

表 1-1(1) 工事施工手順

工種		施工内容	概略施工図
共通	汚濁防止膜設置	・開橋下流部に汚濁防止膜を設置する。	
	仮設工	・パラペットの一部を撤去し、工事用坂路を設置する。 ・工事用車両の洗車ピットを設置する。	
最下流護岸工	護岸工	・最下流部（左岸側）に護岸を設置する。	

注) 図の赤色部は対象工事の施工場所を示す。(以降の図についても同じ)

表 1-1(2) 工事施工手順

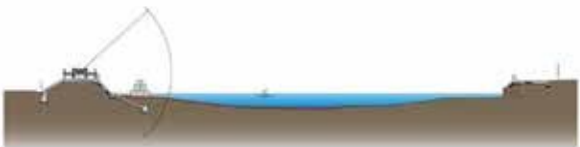
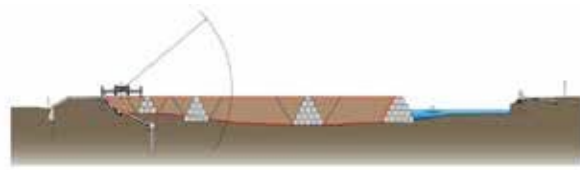
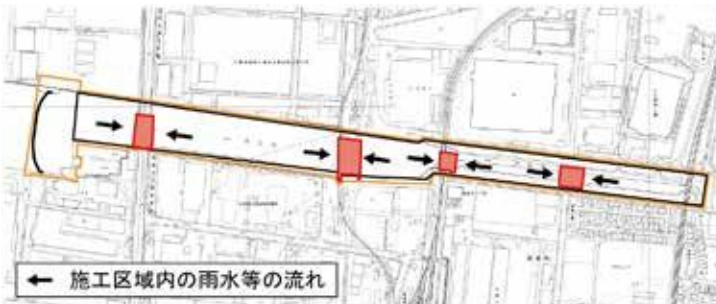
工種	施工内容	概略施工図
左岸側工事	ジオテキスタイル敷設 ・左岸より、非盛土部・橋梁下を除き、ジオテキスタイルを敷設する。	
	仮設盛土 ・河床に敷設したジオテキスタイルの上に仮設盛土を行う。 ・左岸より、盛土、土のう設置を繰り返し、矢板を打設する位置まで盛土を進める。	
	・濁水処理設備を設置する。	 ← 施工区域内の雨水等の流れ
	河道内仮締切 ・矢板を打設し、河道内を締め切る。	 

表 1-1(3) 工事施工手順

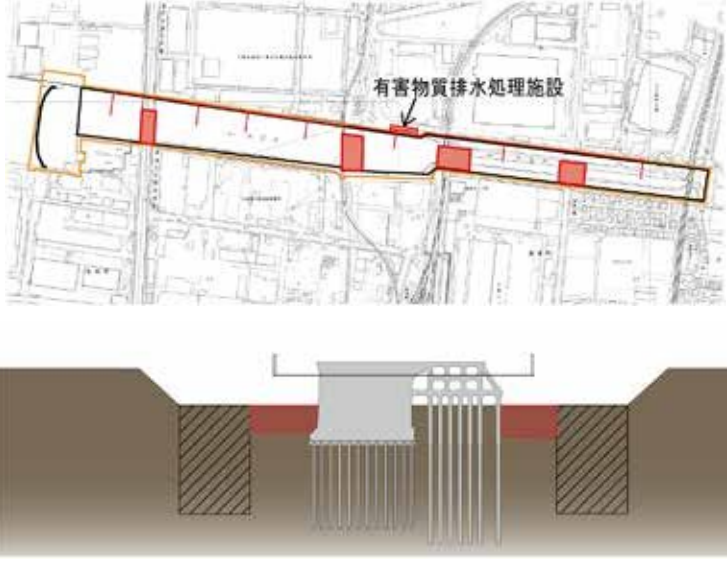
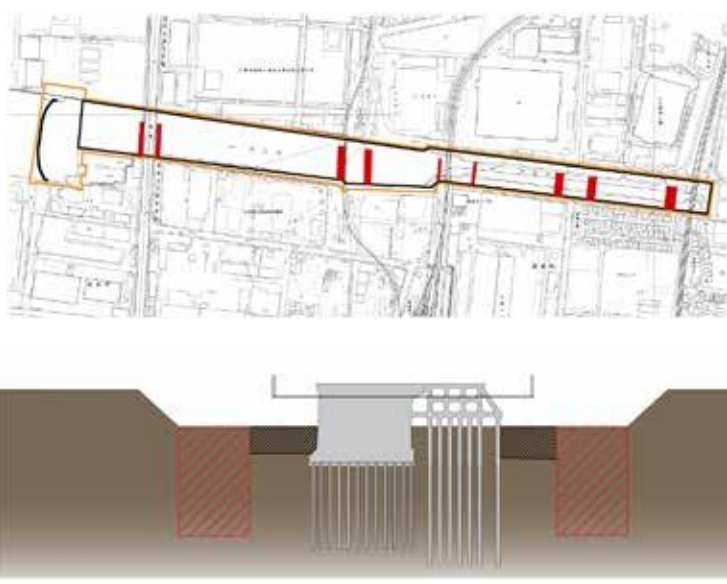
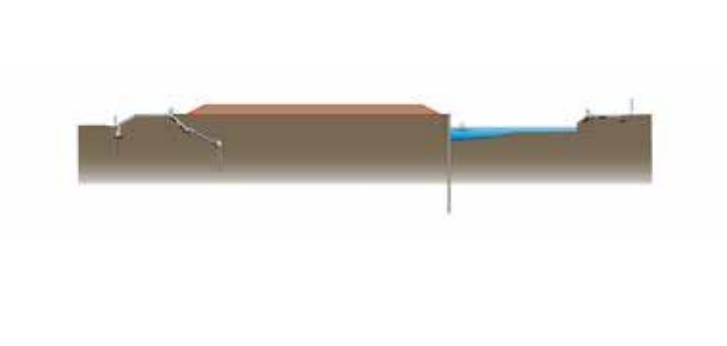
工種	施工内容	概略施工図
左岸側工事	地盤改良 ・ 有害物質排水処理施設を設置する。 ・ 橋梁の上下流の非盛土部を浅層改良する。 ・ ボックス設置のため、橋梁下を地盤改良する。	
	応力遮断 ・ 橋梁への影響を防ぐため、応力遮断する。	
	プレロード盛土・圧密沈下 ・ 仮設盛土の上にプレロード盛土を行い、圧密沈下させる。	

表 1-1(4) 工事施工手順

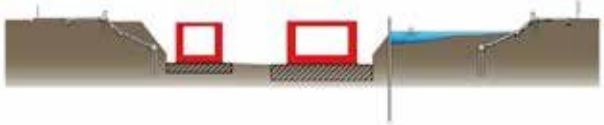
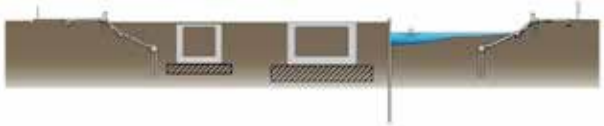
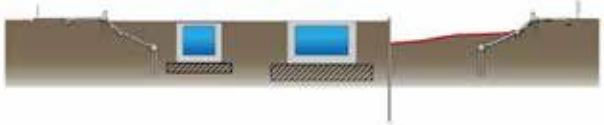
工種		施工内容	概略施工図
ボックス工事	ボックス床掘	・ボックスカルバートの設置を行う範囲のアスファルトマットを撤去し、床掘を行う。	
	ボックス基礎改良	・ボックスカルバート設置範囲の基礎改良を行う。	
	ボックス設置	・ボックスカルバートを設置する。	
	ボックス埋戻し	・ボックスカルバート設置個所を埋め戻す。	
右岸側工事	ジオテキスタイル敷設	・右岸より、非盛土部・橋梁下を除き、ジオテキスタイルを敷設する。	

表 1-1(5) 工事施工手順

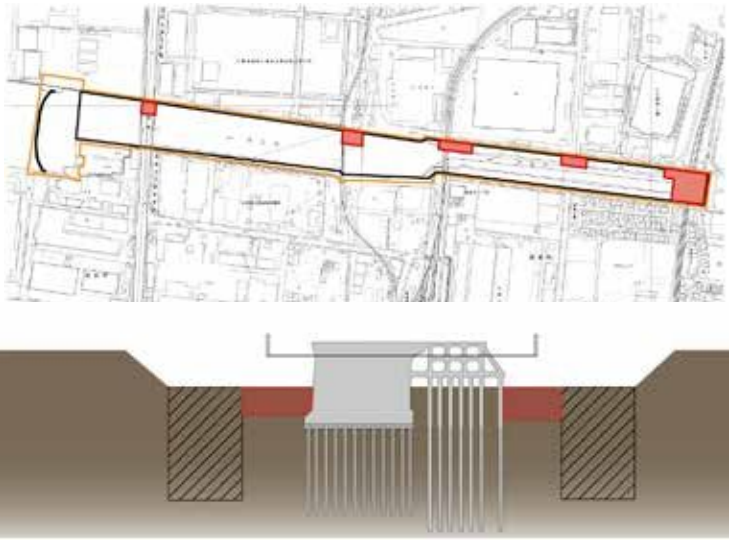
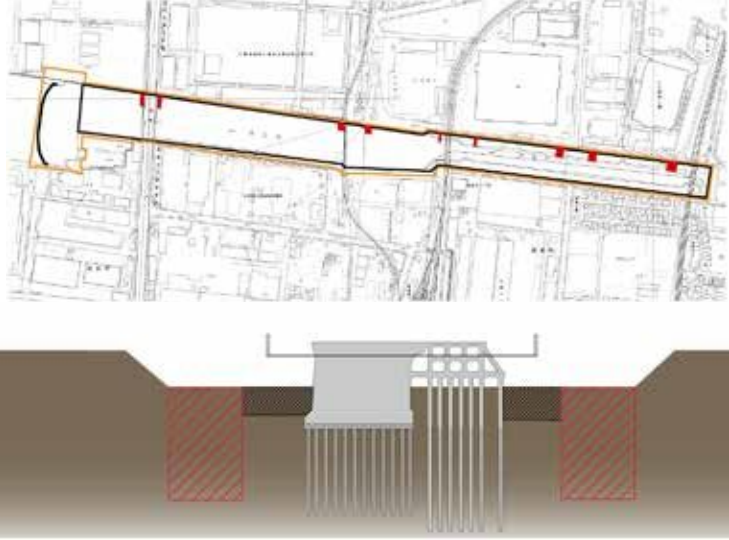
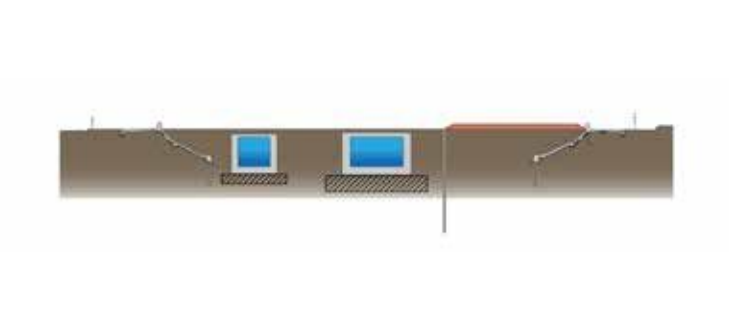
工種	施工内容	概略施工図
右岸側工事	地盤改良 ・ 橋梁の上下流の非盛土部を地盤改良する。	
	応力遮断 ・ 橋梁への影響を防ぐため、応力遮断する。	
	盛土・圧密沈下 ・ 盛土を行い、圧密沈下させる。	

表 1-1(6) 工事施工手順

工種		施工内容	概略施工図
共通	最下流護岸工	・最下流部（右岸側）に護岸を設置する。	
	汚濁防止膜撤去	・汚濁防止膜を撤去する。	
	対策完了	-	

資料 1 - 2 建設機械の稼働による予測時期

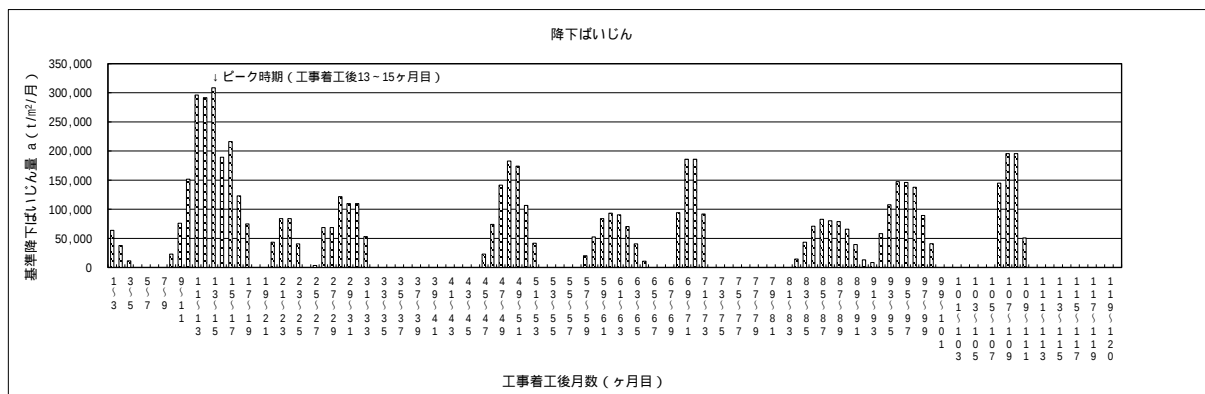
[本編 p.24,128,141,148,178,198 参照]

1. 大気質

(1) 粉じん

建設機械の稼働による降下ばいじんの月間排出量（3 ヶ月平均値）は、次に示すとおりである。

予測時期は、基準降下ばいじん量 a が最大となる時期とし、工事着工後 13～15 ヶ月目とした。

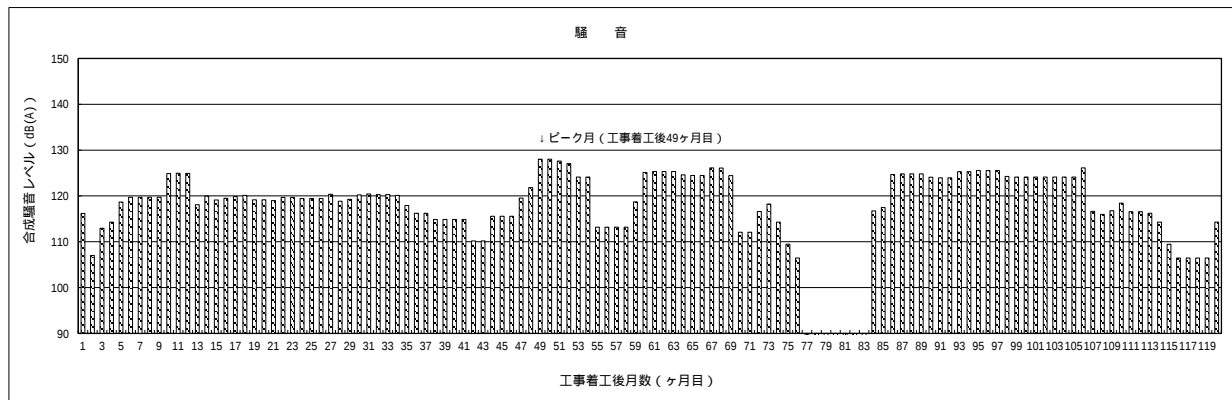


注) 基準降下ばいじん量 a の算出は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）に基づき行った。

2. 騒音・振動

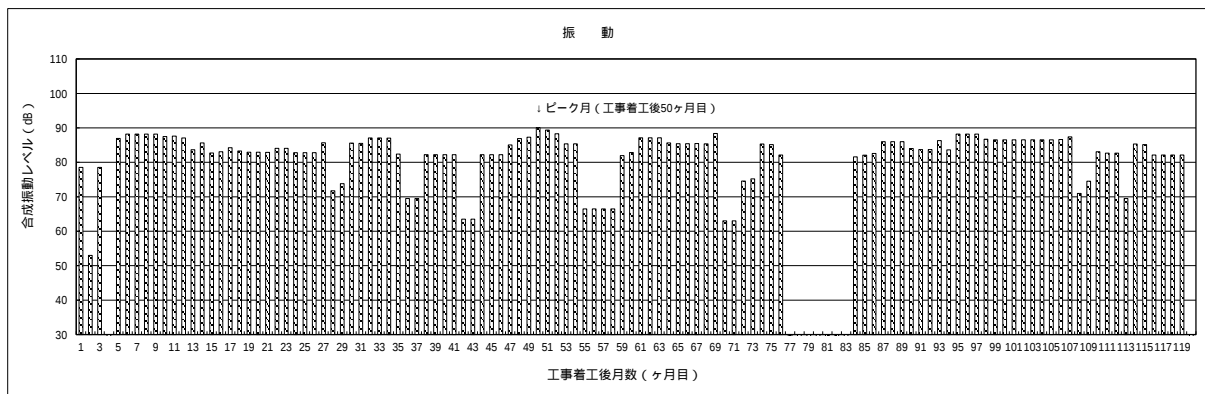
各月における建設機械の稼働による合成騒音レベル及び合成振動レベルは、次に示すとおりである。

予測時期は、合成騒音レベル及び合成振動レベルがそれぞれ最大となる時期とし、騒音については工事着工後 49 ヶ月目、振動については工事着工後 50 ヶ月目とした。



注)1:各建設機械の稼働による騒音レベルのベースを合わせるために、各建設機械の音圧レベルから A 特性パワーレベルに換算し、これにより、合成騒音レベルを算出した。

2:各建設機械の A 特性パワーレベルは、本編第 2 部 第 3 章 3-1 (3) エ (イ) b「建設機械の A 特性パワーレベル」(本編 p.180) に示すとおりである。



注)1:各建設機械の稼働による振動レベルのベースを合わせるために、振動源より基準点までの距離が 7 mにおける振動レベルに換算し、これにより、合成振動レベルを算出した。

2:各建設機械の振動レベルは、本編第 2 部 第 4 章 4-1 (3) エ (イ) b「建設機械の基準点における振動レベル」(本編 p.199) に示すとおりである。

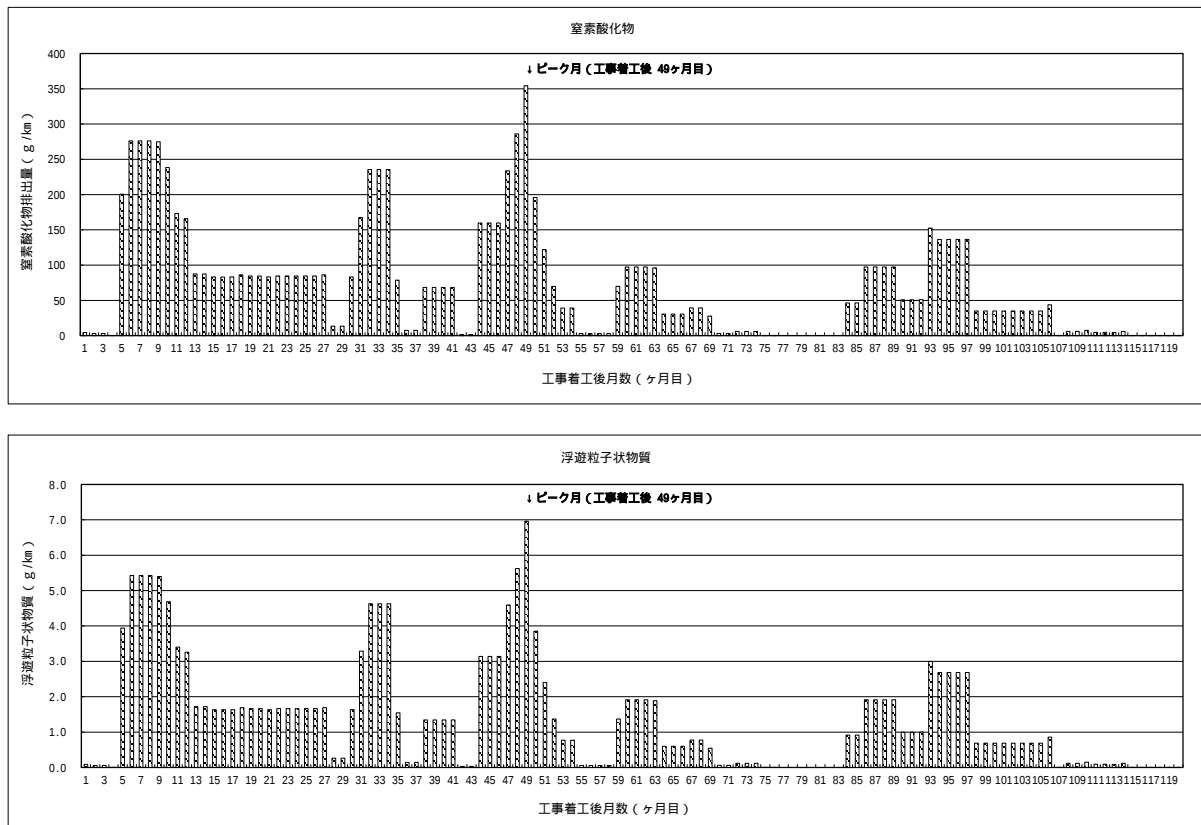
資料 1 - 3 工事関係車両の走行による予測時期

[本編 p.25,157,165,189,206,309 参照]

1. 大気質

工事関係車両の走行による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の月別排出量は、次に示すとおりである。

予測時期は排出量が最大となる時期とし、両物質ともに工事着工後 49 ヶ月目とした。



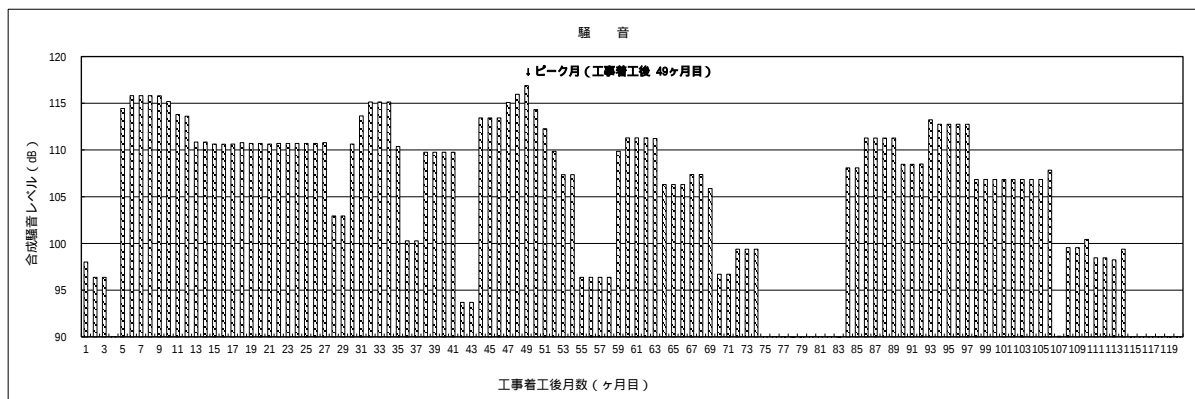
注)1:排出係数は、「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」(国土交通省国土技術政策総合研究所資料第671号,平成24年)に示す平均走行速度40km/時の数値を用いた。

2:排出量は、車種別工事関係車両台数及び排出係数を用いて算出した。

2. 騒 音

工事関係車両の走行による合成騒音レベルは、次に示すとおりである。

予測時期は、合成騒音レベルが最大となる時期とし、工事着工後 49 ヶ月目とした。



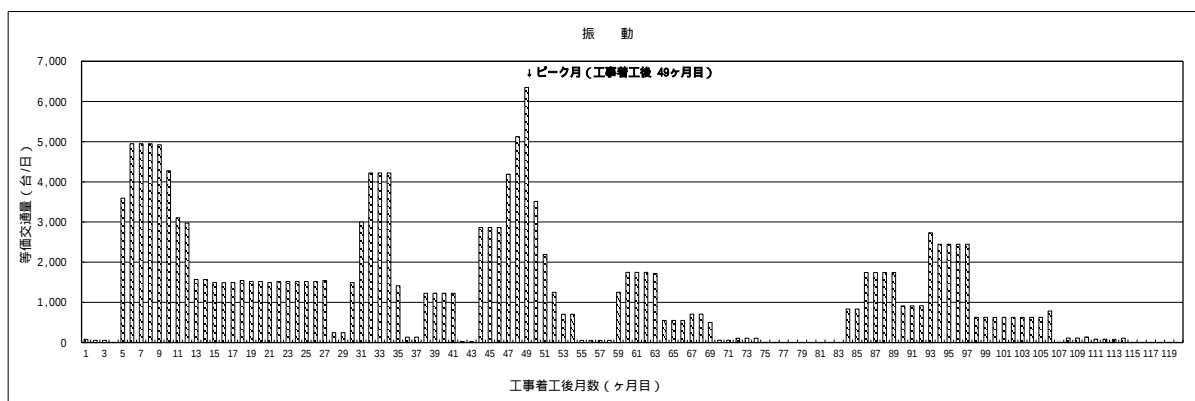
注)1:車種別パワーレベルは、ASJ RTN-Model 2018 に示す大型車 90.0dB、小型車 82.3dB を用いた。

2:合成騒音レベルは、車種別工事関係車両台数及びパワーレベルを用いて算出した。

3. 振 動

工事関係車両の走行による等価交通量は、次に示すとおりである。

予測時期は、等価交通量が最大となる時期とし、工事着工後 49 ヶ月目とした。



注) 等価交通量は、旧建設省土木研究所の提案式に基づき算出した。

4．安全性

工事関係車両の走行台数は、次に示すとおりである。

予測時期は、走行台数が最大となる時期とし、工事着工後 49 ヶ月目とした。

