

(工事用道路の設置位置等)

◆工事用道路の考え方

○工事用道路の幅員：

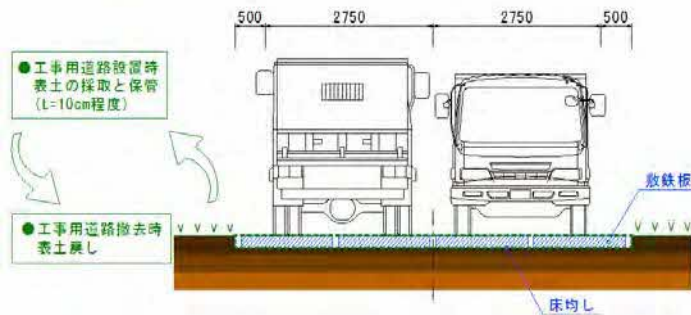
杭打機の搬入トレーラー等の**重機が通行**でき、土砂搬出入時のダンプトラックが**すれ違える最小幅員を確保** ⇒W=6.5mを採用

○工事用道路の敷設：

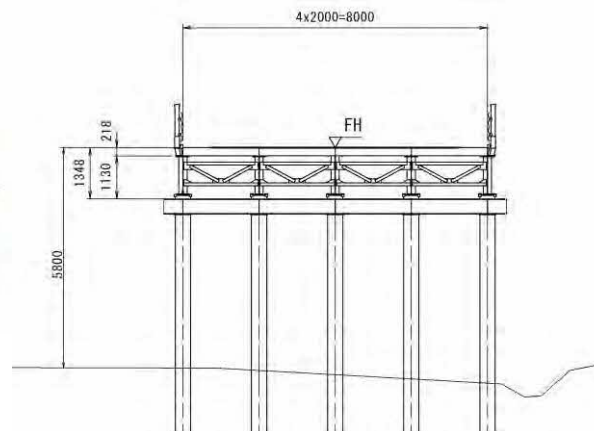
- ・地表から10cm程度の**表土をすき取り**、その上に**鉄板を敷設**
(鉄板の敷設により、外来種の種子の周辺への飛散、車両による土埃巻き上げを防止)
(すき取りした**表土は保管**し、工事用道路の撤去後に**復旧**、**早期の植生復元を助成**)
- ・高低差がある区間は「**仮栈橋**」を計画。盛土法面発生を防止し、**植生への影響等を最小化**
- ・橋梁脇の作業ヤードは「**敷鉄板や作業構台**」とし**平坦を確保**、**影響範囲を最小化**
- ・河川横断箇所は流路を確保しつつ、**土砂投入をせずに袋型根固めを使用し**、**影響を最小化**

◆工事用道路断面イメージ図

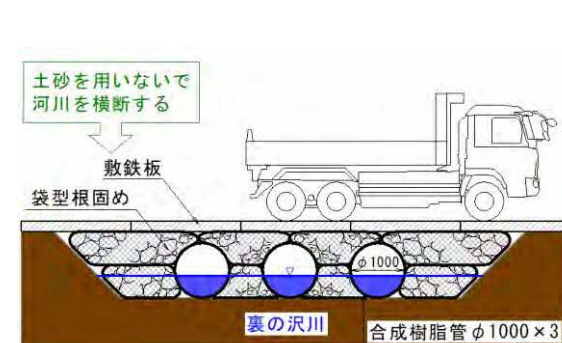
【一般区間（敷鉄板）】



【仮栈橋、作業構台区間】



【河川横断箇所】



変更範囲縮小のため、急勾配+カーブが連続する道路を通行するため、安全確保上、対面通行が必要

(工事用道路の設置位置等)

◆工事中の濁水対策について

○工事用道路の設置、本線切土工の実施時に濁水の発生が懸念

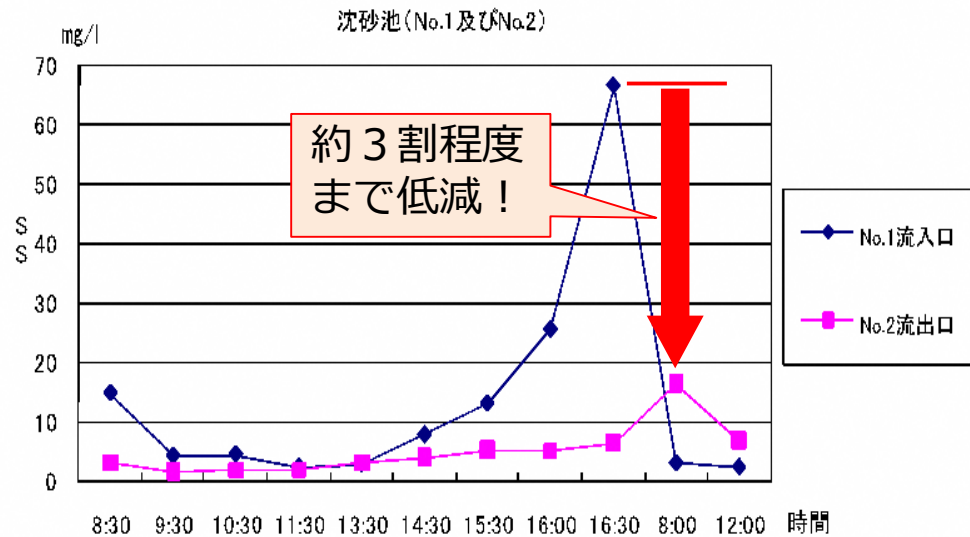
⇒沈砂池や水槽等の濁水処理施設を設けて濁水（水の濁り）要因となる**土壌粒子を沈下**させ、濁りを含まない「**上澄み水**」を**放流**することで、濁水の発生を抑制

これにより、濁水発生による**河川環境への影響を軽減**



⑤沈砂池No.2の状況

- ・長さ 3.7m × 幅 2.7m × 深さ 1.2m (有効水深 1.05m)
- ・水は常に溜まっており、雨水が流入すると上澄の水が河川に流出する。



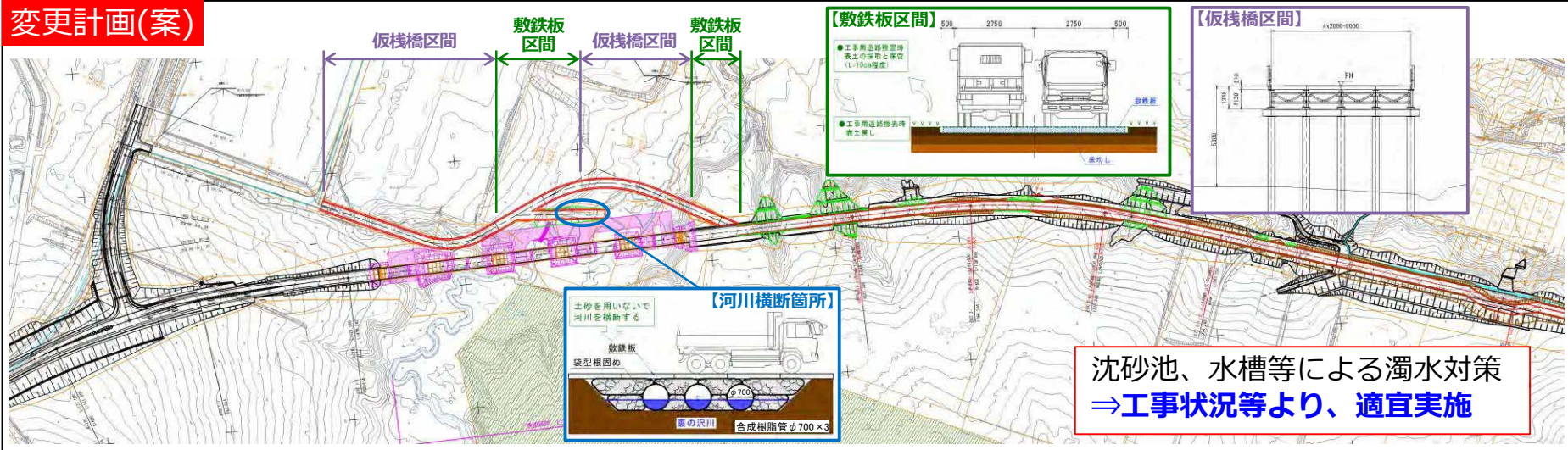
《参考事例》 橋梁基礎工事、切土工実施現場における
沈砂池の設置状況(左写真)と、沈砂池前後の水の濁り(SS)の状況
(千葉県市原地区の事例 より抜粋)

(工事用道路の設置位置等)

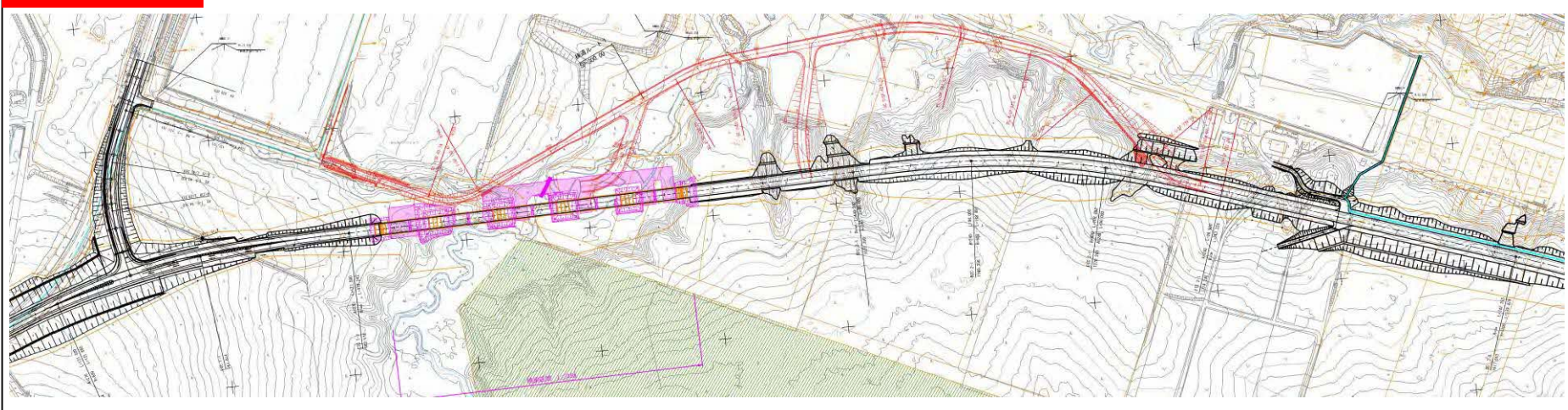
◆ 起点側交差点～1号橋～中央部：

極力本線を利用して**工事用道路新設を一部とりやめ**、**改変範囲を大幅に縮小**

変更計画(案)



当初計画

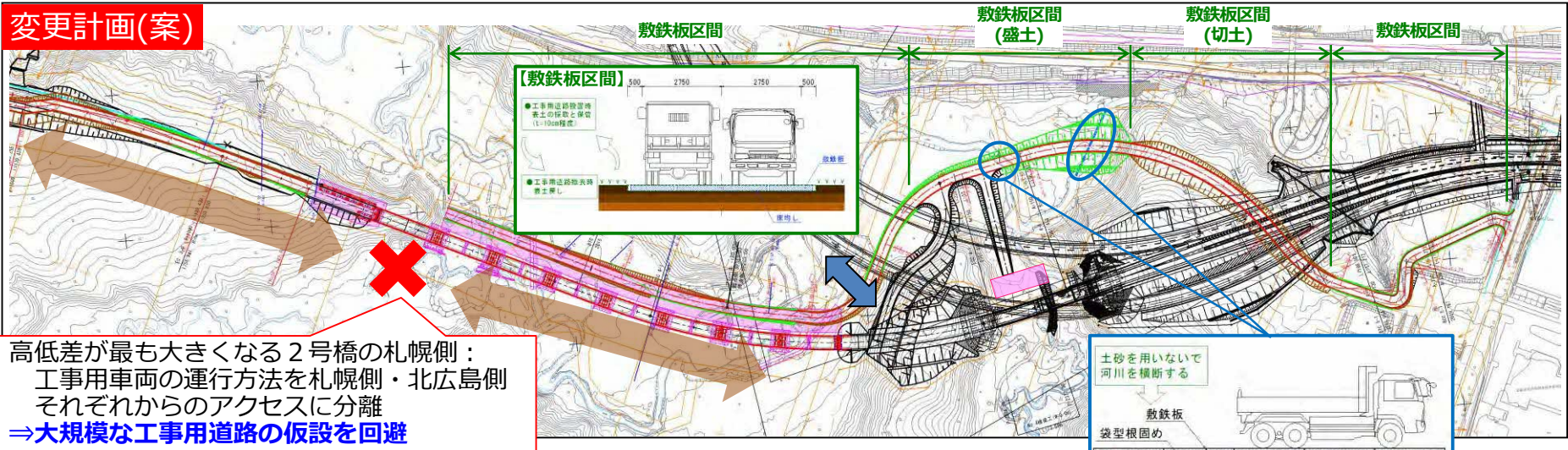


(工事用道路の設置位置等)

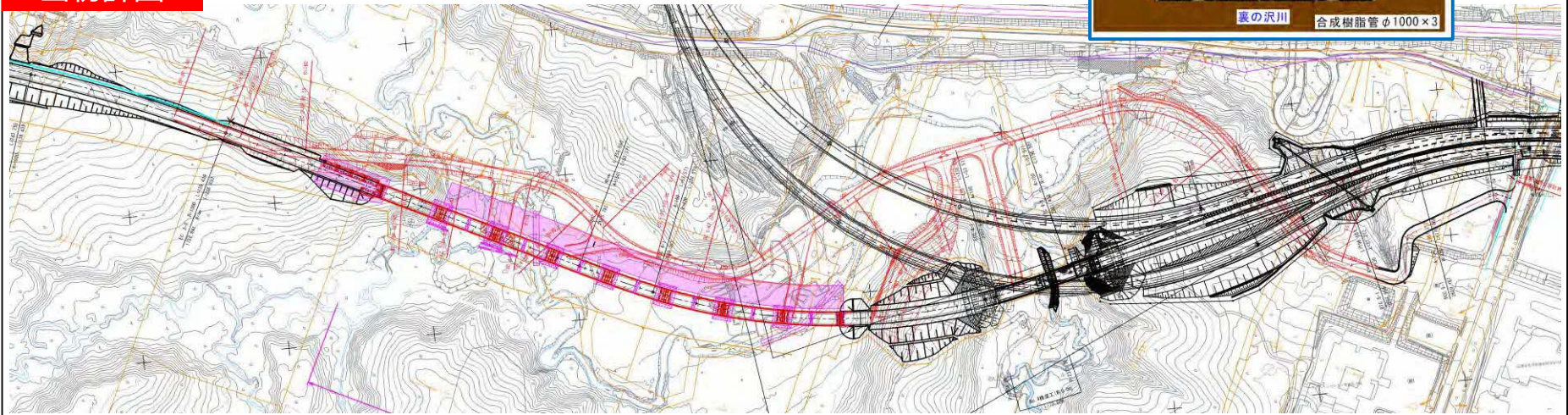
◆ 中央部～2号橋～3号橋～終点部：

本線と工事用道路の隙間地を最小化するとともに、**工事用道路新設を一部とりやめ、** 改変範囲を大幅に縮小（札幌側橋台へは起点側から進入予定）

変更計画(案)



当初計画



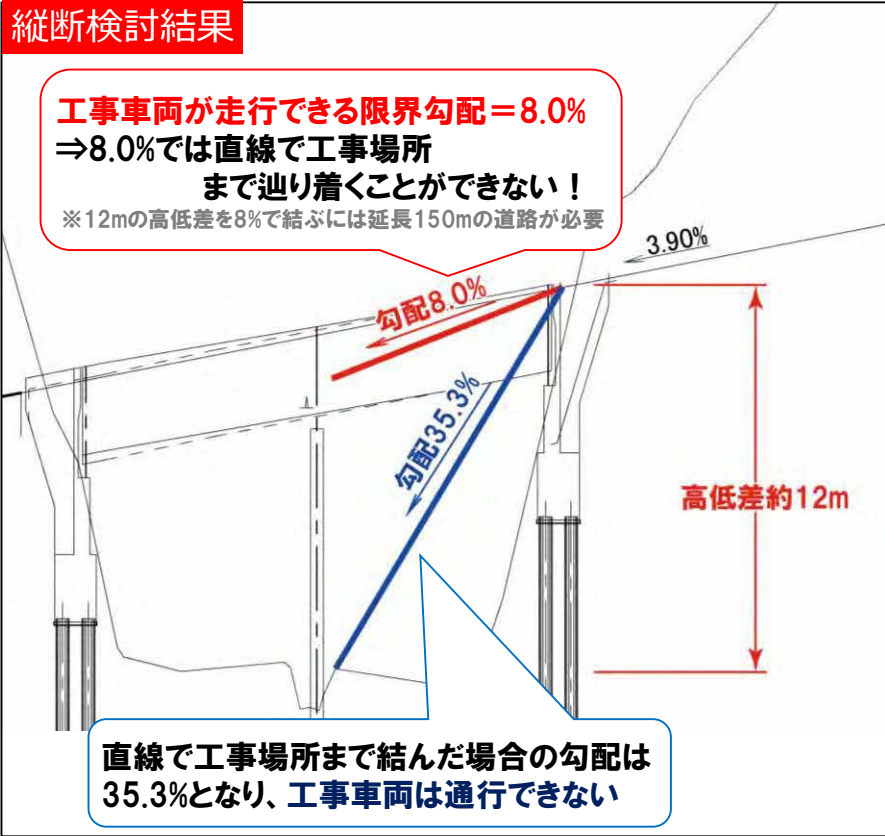
(工事用道路の設置位置等)

◆ 3号橋付近：

本線からの「片押し」での工事実施可能性を検討、**盛土による影響が多大であり実現性が低い**

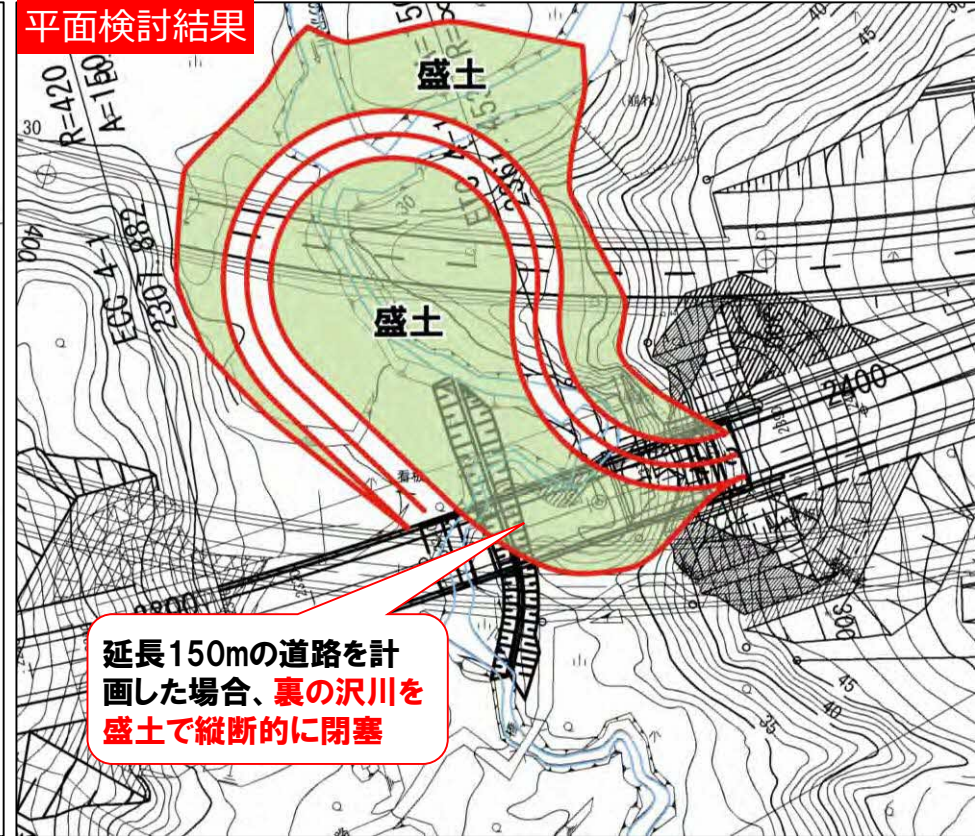
縦断検討結果

工事車両が走行できる限界勾配=8.0%
⇒8.0%では直線で工事場所
まで辿り着くことができない！
※12mの高低差を8%で結ぶには延長150mの道路が必要



直線で工事場所まで結んだ場合の勾配は35.3%となり、工事車両は通行できない

平面検討結果



延長150mの道路を計画した場合、裏の沢川を盛土で縦断的に閉塞

○第1回、第2回協議会で工事用道路の設置位置、規模等に関する様々な意見を頂いたことから、**札幌建設業協会への聞き取り調査結果等も踏まえ、工事用道路の縮小等**を以上の通り検討。

⇒**環境へのインパクトを低減**するという観点から**工事計画の変更を採用したい**。