資料　1

道道きたひろしま総合運動公園線の整備における環境保全を考える協議会

【　第３回　】

説明資料

令和2年8月3日

北海道空知総合振興局
札幌建設管理部

資料構成

0.前回までの宿題事項、協議会の進め方

・第1～2回協議会での宿題事項と対応案（P.2～3）

1.環境保全へ向けた事業計画の変更について

・工事計画（工事用道路の設置位置等）の変更（P.4～8）
・事業計画（アクセス道路の構造等）の変更（P.9～10）

2.検討中の環境保全措置の「効果」について

・採用を検討中の環境保全措置の「効果」事例紹介（P.11～19）

3.「エコロード」（将来像）の意見交換

・「エコロード」としての目指すべき将来像（P.20～26）

4. 今後の協議会、事業の進め方（案）

・次回協議会での話題（案）（P.27）

協議会開催までの流れ

政策評価専門委員会での付帯意見を受け、アクセス道路に関する意見交換会での議論内容等を踏まえ、本協議会を開催。

第3回政策評価専門委員会（R1.11.7）
公共事業（大規模等）事前評価 **付帯意見**

（１）当事業の実施に当たっては、関係する事業者等と協議の場を通じて密接に連携協議し、求められる事業の目的や公共性を確保するとともに、道民に対し十分な説明責任を果たすこと。

（２）きたひろしま総合運動公園の整備等に大きな変更が生じた場合は、適宜、政策評価の対象とする。

（３）環境調査の結果を踏まえ、地形改変の影響を受ける希少な動植物は可能な限り移植等の保全措置を講じ、自然環境への負荷は最小限にとどめるよう配慮すること。また、自然環境を監視する協議会等を設立し、保全措置の実効性を高めること。

アクセス道路に関する意見交換会
（北広島市主催）

- 第1回（R1.10.17）
- 第2回（R1.12.23）
- 第3回（R2.3.25）
- 第4回（R2.5.22）

道道きたひろしま総合運動公園線の整備における**環境保全を考える協議会**
（北海道空知総合振興局札幌建設管理部主催）

第1回協議会（R2.5.28）
- **再変更**した計画概要の説明（橋長延伸等、**河川環境保全への計画再変更**を説明）
- R1環境調査結果の報告

第2回協議会（R2.6.29）
- R1意見交換会(北広島市)で議論された**要望12項目における継続協議事項**の整理
- R2補足調査手法等の報告
- 橋梁計画の説明

第3回協議会（今回）
- **変更**した工事用道路等の計画概要の説明
- エコロード（将来像）の意見交換
- 今後の協議会、事業の進め方(案)

環境現地調査

道路・橋梁設計
工事計画検討

工事実施
（工事用道路、本線）

完成、**開通**

これまでの宿題事項

○第１～２回協議会での宿題事項と対応方針案

区分	「まとめ」における宿題事項	対応方針（案）
第1回協議会（R2.5.28）	・エコロード：コンセプトを整理、工事前、供用後のモニタリングの方法検討、協議会で提案	・今回（第3回）にて「将来像」として整理
		・工事前、供用後のモニタリングの方法等は次回（第4回）で提示予定
	・ロードキル：各動物の移動経路を確認した上で対策・施設等を検討、協議会で提示	・現在実施中の環境調査結果とりまとめ後、次回（第4回）以降で提示予定
	・道路工法：経済性・維持管理性を踏まえ、比較検討案を提示	・道路構造：第1回協議会で説明した変更箇所と合わせ、今回（第３回）で提示
		・工事方法（工事用道路等）：建設会社側への聞き取り結果等も踏まえ、工事用道路の縮小等の検討結果を、今回（第3回）で提示
第2回協議会（R2.6.29）	・ロードキル：スロープ付き側溝の具体的な形等を提案	・事例等による「効果」を今回（第3回）整理 ・具体案は環境調査結果とりまとめ後、次回（第4回）以降で提示予定
	・昆虫への遮光壁：具体的な提案を予定（北側、南側等）	
	・工事用道路：片押しを含めた比較検討	・「片押し」での工事実施可能性を、今回（第3回）で提示

工事計画の変更（工事用道路の設置位置等）

◆工事用道路の考え方

○工事用道路の幅員：

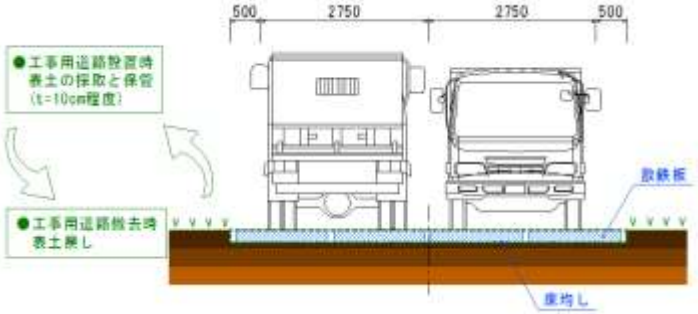
杭打機の搬入トレーラー等の**重機が通行**でき、土砂搬出入時のダンプトラックが**すれ違える最小幅員を確保**　⇒W=6.5mを採用

○工事用道路の仮設方法：

- 地表から10cm程度の**表土を撤去**し、敷き均して**鉄板を敷設**
  （鉄板の敷設により、外来種の種子の周辺への飛散、車両からの土埃巻き上げを防止）
- 撤去した**表土は保管**し、工事用道路の撤去後に**復旧、早期の植生復元を助成**
- 高低差がある区間は**「仮桟橋」を計画。**盛土法面発生を防止し、**植生への影響等を最小化**
- 橋梁脇の作業ヤードは**「敷鉄板や作業構台等」を計画**、**影響を最小化**
- 河川横断箇所は流路を確保しつつ、**土砂投入をせずに袋型根固めを使用し**、**影響を最小化**

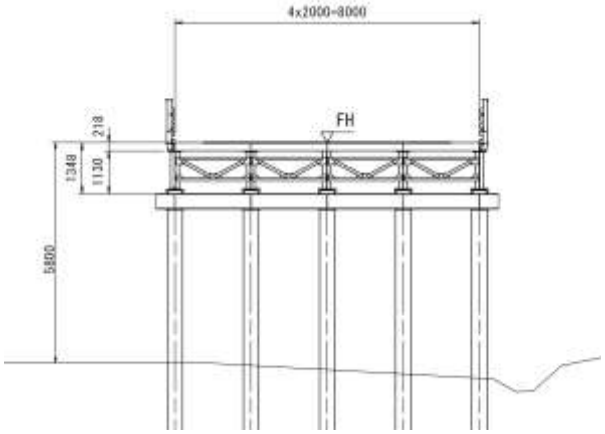
◆工事用道路断面イメージ図

【一般区間（敷鉄板）】

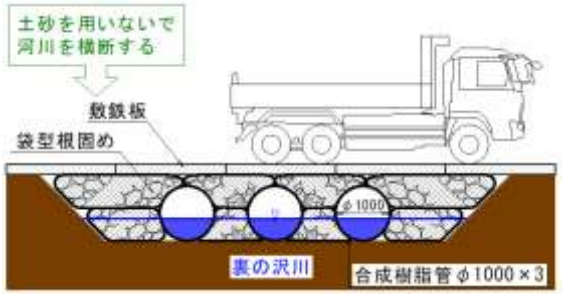


改変範囲縮小のため、急勾配＋カーブが連続する道路を仮設するため、対面通行を確保

【仮桟橋、作業構台区間】



【河川横断箇所】



工事計画の変更（工事用道路の設置位置等）

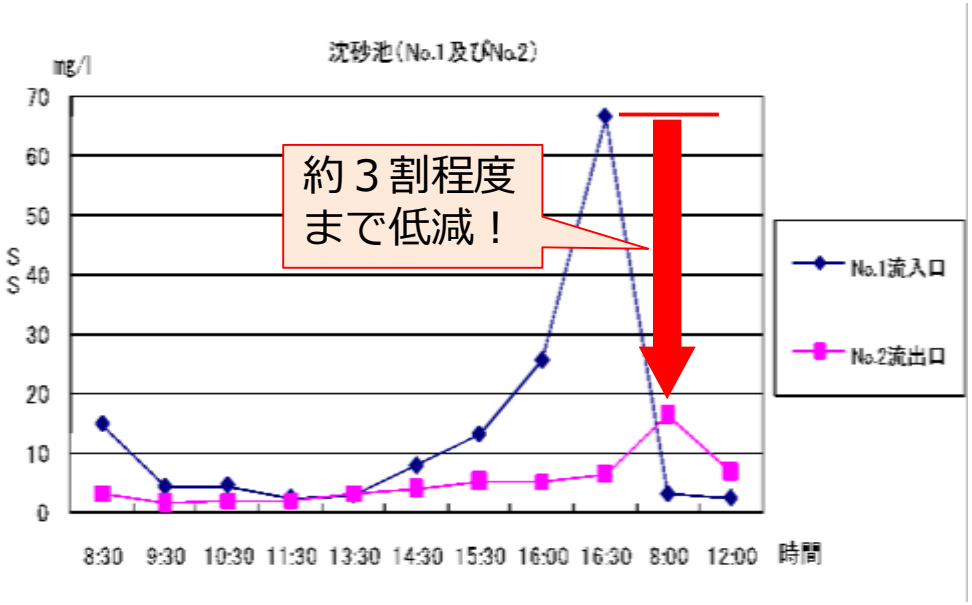
◆工事中の濁水対策について

○工事用道路の設置、地盤の切土工の実施時に濁水の発生が懸念

⇒**沈砂池や水槽等の濁水処理施設**を設けて濁水（水の濁り）要因となる**土壌粒子を沈下**させ、濁りを含まない**「上澄み水」を放流**することで、濁水の発生を抑制

これにより、濁水発生による**河川環境への影響を最小化**

⑤沈砂池No.２の状況
・長さ 3.7m×幅 2.7m×深さ 1.2m（有効水深 1.05m）
・水は常に溜まっており、雨水が流入すると上澄の水が河川に流出する。



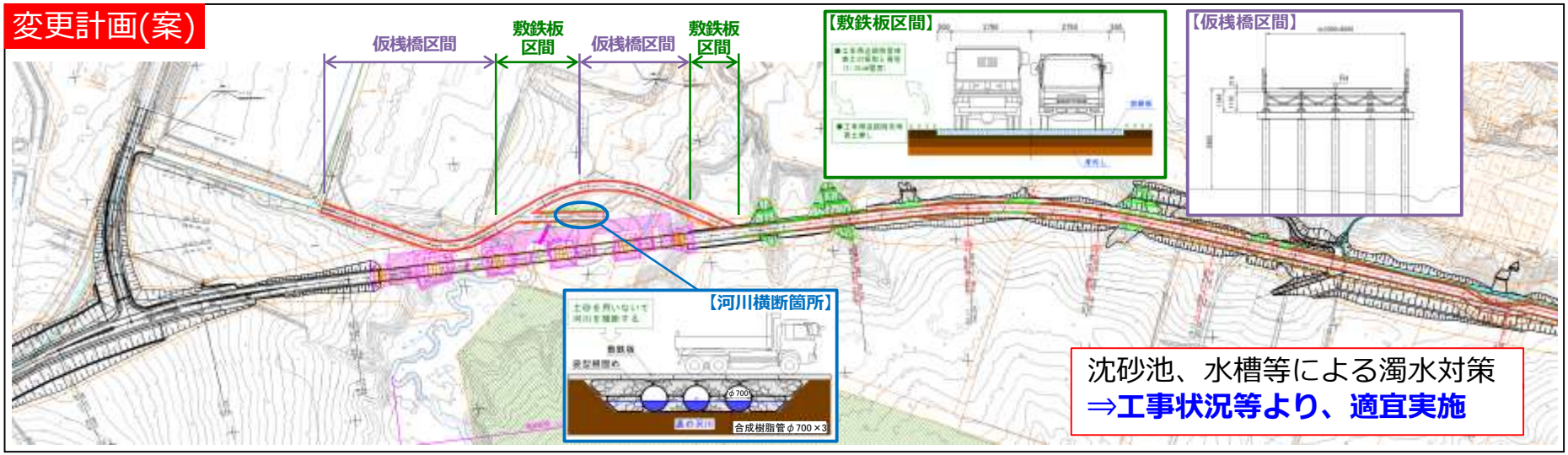
《参考事例》　橋梁基礎工事、切土工事実施現場における沈砂池の設置状況(左写真)と、沈砂池前後の水の濁り(SS)の状況
（千葉県市原地区の事例　より抜粋）

【国総研資料　第594号】「道路環境影響評価の技術手法 ７．水質 7.4 切土工等、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置に係る水の濁り」に関する参考資料(平成22年)　より抜粋

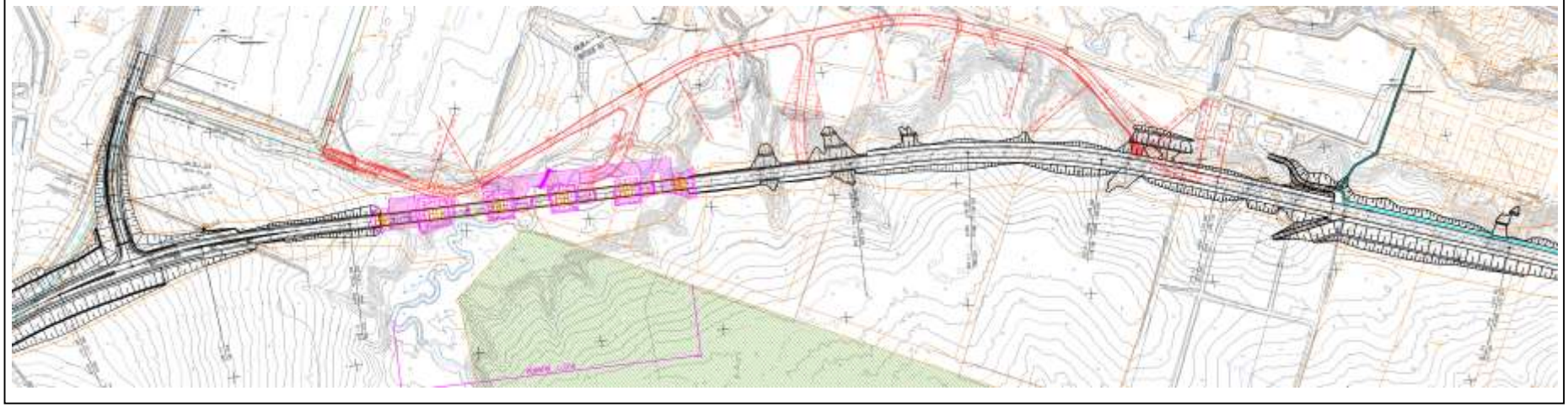
工事計画の変更（工事用道路の設置位置等）

◆**起点側交差点～１号橋～中央部：**
極力本線を利用して工事用道路新設を一部とりやめ、改変範囲を大幅に縮小

変更計画(案)

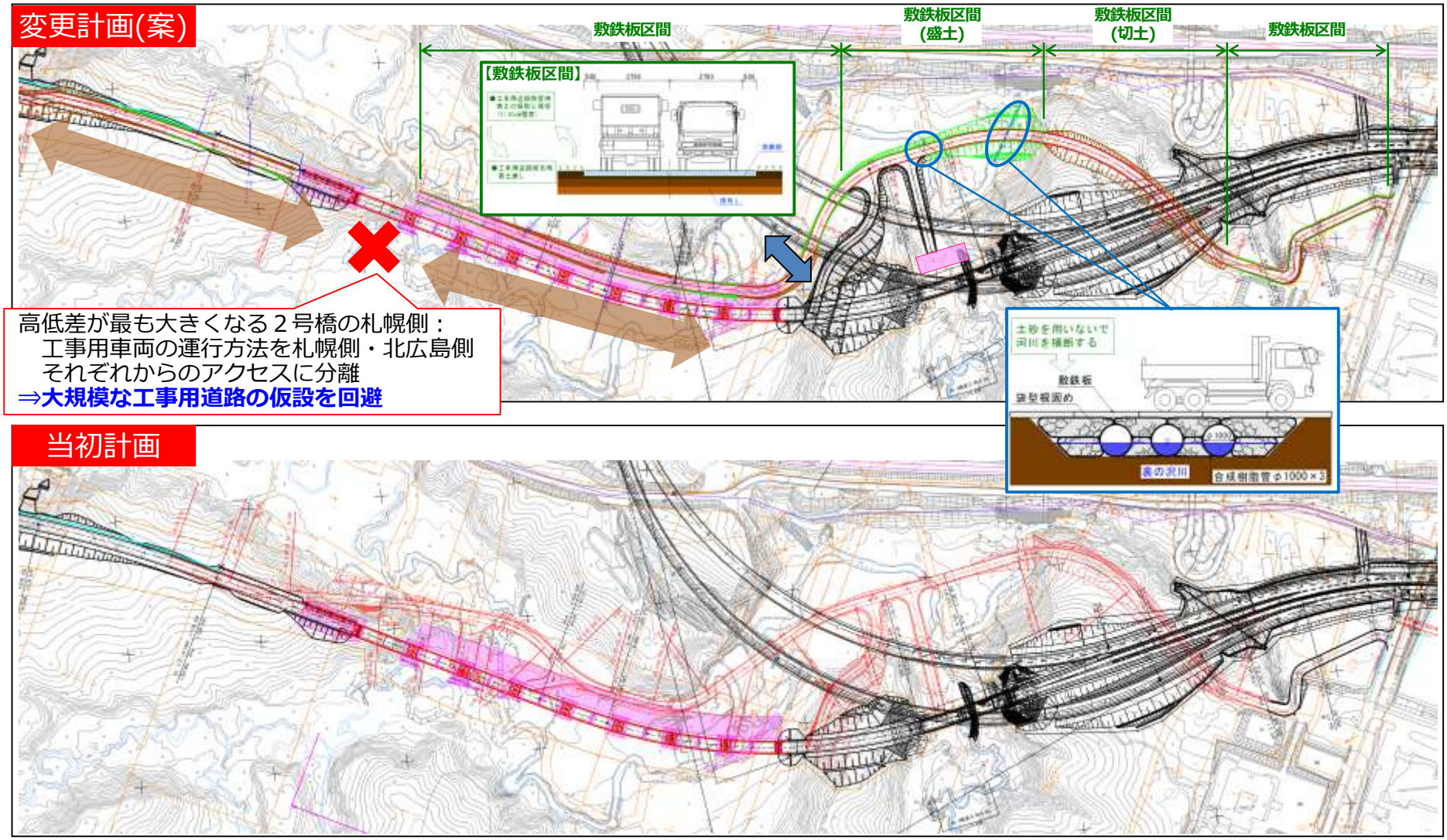


当初計画



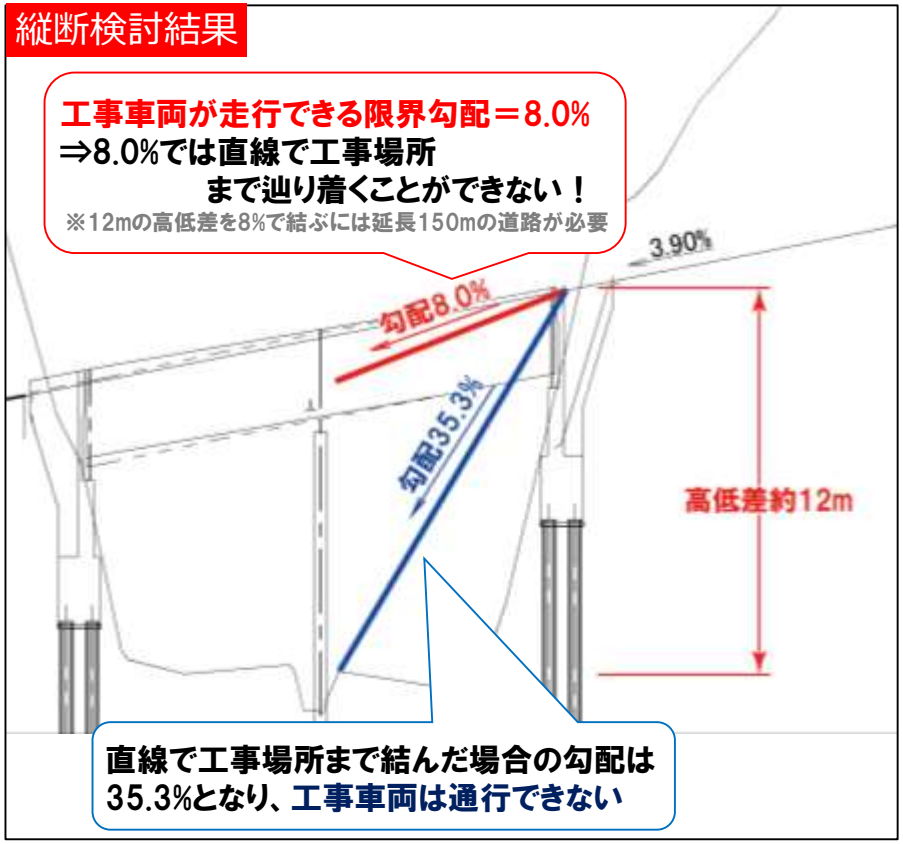
工事計画の変更（工事用道路の設置位置等）

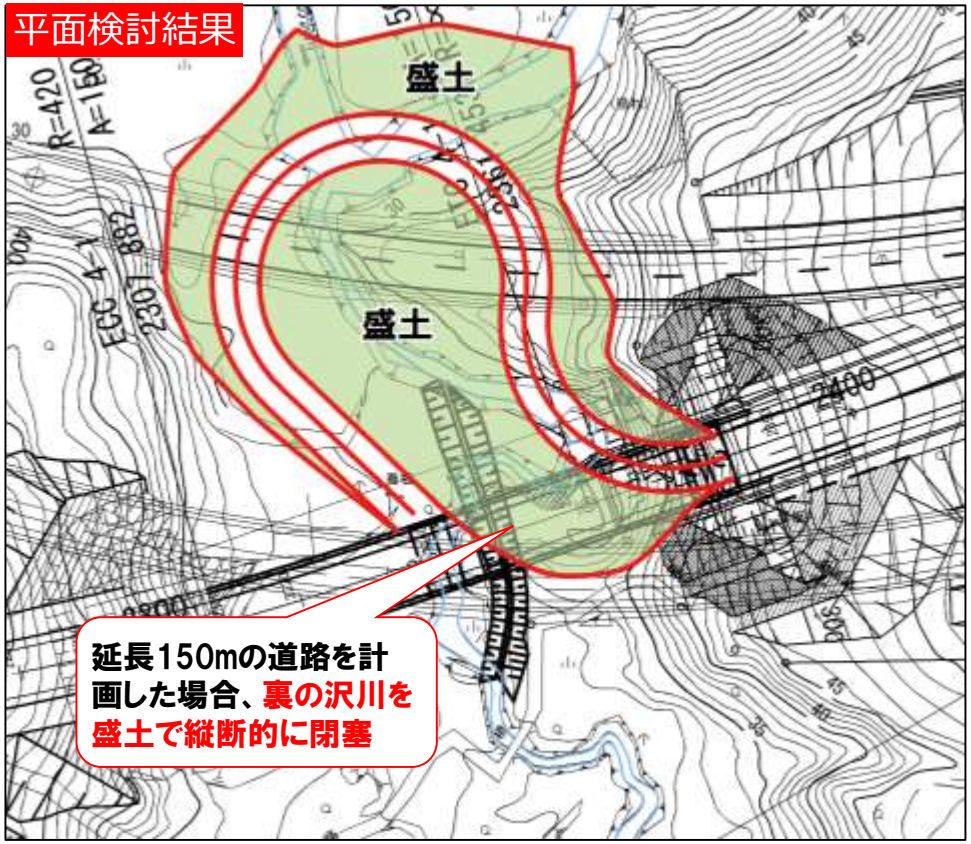
◆**中央部～２号橋～3号橋～終点部：**
本線と工事用道路の**隙間地**を最小化するとともに、**工事用道路新設を一部とりやめ、**
改変範囲を大幅に縮小（札幌側橋台へは起点側から進入予定）



工事計画の変更（工事用道路の設置位置等）

◆３号橋付近：
本線からの「片押し」での工事実施可能性を検討、**盛土による影響が多大であり実現性が低い**





○第１回、第２回協議会で工事用道路の設置位置、規模等に関する様々な意見を頂いたことから、**札幌建設業協会への聞き取り調査結果等も踏まえ**、**工事用道路の縮小**等を以上の通り検討。
⇒**環境へのインパクトを低減**するという観点から**工事計画の変更を採用したい**。

事業計画の変更（アクセス道路の構造等）

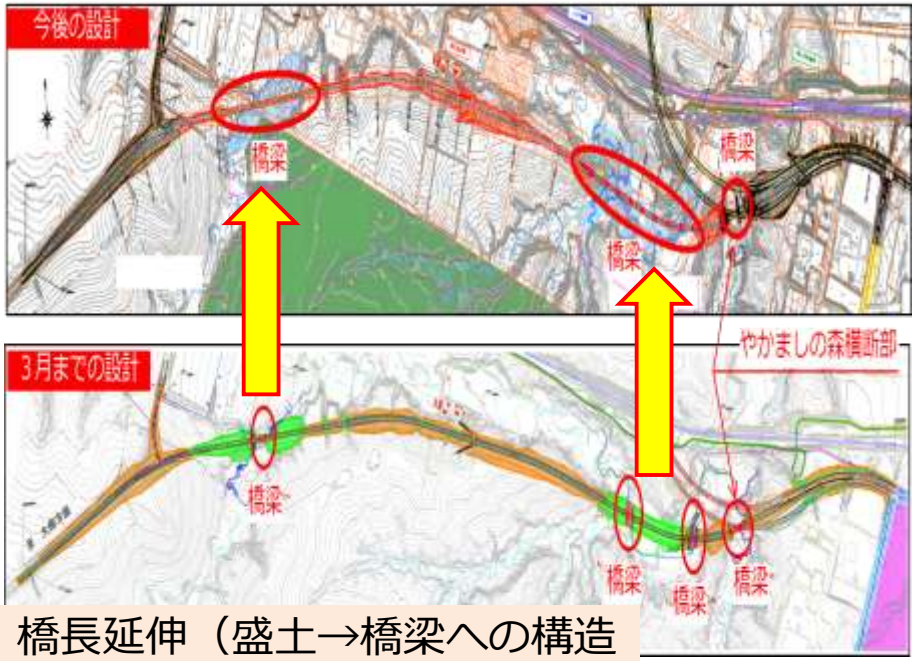
○公共事業評価専門委員会での付帯意見を受け、本協議会での検討と並行し、
「より環境に配慮した道路構造」の採用を検討。

○第１回協議会で示した**道路構造の変更**（橋長延伸等、河川環境保全への計画再変更）に加え、今回、**起点部交差点の形状変更による改変範囲の縮小（切土量の大幅縮減）**を検討。

⇒**環境へのインパクトを低減**するという観点から**構造変更を採用したい**。

【第1回協議会で示した道路構造の変更】

橋長延伸等、河川環境保全への計画再変更



橋長延伸（盛土→橋梁への構造変更）により、河川環境保全！

【今回追加検討した道路構造の変更】

起点部交差点の形状変更　※添付はイメージ図

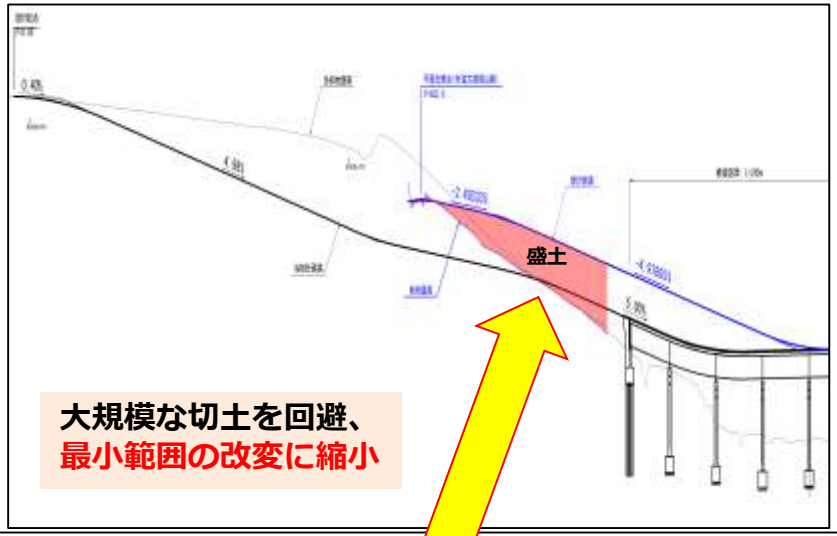
丁字交差点の向き・形状変更により、大規模切土による改変範囲を縮小！

事業計画の変更（アクセス道路の構造等）

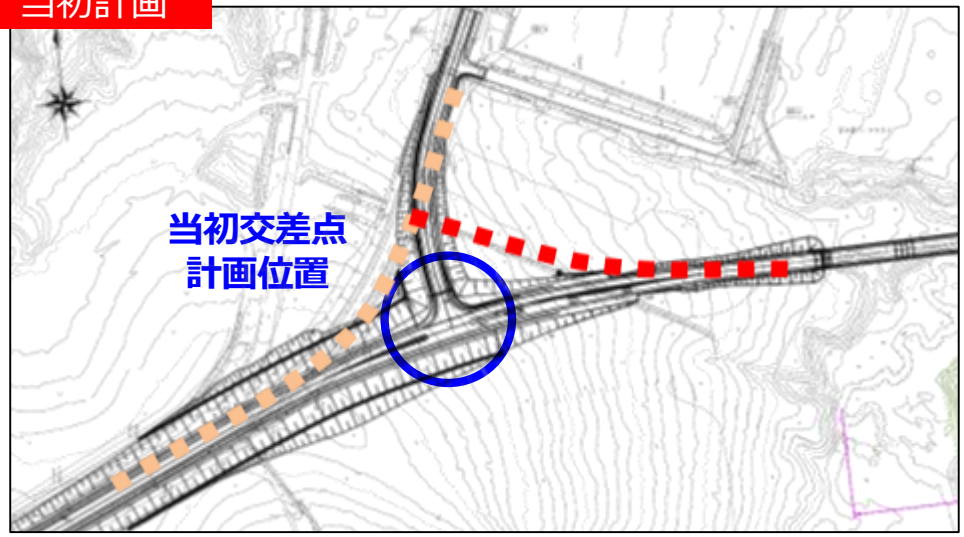
※添付はイメージ図

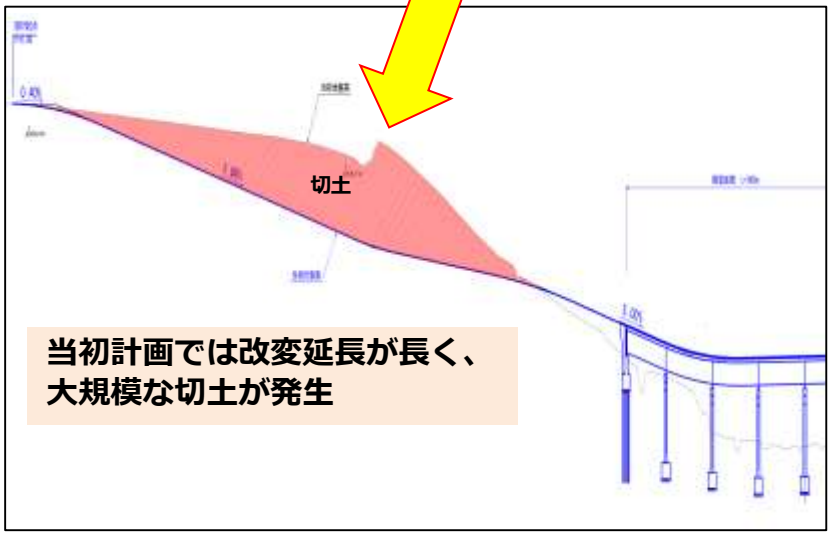
◆今回追加検討した道路構造の変更：
起点部Ｔ字交差点の向き・形状変更により、**大規模切土による改変範囲を大幅に縮小**

変更計画(案)



当初計画



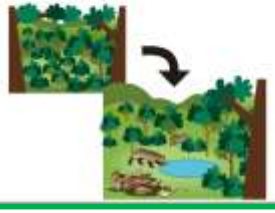


環境保全措置の「効果」

◆エゾシカ等対策としての移動経路確保

○現地で確認された大型哺乳類（エゾシカ等）への保全対策として検討。

表 3.2-1 哺乳類に対する環境保全措置等の代表例

区分	環境保全措置等の例	影響の分類			環境保全措置等の内容
		生息地等の消失・縮小	移動経路の分断	生息環境の質的変化	
回避・低減	ルート選定による重要な生息地・生育地の回避	●	●	●	「3.1 分類群共通及び生態系」と同様
	地形改変の最小化（のり面勾配の修正、擁壁構造の採用、工事用道路等の設置位置の検討等）	●	●	●	
	移動経路の確保（ロードプライド、オーバーパス、オーバーブリッジ、誘導柵等の設置、橋梁下部の利用）		●		すべりのり面や擁壁、オーバーパス等の誘導構造物の設置、橋梁下空間の連続等により、移動経路を確保する。
	繁殖期等を避けた施工			●	工事工程の調整、時期・区域の制限による繁殖・冬眠期を避けた施工により、影響を低減する。
代償	代替生息地の創出	●			池沼の設置・補強、湿地の整備、環境構造の整備等により、生息環境を創出する。 

①「１.環境保全へ向けた事業計画の変更について」で説明したとおり、鋭意**「回避」**や**「地形改変の最小化」**を検討。⇒**今後も継続**

②事業計画で**回避しきれない箇所**に対し、「移動経路の確保」を検討＝**橋梁、函渠等**

③その他、現地での確認状況等を見ながら、「繁殖期等を避けた施工」等を検討

【国総研資料　第906号】道路環境影響評価の技術手法「13.動物、植物、生態系」における環境保全のための取り組みに関する事例集(平成27年度版)　より抜粋

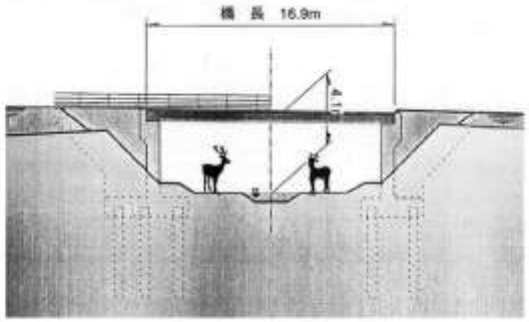
環境保全措置の「効果」

◆エゾシカ等対策としての移動経路確保

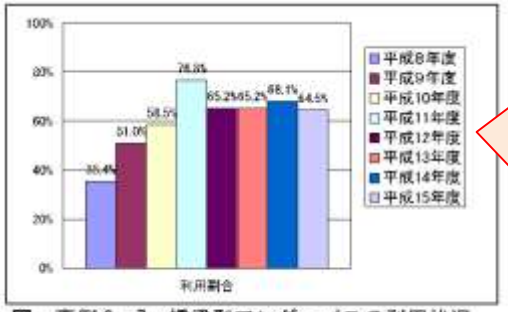
○**橋梁等での移動経路確保**　**（設置の効果）**
⇒　全国的に設置事例が多く、有効であったとの研究成果が多い。

（2）橋梁下における移動路の確保

路線と交差する河川において、通水上はボックスカルバートの設置で十分なところを、エゾシカの歩行空間を確保するために橋梁構造を採用することとした（図ー事例9ー2）。また、橋梁下の河川の改修にあたっては、石積み護岸、エゾシカの河川横断に配慮した河床整備、エゾシカの通過部への牧草等の植栽、近傍に生育する広葉樹の植栽、田道から河川への移動のためのスロープの設置等を実施した（写真ー事例9ー2～3）。

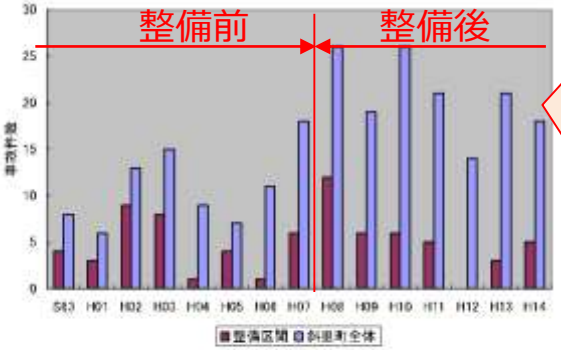


図ー事例9ー2　橋梁下の移動路のイメージ



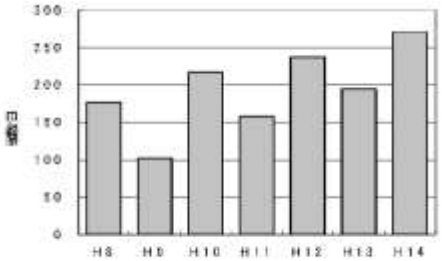
図ー事例9ー7　橋梁型アンダーパスの利用状況

橋梁新設により、橋梁下の利用状況は整備後徐々に増加し、65%付近で安定。
⇒分断防止に一定効果



図ー事例9ー8　斜里町内と整備区間での事故件数の推移

斜里町全体の発生件数に占める当該区間でのエゾシカ事故発生件数（割合）が、大きく減少。
⇒ロードキル低減の効果



図ー事例9ー9　ライトセンサスでの観察個体数の推移

生息個体数も増加
⇒ロードキル低減の効果

【国総研資料　第721号】道路環境影響評価の技術手法「13．動物、植物、生態系」の環境保全措置に関する事例集（平成25年）
一般国道334号斜里エコロードの事例　より抜粋

環境保全措置の「効果」

◆エゾシカ等対策としての移動経路確保

○**橋梁等での移動経路確保**　**（設置の考え方）**

・環境保全措置等の事例を整理した文献においても、
「保全と管理の双方の視点で検討することも重要」と記述

⇒周辺土地利用、現地調査結果等を見て、今後、具体的に決定していきたい

哺乳類に対する環境保全措置等のポイント

- 中型～大型哺乳類の移動阻害の低減に向けた環境保全措置等は、これまでの知見を参考とした対策検討が望まれる。また、今後は保全と管理の双方の視点で検討することも重要である。
- 小型哺乳類は、調査による行動の全貌が把握しにくく知見が少ない。複数の調査手法や最新の調査技術を活用しながら、十分に検討期間を設けた調査・検討が望まれる。

道路事業が哺乳類へ与える影響に関しては、タヌキやカモシカなどの中型～大型哺乳類の移動阻害の低減に向けた取り組みが多く進められ、知見が蓄積されてきた。本資料では、これらの知見を生かし『2.2 哺乳類に対する道路横断施設の設置と事後調査手法』において、設置から事後調査までの一連の技術資料として取りまとめている。これを参考に、現場に応じて利用率を高める工夫や効率的なモニタリングに努め、効果的かつ効率的な対応を検討することが望ましい。

一方で、近年では、中型～大型哺乳類の管理の必要性も高まっている。シカやイノシシやサルなどは、中山間地の過疎化とそれに伴う耕作地や里山の荒廃の進行と併せて個体数が増加し、農耕地への被害、貴重な地域の植生の食い荒らし等の被害が各地で発生している。これに対し、道路事業による移動経路の遮断効果を活用し、横断可能な箇所を限定することで農耕地への侵入を防ぐ試みも見られはじめている。今後は、周辺環境や土地利用を考慮した上で、保全すべき種やエリア、管理すべき種やエリアを明確にし、"どこを通して、どこを通さない"といったように、保全と管理の双方の視点から検討することが、中型～大型哺乳類の環境保全措置等を検討する上で重要である。

◇農耕地への被害等が発生している場合
→道路事業による移動経路の遮断効果を活用する等の試みも
＝横断可能箇所を限定、誘導する等

⇒「保全」と「管理」の双方の視点で検討

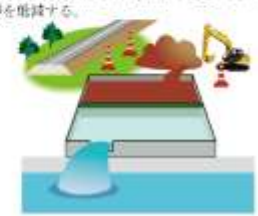
【国総研資料　第906号】道路環境影響評価の技術手法「13.動物、植物、生態系」における環境保全のための取り組みに関する事例集(平成27年度版)　より抜粋

環境保全措置の「効果」

◆スロープ付き側溝

○現地で確認された**両生類等**への保全対策として検討。

表 3.5-1(1) 両生類・爬虫類に対する環境保全措置等の代表例

区分	環境保全措置等の例	影響の分類			環境保全措置等の内容
		生息地等の消失・縮小	移動経路の分断	生息環境の質的変化	
回避・低減	ルート選定による重要な生息地・生育地の回避	●	●	●	「3.1 分類群共通及び生態系」と同様
	地形改変の最小化（のり面勾配の修正、擁壁構造の採用、工事用道路等の設置位置の検討等）	●	●	●	
	繁殖期等を避けた施工	●		●	工事工程の調整、時期・区域の制限による繁殖期～幼生期を避けた施工等によって、影響を低減する。
	移動経路の確保		●		ボックスカルバート、擁壁等の横断構造物や、脱出可能型側溝の設置により、移動経路を確保する。
	濁水・水質対策			●	沈砂池や排水処理施設の設置を行う。工事中の濁水や供用時の路面排水等による生息環境への影響を低減する。 

①「１.環境保全へ向けた事業計画の変更について」で説明したとおり、鋭意**「回避」**や**「地形改変の最小化」**を検討し計画。 ⇒ **（済）**

②事業計画で**回避しきれない箇所**に対し、「移動経路の確保」を検討＝**スロープ付き側溝**

③その他、現地での確認状況等を見ながら、「繁殖期等を避けた施工」「濁水対策」を検討
⇒特に、
「濁水対策」は**河川環境保全の観点で重要**と認識

【国総研資料　第906号】道路環境影響評価の技術手法「13.動物、植物、生態系」における環境保全のための取り組みに関する事例集(平成27年度版)　より抜粋

環境保全措置の「効果」

◆スロープ付き側溝

○「移動経路の確保」

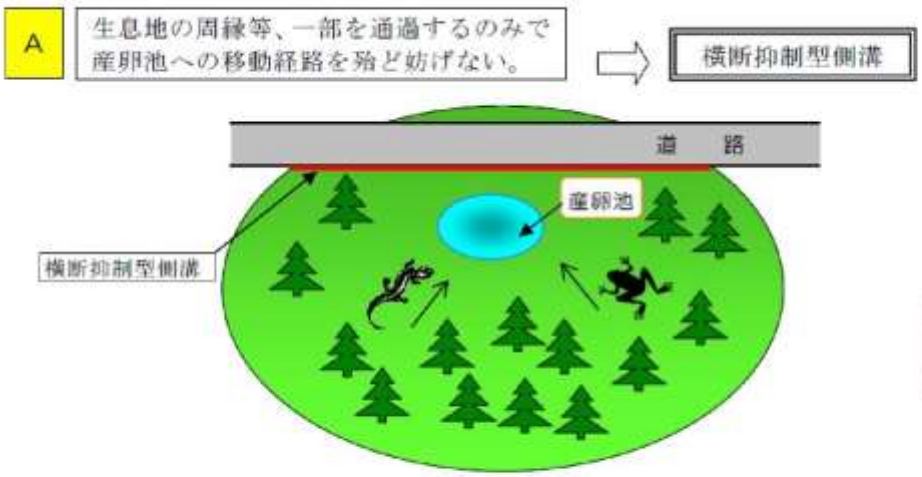
A 一部を通過するのみで産卵池への移動経路等を妨げない場合 ＝ **横断抑制型側溝**

B 道路が生息域を分断する場合 ＝ **アンダーパス等の整備**

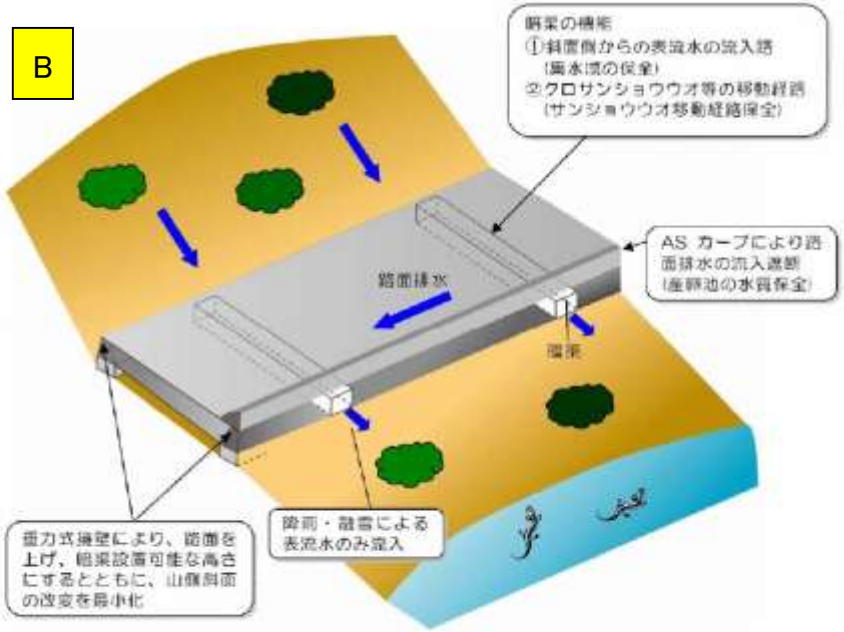
横断抑制型側溝 ＝ 片側のみの**スロープ付き側溝**

アンダーパス等の整備 ＝ **橋梁**、ボックスカルバート、パイプカルバート

⇒現地調査結果等を見て、今後、具体的に決定していきたい



↑横断抑制型側溝による保全措置方針のイメージ



↑アンダーパスによる保全措置方針のイメージ

【国総研資料 第906号】道路環境影響評価の技術手法「13.動物、植物、生態系」における環境保全のための取り組みに関する事例集(平成27年度版)
新潟県の「八箇峠道路」の事例 より抜粋

環境保全措置の「効果」

◆スロープ付き側溝

○**スロープ付き側溝**　**（設置の効果）**
⇒　全国的に設置事例が多く、有効であったとの研究成果が多い。

【スロープ側溝設置効果確認調査】

スロープ側溝の設置効果

スロープ付き側溝は、いずれも高架下の敷地より若干南側の水田脇に設置されていた。

調査結果から、スロープ付き側溝は多くの両生類や爬虫類、小型の哺乳類にとって側溝からの脱出に有用であると推測された。

↑スロープを利用する
ニホンアマガエル

【国総研資料　第906号】道路環境影響評価の技術手法「13.動物、植物、生態系」における環境保全のための取り組みに関する事例集(平成27年度版)
千葉県の「成田高速鉄道線・北千葉道路」の事例（効果確認調査結果）　より抜粋

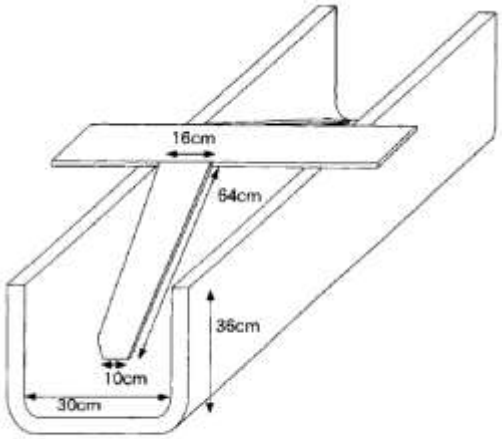


図-1.　コンクリート側溝と脱出装置のサイズ
脱出装置をつけた場合のスロープの角度は35度。

表-1.　脱出装置の有無による側溝へのアズマヒキガエル残留数の違い

観察日	朝まで側溝内に残っていた個体数	
	脱出装置付き	脱出装置無し
1997. 9. 4	0	6
1997. 9. 5	1	1
1997. 9. 6	0	7
1997. 9. 7	0	1
1997. 9. 8	0	2
1997. 9. 9	0	6
1997. 9.10	0	1
1997. 9.25	0	3
1997. 9.26	0	5
1997. 9.27	1	8
1997. 9.28	0	2
1997. 9.29	0	0
1997. 9.30	0	1
1997.10. 1	0	1
1997.10. 2	0	0

施設内に棲ませたアズマヒキガエルが自然に落下し、翌朝まで脱出できなかった数を調べた。

脱出装置付きで、
側溝内に残っていた個体数は
ほとんど「ゼロ」に！

大河内 勇ほか「道路側溝での両生類の転落死防止方法」日林誌83(2)2001、P125~129　より抜粋

環境保全措置の「効果」

◆昆虫類への遮光壁

○現地で確認された昆虫類への保全対策として検討。

表 3.7-1　昆虫類に対する環境保全措置等の代表例

区分	環境保全措置等の例	影響の分類			環境保全措置等の内容
		生息地等の消失・縮小	移動経路の分断	生息環境の質的変化	
回避・低減	ルート選定による重要な生息地・生育地の回避	●	●	●	「3.1 分類群共通及び生態系」と同様
	地形改変の最小化（のり面勾配の修正、擁壁構造の採用、下部道路等の最適位置の検討等）	●	●	●	
	照明器具の改良（ルーバー付照明器具の採用、照明設置高の配慮等）			●	工事中の夜間照明対策やルーバー付き照明器具の採用による光環境の変化に対する影響を低減する。
	濁水・水質対策			●	工事により発生する濁水や湧出濁水による生息環境への影響を低減するために、沈砂池や排水処理施設の設置を行う。
代償	重要な動物種の移設	●		●	個体や食草等を影響範囲外に移設することにより、影響を低減する。
	代替生息地の創出	●			ビオトープや保全環境の整備によって生息環境を代替する。

①「１.環境保全へ向けた事業計画の変更について」で説明したとおり、鋭意**「回避」**や**「地形改変の最小化」**を検討し計画。⇒ **（済）**

②事業計画として、
「当該区間に道路照明は設置しない」
ことで、影響を**「回避」**。
このほか、
道路を利用する**自動車のヘッドライト**による
影響を低減する**「遮光壁」**を検討。

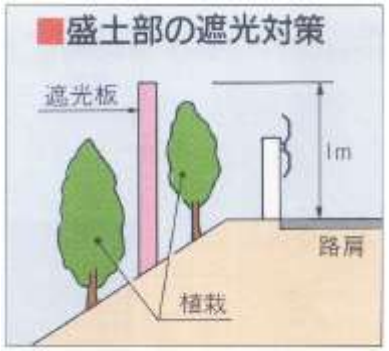
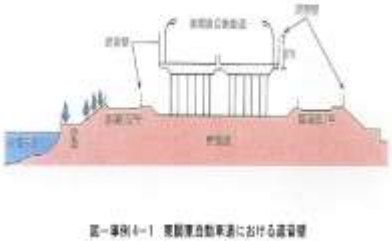
③その他、現地での確認状況等を見ながら、
「濁水対策」や「重要種の移設」を検討
⇒特に、
「濁水対策」は**河川環境保全の観点で重要**と認識

【国総研資料　第906号】道路環境影響評価の技術手法「13.動物、植物、生態系」における環境保全のための取り組みに関する事例集(平成27年度版)　より抜粋

環境保全措置の「効果」

◆昆虫類への遮光壁

○**昆虫類への遮光壁**　（設置の効果）
⇒　全国・世界的に設置事例がほとんどない（道路照明対策はあるが、ヘッドライトが極少）
自動車のヘッドライトに関する、光の波長との因果関係等も論文等がほとんどない
ただ、夜間の光を頼りに繁殖するホタル類、ウミガメ、水鳥類への対策事例あり

路線名	一般国道1号 潮見バイパス	東関東自動車道	名古屋市道（名古屋高速分岐2号線）	愛知県　南知多道路
対象種	アカウミガメ	水鳥類	ヒメホタル	カワウ（鳥類）
対策内容	**遮光壁**	**遮光壁**（遮音壁）	（道路照明対策）	遮光トンネル
概略図				（著作権NGのため、写真等なし）
設置場所	（遠州灘に面する）	（谷津干潟）	（名古屋城外堀跡）	三河湾**国定公園**内
備　考	ヘッドライト対策として、**高さ1mの遮光壁**を設置。修景としての植栽を併用。	高さ2mの**遮光を兼ねた遮音壁**を設置（騒音対策で高さ設定）。	道路照明対策として、遮音効果を兼ねた高架の高欄端部に照明を設置。	繁殖地の近傍通過のため、ロードキル対策を兼ねて遮光トンネルを採用。

以下の資料等を参考に作成
・遊磨正秀「動植物に対する「光害」、特にホタル類への影響」全国ホタル研究会誌50(2017)、P25～40
・【国総研資料　第721号】道路環境影響評価の技術手法「13.動物、植物、生態系」の環境保全措置に関する事例集（平成25年）
・【国総研資料　第906号】道路環境影響評価の技術手法「13.動物、植物、生態系」における環境保全のための取り組みに関する事例集(平成27年度版)
・関根正彦ほか「生息場評価手法を用いたホタル水路の建設」応用生態工学10(2)、2007、P103～116

環境保全措置の「効果」

◆昆虫類への遮光壁

○**昆虫類への遮光壁**　（設置の考え方）

◇壁高さの設定

・全国事例では、遮光のみを対象とした壁高さは1mとの事例あり
・自動車のヘッドライトは国土交通省告示で高さ1.2m以下と規定
・通常のライト（ロービーム）は40m先を照らすよう下向き

→これらから、**1m程度を基本**に検討

◇設置位置

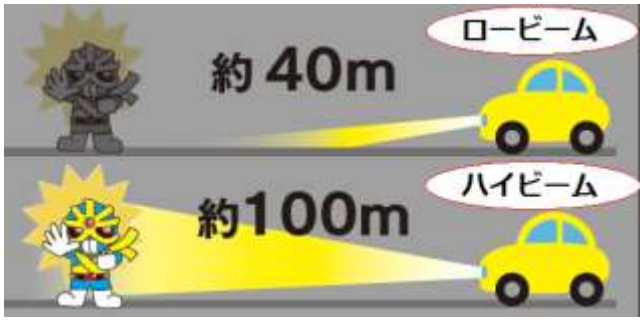
＜設置方針(案)＞

・通常のライト（ロービーム）の照射(40m先)が道路区域から**“漏れ出る”箇所**を対象
　→　進行方向で **“右カーブ”**（外側カーブ）で**盛土**の区間　等
・橋梁区間は **“高欄”** 部分があるため、それらで遮蔽されることを考慮

⇒ 周辺土地利用、現地調査結果等を見て、今後、具体的に決定していきたい

※ 昆虫類が集まりやすい箇所等で**「試行」**してみる等の方法も検討

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示
（前照灯等）
第198条第7項第2号
自動車に備えるすれ違い用前照灯は、その照明部の上縁の高さが地上1.2 m以下



広島県警察資料より抜粋

「エコロード」としての目指すべき将来像

◆「エコロード」とは

（様々な定義があるが、ここでは環境省（EICネット）の定義を引用）

○調査、計画段階から設計、施工、管理の段階まで、**自然環境の保全にきめ細かく配慮された道路**をさしていう。
自然環境の改変を最小限とするよう適切な路線の選定を行うとともに、動物の生息地を分断しないように**橋梁やトンネルを多く採用**したり、動物用の横断構造物を設置して**動物の移動を助ける等、さまざまな工夫**が施される。
また、必要に応じて、建設により**損壊する自然環境を復元する等の措置をとる**。

定義等	当該事業での実施状況	備考
自然環境の改変を最小限とするよう適切な路線の選定	・「１.環境保全へ向けた事業計画の変更について」で説明したとおり、鋭意「回避」や「地形改変の最小化」を計画。（事業計画、工事計画）	引き続き、最大限配慮して工事実施していく予定
橋梁やトンネルを多く採用	・地形条件からトンネル構造は採用していないが、河川環境保全の観点から橋梁の延長を長くする等の事業計画を策定。	
動物の移動を助ける等、さまざまな工夫	・エゾシカ等対策としての移動経路確保、両生類等を対象とした「スロープ付き側溝」や横断施設、昆虫類への「遮光壁」、濁水対策（沈砂池や水槽等）の実施等を検討。	詳細な設置位置等は環境現地調査結果と合わせて**次回決定予定。**
損壊する自然環境を復元する等の措置	・影響を受けるおそれのある個体の移植、移設を実施。 ・本協議会での議論結果を受ける形で、植生復元試験（ワークショップ）等を実施していく計画。	

⇒規模の大小はあるものの、エコロードとしての取組を実施・計画してきている。

「エコロード」としての目指すべき将来像

◆本協議会で『意見交換』したい事項

エコロード「道道きたひろしま総合運動公園線」としての目指すべき将来像とは？

○北広島市の総合運動公園、北海道ボールパークに接続する道路
⇒　**地域特性（地の利）を活かしたエコロードの将来像**

○天然記念物（野幌原始林）、北広島市レクリエーションの森（水辺の広場）、「やかましの森」等が分布
⇒　**「保全」と「活用」の両立を考えたエコロードの将来像**

○幼稚園や市民、環境保全に積極的な方々等の多様な関係者の存在
⇒　**多様な主体の積極的な参画が可能となる「場づくり」としてのエコロード**

道路整備をきっかけにした、当該地区の将来像について、ご意見を伺いたい。

⇒　そのための事務局からの話題提供事項

1）土地利用の変遷（過去からの空中写真）
2）当該地区の環境類型区分（土地利用・植生の現状からみた分類）
3）地域特性（地の利）＝周辺計画等のコンセプト
4）環境類型区分からみた、当該地区の将来像（たたき案）

◆『意見交換』に向けた話題提供１：土地利用の変遷（過去からの空中写真）

空中写真(1961-69)、国土地理院

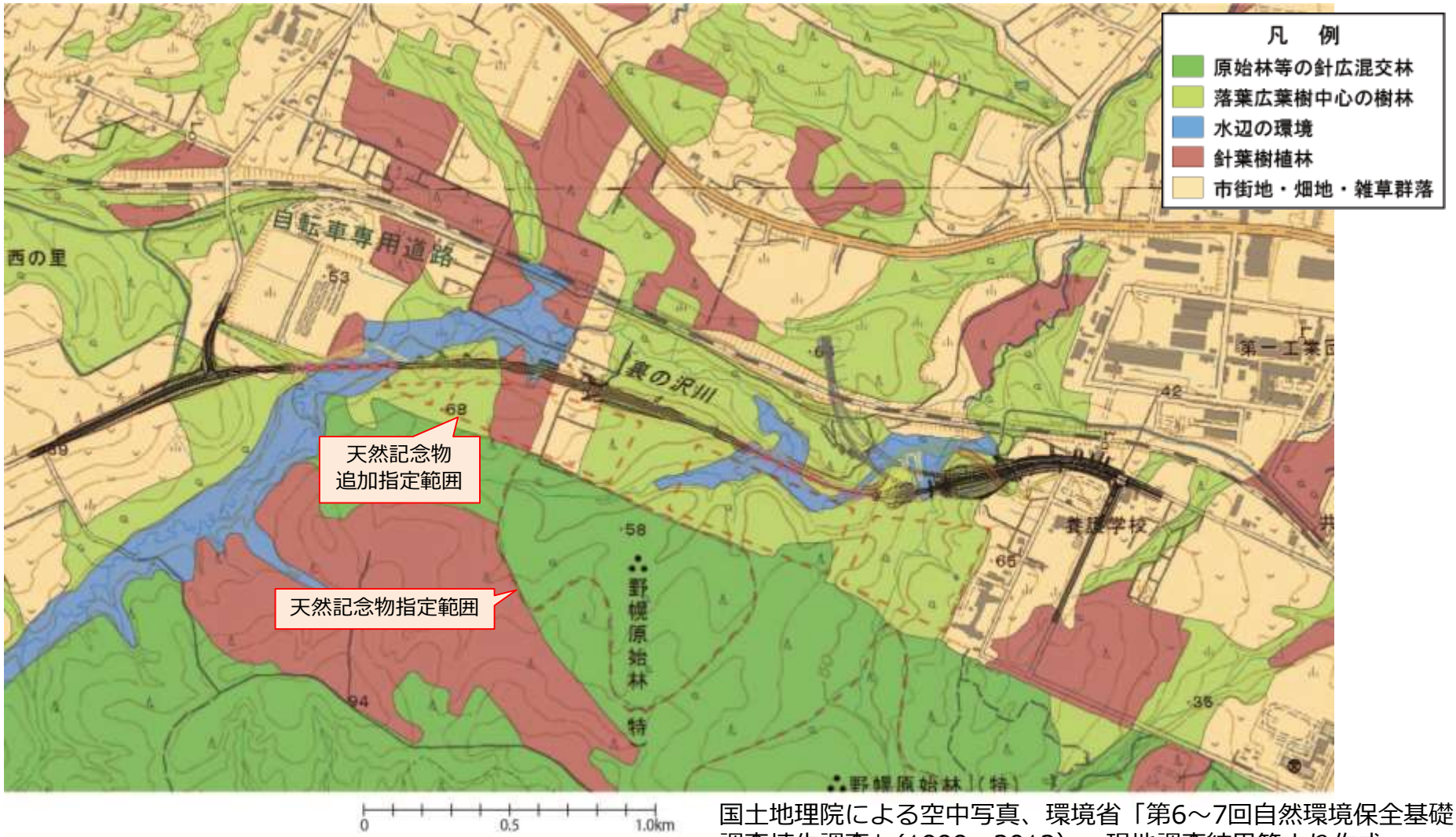
現況地形図、国土地理院

空中写真(1974-78) 、国土地理院

空中写真(1984-86) 、国土地理院

◆『意見交換』に向けた話題提供２：当該地区の環境類型区分

環境類型区分　＝　環境影響評価等で「生態系」を評価する際に用いるもの
土地利用・植生の現状からみて、当該エリアを類型分類したもの

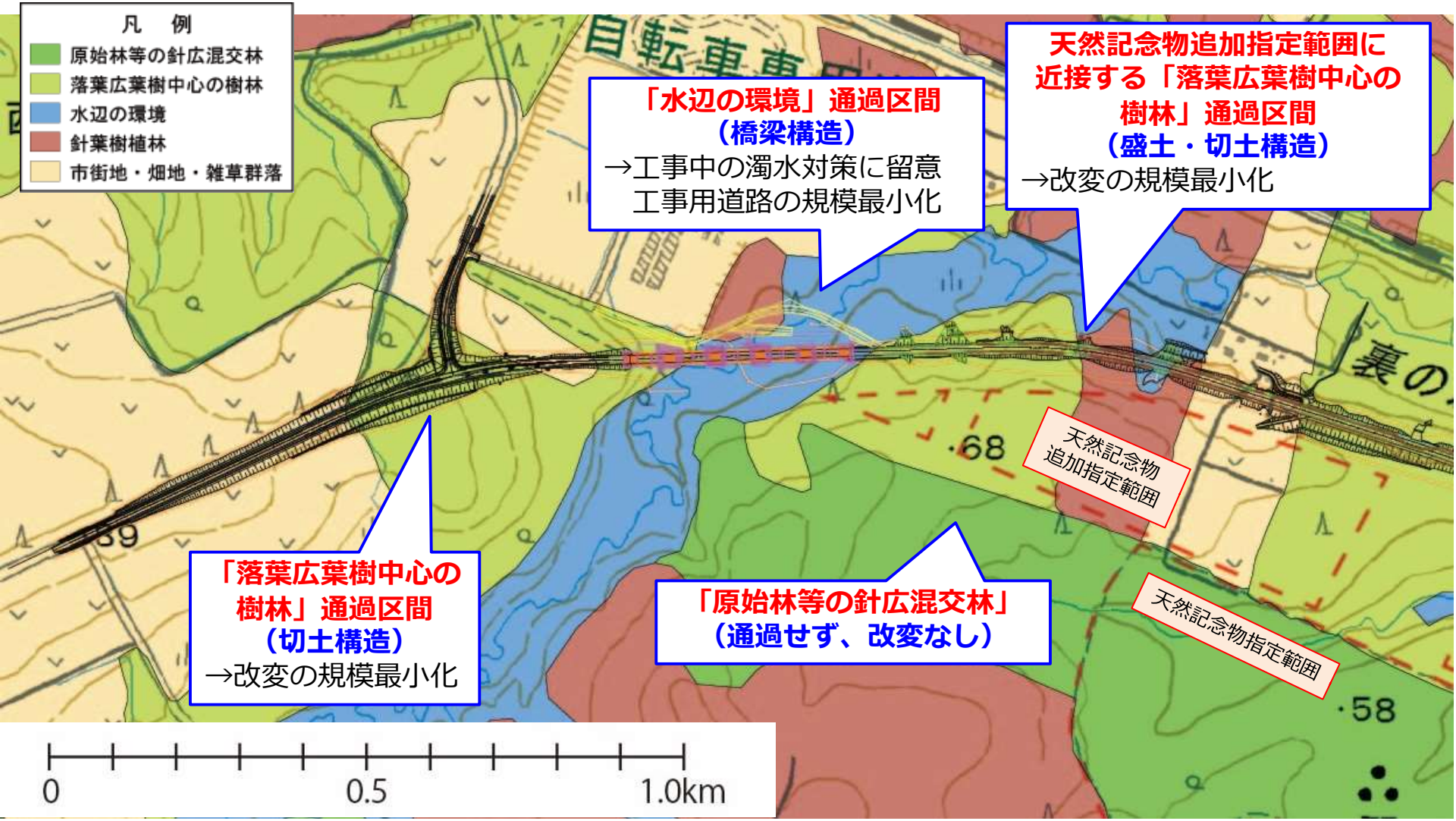


国土地理院による空中写真、環境省「第6～7回自然環境保全基礎調査植生調査」(1999～2012）、現地調査結果等より作成

「エコロード」としての目指すべき将来像

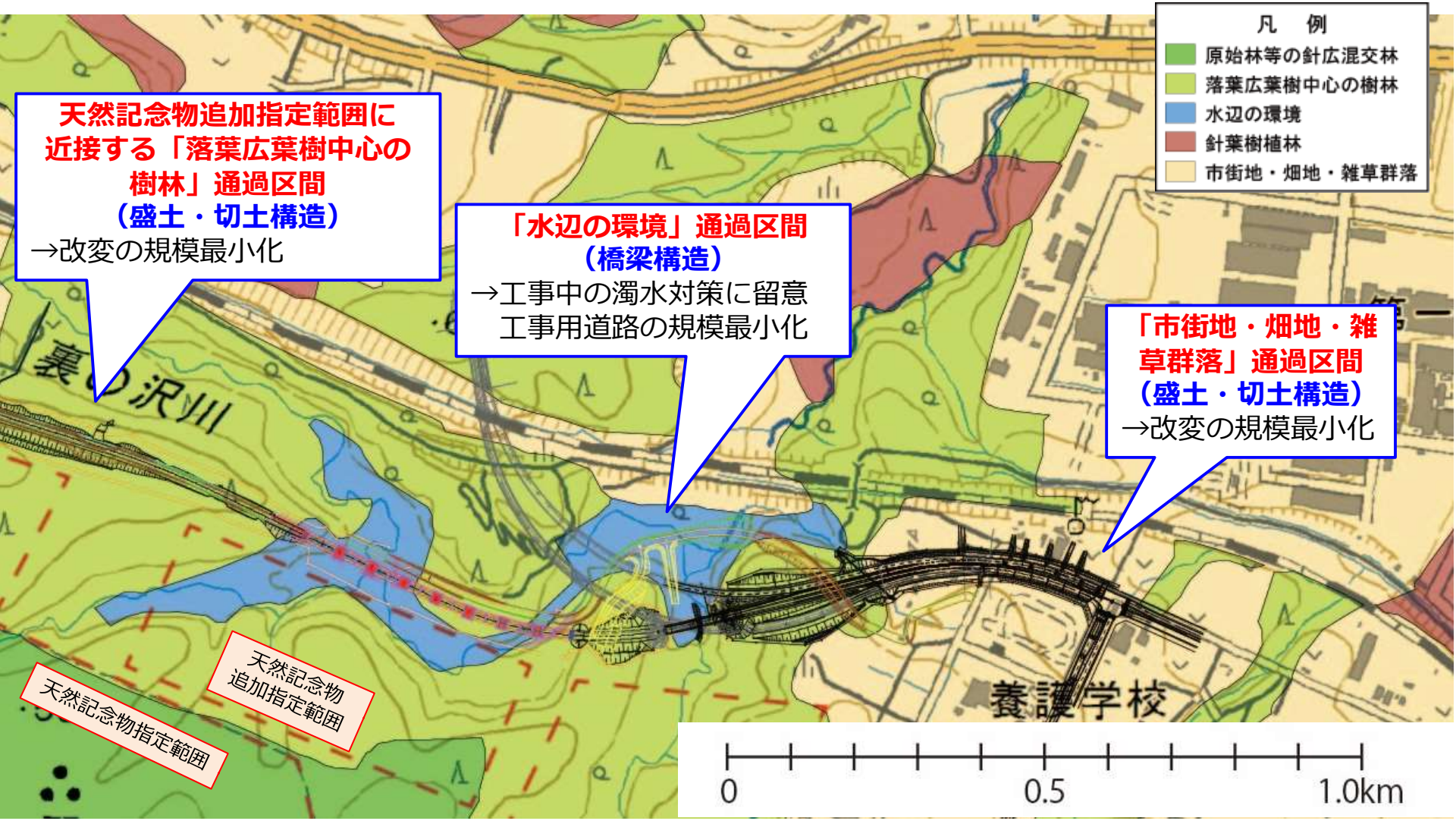
◆『意見交換』に向けた話題提供４：環境類型区分からみた、当該地区の将来像（たたき案）

○通過する箇所の「環境類型区分」ごとに整理。
⇒影響低減に努めるほか、将来的な整備後の「活用」もご意見をいただきたい。



◆『意見交換』に向けた話題提供４：環境類型区分からみた、当該地区の将来像（たたき案）

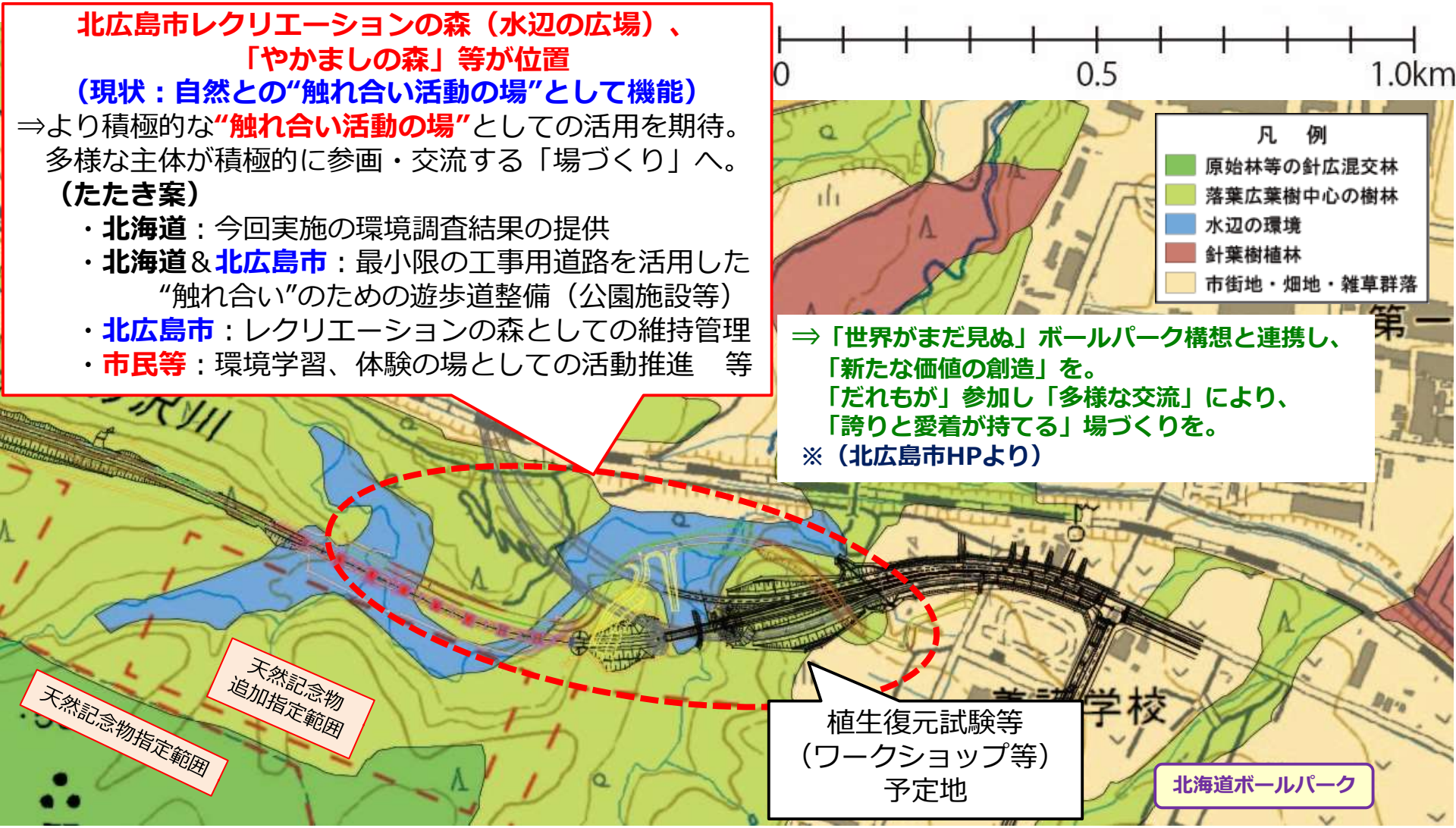
○通過する箇所の「環境類型区分」ごとに整理。
⇒影響低減に努めるほか、将来的な整備後の「活用」もご意見をいただきたい。



◆『意見交換』に向けた話題提供４：環境類型区分からみた、当該地区の将来像（たたき案）

○通過する箇所の「環境類型区分」ごとに整理。
⇒影響低減に努めるほか、将来的な**整備後の「活用」**もご意見をいただきたい。

北広島市レクリエーションの森（水辺の広場）、「やかましの森」等が位置
（現状：自然との“触れ合い活動の場”として機能）
⇒より積極的な**“触れ合い活動の場”**としての活用を期待。
多様な主体が積極的に参画・交流する「場づくり」へ。
（たたき案）
- **北海道**：今回実施の環境調査結果の提供
- **北海道**＆**北広島市**：最小限の工事用道路を活用した“触れ合い”のための遊歩道整備（公園施設等）
- **北広島市**：レクリエーションの森としての維持管理
- **市民等**：環境学習、体験の場としての活動推進　等



⇒「世界がまだ見ぬ」ボールパーク構想と連携し、「新たな価値の創造」を。
「だれもが」参加し「多様な交流」により、「誇りと愛着が持てる」場づくりを。
※（北広島市HPより）

次回協議会での話題（案）

○第4回協議会での話題（案）

1．エコロード（将来像）について
- 本日の意見交換結果を踏まえた「たたき台」の修正案提示
- 工事前、供用後のモニタリング実施方法

2．今年度の環境調査結果、環境保全措置（対策）の具体案

3．その他
- 今後のスケジュール（案）