

第1章 事業計画

1 事業の名称

(仮称)木曽川右岸道路(南部ルート)建設事業

2 事業者の氏名、住所

氏名	住所
長野県知事 田中 康夫	長野県長野市大字南長野幅下 692-2
上松町長 田上 正男	長野県木曽郡上松町駅前通り 2-13
南木曽町長 宮川 正光	長野県木曽郡南木曽町読書 3668-1
大桑村長 長岡 始	長野県木曽郡大桑村大字長野 2778

3 調査者の氏名、住所

区分	氏名	住所	業務内容
担当機関	長野県木曽農林振興事務所	長野県木曽郡木曽町福島 2757-1	環境影響評価全般
受託者	大日本コンサルタント株式会社 東京事業部 長野営業所	長野県長野市中御所 171 番地	方法書の作成
	パシフィックコンサルタンツ株式会社 長野事務所	長野県長野市中御所町 4 丁目 2 番地(長野県米穀御ビル 2F)	現地調査 (H15 冬季~H16 夏季)
	中央開発株式会社 関東支社 長野営業所	長野県埴科郡坂城町 1204	現地調査(H16 秋季) 準備書の作成
	アジア航測株式会社 長野営業所	長野市大字鶴賀字王神 751-6 (大成東口第 2 ビル 6F)	評価書の作成

4 事業の種類

事業の種類：道路の新設

5 事業の目的

本事業の目的は、緊急時、渋滞時等における国道 19 号の代替道路としての機能、及び地域住民の生活道路としての機能を併せ持つ道路の建設による木曽地域の交通網の強化である。

当地域は、唯一南北方向に通る国道 19 号への依存度が極めて高く、国道 19 号での交通事故や災害等による通行止めによって、地域の生活・経済・観光等すべてにわたり、その被害を沿線地域が受ける現状にある。このような状況において、地域住民や企業等に対するアンケート結果から得られた要望や地域振興への提言等を受け、木曽川右岸道路は、平成 2 年 3 月に策定された「木曽地域振興構想」の中の交通ネットワークの一つとして位置付けがなされた。その後、住民参加によるルートやコンセプト(下記参照)等の検討が進められてきた。

- ・ 木曽地域の住む人たちが、日常生活を営むうえで、安全で利便性よく使える「生活道路」であり、交通事故や自然災害等の緊急時における「国道 19 号の迂回路としての機能も考慮した道路」である。
- ・ 整備に当たっては、「景観」に配慮しつつ生活環境に優しい道路とする。
- ・ 事業効果を高めるため、工事完成区間から「逐次使える」ようにする。

6 事業の内容

1) 事業計画の概要

表 1.6-1 事業計画の概要

項目	規模等
位置及び区間	延長約 22km(図 1.6-1参照) 起点：長野県木曾郡上松町 登玉 終点：長野県木曾郡南木曾町 田立
計画路線	計画路線は地元提案を中心に複数案(A 案～G 案)示した。
関係地域	1 市(岐阜県中津川市のうちの旧山口村域)2 町(上松町、南木曾町)1 村(大桑村)図 1.6-1参照
道路延長	約 22Km
車線数	2 車線
道路幅員	8m(土工部、橋梁部)、8.5m(トンネル部)
設計速度	40km/h
計画交通量	5,000 台 / 日
道路構造	第 3 種第 3 級
工事期間	10 年間で想定する。

注)計画された目的に応じた機能を有する対象道路の他、土地の形状の変更を伴う計画道路の付属物及び工事中の改変地域を含む範囲を「対象道路事業実施区域」として設定し、関係地域は対象道路事業実施区域が位置する市町村とした。

2) 道路構造別延長

本事業において築造する主要な構造は、トンネル、橋梁、土工(切土及び盛土)である。主な構造物別距離は図 0.3-1、表 1.6-2に示すとおりである。

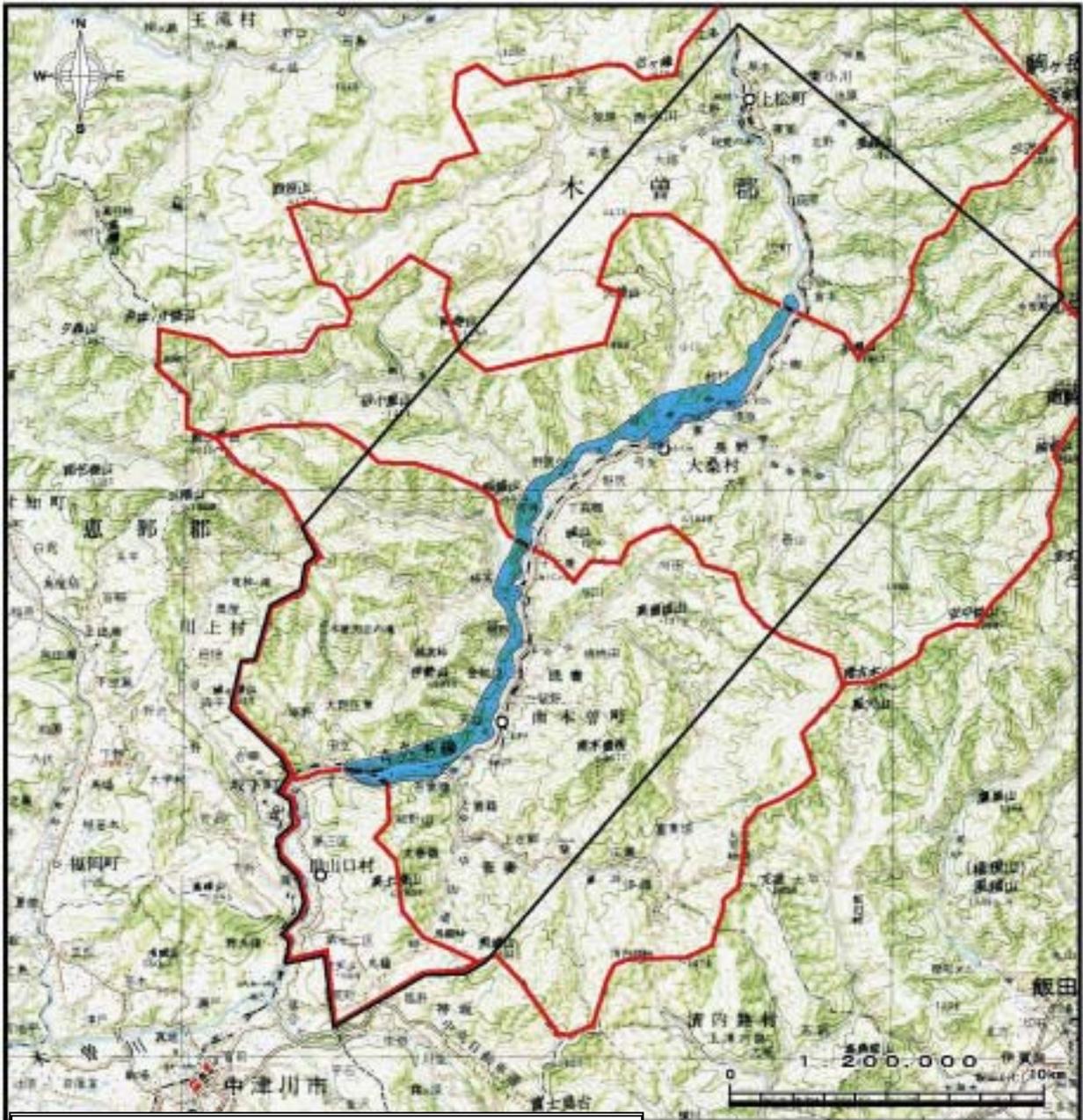
表 1.6-2 計画路線の組み合わせによる構造別距離

計画路線の組み合わせ ^{注1}	構造別距離(km) ^{注2}			合計距離(km)
	トンネル	橋梁	土工	
A D F	8.12	1.33	11.74	21.19
B D F	5.12	1.74	14.15	21.02
C D F	5.12	1.79	13.45	20.37
A E F	6.38	1.40	13.49	21.26
B E F	3.38	1.81	15.90	21.09
C E F	3.38	1.86	15.20	20.44
A D G	9.19	1.32	10.46	20.96
B D G	6.19	1.73	12.87	20.79
C D G	6.19	1.78	12.17	20.14
A E G	7.45	1.39	12.20	21.03
B E G	4.45	1.80	14.61	20.86
C E G	4.45	1.85	13.91	20.21

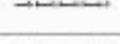
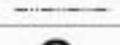
注 1) 計画路線案の組み合わせに記した記号(A～G)は、それぞれの案を通るルートを示す。

2) 構造別距離は端数処理のため、図 0.3-1に示した構造別距離の合計と一致しないことがある。

3) 既存路線は構造別距離に含まれていない。



本図面は、国土地理院長の承認を得て、数値地図 200,000 (地図画像) を複製したものである。(承認番号 平 17 総複、第 155 号)

記号	名 称
	関係地域
	対象道路事業実施区域
	県境
	市町村境
	町村役場
	市役所
	J R 線
	地域概況調査区域 ^{注)}

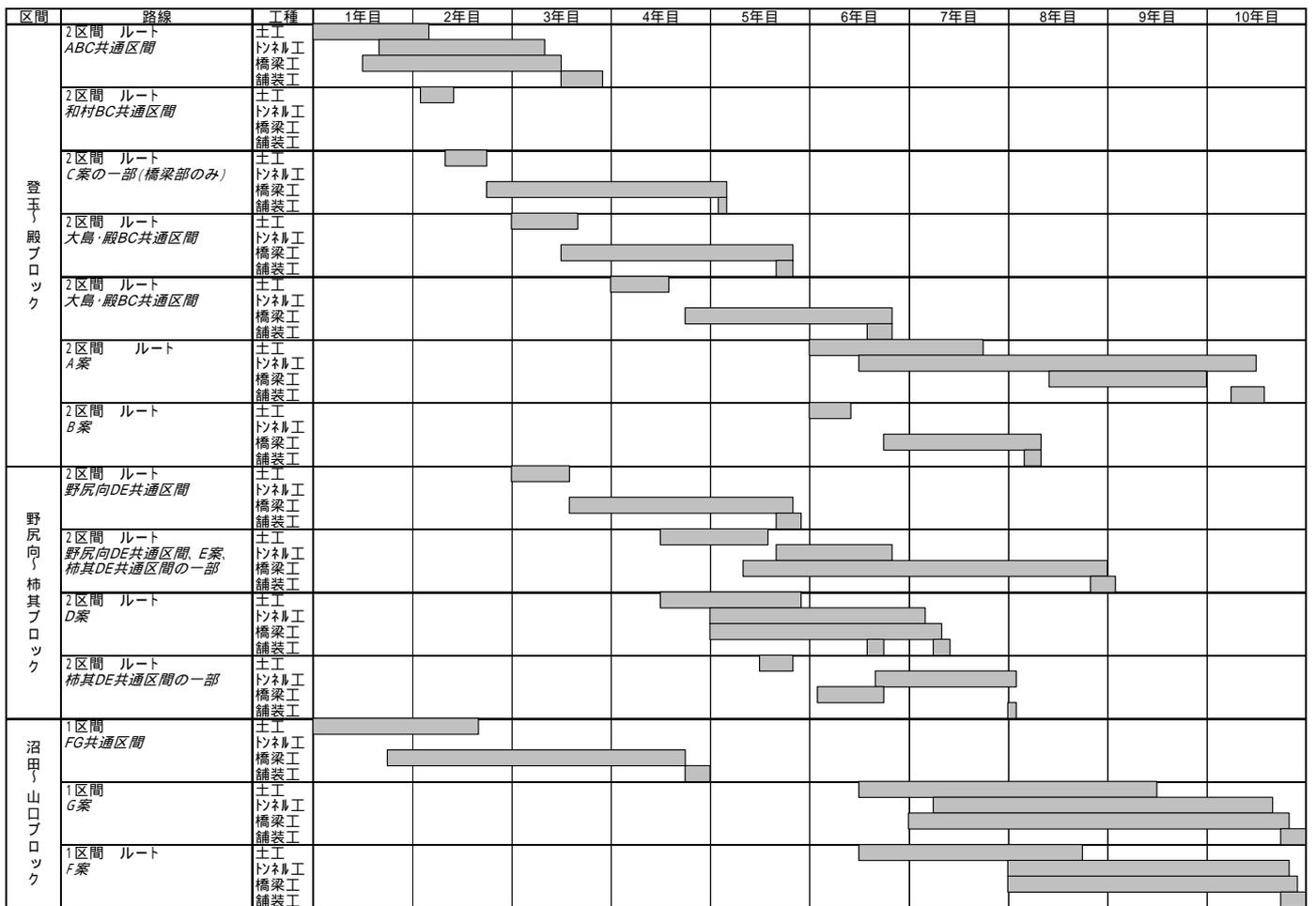
注) 「第2章 地域の概況」の調査区域とした。



図 1.6-1 事業計画地の位置等

3) 工事工程

想定した工事計画工程を図 1.6-1に示す。



注) 工事区間は下の図 1.6-2に示した。

図 1.6-1 工事計画工程

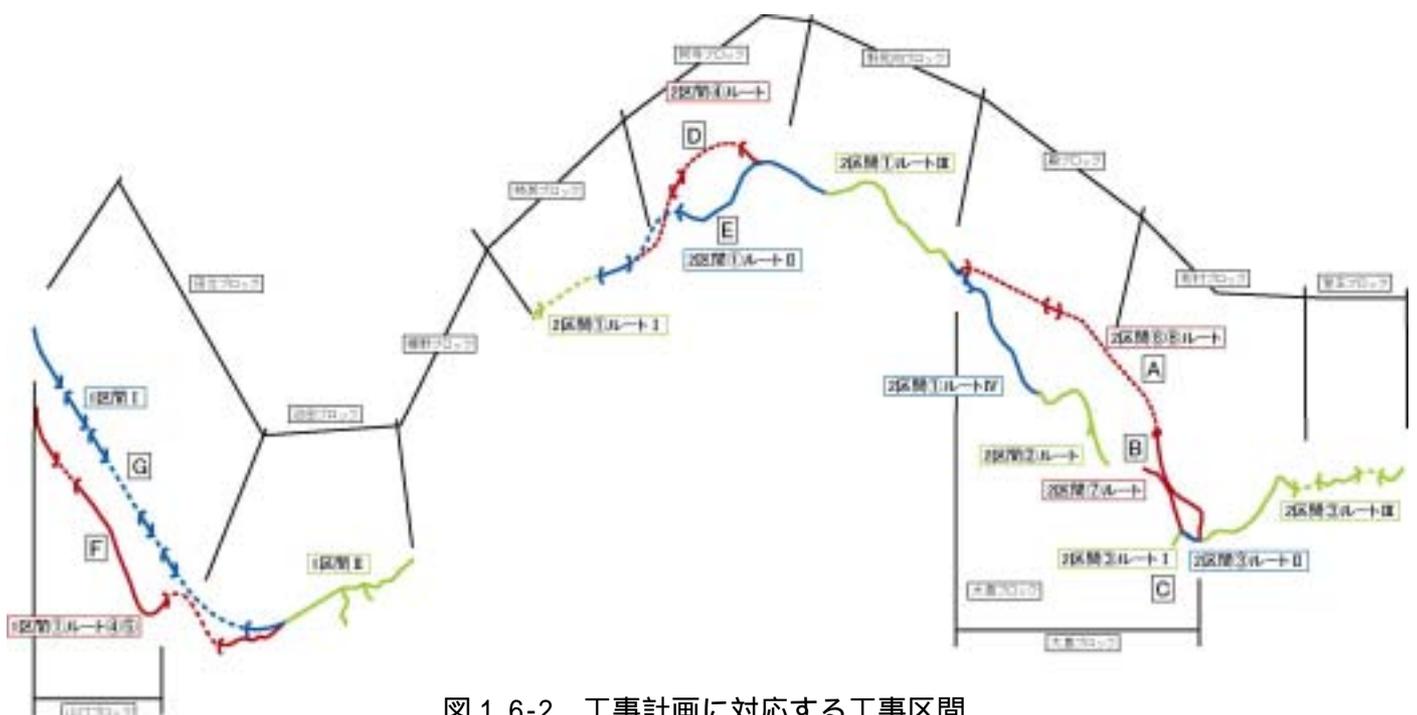


図 1.6-2 工事計画に対応する工事区間

4) 環境保全の方針と主な配慮事項

(1) 工事計画

- ・騒音規制法及び振動規制法に基づく特定建設作業の規制基準を遵守する。
- ・建設機械等については、アイドリングストップを励行するなど丁寧な運転を行う。
- ・工事用車両については、住民への影響をできるだけ少なくするため、極力本線内工事用道路の使用に努める等運行ルート等に配慮するとともに、規制速度を遵守する。

(2) トンネル工事

- ・トンネル工事を夜間に行おうとする際には、施工地近傍の住民と協議し承諾を得られた場合に実施する。
- ・坑口に遮音扉を設置し防音に努める。
- ・発破を用いる場合は、試験発破等を行い、適切な薬量を設定する。

(3) 濁水処理計画

- ・工事の施工中には、排水の濁水対策を行う。
- ・掘削土質、掘削地周辺の環境状況等の諸条件を勘案し、適切な処理方式（凝集沈殿処理等）を選定する。

(4) のり面及び植栽計画

- ・改変面積を最小限にとどめる設計とし、工事の実施にあたっては改変面積の最小化に努めるとともに、必要に応じて土羽構造の選択等も考慮する。
- ・土工事により発生するのり面については、初期には必要に応じてシートで被覆しのり面の養生等を行い、雨水の浸透を防止する。
- ・盛土部については、できるだけ早期にのり面の緑化を行い、土砂の流出を防止する。
- ・周辺環境に調和するよう適切な樹種を選定・育成して植栽を行う。
- ・道路沿道については、心理的影響を緩和するために、地域住民の意見を聞きながら植栽の導入や既存の緑地帯の保全を実施する。

(5) 構造物の色彩

- ・盛土部については早期に緑化を図ることにより、周辺の景観との調和を図るものとする。トンネル坑口部は、周囲の自然環境に調和するものとする。
- ・橋梁部の形式及び色彩については、周囲の自然景観、農村や山林の景観を構成する要素との調和が図られるものとする。
- ・色彩については、色相、明度、彩度等が与える心理的效果についても、地域住民の意見を聞きながら決定する。

(6) 道路の維持管理

- ・路面平坦性の適正な管理、路面排水及び浸透マスの適正な維持管理、凍結防止剤の適正使用を行う。
- ・交通の円滑化及び交通安全の確保等のため、地域住民や交通管理者（警察等）との話し合いにより、交差点の信号設置の検討を行う。