

第1回検討委員会資料 林内路網配置に関わる実務者意向調査追加資料

地区	理想とする路網密度(m/ha)		意見等
	車両系	架線系	
佐久	150~200		<ul style="list-style-type: none"> ・黒土等軟弱地盤があると手間がかかり、補助金では賄えない。 ・搬出できる場所は車両系のみ。架線系しかできないところは切り捨て
上小	100~200		各種路網の融合について検討している。林道に入る前の公道の状況は判断材料としてとても重要
諏訪	100~200		
上伊那	150~200	50	<ul style="list-style-type: none"> ・若手は車両系しか考えていない。 ・路網の整備に対する森林所有者の意識が低く、山腹崩壊の原因になるとか、木を伐り過ぎるとの意見が出ている。 ・長期使用するなら、湧水対策は必要。 ・小規模な個人有林では、作業道の開設が認めてもらえない。 ・アカマツの売り先に苦労している。 ・地山勾配が急な場合、スイッチバックも地山崩壊防止の観点から有効。
下伊那		20~100	地形が急で密度を上げられない。一律の補助ではなく、地域性を考慮した補助を要望する。
木曾	150	50~60	
松本	300	70~80	<ul style="list-style-type: none"> ・地域差が大きく一定の型にはめるのはよくない。 ・各地で作業路による山腹崩壊が多くなっているため、20年30年後の崩落が予想される場所では作業路を作ってはいけない。
北安曇	150~200		・搬出の前年に路網を開設することが必要。
長野	200		・車両系のメリットは大きいですが、作業路の作設技術は未完成で現地判断に頼らざるを得なく、コストが事前にわかりにくい。
北信	直取りなら 50m間隔	スウイングなら 50~150m間隔 タワーヤーダなら 300m間隔	・技術より入り口の部分、施業の集約化で苦労している。不在地主や所有者の高齢化により現地確認が困難となっている。