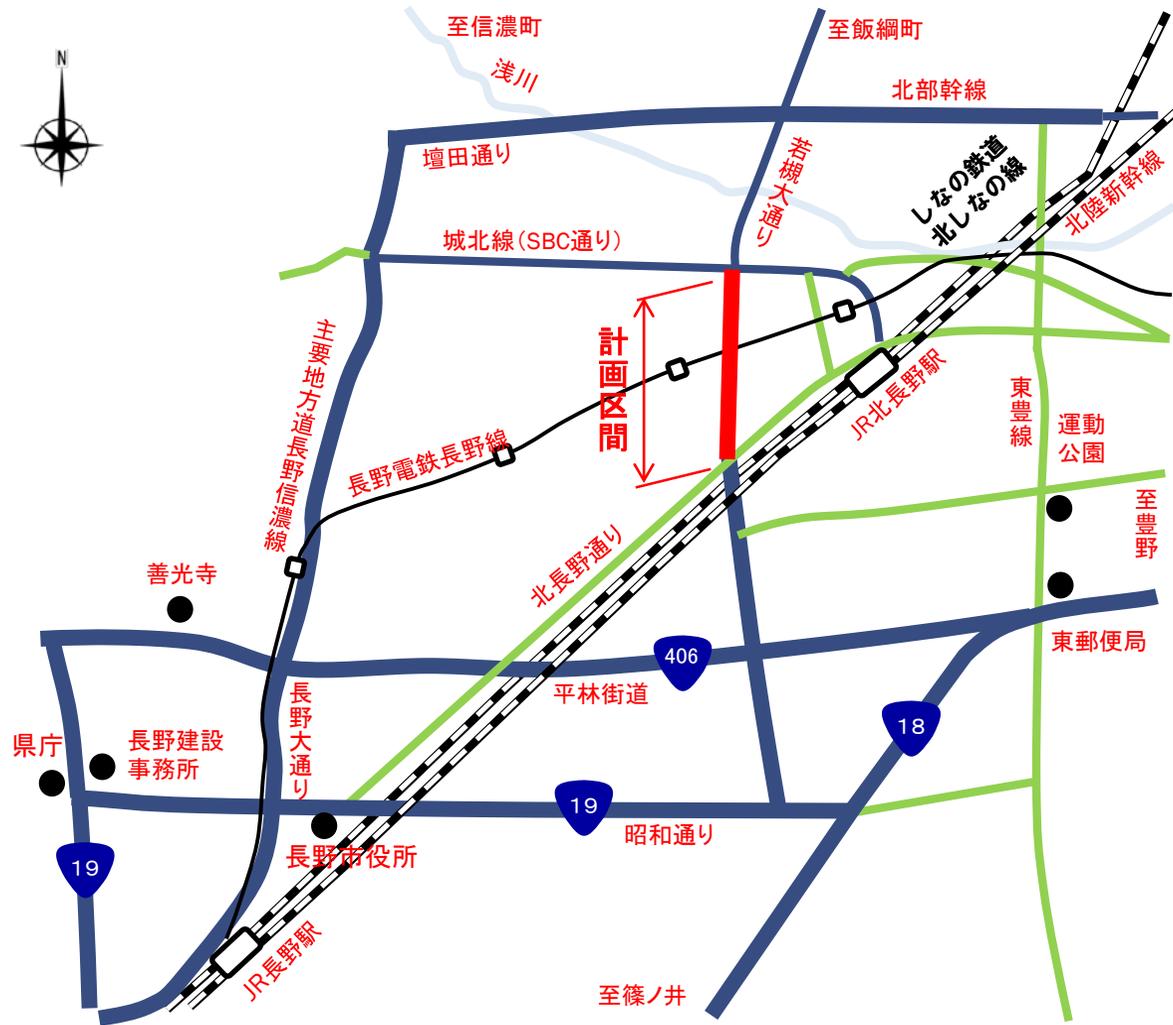


# 事業概要

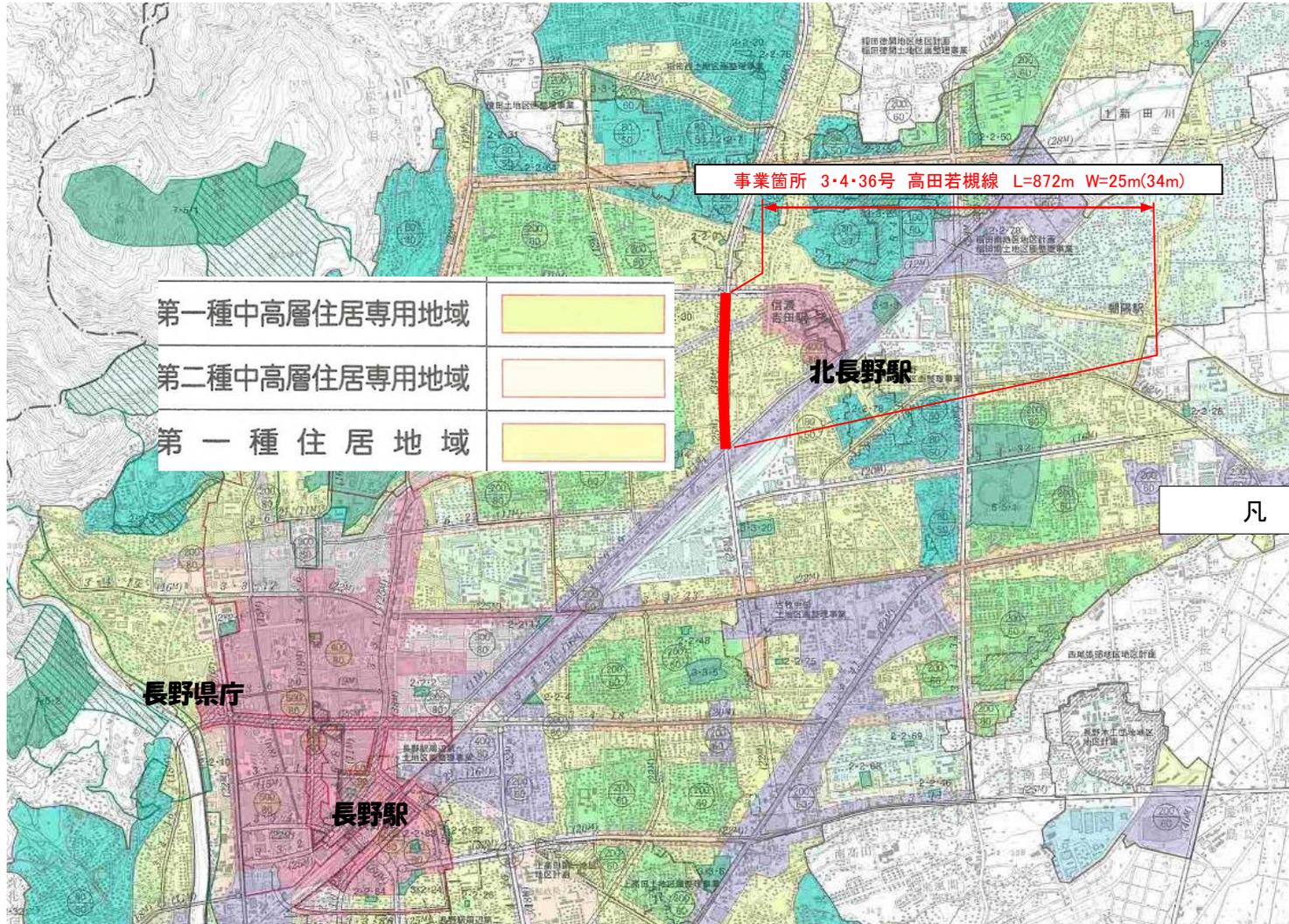
(長野県：高田若槻線)

応募No.	4		
事業主体	長野県建設部都市・まちづくり課	事業箇所	長野県長野市 桐原～吉田
応募者名	長野県建設部都市・まちづくり課		
ふりがな 事業名称	たかだわかつきせん 都市計画道路 3・4・36号 高田若槻線		
事業概要 (400字以内)	<p>(都) 高田若槻線は、国道18号の長野市高田を起点として、国道19号、国道406号及び(都) 北部幹線と交差し、長野市若槻に至る都市計画道路です。長野市街地を南北に貫く幹線道路は、西に(都) 長野大通り、東に(都) 東豊線があり、当路線はその真ん中に位置する幹線街路です。</p> <p>(都) 北長野通りの桐原交差点から(都) 城北線(通称：SBC通り)の長野吉田高校東交差点までの約900m「桐原～吉田」区間が未整備であったため、恒常的に周辺道路で渋滞が発生していました。</p> <p>同時期に供用した(都) 北部幹線とともに、東西南北の格子状の幹線道路網が形成され、渋滞緩和など円滑で安全な都市交通を確保し、良好な都市環境の構築に寄与すると期待されます。</p>		
事業規模	事業延長(km)	0.872km	
	幅員(m)	25m～34m	
	事業期間(和暦)	平成20年3月27日～令和4年3月31日	
	事業費(億円)	約115億円	
URL	—		

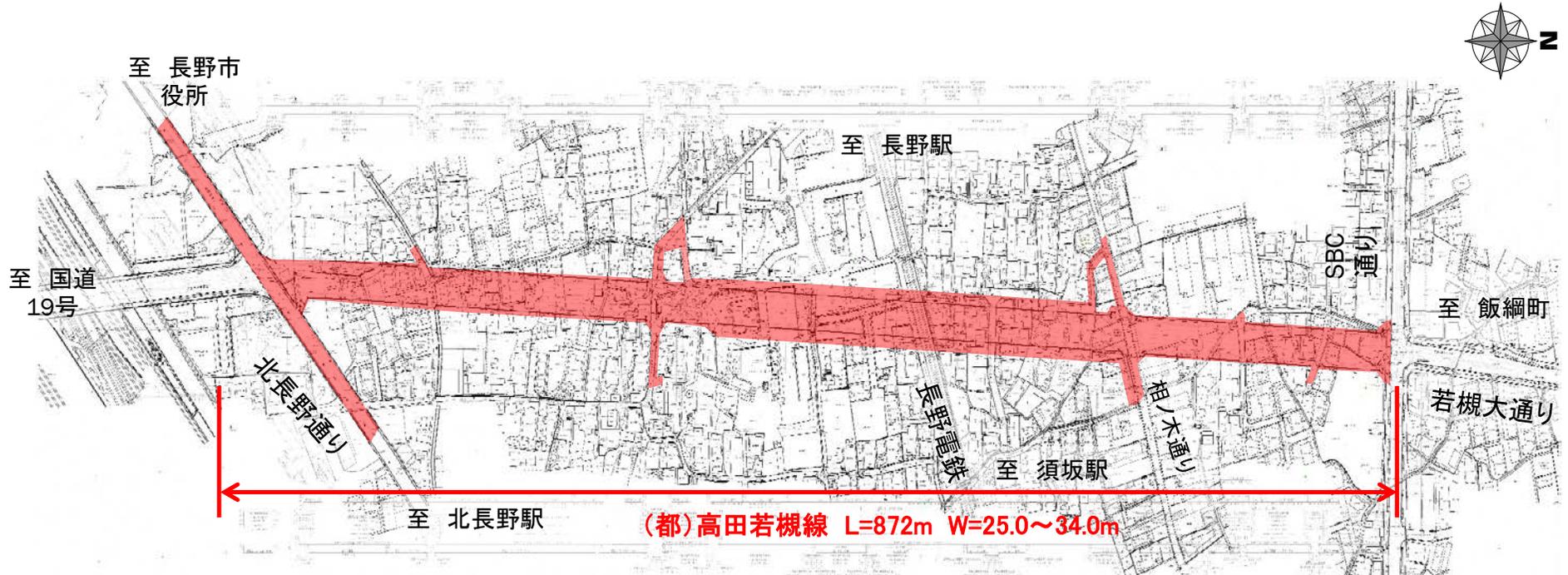
# 事業位置図



# 都市計画図(用途地域図)



# 路線全体の進捗状況



凡 例

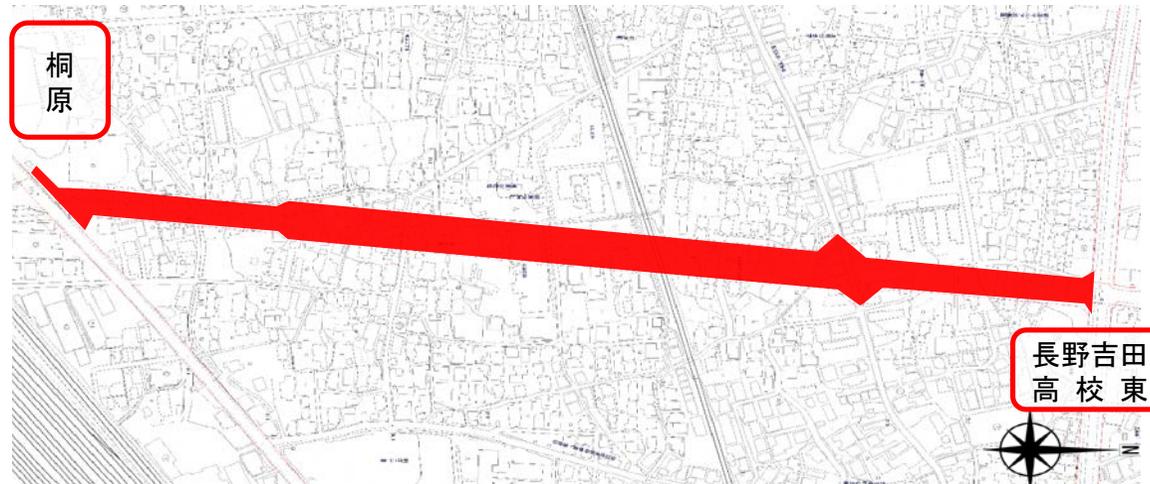


平面図

事業前

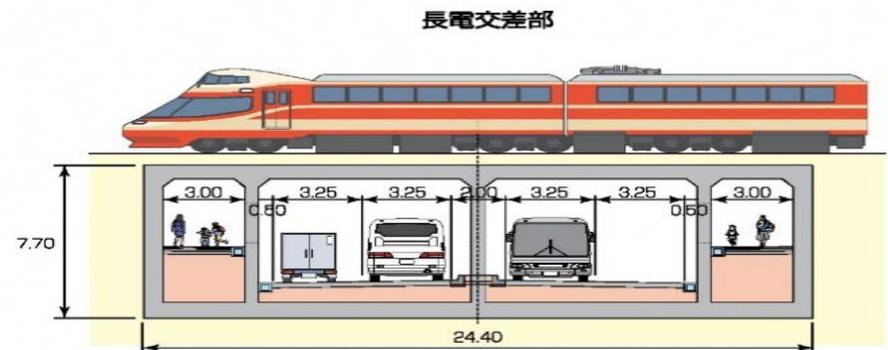
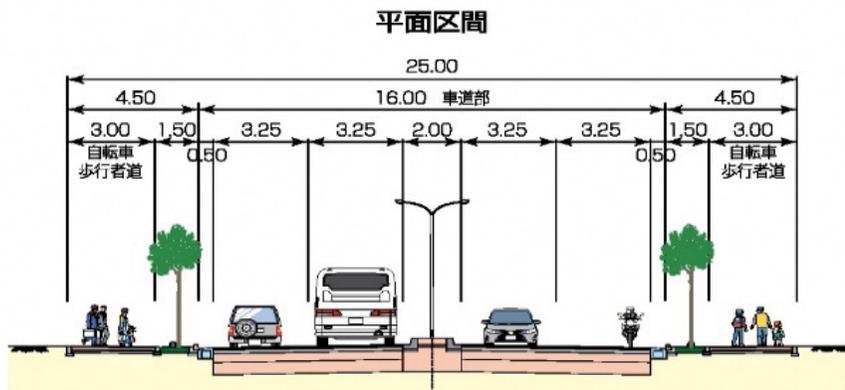
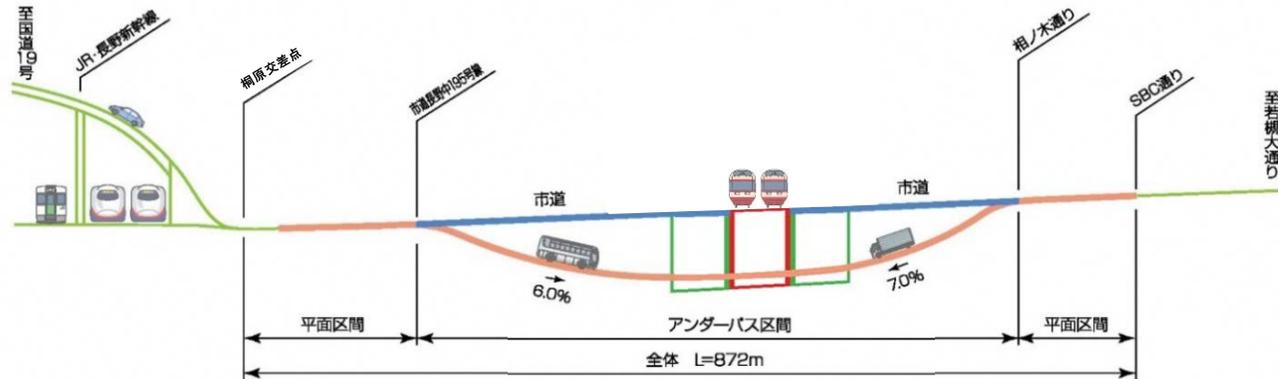


事業後



# 縦断図・横断図

## 事業後



## 事業前写真



平成19年(2008年)撮影



(都) 高田若槻線 「桐原～吉田」区間の事業着手は、平成19年度になります。  
上記の空中写真は平成20年の桐原・吉田田町地区を撮影したものです。地域のコミュニティーに利用されていた細かい道路網と住宅、一部に工場等の大きな建物が確認できます。  
多くの地権者の方々のご理解とご協力をいただき、(都) 高田若槻線 「桐原～吉田」区間の開通に至っております。なお、総買収面積は、22,748m<sup>2</sup> (191筆)、地権者数 482名、建物数 85棟の大規模な移転をお願いしております。

## 事業後写真

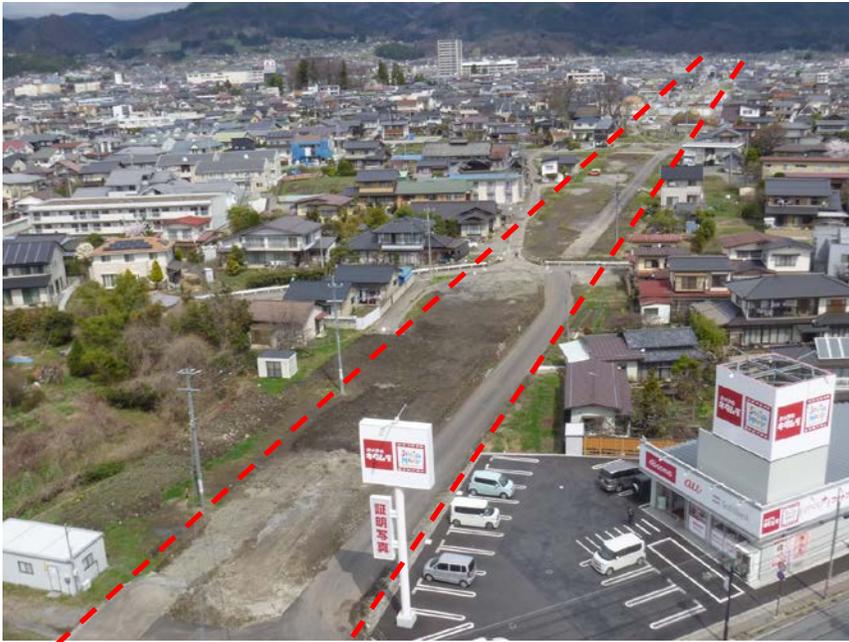


令和3年(2021年)3月24日撮影



## 事業前写真

写真①



平成28年4月撮影

## 事業後写真

写真①

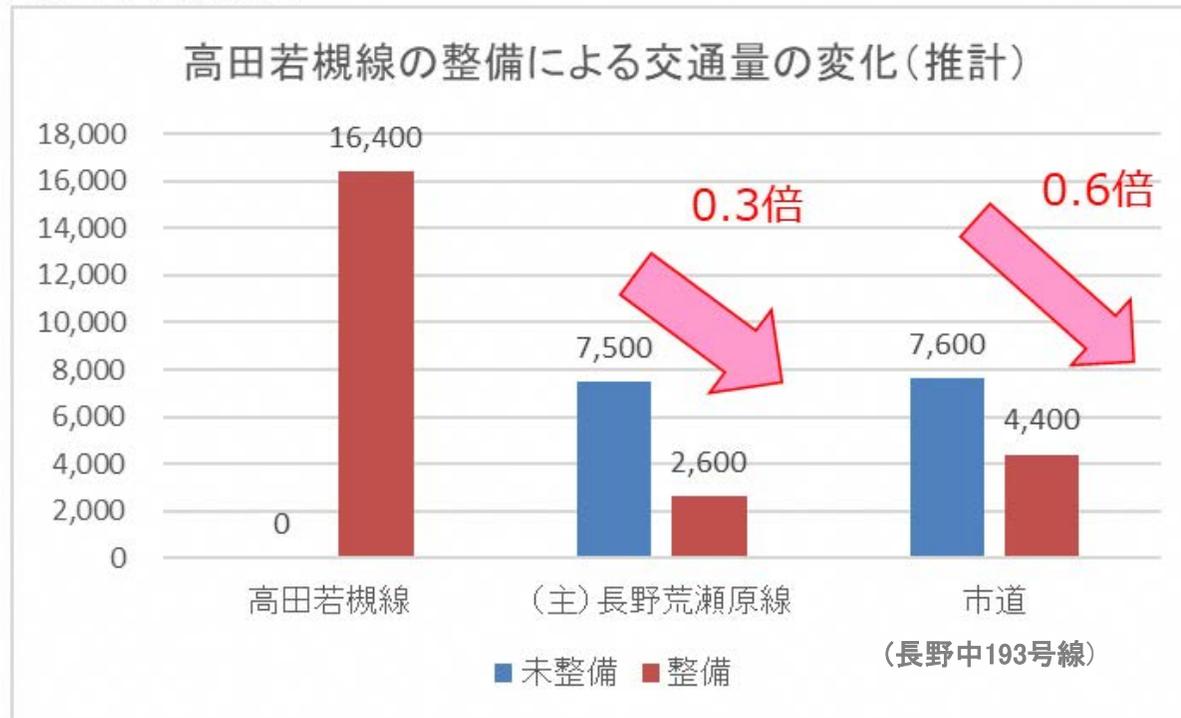


令和3年3月撮影

## 事業効果アピール資料

### ●踏切立体交差化事業による整備効果

### ○交通の円滑化



狭隘な近隣道路の交通量が半分となり、円滑な交通が確保

# 事業効果アピール資料

現道および周辺道路の状況と整備効果

《現道の課題》

- 『狭隘道路に通過交通が流入』
- ・危険な通学路
  - ・現道での事故多発
  - ・慢性的な渋滞



《整備効果》

- 『高田若槻線の整備』
- ・安全な歩行環境の確保
  - ・現道の事故減少
  - ・通過交通排除に伴う渋滞緩和
- 【安全で円滑な都市交通環境の形成】



周辺道路は、通学路にもなっているが、歩道未整備であるため、歩行環境の確保が求められている。



現道は、狭隘であり、歩道未整備のため、事故が多発している。



長野荒瀬原線の事故発生状況

単位：件

事故種別	H23	H24	H25	H26	H27
人身	0	0	0	0	1
物損	7	11	9	5	12
合計	7	11	9	5	13



周辺道路は、狭隘道路であり、渋滞が発生し、円滑な交通が確保されていない。

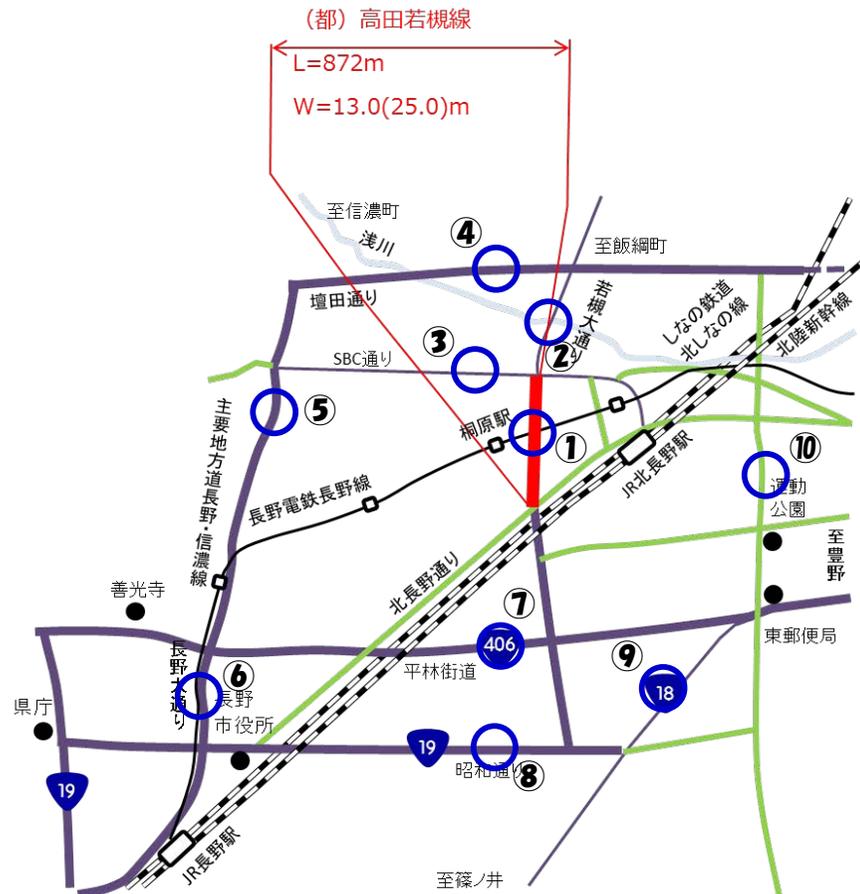


凡例

- 主要幹線道路 (4車線)
- 主要幹線道路 (2車線)
- 幹線道路
- 生活道路
- 現道
- 事業区間

## 事業効果アピール資料

- 高田若槻線の整備により、近隣道路の交通量変動は下記のとおりとなり、交通の転換が図られている。



		事業着手前 【H17】	整備後
①	高田若槻線	-	14,700
②	若槻大通り	8,400	8,842
③	SBC通り	12,900	6,978
④	北部幹線	9,000	9,561
⑤	(主) 長野信濃線	7,100	2,412
⑥	長野大通り	12,300	11,700
⑦	国道406号	34,300	22,300
⑧	国道19号	13,600	18,100
⑨	国道18号	25,800	8,130
⑩	市道 (東豊線)	13,000	7,099

## 苦労や工夫等アピール資料

# 長野電鉄線の運行を確保するためSFT工法により函体を設置

## 1 SFT工法の概要

トンネル構造物となるボックスカルバートをあらかじめ現場内で構築し、トンネル設置箇所の土砂をボックスカルバートで押し出して置き換える工法。

トンネル断面の土砂(切羽)を掘削することなく構造物を施工できる安全性の高い工法。

## 2 特徴

### ○施工の安全性

鉄道下での掘削工事が少なく、切羽掘削も伴わないため、安全性が高い。

### ○鉄道への影響

開削工事では無いため、鉄道の閉鎖工事が不要。

推進は、自動制御装置によって管理するため、軌道への影響は極めて少ない。

ボックスカルバートの外周に合わせて施工を行うため、土かぶりを浅く出来る。

### ○施工性

切羽掘削が無いため、薬液注入工法等の地盤改良工事が必要最小限でよい。

施工工種が少なく、工期短縮が可能。

### ○維持管理

ボックスカルバートは、シンプルかつメンテナンスが少なくてよいRC構造の矩形ラーメン形式である。

# 苦労や工夫等アピール資料

## 3 採用理由

### ①土かぶり

施工箇所は、土かぶりが $h=1.0\text{m}$ 程度と非常に浅い現場であり、浅い土かぶりでも施工が可能である工法が必要となった。

→SFT工法は、ボックスカルバートの外周と合致した位置で、箱形ルーフによる施工を行うため、浅い土かぶりでも施工が可能。

### ②作業現場

長野市内の住宅地での施工となるため、作業ヤードが限られており、仮設部材等の資材を少なくしたい。

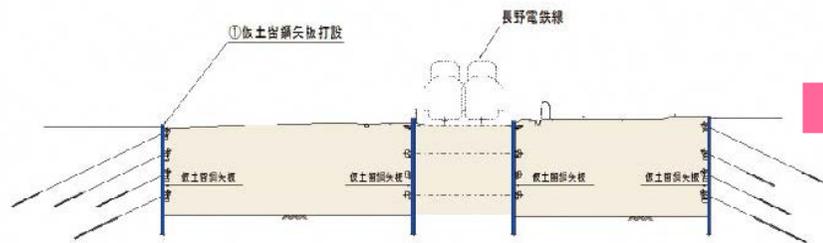
→SFT工法は、施工工種が少ないため、仮設部材が少なくてよい。また、施工時に使用する箱形ルーフは施工後に回収し、再利用するため埋殺す仮設部材も少なく、環境にもやさしい。

### ③軌道への対応

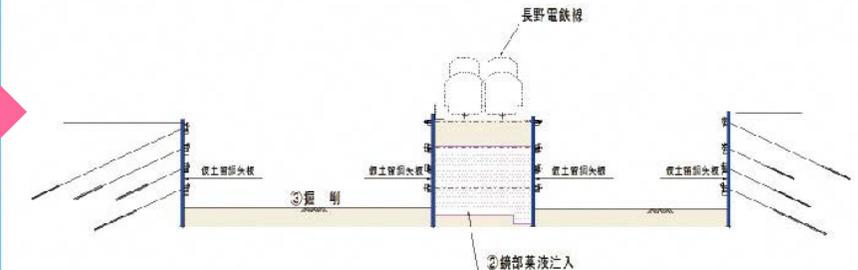
現場の上を長野電設が運行しているため、鉄道への影響を最小限としたい。

→SFT工法では、施工(推進)は、自動制御装置によって管理するため、軌道への影響は極めて少ない。また、鉄道下での施工実績もあり、信頼・信用のできる工法である。

## ① 鋼矢板打設

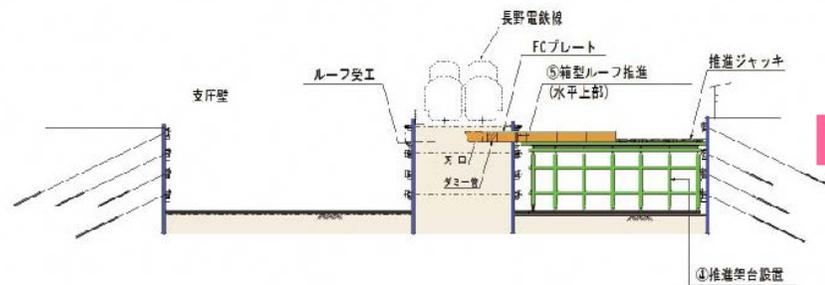


## ② 掘削・土留め工

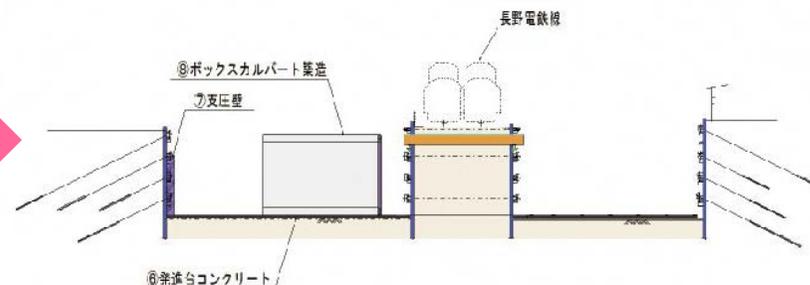


## 苦労や工夫等アピール資料

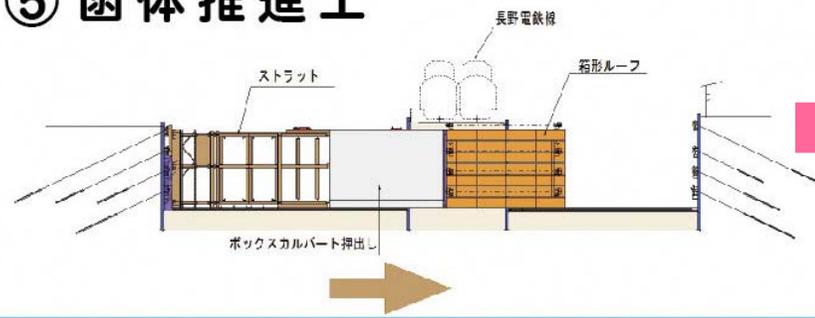
### ③ 箱型ルーフ推進工



### ④ ボックスカルバート築造工



### ⑤ 函体推進工



### ⑥ 道路部ボックスカルバート築造工

