

○一括審議案件に対する意見等について

資料3

事業名：越美山系直轄砂防事業

意見・質問	回答
なし	-

事業名：一般国道153号 豊田北バイパス

意見・質問	回答
なし	-

事業名：一般国道155号 豊田南バイパス

意見・質問	回答
なし	-

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路

意見・質問	回答
なし	-

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路

意見・質問	回答
なし	-

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路

意見・質問	回答
なし	-

事業名：一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路

意見・質問	回答
三遠3号トンネルの支保パターンについて、当初抗口（飯田市側）のDⅢからCⅠへと大きく変化しているが、弾性波探査の信頼度等を踏まえ、当初から安全側（DⅠ等）の設計をしておくべきではないか。	支保パターンの設定は「道路トンネル技術基準」に基づき安全性と経済性を考慮し設定。 一方で弾性波探査の不確実性への対応として、施工時の安全性を確保するため、都度、地質状況を確認し、必要に応じて支保パターンの変更を行う事としている。
補強土壁箇所の地盤改良を実施したことにより、補強土壁も含む大きな断面での地すべりを誘発する恐れはないか。	地質調査により確認した良質な地盤まで地盤改良を計画している。 これらの地質条件を考慮して、補強土壁を含む地すべりの安定性について照査し、問題ないことを確認している。
当初計画において、8号橋の下部工2基（飯田側）を断層破碎帯に配置したのはなぜか。	本断層は文献において活動度、確実度ともに危険度が低いと評価されており、また、地質調査において断層破碎帯の中でも比較的固結した層である「カタクレーサイト層」を確認していたことから、地盤強度においても下部工の配置は可能と判断し、経済性を考慮した橋梁の計画とした。