

「野幌の森・中央道路検討会」

資 料

NOW and HERE

神様が自然をお創りになったとき、自然が永続して行く為に権利と義務という言葉を作られた。

あらゆる動物、あらゆる植物が、自然の中で生きて行く為に、それぞれの権利と義務を持たされた。

今猶みんなそれを守っています。

守っていないのは人間だけだ。

人間だけが権利のみ主張し、自らの負うべき義務を果たさない。

これは大変まずいことです。

倉本 聡
「ニングル」より

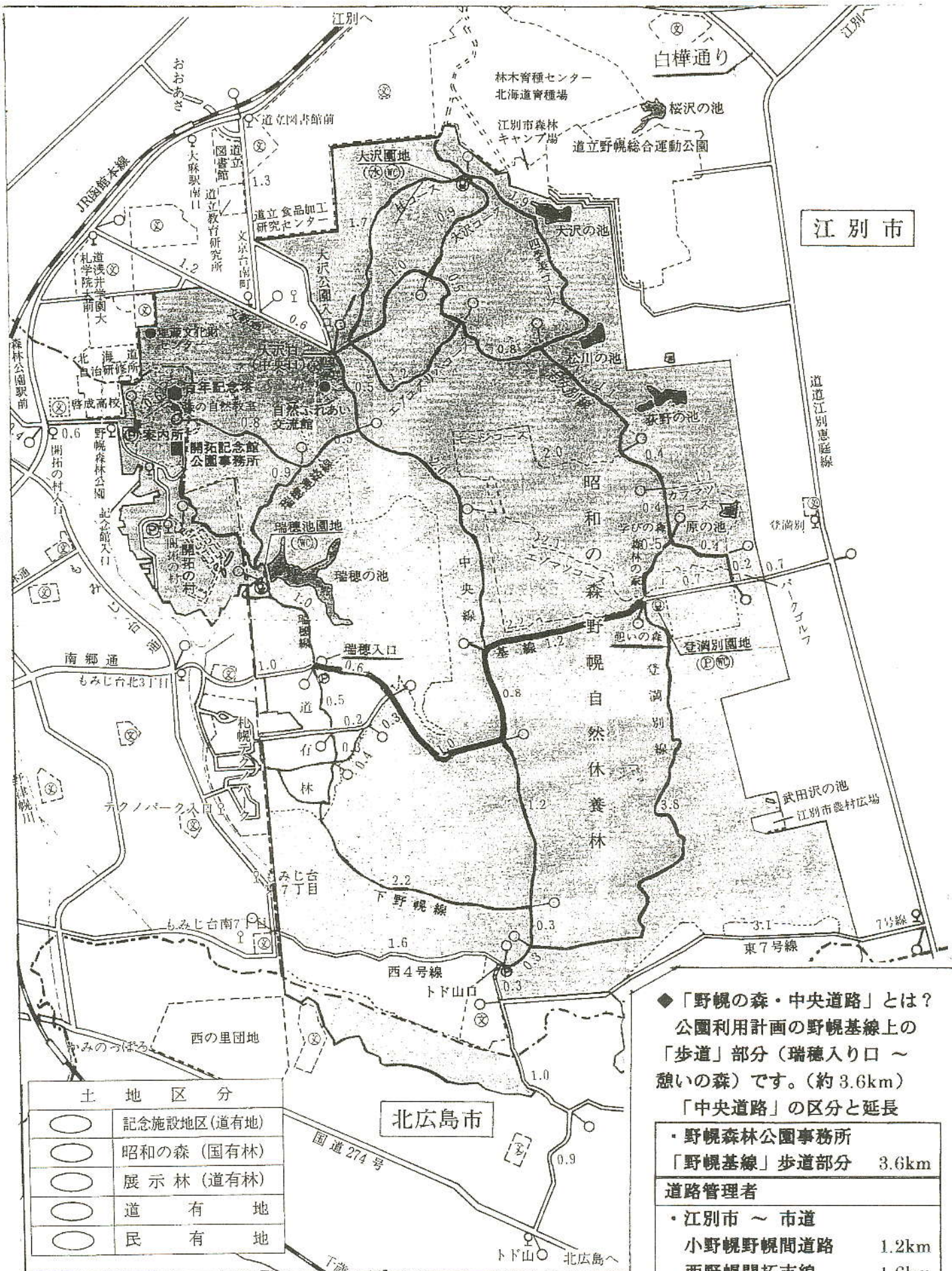
2002年4月

作成者

フォーラム野幌の森

平成14年度 北海道環境財団補助で作成

野幌の森・中央道路位置図(中央の実線部分)



江別市

北広島市

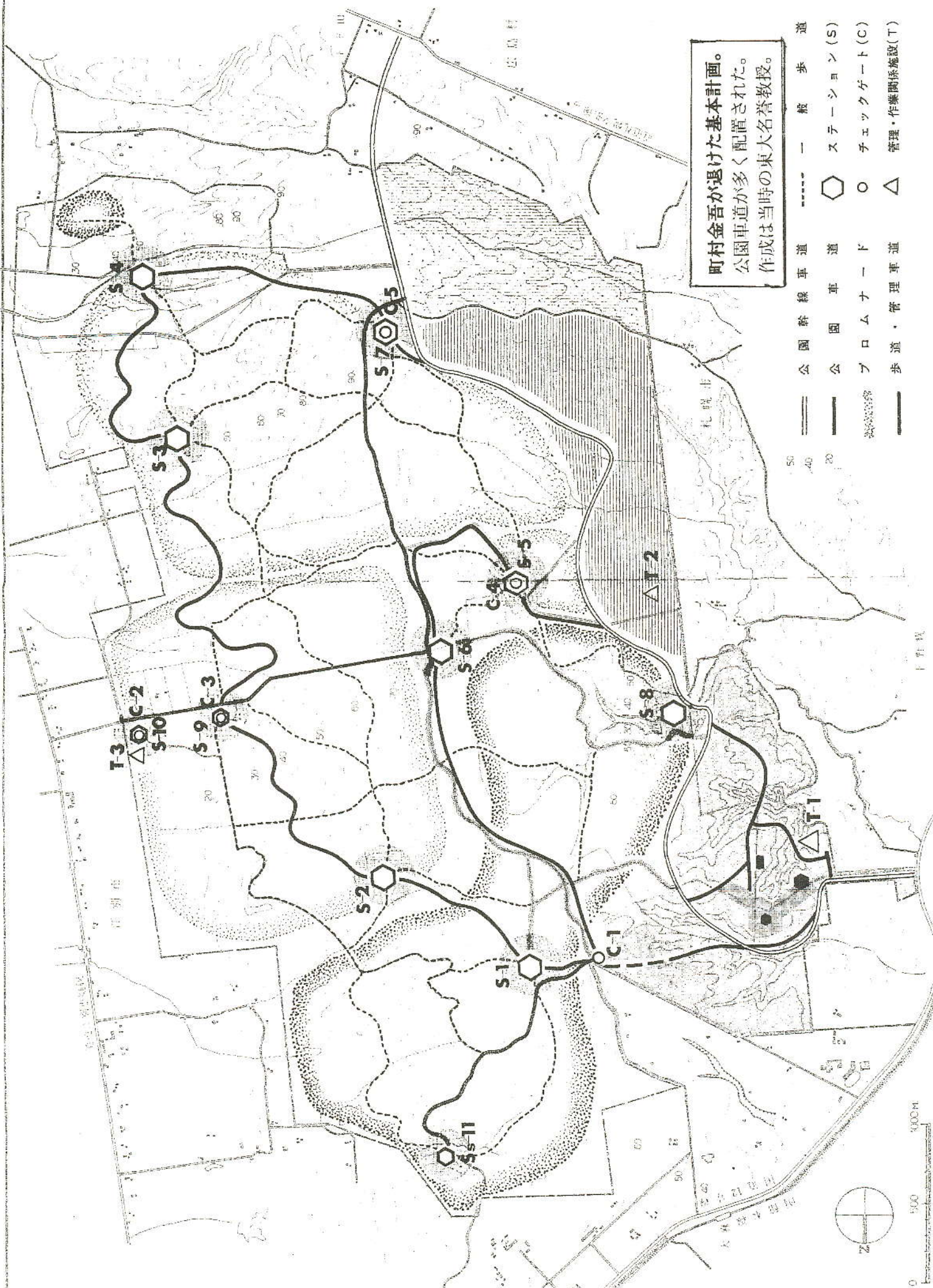
土地区分	
○	記念施設地区(道有地)
○	昭和の森(国有林)
○	展示林(道有林)
○	道有地
○	民有地

◆「野幌の森・中央道路」とは？
公園利用計画の野幌基線上の「歩道」部分(瑞穂入り口～憩いの森)です。(約3.6km)
「中央道路」の区分と延長

野幌森林公園事務所 「野幌基線」歩道部分		3.6km
道路管理者		
・江別市～市道		
小野幌野幌間道路	1.2km	
西野幌開拓支線	1.6km	
・石狩森林管理署～林道		
中央基線	0.8km	

町村金吾が退けた基本計画。
公園車道が多く配置された。
作成は当時の東大名誉教授。

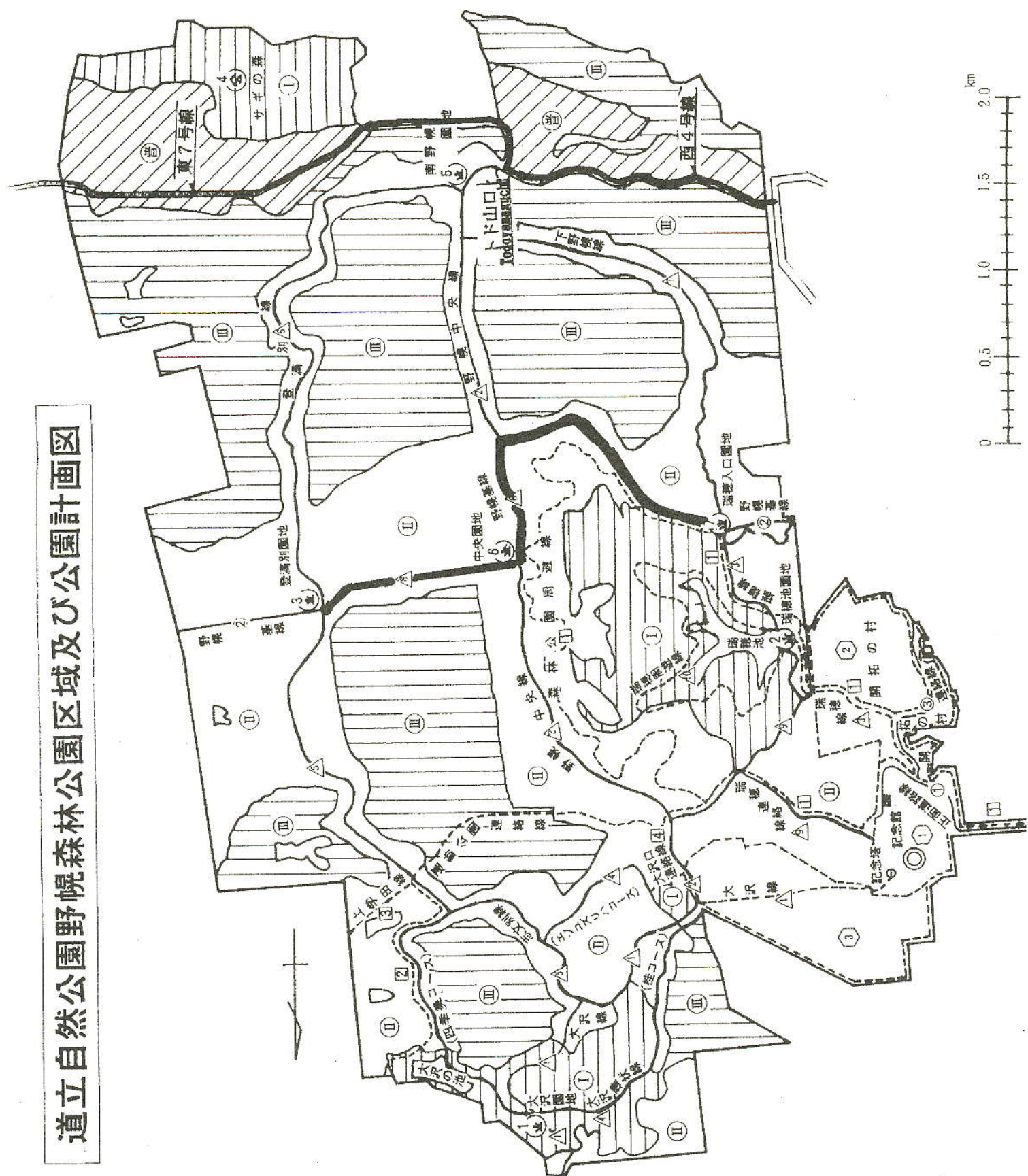
- 50
40
30
- 公園幹線車道
 - 公園車道
 - プロムナード
 - 歩道・管理車道
 - 公園幹線車道
 - 公園車道
 - プロムナード
 - 歩道・管理車道
 - ステーション(S)
 - チェックゲート(C)
 - 管理・作業関係施設(T)



道立自然公園野幌森林公園区域及び公園計画図

保護計画凡例	
	第1種特別地域
	第2種特別地域
	第3種特別地域
	普通地域
利用計画凡例	
	集団施設地区
	国地
	鳥獣保護施設
	道
	自動車道
	自転車道
	歩道

集団施設地区計画凡例	
	区域線及び地割線
	地割
地割地区名	
	百年記念広場区
	開拓の村区
	休養園地区



野幌の森・中央道路の経過

中央基線（林道）～ 野幌基線（江別市道）について。

フォーラム野幌の森（H14・4月現在）

（中央道路の戦前・戦後の簡単な経緯は、毎日新聞・昭和51年3月25日を参照）

昭和43年

野幌の森が北海道開拓百年記念事業として北海道立自然公園の指定を受ける。
これに伴い、公園内の農耕地が買い上げられる。

昭和44年

4月

町村金吾知事は、大方道議の「自然保護と道路建設の調和をどのように考えているのか」の質問に、「自然公園内の道路計画は、無車道地区を作って、車の通らない道路を作ること考えている。」と答弁している。

8月19日

北海道（百施200号）は江別市に対し「野幌基線」（江別市道）の廃道を求める。（文書有り）
主な内容。

- 1 野幌森林公園は、都市開発に伴い失われつつある森林緑地開発に対応するものである。
- 2 江別・札幌などの道民の保健・休養の場としての利用に応ずるものである。
- 3 このため、北海道は野幌森林緑地の保全・育成を図るものである。
- 4 しかし、周辺公道の整備や移転により市道としての性格が薄くなっている江別市道が存在し、自然公園の適正な運営に支障をきたしている。
- 5 これまでに、同公園内の林道について、車輛通行前面禁止を行い成果をあげていることから、その徹底を図るため、江別市道の廃止について特段の配慮をお願いする。

昭和51年

3月24日

地域関係農家が中央道路の拡張整備要望。（同25日、毎日新聞）

- 1 東西野幌地区の利用農家（220戸）が、同市道の拡張整備を目的とした期成会をつくり、江別市長に「農産物の出荷に不便である」と要望した。
- 2 山田市長は、「住民の不便さは理解できるが、当時の町村知事が自然を守る精神から開墾した土地を買い戻し、自然公園に指定している貴重な自然の破壊に繋がる」と説得した。
- 3 国及び道が同公園の保全のため、江別市に対し当該市道の廃止を働きかけているので、この動向を確認しなければ、江別市の態度は明らかにできない、とした。

昭和57年

（江別市RTN・リサーチトライアングルノース構想がスタート）

10月14日

北海道議会で伊藤豪道義が「中央道路は、生活道路でありサイクリングロードなど多面的な利用を考え、一般道民の入込みの向上を図るべきである。また、歩道としての整備でなく車道としての整備が適当であるので、公園利用計画を見直すこと」と質問した。
当時の堂垣内知事は「サイクリングロードと歩道の兼用と道立野幌総合運動公園などの施設との連絡のための道路整備についても、今後、各方面と検討する。」と答弁。

昭和58年

2月7日

野幌森林公園の公園利用計画の再検討にあたり、江別市は「中央道路」を「歩道」とすることに同意した。（江昭63・1回）

昭和60年

11月29日

江別市は、昭和64年の国体後の道立野幌総合運動公園等の施設の活用、RTN構想に関連し、野幌森林公園の利用等について見直すことにした。（11月30日、北海道新聞）

昭和61年

2月24日

大麻自治連合会連絡協議会会長、野幌地域自治会連絡連絡協議会会長並びに江別地区自治会連絡協議会会長より市長宛に野幌森林公園内防火帯の設置及び市道の拡張整備について要望が成される。

3月12日

江別市議会で高倉勝孝氏が「野幌森林公園は貴重なものであり、慎重な対応が必要である。RTN構想では中央に道路整備が計画されているが、国の合意は得られるのか。」と質問。
当時の岡市長は「野幌森林公園を守るとの見地から、防火帯の設置について国・道に働きかける。」と答弁した。（防火帯としての道路整備）

さらに、五十嵐忠男氏が「防火帯はどの位置に設けるのか。仮に火災が起きた場合は、現時点でどのような問題があるのか。」と質問。岡市長は「基線等現にある道路を考えている。」

問題は水利が不十分、現在の道路は消防の機動力が発揮できない。こうしたことから、現在関係機関に強く要望するため作業を行っている。」と答弁。

- 3月20日 江別市長が、北海道営林局長・札幌営林署長に防火帯設置を要望。(江昭63・1回)
- 5月6日 江別市長が、知事のふるさと訪問(市町村サミット)で野幌森林公園の防火帯の設置について提言。(江昭63・1回)
- 5月17日 江別市長は自民党道連政策策定地方会議へ、野幌森林公園の防火帯設置について陳情する。
- 8月19日 江別市長は社会党北海道本部、同党道民連合北海道議会議員会に対し、野幌森林公園の防火帯の設置について陳情する。
- 12月15日 江別市消防本部が、野幌森林公園内での火災対策のため、道路整備の要望書を提出。

昭和62年

- 5月25日 野幌森林公園事務所と自然保護課が、防火帯設置要望などの件で協議する。
- 6月18日 江別市長が、知事宛に公園利用計画の「歩道」を「車道」に変更するよう陳情。(江昭63・1回)
- 6月30日 **野幌森林公園を守る会が「中央道路」を「歩道」として利用する要望書を提出する。**
- 12月17日 北海道(自然保護課)が、江別市に「野幌森林公園内の江別市道基線の整備に関する陳情に係わる質問事項」を出す。(文書有り)

昭和63年

- 1月 江別市及び同消防本部が「野幌森林公園内の整備に係わる質問事項に対する回答について」を出す。(文書有り)
- 12月26日 北海道自然環境審議会会長から「基線問題」について報告がなされる。
 - 1 公園利用計画で、現在位置付けられている「歩道」は今後も「歩道」としての位置付けを継続していく。
 - 2 従って、江別市から要望があった「歩道」から「車道」への変更は行わないものとする。
 - 3 当面の対策として、森林火災予防のため、パトロールや消火器具の増強、モニターテレビカメラの設置による監視体制の充実など。
 (この後、「中央道路問題」の進展はないようである。)

平成11年

- 5月24日 RTN 第2期開発環境影響評価書説明会での質問への回答のなかで「同公園内の市道西野幌開拓支線及び小野幌野幌間道路については整備する計画はありません。」としている。(文書有り)

平成13年

- 2月 「江別RTN地区第2期開発事業に係る環境影響評価書」(p496)では「市道小野幌野幌間道路・西野幌開拓支線については、冬期間の除雪は行っておりません。除雪は生活道路を確保するために行うもので、当該道路は生活道路ではないため除雪は行っておりません。」としている。

以下は、当会の活動経過です。

平成13年

- 11月9日 情報交換会議で「中央道路」問題に具体的にに取り組むことを決定する。
- 11月14日 北海道森林管理局石狩森林管理署を訪れる。
野幌の森で林道を一般車輦が通行している件については「今後、調査し前向きに対処したい」旨回答を得る。
北海道生活環境部自然環境課を訪れる。「野幌森林公園事務所が担当する問題」との回答。
- 11月21日 「中央道路」の利害関係者である農家1軒を訪問する。
江別市(総合企画部)を訪れ、文書の提供及び今後の窓口の明確化を申し入れる。
- 12月15日 第5回フォーラム・野幌の森を開催する。「森の中の道を考える～都市林としての野幌の森」講師、石城謙吉氏。参加者42名。
野幌の森の保全の観点から中央道路(登満別～もみじ台)については車輦通行止めにする方向で活動してゆくことを確認した。
- 21日 野幌森林公園事務所を訪れる。
当会が「中央道路」問題で話し合いの場を設けた場合、森林公園事務所として「参加できる」旨の回答を得る。

平成14年

- 1月11日、石狩森林管理署を訪れる。
当会が主催する「中央道路」問題の話し合いの場に「参加できる」旨の回答を得る。

平成14年

1月18日、江別市を訪れる。(総合企画部対応)

当会が主催する「中央道路」問題の話し合いの場に「参加できる」旨の回答を得る。

この中で開催時期は、「4月」を予定した。

2月2日 第13回情報交換会議で「中央道路経過」を報告、「野幌の森・中央道路検討会」をとりあえず当会主催の要望をしてゆくことを確認した。

3月8日 江別市、石狩森林管理署、北海道に「野幌の森・中央道路に係わる要望書」を提出した。
「野幌の森・中央道路検討会」を4月17日に開催することです承を得る。

4月17日 「野幌の森・中央道路検討会」を開催する。

野幌の森の中央道路に係わる

要 望 書

平成 14 年 3 月 8 日

江別市、石狩森林管理署、北海道に提出済み。

フォーラム野幌の森

代表 五十嵐 敏文

江別市大麻 205-12 田村方

TEL 011-386-4516

趣旨 道立自然公園である野幌の森の「中央道路」に係わる検討会を開催しますので、参加してください。

理由 道立自然公園である野幌の森が、都市近郊にある平地林として世界的にも貴重なところであることは衆知のところでは。この森には天然記念物であるクマゲラをはじめ、オオタカ、ハイタカ、オオジシギなど多数の鳥類、サルメンエビネなどのラン類をはじめとした多数の植物類が観られるなど、その生態系の豊かさをここで語り尽くすことはできません。

しかし、近年、野幌の森は都市開発のため周辺環境を失いつつあり、自然生態系として孤島化がすすんでおります。

このような野幌の森を横断する道路に「中央道路」があります。この道路は、道々江別恵庭線から登満別を経て札幌市のもみじ台通りへ至るもので、中央に石狩森林管理署が管理する林道があり、両端に江別市道が接続しています。この道路は、戦前は自然道としてあり、戦後の開拓入植で生活道路として利用されたところでは。

昭和 43 年、野幌の森は北海道開拓百年を記念して道立自然公園に指定されました。この自然公園利用計画において「中央道路」は、徒歩による利用のため「歩道」として位置付けされているところでは。

しかし、同道路の現状は多数の一般車輛が通り抜けし、小動物の移動や道路沿いの植生などに悪影響を及ぼしています。また、同道路を歩く公園利用者の安全が確保されていません。

さらに、ゴミの不法投棄などの自然破壊が自然公園の中心部で繰り返されております。

私たちは、こうした現状を深く憂慮し、野幌の森を自然公園に指定した町村金吾の「無車道」の理念を知り、及びかつての公園技術者の「森を守るという百年の大計」の思いを熟慮し、今ここで「中央道路」を検討する責務を負うものである、との思いに至りました。

こうした思いから、下記のように「野幌の森・中央道路検討会」を開催しますので、ご参加くださるよう要望いたします。

記

開催日時 平成 14 年 4 月 17 日（水）13 時 30 分より
開催場所 江別市野幌公民館、研修室 1 号

日高横断道路が影響を及ぼす 範囲を考える：エッジ効果について

佐 藤 謙

「自然の奥深さと原始性」が特徴となる日高山脈核心部に、長大な横断道路が一本通されると、その自然はどのような影響を被るのだろうか。鮫島（1984）は、この道路建設の影響について「1枚の吸い取り紙にインキで1本の線を引くようなもの」、横断道路が日高山脈の大自然を分断することに対して「1カラットのダイヤモンドを2分の1カラット2個に、また4分の1カラット4個にして価値を下げる愚策」とそれぞれ比喻して、横断道路は日高山脈全体に大きな影響を及ぼすと危惧している。上記の比喻では「2分の1カラットのダイヤモンド」の値段が1カラットの半値以下になるので、それが「2個」あったとしても1カラットの値段に届かなくなる。だから「愚策」なのである。なお、この比喻を補強すると、日高山脈は国内最大級のダイヤモンドに例えるのが良い。

この比喻と深く関連する内容が、最近良く読まれている本、ブリマック（1997）の「保全生物学」に書かれている。図のAに示すように、一辺が1,000m（1km）、面積100haの保護区を考え、仮に野良ネコが保護区の境界から100m入って森の中を歩きまわるとして、森に棲む鳥が営巣し雛を育てることができるのは、この境界部分の面積36ha（900m×100m×4）を除いた64haになる。この境界部分をエッジ効果と呼ぶ。

他方、図のBに示すように、この保護区に南北に幅10mの道路を建設し、東西に幅10mの鉄道を引き、保護区を四等分すると仮定すると、この道路と鉄道によって失われる面積はわずか2%（2ha=1,000m×100m×2）に過ぎない。しかし、495m×495mの面積に四分割された保護区では、野良ネコは車道や鉄道からも侵入するので、境界部分（エッジ効果）は面積395m×100m×4となる。その結果、鳥が生息できる面積は約8.7ha、保護区全体としては34.8haとなり、図Aの64haから大幅に減少する。この例では、わずか2%の面積に影響を与えるとした行政側の予測に対して、保護区の分断化とエッジ効果によって、およそ65%の面積への影響を及ぼす結果となっている。

このように、生息地が分断化されるほどエッジ効果が増し、単純な予想以上に、生息できる面積が大幅に減少してしまう。ただし、生物の種類によってエッジ効果の及ぶ範囲が異なると考えられるので、道路や鉄道による分断化が及ぼす影響範囲については、上記の野良ネコと鳥の関係のように、種類ごとに研究・検討・評価していかなければならない。

生息地の分断化とエッジ効果については、都市に残存した自然林や二次林のように、とりわけ分断化された自然において注目されている。それは、緊急に、それらの研究とその後の対策を講じなければ、分断された場所では生息できなくなる種、絶滅する種の急増に結びつくからである。従って、人為の影響が多い地域では、その解決策として「緑の回廊づくり」が考えられている。

日高横断道路に関して、ただ1本の道路による影響は少なくないという非科学的な声もある。また日高横断道路に関する環境影響評価報告書では、植生から判断した道路周辺に及ぼす影響範囲が道路端を起点とした2～14mであると断定して、周辺への影響の少なさを強調している。しかし、エッジ効果は、約100kmに及ぶ道路の両側に、相当の幅で作用するものと考えられる。先に挙げた文献では、エッジ効果

論 説

として日照などの微環境が変化し、植物に影響する範囲は道路の端から500mと記述している。現在進行中の工事では、事前の予測とは全く合致しない、幅100mに及ぶような崖地や崩壊斜面での法面工事が行われており、植物から見た影響範囲は、その法面の端からさらに500mとすると、道路の両側に合計1km以上の幅を持つと予想できる。

過去の林冠に被われる場合が多い狭い規格の林道から、今後の森林が完全に分断される広規格の車道への変化は、急峻な地形が卓越する日高地方では大がかりな法面工事を伴うので、動物を含んで、生物の種類ごとにエッジ効果が大幅に増大することは確実である。とくにダム湖や河川に近い場所での道路建設によって、水辺の生息地が分断され、エッジが増えると生息地を減少させる動物が多数いるように予想される。日高横断道路に関して、このような影響評価はいまだに調査も証明もされず、論議されていない。

先の文献では、エッジに沿って新たに侵入する生物、生息地を拡大する生物も記述されている。例えば、エゾシカをそれに該当させることができるように思われる。エゾシカは、とくに道央や道東において、近年ほど車道わきの外来牧草で被った人工的な法面で採食する姿を見かけるようになった。30年ほど前には大雪山の車道や日高山脈の林道で希に見かける程度であったエゾシカは、現在では交通事故が心配されるほど遭遇の機会が頻繁になっている。このことは、エゾシカの急増自体にも原因があると思われるが、一方でエゾシカが森林の泊まり場と草原の採食地がセットになった場所を好むので、背後を森林に囲まれ、栄養価の高い牧草が生えている道路の人工的な法面が絶好の生息地になるからと考えられる。日高横断道路では、広規格の道路が延長するにつれて、法面も延長されるので、エゾシカが奥地まで高密度に生息していくことが予想される。道路によって森林が分断されエッジとなる人工的草原を造ると、エゾシカは生息地を拡大する生物と考えられるのである。また、外来牧草に混じった帰化植物、外来牧草を食べる昆虫類、それを食べる鳥類など、元々生息していなかった生物も法面に沿って侵入してくるであろう。このように、エッジ効果によって新たに侵入してくる生物、生息地を拡大させる生物についても、道路の影響として考慮しなければならない。

日本最大の国定公園、しかも奥深い自然にあふれた日高山脈核心部を通過する道路は、エッジ効果の観点からも、その価値を失わせる大きな影響が危惧されるのである。

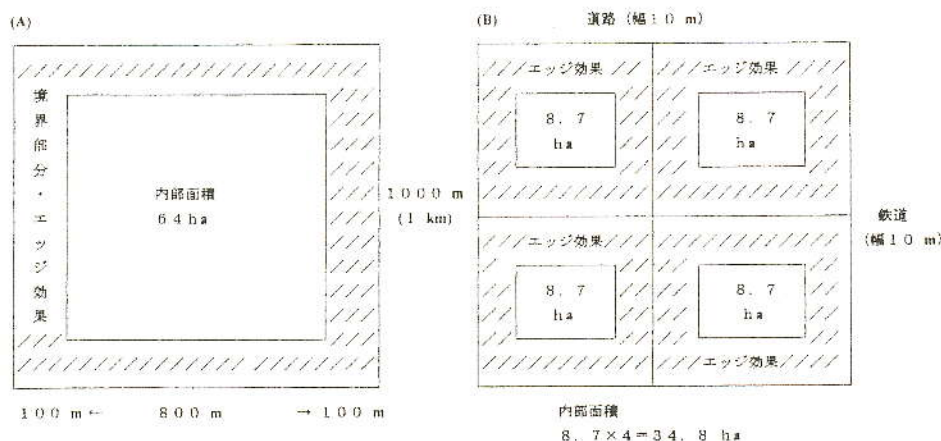


図. 分断化とエッジ効果による生息地の減少 (プリマック1997)

野幌森林公園内の江別市道基線の整備に係る質問事項に対する回答について

昭和63年1月 日

江別市企画部企画課

江別市消防本部警防課

[質 問 1]

本道路については、昭和44年8月19日付け百施第200号で知事から貴市長に廃道要請がなされているところであり、また、昭和57年度に実施した野幌森林公園の公園計画の再検討に際しての協議（昭和58年1月27日付け自然第50号）に対して、貴市から同意回答（昭和58年2月7日付け57都第275号）を得て、現計画（歩道）としているものである。前記知事要請及び貴市同意回答に係る当時の貴市の考え方及びその後、どのような情勢変化があつて現在の考え方に至ったのかについて明らかにされたい。

[回 答 1]

市道基線道路については、昭和44年8月19日付百施第200号で知事から貴市長に廃道要請がなされているとのことであるが、当市では当時、東西野幌地区及び新野幌地区の市民が生活道路として必要不可欠な道路として位置付けしている。一方、道路法第8条の規定に基づき市道として路線の認定をしており、廃道の手続きはしていない。

こうした中であつて北海道では、北海道自然公園条例の中で歩道として位置付け、今日に至っている。

また、昭和57年度の公園計画の再検討に際し、昭和58年2月7日付57都第275号をもって、異議のない旨の回答をしている。

その後、どのような情勢変化があつて現在の考え方に至ったのかについて明らかにされたいということであるが、当市は、昭和60年度より江別市新総合計画をスタートし、恵まれた自然環境を保全活用し、高度な都市機能との調和を図り豊かで健康的な市民生活を享受しつつ、ふれあいのひろがるまちをめざし、その

都市像を「原始林と石狩川にいだかれたふれあいのまち」とした。

このように都市像の一翼を担う野幌森林公園を含む周辺の土地利用について、市としての事務事業の対応は、これまで各部課がそれぞれの所掌事務を以って対応しているが、更に企画部が総括窓口として連絡調整機能を受け持ち、庁内各部に対し事務事業の調査を行なった。

その中で、消防本部より市道基線道路について、消火活動上現況道路幅員及びルートでは支障があるということから、関係部課と協議、検討を進め、これが実現に向けて、更に、北海道営林局札幌営林署、北海道野幌森林公園事務所と1年有余の時間をかけ防火問題について協議し、結論として消防行政上の責任者及び道路管理者として双方の権限を持つ立場で申し入れをしている市道基線道路のみに的を絞り、交通安全上、消火活動上必要の有無、自然環境をそこなわない道路の幅員及びルートの選定など協議、検討を行い、公園計画変更手続きのため、昭和62年6月18日に江別市長より北海道知事宛「歩道」を「車道」に計画変更されるよう陳情したものである。

なお、上記打合せ中にあっては、昭和61年2月24日、大麻自治連合会連絡協議会会長、野幌地域自治会連絡協議会会長並びに江別地区自治会連絡協議会会長より市長宛に野幌森林公園内防火帯の設置及び市道の拡幅整備について要望が成され、これを受けて昭和61年3月20日江別市長は、北海道営林局長、札幌営林署長に要望すると共に上段での陳情についても関係団体から促進方の要望がなされているところである。

また、昭和61年5月6日、知事のふるさと訪問（市町村サミット）で野幌森林公園の防火帯の設置について提言（江別市長）。

昭和61年5月17日自民党道連政策策定地方会議へ、野幌森林公園の防火帯設置について陳情（江別市長）

昭和61年8月19日、日本社会党北海道本部、日本社会党道民連合北海道議会議員会に対し、野幌森林公園の防火帯の設置について陳情（江別市長）し、

それぞれ経過をたどっているものである。

[質 問 2]

本道路の整備について、江別市内関係団体の要望があるとしているが、同時に一部団体の反対もあると承知している。したがって、まず地元において、幅広い市民のコンセンサスを得るための努力が必要であると考えるが、これについて、貴市は、これまでどのように対応してきたのか明らかにされたい。

また、札幌市当局及び札幌市もみじ台地区住民の意向について明らかにされたい。

[回 答 2]

本市道基線道路の拡幅整備については、大麻、野幌、江別各自治会連絡協議会会長名を以って市長に要望がなされているものである。

したがって、地元において幅広い市民のコンセンサスを得るための努力が必要であるとのこと質問であるが、ご承知のように当市の全世帯数は31,003世帯（昭和62年4月1日現在）に対し、加入自治会会員数は25,752世帯であり、総体の83%をしめる代表者から要望がなされており、十分な対応とは申し上げられないが、こうした実態にあることをご理解賜りたい。

一方、野幌自治会会員並びに野幌森林公園愛護組合の組合員は自発的に森林公園内市道基線道路の下草刈りなどを実施し、交通安全上、火災予防上、環境整備に協力をいただいているのが実態である。

野幌森林公園愛護組合は、大正3年5月に火防組合を結成し、森林を火災から守ってきている団体であり、市道基線道路の整備の要望書を江別市長に提出している。

また、昭和62年秋の地区別市政懇談会に於いて、北海道における市道基線道路の計画変更の進行状況はどうなっているのかの質問もなされている。

更には、現在、消防本部に於いて出張所統廃合に係わる説明会を各自治会（10ヶ所）で開催しているが、その際、それぞれに時間をいただき市道基線道路の

整備内容について説明し、出席者の理解を得ているところである。

また、札幌市当局に対しては、車道として計画が変更されたあかつきには、速やかに担当部局と協議したいと考えている。

なお、札幌市もみじ台地区住民の意向について明らかにされたいというご質問であるが、仮に江別市が2次改築を行うにあたっては、札幌市も同一步調を取ってもらうべく折衝する考えでいるが、その際にあっては自然保護課より質問がなされている旨話をしたいと考えている。

また、定例市議会において、市道基線道路の整備の促進見通しについて6人の議員から一般質問があった他に、環境経済常任委員会、消防委員会等において報告、討議され理解を得ているものである。

〔質 問 3〕

本道路については、野幌森林公園の防火対策の一つとして、消防自動車等緊急車の通行に対応した整備を行いたいとしているが、貴市管内において、森林火災に対応するため、森林内に同様の道路の整備を行うか又は指導した事例があれば、明らかにされたい。

〔回 答 3〕

3の質問については、野幌森林公園のような森林がないので事例がない。

〔質 問 4〕

本道路は、野幌森林公園の消火活動等のための最小限の拠点道路として整備したいとしているが、今後、この道路以外にも、同様の理由で整備等を行う考えがあるのかどうか明らかにされたい。

また、本道路の整備によって、消火活動が可能となる公園のエリアを図示されたい。

[回 答 4]

消防法では、森林公園は防火対象物及び消防対象物であり、これ等対象物の所有者、管理者又は占有者がそれぞれ自ら責任をもって防火対策の方策について措置するべく規定されている。

1の質問の中でも触れているように、市道基線道路は森林公園内にあって江別市長が道路管理者として道路法及び道路交通法等の規定に基づき与えられた権限を図ろうとするものである。なお、今後、此の道路以外にも同様の理由で整備等を行う考えがあるのかどうか明らかにされたいという、ご質問については、間違った理解をされては大変困ることだが、消防法では前段で申し上げている様に権限を有する所有者、管理者又は占有者が現況施設等のおかれている実態を十分調査把握し、万一火災が発生した場合、入林者の人命に危険を及ぼさないよう必要な措置を真剣に考慮して、その上に立って、この貴重な森林を保護し、環境保全を図るものであって、江別市が整備するものではない。

また、市道基線道路の整備によって、消火活動が可能となる公園のエリアを図示されたいということであるが、これは火災発生場所、時間及び気象条件並びに延焼状況によって千差万別であり、机上図示されるようなものではない。

しかしながら、消防法第1条の規定ではこの法律は、火災を予防し、警戒し及び鎮圧し、国民の生命、身体及び財産を火災から保護するとともに、火災又は地震等の災害に因る被害を軽減し、もって安寧秩序を保持し、社会公共の福祉の増進に資することを目的とするという法の精神からすると、この道路は、森林公園の中間に位置する優利性があり、十分ではないが、消防活動の拠点が最小限確保されるものとみていることから、入林者の人命救助及び貴重な資源を絶対に燃やしてはならない、火災による被害を最小限度にくいとめる重要な道路であるということをご理解願いたい。

[質 問 5]

本道路の整備について、大型消防車が交差可能となる道路幅員を確保したいと聞いているが、一般的に消防活動上、常時交差可能な道路が必要不可欠なのか、

また、現状でも緊急時には、一部路外にはみ出して通行する等弾力的な対応ができないのか明らかにされたい。

[回 答 5]

一般的に消防活動上、常時交差可能な道路が必要不可欠なのか、と云うご質問であるが、本来、消防行政の立場から大型消防車輛が交差可能となる道路幅員が必要だと指摘することは、まず、稀なことと思う。

森林火災の拡大防止には、初期の段階で人海戦術で消火するのが原則である。そのためには一挙に多量の消防機動力と多数の人員をもって消火に当らなければならない。札幌市及び近隣の応援を含めた消防車輛、多数の人員を輸送する車輛、入林者の避難のための車輛、公園関係機関の車輛等、相当多くの車輛が煙で視界の悪い状況下、緊急走行で入り込み混乱することは必至である。これらの場合、現状の道路状況及び消防車輛の重量を考慮すると、交差も容易にできない路外はみ出し走行は、昨年7月当市消防本部が再確認の意味で行った当該道路の走行実験においても明らかなように走行不可能であり、交通安全の上からも行うべきではない。

160万都市札幌市に隣接し、江別、広島と2市1町に囲まれた都市近隣の森林であり、その面積が2,050haに及ぶ広大な山林であること。

また、森林の周辺は、自然環境の良さから教育、文化及び運動施設が立地し、更に住宅が森林に隣接しているのが実態である。

こうした周辺事情にあって、道立自然公園は、指定以来20年の歳月がたち、指定当時考えられなかった周辺開発が進んでいる現実を見つめる必要があるのではないかと。

更には、林内30Kmに及ぶ道路は、全て歩道として位置付けているところに問題があるのではなかろうか。

したがって、消防行政の責任者、道路管理者である市長としては、市道基線道路について大型消防車輛の交差可能な幅員だけの理由ではなく、歩車道区分を明確にし、森林を利用する人々に対し、安全で、かつ快適な道路を提供する立場にあることを申し上げておきたい。

【質 問 6】

本道路の拡幅整備が行われた場合、通行車輛の増加や大型車輛の増加が予想されるが、貴市の計画交通量とその根拠を明らかにされたい。

また、本道路は、野幌森林公園の中心部を通過する道路であるとともに、公園利用者に利用されている実態に鑑み、貴市は、道路管理者として車輛の速度制限、大型車の通行規制、道路構造（車輛がスピードを出せないような構造、公園の風致景観に配慮した構造）等について、どのような対策を講じる考えがあるのか明らかにされたい。

【回 答 6】

市道基線道路の整備計画の内容については、前項でも述べている様に、公園事務所側と十分協議し、歩車道区分を明確にし、自然保護、自然環境との調和を第一に配慮し、また、自然公園に相応した、交通安全上、防災上の必要な措置を考え、線形を地形に順応させるなど最短距離に、自然環境を損なう面積も最小限度にしたい。

したがって、現況幅員が約4mから5mに対し、整備計画での構造は、車道4m、歩道（片側のみ）3m、路肩2m（1m×2）、排水施設1m90の内容であり、法的根拠としては、道路法第30条第1項及び第2項の規定に基づき、道路構造令で示された3種5級で、計画交通量1日につき500台未満の計画である。また、大型車輛の通行規制、車輛の速度制限及び路上の駐車禁止の措置等、手続きとして公園管理者の要望を受ける中で、道路管理者は、北海道公安委員会に申請し、善良な交通が図られる対策を講じたい。

[質 問 7]

本道路の整備に際して、火災防御上直線に近いルートで整備を図る必要があるとしているが、公園の保護との調整を図ることとした場合、一案として、原則的には現道路の幅員内で、待避所の設置等の整備改良を図るという方向もあると考えられるが、これに対する貴市の考え方を明らかにされたい。

[回 答 7]

一案として、原則的には現道路の幅員内で、待避所の設置等整備改良を図るという方向もあると考えられるが、これに対する貴市の考えを明らかにされたい、ということについて、まず通常の場合は或る程度有効と考えられるが、前述のとおり緊急走行する場合、待避所では現実的には有効とは消防の見地からは考えられない、立往生することは必至である。そこで、基線道路で問題になる場所は、1例として、中央線から南下し、瑞穂入り口に至るU字型部分である。

この場所の現況道路の距離は、約1,670mである。仮に、そこに10mおきに大型消防車(車長8m25)の2倍の長さの待避所を設置すると、その幅員(車幅2m50)3mとして、総体面積8,266.5㎡が必要である。

特に、この場所は、道路幅が狭く、約4mそこそこであり、両端共樹林が密集していることを考えると、どちらに待避所を設置するにしても相当の樹林の伐採が伴うものと思う。

また、中途半端な工事でありながら工事費がかかる。排水施設が出来ない等のほか森林に及ぼす景観にも著しい悪影響を与えるものと考えられる。

一方、火災防御上直線に近いルートで整備を図りたいとする大きな理由として

1. 都市型森林公園として、万一の際、多数の大型消防車の消火活動と併せて多数の入園者の待避誘導の容易・迅速化をはかる必要に迫られる。
2. 直線に近いルートであれば、その距離約750mであり、現況道路の半分以下の距離に短縮される。
3. 第1種特別地域を避け、国有林に沿って道有林を利用する計画で考えると、

このルートは移植可能なアカエゾ松、ナナカマド及び白樺などの人口林であり伐採することがない。

4. 伐採が伴う場所としては、国有地の沢の一部、延長約40m、幅員約20mとして約800㎡の面積が必要とされる。

これ等、伐採の代替に必要とする補植樹は、現ルートより直線ルートの方が少なくすむと考えられる。

5. 道路が完成した場合、通常の管理、利用者の交通安全の確保及び利便性、更には、車輛の走行距離が短縮されるなどのメリットが多いと考える。

[質 問 8]

本道路の整備の主目的が、消火活動のためであるならば、緊急時のみ使用し、通常は車輛通行を規制すべきと考えるが、貴市は、市道認定されており、また、事実上道路として使用されている実態から車輛の通行を禁止することができないとしている。本道路の市道としての機能は、野幌森林公園の南縁辺部を通過する江別市道（東7号線、西4号線、中央線）の整備によって代替し、本道路は、市道認定を解除して公園の管理用道路として活用する方向で検討する考えがないかどうか明らかにされたい。

[回 答 8]

昭和62年6月18日付を以て、野幌森林公園内の市道基線道路の整備のため歩道から車道に計画変更されるよう陳情したが、その際の理由として、今回、江別市内関係団体から野幌森林公園の中間に位置する市道基線道路を、消火活動の可能な道路として整備してほしい旨の要望もあり、又、市としても最近の森林公園の利用実態及び周辺土地の高度利用などからして、万一の火災に備え、市道基線道路を交通安全上及び消火活動上、有効なルートを考えて整備を次の理由により行いたいので、よろしくご配慮賜りたいと申し上げている。

1として、野幌森林公園の今後の防火対策の一つとして、消防車等緊急車の通行に対応した道路整備を行い、都市型森林公園として、当公園は、万一の際に多

数の大型消防車の活動と多数の入園者の避難誘導の容易・迅速化を図る必要に迫られているが、これらに十分に対応する最小限の拠点道路として、公園中心部を縦貫する市道基線道路を整備する必要がある。

2として、市道基線道路（砂利道、一部簡易舗装）は、現在、日曜・祝日などに多数の車輛が入り込み、歩行者の安全上の問題になっているほか、道路幅員が狭いこともあり、通行車輛のまきあげる砂塵が快適な利用を阻害し、景観にも著しい悪影響を与えている。

又、車輛が当該道路の随所に駐車し、いたるところから林内に入るなど、交通安全上及び公園の保護、利用上問題が生じていると考えられる。

3として、以上の問題に対応し、計画の適切な位置付けを図るために事実上車輛の通行を認めてきた市道基線道路を車道の計画に変更し、交通安全上及び消防の立場からは、火災防御上直線に近いルートで、利用及び保護上の対策を講ずることを前提として、歩道（自転車道としても併用）を併設した車道（2車線）として整備をはかる必要がある。

また、市道基線道路の市道認定を解除し、公園の管理運用道路として活用する方向で検討する考えがないか明らかにされたいというご質問については、終始申し上げているように、この森林は消防法で防火対象物に指定されており、万一の火災にあっては、拠点道路として重要な位置にある。

したがって、消防行政上の責任者及び道路管理者として双方の権限を付与されている市長として避けて通ることは出来ないものである。

なお、市道東7号線、西4号線の整備によって、市道基線道路の代替としてはどうかということについては、江別市は、春から夏にかけて南風が吹く気象条件にあることはご承知のことと思う。

このこと一つとっても広島町境に道路整備をしても消火活動上の拠点道路にはなり得ない。

こうした理由を含め、市道のそれぞれの果たす役割を勘案し、整備する場合の尺度として、事業の重要度、緊急度など考え合わせ対応したいと考えているものである。

生活か自然か

ここも

縦貫道路、拡幅を

地元民が陳情 農産物出荷に不便

野幌森林公園

【江別】森林公園を縦断する市道を拡幅舗装し「生活道路」として整備してほしいと、江別市東、西野幌の農民代表が二十四日午後、山田利雄市長に陳情した。この公園は世界的にも類のない平野地の原生林として貴重な存在となっており、林内の自然林を伐採したり拡幅舗装するのは自然破壊になるため、市長もびっくり。農民の説得につとめたが、農民にとっては農産物の出荷などにこの林内を利用すると十数分遅回りしないで札幌に出られ、今後も関係方面に強く働きかける構え。今後の成行きが注目されている。

営林署は廃道申入れ

陳情したのは、同公園に沿って営林している江別市東、西野幌の農家二百二十戸で結成した「基線道路整備促進期成会」(西山聡会長)の代表十五人。問題の道路は、二十年前におよ同公園のほぼ中央部の江別市西野幌の登別から札幌市白石区まで台団地に出る四・五キロの道路。戦前までは自然道になっていたが、戦後直後、西、東野幌の農民は、農産物を札

幌に出荷するのに十数分遅回りして国道一〇号を利用しなければならぬという不便をかかっている。このような実情から、陳情団は同市道を、大型車両も通れるよう拡幅、舗装し、さらに林内の中央部で一回している部分を直線にするよう訴えた。

市に対しては「住民の不便は理解できるが、当時の町村知事が自然を守る精神から開墾した土地を買い戻して自然公園に指定している貴重な資源の破壊にもつながる」と断りに断った。

一方、同公園を管理している札幌市営林署は、この市道はすでに江別市に対して廃道にしたいと申し入れていることから、今後この道路をめぐる紛糾の起こることを予想される。

(第3種郵便物認可)

6版 札·近

(7)

森林公園と私



木村敏男

、広い森林公園の中には、延べ三十^三にもわたる歩道が網のよう^二に延びている。もともと、国有林の林道として作られたものがほとんどで、公園に指定されたのを機会に車はいつさい、通行禁止ということに定められた。つまり、歩行者が車やほこりを気にすることなく、安心して自然を満喫できる緑のトンネルというわけである。ただ一つの例外は、公園のもみじ台側と登瀛別側を東西に結ぶ江別市道が走っていることである。公園に指定されて以来、廃道の要請が道や国から市に出されていながら、まだ実現していないのは残念である。

ところで、この市道の登瀛別

この市道を歩道にしよう、とするねらいは、もちろん森の保護と歩行者の安全ということにある。両方の入り口付近に営業する住民はフリーバスとして、それ以外の一般的な通抜け車両だけを規制しようということ

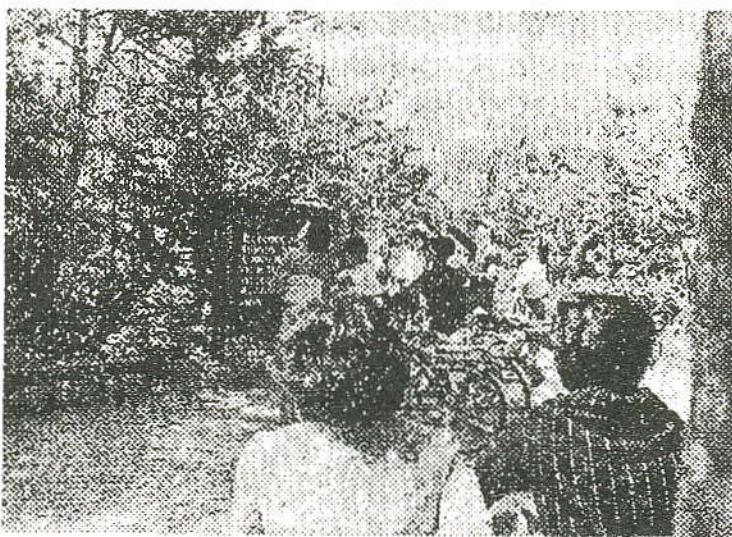
であるから、實質的に地元への支障はほとんどないはずである。たとえ、この市道を通らずに迂(う)回したとしても、公園の周囲を通る国道が整備されている現在では、ものの十分とは違(ちが)うまい。まして、冬の間は半年間も雪のために利用しないですんでいる道路である。ただこの種の問題は、紙上などに報知されると傳(つた)えて「生活が自然か」といったセンセーショナルな表現をされる場合が多い。救を守るといふ百年の計を誤らぬためにも、一日も早く解決すべきものであると思つてゐる。

ところで、この市道の登瀛別

とてゐる。この市道の登瀝別

側にある園地が、公園の東口を代表するもう一つの玄関口である。百年記念塔のある西側の園地だけが知られていて、この場所はまだ一般には行き届いていないが、札幌営林署の管理する事務所と苗畑があり、森林公

人に知られぬ東口



園内でただ一カ所、火気の使用が認められている場所でもある。この付近の森林は、原始林といった愛称から想像される二般的なイメージとは違って、人工の造林地が多い特色を持っている。事務所のすぐ裏手には、

ヤマハンノキといった広葉樹類も、明治から大正にかけて林業試験場が植えた試験林として大きくなっている。とくにウルシは中国原産の栽培ウルシで、道内でも最も珍しい林の一つである。こうした人工の林を見や、ハイイヌツゲ、エゾユズリ

るものが、女子短大前の市道から入った大沢園地を中心とする森林である。大沢コース、桂コース、四季美コースといった歩道沿いには、うつ葉そうとした老木も多く、またエゾイヌガヤ、ハイイヌツゲ、エゾユズリハ、フツキンウなどの丈の低い常緑樹や、テン類、シダ類などの日陰植物が多く、このほか溪畔にはミズバショウやイヌスギナといった群落も多く、野鳥やコンシなどの菜園にもなっている。



た、このような老木は、地下水の関係からか年々枯れるものが目立ち、ここでも世代交代が確実に進んでいることをうかがわせる。この森林の場合にも、活力のある森林に作り変えるといったような、一般的な国有林の目標がうたわれている。うだが、単に老木を整理して生長力の多い森に変えてゆくというだけでは、原始林という愛称にふさわしい森にならない

明治年代に植えられた杉の群落があり、道央では珍しい景観を添えている。また、このほかでも、ヨーロッパトウヒ、ストローブマツ、グイマツなどの針葉樹や、ウルシ、ミズナラ、サワグルミ、クヌギ、カシワ、

ることが出来るのも、登壇別付
近の葉しみの一つである。

野幌の森

—13—

を満喫してもらうためだ。

だが、江別市道「野幌基線」は例外だ。公園のほぼ中央を東西に貫く約六キロの道路は、札幌へ抜ける近道。そのせいか、ひっきりなしに車が通り、そのたびににもうとうたる砂じんが舞い上がる。頭からほこりをかけられた人々は一様にまゆをひそめ、自慢の緑のトンネルもかたなした。

札幌に近く、ほぼ平たん地の野幌の森は、戦後真っ先に開拓地としてねらわれ、一時は公園の約三分の一が農耕地に変わった。野幌基線は、その開拓者の「生活動脈」だった。だが、土地条件が悪く次々と離農したが、公園指定当時、札幌市境近くに二戸があったため、市道として残された。

「森を守るため、道路を封鎖する」という基本姿勢で努力してきた。そのために、園内で営農する住民にはフリーパスの許可証を与えることも考えたが、農家を訪ねる人をどうするかで

結局ダメになった。そのうえ、

周辺の住民からは逆に舗装、拡張の陳情が出されるなど、廃道は難しい情勢にある」と堀内俊輔さん(江別市役所建設部管理課長)は困惑顔だ。

道が江別市に廃道を求めたのは四十四年八月。この間、事態は前進するどころか、後ずさりをしていく。だが、道野幌森林公園事務所は「公園計画書には廃道することになっており、何としても既定方針を守ってもらいたい」と一歩もひかない。この道路が「自然破壊を引き起こしている」との多くの批判があるからだ。

昨年八月、この自然保護論議に「一石」が投げられた。札幌市が「入園者のために防じん舗装をしてほしい」と、江別

論争ばかり分断道路

大げさに言えば、たった一本の道路をめぐる道と江別市が十年越しの対立を続けている。

広い野幌の森には、延べ三十キロに及ぶ歩道が網の目状に延びている。そのほとんどが林道として造られたものだが、昭和四十三年度立自然公園に指定されたのを契機に、車の園内乗り入れをシャットアウトした。森林保護と、利用者に安心して自然

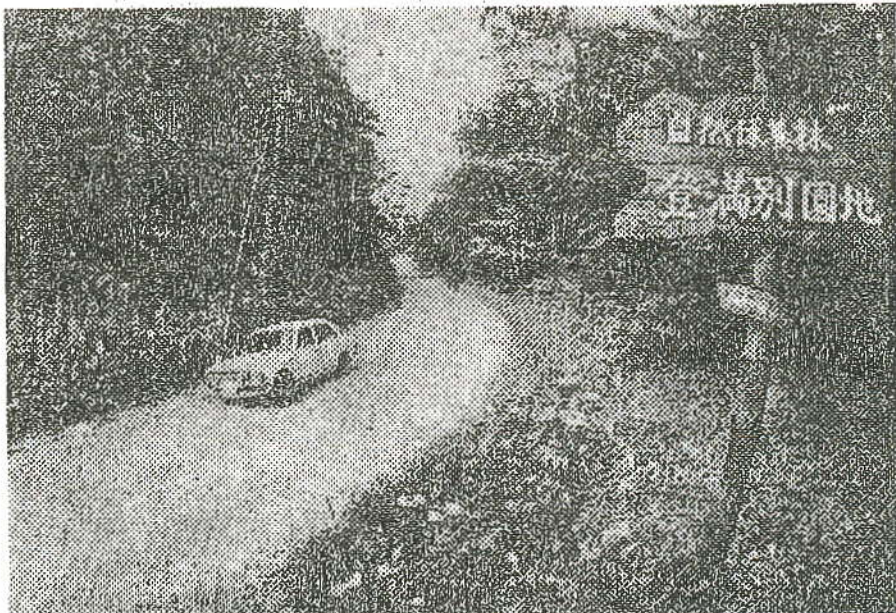
「森林を守るため、道路を封鎖する」という基本姿勢で努力してきた。そのために、園内で営農する住民にはフリーパスの許可証を与えることも考えたが、農家を訪ねる人をどうするかで

結局ダメになった。そのうえ、周辺の住民からは逆に舗装、拡張の陳情が出されるなど、廃道は難しい情勢にある」と堀内俊輔さん(江別市役所建設部管理課長)は困惑顔だ。

道が江別市に廃道を求めたのは四十四年八月。この間、事態は前進するどころか、後ずさりをしていく。だが、道野幌森林公園事務所は「公園計画書には廃道することになっており、何としても既定方針を守ってもらいたい」と一歩もひかない。この道路が「自然破壊を引き起こしている」との多くの批判があるからだ。

昨年八月、この自然保護論議に「一石」が投げられた。札幌市が「入園者のために防じん舗装をしてほしい」と、江別市に申し入れたからだ。「いつ果てるともない廃道問題で迷惑するのは利用者だけ。舗装とい

「森を守る」という百年の大計を誤らぬためにも、一日も早く解決してほしい」。木村敏男さん(野幌森林公園事務所職員)は訴える。



もうもうと砂ほこりを上げて車が走る「野幌基線」

S60.11.30

北海道新聞

野幌原始林のよさ引き出そう

江別市

活用方法を検討へ

初の関係部課会議開く

【江別】江別の偉大な財産・野幌原始林の有効活用を積極的にと、野幌森林公園や周辺用地の事業計画を協議する市役所内各関係部課の初の打合会議が二十九日、市民会館で開かれた。六十年度からスタートした市新総合計画では、都市

像のスローガンは「原始林と石狩川にいだかれたふれあいのまち」。しかし原始林の具体的な高度利用施策は、ほとんどないのが市政の実情で、これまで各部課がバラバラに検討を加えていた。これを改め、全庁一丸となって推進してゆく

が同会議の目的。企画部を総合窓口にして建設部、市教委など六部十一課一室の担当課長らが顔をそろえた。64年度後を見越した道立野幌総合運動公園各施設の活用、リサーチ・トライアングル・ノース(RTN)

構想に関連させながら原始林を見直してゆくことを確認。さらにセミナーハウスや森林キャンプ場などの新設、サイクリングロードや森林農園などのほか国際的イベントの開催も協議に上った。同会議は各部課の事業計画を来月中旬に整理、早い時期に市としての森林公園高度利用計画をまとめる考えだ。

新道

5'62.7.26

火災起きたら不安

森林公園

消防車交差ムリ

市が道路
通行実験 拡張を働きかけへ

【江別】野幌森林公園内の市道は森林火災の消火活動に耐えうる測員を待っているかどうかを確かめる実験が二十五日、同公園整備課園地から約一キロ林内に入った市道で行われた。

「車道」と呼ばれている市道は、路を万一の災害に備え、迅速な消火活動ができる「車道」に変更してほしいと道に陳情している市が、現状確認のため実験した。実験結果をもとに道路の拡張を要請する。

市道は、路を万一の災害に備え、迅速な消火活動ができる「車道」に変更してほしいと道に陳情している市が、現状確認のため実験した。実験結果をもとに道路の拡張を要請する。

上、この道路を「歩道」とした。だが当時は公園内に農家が残っていたこともあり、実際には「車道」として使用を認め、現在も林内を東西に抜ける唯一の道路として一日平均七百台の車が往来している。

こうした現状から、林内立ち入り者も多く、火災の危険も大きいとして市は「防災道路の役割を備えるため拡張整備して車道に変更したい」と道に要請していた。この日の実験は現状

道路で大型消防車が交差するなど消火活動が可能かどうかを確認するため行われた。

市消防本部の八、十のポンプ車二台を使った実験は、それぞれ車幅が二・五メートルあるため、道路幅四・五メートルの狭い部分ではまず交差は無理、広い部分でも

歩道としての道路幅が狭い路肩が深く、追い越し不可能と判断された。

実験に立ち会った道長五郎消防署長は「ポンプ車の活動が制限されることが多い。結果をもとに引き続き道路拡張を関係機関に要請する」と話していた。



森林公園内市道で消防ポンプ車の通行実験

1963年

野幌森林公園の歩道

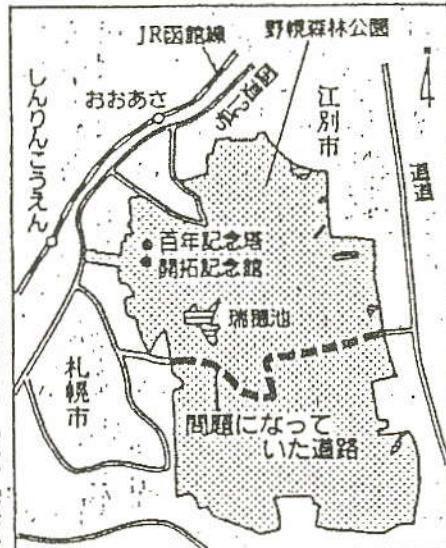
12/28 朝日

車道昇格認めぬ

検討グループ「拡幅もノー」

江別市が、道立自然公園・野幌森林公園（二千五百二二）の中心部を貫く歩道を「車道」に昇格、そのための拡幅を道に求めていた問題で、このために設けられた「検討ワーキンググループ」（座長、後援三専修大道短大教授）は二十七日までに「自然保護の立場から車道昇格、拡幅は認められない」とする報告書を道に提出した。

問題の道路は江別市登別別から札幌市白石区もみじ台に通じる幅四・六、長さ約四・六、中央部の〇・七、が道営林局の林道でその両側は江別市道、公



園計画面上は「歩道」だが、四十三年の道立自然公園指定当時は園内に農家もあり車が通っていた。現在、公園内に家はなくな

の要②直線化③拡幅（一〇・九）——を道に陳情、これに対し野幌森林公園を守る会（早稲田同会）は「実は誘致企業に便宜を図るための『企業道路』都市近郊の豊かな自然を守ってほしい」と道に要請していた。

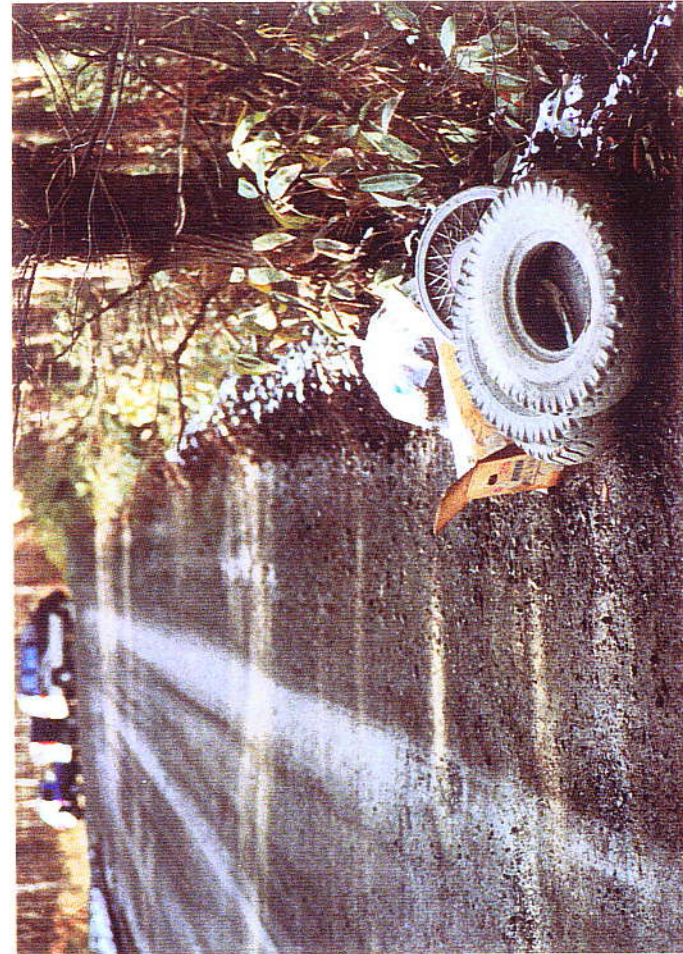
道は昨年七月、道自然環境保全審議会に意見を求め、自然公園部会内のワーキンググループが検討してきた。同グループは①直線化すると自然公園の第一種特別地域を通る②拡幅による伐採、大型車通行で環境破壊の恐れがある③道路では防火対策として不足する——などを理由に、江別市の要請を拒否。同時に都市近郊の貴重な平地天然林を将来にわたり保全するこ

とを基本に、公園の新たな管理運営システムづくりを提言した。道としてはこの報告を尊重し、新たな公園計画をたてる方針で、防火対策としては①パトリール車の配備、モニターテレビの配備、防火水槽の増設などを計画。専ら上車道となつてい

では江別市と協議したい、としている。これに対し、先端企業を誘致しよう江別市が進めている「リサーチライアングル・ノース（R.T.N.構想）」は、問題の道路が車道昇格を認められなかったことで苦しい局面に立たされた。

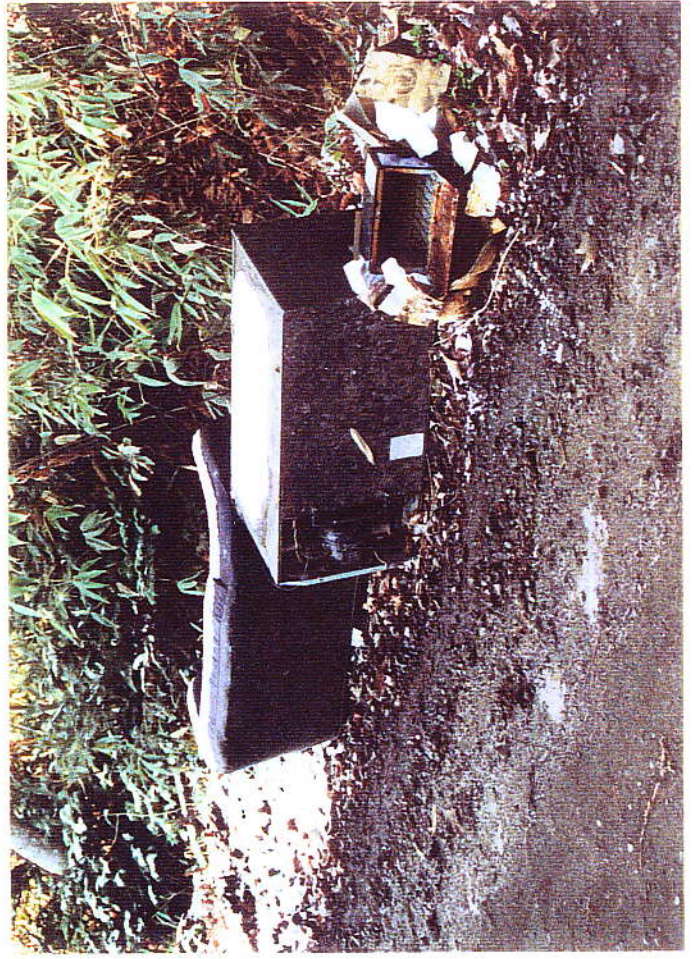
野幌の森のゴミ投棄①

登万別からもみじ台へ抜ける道路沿いの光景。投棄・回収が繰り返されている。



野幌の森のゴミ投棄②

登万別からもみじ台へ抜ける道路沿いの光景。投棄・回収が繰り返されている。



家電不法投棄、激しいほこり

森林公園内の市道をめぐって情報交換をする「フ
ォーラム野幌の森」メンバーと関係機関の担当者



「中央道路」実態を報告

江別で情報交換会が初会合

道立野幌森林公園を横断する市道「中央道路」について、関係機関の担当者が集まり協議する情報交換会の初会合が十七日、江別市の野幌公民館で開かれた。

農作物出荷などメリットも指摘

「中央道路」は、一般車の通行で生態系が大きな影響を受けているとして存廃論議が続いている。会合は同道路の車両通行止めを訴えている自然保護民団体の「フォーラム野幌」(五十嵐敏文代表)が呼びかけて開催。市、道立野幌森林公園事務所、石狩森林監督署の担当職員が出席した。

会合では、家電製品が不法投棄され、高速で走る車にタヌキなどの野生動物が

ニュースの お知らせ

北海道支社

報道課 〒060-8656

札幌市中央区北4西4-1

☎011(231)1775

千歳通信部 〒066-0021

千歳市東郊1-14-17

☎0123(23)2468

江別通信部 〒067-8674

☎011(382)3197

購読申込先

千歳
東部

0123(23)3633

ひかれ、まい上ぐるほこりがひどい、などの実態が報告された。交通事故や施設放火なども起きている。

一方、公園管理、野火などの際の緊急車出動、農家の作物出荷などのメリットも指摘され、今後、通過車両の利用実態調査をする必要性を話し合った。来月末に現地視察会を開催、七月には次回会合を開くことにしている。

同道路は、札幌市厚別区もみじ台通りの北星学園新札幌高校前を通り、江別市西野幌登満別を経て、道道江別恵庭線に抜ける全長三・五キロ。両端が市道、中央部分が石狩森林管理署

春の支笏湖で鳥観察

29日

「支笏湖に春がやってきた・バードウォッチング」が、二十九日午前十時から千歳市の支笏湖畔の「野鳥の森」で開かれる。環境省支笏湖自然保護事務所と休暇村支笏湖の主催。参加費は無料で、双眼鏡の無料レンタルも行つ。申し込み、問い合わせは休暇村支笏湖(☎0123・25・2201)へ。

よこやま

18日

平成16年 月 日

野幌の森・中央道路の
車輛通行止めを求める

要 望 書

北海道知事 高橋 はるみ殿
江別市長 小川 公人殿

フォーラム野幌の森
代表 五十嵐 敏文
江別市大麻205の12
田村 稔方
TEL 011-386-4516

趣 旨

北海道立自然公園指定時（昭和43年）以来の懸案事項である「野幌の森・中央道路」（野幌基線）の一般車輛通行止めにむけた具体的施策を早急に実施して下さい。

理 由

野幌の森は我が国ではめずらしい大都市近郊の平地林であり、ウィーンの森やフランクフルトの森などに並ぶ都市近郊の森として世界的に有名なところではある。

代表的な野生生物にはクマゲラ、オオタカ、オオジシギなどの鳥類があげられ、サルメンエビネなど500種類を超える植物が生育しており、その生態系の豊かさはここで語り尽くすことができません。

この森は北海道立自然公園に指定されていますが、四季おりおりの変化に富んだ自然環境は道内外の利用者に広く親しまれています。

こうした野幌の森が先人達により守り育てられてきた自然遺産であることは衆知のところであり、未来に引き継ぐべき貴重な自然遺産です。

現在、この森をふたつの江別市道が横断しています。

ひとつは森の南側（崩壊したサギの森近く）を横断する江別市道であり、いまひとつは森の中心部を横断する江別市道（以下、中央道路）です。

前者は同自然公園の南部の普通地域に沿って横断するものですが、後者は同公園の中央部の第2種特別地域内を横断しています。

後者の道路、すなわち中央道路は、昭和44年4月に町村金吾知事が議会答弁で「自然公園内の道路計画は、無車道地区を作って、車両の通らない道路を作ること」と答弁した「無車道地区」にあります。

その後、同道路は

① 昭和61年3月、江別市議会でRTN計画に伴い、同道路を火災対策の道路として拡幅整備したい旨の市長発言がある。（実質は江別市RTN工業団地と札幌市テクノパークを結ぶ道路。）

② 昭和62年6月、江別市長が、知事に公園利用計画の「歩道」を「車道」に変更するよう陳情する。

③ 昭和63年12月、北海道は、同道路について公園利用計画の「歩道」の位置付けを継続するなどの決定をする。

④ 江別市は、これまで同道路を同自然公園利用計画の「歩道」とすることに同意している。

等の経緯を経ているにも拘らず、一般車輛の通行止めがされないまま、現在に至っています。

このため、

⑤ 同公園利用者は同道路を危険であり、砂塵などで汚い等々から「歩道」として利用していない。

⑥ 同公園の特別地域でゴミの不法投棄が繰り返されており、世界的に異常な現象である。

このように野幌の森・中央道路は、バブル経済の象徴である工業団地開発計画（江別市においては昭和57年頃策定されたRTN計画）により北海道立自然公園指定時の「無車道地区」の実現が阻まれ、時代の波に翻弄され続けています。

また、近年、この森は周辺環境の開発が進み、生態系として孤島化しつつあります。

一方、この森周辺の生活道路の整備状況は高い水準にあり、中央道路の一般車輛通行止めは何ら支障がありません。

北海道並びに江別市は中央道路に係る過去の経緯及び現状を熟慮し、野幌の森が未来に引き継ぐべき貴重な自然遺産であることに深く配慮し、同道路の一般車輛通行止めにむけた具体的施策を実施して下さい。同道路問題を解決することは、両行政間の責務です。