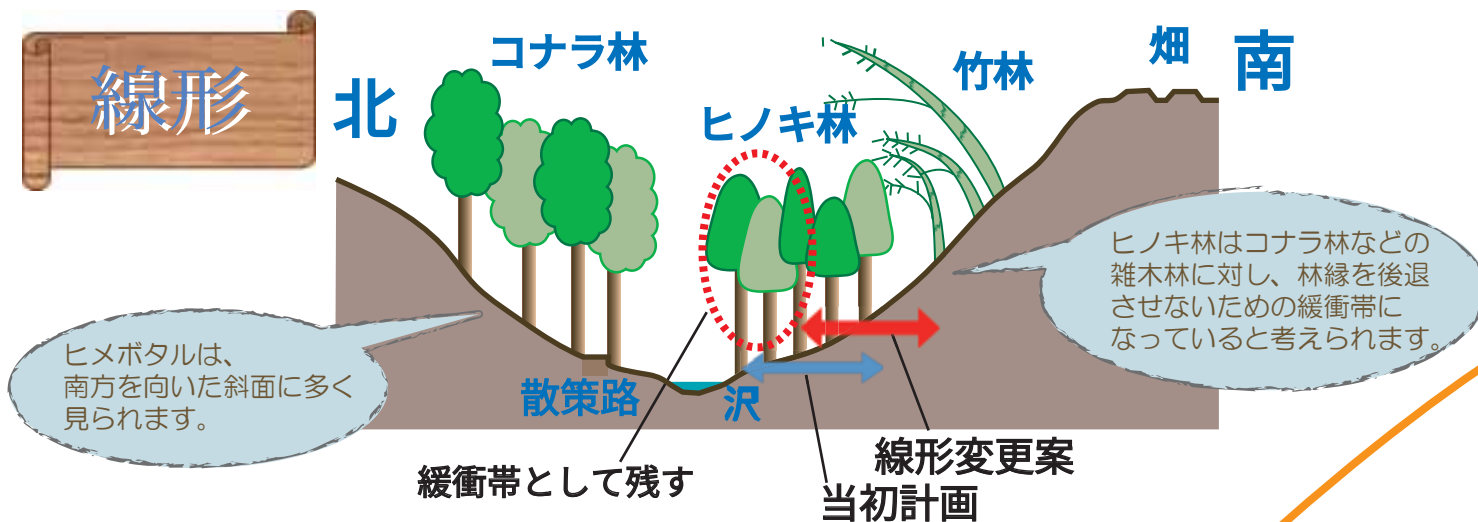


《特集!》 環境に配慮した取り組み～パート1～

都市計画道路 弥富相生山線は、昭和32年に都市計画決定され、平成5年に当該区間の事業に着手しました。

道路が相生山緑地を横断していることから、様々な意見があり、平成13年に自然環境等の専門家で構成する「環境に配慮した道づくり専門家会」を設置・検討を重ね、専門家会主催の地域説明会にて住民意見をお聞きしたうえで、提言のとりまとめをいただきました。その後平成16年より工事を着手し、約8割の事業進捗のところで、平成22年より工事は中断しています。

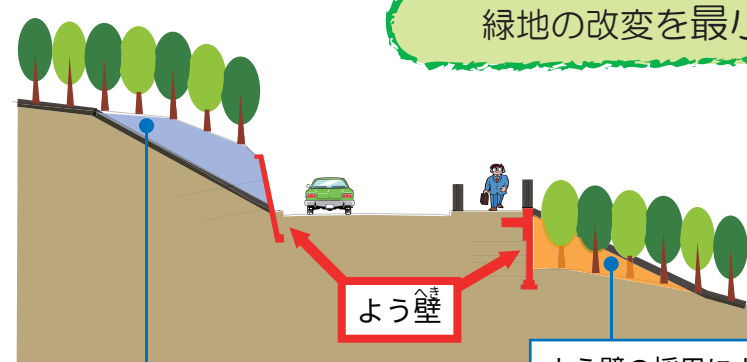
今回は特集として、専門家会の提言内容や施工への反映状況について紹介します。



※コナラ林の林縁後退を避けるため、ヒノキ林を緩衝帯として利用し、ヒメボタルへの影響の小さいヒノキ林・竹林を通す線形が提案されました。

《よう壁構造》

- 切土・盛土による大きな法面が生じる場所の改変面積を小さくできます。



緑地の改変を最小化

現地のように



提言に従い...

地域への説明会で住民の皆様のご意見をお聞きしたうえで、提言の取りまとめがなされ、設計が見直されました。具体的な施工段階における配慮事項は、パートナーシップ型のワーキンググループ（施工ワーキング）で検討しています。

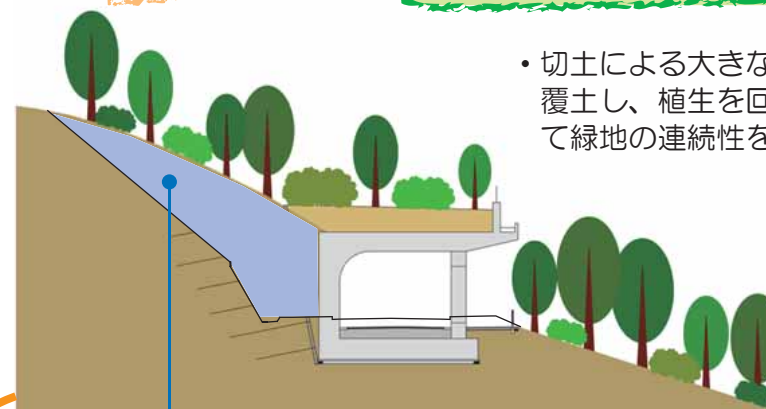
構造

【方針】

改変面積を縮小（自然環境への影響を極力小さく）するために構造物を導入し、それを自然環境で覆っていきます。また、両側歩道を片側歩道に変更して道路幅全体を狭くします。

《シェルター構造》

森の緑を復元
(植生回復→緑地の連続性)



・切土による大きな法面が生じる場所を覆土し、植生を回復させることによって緑地の連続性を高めることができます。

現地のように

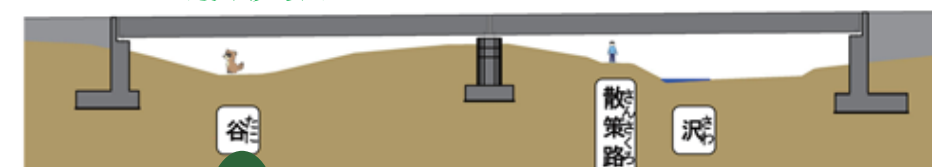


提言に従い...

《橋りょう構造》

- ・沢すじが道路の下を通り、分断されません。
- ・道路の下を中型・小型動物が移動できます。
- ・道路の下を人が通行でき、散策路が分断されません。
- ・生態系の連続性を保つことができます。

保全対象（沢、散策路etc...）の改変を回避



橋りょうと同じように道路の下を中型・小型動物が移動できるように配慮し、エコトンネルもつくりました。

現地のように



橋りょうの採用により改変を回避できた部分

次回パート2は、環境に配慮するために採用した「シェルター構造」や「よう壁」を建設することによる緑地への影響について、施行ワーキングで調査した結果をご紹介します。