

私たちの暮らしを守る林道

1 林道事業の歴史

古来、木材の搬出運送は水の流れを利用して管流や筏流又は牛馬によって行われていましたので、搬出施設としての林道は見られませんでした。したがって、昭和の初め頃までの木材運送は、流送路（管流・筏流）、牛馬道、木馬道、森林軌道及び索道による方法が主体になっていましたが、その後の自動車の発達普及と、木材需要の増加に伴い、トラックによる運送が急速に進み、林産物の大量安定輸送が経済的にも可能となりました。

こうした輸送手段の変遷の中で大正15年、国は「林業共同施設奨励規則」を制定し、民有林林道に対する国庫補助制度を創設し、以来80年、林道はそれぞれの時代要請に対応しつつ、幾多の制度改正を経て、林業経営の基盤づくり並びに山村の振興に必要な施設として重要な役割を果たしてきました。

（1）昭和元年から同20年までの制度

昭和初期の大恐慌による農山村の極度の窮乏に対処するため、求農土木事業の一環として匡救林道開設事業が積極的に実施されました。また、11年には産業奨励費により「重要幹線林道計画による林道開設事業に助成」が認められることになり、本県では銅山川流域の堀切峠（四国中央市）に車道が開設されて、木材の本格的搬出が容易になりました。更に、住友鉱山の銅山備林は、これを機に育成による用材生産地へと脱皮していきました。その後、戦時体制の強化とともに軍需用材生産の要請を受け、昭和17年に「林業振興補助規則」が制定されて、軍需用材生産のための林道開設が進められました。

翌18年に「銅山川幹線林道」が着工され、これを基幹として支線の「中之川線」「上小川線」「猿田線」等が順次開設されましたが、戦時中の林道整備は見るべきものではありませんでした。

（2）昭和20年から平成14までの制度

戦後の経済社会の復興開始とともに木材需要は急増し、復興用木材搬出のための林道開設が求められ、昭和21年には「奥地林開発林道開設補助要綱」が制定されて、交通手段のない奥地林の開発が進むこととなりました。

更に、経済の復興が進むにつれて、諸産業は急激に成長を始め、その中で住宅建設資材に加えてパルプ需要も増大し、奥地未開発林の開発要請は益々高まってきました。このような状況の中で31年に「森林開発公団」が設立され、また同32年には「新長期経済計画」が制定され、神武・岩戸景気に代表される高度経済成長を背景に、大規模未開発林分を対象にした“公団林道”、また34年からは国有林と民有林との併存地域が相接している奥地森林地域を対象にした“国有林関連林道”の開設が進められました。そして、36年には、ついに木材の輸入自由化が始まり、国産材の減少とともに我が国は、林業衰退への道を歩み始めることとなりました。

本県では、35年に“法皇トンネル(四国中央市)”が開通し、「宇摩嶺南開発林道」の開設へと発展しました。一方、南予では、43年から49年にかけて、宇和島市と高知県西土佐村を結ぶ「黒尊スーパー林道(52.7km)」が森林開発公団の事業で開設され、未開発奥地森林地域の幹線林道の整備が一段と促進されることとなりました。また、同41年には農免林道事業として既設林道相互間を連絡する“峰越林道”が創設されました。

翌42年には、現在の補助体系の原型となる林道新補助体系が創設され、林道は「大幹線林道、幹線林道、一般林道」と整理され、利用区域面積、利用区域内蓄積、及び林業効果指数による採択基準が定められました。

また、40年代後半からの「いざなぎ景気」と呼ばれた安定経済成長下においては、森林の有する多面的機能の総合的発揮に対する国民の期待が高まり、これに対応して48年には、「大規模林業圏開発林道事業」が開始されるとともに、従来の奥地未開発林を主目的とする林道体系(大幹線、幹線、一般)を改め、広く森林を開発整備しようとする広域基幹林道とこれを補完し直接林業経営に役立つ普通林道とに補助体系が整理されました。

50年に入り、バブル経済により国産材の自給率も一時期上昇したが、オイルショックによる物価高騰や大規模災害などを経験し、経済不況時代へと突入したことから、経済政策としての林道事業等の公共事業を中心に補正予算が平成12年まで断続的に編成されました。しかし、エネルギー革命による生活様式の変化等により木材価格の長期低迷や代替品の普及など国民の木離れは進み、国産材の自給率は一期に20%を下回るなど、林業離れや山村の高齢・過疎化に一層の拍車がかかり、林業の担い手不足や放置林の増加による森林の荒廃が顕著になり始めました。

このため本県では、12年に県民参加による新たな“えひめの森林・林業の創造”を目指した「新しい愛媛林政計画」を策定するとともに、13年を「森林そ生元年」と位置付けし、放置林対策など森林整備を強力に推進しています。

(3) 平成14年以降の制度

地球規模での環境問題への関心の高まりを背景にした森林の多面的機能の発揮を重視する国民ニーズを受け、13年度に林業基本法が、新たに「森林・林業基本法」として生まれ変わり、林道の目的も『林野の林業的利用の高度化』から『森林の適正な整備の推進』へ改められました。

このため、14年には、林道事業は、森林を重視すべき機能別に整理し、それぞれの機能区分に応じた路網整備を造林事業と一体化して進める森林整備事業体系に再編されました。また、従来の林道区分(広域基幹林道、普通林道、一般林道)は、新たに森林基幹道、森林管理道及び森林施業道に見直されました。

以降、地球温暖化防止対策に貢献する森林づくりの推進や災害に強い県土づくり、環境にやさしい木材の利用促進など、森林をいかに健全な状態に整備・保全していくかが重要となり、より森林整備と直接結びついた路網整備の推進と環境への配慮やコスト縮減に取り組んだ『エコ・リンドー(低コスト環境保全型林道)』の開設に努めることが求められるようになりました。

国道に昇格した林道

国道319号法皇トンネル（四国中央市）

嶺北と嶺南地区を結ぶ最短距離の産業交通道路として、また、嶺南奥地資源の開発を促進し、産業の発展はもとより文化の交流等の成果を期して法皇トンネルが昭和31年に林道融資事業として計画され、工事は33年4月旧寒川町入野と旧金砂町平野の両側から進められた。途中、湧水により工事は難航したが、34年7月に導抗が貫通し、翌35年11月に完成した。

完成したトンネルは、延長1,663m、内側は幅4.5m、高さ4.7mで、厚さ0.2mに舗装され、赤ランプで表示された待避所が4ヶ所あり、総工費は当時で2億5千万円に上り、道路トンネルとしては全国第4位の長さを誇った。

なお、開通当初は、有料トンネルとして通行料金を徴収していた。その後素堀箇所巻立や拡幅等の改良工事が行われ、43年3月に完成したが、その後も料金徴収は続けられ、49年4月市道から県道に移管されるとともに無料となった。



四国中央市（旧伊予三島市）

国道440号梶原・落出線（久万高原町）

太平洋戦争による軍需用材生産のため、柳谷村（現久万高原町）古味から野村町（現西予市）大野ヶ原に至る民有林、国有林を利用区域とした林道大野ヶ原線が県営工事として、昭和18年に着工されたが、終戦に伴い一時中断された。

35年柳谷村中久保より地芳峠を経て高知県梶原町に至る間を林道地芳線として着工した。

38年地芳峠を境界として愛媛県、高知県が時期を同じくして完成した。その後、県道に編入され種々の改良工事が行われ56年に国道に昇格した。

本線は、四国西南地域と瀬戸内海を最短距離で結ぶ経路であり、国道33号線の迂回路としても大きな役割を果たしている。

また、愛媛・高知両県にまたがる四国最大でしかも日本三大カルストの一つ「四国カルスト」台地を有し、観光、農業、林業、畜産等経済的、文化的交流による地域活性化の要となっている。



久万高原町（旧柳谷村）

県道に昇格した林道



県道 宇和・高山線
昭和47年～昭和50年
一般林道宇和・高山線で開設
昭和55年～昭和57年 舗装
西予市（旧明浜町）



一般林道宇和・高山線
開通記念碑



県道46号 宇和島・城辺線

昭和34年～昭和35年・昭和41年～昭和42年 一般林道陰平線で開設
愛南町（旧城辺町）



県道285号 節安・下鍵山線

昭和2年～昭和16年 奥地林道父野川線で開設
藤野川付近 鬼北町（旧日吉村）

市町道に昇格した林道



市道 木地川線
昭和2年～昭和29年 奥地林道で開設
シキマキ付近 今治市（旧玉川町）



林道記念碑
路線名 木地川林道

本線
幅員 9尺（およそ2.7m）
延長 3,600間余（およそ6,550mほど）
開設年度 昭和2年～昭和12年

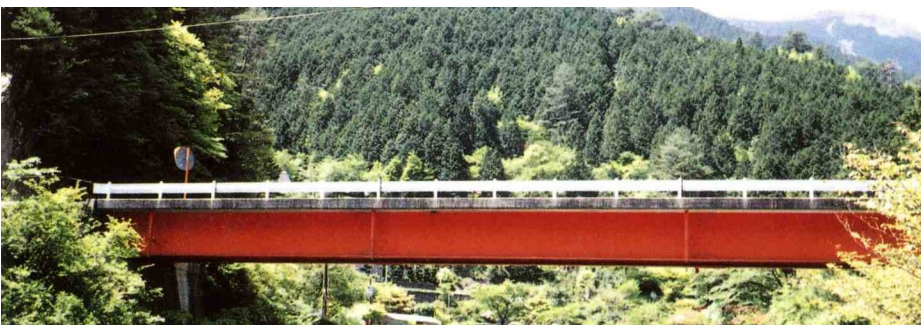
支線
舗巻（シキマキ）線 他12線
幅員 6～7尺（およそ1.8～2.1m）
延長 10,500間余（およそ20kmほど）
昭和31年 舗巻橋を架け替え
（昭和16年之建）
陸軍大将 男爵 本庄 繁 書



町道 今岡線 今岡橋
鉄筋コンクリートT型 $L = 42.0\text{m}$ $W = 4.0\text{m}$
昭和 37 年 一般林道で架設
内子町



町道 松・伽藍山線
昭和 47 年～昭和 49 年 普通林道伽藍山線で開設
伊方町（旧三崎町）



市道 大北川太田尾線 筏津橋
普通林道大北川太田尾線 昭和 44 年～昭和 58 年開設
H B B $L = 30.9\text{m}$ $W = 4.0\text{m}$
新居浜市（旧別子山村）