十勝自然保護協会からの質問文書（9/9付）

2024年9月9日

十勝総合振興局 帯広建設管理部 事業室道路課
道路課長　市川 智司 様

十勝自然保護協会 共同代表　安藤　御史
佐藤与志松

一般道道モアショロ原野螺湾足寄停車場線の整備計画に伴う調査関係について（依頼）

重陽の候、貴職におかれましてはますますご健勝のこととお慶び申しあげます。
日頃より、当会の活動にご理解を賜り、感謝申しあげます。
さて、7月29日付で、一般道道モアショロ原野螺湾足寄停車場線の整備計画に伴うモアショロ原野地区の環境影響に関する調査に関連して質問をいたしましたが、これに加えて以下の点についてご教示いただきますようお願いいたします。
2023年度第2回ワークショップ資料　6-2「国立公園内（第2種特別地域）の3案について」（73～77ページ）のうち、77ページにおいて、現道整備について「施工時に迂回路（う回路）が必要な理由」があげられています。
ワークショップではご説明が当会が理解するには短時間で、質疑応答の時間が不足のため、改めて以下の点を質問しますので、書面にてご説明いただきたくお願いいたします。

（1）「計画案は冬期通行に考慮…」とあるが、そもそも当該区間において冬季間（１１月上旬から5月上旬）は車両通行禁止です。「最急勾配6％」を前提にする理由は何か、ご説明ください。
（2）「現道敷地に計画案を最大限寄せる」とはどのようなことなのか、ご説明ください。
（3）「現道幅員を縮小しての施工」とはどのような工事なのか、片側通行のことなのか、ご説明ください。現道を拡幅整備する工事であれば片側通行は可能ではないのか、ご説明ください。
（4）「通行止めでの施工にできない」とする根拠について詳細にご説明ください。
（5）第3案（74ページでは現計画案・第5案も同じということとみる）のルートには「現計画案は現道と並走する形状としているため迂回路が不要」とあるが、全くの新規開削で現道に重ならなければ迂回路の扱いにはならないのか。ご説明ください。
（6）第1案、第2案は、現道を整備した後は、開削した「迂回路」を工事前の状態に復元するということか。ご説明ください。

なお、7月29日付質問への貴職の「回答」（8月14日付）に関連して要望いたします。

十勝自然保護協会からの質問（1）（9/9付）

＜質問＞

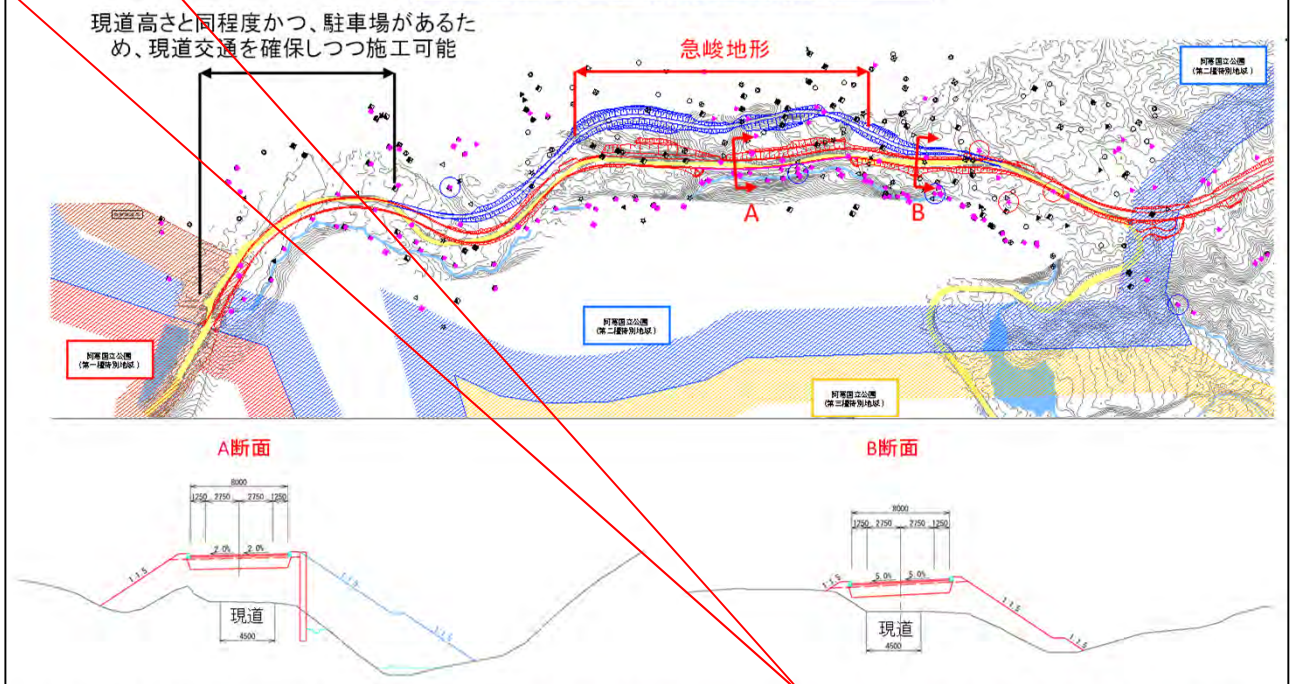
（1）「計画案は冬季通行に考慮・・・」とあるが、そもそも当該区間において冬期間（11月上旬から5月上旬）は車両通行禁止です。「最急勾配6%」を前提にする理由は何か、ご説明ください。

＜回答＞

・通常は冬期通行止めだが、噴火警戒レベル2発令以降は（避難路としても往来確保のため）降雪10cmで除雪する。（H30第2回WS）
・冬期間でも野中温泉利用者及び登山者がいるため、通常は通行止めにしているが、レベル2対応として、冬期でも避難路として走行可能となるよう、最急勾配6%以内（道路構造令）での整備が必要。

第5案の内、旧第1案、2案（現A・B案）う回路が必要になる案（R5第2回WS(R6.3.15)資料より）

施工時にう回路が必要な理由



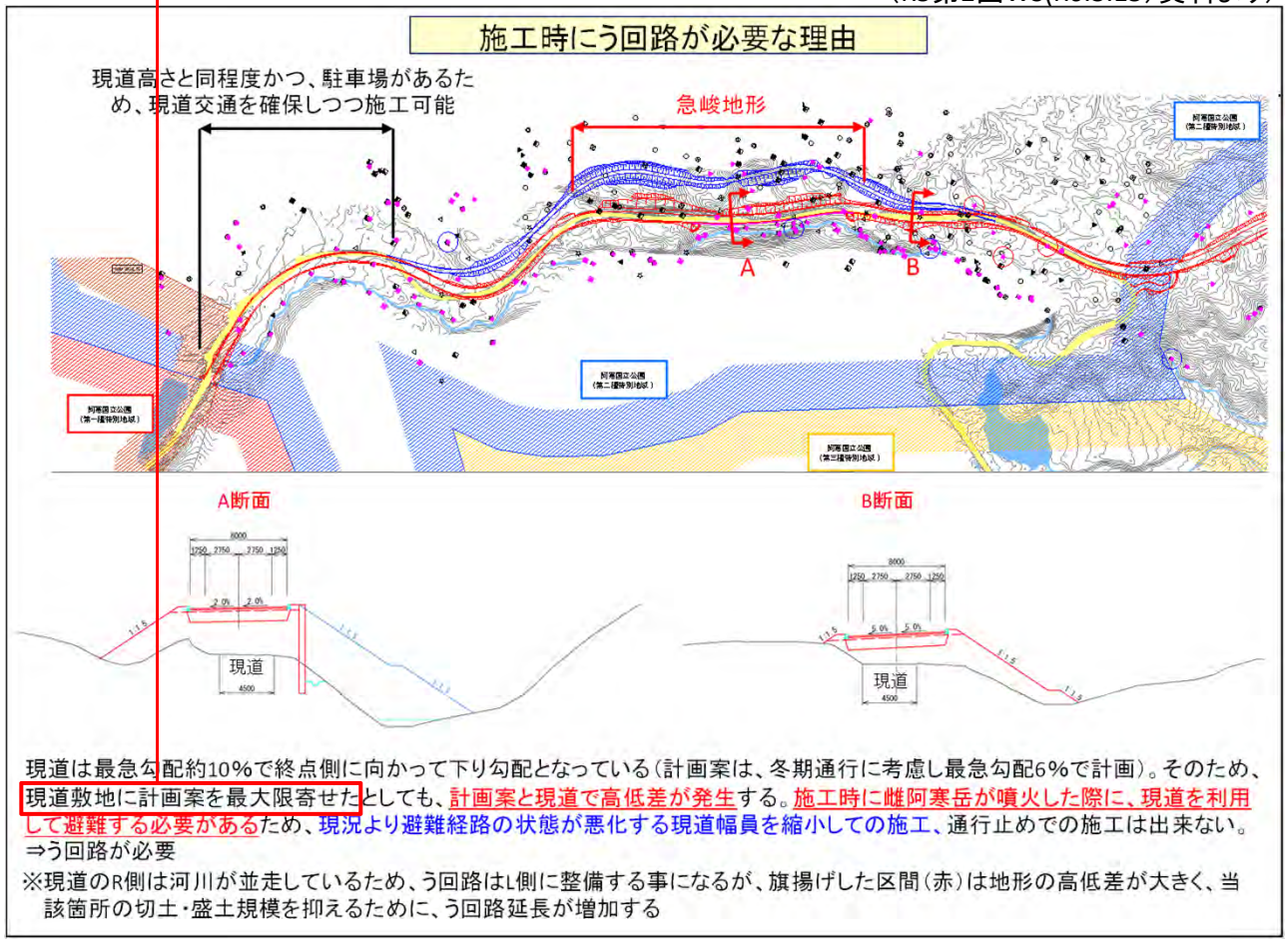
現道は最急勾配約10%で終点側に向かって下り勾配となっている（計画案は冬期通行に考慮し最急勾配6%で計画）。そのため、現道敷地に計画案を最大限寄せたとしても、計画案と現道で高低差が発生する。施工時に雌阿寒岳が噴火した際に、現道を利用して避難する必要があるため、現況より避難経路の状態が悪化する現道幅員を縮小しての施工、通行止めでの施工は出来ない。
⇒う回路が必要
※現道のR側は河川が並走しているため、う回路はL側に整備する事になるが、旗揚げした区間（赤）は地形の高低差が大きく、当該箇所の切土・盛土規模を抑えるために、う回路延長が増加する

十勝自然保護協会からの質問（2）（9/9付）

＜質問＞

（2）「現道敷地に計画案を最大限寄せる」とはどのようなことか、ご説明ください。

（R5第2回WS(R6.3.15）資料より）



＜回答＞

道路工事に伴う改変面積の縮小を検討する際に使用した表現　（P15参照）。

＜質問＞　十勝自然保護協会からの質問（3、4）（9/9付）

（3）「現道幅員を縮小しての施工」とは、どのような工事なのか、片側通行のことなのか、ご説明ください。現道を拡幅整備する工事であれば片側通行は可能ではないのか、ご説明ください。

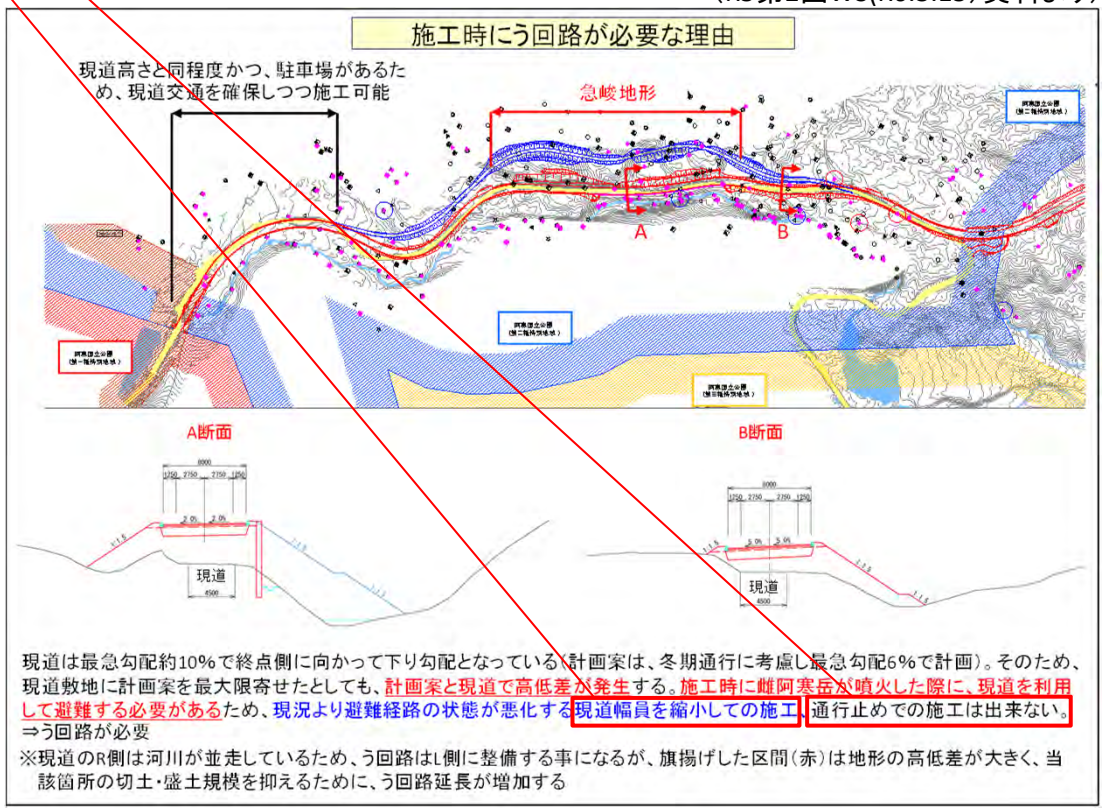
（4）「通行止めでの施工は出来ない」とする根拠について詳細にご説明ください。

＜回答＞

（3）P15のイメージ図で示したように、道路工事に伴う改変面積の縮小を検討する際に、現道にできるだけ近づける施工方法。結果的に「現道幅員が縮小」することになり、現在よりも避難路の状態が悪化（安全に避難できなくなる）することになる。
　現道を拡幅整備する案は第1案であり、前回WS（R5.3.15）で第1案は採用せず、第5案で確定している。
片側通行では避難時の安全な走行を確保できないため採用できない。

（4）噴火はいつ発生するかわからず、工事中に噴火した場合、現在使用できる現道を使用して避難できなくなるため、通行止めにしての工事はできない。

（R5第2回WS(R6.3.15）資料より）

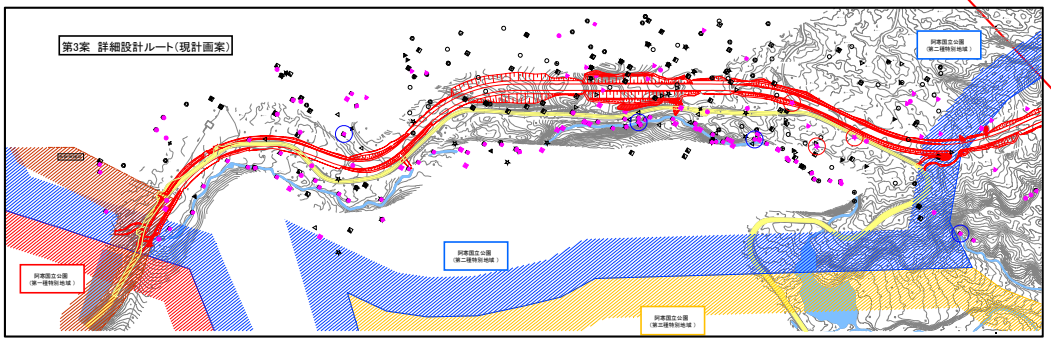


＜質問＞　　十勝自然保護協会からの質問（5）（9/9付）

（5）第3案（74ページ※では現計画案・第5案も同じということとみる）のルートには「現計画案は現道と並走する形状としているため迂回路が不要」とあるが、全くの新規開削で現道に重ならなければ迂回路の扱いにはならないのか。ご説明ください。

※R5第2回WS資料のP74

C案（第5案の旧第3案）：う回路不要



（R5第2回WS(R6.3.15）資料より）

項目	重要種保全	公園指定植物保全	改変面積	土工バランス	評価
	◎	◎	◎	◎	◎ 12点
	消失箇所 9箇所	消失箇所 28箇所	23,332m2	残土 2,820m3	
	現計画案は現道と並走する形状としているため、う回路が不要になるため、改変面積が最も少ない。また、重要種や公園指定種の消失箇所が最も少なく、土工バランスに優れ、残土となるため3案中最も環境への影響が少ないと判断した。				

＜回答＞

A・B案（旧第1案、第2案）は新たに迂回路を作らなければならないが、このC案（旧第3案）は、現道を使用して螺湾・オンネトー間の往来を確保するため、迂回路は不要となる。

十勝自然保護協会からの質問（6）（9/9付）

＜質問＞

（6）　第1案、第2案*は、現道を整備した後は、「迂回路」を工事前の状態に復元するということか。ご説明ください。

第1案、第2案*：現A案、B案を指します。

＜回答＞

現計画（第5案）では改変面積が増加する「迂回路」造成による道路工事を想定していない。（仮に「迂回路」を造成することになった場合、林野庁・環境省と協議し、復元方法を検討する。）