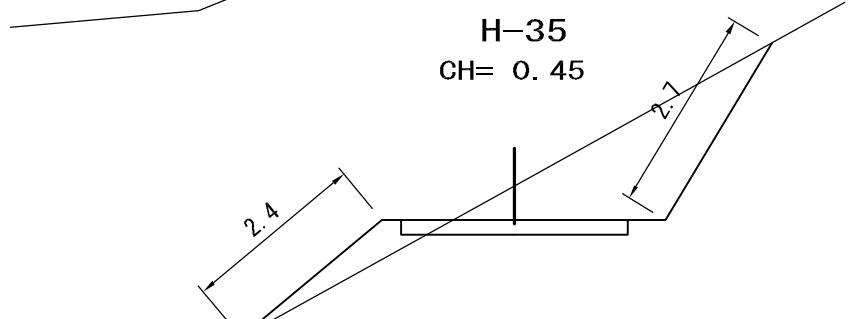
H-45
CH= 0.00



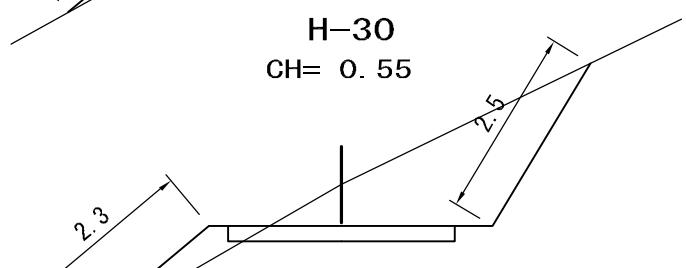
H-40
CH= 0.00



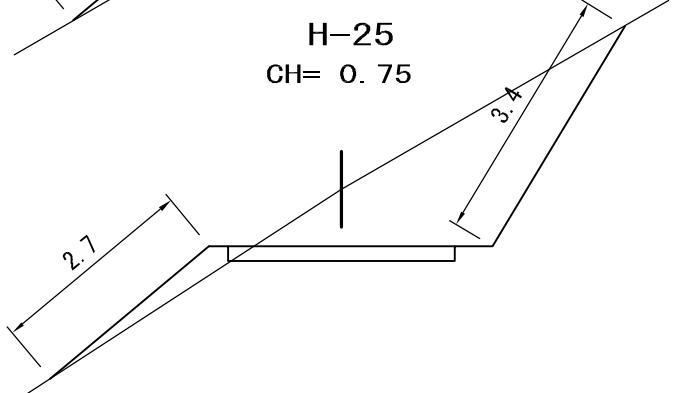
H-35
CH= 0.45



H-30
CH= 0.55

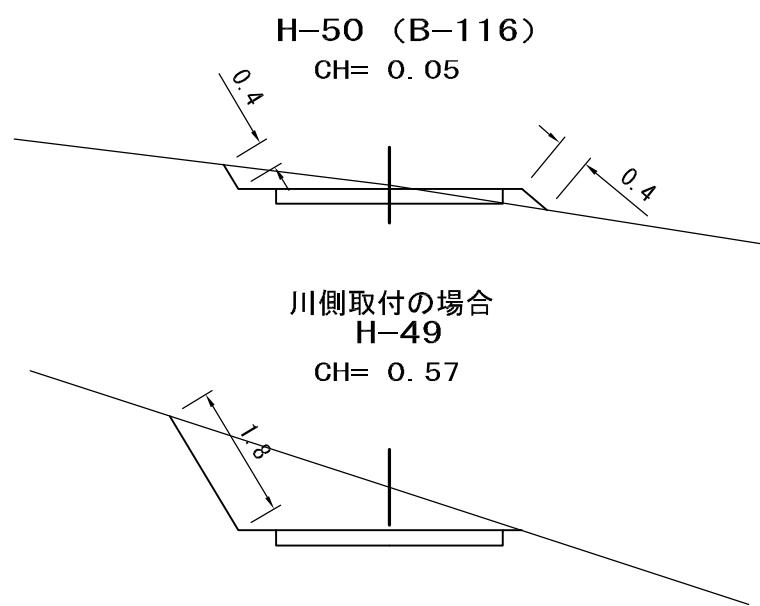


H-25
CH= 0.75



H路線③

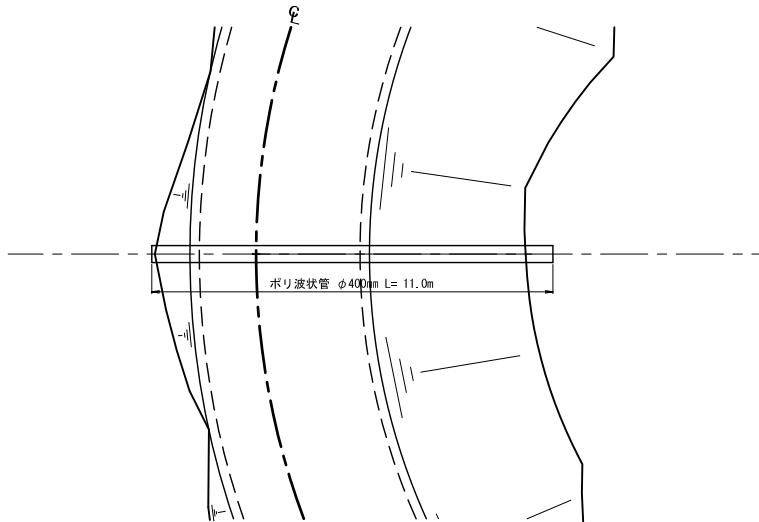
標準横断面図 S=1:100



想定される標準構造物図① S=1:200

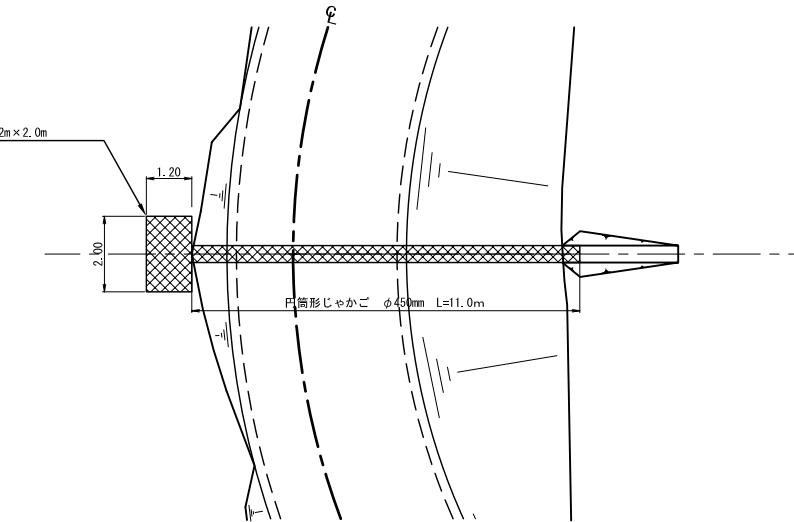
排水施設
ポリ波状管

平面図



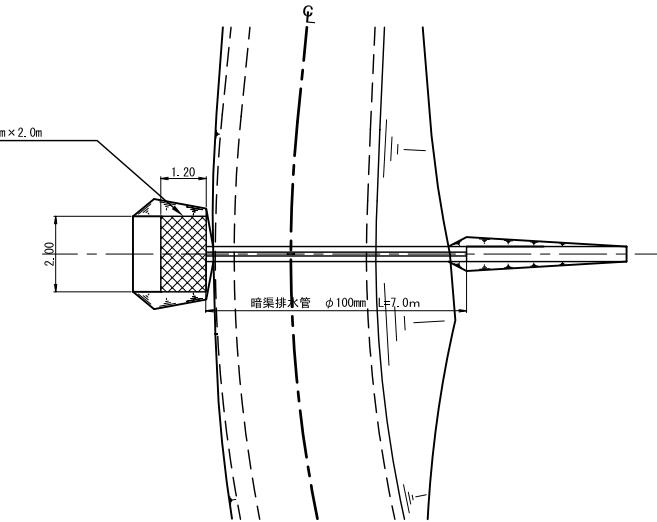
排水施設
暗渠排水（円筒形じやかご）

平面図

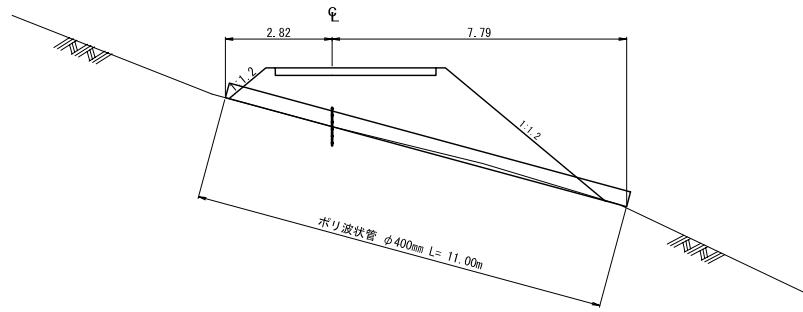


排水施設
暗渠排水（有孔管）

平面図

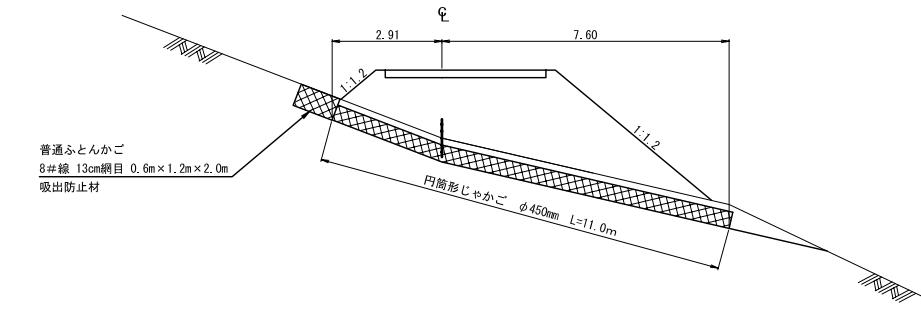


断面図



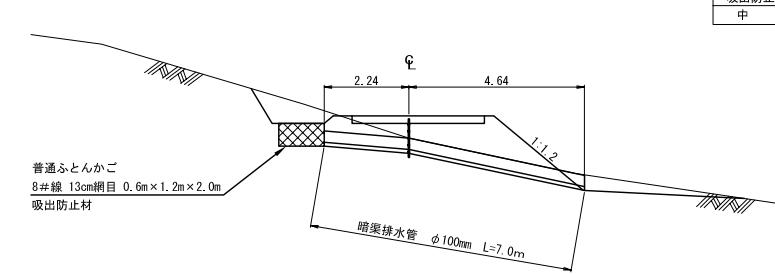
断面図

円筒形じやかご断面図 S=1:50



断面図

吸出防止材
 $\phi 450\text{mm}$

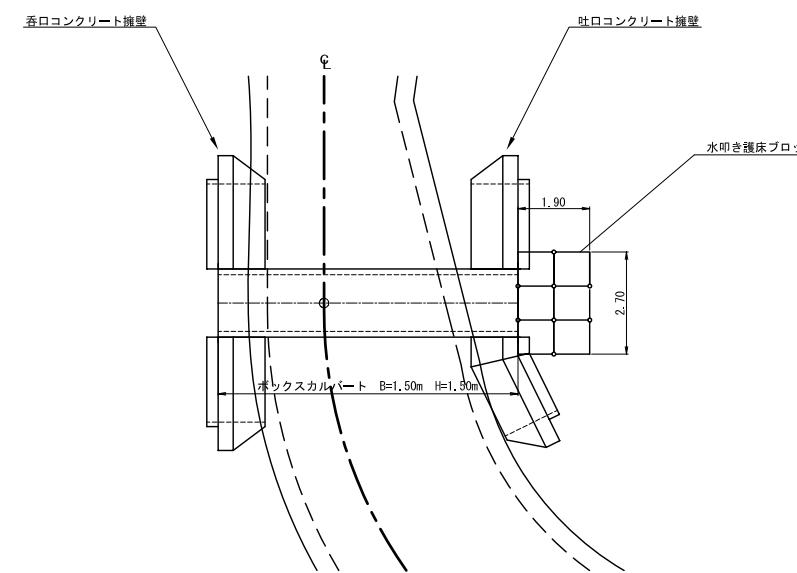


名 称	規 格・寸 法
暗渠排水管	高密度ポリエチレン管（有孔） $\phi 100$
吸出防止材	厚10mm
中詰	切込碎石 40mm以下

想定される標準構造物図② S=1:200

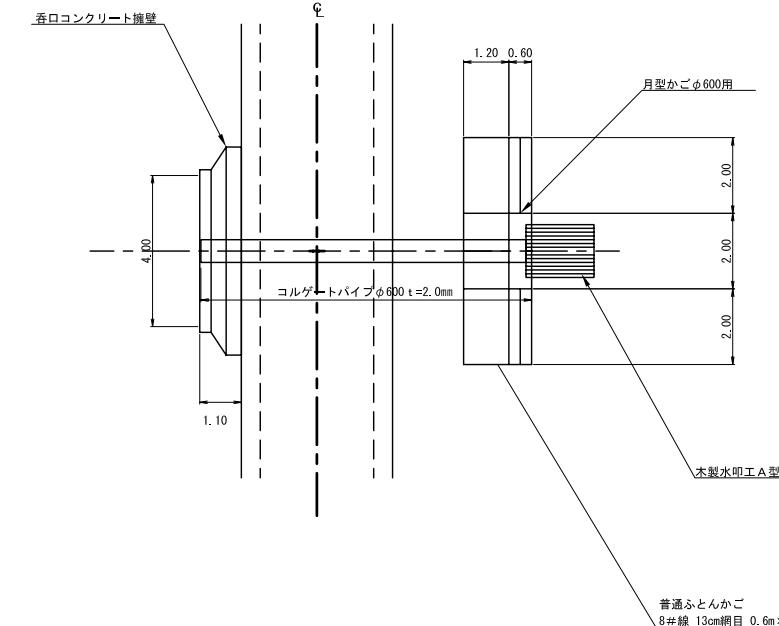
排水施設
ボックスカルバート

平面図



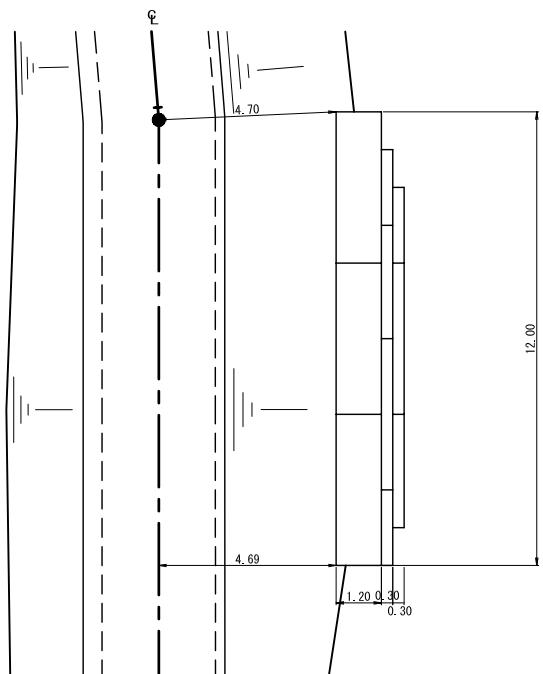
排水施設
コルゲートパイプ

平面図

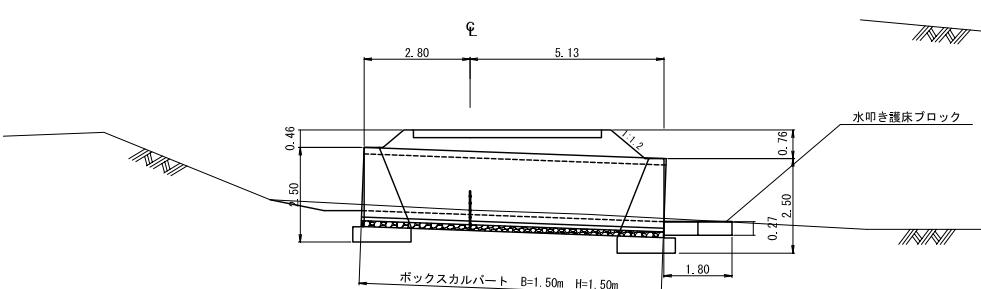


擁壁工
ふとんかご

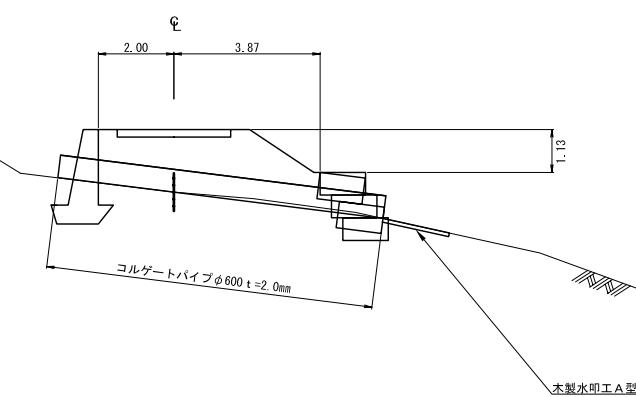
平面図



断面図



断面図



正面図

