

第1章 事業計画の概要

1.事業の名称

一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路

2.事業者の氏名、住所

氏名：国土交通省 中部地方整備局長 大村 哲夫

住所：愛知県 名古屋市 中区 三の丸二丁目五番一号

3.事業の種類

一般国道（自動車専用道路）の新設

4.事業の目的

三遠南信自動車道は、第四次全国総合開発計画で提唱された交流ネットワーク構想を推進するため、全国的な高速交通体系である高規格幹線道路網に位置づけられた一般国道の自動車専用道路です。

この道路は、第1,2東海自動車道や中央自動車道等と一体となって、我が国の産業・文化・社会経済活動の振興に寄与するとともに、地域相互間の連帯強化や既存の高速交通体系に取り残された地域への高速サービスの提供を図り、奥三河・北遠州・南信州地域の秩序ある開発、発展に寄与する道路です。

現在、長野県と静岡県を結ぶ唯一の幹線道路である一般国道152号は、県境の青崩峠で通行不能であり、代替道路である兵越林道及び市道白倉川線も狭隘で急勾配や急カーブが連続し、通行に危険が伴うとともに、冬季は積雪や凍結等により実質的に通行不能になります。

青崩峠道路は、三遠南信自動車道の一部として位置づけられた長野県飯田市南信濃から静岡県浜松市水窪町に至る延長約6kmの道路であり、青崩峠の通行不能区間を解消して地域交通の利便性と安全性の向上に寄与するとともに、三遠南信自動車道を形成して、全国的な広域ネットワークの連結による地域連携及び地域振興に寄与することを目的としています。

青崩峠道路は、昭和58年度に国道152号の通行不能区間解消を目的に一般国道の一次改築として事業化し、昭和62年に三遠南信自動車道の一部として高規格幹線道路網に組み込まれました。平成6年7月の草木トンネル供用後、各種調査を進めつつルート選定を実施する一方、平成13年4月に「三遠南信自動車道の整備方針の見直し」を発表しました。

また、平成14年度には地元代表と有識者からなる「青崩峠道路懇談会」を開催し、青崩峠道路を早急に整備するための提言として、以下の提言をいただきました。

走行性・安全性・快適性の高いルートとして整備する

すぐれた自然環境や景観に配慮する

貴重な文化的遺産の保存に配慮する

早期整備・コスト・地域の利便性などの総合的な観点よりルートは、中央構造線の西側の最短ルートとし、2車線で整備する事が望ましい。

草木トンネルについては、より地域の生活道路として活用できるようにする

本事業は、青崩峠道路の長野県側（延長約3km）について整備を行うものです。

5. 事業の内容

(1) 実施場所

対象事業実施区域（以下、「実施区域」と称する）とは、計画された目的に応じた機能を有する対象道路のほか、土地の形状の変更を伴う道路の付属物を含む範囲のことをいいます。実施区域及び既に入手している情報によって、1以上の環境要素（本方法書において最も広範囲に設定されている要素は景観）に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域として、実施区域から概ね片側3kmを含む範囲を「調査区域」とします。

図1.1.1、図1.1.2に実施区域及び調査区域の位置を示します。

< 道路の区間 >

起点：長野県飯田市南信濃
終点：長野県・静岡県境

また、実施区域が通過、または隣接する行政単位を「調査対象地域」とし、本事業による関係地域の範囲とします。統計など行政単位で地域の概要を述べる事項については、調査対象地域を対象として記載します。

ただし、実施区域が通過する飯田市南信濃は、2005年10月に飯田市と合併したばかりであり、地域の特徴をより明確に表すために、統計値等は飯田市全体ではなく、合併前の下伊那郡南信濃村のデータを用いることとします。

表1.1.1に調査対象地域を示します。

表1.1.1 実施区域が通過または近接する行政単位（調査対象地域）

県名	市村名
長野県	飯田市南信濃
	下伊那郡 天龍村

(2) 規模

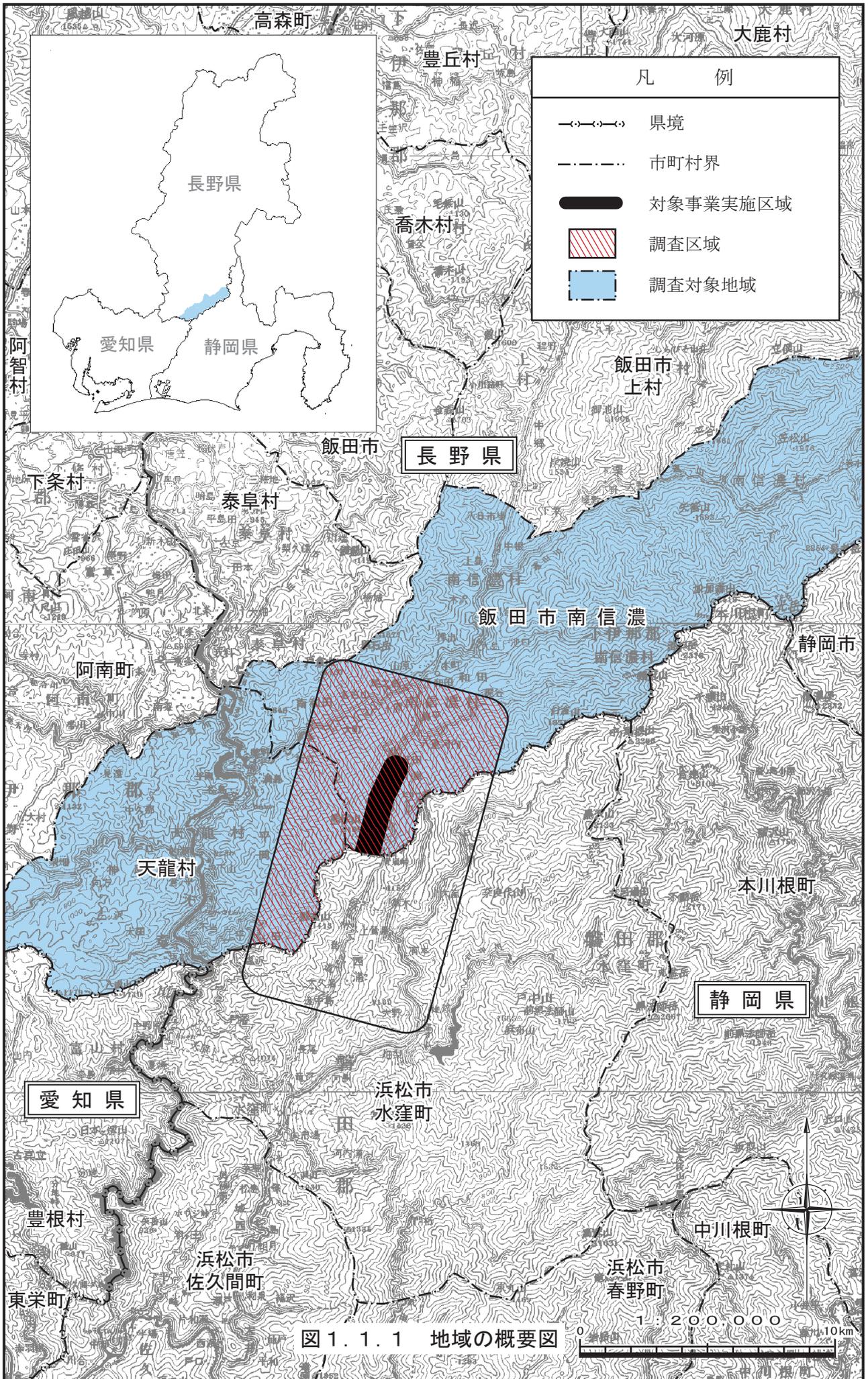
- 1) 道路延長： 約3km（長野側）
- 2) 車線数： 全区間2車線
- 3) 道路の構造規格： 第1種第4級
- 4) 設計速度： 時速60km
- 5) 計画交通量： 4,300台/日（平成42年推計）

注)計画交通量は現段階の推計値であり、今後の見直しにより修正する可能性があります。

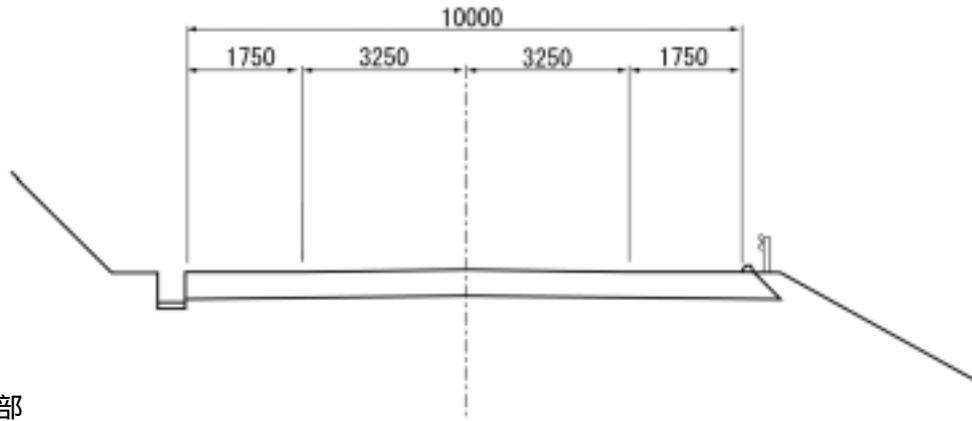
6) 主な連結位置

表1.1.2 主な連結位置

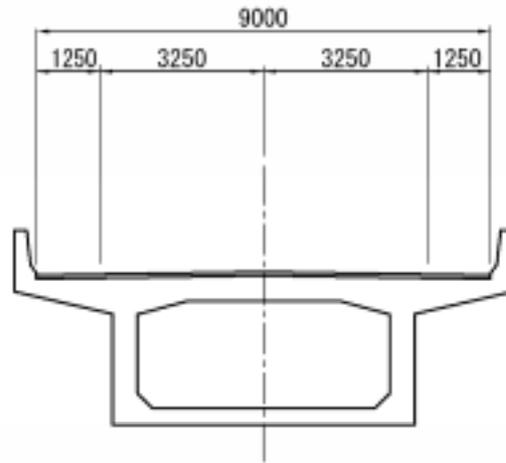
名称（仮称）	連結位置	連結予定施設
小嵐インターチェンジ	長野県飯田市南信濃	一般国道152号



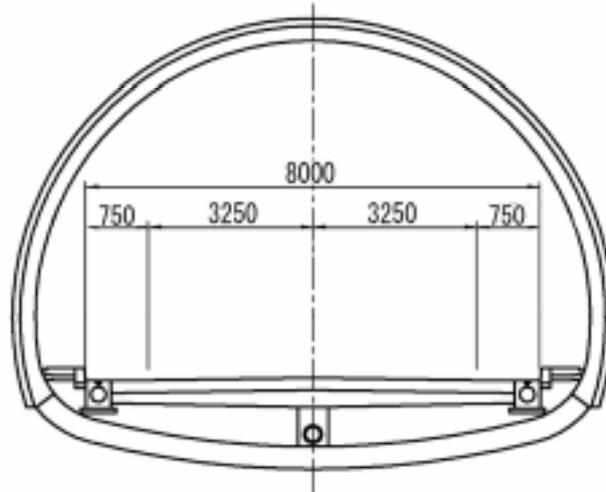
7) 構造の概要
土工部



橋梁部



トンネル部



[単位:mm]

(3) 事業計画

1) 実施予定期間

実施予定期間については、環境影響評価手続きが終了した後に速やかに事業を進めていく予定です。

2) 施設計画

表 1.1.3 施設計画

施設の構造	有無	概要
インターチェンジ	有	実施区域北端にて、一般国道152号と接続する計画です。但し構造等は未定です。連結位置については表1.1.2を参照
本線料金所	無	
休憩所 (P.A.,S.A.)	無	
道路照明	有	トンネル内、トンネル坑口、橋梁部等
土取り場	無	
残土処理場	有	トンネルの掘削残土については、地元自治体の斡旋場所に運搬することを基本とします。
消雪用揚水施設	無	
トンネル換気塔	無	
トンネル換気ファン	無	
トンネル待避坑	未定	検討中
工専用道路	有	工専用道路は、既存の一般国道152号を極力利用し、必要に応じて仮設施設の設置等を検討します。

3) 環境保全の方針と主な保全対策

< 道路事業における一般的な環境保全の方針 >

- ・ トンネル工事において薬液注入工事を行う場合には「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針（昭和49年：建設省）」に基づいて、環境影響を最小化するように努めます。
- ・ 調査区域には周知の埋蔵文化財包蔵地はありませんが、工事中に埋蔵文化財が発見された場合には、「文化財保護法」（昭和25年：法律第214号）の規定に基づき対処します。
- ・ 調査区域には汚染土壌の存在は確認されていませんが、工事中に汚染土壌の存在に係る情報が寄せられた場合には、「土壌汚染対策法」（平成14年：法律第53号）の規定に基づき対処します。
- ・ 建設工事に伴う副産物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和45年：法律第137号）の規定に基づき再利用に努めるとともに適正に処理します。