

## 搬入計画について

### 1. 概要について

搬入道路については、周辺の幹線道路からごみ処理予定地へのアクセス路として計画する。

周辺の幹線道路は下図のとおり『主要地方道小浜朽木高島線』『県道 298 号常磐木音羽線』『県道 297 号安曇川高島線』とする。

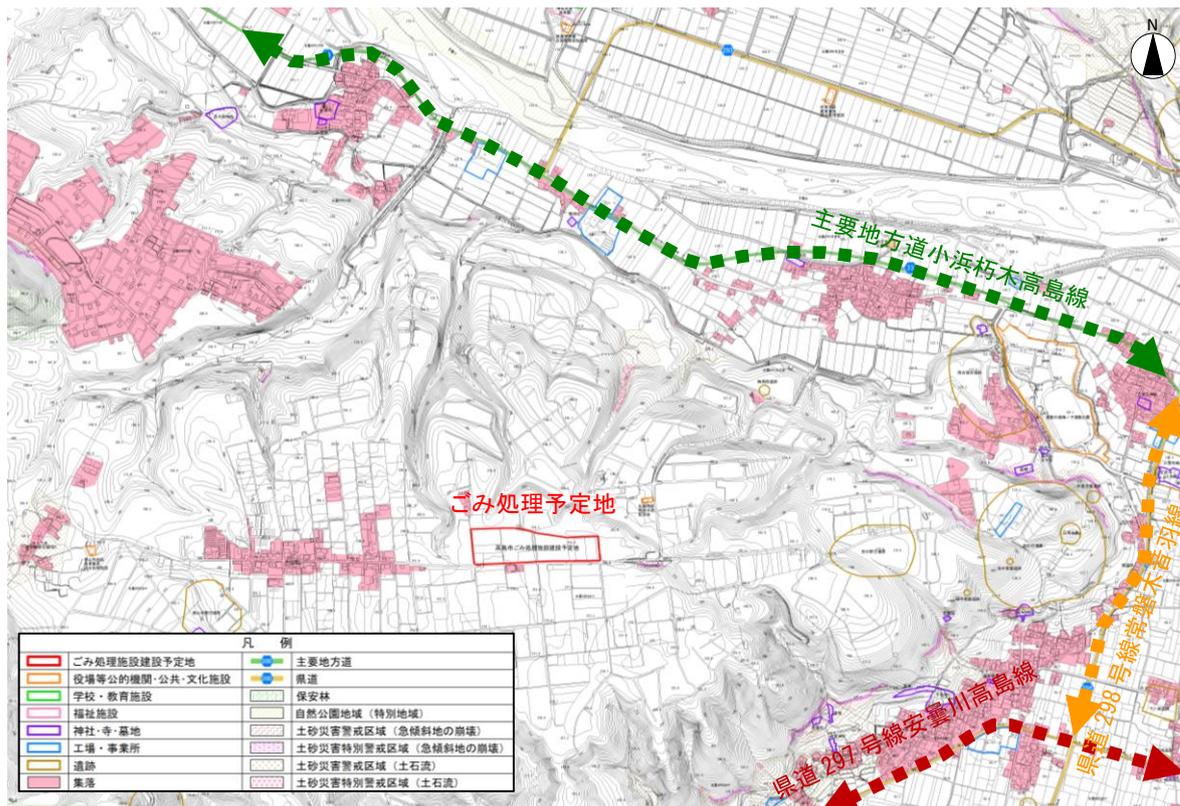


図 周辺の幹線道路

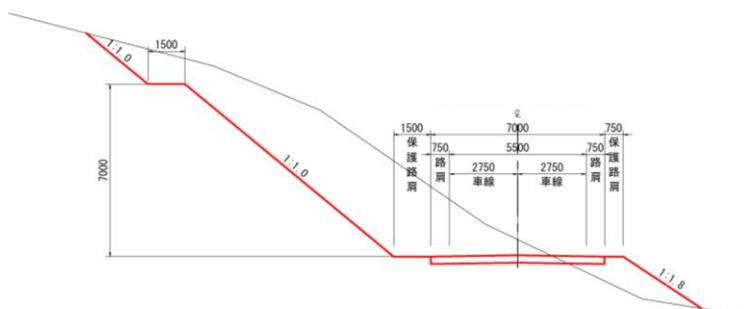
### 2. 計画条件について

搬入道路については、地域の状況等から下記のとおりとする。

道路の区分：第 3 種第 4 級道路

設計速度：40km/h

道路幅員：下図のとおり 2 車線道路とする。



### 3. 導入空間について

搬入道路の導入空間として、4つの導入区間が考えられる。

- ① 現道活用(西側)：泰山寺地区内の西側にある現況道路を活用し、主要地方道小浜朽木高島線に接続する案
- ② 現道活用(東側)：泰山寺地区内の東側にある現況道路を活用し、県道 298 号常磐木音羽線に接続する案
- ③ 別線(北側)：泰山寺地区内の北側の土地を通過し、主要地方道小浜朽木高島線に接続する案
- ④ 別線(南側)：泰山寺地区内の南側の土地を通過し、県道 297 号安曇川高島線に接続する案

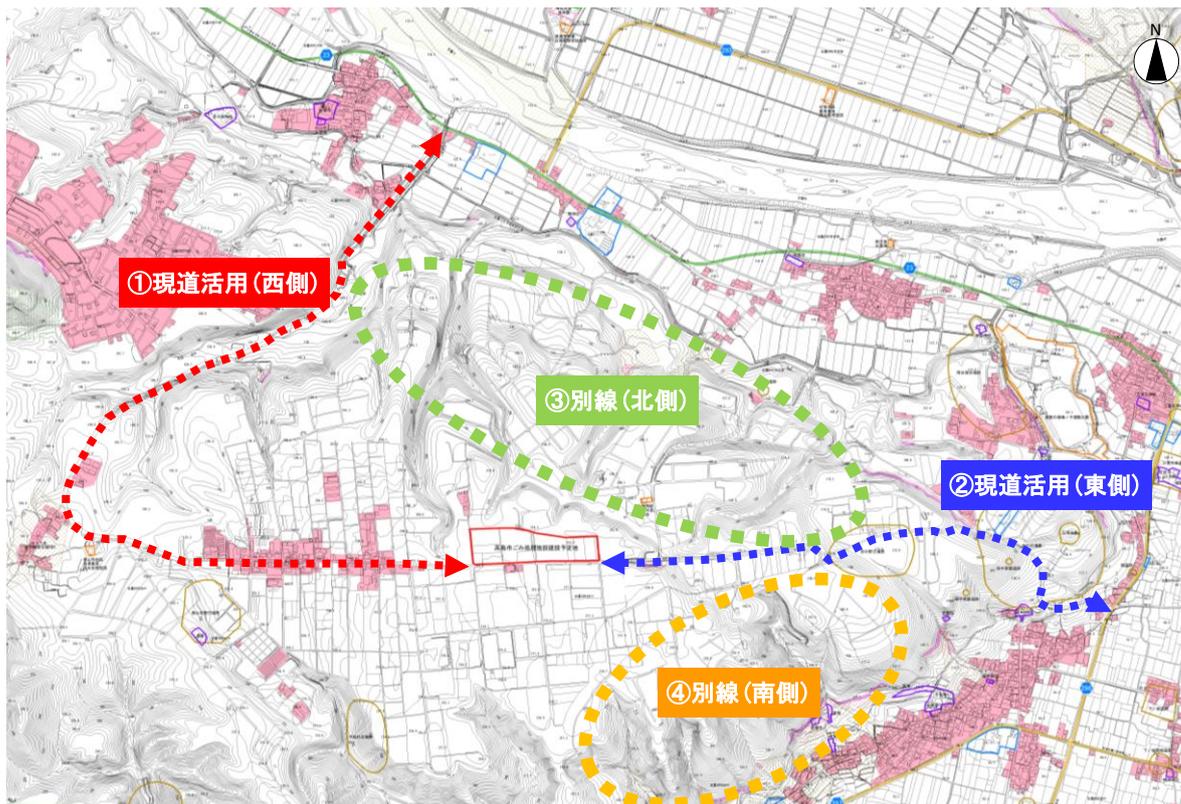


図 導入空間イメージ図

### 4. 導入空間の課題について

4つの導入空間について課題を整理する。

- ① 現道活用(西側)：幅員不足する区間がある。また集落内を通過する。



図 現道活用(西側)の課題

② 現道活用(東側)：幅員不足する区間がある。 また現況縦断勾配が8%以上の区間がある。



図 現道活用(東側)の課題

③ 別線(北側)：北側の導入空間には集落・寺社仏閣および現況の沢があることから、コントロールした案の計画が必要となる。

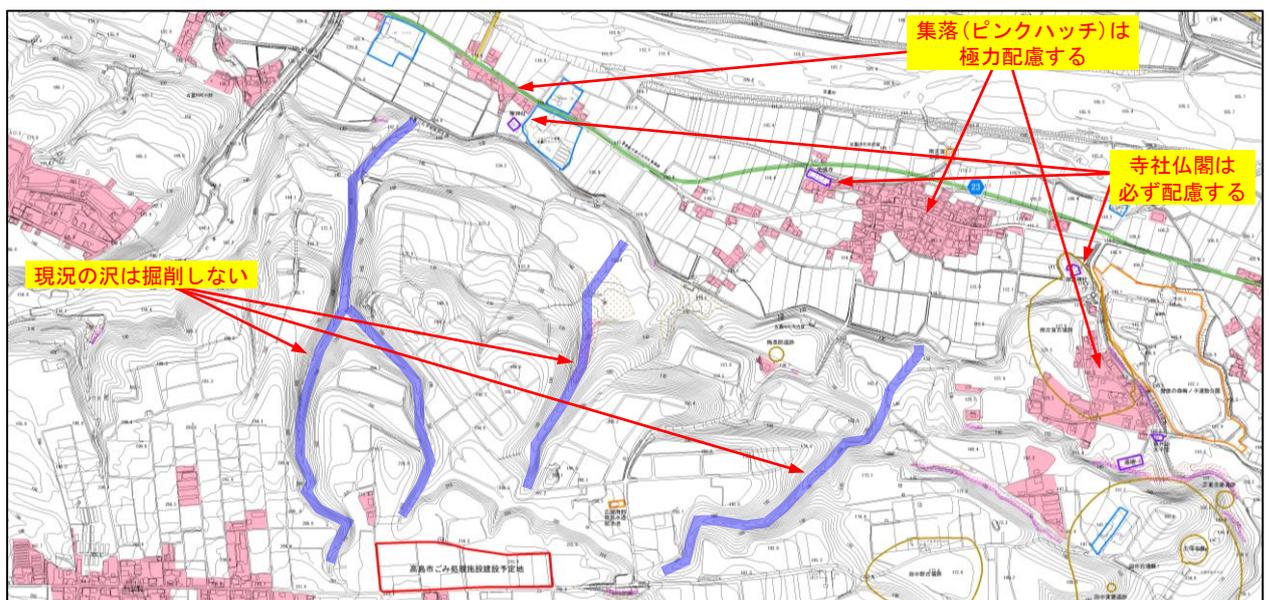


図 別線(北側)の課題

- ④ 別線(南側)：南側の導入空間は北側に比べ現況斜面が急峻である。搬入道路を計画すると大規模切土が発生する。

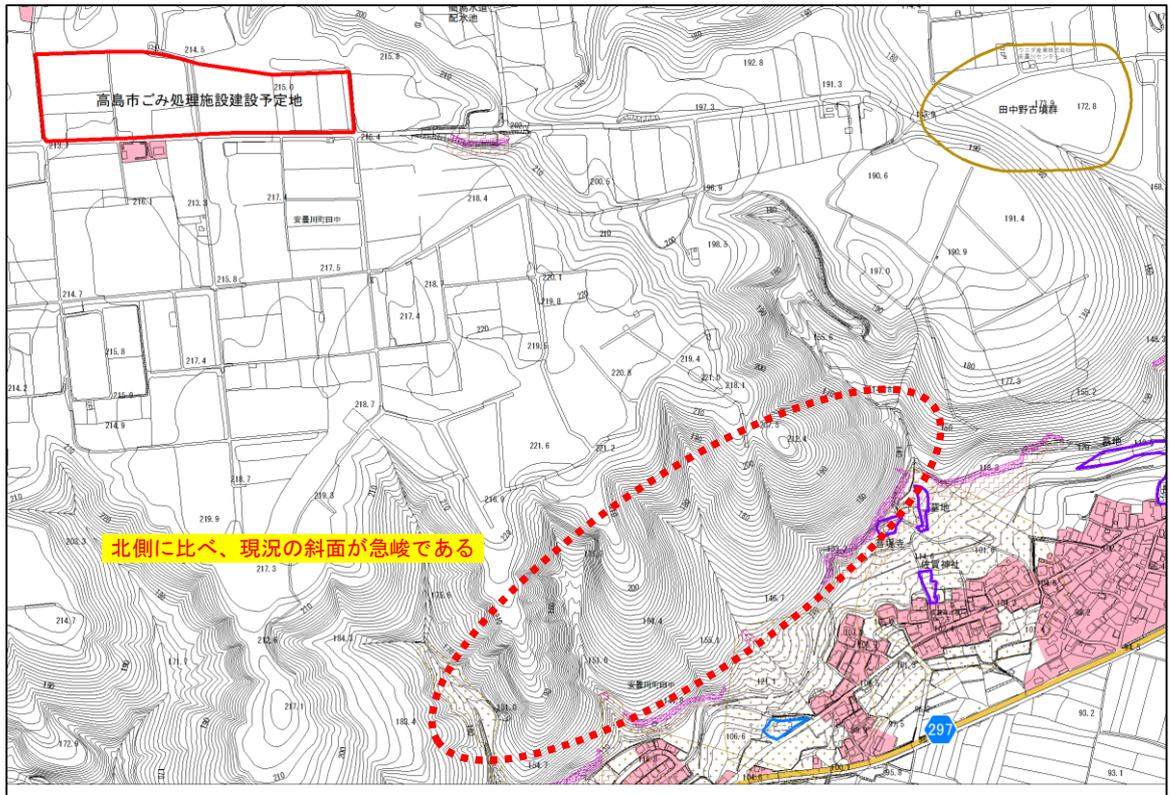


図 別線(南側)の課題

以上より、搬入道路の導入空間としての評価は以下のとおりとする。

表 各検討案の評価

検討案	評価
現道活用(西側)	幅員不足区間や集落通過区間があるが、部分的な改築により搬入道路の計画は可能である
現道活用(東側)	現況縦断勾配が8%を越える区間や幅員不足区間が多いことから、改築は困難であり、搬入道路の導入空間として適さない
別線(北側)	集落・寺社仏閣および現況の沢があるが、コントロールした搬入道路の計画は可能である
別線(南側)	急峻な斜面があり、搬入道路を計画すると長大切土が発生することから、搬入道路の導入空間として適さない

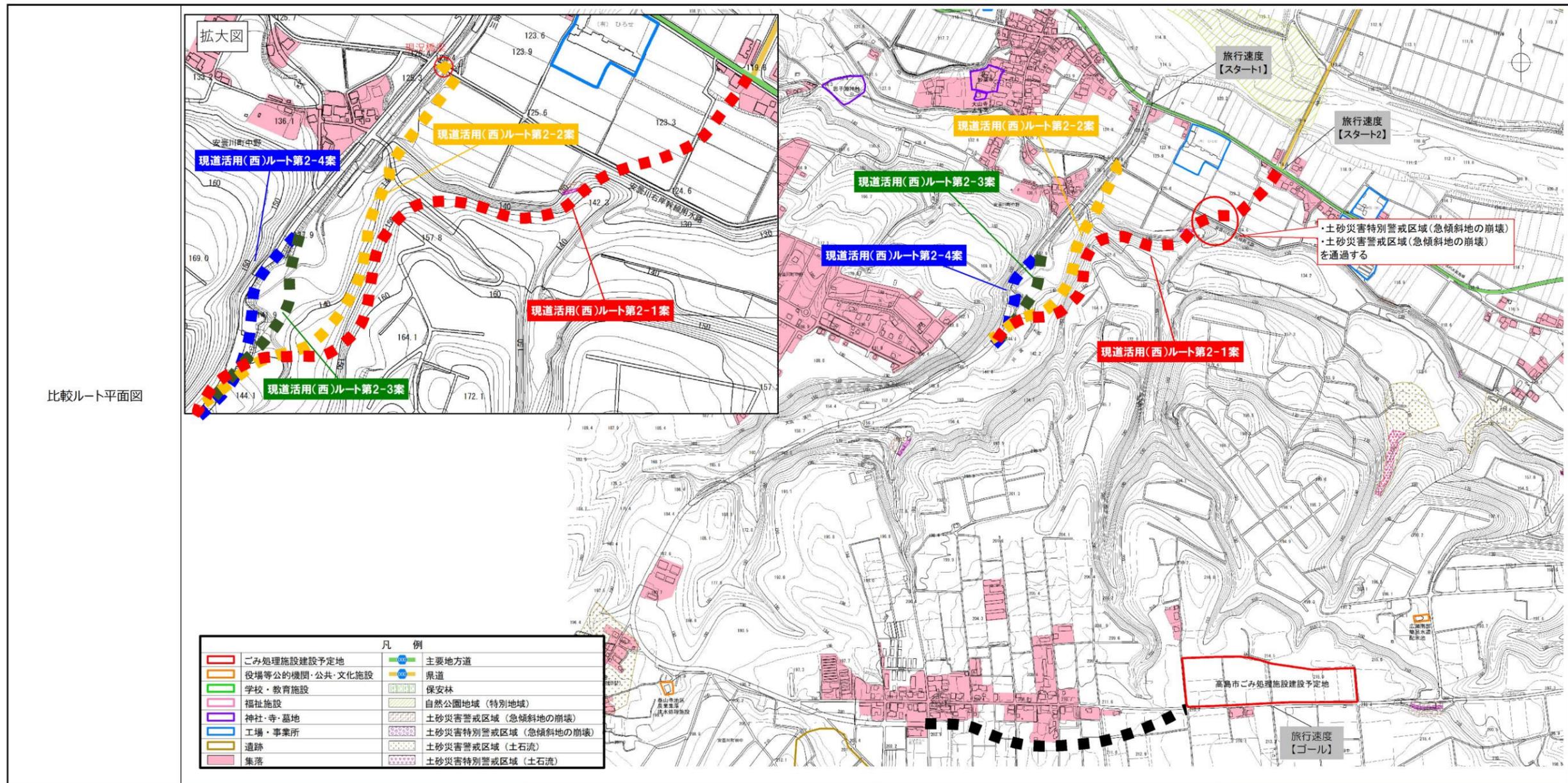
【結果】

現道活用(西側)と別線(北側)の概略検討を実施し、比較を行う。

■別線案比較表

比較ルート図			
案名	別線ルート第1案	別線ルート第2案	
ルート帯の概要	広瀬橋から南下し、山頂を避け、ごみ処理施設建設予定地に接続する案	主要地方道小浜朽木高島線の現況交差点から南西方面を通過し、ごみ処理施設建設予定地に接続する案	
道路構造	整備延長	総延長：L=1.490km（全て土工）	総延長：L=1.586km（全て土工）
	線形	平面線形Rmin=100m、縦断線形imax=7.26%（特例値）	平面線形Rmin=100m、縦断線形imax=8%（特例値）
速達性	旅行速度（設計速度）	約2分14秒 スタート①-ごみ処理場建設予定地	約2分22秒 スタート②-ごみ処理場建設予定地
自然環境への影響	切土による地形改変	切土量 V=128,355m <sup>3</sup>	切土量 V=146,015m <sup>3</sup>
防災性	土砂災害危険箇所	・土砂災害危険箇所は通過しない	・土砂災害危険箇所は通過しない
施工性		・延長は短く、切土量も最も少ないことから、施工期間は最も短くなる	・延長が長く、切土量も多いことから、施工期間は第1案に比べ長くなる

■ 現道活用案比較表



案名		現道活用(西)ルート第2-1案	現道活用(西)ルート第2-2案	現道活用(西)ルート第2-3案	現道活用(西)ルート第2-4案
ルート帯の概要		現道の幅員不足箇所を回避するため、広瀬橋から南下し、大筑波川を橋梁により渡河した後、現道に接続する案	現道の幅員不足箇所を回避するため、現況の橋にて大筑波川を渡河する案	現道の幅員不足箇所を回避するため、大筑波川側へ極力小さく迂回する案	現道の幅員不足箇所を回避するため、山側へ極力小さく迂回する案
道路構造	整備延長	総延長：L=0.904km (土工：0.889km、橋梁0.015km)	総延長：L=0.540km (土工：0.525km、橋梁0.015km)	総延長：L=0.200km (土工：0.176km、橋梁0.024km)	総延長：L=0.190km (土工：0.190km、橋梁0.000km)
	線形	平面線形Rmin=100m	平面線形Rmin=100m	平面線形Rmin=100m	平面線形Rmin=100m
速達性	旅行速度(設計速度)	約5分15秒 スタート②-ごみ処理場建設予定地	約5分00秒 スタート①-ごみ処理場建設予定地	約4分55秒 スタート①-ごみ処理場建設予定地	約4分55秒 スタート①-ごみ処理場建設予定地
自然環境への影響	切土による地形改変	切土量 V=44,155m <sup>3</sup>	切土量 V=5,265m <sup>3</sup>	切土量 V=23m <sup>3</sup>	切土量 V=10,740m <sup>3</sup>
防災性	土砂災害危険箇所	・土砂災害特別警戒区域(急傾斜地の崩壊)や土砂災害警戒区域(急傾斜地の崩壊)を通過する	・土砂災害危険箇所は通過しない	・土砂災害危険箇所は通過しない	・土砂災害危険箇所は通過しない
施工性		・最も延長が長く、切土量も多いことから、施工期間は第2-4案に比べ長くなる	・橋梁区間が1か所あり、工事期間は非出水期(11月～3月)となり、第2-4案に比べ長くなる	・橋梁区間が2か所あり、工事期間は非出水期(11月～3月)となり、第2-4案に比べ長くなる	・最も延長が短く、土工区間のみであることから、施工期間は最も短くなる