

森づくり最前線

天竜森林管理署 水窪森林事務所 首席森林官 西秋 博



中ノ尾根山方面を望む

森林鉄道は昭和 30 年代に廃止されていますが、線路を再利用したガードレールや枕木、橋脚が残っているのが、今でも確認できます。

まだ重機が普及していない時代、森林鉄道や自動車を通すために人力で山を削って作られた切通しやトンネルを見ると、木材生産が盛んな当時の情熱を感じます。

地質的な特徴として、糸魚川静岡構造線と言われる断層地帯が縦断しています。静岡県と長野県をつなぐ三遠南信自動車道の建設が進んでいますが、地盤が軟弱な青崩峠トンネルは難工事で、本坑は4年の月日をかけ 2024 年 5 月によりやく貫通しました。国有林においても、軟弱な地質があり、戸中山流域においては、過去に大規模な地滑りが発生したことがあります。



現役の吊り橋



林野巡視中の筆者

私が勤務する水窪森林事務所は、静岡県浜松市天竜区の最北端に位置し、約 1 万 ha の国有林を管理しています。長野県境に接しており、冬は雪が積もることもあります。管内には浜松市の最高峰である中ノ尾根山（標高 2296m）や日本 300 名山の黒法師岳（標高 2068m）を有し、険しい山ながら登山をする方に利用されています。「天竜杉」として知られているように、この地域では古くから林業が行われてきており、森林鉄道によって木材を搬出していた歴史もあります。



森林鉄道レールを利用したガードレール

下流に影響を及ぼさないか、継続的に経過を観察しています。また、林道においても落石や崩土が多く見られ、点検や維持管理が必要となっています。地質的に尖った落石が多く、注意して落石を除去していても、石がタイヤに刺さり、車がパンクしてしまうこともしばしばあります。そのため、用心として荷台にスペアタイヤを追加して積んでいます。

山も急峻であり、かつてはワイヤー（架線）を張り、木材を搬出していました。谷の対岸に行くため、職員が作った吊り橋を渡ったり、標高差 500m ほどの山を登ることも日常的にあります。

天竜流域は昔からヤマビルが多い地域で、対策は必須です。林道の落石を除去していたら、いつの間にか手袋にヒルがついていたり、車のフロントガラスを這っていることもありました。

戦後の拡大造林時代に植栽された人工林が伐期を迎えています。現状では搬出が難しい立地もあり、これらの森林をどう管理していくかが課題となっています。