

### 国道におけるエゾシカ横断ポイントの集約によるロードキル対策について

国土交通省 北海道開発局 室蘭開発建設部 苫小牧道路事務所 正会員 ○上村 達也  
 国土交通省 北海道開発局 室蘭開発建設部 苫小牧道路事務所 非会員 佐野 法彦  
 国土交通省 北海道開発局 室蘭開発建設部 苫小牧道路事務所 非会員 宮武 一郎

#### 1. はじめに

苫小牧道路事務所管轄の一般国道 36 号美沢地区において道路管理者が処理したエゾシカのロードキル件数は、2004 年 18 頭、2005 年 16 頭、2006 年 17 頭であった。このほか、エゾシカと車が衝突しても道路外に逃げたケースやニアミスといったケースも考えられることから、当該区間における交通事故の危険性の高さが予想される。

こうした状況を踏まえて、2002 年にエゾシカ乱横断防止柵（図-2）を試験的に設置した結果、設置区間のロードキル件数が減少したことが確認された

（図-3）。しかし、柵が設置できない取り付け道路からの横断を防ぐことはできないため、設置後 3 件のロードキルが発生している。柵の設置区間が延長されると、さらに交差点におけるロードキルが集中する傾向が顕著になると予測される。本稿では、今までのロードキルの傾向の分析とエゾシカ柵を延長することによるエゾシカの生息域内移動による国道横断箇所に対する新たな取組み、これにより期待される効果について報告する。

#### 2. 試験区間の概要

一般国道 36 号は、道都札幌と北海道最大の取扱量を誇る特定重要港湾苫小牧港を結ぶ重要な路線である。今回試験区間とした美沢地区（図-1）は、新千歳空港から車で 10 分程の距離に位置している。西部に支笏洞爺国立公園にある樽前山とその裾野が広がり、東部には日高山脈へとつながる山々、中央部にはウトナイ湖を中心とした勇払平野が広がり石狩平野へと続いている。また、一般国道 36 号は、4 車線道路であり、平日の 24 時間交通量は約 26,000 台となっている。

また、苫小牧と千歳市の境界である当該地区には明治初期のエゾシカ肉の缶詰工場の記念塔や記念石碑が置かれていることから想像できるように、昔からエゾシカの多い地域であった。



図-1 試験区間位置図

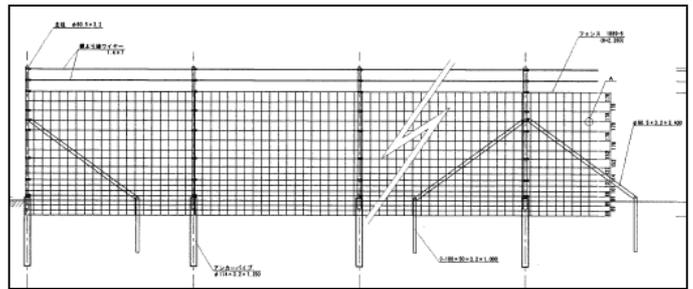


図-2 エゾシカ乱横断防止柵標準図(H=2.5m)

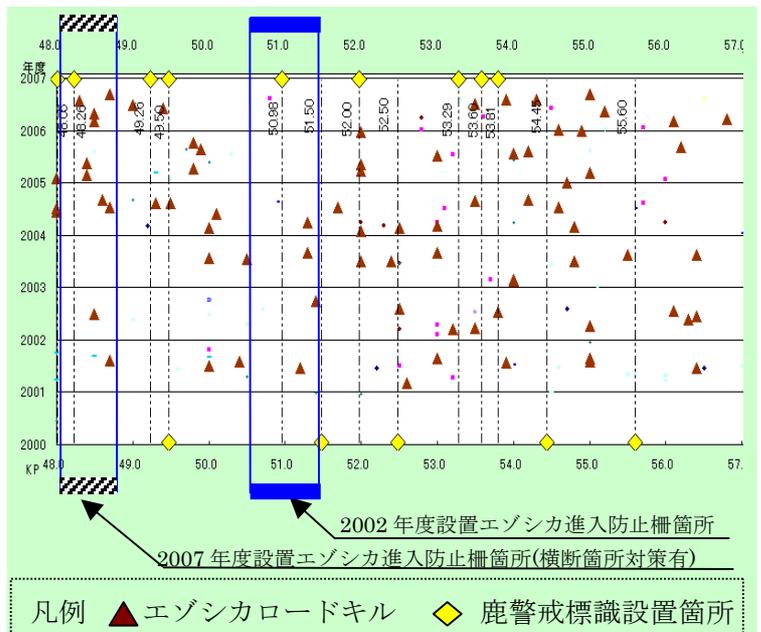


図-3 2000～2006 年度エゾシカロードキル発生分布とエゾシカ進入防止柵設置箇所の関係

キーワード ロードキル, エゾシカ対策, 国道, 鹿柵, 動物, 乱横断防止

連絡先 〒053-0816 北海道苫小牧市日吉町 2 丁目 1-5 国土交通省北海道開発局苫小牧道路事務所 T E L 0144-72-5165

### 3. エゾシカの生態と交通事故の発生原因

一般的なエゾシカの生息環境や行動圏といった生態的特徴と交通事故が発生しやすい箇所の特徴については以下に示すとおりである。

#### <エゾシカの生態>

- ・生息場所：樹林地と農地・草地との境界線付近を好む。
- ・季節移動：冬季にはより積雪の少ない地域に移動する。
- ・移動距離：他地域における事例から 6km 以上の広域に及ぶ。

#### <交通事故発生箇所の特徴>

- ・被害発生箇所は、道路と生息場所、季節移動とが交差する箇所が多い。また、ドライバーの視点からスピードが落ちにくく、視界が悪い場所が多い。
- ・移動ルートと国道が平面交差する箇所ですら柵を設置してしまうと、生息域を遮断することとなる。
- ・試験区間におけるロードキルの月別発生件数（図-4）は、春期の6月、秋期の10、11月に集中している。

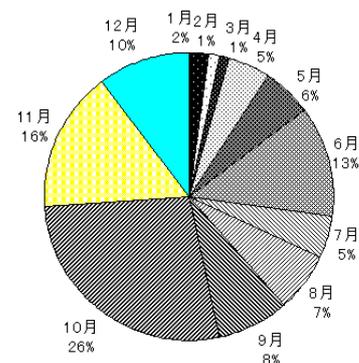


図-4 2000～2006年度エゾシカロードキル月別割合

### 4. エゾシカ横断箇所の集約と横断箇所の安全対策

以上に述べた取り付け道路との交差部では鹿柵を設置できないという一般国道の制約条件、及びエゾシカの一般生態とこれに関連する交通事故発生の特徴等を踏まえて、当該路線の交通事故対策を検討した。

鹿警戒標識設置（図-3）による注意喚起については、ドライバーには認識されるもののスピードを落とす効果は十分とはいえない<sup>1)</sup>。また、エゾシカに対し自動車から逃避させる様々な対策については現在研究途上である。そこで、ドライバーに道路に接近する鹿を認識させる逆転の発想で、平成19年3月にエゾシカ乱横断防止柵（図-5）を約1km区間に試験的に設置した。

この箇所では平成14年度に設置したエゾシカ乱横断防止柵（図-2）と同じ規格であるが、横断箇所について次の対策を新たに試みた。

- ①鹿の横断箇所を集約させるため、エゾシカの獣道を調査した上で横断箇所の位置を決定するとともに、エゾシカが迂回する限度を 300m 程度とした。
- ②集約した鹿横断箇所の幅は、エゾシカ横断函渠の事例より幅 4m 以上必要とするが、センサーライトを設置しドライバーの鹿早期発見を目的とするため、センサーライトの許容範囲を考慮し 10m とした。

- ③鹿を避けた車の事故を減少させるため横断箇所に滑り止め舗装することで、制動距離の減少だけでなく、ドライバーに視覚的注意喚起の役割をも持たせた。

#### 5. 今後の課題

エゾシカの乱横断防止柵により設置箇所のロードキルの減少が確認できた。ただし、試験施工に関しては、①横断集約箇所ではエゾシカが確実に車線の反対側に抜けられるか、②センサーライトで照らされたエゾシカをドライバーがどの程度認識できるか、③認識できてもスピードが抑制され事故回避できるか、などの課題が想定されるため、今後試験施工区にてエゾシカ行動のモニタリング調査を実施し、効果検証が必要である。

今後は、エゾシカ乱横断防止柵と横断箇所事故対策の適用範囲の拡大に向けた検討やソフト対策としてドライバーへのエゾシカの横断情報をビジュアルに伝え、かつ長距離ドライバーの鹿に対する注意箇所を集約したり、発生時期を見据えてパンフレット「鹿との衝突を起こさないために」を配布し、さらなるエゾシカのロードキル防止に努めるとともに、鹿の生息域移動に与える影響などについても検討を重ねたい。

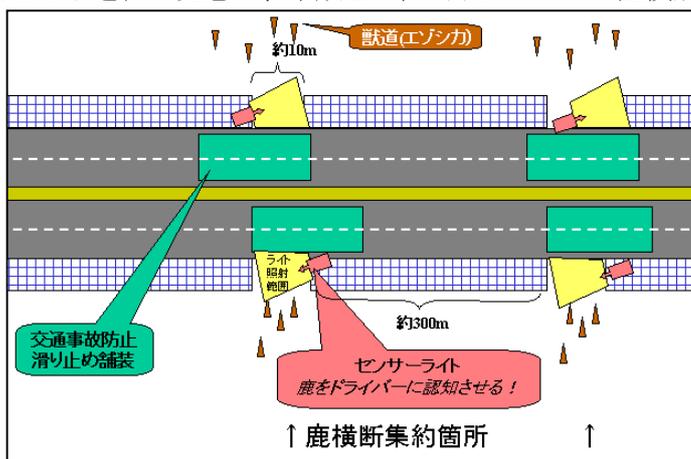


図-5 エゾシカ国道横断箇所に対する対策平面図