

事例1-2 花粉の少ない品種(少花粉及び無花粉スギ・ヒノキ)の選抜と実用化の先駆け

神奈川県は、首都圏に位置し、花粉症の有病率も高く、県民の花粉症への関心が極めて高いことから、花粉発生源対策の推進が課題となっている。

このため、神奈川県自然環境保全センターが主体となって、他の県に先駆けて花粉の少ない品種(少花粉・無花粉のスギ・ヒノキ)の選抜と実用化を行ってきた。また、令和4(2022)年には全国で初めてとなる無花粉ヒノキ「丹沢 森のミライ」を品種登録するとともに、採種園を整備し、生産を開始している。

神奈川県では、県内で生産する苗木を全て花粉の少ない品種に転換し、花粉の少ない森林づくりに向けて花粉発生源対策を計画的に進めており、令和6(2024)年までに自然環境保全センターの所轄する県有林において、花粉の少ない苗木を植栽した面積は43.1haとなっている。



無花粉スギ閉鎖系採種園



無花粉ヒノキ「丹沢 森のミライ」(左)と従来品種(右)の雄花と雌花の比較

〔「丹沢 森のミライ」は花や実をつけるが、花粉や種子はできない〕

(4) 路網の整備

(路網整備の現状と課題)

路網は、間伐や再造林などの施業を効率的に行うとともに、木材を安定的に供給するために重要な生産基盤であり、林野庁では、役割に応じて林道(林業専用道を含む。)と森林作業道に区分している(資料I-12)。我が国においては、地形が急峻^{しゅん}で、多種多様な地質が分布しているなど厳しい条件の下、路網の整備を進めてきており、令和6(2024)年度末の総延長は44.7万km、路網密度は25.6m/haとなっている³³。

その内訳をみると、相対的に開設コストの低い森林作業道に比べ、10トン積以上のトラックが通行できる林道の整備が遅れている。木材流通コストの低減を図るためには、大型車両により効率的に木材を運搬することが重要であり、大型の林業機械の運搬等のためにも幹線となる林道の整備を進めていくことが不可欠である。

また、山地災害が激甚化する中、災害に強い路網の整備が求められており、開設から維持管理までのトータルコストも考慮して、強靱^{しん}な路網の開設に加え、排水施設の設置等の路網の改良を行うなど、新設・既設の双方について必要な整備を進めることが重要である。

³³ 林野庁整備課調べ。