# ２．　令和6年度　第1回WS開催時 質問意見について

2-1.第1回WS開催時質問・意見（12月23日）
2-2.北海道自然保護連合要望（12月22日付）
2-3.十勝自然保護協会質問（2月18日付）

# 2-1.　令和6年度　第1回WS開催時の質問・意見への対応等について

| | 質問等 | 対応等 | P- |
|---|---|---|---|
| 1. | 工事記録の取り方、工事施工について教えてほしい。 | ボーリング結果と盛り土沈下対策について説明。 | 9 |
| 2. | オンネトー線とモアショロ原野螺湾足寄停車場の境界は何処か。 | オンネトーの路線図で説明。 | 10 |
| 3. | ・工事は起点から行うのか終点から行うのか、途中から行うのか。<br>・途中から工事用道路を作るのか林道を使うのか。 | 3区間に分けて施工する。 | 11 |
| 4. | 起点（オンネトー側）から300mまでの施工について、どのような形で工事をするのか。 | 現道の幅員を維持し、現在の車両走行状態を確保しながら工事をする。 | 12 |
| 5. | ・工事は何年かかるのか。<br>・過去の説明では工事費15億円、その後の試算はしているのか。 | 現段階での計画工事年数は着工から10年程度を想定。<br>工事費については現段階で試算していない。 | 12 |
| 6. | 風穴について一種否定されているような表現を撤回していただきたい。 | 風穴を否定はしていない。過去のWSでの経過を踏まえて今後は表現を整理する。 | 13 |
| 7. | ・植物コドラート調査　5m×25mではこの森林を捉えるには規模が小さい。<br>・10m×10mのコドラートを5つを3箇所くらい取って再調査をしていただきたい。 | コドラート調査は全体を把握するための調査（20m×20m）をH28に実施し、さらにモニタリングのための調査（5m×25mを10箇所）をH30に実施している。それぞれ一般的な調査方法に基づいて調査を実施しているため再調査は予定していない。 | 14～16 |

# 令和6年度　モアショロ原野螺湾足寄停車場線
# モアショロ原野地区の環境影響に関する 第2回ワークショップ

## 2-1.　工事記録の取り方、工事の施工について

1. 工事記録は、工事施工前に作成する施工計画書に基づき、写真には着工前・施工状況・完了を、図面には着工前に当初計画図面、完了時に出来形図面を作成する。その他に、施工管理・品質管理・出来形管理・安全管理などの書類を作り記録を残す。
2. 工事施工は盛土材の沈下流出防止として土木シートの敷設を計画しているが、ボーリングコアでは少なくとも3m以上にわたり亀裂形状が上下で完全に一致し、巨礫の表面とは考えにくい。また、現道においても露岩しているが空隙部の陥没等は見られない点と、現道は問題なく施工できている点が挙げられる。

   工事施工の際は、工事箇所の地質の状況を確認して行う。

### 盛土施工時における沈下防止対策

令和2年度　モアショロ原野螺湾足寄停車場線
モアショロ原野地区の環境影響に関する第1回ワークショップ

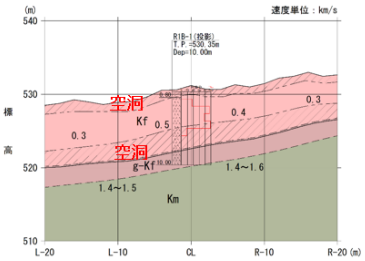
2-1.溶岩空洞部の状況について(6)

【表層空洞部の施工方法】

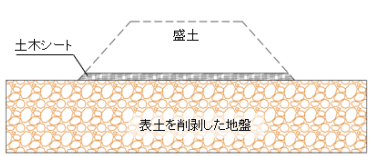
表層の空洞部は、岩塊が積み重なった状態で分布する。

盛土施工時は表土を削剥し、現地盤を不陸整正する。

さらに地盤上に流出防止シート(土木シート(透水性))を敷設し、その上に盛土を施工する。




ボーリング箇所の空洞分布イメージ(SP=1,960横断図)




土木シートの施工イメージ

土木シート施工例
写真出典：前田工繊HPより

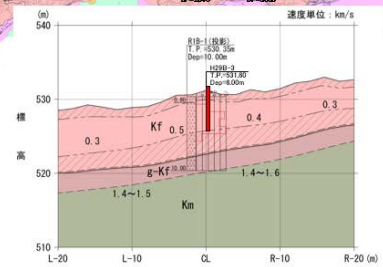
13

### ボーリングによる岩盤層の分布状況

令和元年度　モアショロ原野螺湾足寄停車場線
モアショロ原野地区の環境影響に関する第2回ワークショップ

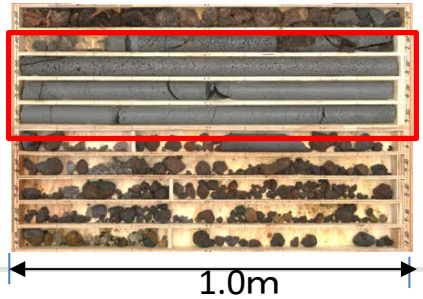
■Kf層の亀裂状況

【SP=1,960断面】
・H29B-3
Kf層は全掘削延長(6.0m)に分布
・R1B-1　L-2.6m地点
Kf層は地表から深度8.5mまで分布




2.6m離れでも地質性状、ボーリングコア状況はほぼ一致し、層状に分布すると想定

R1B-1　ﾎﾞｰﾘﾝｸﾞｺｱ写真




H29B-3　ﾎﾞｰﾘﾝｸﾞｺｱ写真

・棒状コア部は上部で発泡痕多く下部で少ない
⇒2孔とも同様

3

## 2-2.
## オンネトー線とモアショロ原野螺湾足寄停車場の境界は何処か

・平成28年3月、町道雌阿寒オンネトー線　が道道に昇格となり、道道モアショロ原野螺湾足寄停車場線　の一部となる。

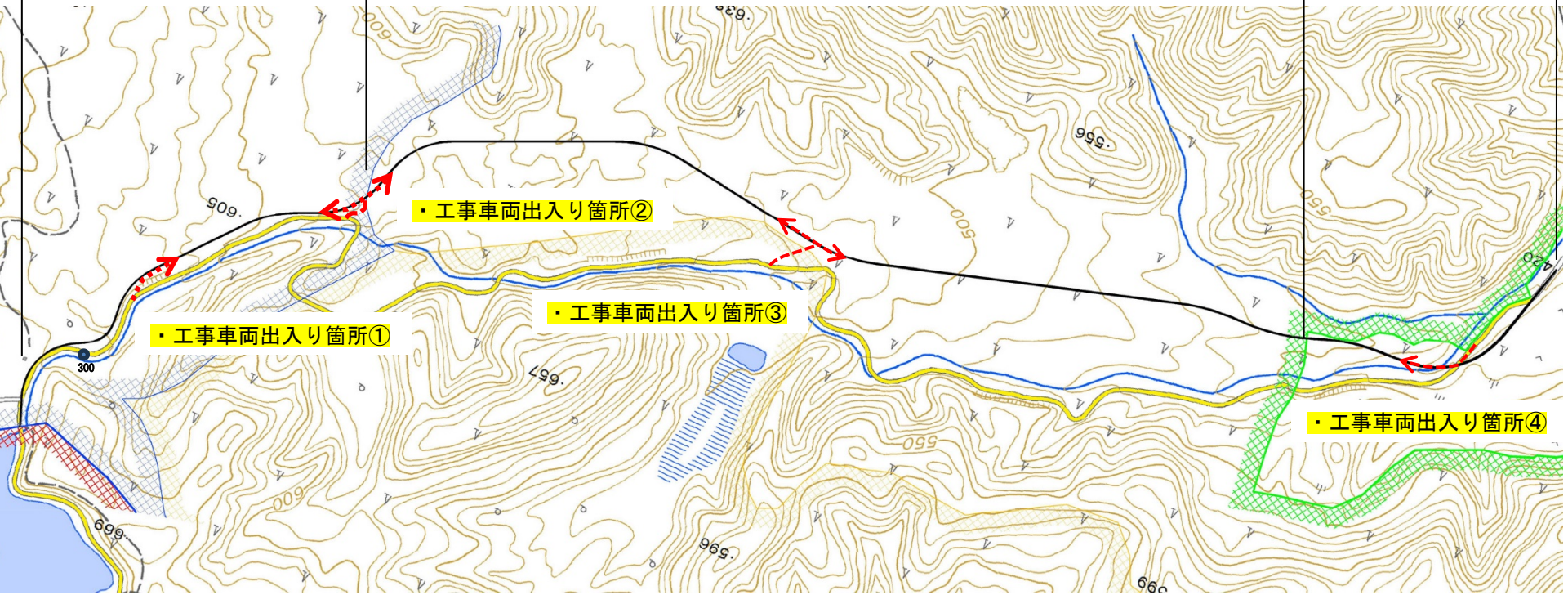
・呼称は、計画路線供用後も赤境界線を境に、道道オンネトー線　道道モアショロ原野螺湾足寄停車場線とする。

・②にある664号と起点の看板は①の境界へ移設予定

## 2-3　工事は起点から行うのか終点から行うのか、途中から行うのか。途中から工事用道路を作るのか林道を使うのか

工事は全区間を3つに分け各区間で施工を開始する。各区間には現道から出入りできるよう工事車両間口を設け、計画道路範囲内に工事用道路を作り土砂の運搬等を行う。林道は工事車両出入り箇所③で使用。
基本的に、周辺環境への影響に考慮し、既設現道からのアクセスと計画本線上を出入りする計画とする。

区間①　国立公園区域内
区間②　保安林区域内
区間③　保安林区域外




・工事車両出入り箇所①・・・現道と高低差がない箇所から本線上へ進入
・工事車両出入り箇所②・・・現道への取付道路を計画している箇所から本線上へ進入
・工事車両出入り箇所③・・・林道オンネトー線を利用して本線上へ進入
・工事車両出入り箇所④・・・現道及び、施工した橋梁を利用して本線上へ進入

凡例：工事車両出入り ------→

**2-4　起点（オンネトー側）から300mまでの施工について、どのような形で工事をするのか。**

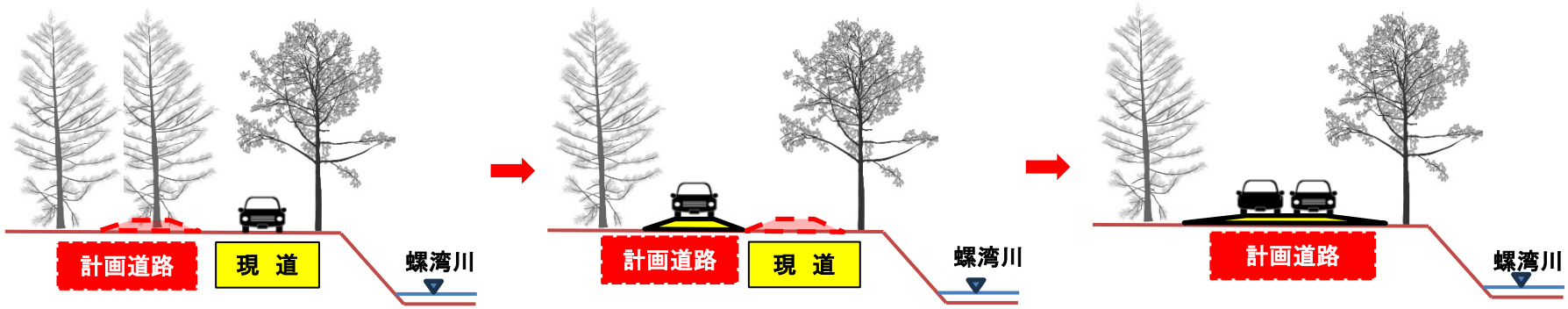
⇩

現道の幅員を維持したまま、現在の車両走行状態を確保しながら工事をする。
この区間は現道と計画の高低差がほとんど無く、片側交互通行での施工が可能となるため、片側交互通行で検討。

**＜第1段階＞**
現道はそのまま使用し、現道沿いに現道の幅と同程度の計画道路（片側）を造成することで、螺湾との往来を確保。

**＜第2段階＞**
計画道路（片側）の工事終了後、造成された計画道路（片側）を螺湾との往来に使用し、現道を計画道路として整備。

**＜第3段階＝完成＞**
2車線（片側1車線）道路として対面走行が可能となる。




① 計画の半分（片側）を施工　② 現道を施工　③ 完成

**2-5　工事は何年かかるのか。工事費15億、その後の試算はしているのか。**

⇩

現段階での計画工事年数は工事着手から10年程度を想定。工事費については現段階で試算していない。

## 2-6　風穴、一種否定されているような表現を撤回していただきたい。

「風穴」の表記に関する経過

令和2年度第1回WSにおいて「然別湖周辺のように高低差のあるところを風が抜ける風穴のイメージではない。風穴の表現はやめた方が良いのではないか。」との意見があり、令和2年第2回WSで風穴の表記を以下のように変更。

↓

オンネトー周辺の場合、然別のように風が抜けるものではないので、「岩塊が積み上がって出来た隙間」と改める。

↓

しかしながら、オンネトー周辺の「風穴」としていた箇所では然別のように風は抜けないが、夏期でも低温の穴があることから、「風穴」とみなすことができるため、令和6年度第1回WSでは「風穴（岩塊が積み上がってできた隙間）」と表現しています。今後は以下の表記とする予定です。

↓

「風穴又は岩塊が積み上がってできた隙間」