

No.059

一般国道474号 三遠南信自動車道青崩峠道路  
(長野県飯田市南信濃)

## 環境影響評価書

平成 21 年 4 月

国土交通省中部地方整備局

# 目 次

序 章	評価書作成までの経緯等	-----	0-1
第1章	事業計画	-----	1-1
第2章	地域の概況	-----	2-1
第3章	影響要因・環境要素及び環境影響評価の項目	-----	3-1
第4章	調査・予測・保全対策・評価	-----	4-1-1
第1節	大気質	-----	4-1-1
第2節	騒音	-----	4-2-1
第3節	振動	-----	4-3-1
第4節	水象	-----	4-4-1
第5節	地形・地質	-----	4-5-1
第6節	植物	-----	4-6-1
第7節	動物	-----	4-7-1
第8節	生態系	-----	4-8-1
第9節	景観	-----	4-9-1
第10節	触れ合い活動の場	-----	4-10-1
第11節	廃棄物等	-----	4-11-1
第5章	総合的な評価	-----	5-1
第6章	事後調査計画	-----	6-1
第7章	準備書に対する住民等意見の概要及び事業者の見解、 準備書に対する知事意見及び事業者の見解	-----	7-1
第8章	環境影響評価準備書からの主な変更内容	-----	8-1

本書に掲載した地図は、国土地理院発行の20万分の1地勢図「飯田」「甲府」「豊橋」「静岡」、5万分の1地形図「満島」を使用したものである。

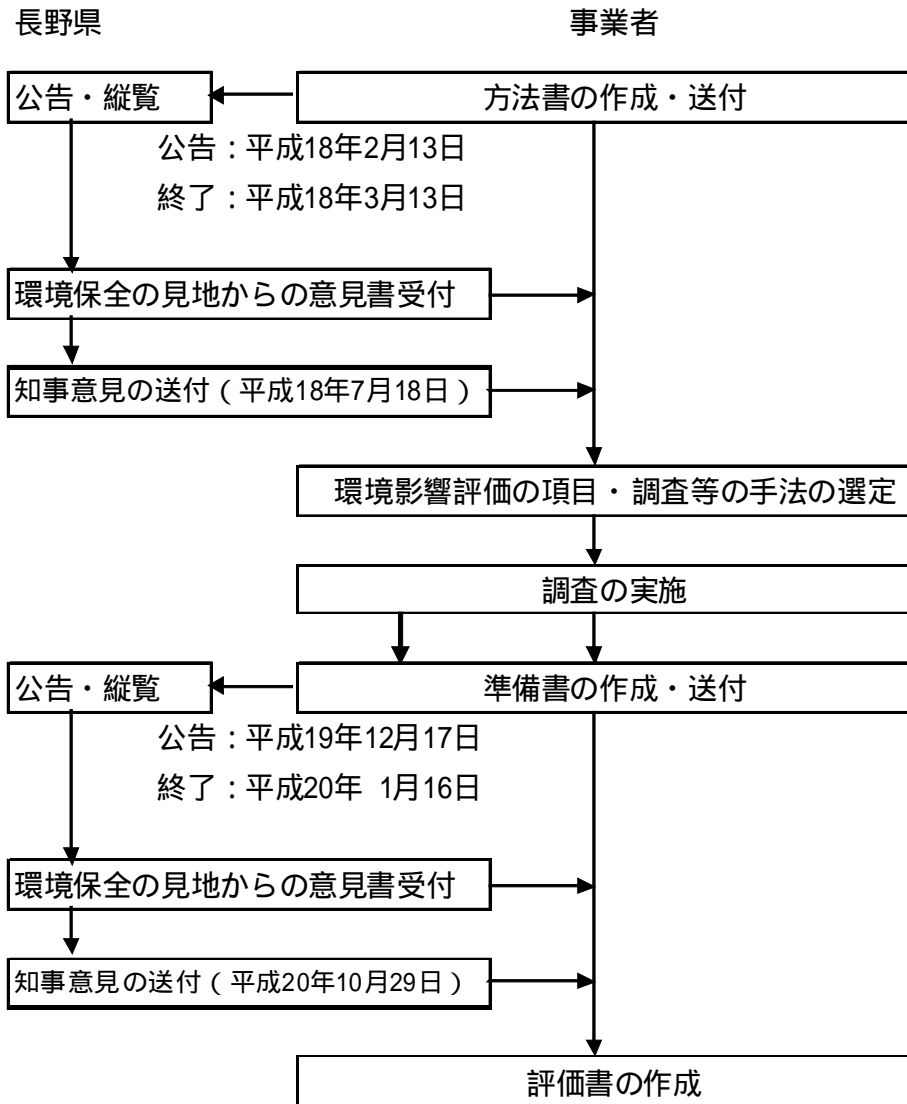
本書は平成20年10月出版までの最新文献を引用して作成した。

## 目次

序章 評価書作成までの経緯等 .....	0-1
1 . 評価書作成の経緯 .....	0-1

# 序章 評価書作成までの経緯等

## 1. 評価書作成の経緯



## 目次

第1章 事業計画	1-1
1. 事業の名称	1-1
2. 事業者の氏名、住所	1-1
3. 事業の種類	1-1
4. 事業の目的	1-2
5. 事業の内容	1-3

## 図番

図1.1.1 地域の概要図	1-4
図1.1.2 対象事業実施区域	1-5
図1.1.3 施工手順の概要	1-12

## 表番

表1.1.1 実施区域が通過又は近接する行政単位（調査対象地域）	1-3
表1.1.2 主な連結位置	1-6
表1.1.3 道路構造別延長	1-8
表1.1.4 森林区域を通過する延長	1-8
表1.1.5 施設計画	1-8
表1.1.6 各工事の主な工種	1-13

# 第1章 事業計画

## 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

### (1) 事業者の氏名、住所

氏名：国土交通省 中部地方整備局長 佐藤 直良

住所：愛知県 名古屋市 中区 三の丸二丁目五番一号

### (2) 調査者の氏名、住所

業務内容	受託者名	住所
方法書の作成	大日本コンサルタント株式会社 中部支社	名古屋市西区菊井 2-19-11
現地調査（地質調査）	応用地質株式会社 東京本社	さいたま市北区土呂町 2-61-5
現地調査（水文調査）	株式会社 東建ジオテック 名古屋支店	名古屋市南区笠寺町字迫間 9-2
	明治コンサルタント株式会社 名古屋支店	名古屋市名東区藤森 2-273
	株式会社 ダイヤコンサルタント 中部支社	名古屋市熱田区金山町 1-6-12
現地調査（その他）	大日本コンサルタント株式会社 中部支社	名古屋市西区菊井 2-19-11
予測評価（水象）	社団法人 日本建設機械化協会 施工技術総合研究所	静岡県富士市大淵 3154
準備書の作成	大日本コンサルタント株式会社 中部支社	名古屋市西区菊井 2-19-11
評価書の作成	大日本コンサルタント株式会社 中部支社	名古屋市西区菊井 2-19-11

## 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西宮線等と一体となって、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、地域相互間の連携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（市道南信濃 156 号線及び市道水窪白倉川線）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天竜区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 年度に一般国道 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 年度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し、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、以下の提言をいただきました。なお、懇談会における検討経緯の詳細は、飯田国道事務所のホームページに掲載しています（[http://www.cbr.mlit.go.jp/iikoku/torikumi/gaiyou/03/03\\_aokuzure.html](http://www.cbr.mlit.go.jp/iikoku/torikumi/gaiyou/03/03_aokuzure.html)）。

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・地域の利便性等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

上記懇談会の提言をふまえ、引き続き必要な調査を実施し、複数ルート帯について自然環境、地形地質、経済性等を総合的に検討し、環境負荷の少ないトンネル構造を主体とするルート帯で事業計画を策定しました。

本事業は、青崩峠道路の長野県側（対象事業実施区域延長約 3.5km）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、特定の目的のために行われる一連の土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築を行う区域のことをいい、工事のために新たに設置される工事施工ヤード及び工事用道路等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。

なお、影響を受けると認められる範囲を「調査地域」として各項目ごとに設定し、その範囲は第 4 章の各項目の（ 3 ）調査地域に示すとおりです。

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。

### 1 ) 関係地域

実施区域が通過、又は近接する行政単位を「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。統計等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。

表 1.1.1 に調査対象地域を示します。

表 1.1.1 実施区域が通過又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
	下伊那郡 天龍村

### 2 ) 道路の区間

道路の区間は下記のとおりです。

起点：長野県飯田市南信濃

終点：長野県・静岡県境



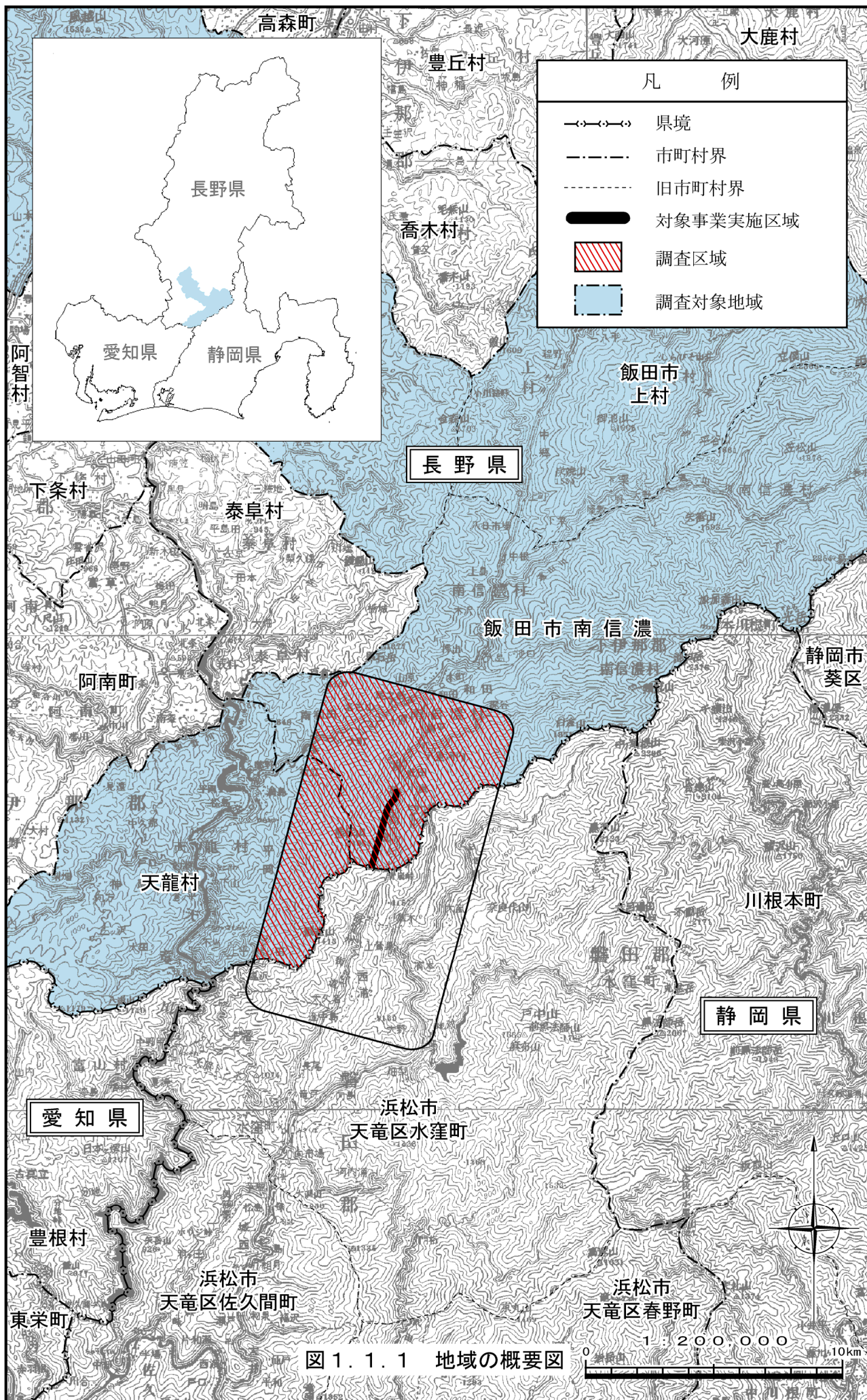
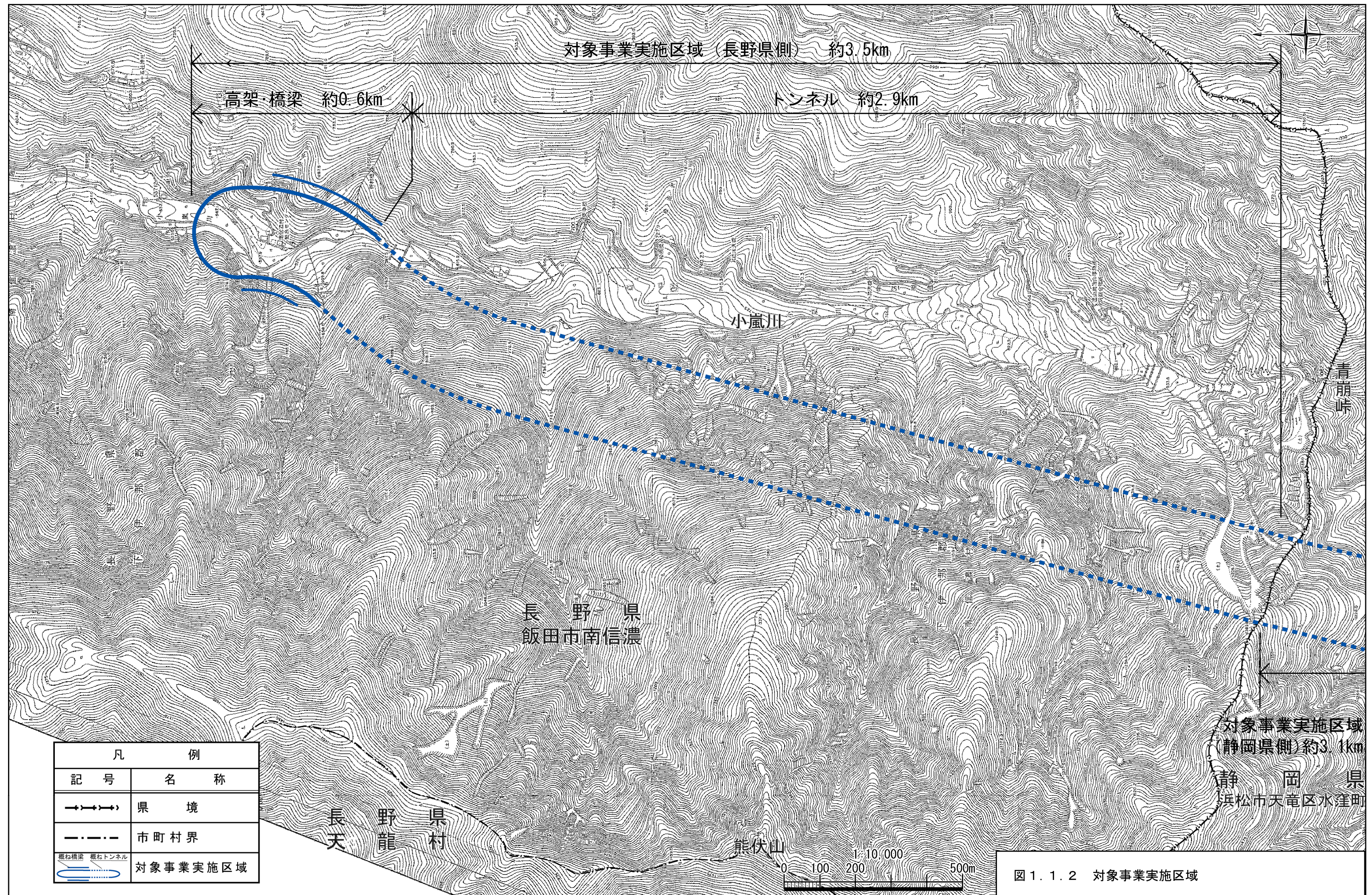


図 1. 1. 1 地域の概要図



凡 例	
記 号	名 称
→→→→	県 境
- - - -	市 町 村 界
概ね橋梁 概ねトンネル	対象事業実施区域

図 1. 1. 2 対象事業実施区域

( 2 ) 規模

- 1 ) 道 路 延 長 : 約 3.4km
- 2 ) 車 線 数 : 2 車線
- 3 ) 設 計 速 度 : 時速 60km
- 4 ) 道路の構造規格 : 第 1 種第 4 級
- 5 ) 計 画 交 通 量 : 4,300 台 / 日 ( 平成 42 年推計 )

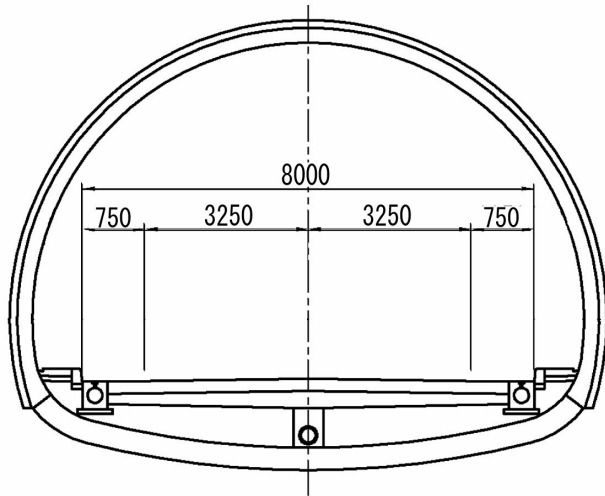
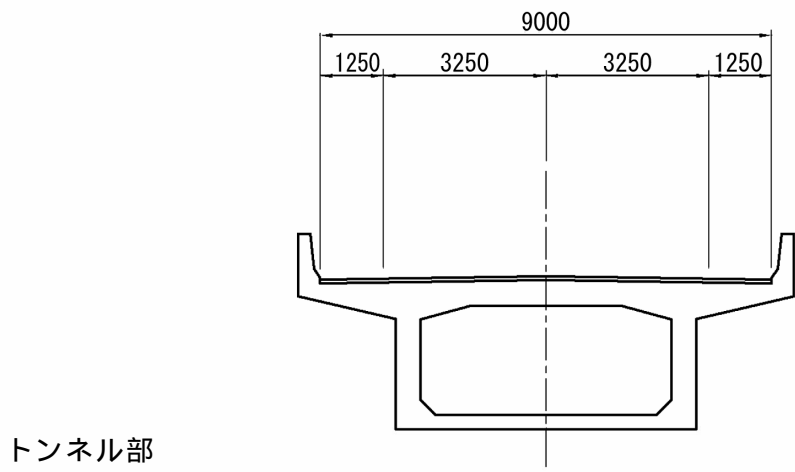
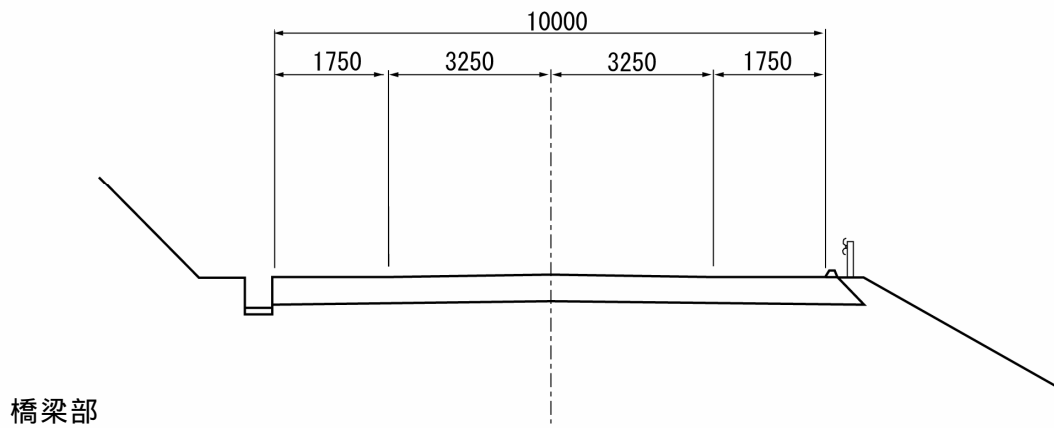
注)計画交通量は現段階の推計値であり、今後の見直しにより  
修正する可能性があります。

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



[単位:mm]

(3) 実施予定期間

工事期間は概ね 10 年間で想定しています。

注)工事期間は現段階での想定であり、今後の見直しにより修正する可能性があります。

(4) 事業計画

1) 道路構造別延長

表 1.1.3 道路構造別延長

構造別延長			合計延長
橋梁・高架	土工	トンネル	
約 0.4km	約 0.1km	約 2.9km	約 3.4km

2) 土地利用計画

表 1.1.4 森林区域を通過する延長

土地利用区分	構造別延長			合計延長
	橋梁・高架	土工	トンネル	
森林区域	約 0.4km	約 0.1km	約 2.9km	約 3.4km
その他	-	-	-	

3) 施設計画

表 1.1.5 施設計画

施設の構造	有無	概要
インターチェンジ	有	実施区域北端で高架・橋梁構造にて一般国道 152 号と接続する計画です。
休憩所 (PA, SA)	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	無	トンネルの掘削残土については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等に基づき、公共事業間の再利用を計画しています。
消雪用揚水施設	無	
トンネル換気塔	無	
工事用道路	有	工事用道路は、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。

#### 4) 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

1. 一定規模以上の建設機械は低騒音型、低振動型の機械を採用します。
2. 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。
3. 実施区域は周知の埋蔵文化財包蔵地を通過しませんが、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。
4. 工事中に汚染土壌の存在に係る情報及び事実が確認された場合には、「土壌汚染対策法」（平成14年：法律第53号）の規定に準じて対処します。
5. 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）等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。

##### 当該事業における一般的な環境保全の方針

1. 建設機械の稼働に係る粉じん等の影響を低減するために、一定規模以上の建設機械について排出ガス対策型建設機械の採用、散水、仮囲いの設置、建設機械と保全対象との離隔に配慮、作業方法の指導（停車中の車両等のアイドリングを止める、空ぶかし等をしない、建設機械の複合同時稼働や高負荷運転を避ける等）、作業時間の配慮（粉じん等の影響が予測される強風時の作業を控える等の配慮）を行います。
2. 建設機械の稼働に係る騒音の影響を低減するために、遮音塀（防音シート）の設置、建設機械と保全対象との離隔に配慮、作業方法の指導（停車中の機械等のアイドリングを止める、空ぶかし等をしない、建設機械の複合同時稼働や高負荷運転を避ける等）、作業時の資機材取り扱いの指導を行います。
3. 建設機械の稼働に係る振動の影響を低減するために、建設機械と保全対象との離隔に配慮、作業方法の指導（建設機械の複合同時稼働や高負荷運転を避ける等）を行います。
4. 工事施工ヤードでは景観を極力阻害しないようにヤードの目隠し等を検討し、環境影響の低減に努めます。
5. 発破工事を実施する場合には、騒音・振動に係る一般的な保全対策として、発破の種類や雷管の選択や、火薬量調整による影響の低減を図るとともに、必要に応じて防音扉の設置等を行います。
6. 発破工事を実施する場合には、低周波音に係る評価手法や効果的な対策を検討するため類似事例や最新の知見の情報収集も含め十分に調査し、影響を低減するよう努めます。
7. 工事用車両の運行に係る粉じん等の影響を低減するために、工事施工ヤード内の工事用道路の仮舗装、散水、搬出入車両のカバーシート使用、工事用車両の

洗車（搬出入車両のタイヤに付着した泥・土の水洗い設備等の設置）、工用車両の運行時期の分散（粉じん等の影響が予測される強風時の作業を控える等の配慮）を行います。

8. 工用車両の運行に係る騒音の影響を低減するために、工用車両の運行時期の分散、工用車両の運行方法の指導（停車中の車両等のアイドリングを止める、空ぶかし等不必要な音を発生させない、規制速度の遵守等）を行います。
9. 工用車両の運行に係る振動の影響を低減するために、工用車両の運行時期の分散、工用車両の運行方法の指導（規制速度の遵守等）を行います。
10. 工用車両の運行に係る動物への影響を低減するために、動物のロードキル防止に留意した、運行方法の指導を行います。
11. 工用車両の、適切な運行管理を行い、触れ合い活動の場へのアクセス性を保全します。
12. 施工管理の一環として、工事による河川水質への影響の有無を確認するため、小嵐川及び工事排水が想定される地点等適切な調査地点を設定し、着工前から環境基準に準拠した項目・手法による水質調査を行い、必要に応じて保全対策を検討し適切に実施します。
13. 施工管理の一環として、工事による河川水質、地下水質、地下水位等の変化を確認するために水質汚濁防止法に準拠した項目・手法による排水の水質監視、ボーリング調査等による工事前及び工事中の詳細な地下水監視調査を行います。
14. トンネル掘削時の出水対策については、先進ボーリングによる前方被圧水の調査等、地盤の状況を把握し、濁水処理施設の規模を検討し適切に実施します。
15. トンネル掘削等における、地質由来の有害金属による河川、地下水への影響については、事前に先進ボーリング等により採取した試料の溶出量試験等を行うとともに、工事排水の水質監視を行い、必要に応じて保全対策を検討し適切に実施します。
16. 建設発生土の利用にあたっては、事前に有害金属等の含有量試験等を行い、有害性が確認された場合は、保全対策を検討し適切に実施します。
17. 杭打ちや沢等の工事を行う場合には、締め切り工法の採用を検討し、締め切り工区内にてコンクリートを十分養生し、締め切りを開放する際には河川下流側のpHに異常が生じていないことを確認する等、水質、植物、動物、生態系への影響の低減に努めます。
18. 夜間照明は、ナトリウム灯の採用、指向性照明の採用等を検討し、動物、生態系への影響の低減に努めます。
19. 小動物の生息環境を保護する観点から、設計段階において、小動物の移動経路の確保等について検討を行い、必要に応じて保全対策を適切に実施します。
20. 工事施工ヤード及びのり面等は、郷土種（コナラ、イロハモミジ等）による緑化を行い、要注外来生物を使用しません。

注）「郷土種」は、「在来種」のうち伊那地域に生育するものとします。

21. 長野県が指定する指定希少野生動植物が改変区域内で新たに確認された場合には、専門家等の指導・助言を受け、移植検討を行い適切に保全します。
22. 構造物については自然環境と調和したデザインを行います。
23. 温室効果ガス対策として、詳細な施工計画の立案にあたり、環境負荷の少ない建設機械の使用と運転管理、環境負荷の少ない資材の使用、工事用車両の運行管理、建設副産物の移動距離の短縮等を検討し、適切に実施します。



## 5) 施工計画

### 工事工程

施工方法、施工時期、工事期間等の具体的詳細な計画は、事業実施段階における地質調査等を基に詳細設計を行った後に決定することになります。

現時点で想定される各工事の施工手順の概要を図1.1.3に示します。

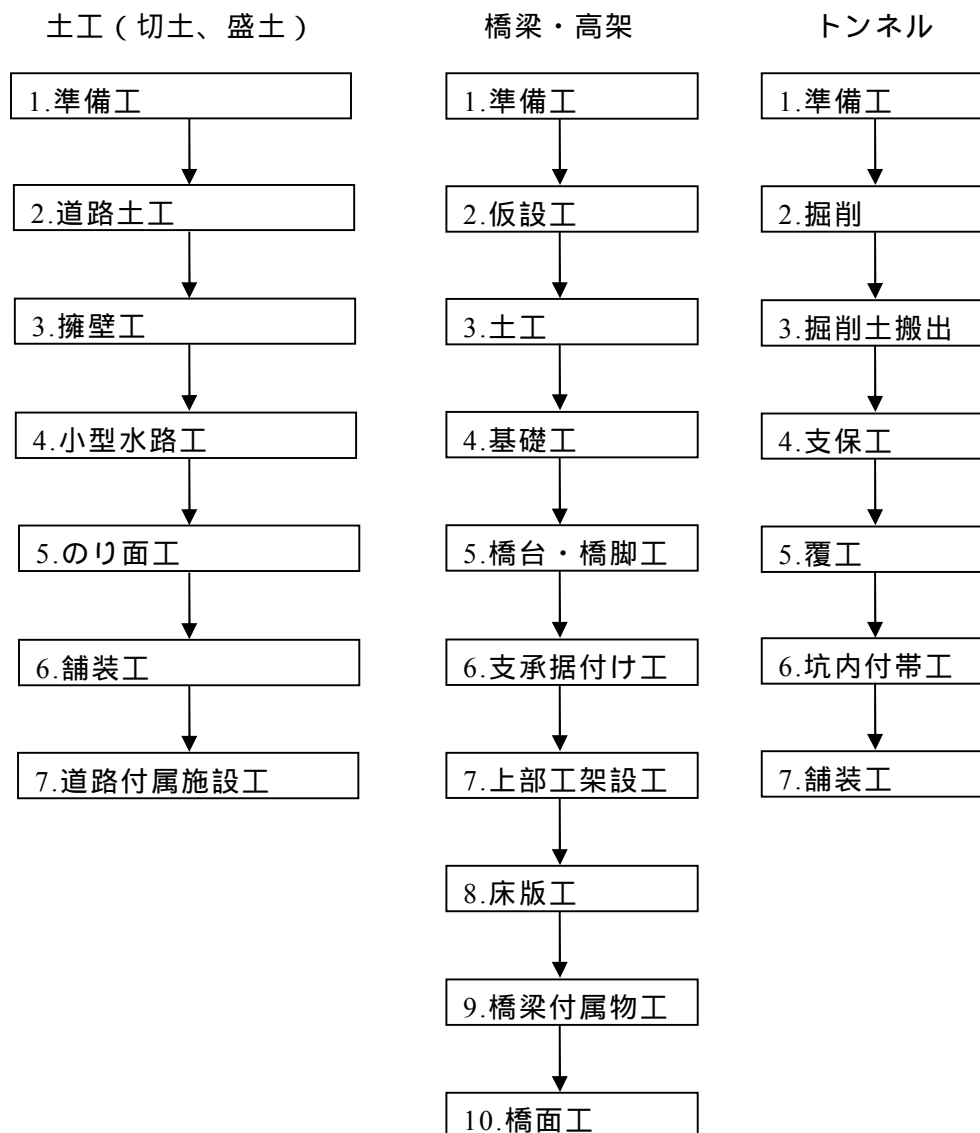


図 1.1.3 施工手順の概要

作業内容

施工方法、工事期間等の具体的詳細な計画は、事業実施段階における地質調査等を基に、詳細設計を行った後に決定することになります。

現時点で想定される各工事の施工手順の概要を表1.1.6に示します。

表1.1.6 各工事の主な工種

工事区分及び工種		主な工種の内容
土 工 (盛土、切土)	1.準備工	工事施工ヤード内の工事用道路の造成
	2.道路土工	掘削工、路体盛土工、路床盛土工、のり面整形工
	3.擁壁工	ブロック積、重力式擁壁、現場打ち函渠の構築
	4.小型水路工	側溝工、函渠工等の排水施設の設置
	5.のり面工	植生工
	6.舗装工	舗装工
	7.道路付属施設工	区画線工、縁石工、境界工等の設置、路肩防護柵工、防止柵工等安全施設の設置、交通及び案内標識の設置
橋梁・高架	1.準備工	支障物件の移設、舗装の取壊し、仮舗装等
	2.仮設工	覆工板等の施工
	3.土工	構造物掘削、埋戻し
	4.基礎工	基礎工
	5.橋台・橋脚工	鉄筋、型枠、コンクリート打設
	6.支承据付け工	下部工天端への支承の据付け
	7.上部工架設工	桁架設
	8.床版工	床版、鉄筋、型枠、コンクリート打設
	9.橋梁付属物工	落橋防止装置、伸縮装置、排水工等の設置
	10.橋面工	高欄、地覆の設置、舗装工、区画線工
トンネル	1.準備工	工事用道路、工事施工ヤードの造成
	2.掘削	発破掘削、機械掘削
	3.掘削土搬出	掘削土の積込み
	4.支保工	吹付けコンクリート、ロックボルトの施工
	5.覆工	コンクリート打設
	6.坑内付帯工	地下排水工、裏面排水工
	7.舗装工	舗装工