

林道赤崎線に係る一考察(長期施行路線における住民意向調査について)

岩手県大船渡地方振興局 技師 佐々木かおり
岩手県北上地方振興局 技師 後藤 成二

1 はじめに

地方財政の逼迫に伴い、公共事業の効果や必要性に厳しい目が注がれている。林道事業も例外ではなく、費用対効果等による公共事業評価により、その効果が低いとされ不採択となった路線も多く見られる。

大船渡地方振興局管内の林道においても、着手から 22 年が経過し、現在もなお開通を目指して工事を進めている路線がある。

このようなことから、施行期間が長期に及んでいる林道事業について、林道の利用実態、地権者等地域の意向等を調査することにより、林道の必要性並びに今後のあり方について考察を行った。

2 路線の概要

今回調査を行った林道赤崎線は、岩手県の南東部に位置する大船渡市にあり、赤崎町後ノ入地区と同町合足地区とを結ぶ路線で、全体計画延長 17,840 m、事業費 2,700 百万円となっている。

平成 12 年度までは 1 工区(起点側)と 2 工区(終点側)を交互に施工していたが、大船渡市の財政措置により事業費増額が可能となったことから平成 13 年度から 2 工区体制での施工となり進捗が上がってきている。

平成 14 年度時点での既開設延長は 13,488 m で、残延長が 4,352 m あり、竣工まであと 5 年を要すると見込まれている。

3 調査方法

林道の利用区域内の地権者名簿登録者のうち、所在等が確認できた方を対象に、無記名によるアンケートを実施した。

返信期限を 3 週間後とし、アンケート用紙に返信用封筒を同封のうえ郵送した。

また、アンケート対象者が高齢化していることを考慮し、文字を大きく、専門用語は出来るだけ避けるなど、平易な文章表現を心掛けた。

4 調査結果

全 65 名のうち 33 名(約 50%) から回答を得た。

アンケート結果は項目ごとに以下のとおりである。

問 1. 工事にあたり、用地を提供したか。

「提供した」が 70%であり、大半が提供している。(図-1)

問 2. 問 1 で提供したと回答した方で、提供したことについてどう考えているか。

林道が必要であるため提供した方が 3 分の 2 を占めている。(図-2)

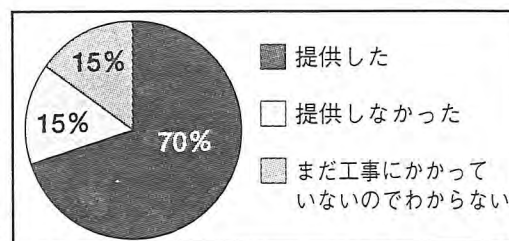


図-1

問 3. 問 1 で「工事にかかっていないので分からない」と回答した方で、提供を求められた場合どのように対応するか。

提供する方が 80%、その時にならないと分からない 20%であった。(図-3)

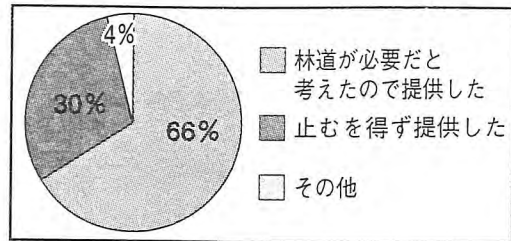


図-2

問 4. 用地の説明についてどう思ったか。

約 4 割が納得できたのに対し、約 3 割が不満を感じている。その他に「共有林なので代表者に一任している」という回答があった。(図-4)

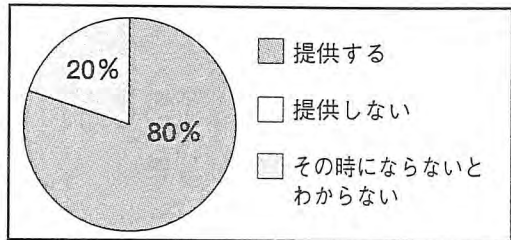


図-3

問 5. 施工業者についてどのような感想を持ったか。

「協力的」40%、「非協力的」21%、「非常に感想はない」18%であった。その他には「工事にかかっていないのでわからない」という回答があった。(図-5)

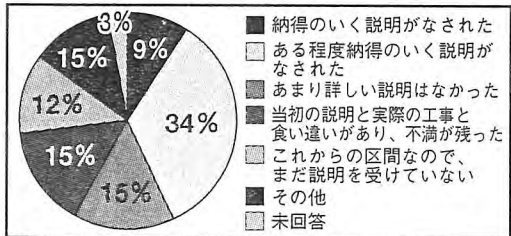


図-4

問 6. 赤崎線を利用したことがあるか。

約半数が利用している。

問 7. 問 6 で「ある」と回答した方で、どのような目的で利用したか。

山の施業のために 1 番多く、山菜や茸取り、ハイキング等であった。(図-6)

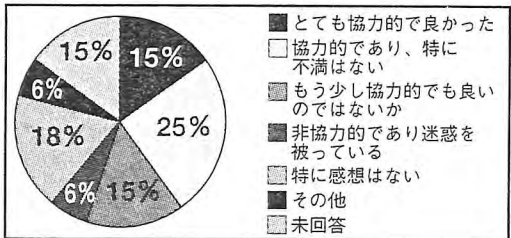


図-5

問 8. 問 6 で「ない」と回答した方で、今後どのように利用するか。

「ある」と回答した方々と同じく、山の施業のために 1 番多かった。

問 9. 林道の構造についてどのような感想を持ったか。(複数回答)

満足している 4 人、多かった感想は、林道から直接登る歩道が欲しい 14 人、取付道路が欲しい 11 人、舗装して欲しい 11 人、法長が長い作業が困難 9 人、落石等で走りにくい 8 人であった。(図-7)

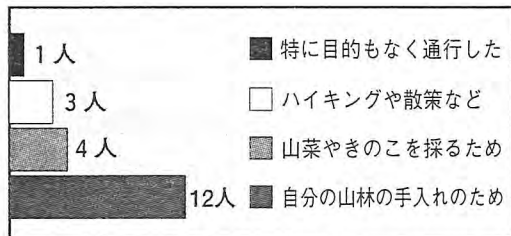


図-6

切取法面が続く箇所へは山への登り口を設けることにより、作業の効率を上げることができる。支線や分線等、を施工することにより林道の利用価値が上がることを確認した。



図-7

問 10. 山林の施業を行ったことがあるか。(複数回答)

施業内容は図-8のとおり。

その他にはシカの食害を防ぐため、ネットを設置した方も見られた。

問 11. 迂回路としてはどのように考えるか。

過半数の方は津波等の災害時に期待されている林道であり役立つと回答した。

しかし3割の方は役立つないと回答し、その理由は「舗装されていない」、「維持管理不足」、「支線や分線が少ないため利用価値が低い」であった。

問 12. 赤崎線の必要性について。

必要が46%、あれば利用する36%で約8割が「利用する」であった。「なくても良かった」の理由には「不法投棄の根元になるため」というものがあつた。(図-9)

問 13. 赤崎線の工事期間について。

「長すぎる」が過半数であった。(図-10)

問 14. 問 13で「長すぎる」と回答した方で、

林道の工事期間は何年が適当か。

約10年が適当という回答が多くあつた。

5 林道に対する意見・要望

アンケートの終わりに意見、要望欄を設けたところ沢山の回答を得た。

「維持管理に関すること」が1番多く、次いで「法面の崩落等の災害の起きにくくする」とともに「既設作業道への取付や枝線の整備」など構造に対する意見が多かつた。その他には迂回路として利用するにはもっと短い距離が良い、舗装したほうが良い、早期完成すること、定期的にパトロールを実施すること等があり、利用する地権者の林道整備に対する熱意が伝わってきた。

6 考察及びまとめ

赤崎線の地権者の約3分の2のが林道を必要と考え用地を提供していること、さらに地権者の約8割が「利用する」と答えている。このことから、赤崎線は多くの利用が見込まれ必要であると判断される。

また、今回のアンケートから、より利用価値のある林道を作るためのポイントは以下のとおりとなる。。

- ・ 工事を施工するにあたり、用地交渉の際は代表者だけでなく、説明会等を開催し、食い違いのないよう地権者全員に理解を頂くことが重要である。
- ・ 利用者の視点から設計し、取付道路等により山林の施業を行いやすいようにする。
- ・ 早期完成させるには、コスト縮減を積極的に行い、関係者の意欲が重要である。

この結果を踏えて事業を実施することにより、必要性はもちろん、地域振興に与える影響も大きいと思われる。

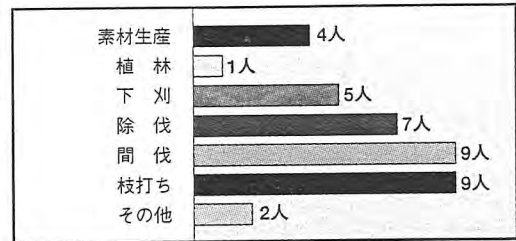


図-8

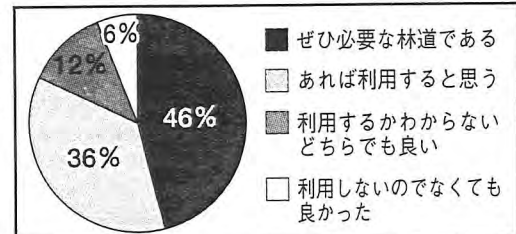


図-9

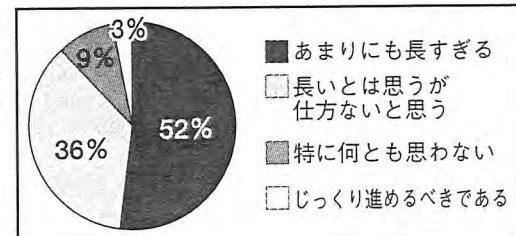


図-10