

6 地域と関わりがあり多くの人が訪れる場

6-1 調査結果の概要

6-1-1 調査の実施状況

(1) 調査地域

地域と関わりがあり多くの人が訪れる場（以下、「人々が訪れる場」とする）の調査地域及び選定された「すずらん群生地」の位置は、図 6-1 に示すとおりである。

【調査地域】

- ・ダム事業実施区域の境界から概ね 500m 程度の範囲
- ・下流河川については、水質変化等による影響を考慮し、ダム集水域の 3 倍程度に相当する沙流川合流地点まで

(2) 調査項目・調査時期

調査は、すずらん群生地への来訪者数、利用交通量、利用経路等の利用状況について、平取町への聞き取り調査や現地でのカウント調査で行った。

また、時期はスズランの観賞時期である 5 月下旬から 6 月上旬の、晴天の休日及び平日に実施した。

【調査時期】

- ・平日調査：平成 17 年 5 月 30 日（月）
- ・休日調査：平成 17 年 6 月 5 日（日）

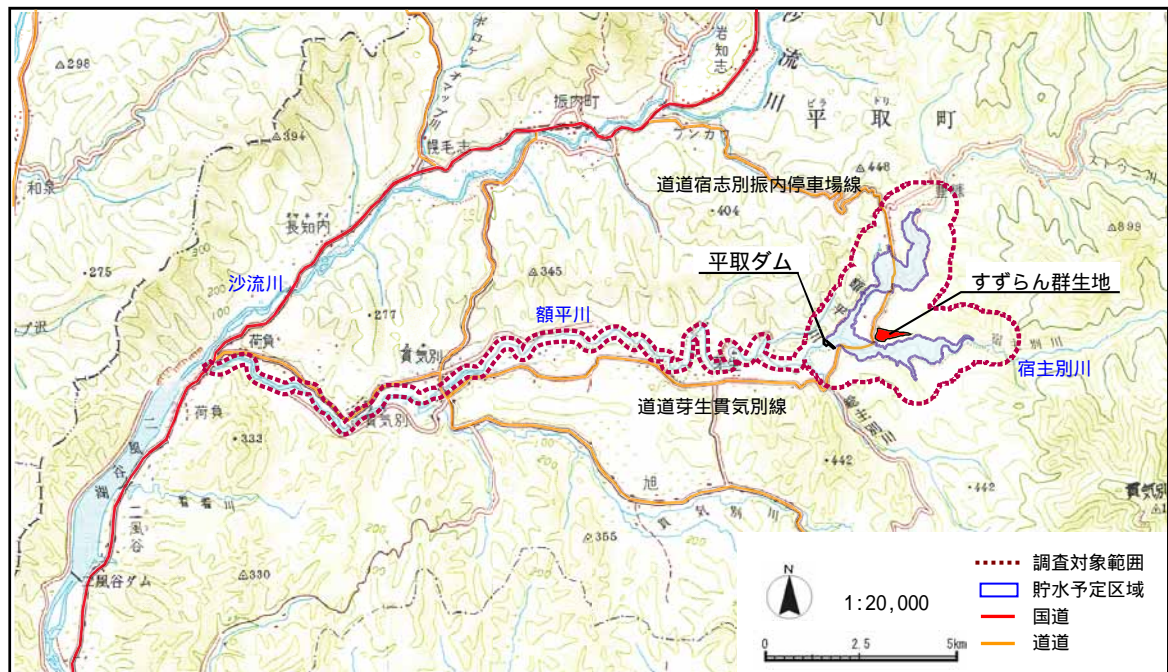


図 6-1 調査地域

6-1-2 調査結果の概要

(1) 来訪者数及び利用交通量

来訪者数は天候や開催日数（8～12日間）によるばらつきがあるが、年々増加傾向にあり、近年では1万人を超える年も見られる。

来訪者の特徴としては、平日に比べて休日の利用が多いことが挙げられ、1日あたりの来訪者数及び利用交通量はともに休日が平日の約4倍となっている。

平休日ともに来訪者数は12時前後がピークになっており、休日のこの時間帯は混雑が見られた。

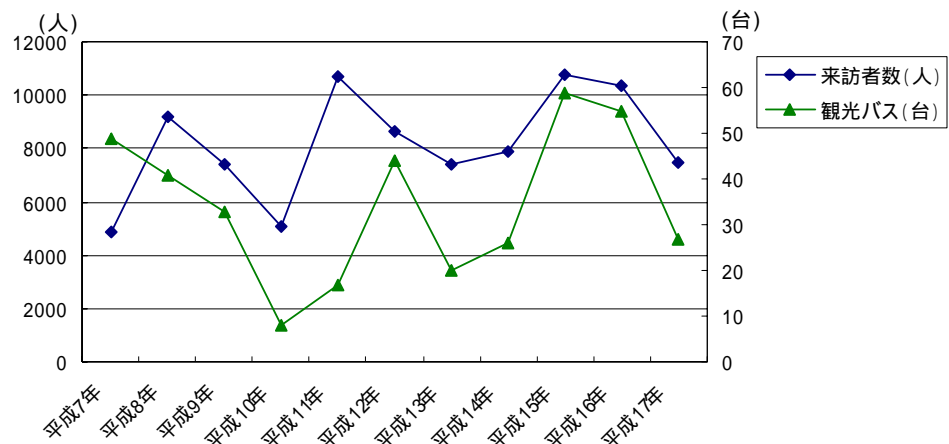


図 6-2 過年度の来訪者数と観光バス台数(平取町提供資料より)

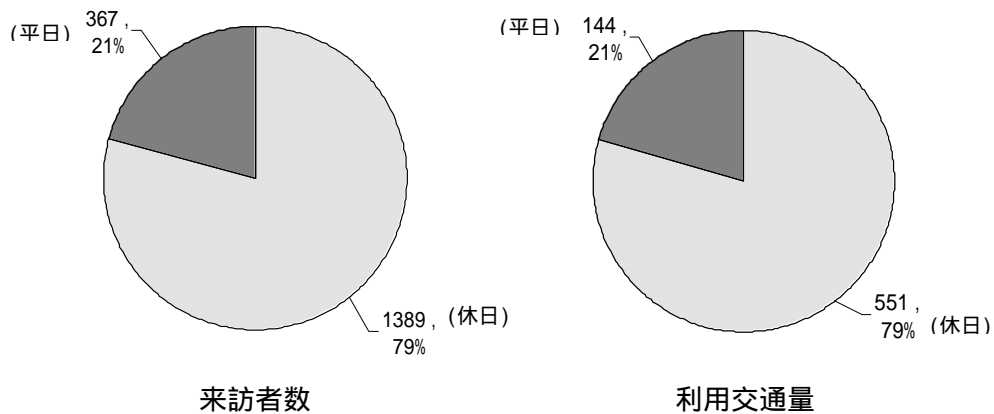


図 6-3 本年度の平休日別来訪者数及び平均利用交通量（1日あたり）

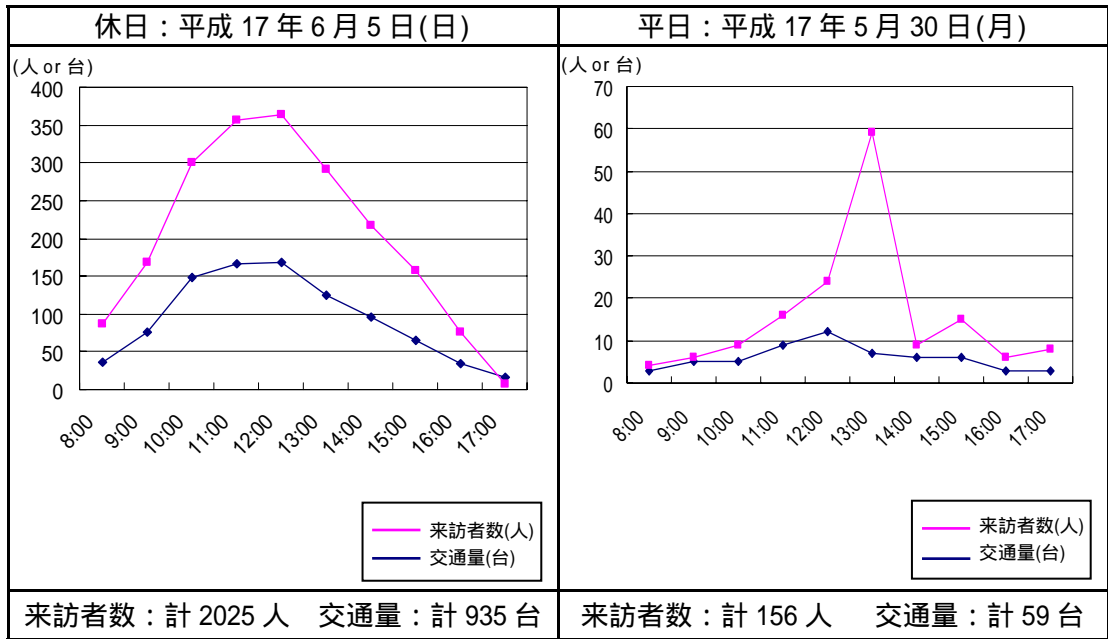


図 6-4 来訪者数及び交通量の時刻変化（1日あたり）



写真 6-1 休日の利用状況



写真 6-2 平日の利用状況

(2) 利用交通経路及び利用交通手段

利用交通の経路は、来訪者の9割以上が道道芽生貫気別線を利用し、利用交通手段は、普通乗用車が全体の約9割を占めていた。なお、利用交通車両の内訳は、札幌ナンバーが全体の約半数を占めていた。

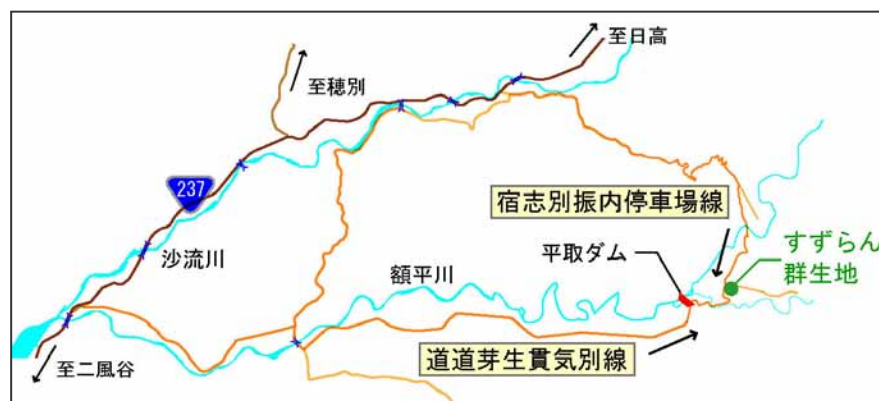


図 6-5 利用交通経路

表 6-1 経路別交通量及び来訪者数

	休日				平日			
	交通量(台)		来訪者数(人)		交通量(台)		来訪者数(人)	
道道芽生貫気別線	857	(92%)	1869	(92%)	55	(93%)	146	(94%)
道道宿志別振内停車場線	78	(8%)	156	(8%)	4	(7%)	10	(6%)

表 6-2 交通手段(平休日合計)

交通手段	交通量(台)	割合(%)
普通自動車	876	88.2
軽自動車	88	8.7
2輪・原付	20	2
観光バス	4	0.5
大型トラック	3	0.3
タクシー	3	0.3
自転車	0	0
徒歩	0	0
合計	994	100

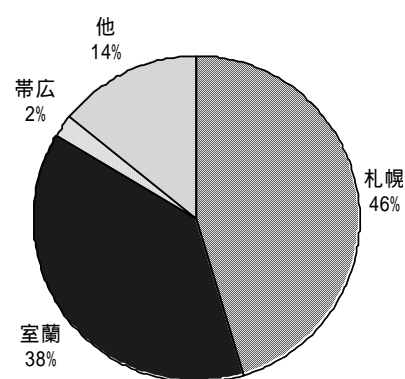


図 6-6 交通量車両の内訳

6-2 影響の予測

6-2-1 予測手法の概要

(1) 予測対象及び影響要因

予測対象及び影響要因は、表 6-3 に示すとおりである。

予測対象は「すずらん群生地」であり、影響要因は「工事の実施」と「土地又は工作物の存在及び供用」に区分し、さらに、変更の程度、利用性の変化及び快適性の変化に分けた。

「利用性の変化」については、「すずらん群生地」に至るアクセス性の変化を予測し、「快適性の変化」については、「工事の実施」による騒音の変化の程度、「土地又は工作物の存在及び供用」による近傍の風景の変化の程度、を予測した。

表 6-3 予測対象及び影響要因

影響要因		工事の実施			土地又は工作物の存在及び供用		
		<ul style="list-style-type: none"> ダム堤体の工事 施工設備及び工事中用道路設置の工事 道路の付替えの工事 			<ul style="list-style-type: none"> ダム堤体の存在 道路の存在 ダムの供用及び貯水池の存在 		
		変更の程度	利用性の変化	快適性の変化	変更の程度	利用性の変化	快適性の変化
予測対象		主要な人と自然との触れ合いの活動の場の変更の程度	主要な人と自然との触れ合いの活動の場に至るアクセス性の変化	主要な人と自然との触れ合い活動の場の快適性の変化の程度	主要な人と自然との触れ合い活動の場の変更の程度	主要な人と自然との触れ合い活動の場に至るアクセス性の変化	主要な人と自然との触れ合い活動の場の快適性の変化の程度
訪れる場 人々が	すずらん 群生地						

(2) 予測の基本的な手法

予測の基本的な手法は、表 6-4 に示すとおりである。

工事の実施については、人々の訪れる場と事業計画を重ね合わせることでより予測した。

土地又は工作物の存在及び供用についても同様に、人々の訪れる場と事業計画を重ね合わせることでより予測した。なお、近傍の風景の変化が想定される場合は、必要に応じてフォトモンタージュによる予測を行うこととした。

(3) 予測地域

予測地域は、調査地域と同様とし、対象ダム事業実施区域及びその周辺の区域とした。

【予測地域】

- ・ダム事業実施区域の境界から概ね 500m 程度の範囲
- ・下流河川については、水質変化等による影響を考慮し、ダム集水域の 3 倍程度に相当する沙流川合流地点まで

(4) 予測対象時期

影響要因毎の予測対象時期は表 6-4 に示すとおりである。

予測対象時期は、工事の実施については、人々の訪れる場に係る工事期間の環境影響を的確に把握できる時期とした。

土地又は工作物の存在及び供用については、ダムの供用が定常状態であり、人々の訪れる場に係る環境影響を的確に把握できる時期とし、ダムの供用開始後とした。

表 6-4 人々が訪れる場の予測手法及び予測地域・予測対象時期

項目 影響要因		予測の基本的な手法	予測地域	予測対象時期	
工事 の実 施	変更の程度	人々が訪れる場と事業計画とを重ね合わせるにより、変更の程度を予測する。	調査地域と同様とし、対象事業実施区域及びその周辺並びにこれより下流の沙流川との合流地点までとした。	変更の面積、延長等が最大となる時期とする。	
	利用性の変化	人々が訪れる場と事業計画とを重ね合わせるにより、利用性の変化を予測する。		利用性の変化が最大となる時期とする。	
	快適性の変化	人々が訪れる場と事業計画とを重ね合わせるにより、快適性の変化（騒音の変化の程度）を予測する。		快適性の変化が最大となる時期とする。	
土地 又は 工作 物の 存在 及び 供用	変更の程度	人々が訪れる場と事業計画とを重ね合わせるにより、変更の程度を予測する。		調査地域と同様とし、対象事業実施区域及びその周辺並びにこれより下流の沙流川との合流地点までとした。	ダムの供用開始後とする。
	利用性の変化	人々が訪れる場と事業計画とを重ね合わせるにより、利用性の変化を予測する。			
	快適性の変化	人々が訪れる場と事業計画とを重ね合わせるにより、快適性の変化（近傍の風景の変化）を予測する。 近傍の風景の変化の予測においては、必要に応じてフォトモニターによる予測を行う。			

6-2-2 予測結果の概要

(1) 工事の実施

1) 改变の程度

人々が訪れる場と事業計画を重ね合わせた結果は、以下の図 6-7 に示すとおりである。すずらん群生地は地形改变を行わず保全されることから、対象事業の実施による影響は想定されない。

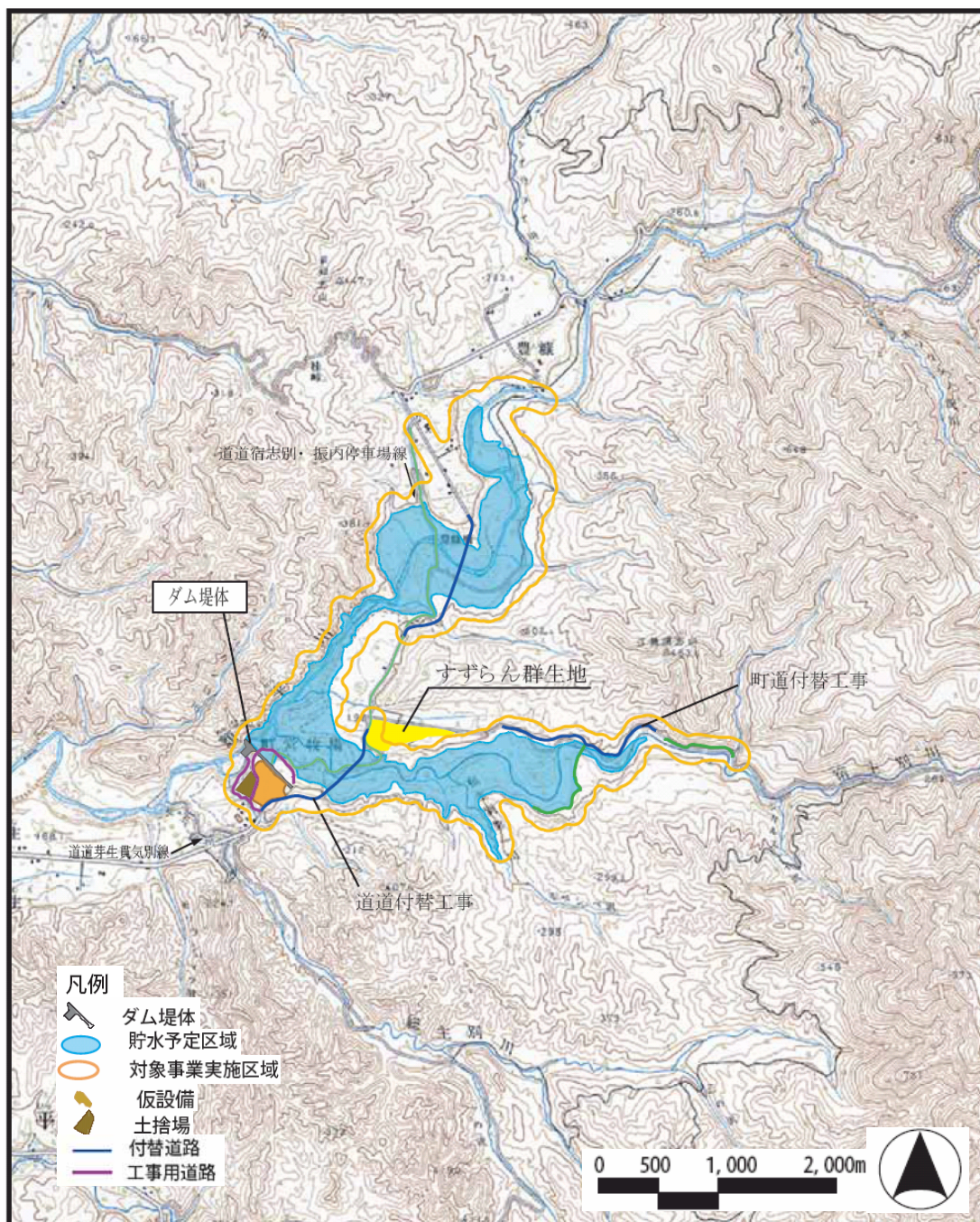


図 6-7 改变の程度

2) 利用性の変化

道路の付替え工事及び堤体工事の実施に伴い、工事用車両の流入入により、道道芽生貫気別線の走行台数は現在の交通量より増加すると考えられるが、利用者が集中する休日（平日の約4倍）は工事を実施しないこと、また、工事による通行の制限・禁止は行われないことなどから、すずらん群生地の利用性の変化への影響は小さいと想定される。

3) 快適性の変化

道道芽生貫気別線及び町道すずらん線の付替え工事や工事用車両の通行に伴い、すずらん群生地における騒音の変化が生ずると想定されるが、工事時期の調整を図り、利用者が集中する休日や「すずらんの鑑賞会」の開催期間は工事を実施しないこと、また、短期間の工事であることなどから、すずらん群生地の魅力が無くなるほどの影響は与えないと考えられるので、快適性の変化は小さいと想定される。

(2) 土地又は工作物の存在及び供用

1) 改変の程度

人々が訪れる場と事業計画を重ね合わせた結果、すずらん群生地は地形改変を行わず保全されることから、土地又は工作物の存在及び供用による影響は想定されない。

2) 利用性の変化

道道芽生貫気別線及び道道宿志別振内停車場線の付替えにより、図6-8に示すとおり、すずらん群生地への利用経路が変更する。

主な利用交通手段は普通自動車であることから、自動車走行速度を40km/時と設定し、利用経路の変更による所用時間の変化を予測した結果、表6-5に示すとおり、主な経路である道道芽生貫気別線を利用した場合の距離及び所要時間は減少し、また、供用後は各道道ともに2車線に拡幅されるため、利用性は向上すると想定される。

表 6-5 利用性（アクセスルート）の変化

	道道芽生貫気別線		道道宿志別振内停車場線	
	現況	付替道道	現況	付替道道
車線、車道幅	1車線	2車線 7.5m	1車線	2車線 7.5m
道路延長	13490m	12820m	23370m	23450m
増加距離	- 670m		+ 80 m	
増加時間	約 - 1分 (40km/時)		変化なし	

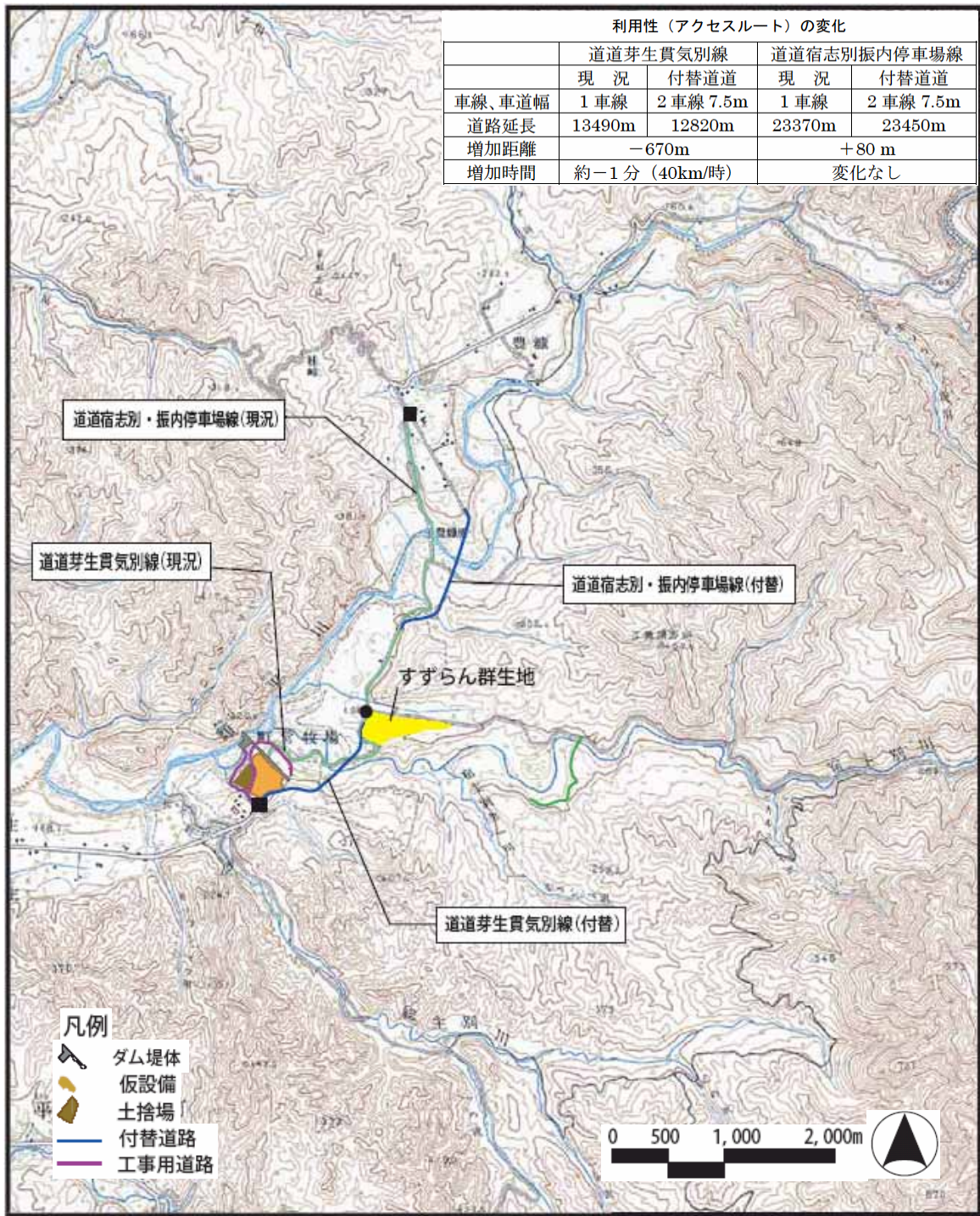


図 6-8 利用性(アクセスルートの変化)

注) 現況のルート及び供用後のルートの距離は 印から 印までの距離を示す

3) 快適性の変化

身近な景観の項目において、すずらん群生の快適性の検討がされており、同内容となるため省略する。

6-3 今後検討する環境保全措置（案）の例

今後検討する環境保全措置（案）は、予測結果を踏まえ、環境影響がない又は小さいと判断される場合以外に、その例を示した。

6-3-1 今後検討する項目

改変の程度、利用性の変化及び快適性の変化の影響予測結果より、人々が訪れる場への影響は、表 6-6 に示すとおり、土地又は工作物の存在及び供用により快適性の変化（近傍の風景の変化）に影響があると想定される。なお、景観において同内容を検討しているため省略する。

表 6-6 今後検討する環境保全措置（案）の項目

	環境保全措置（案）の項目		
すずらん群生地	工事の実施	改変の程度	-
		利用性の変化	-
		快適性の変化	-
	土地又は工作物の存在及び供用	改変の程度	-
		利用性の変化	-
		快適性の変化	

- : 影響がない又は小さいと判断される場合以外に該当するため、環境保全措置（案）の例を示す。
- : 影響がない又は小さいと判断されるため、環境保全措置（案）の検討を行わない。