

森林管理署長が語る

令和4年8月

利根沼田森林管理署長 中村昌有吉

はじめに

平成28年度から始まった「森林管理署長が語る！」も7年目となり、私が勤務する利根沼田森林管理署も3順目を数えることとなりました。前回掲載の令和2年3月からは、署の概要自体は大きくは変わっていませんので、その部分はちょっとした紹介にとどめ、ここ数年の当署のトピック的なことや特徴的な取組などについて簡単に紹介させていただきます。

なお、より詳細な当署の概要については、別途当署ホームページ (<http://www.rinya.maff.go.jp/kanto/tonenumata/office/index.html>) を参照いただければと思います。

利根沼田森林管理署の概要（ごく簡単に）

利根沼田森林管理署は群馬県沼田市に位置し、沼田市と利根郡の1町3村（片品村、川場村昭和村、みなかみ町）の区域内に存在する約10万haの国有林の管理経営を行っています。管内には3つの国立公園（上信越高原国立公園、尾瀬国立公園（ただし群馬県側はほとんどが民有地）、日光国立公園（ごく一部が国有林））や、日本百名山に数えられる多くの山々（谷川岳、平ヶ岳、皇海山、武尊山、赤城山 etc.）があるように、群馬県北部の奥地山岳地帯が多くを占めていることもあり、人工林は約3割程度（全国平均で約4割）となっています。

これら国有林において、特に当署管内は利根川の最上流部に位置し、「関東の水がめ」とも言われるエリアを含むことから、森林の持つ水源涵養機能をしっかりと発揮できるよう、良好な天然林の維持はもとより、人工林においても適切な間伐等の森林整備を行っているところです。

また、地域住民の皆さんの安全・安心を確保するため、災害のおそれのある森林の整備や豪雨等による崩壊地を復旧するための治山事業も積極的に行っています。

このような森林整備等を通じて、特に木材として利用可能な時期に達している人工林から生産される木材を市場等を通じて供給することにより、国内の木材需要にえています。

ニホンジカ等有害鳥獣対策

近年、国内の多くの地域において、ニホンジカ（北海道ではエゾシカ）の生息数増加に伴う農林業被害が社会的な問題となっています。また、ツキノワグマ（北海道ではヒグマ）による人的被害も新聞等の報道で目にすることが多くなっているように思われます。

利根沼田森林管理署管内、特に昭和村や沼田市の旧利根村の区域では、かなり以前からニホン



利根沼田森林管理署の管轄区域

ジカやツキノワグマによる造林木への被害が見られ、これまで防護柵の設置や忌避剤の散布、樹幹の剥皮防止対策を行ってきました。そんな中、平成 26 年度から地元猟友会と協定を締結して有害鳥獣の捕獲協力をいただいているほか、平成 28 年度からは職員実行によるニホンジカの捕獲を実施しています。その結果、区域内におけるニホンジカによる森林被害面積は減少傾向となり、一定程度の効果が上がっているように思われます。こうした取組は全国の国有林の中でも優良事例のひとつとして林野庁ホームページでも紹介 (https://www.rinya.maff.go.jp/j/kokuyu_rinya/attach/pdf/shinrinhigai-24.pdf) されています。今後とも、国有林におけるニホンジカ被害対策を積極的に行うことにより、周辺農地の被害拡大を防ぐなど地域に貢献していきたいと考えています。



職員実行によるニホンジカ捕獲の様子

日本林業遺産に指定された旧森林鉄道車両群と森林鉄道遺構

我が国において近代的な林業が始まって以降、奥地森林（特に国有林）において生産された木材の運搬には、森林鉄道（軌道）が大きな役割を果たしてきました。全国各地で森林鉄道網が発達し、一部の地域では木材運搬だけではなく、そこで生活する人々の貴重な「足」としても利用されていました。現在では、木材の搬出はほとんど全てトラック等自動車輸送に代わっていますが、北海道の丸瀬布や長野県の木曾赤沢などで当時の森林鉄道車両が動態保存されています。

ここ利根沼田森林管理署管内も、その昔は様々なところで森林鉄道（軌道）が活躍していました。特に沼田市根利地区（旧利根村根利）では、昭和 38 年に全路線が廃止されるまで、約 17.5km の軌道網が整備されていました。

また、昭和 32 年、林業の機械化を進めるべく当時の沼田営林署が「機械化営林署」に指定され「機械化室」を設置し、各種林業機械の開発・実験等が行われるようになりました。これが林野庁森林技術総合研修所林業機械化センターとなって現在に至るといった経緯もあり、北海道の置戸で活躍していたアメリカ製蒸気機関車（ボールドウィン 3 号機）等の車両が保存されていました。



林業遺産に登録された車両
(右側がボールドウィン 3 号機)

これらの森林鉄道車両群について、民間のボランティア組織（「よみがえれボールドウィン実行委員会」）と林業機械化センターが協力し、修復・保全する取組が平成 18 年から始まりました。以来、完全なボランティアベースで保存車両の修復・保全や森林鉄道遺構の調査、こうした成果の情報発信等が地道に行われてきました。こうした活動が評価され、令和 4 年 5 月 20 日に、全国で 46 番目の日本林業遺産として、「林業機械化センター保存の森林鉄道車両群と根利森林鉄道遺構」が認定されました。

林業遺産を構成する要素の一つである「ボールドウィン 3 号機」が製造から 101 年を迎え、

また、前述のとおりこれら車両群等が林業遺産に認定されたことを記念して令和4年7月24日にイベントが開催されました（第9回根利森林鉄道まつり）。このイベントには地元選出の国会議員や沼田市長等多くの来賓も出席し、100名を超える参加者で盛大に開催されましたが、地元である沼田市長からは、「森林・林業が古くから重要な産業であった地域として、こうした歴史的価値ある遺産をしっかりと保全し、また、地域のシンボルとして地域振興の一つの資源としてしっかり活用していきたい」といったお話しもありました。林業遺産の構成要素の多くが国有林野内に存在することから、当署としても地元自治体や関係団体と連携し、地域振興に向けた取組に協力していきたいと考えています。



日本林業遺産の認定証

赤谷プロジェクト

利根沼田署管内国有林で特色的な取組の一つに「赤谷プロジェクト」があります。本プロジェクトの詳細については、赤谷プロジェクトホームページ (<https://www.nacsj.or.jp/akaya/>) または赤谷森林ふれあい推進センター（事務所は利根沼田森林管理署内）のホームページ

(http://www.rinya.maff.go.jp/kanto/kanto/akaya_fc/index.html) に詳しく紹介されていますので、ここでは詳しくは触れませんが、その最大の特徴は、赤谷地域の国有林約1万haにおいて、関東森林管理局・日本自然保護協会・民間団体（赤谷プロジェクト地域協議会）の三者が協働して生物多様性の復元と持続的な地域づくりを進めていくということにあります。

2003年（平成15年）に始まったこの取組も20周年を迎え、植生復元、猛禽類のモニタリング、溪流環境の復元等様々な分野において実証等を進めており、多くの成果を上げてきています。今後はこれらの成果を実際の森林施業等に落とし込んでいくことなどが重要になってくるものと思われます。プロジェクトそのものの実行は前述の三者からなる事務局にお任せするとして、利根沼田森林管理署としては実際の事業を実施する中で、赤谷プロジェクトの目指すものの実現に向けてしっかりと取り組んでいきたいと考えています。



むすびに

国有林の現場での仕事は10数年ぶりとなりますが、その間、国有林野事業が一般会計化されるなど国有林を取り巻く状況には大きな変化がありました。以前、他署の現場にいた頃と比較すると、民有林関係者（都道府県、市町村職員や事業体職員など）との交流は格段に進んでいると

いう実感があります。民有林行政においても、森林経営管理制度、森林環境譲与税の導入といった大きな変化もあり、一方で、特に市町村における森林・林業を専門とする職員が不足していることに対する国有林への期待の声も大きくなっています。

国有林野事業の仕事は、一義的には「国有林野の管理経営」にあることは当然ですが、その仕事が円滑に進むのも地域の理解・協力があつてのことだと思えます。「新しい林業」、「林業の成長産業化」などの実現のためにも、国有林がもっと積極的に地域とつながり、様々な場面でそのポテンシャルを発揮し、それぞれの地域における森林・林業を通じた地域振興に向けてしっかり貢献していくことを目指して、今後の事業実施に取り組んでいきたいと考えています。