

第2回ワークショップ 議事概要（公開用）

平成30年度 モアシヨロ原野螺湾足寄停車場線

モアシヨロ原野地区の環境影響に関するワークショップ（第2回）

【 議 事 概 要 】

日時：平成31年3月11日（月）10：00～12：00

場所：十勝総合振興局 4階 AB 議室

出席者：《ワークショップ参加団体》

団 体 名	氏 名	備 考
帯広ウチダザリガニ・バスターズ	鏡 坦	
十勝川の生態系再生実行委員会	石垣 章	懇談会構成員
十勝自然保護協会	川内 和博	
NPO 法人十勝多自然ネット	伊豆倉 米郎	
日本野鳥の会十勝支部	飯嶋 良朗	懇談会構成員
雌阿寒自然塾	岩原 榮	

《有識者構成員》

氏 名	専門分野	所属等
加賀屋 誠一（座長）	自然災害科学、都市工学	北海道大学 名誉教授
飯嶋 良朗	鳥類（一般鳥類）	日本野鳥の会十勝支部 監査
持田 誠	植物	浦幌町立博物館 学芸員
石垣 章	淡水魚類	十勝川の生態系再生実行委員会
澤村 寛	地質	足寄町動物化石博物館 館長

《有識者構成員欠席者》

柳川 久	野生動物管理学	国立大学法人帯広畜産大学 副学長
山本 純郎	鳥類（シマフクロウ）	環境省シマフクロウ保護増殖委員

《オブザーバー》

氏 名	所属等
末永 珠佑	環境省 釧路自然環境事務所 阿寒湖自然保護官事務所 国立公園管理官
岡田 信善	北海道森林管理局 十勝東部森林管理署 主任森林整備官
村石 靖	足寄町役場 経済課商工観光振興室 室長
岩淵 堅志	足寄町役場 建設課 室長
村上 健治	足寄町役場 総務課企画財政室 室長

《帯広建設管理部》

氏 名	所属等
岩井 健治	十勝総合振興局 帯広建設管理部事業室 事業室長
橋本 雄太	十勝総合振興局 帯広建設管理部事業室地域調整課 地域調整課長
井馬 俊安	十勝総合振興局 帯広建設管理部事業室道路課 道路課長
時田 直樹	十勝総合振興局 帯広建設管理部事業室道路課 主査（道路）
安藤 智章	十勝総合振興局 帯広建設管理部足寄出張所 所長
中山 学	十勝総合振興局 帯広建設管理部事業室道路課 主幹
長田 英樹	十勝総合振興局 帯広建設管理部事業室事業課 主査（道路第5）
三橋 祐介	十勝総合振興局 帯広建設管理部事業室事業課 道路事業担当 主任

第2回ワークショップ 議事次第

平成30年度 一般道道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ワークショップ（第2回）

日 時：平成31年3月11日（月）10:00～12:00

場 所：十勝総合振興局 AB会議室（4階）

次 第

- 1 開 会
 - 2 参加者紹介
 - 3 ワークショップ設置要領について
 - 4 あいさつ
 - 5 事業経過
 - 6 平成30年度第1回WS開催時質問・意見について
 - 7 平成30年度自然環境調査結果報告
 - 1) 地衣類：ズコーシャ
 - 8 次年度の自然環境調査計画
 - 9 質問事項と回答
 - 10 意見交換
 - 11 閉会挨拶
-
- ・資料-1 懇談会設置要領
 - ・資料-2 懇談会の公開について
 - ・資料-3 懇談会の公開について（別紙）
 - ・資料-4 ワークショップ設置要領
 - ・資料-5 構成員名簿
 - ・資料-6 参加団体名簿
 - ・資料-7 説明資料（事業経過、H30第1回WS開催時質問・意見について、
H30自然環境調査結果報告、次年度の自然環境調査画、質問事項と回答）

第2回ワークショップ 意見交換

1. 飯嶋

- ・動物横断管について、必ず何か詰まって使用不能ということがあるので、どのような管理を予定しているのか？

(帯広建設管理部)：通常パトロールで横断管については年に1回は確認する。その時、詰まっているようなことがあれば維持の方で対応していく。

- ・鳥については繁殖期の調査は十分進められていて工事による影響は極々小さなものに抑えられると思いますが、今回調査方法を示されましたけれども、非繁殖期についても十分調査を進めて、工事の影響がわかるような調査をしていただきたいと思います。

(座長)：工事後のフォローアップ調査、どの程度できるかわかりませんが、ぜひいろんな形で考えていただければと思います。鳥類の他に外来植物なども今のベースラインデータを把握しておき、将来どのように変わってくるのかを評価できるような、そういう体制を作るといふことが大事であると思います。

2. 十勝自然保護協会

- ・質問1、道道が繋がらなかったについて、お金がなく事業にできなかったということですか？

(帯広建設管理部)：お金が無くて事業がということではなく、平成4年度までに順次整備を行って行く中で、必要性とか整理に時間が掛かったのだと思います。

- ・質問2、環境省小委員会の資料における記述について、「シラカバ等二次林」や「冷温帯の混交林」など正確ではなく、実際はシラカバ以外のカンバ類がたくさんあるし、アカエゾマツ・トドマツなどの亜寒帯針葉樹林も広がることは一目して分かる。さらに「保護の必要な希少種等の生育・生息は確認されていない」と断定されているが根拠が分からない。また、先ほどの環境省の回答では事業決定においての大まかな外枠だというお話でありましたが、このような認識の前提で話がどんどん進んで行ったということです。環境省が言う「当時の文献」にあっても、もっと重要な場所だということが強調されてもよかったのではという感想を持っています。また「当時の文献」というものが一体何なのかというのは気になる場所ですので、分かれば教えてください。

(座長)：その辺につきましては今回かなり環境調査をやっているのでも、詳細な部分と希少種などの議論はこれからも続けていくことになる。アウトラインという形で先ほど話があったのはそういうことかもしれませんが、心していろいろな形できちんとした調査をしていくべきだと考えています。

(環境省)：事業決定の段階ではアウトラインを決め、工事を始める段階において、北海道から具体的にこう言った変更しますとか、環境に対してこの様な影響が考えられるのでこの様な調査をしてきましたということをお願いしていただきます。それを受け私たちは最終的に事業の中身を認可するという作業を行います。今まさにワークショップが開かれているのですが一部その様な最終的な申請の為に色々詰めていただいているところも一部ありますので、引き続き北海道にはこの様な形で環境調査を執り行っていただきたいと考えているところでございます。

- ・質問 3、他のコドラートと材積について、かなりの大径木が対象になることが改めて認識されました。特にオンネト側の方ですが、詳しいものを見てみないと分かりませんので、これはこれでということにしたいと思います。
- ・質問 4、幅員 5.5m の根拠について、道路構造令上 2 車線は 5.5m というのは分かります。この質問の背景としては、本当にこんな大規模な形のものが必要なのかということがあります。災害時、湖側から足寄側へどっと降りて来る、2 次災害などを考えても足寄側から湖側へは行かないのでは、また、現道を使えば多少狭い部分は残しても、広い部分・狭い部分といったような柔軟な形にならないのか、ということがあります。
 (座長)：道路構造令を踏まえてやはりやらざるを得ないということだと思います。
 (帯広建設管理部)：道路構造令で 2 車線は 5.5m というのと、避難路としては有事の際速やかに避難しなければならない。避難する際は必ず救助に向かう車両も逆方向に走ってくるということで 2 車線ということで考えています。
- ・冬場の除雪について、レベル 2 発生後降雪 10cm で除雪を実施するというのですが、湖岸道路は冬場どうなっているのですか。冬場は通行止めですが。
 (帯広建設管理部)：オンネト線（湖岸道路）も同じ対応です。車は通行止めで通していません。今回降雪 10cm で除雪としているのは一般道路と同じ状況ですが、50cm を除雪する場合は除雪トラックなどでは除雪できなく、ロータリー除雪車による除雪となります。その場合、約 4.4km 除雪するのに 1 日位かかります。レベル 3 になってから 1 日かけて除雪ということにはならないので、レベル 2 の段階で速やかに除雪できるように対応していこう、というのが今回の趣旨で除雪の詳細な対応を決めたところでございます。
- ・温泉側から湖岸道路を通過してバスはどの位来るのですか。
 (足寄町)：ここ数年きちんとした交通量調査のデータが無かったので、30 年度の夏場に限って交通量調査を実施しました。休日と平日とその月毎に 1 回ずつということなので、その時の天候などによって入ってくるバスがかなり変わってきますが、10 月の紅葉シーズンの時期に 1 日 9 台というのが最高です。従来はもっと多くのバスが紅葉のシーズンに入ってきていたのですが、それから見るとだいぶ少なくなっただけは来ているという状況です。
- ・質問 5、改変面積について、説明は分かりました。
- ・質問 6、道路線形について、第 1 案から第 3 案は現道中心ということですが、3 案から 4 案へ大きく変わったのは S 字カーブの回避という回答でしたが、その際 S 字区間をショートカットする形で、例えば橋梁を作るなどで現道へ持って行くという議論はありましたか。
 (建設管理部)：4 案の形でなければ道路の縦断勾配、高さの関係で非常にきつい勾配になってしまい、冬季間に滑って車が上がれないという状況になりました。車がある程度走れるような形で検討した場合については、4 案の様な絵になった上で現道にぶつけるような形でないといけないということで、4 案の形となったところです。
- ・では、4 案へ変わったのは、ただ単に S 字区間だけでなくそのような勾配の面も考慮されたということですね。
- ・質問 7、国費の補助と条件については了解しました。
- ・質問 8、法面形成を伴わない工法の費用について、一つの例示ということで、全部についてこうなるかどうかは何とも言えませんが説明を了解しました。

3. 十勝多自然ネット

- ・動物横断管について、横断管は直径何センチくらいですか？

(帯広建設管理部)：600mm と 900mm の 2 種類使う計画です。

- ・維持とかありますからもっと大きなものを入れてもいいのではないかと、メンテする上で 600 と 900 では壊れたら終わり、お金が掛かりますけれどボックスとかにしてもいいのかなという印象はあります。

(座長)：メンテナンスをするのに人が入ってできるかというところですね。

4. 雌阿寒自然塾

- ・私の質問の方も車両の避難場所ということで加えていただいておりますので、改変面積が大きくならないような現状に合わせた形で現道を使っていくということでもよろしいかと思えます。今年度に続き来年度も詳細な調査が入ったようですので、引き続きお願いしたいと思います。

5. 持田

- ・道路幅員 5.5m の根拠の質問がありましたが、この道路の必要性に関わってくる問題だと思えます。避難道路として考えた場合に複線化が必要だから 2 車線が必要。2 車線にするには道路構造令の規準に基づいて設計している、ということだと思えます。

先ほどバスが今実際どれ位来ているのかという質問がありましたが、足寄町から

しばらく交通量調査をしていなかったというお話がありました。これは根本的に少し問題かな

と思っていて、“オンネトー地区を今後どのようにしていくんだ、交通量の見通しがこの位今現

在あるんだ、過去これだけあって今後こうなっていく方向だ”という見通しがあるからこそ、

何かあった場合には観光客の人たちを迅速に避難させなければならない。また、救出に向かう

ための緊急車両を向かわさなければならない、という必要性が生まれるということが出発点にあ

るはず。その前提となっている交通量調査がしばらく行われていなかったというのは、話の

出発点として根本的に問題ではないか。今後きちんと足寄町の方でやられていくと思えますけれ

ど、町としてしっかりオンネトー地区にどの位の交通量を今後見込んでいくのか、ということ

を先ずきちんと示していく。そのようなデータというものの裏付けを提示していかなければ、これ

だけの規模の道路を自然環境の中に作ることに對する理解は当然得られないだろうと思いま

す。その辺りをしっかりして頂きたいと思えます。

あと、「災害が起こった際に緊急車両が足寄町側から上がっていくことが実際にあるのか、湖側

の方から行くのではないかと」いう質問がありましたが、これもこの道路の必要性に関してかな

り重要な要素です。現実的にオンネトーで何かあった場合の緊急車両は、先ず阿寒湖側の方から

入ってくるのではないかと考えているのですが、今後、足寄町の方からも緊急車両が上がって

くる、そのための道路がこの道路で、そのための 2 車線化が必要だという説明になると思うの

ですけれど。実際、湖岸側から緊急車両が向かう場合と足寄町側から緊急車両が上がってくる

場合、実際の所要時間にどのくらい差があるのかとか、あるいは第 1 段階は湖岸側から出動して、ある

段階になったら下側からも緊急車両が向かうとか、その辺の想定が今現在どうなっているのかと

いうことが、もしあればお示ししたいと思えます。

(足寄町)：最近交通量調査が行われていなかったということですが、毎年実施していませんでしたということで、30年度実施しまして31年度も交通量調査を実施する予定です。また通っている車両の構成がだいぶ変わってきているということが分かってきています。ただ、見込みの方は少なくはなってはきていますが構成が変わって逆に台数の方が増えている。必要性の面で台数が少なければ避難路はいらないかという、そうではないだろうと思っておりますし、実際に緊急車両の方が行くか行かないかということで行きますと、実際には奥の方でいる避難者、要救助者がいれば必ず緊急車両の方は行くと考えています。

緊急車両が阿寒湖畔側から行くか足寄町側から行くかについては、その時々々の緊急車両の出勤状況によると聞いています。現実的に現場としてはその奥で要救助者が出た場合には足寄消防の方から走るというのがこの間の常になっています。実際に災害時台風なども含めて行かないのではないかというご意見がございますが、実際そのような場合は私共含め現場第1線の者が道路維持管理も含めて現場の方に行くということが実際にあるということを申し上げます。

(座長)：緊急時の場合は両方おそらくマネジメントしていかなければいけない。湖岸から来る場合と足寄町から来る場合両方でお互い連携を取り合っとうまく対応していかなければまずいのかなと思います。そういう意味では緊急時の連絡などは徹底して頂いて、あらかじめある程度シナリオを作って迅速に行動して頂くことが特に必要なのかと思います。交通量は予測するのは非常に難しいのですが、特に整備された道路が出来た時に、どのような形で新しい交通量が発生するかということになると、私も交通関係を専門的にやっていたのですが、将来の交通量がどの程度かという把握は難しい。ただ、未だ先の事なのであらかじめそのような形で少しずつ調査をやっていただいて、新しく道路が出来た場合には、ちょっと交通量が増えそうだとか、また特に大型のバス等が増えそうだとか、見通しをある程度作って頂くということが非常に大事なことだと思います。お二人から質問されたことについてはこれからぜひ何らかの形で道路を含めて調査をやっていただいて、ある程度今の段階での予測ができる範囲でオープンにして頂くことが大事かなと思います。

- ・林床植生図の作成調査について、この調査の目的はちょっと聞いただけではよく分からないと思いますので、できれば林床植生調査の目的と、この方法を取る意味について少し詳しく参加者の方に対して説明頂くと理解が進みますのでその辺お願いしたいと思います。

(ズコーシャ)：工事前後の影響がどうなっているかが比較できるようなものを今の段階で取っておくというのが必要だと思うのですが、その中で提案させていただいたのがこの林床の植生図ということになります。一般的に植生図と言いますとよく目にするのが林の分布みたいな形で色分けした図になるのですが、それでは大雑把すぎて工事後の影響を見るというのにはあまり使えないと考えています。以前のワークショップで持田さんがお話しされていましたが、「工事が行われてその後に土壌の水分含量が変化してそれで植生が変化していく可能性がある。時間がある程度たってから現れてくるのではないか」という話がありましたので、それを見る上では木や林の分布よりもより早く影響が出る林床植物、ササが入ってきたとかコケが無くなったとか、その様なものが後に比較できるような林の下の部分の状況を事前に把握しておく、そういう目的で計画しているのがこの林床植生図の作成ということになります。

- ・非常に意味のある調査だと思いますし丁寧にやっていただければと思います。

今日、柏谷先生の地衣類の結果が出ていますが、道路の改良後地衣類はかなり空中のガス、酸素とか大気の状態変化とか、道路が改良すると種類の変動が起きやすい生物群です。地衣類を細かく調査するのは現実的・技術的に無理だとは思いますが、こういう林床植生調査と合わせて中期的にでも変化のモニタリングができると良いと思います。ササの侵入等の話がありましたが、足寄陸別から北見方面にかけては道路の歩道沿いに、アカネ科の外来種が十勝の中央部に比べて非常に多く発生していて、すぐに侵入して群落を作る傾向があるので、そのような動向を早めに補足して、除去や今後の管理に役立てるという情報を得るためにも、この調査はかなり重要だと思いますので是非やっていただきたいと思います。

6. 澤村

- ・路盤材・盛土材の流出対策について、以前の資料で想定断面図が示されていたかと思いますが、私のイメージはそれと違うものがあるのですけれど、来年度さらに細かい精密な地質調査をボーリングを含めてされるということですので、その上でどういう断面が作られるかというのを楽しみにしています。その時に又気が付いたところはお話ししますので委員として呼んでいただければと思います。

(座長)：これも非常に大事なポイントで、今までの道路の作り方でいいのかどうかという所も絡んできますので、この辺も少し検討して頂ければなと思います。

7. 石垣

- ・噴火による川の増水について、空撮で青く湖の周りを囲っていますが、意味合いがちょっと分かりづらいので説明お願いできますか。

(帯広建設管理部)：青線なのですが、オンネトー湖の外側、川の縁です。この部分を青線で囲んでありまして、この中の面積を湖面積として0.23km²ありますということを表示させていただいています。

8. 鏡

- ・大きな花の房を作るセリ科によく集まる昆虫が、道路ができることによって居なくなってしまうことがあるので、その調査が必要かなと打診しておりましたところ、「セリ科の大きなものはあの近辺にはほとんど現れていない、ということが前の調査で分かっている」ということでしたので、調査は行う必要はないと思います。
- ・森林の中に道路が通るということで、大きな変化が起こる。例えばフユシヤク(ガ)という蛾がいます。秋遅くあるいは春の雪があるなど冬の他の昆虫が動かなくなっている時に、夕方から夜にかけてひらひら頼りなく飛ぶ蛾なのですが、メスは羽が無くて木にへばり付いている。メスが出すフェロモンの分子を拾って仲間と交信して交尾をするという蛾で、結構平地にも居りますし林道を走っていたらよく見かけます。それがどの様な影響を受けるのかなというのを気にしてしまいます。

具体的にどの様な調査をやってほしいとか、手立てがある訳ではございません。ただ、工事後に居なくなってしまったと変化に気が付くことがよくあるので気にしているところです。

(座長)：昆虫の調査を今年少しやるようなので、調査の段階で少しその辺を注目していただいて調査して頂ければと思います。

その他の意見質問等

9. 十勝自然保護協会

- ・カラフトイソツツジですが、オンネトー側のエゾマツ林トドマツ林など沢山生えていますけれど、乾燥に強いのでしょうか。開削して法面が出来てくるという段階の話なのですが、カラフトイソツツジが周りからどんどん入ってくるという期待は有り得るのでしょうか。

(持田)：乾燥に強いというよりも風穴周辺に多いです。今回はルート設定に当たって最大限カラフトイソツツジを含む風穴の損壊を極力抑えるという形でルート設定しています。ですので損壊地区に新たにカラフトイソツツジが入ってくるというのは残念ながらなかなか難しいのではないかと思うのですが、周辺の現存量から考えると、ダメージに関しては最小限に抑えられていると思います。

- ・オンネトーの4m幅の湖岸に沿った道路、ここの拡幅はないのでしょうか。

(帯広建設管理部)：オンネトー線については拡幅する計画はございません。

- ・環境省にお伺いしますが、あそこは「阿寒摩周国立公園満喫プロジェクト」の対象になっていて、オンネトーもそのエリアになっていますが、拡幅しなければならないという構想があるのではと危惧しています。バスでなくても車の交差は4m幅の舗装道路を超えて実際は回避しているという所があったりする訳です。今後環境省として湖岸道路の拡幅は考えることはあるのかということをお伺いします。

(環境省)：湖岸道路の拡幅については今のところ全くそのような議論は行っておりません。満喫プロジェクトをご紹介しますが、2020年までに訪日外国人利用者数を増やすという取り組みが行われているのですが、今の自然をこの状態をそのまま生かすつつできる範囲で利用者を増やしていこうといった方向で議論されています。オンネトー地区におきましても、足寄町、北海道と共同事務局で「オンネトーの魅力創造委員会」を立ち上げて足寄町の皆さんと議論してきた所ですが、その会議においても足寄町の皆さんと、今のままの自然環境をいかに生かすか、という観点で議論しておりますので、道路を拡幅して更なる需要を望むといった方向ではいっさい議論は行はれておりません。そのため私どもも拡幅など全く考えていません。

- ・避難に関して、あるレベルの中での噴石対策として、シェルターは考えていらっしゃるのでしょうか。

(足寄町)：シェルターは国の補助等もあるということで、“シェルターもあるよ”という考えは持っていますけれど、現時点ではシェルターを設置するという事は検討しておりません。