

資料-3

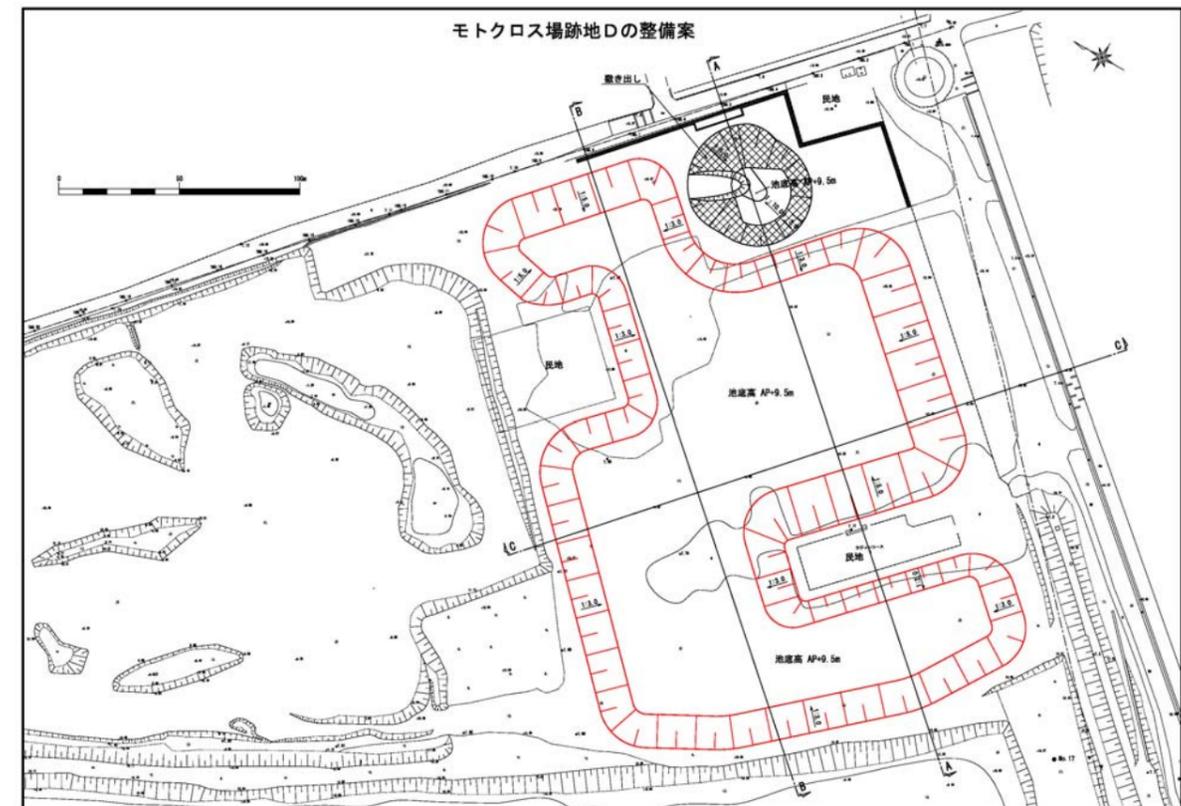
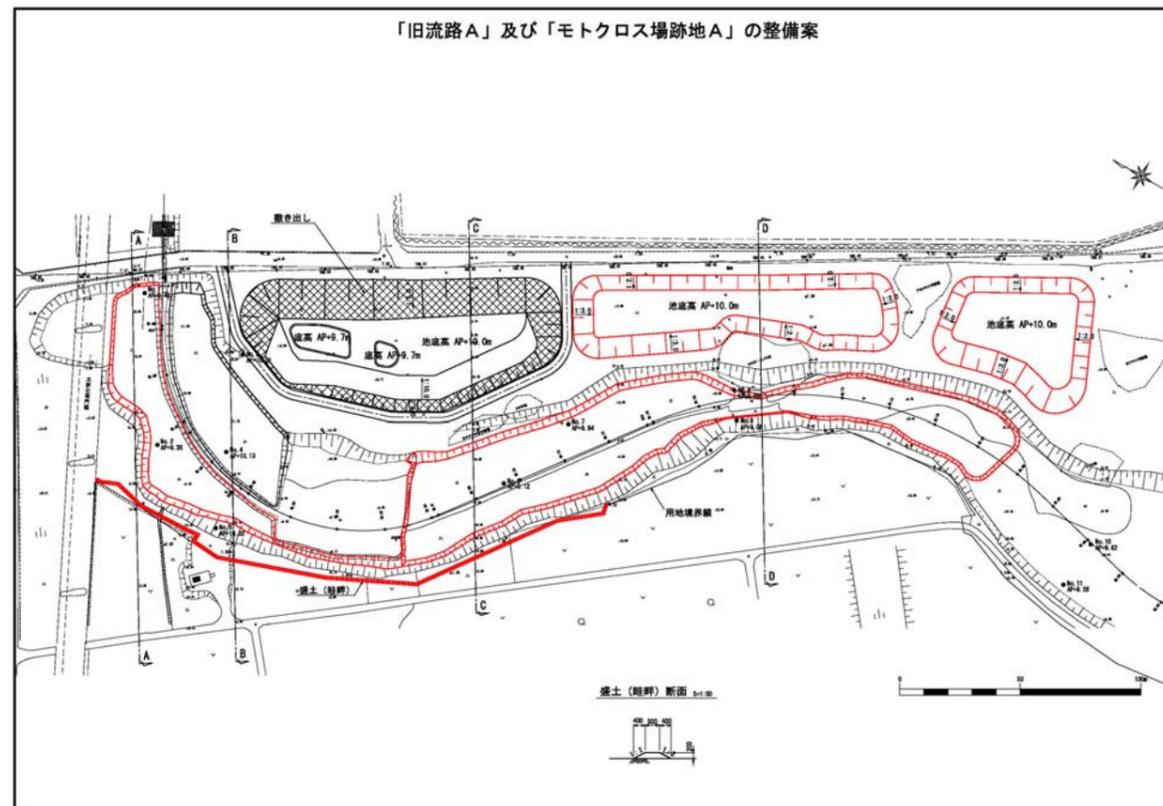
第32回荒川太郎右衛門自然再生協議会  
2012年9月29日

平成24年度の自然再生整備(案)

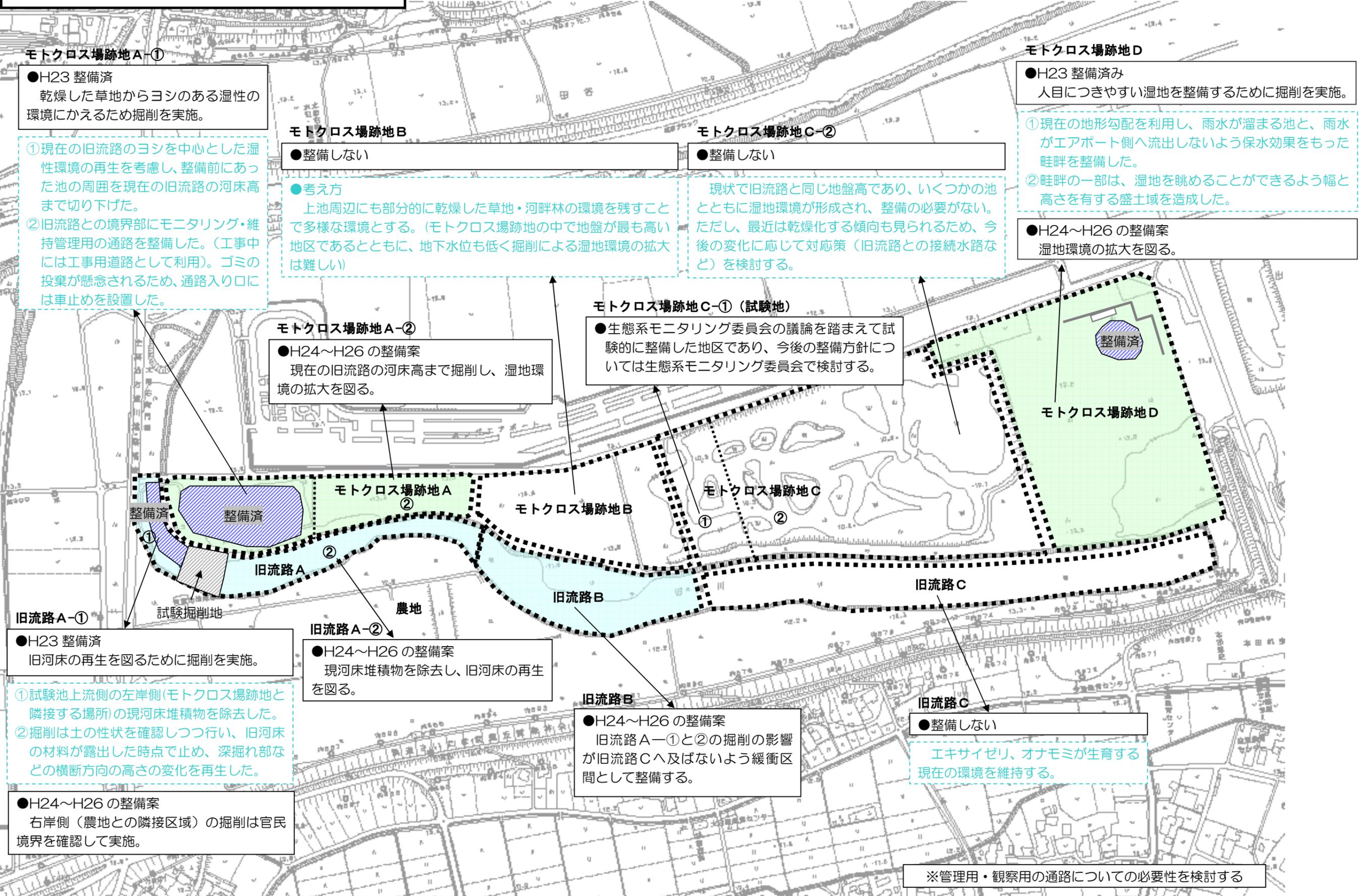
第8回管理目標ワーキング（平成24年8月7日）では、自然再生工事の施工内容について、協議を行いました。協議結果の概要は下記のとおりです。

- 今年度の工事については、協議会の決定事項である旧流路Aの掘削を引き続き進めるとして、意見がまとまりました。
- 旧流路の掘削土は、当初の計画に沿ってモトクロス場跡地AとDへ撒き出して、余った分は仮置きすることになりました。また、撒き出した土は雨で流れるため土を抑える方策があっても良い、土を撒いた範囲と撒いていない範囲が後で分かる様にした方が良い、との意見がありました。
- モトクロス場跡地AとDの残りの範囲は、掘削の形状や方法などについて、今後のワーキングで議論することになりました。

<参考：ワーキングの協議で使用した元図>



# 上池の掘削方法(案)について



**モトクロス場跡地A-①**  
 ●H23 整備済  
 乾燥した草地からヨシのある湿性の環境にかえるため掘削を実施。

①現在の旧流路のヨシを中心とした湿性環境の再生を考慮し、整備前にあった池の周囲を現在の旧流路の河床高まで切り下げた。  
 ②旧流路との境界部にモニタリング・維持管理用の通路を整備した。(工事中には工事用道路として利用)。ゴミの投棄が懸念されるため、通路入り口には車止めを設置した。

**モトクロス場跡地B**  
 ●整備しない

●考え方  
 上池周辺にも部分的に乾燥した草地・河畔林の環境を残すことで多様な環境とする。(モトクロス場跡地の中で地盤が最も高い地区であるとともに、地下水位も低く掘削による湿地環境の拡大は難しい)

**モトクロス場跡地C-②**  
 ●整備しない

現状で旧流路と同じ地盤高であり、いくつかの池とともに湿地環境が形成され、整備の必要がない。ただし、最近では乾燥化する傾向も見られるため、今後の変化に応じて対応策(旧流路との接続水路など)を検討する。

**モトクロス場跡地D**  
 ●H23 整備済み  
 人目につきやすい湿地を整備するために掘削を実施。

①現在の地形勾配を利用し、雨水が溜まる池と、雨水がエアポート側へ流出しないよう保水効果をもった畦畔を整備した。  
 ②畦畔の一部は、湿地を眺めることができるよう幅と高さを有する盛土域を造成した。

●H24~H26の整備案  
 湿地環境の拡大を図る。

**モトクロス場跡地A-②**  
 ●H24~H26の整備案  
 現在の旧流路の河床高まで掘削し、湿地環境の拡大を図る。

**モトクロス場跡地C-①(試験地)**  
 ●生態系モニタリング委員会の議論を踏まえて試験的に整備した地区であり、今後の整備方針については生態系モニタリング委員会で検討する。

**旧流路A-①**  
 ●H23 整備済  
 旧河床の再生を図るために掘削を実施。

①試験池上流側の左岸側(モトクロス場跡地と隣接する場所)の現河床堆積物を除去した。  
 ②掘削は土の性状を確認しつつ行い、旧河床の材料が露出した時点で止め、深掘れ部などの横断方向の高さの変化を再生した。

●H24~H26の整備案  
 右岸側(農地との隣接区域)の掘削は官民境界を確認して実施。

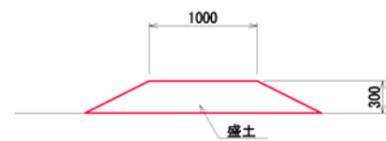
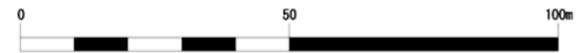
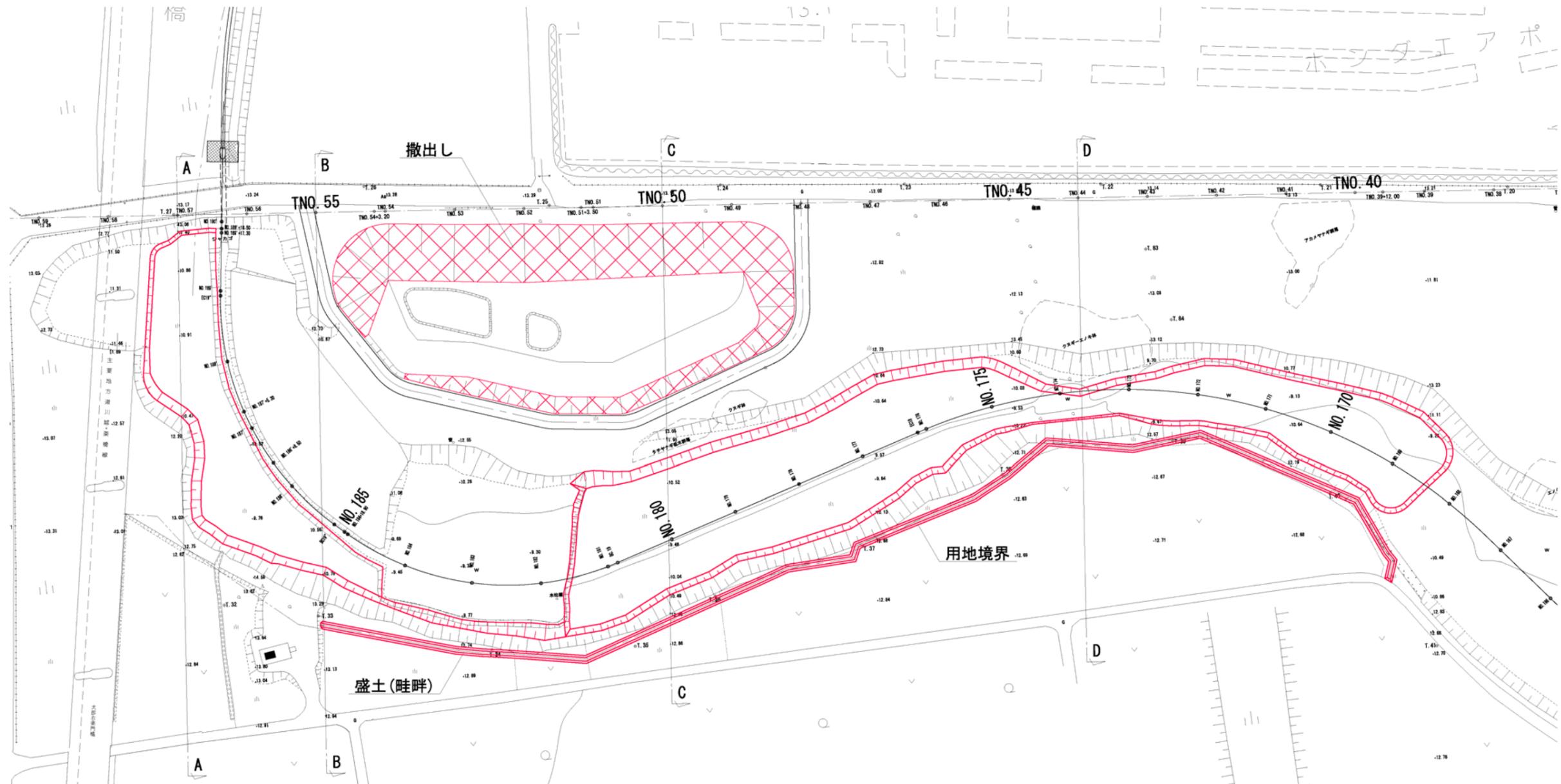
**旧流路A-②**  
 ●H24~H26の整備案  
 現河床堆積物を除去し、旧河床の再生を図る。

**旧流路B**  
 ●H24~H26の整備案  
 旧流路A-①と②の掘削の影響が旧流路Cへ及ばないように緩衝区間として整備する。

**旧流路C**  
 ●整備しない  
 エキサイゼリ、オナモミが生育する現在の環境を維持する。

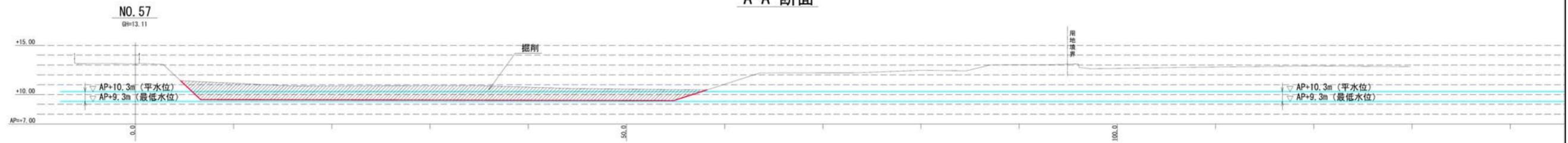
※管理用・観察用の通路についての必要性を検討する

# 「旧流路A」及び「モトクロス場跡地A」の整備案

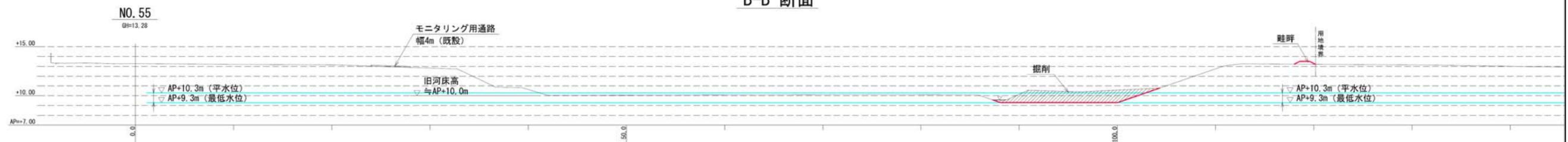


# 「旧流路A」及び「モトクロス場跡地A」の整備案

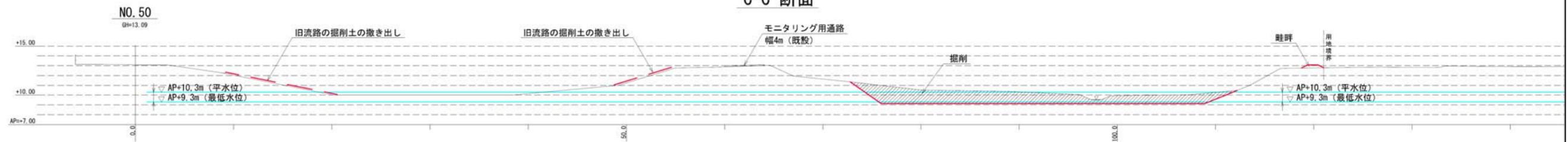
## A-A 断面



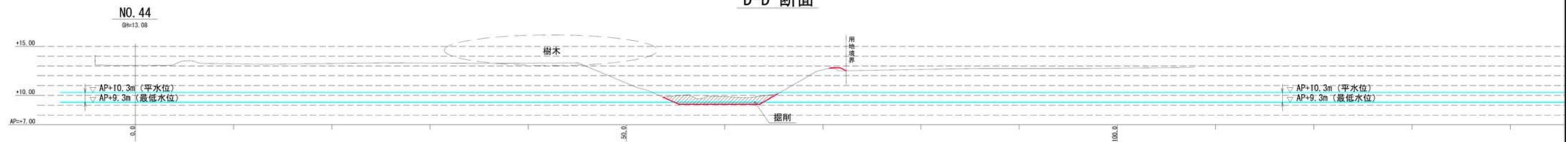
## B-B 断面



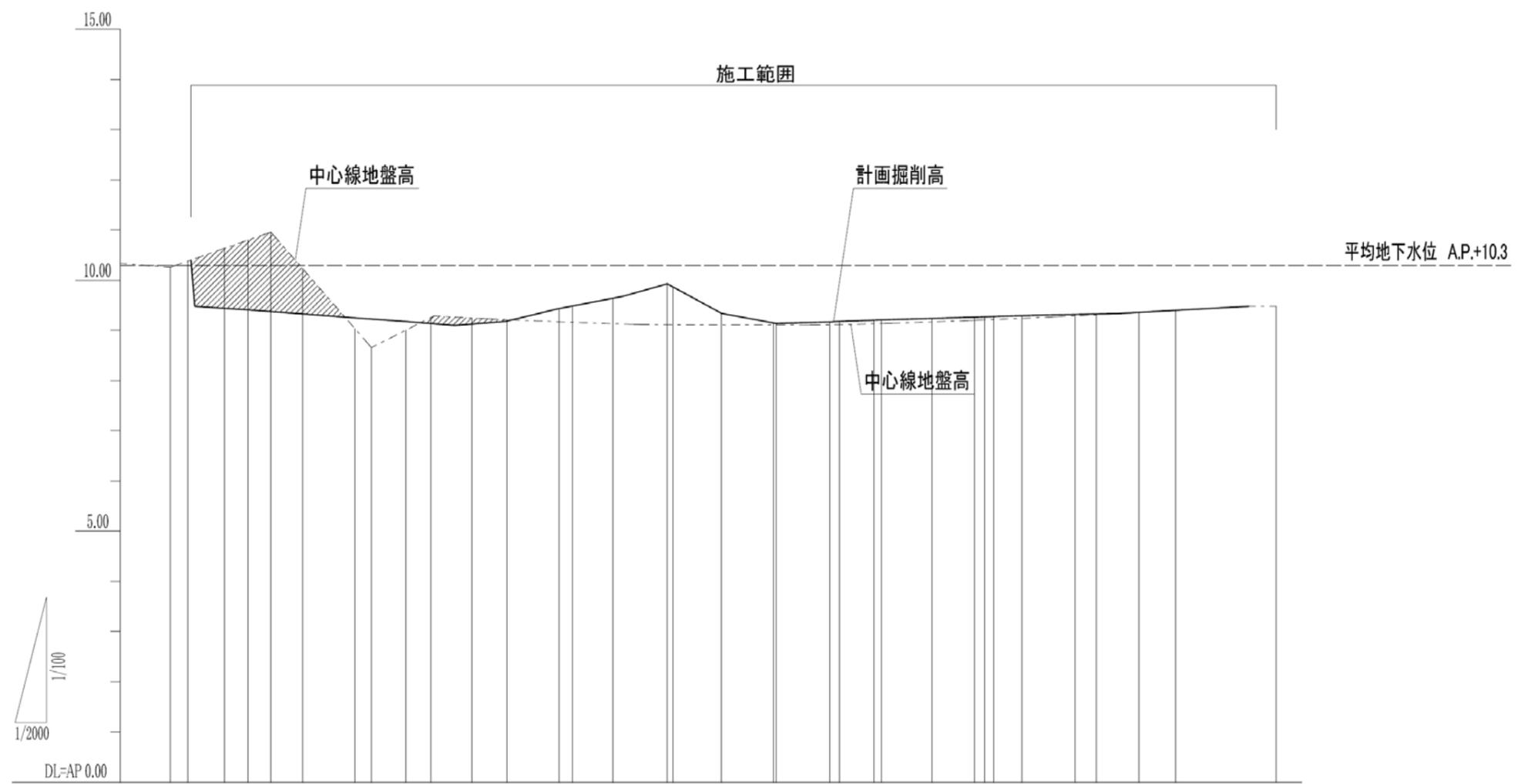
## C-C 断面



## D-D 断面

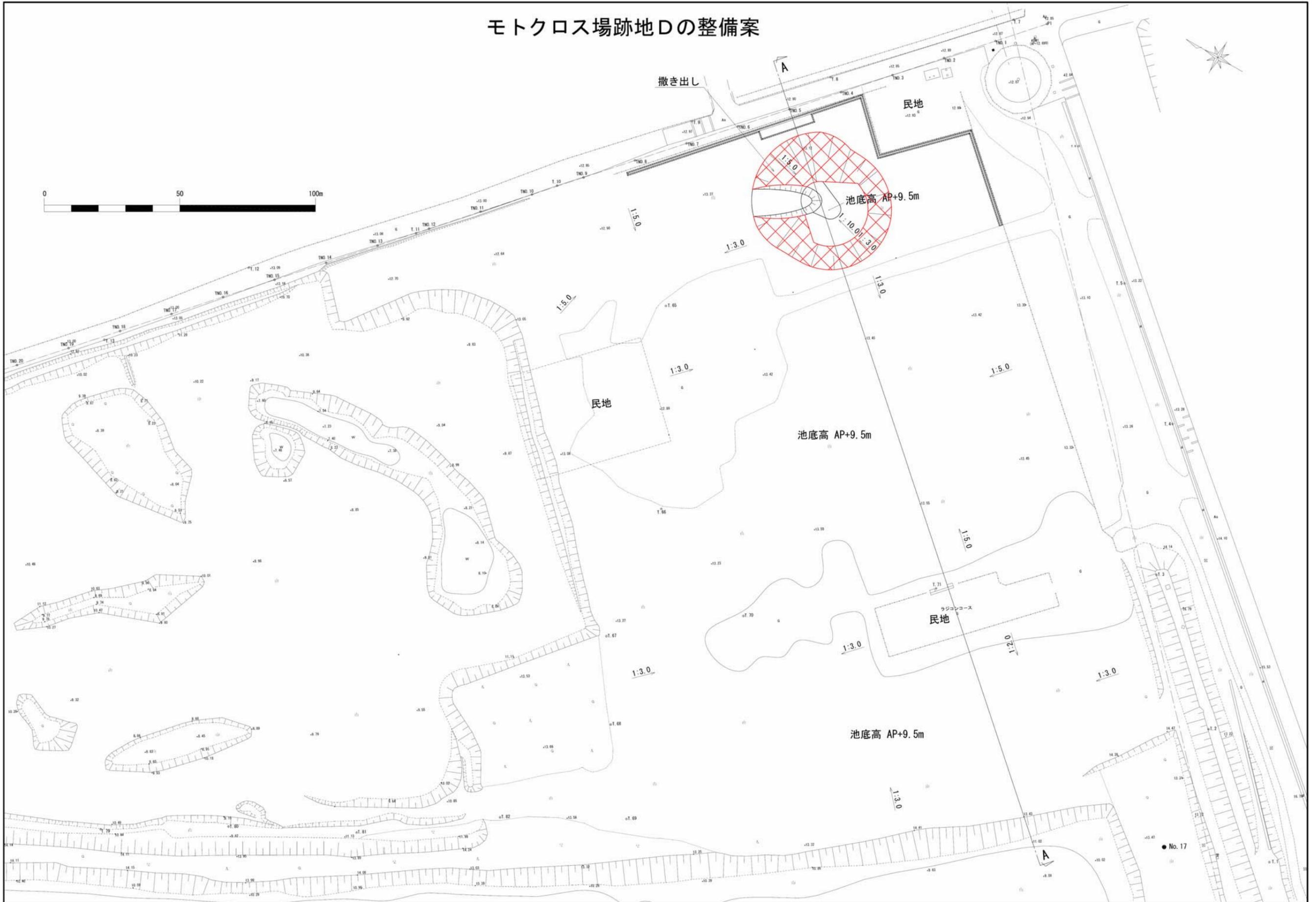


縦断図 S=1:100  
S=1:2000



视点	单距離	追加距離	中心線地盤高	左岸地盤高	右岸地盤高	計画掘削高	切土	盛土	勾配
NO.168 (NO.39)	0.00	7.01	10.26 10.38			9.48			
NO.39+12.00	14.53	21.54	10.64			9.44			
(NO.40)	9.22	30.76	10.80			9.41			
NO.170	9.24	40.00	10.96			9.38			
(NO.41)	12.63	52.63	10.23			9.33			
(NO.42)	20.79	73.42	9.04			9.25			
NO.172	6.38	80.00	8.66			9.23			
(NO.43)	13.63	93.63	9.00			9.18			
(NO.44)	10.02	103.65	9.26			9.10			
NO.174	16.35	120.00	9.25			9.08			
(NO.45)	13.83	133.83	9.21			9.18			
(NO.46)	20.76	154.59	9.17			9.43			
NO.176	5.41	160.00	9.16			9.49			
(NO.47)	16.12	176.12	9.13			9.68			
(NO.48)	21.60	197.72	9.11			9.93			
NO.178	2.28	200.00	9.11			9.87			
(NO.49)	19.32	219.32	9.11			9.34			
NO.180	20.68	240.00	9.11			9.15			
(NO.50)	0.93	240.93	9.11			9.14			
(NO.51)	21.53	262.46	9.11			9.17			
(NO.51+3.50)	3.66	266.12	9.12			9.18			
NO.182	13.88	280.00	9.13			9.20			
(NO.52)	2.89	282.89	9.14			9.21			
(NO.53)	20.09	302.98	9.17			9.24			
NO.184	17.02	320.00	9.20			9.27			
(NO.54)	4.10	324.10	9.21			9.28			
(NO.54+3.20)	3.60	327.70	9.22			9.28			
NO.184+18.90	11.20	338.90	9.24			9.29			
NO.185	21.10	360.00	9.29			9.32			
NO.185+8.50	8.50	368.50	9.31			9.34			
NO.187+5.30	16.80	385.30	9.36			9.37			
NO.188	14.70	400.00	9.40			9.40			
NO.190	40	440.00	9.48			9.48			

# モトクロス場跡地Dの整備案



# モトクロス場跡地Dの整備案

## A-A 断面

