第1章　都市計画対象道路事業の名称

（仮称）韮崎都市計画道路　１・４・１号　双葉・韮崎・清里幹線【山梨県区間】
（仮称）佐久都市計画道路　１・４・１号　南牧佐久線　　【長野県区間】

第2章　都市計画決定権者及び事業予定者の名称

2.1.都市計画決定権者の名称

【山梨県区間】(仮称)韮崎都市計画道路 1･4･1 号　双葉・韮崎・清里幹線

都市計画決定権者の名称：山梨県

代　表　者　の　氏　名：山梨県知事　長崎 幸太郎

住　　所：山梨県甲府市丸の内 1 丁目 6 番 1 号

【長野県区間】(仮称)佐久都市計画道路 1･4･1 号南牧佐久線

都市計画決定権者の名称：長野県

代　表　者　の　氏　名：長野県知事　阿部 守一

住　　所：長野県長野市大字南長野字幅下 692 番 2 号

2.2.事業予定者の名称

事 業 予 定 者 の 名 称：国土交通省関東地方整備局

代　表　者　の　氏　名：関東地方整備局長　橋本 雅道

住　　所：埼玉県さいたま市中央区新都心 2 番地 1

第3章　都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

3.1. 都市計画対象道路事業における環境影響評価手続きの対象範囲

(1) 中部横断自動車道（長坂～八千穂間）について

（仮称）韮崎都市計画道路 1･4･1 号双葉・韮崎・清里幹線及び（仮称）佐久都市計画道路 1･4･1 号南牧佐久線は、高速自動車国道である中部横断自動車道（長坂～八千穂間）を形成するものである。中部横断自動車道（長坂～八千穂間）の整備にあたっては、広域的な交通基盤にあたることから、円滑な都市活動を確保し良好な都市環境を保持するために必要な都市施設として都市計画に位置づけ、長期的な視点から計画的な整備を展開するとともに、ＩＣ周辺の土地利用や各都市施設相互の計画の調整を図ることとします。

都市計画に定める区間については、図 3.1-1 に示すとおり、山梨県区間は、（仮称）韮崎都市計画道路 1･4･1 号双葉・韮崎・清里幹線として、韮崎市の都市計画区域との一体性を確保するため、既設の中央自動車道（双葉 JCT～（仮称）長坂 JCT）の区間及び新たに整備する中部横断自動車道の区間（（仮称）長坂 JCT～長野県境）とします。

また、長野県区間は、新たに整備する中部横断自動車道の区間（八千穂高原 IC～山梨県境）を（仮称）佐久都市計画道路 1･4･1 号南牧佐久線として連続することにより広域ネットワークを構築し、広域的な都市活動の強化を図ることとします。

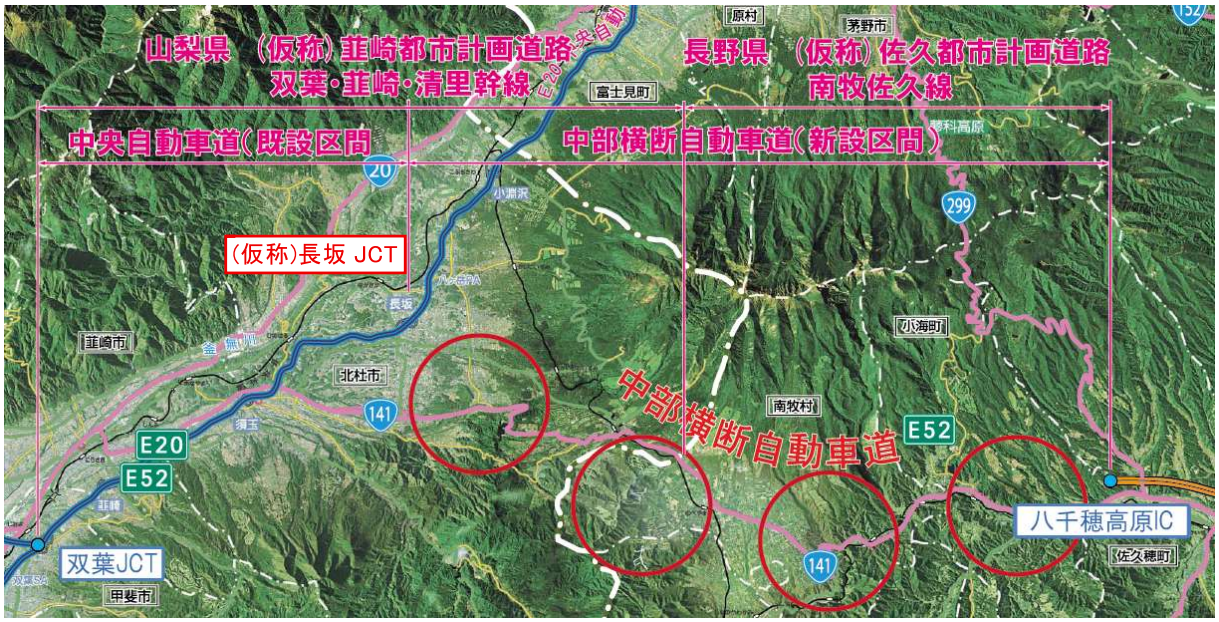


図 3.1-1　都市計画対象道路事業の区間位置

(2)環境影響評価の範囲について

環境影響評価手続きは、図　3.1-2 に示すとおり、都市計画対象道路事業のうち新たに整備する中部横断自動車道（長坂～八千穂）の区間を対象範囲として実施します。

図　3.1-2　環境影響評価手続きの対象範囲

3.2.都市計画対象道路事業の目的

中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に、山梨県甲斐市を経由して長野県小諸市に至る高速自動車国道です。中部横断自動車道が整備されることにより新東名高速道路、中央自動車道、上信越自動車道が接続され、日本海及び太平洋の臨海地域と長野・山梨県との連携・交流を促進するとともに、沿線の方々が安心して暮らせるネットワークの構築、物流体系の確立や広域的観光ゾーンの開発・支援等に寄与するものと期待されています。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、中部横断自動車道のうち山梨県北杜市長坂町（(仮称）長坂 JCT）と長野県南佐久郡佐久穂町（八千穂高原 IC）間を結ぶ延長約 40km の道路です。

当該地域では、代替路が無いため、地域を結ぶ幹線道路の大雨や積雪による通行止めが発生し地域孤立の懸念があり、また災害で中央自動車道が通行止めとなった場合には東京圏からの広域支援が分断される可能性があります。また、国道 141 号は死傷事故率が平均以上である区間が点在し、走行性にも劣ることから救急搬送時にも課題があります。一方で、観光業や農作物の速達性向上のためにも道路ネットワークのアクセス向上が求められています。

以上の課題と当該道路に求められる機能から、政策目標は以下に示すとおりとします。

○高速道路までの移動時間短縮
○救急医療施設への移動時間短縮
○主要な観光地等の連携向上
○地域の生活交通の円滑化
○災害時の代替路確保
○現道の走行性・安全性の向上
○企業誘致・雇用の促進
○公共交通の利便性の向上
○環境・景観の保全

図 3.2-1　都市計画対象道路事業の位置

3.3.都市計画対象道路事業の内容

3.3.1.都市計画対象道路事業の種類

高速自動車国道の新設

3.3.2.都市計画対象道路事業実施区域の位置

(1)起終点（道路の区間）

起点：山梨県北杜市長坂町

終点：長野県南佐久郡佐久穂町

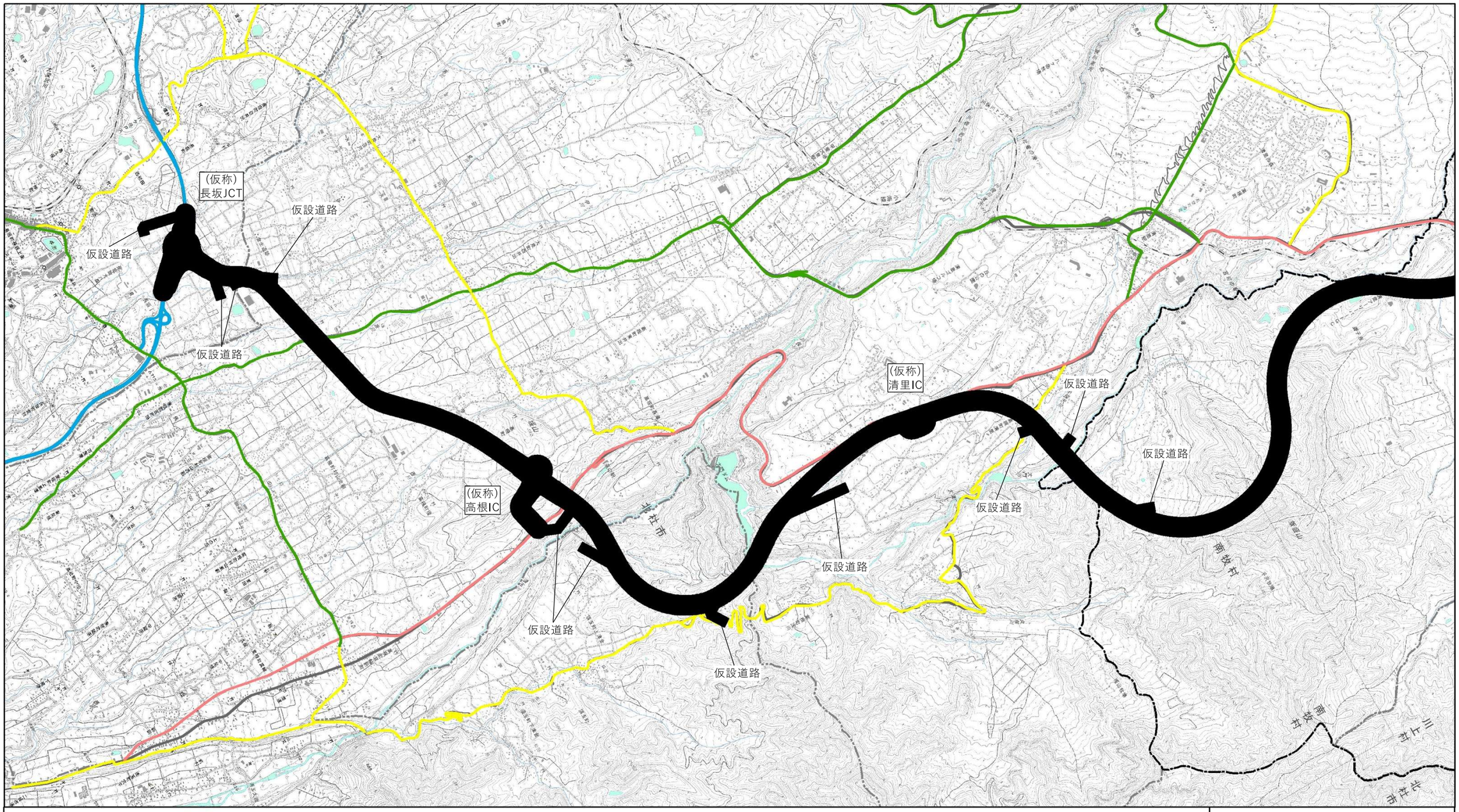
(2)都市計画対象道路事業実施区域の位置

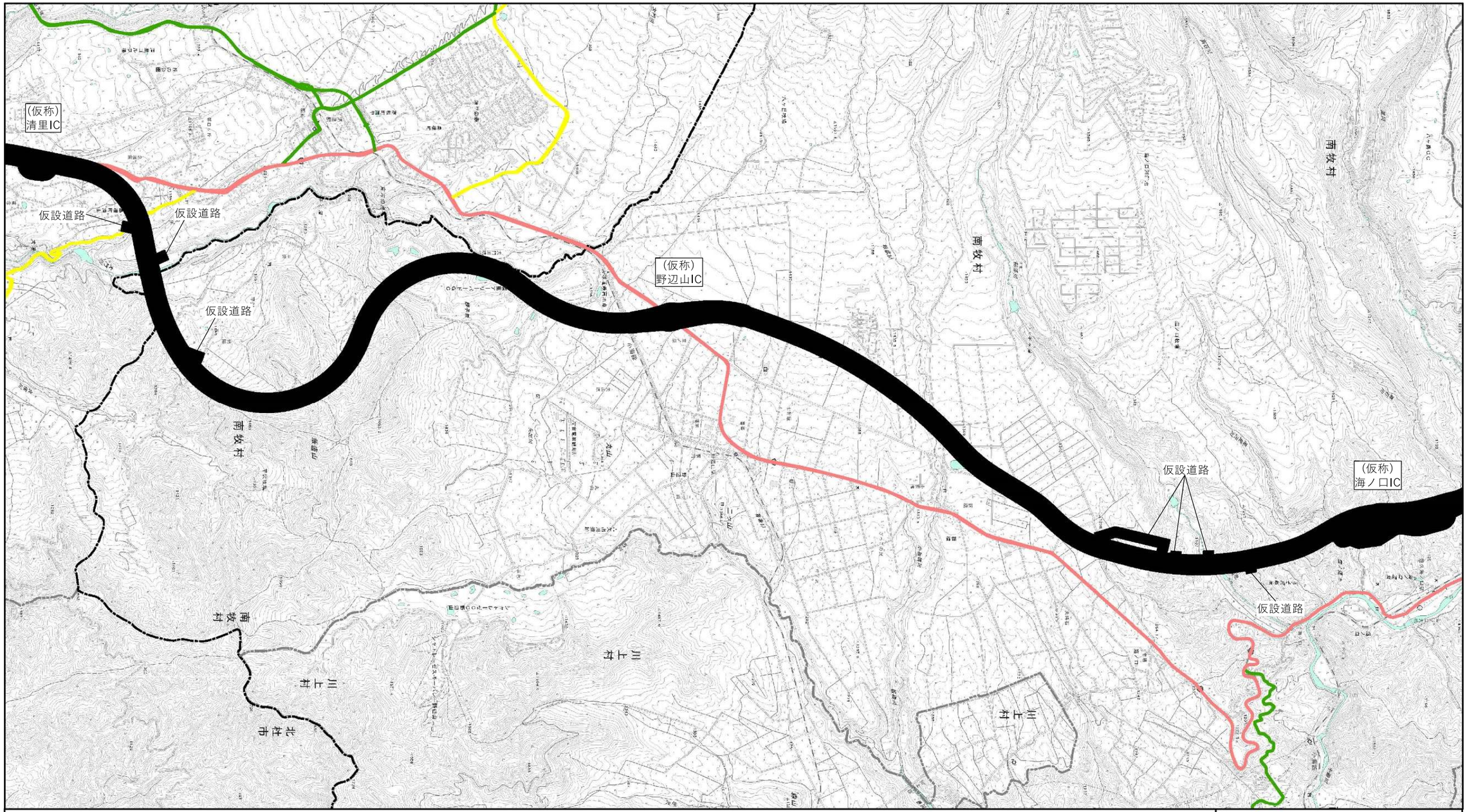
「都市計画対象道路事業」（以下、「対象道路事業」といいます。）により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増築がありうる範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「事業実施区域」といいます。）とし、その位置は図 3.3-1 に示すとおりです。

また、調査対象道路事業に係る地域特性の把握は原則として「都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲」（以下、「調査区域」といいます。）で行い、統計資料等の行政単位による文献調査の場合は「調査区域に含まれる北杜市、南牧村、川上村、南相木村、北相木村、小海町、佐久穂町の 7 市町村」（以下、「関係市町村」といいます。）について行います。これらの関係市町村は、表 3.3-1 に示すとおりです。

表 3.3-1　関係市町村

県名	市町村名
山梨県	北杜市
長野県	南佐久郡　南牧村 南佐久郡　川上村 南佐久郡　南相木村 南佐久郡　北相木村 南佐久郡　小海町 南佐久郡　佐久穂町
計	7 市町村


(仮称)
長坂JCT
仮設道路
仮設道路
仮設道路
(仮称)
高根IC
(仮称)
清里IC
仮設道路
仮設道路
仮設道路



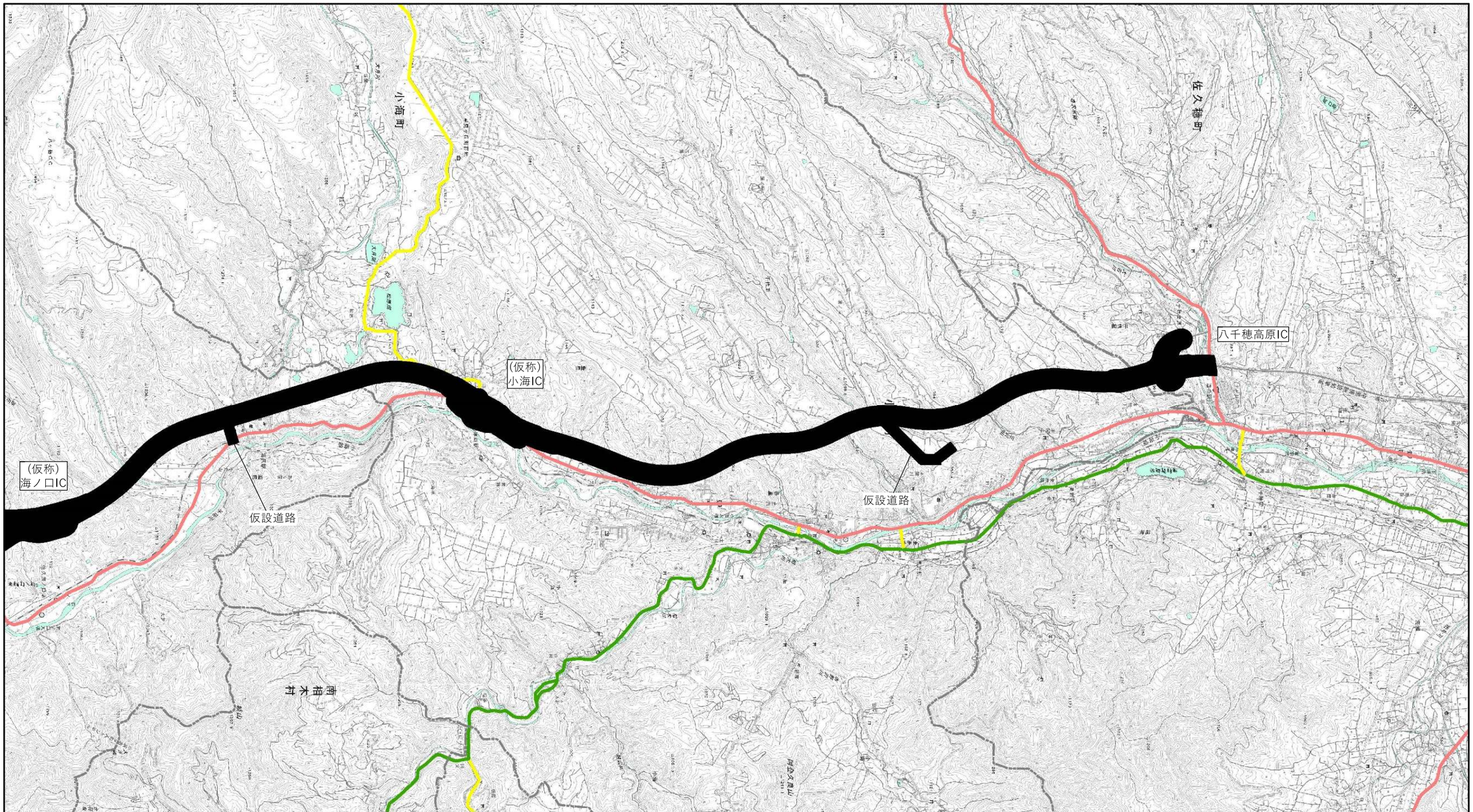
凡　例

- 県境
- 市町村界
- **都市計画対象道路事業実施区域**
- 高速自動車国道
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道

N

0　500　1,000　2,000 m

図 3.3-1(2)
都市計画対象道路事業実施区域の位置(長野県区間 1)



凡　例

- 県境
- 市町村界
- 都市計画対象道路事業実施区域
- 高速自動車国道
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道

N

0　500　1,000　2,000 m

図 3.3-1(3)
都市計画対象道路事業実施区域の位置(長野県区間 2)

3.3.3.都市計画対象道路事業の規模

延長　　：約 40.4km（山梨県区間約 12.2km、長野県区間約 28.2km）

3.3.4.都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数　：4 車線

3.3.5.都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：80km/h

3.3.6.都市計画対象道路事業に係る道路の区分、計画交通量及び構造の概要

(1)道路の区分（種級）

道路規格：第 1 種第 3 級

(2)計画交通量

計画交通量は、「平成 27 年度道路交通センサス（全国道路交通情勢調査）」（国土交通省）を基に、以下の推計手順により算出しました。推計年次は、交通が定常状態になると見込まれる西暦 2040 年としました。

1)推計手順

計画交通量の推計は、以下の考え方で行いました。推計手順は、図 3.3-2 に示すとおりです。

(A)現況の道路ネットワーク

現況の道路ネットワークは、対象とする道路を次のように設定しました。

・計画路線周辺地域：高速自動車国道、国道、県道、主要な市町村道

・その他の地域　　：高速自動車国道、国道、県道、主要な市町村道

(B)現況の自動車 OD

現況の自動車 OD は、平成 27 年度道路交通センサスで作成された自動車 OD を基に、ゾーンニングを実施しました。具体的には、中部横断自動車道が含まれる山梨県・長野県内は、再現性を高めるために複数のゾーンに分割し、山梨県・長野県以外の地域は、計算の簡略を図るために広域のゾーンとして統合することで、現況の自動車 OD を作成しました。

(C)現況交通量の推計

現況交通量の推計は、「(A) 現況の道路ネットワーク」に対して「(B) 現況の自動車 OD」を配分し、現況交通量の推計を行い、平成 27 年度道路交通センサスの現況実測交通量との整合性を確認しました。

なお、配分は以下の考え方で行いました。

・自動車が出発地から目的地に移動するとき、所要時間が最も短い経路が選択される。

・有料道路に関しては、一般道との所要時間の差及び料金に応じ、転換が生じる。

(D)将来の道路ネットワーク

将来の道路ネットワークは、「(A) 現況の道路ネットワーク」に西暦 2040 年までに整備が見込まれる路線について整備内容（新築・改良）を反映しました。

(E)将来の自動車 OD

将来の自動車 OD は、平成 27 年度道路交通センサスを用いて作成された将来の自動車 OD を基に、「(B) 現況の自動車 OD」と同様の考え方により作成しました。

(F)計画交通量の推計

計画交通量の推計は、「(D) 将来の道路ネットワーク」に対して「(E) 将来の自動車 OD」を行い、「(C) 現況交通量の推計」と同様の考え方により、将来の計画交通量を推計しました。推計結果は、図 3.3-3 に示すとおりです。

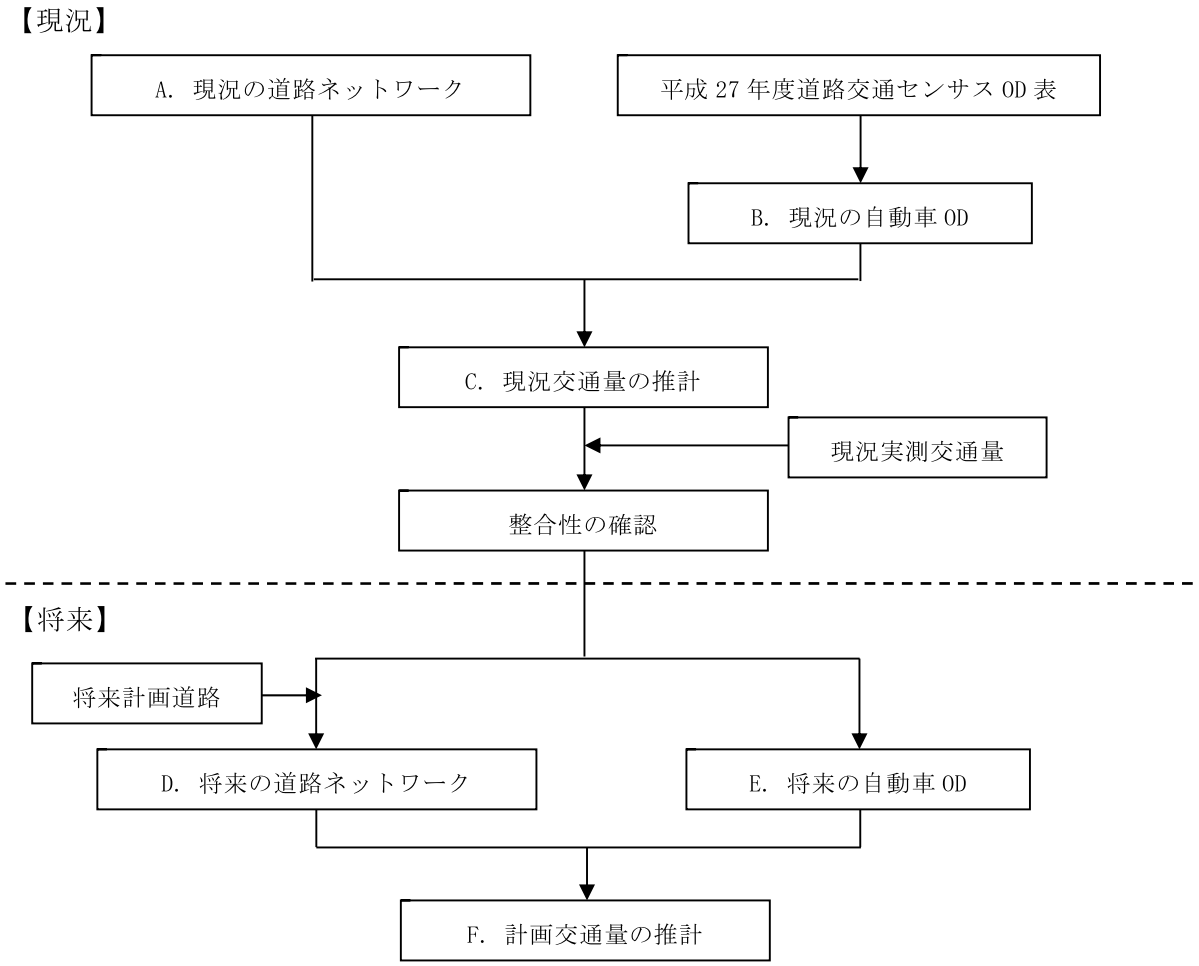


図 3.3-2　計画交通量推計手順

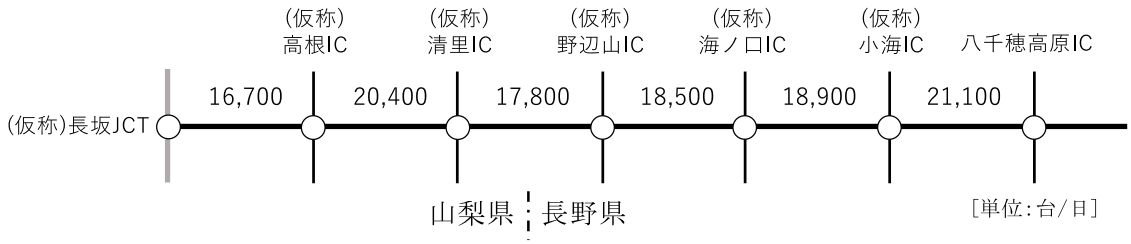
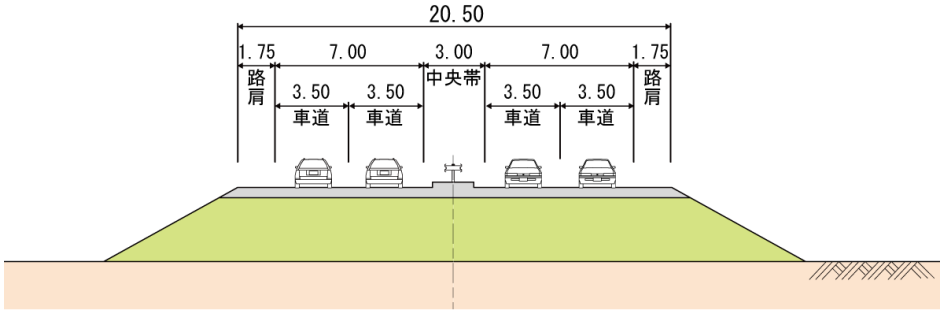
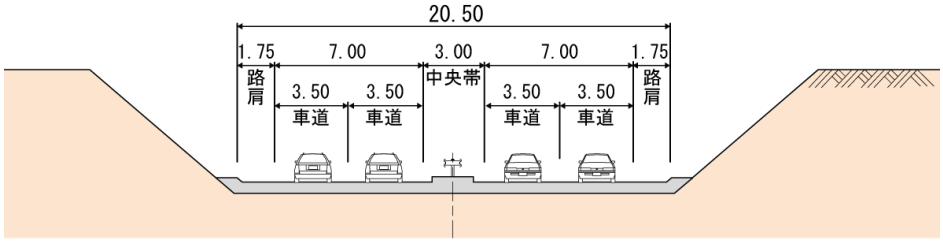
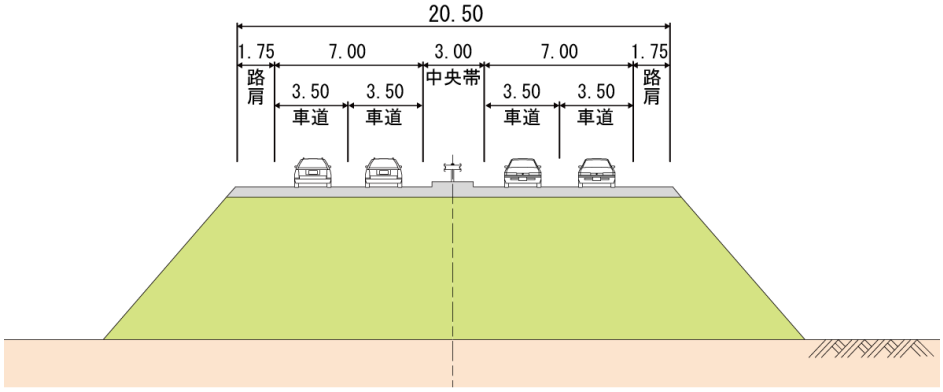
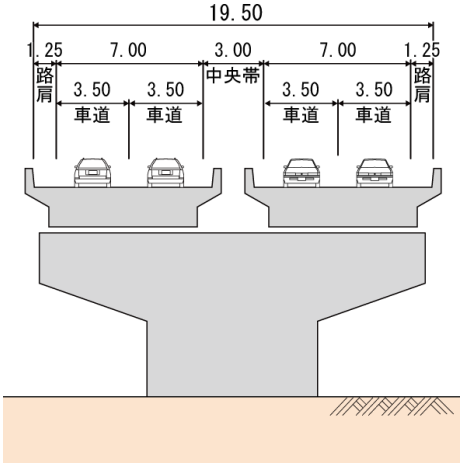
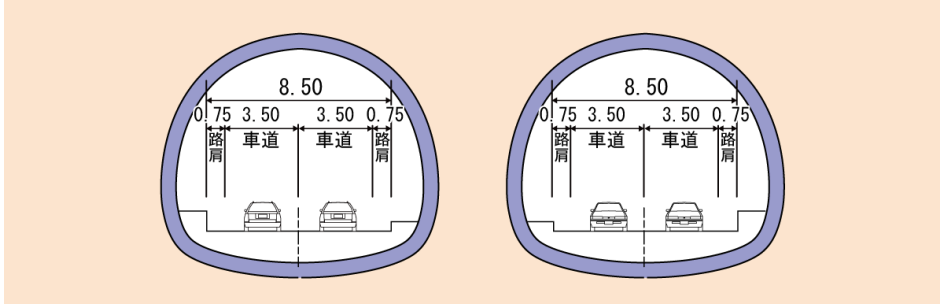


図 3.3-3　計画交通量（西暦 2040 年）

(3)都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造)、嵩上式（盛土構造、高架・橋梁構造）及び地下式（トンネル構造）があります。

主な道路構造の標準断面構成は図 3.3-4 に、道路構造の種類の区分は表 3.3-2 及び図 3.3-5 に示すとおりです。

【地表式】 (低い盛土構造)	
【地表式】 (切土構造)	
【嵩上式】 (高い盛土構造)	
【嵩上式】 (高架・橋梁構造)	
【地下式】 (トンネル構造)	

注 1) 「高い盛土構造」は、都市計画法の規定を準用し、高さ 5m を超えるものとしています。

図 3.3-4 対象道路の標準断面構成

表 3.3-2(1)　道路構造の種類、概ねの位置、延長（山梨県）

道路構造の種類の区分	概ねの位置	延長	
(低い)盛土構造 （地表式）	大泉町西井出	上り	約 0.22km
		下り	約 0.20km
	須玉町上津金	上り	約 0.07km
		下り	約 0.36km
	高根町清里	上り	約 0.29km
		下り	約 0.88km
高い盛土構造 （嵩上式）	長坂町大八田	上り	約 0.74km
		下り	約 1.20km
	大泉町西井出	上り	約 0.48km
		下り	約 0.45km
	高根町村山西割	上り	約 0.44km
		下り	約 0.44km
	高根町村山北割	上り	約 1.02km
		下り	約 1.02km
	高根町清里	上り	約 0.76km
		下り	約 0.53km
切土構造 （地表式）	高根町堤	上り	約 0.49km
		下り	約 0.49km
	須玉町上津金	上り	約 0.16km
		下り	－
	高根町清里	上り	約 1.05km
		下り	約 0.65km
高架・橋梁構造 （嵩上式）	大泉町西井出	上り	約 0.52km
		下り	約 0.55km
	高根町村山西割	上り	約 0.14km
		下り	約 0.14km
	高根町村山北割	上り	約 0.12km
		下り	約 0.12km
	高根町堤	上り	約 0.62km
		下り	約 0.62km
	高根町長沢	上り	約 0.45km
		下り	約 0.45km
	須玉町上津金	上り	約 1.82km
		下り	約 1.63km
	高根町清里	上り	約 1.35km
		下り	約 1.38km
トンネル構造 （地下式）	須玉町上津金	上り	約 0.20km
		下り	約 0.24km
	高根町清里	上り	約 0.77km
		下り	約 0.83km

注 1)　「高い盛土構造」は、都市計画法の規定を準用し、高さ 5m を超えるものとしています。

表 3.3-2(2)　道路構造の種類、概ねの位置、延長（長野県）

道路構造の種類の区分	概ねの位置	延長	
(低い)盛土構造 （地表式）	南牧村大字平沢	上り	約 0.25 km
		下り	約 0.13 km
	南牧村大字野辺山	上り	約 1.61 km
		下り	約 1.13 km
	南牧村大字海ノ口※	上り	約 0.09 km
		下り	約 0.09 km
	南牧村大字海尻※	上り	約 0.86 km
		下り	約 0.90 km
	小海町大字豊里※	上り	約 1.41 km
		下り	約 1.23 km
	小海町大字千代里※	上り	約 0.69 km
		下り	約 0.66 km
	佐久穂町大字千代里	上り	約 0.36 km
		下り	約 0.42 km
切土構造 （地表式）	南牧村大字平沢	上り	約 0.05 km
		下り	約 0.43 km
	南牧村大字野辺山	上り	約 0.51 km
		下り	約 0.99 km
	南牧村大字海ノ口	上り	約 0.61 km
		下り	約 0.62 km
	南牧村大字海尻	上り	約 0.27 km
		下り	約 0.29 km
	小海町大字豊里	上り	約 0.91 km
		下り	約 1.25 km
	小海町大字千代里	上り	約 0.87 km
		下り	約 0.82 km
	佐久穂町大字千代里	上り	約 0.06 km
		下り	－

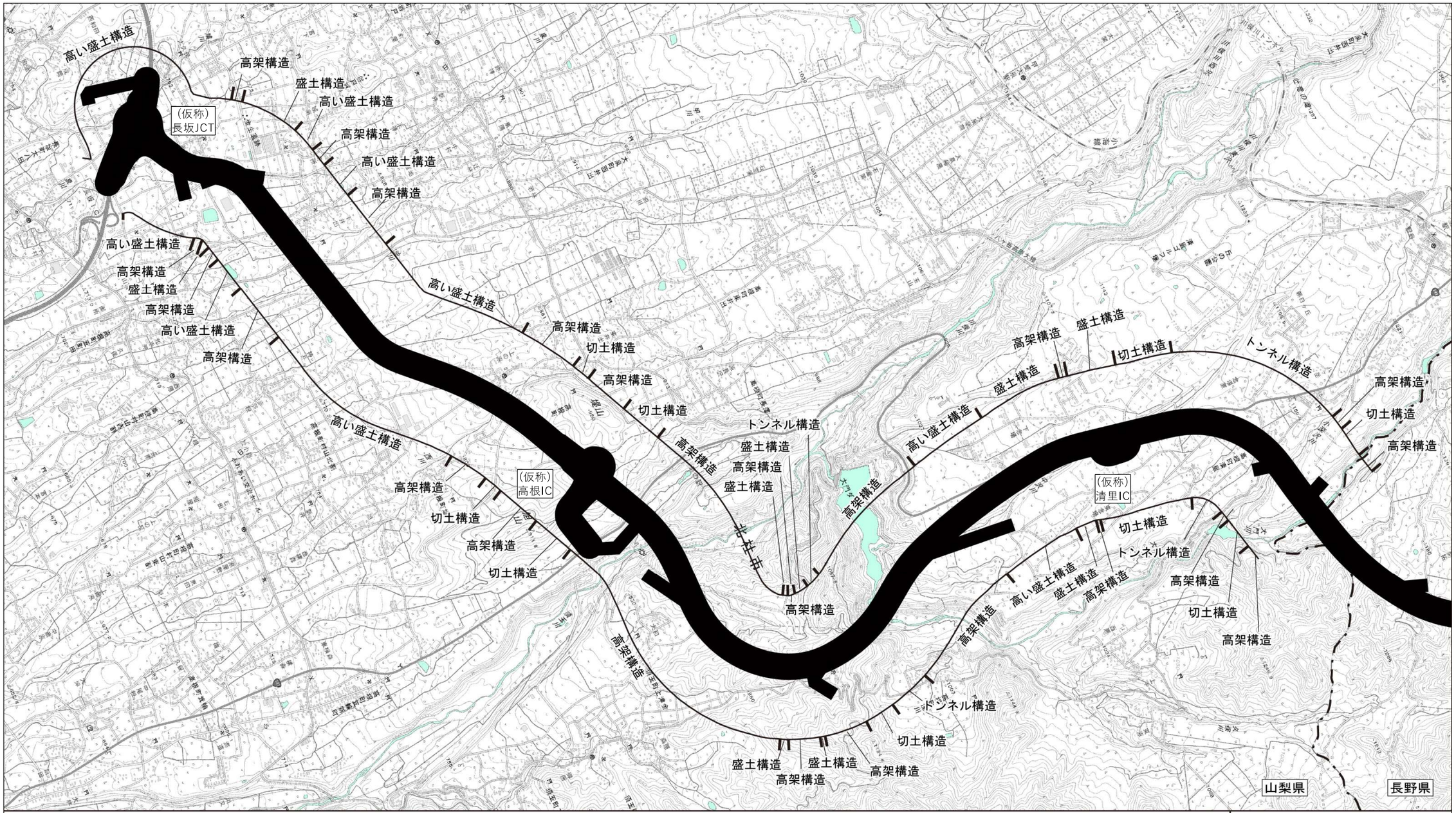
※　一部で「高い盛土構造」（高さ 5m を超えるもの）を含みます。

表 3.3-2(3)　道路構造の種類、概ねの位置、延長（長野県）

道路構造の種類の区分	概ねの位置	延長	
高架・橋梁構造 （嵩上式）	南牧村平沢	上り	約 0.68 km
		下り	約 0.66 km
	南牧村野辺山 1	上り	約 0.04 km
		下り	約 0.04 km
	南牧村野辺山 2	上り	約 0.04 km
		下り	約 0.04 km
	南牧村海ノ口 1	上り	約 0.79 km
		下り	約 0.79 km
	南牧村海ノ口 2	上り	約 0.15 km
		下り	約 0.15 km
	南牧村海ノ口 3	上り	約 0.44 km
		下り	約 0.48 km
	南牧村海ノ口 4	上り	約 0.19 km
		下り	約 0.19 km
	南牧村海ノ口 5	上り	約 0.23 km
		下り	約 0.18 km
	南牧村海ノ口 6	上り	約 0.27 km
		下り	約 0.27 km
	南牧村海尻 1	上り	約 0.42 km
		下り	約 0.42 km
	南牧村海尻 2	上り	約 0.39 km
		下り	約 0.38 km
	南牧村海尻 3	上り	約 0.21 km
		下り	約 0.20 km
	南牧村海尻 4	上り	約 0.09 km
		下り	約 0.09 km
	小海町豊里 1	上り	約 0.19 km 約 0.04 km
		下り	約 0.18 km
	小海町豊里 2	上り	約 0.14 km
		下り	約 0.15 km
	小海町豊里 3	上り	約 0.32 km
		下り	約 0.35 km
	小海町豊里 4	上り	約 0.12 km
		下り	約 0.12 km
	小海町豊里 5	上り	約 0.17 km
		下り	約 0.17 km
	小海町豊里 6	上り	約 0.15 km
		下り	約 0.15 km
	小海町豊里 7	上り	約 0.11 km
		下り	約 0.11 km
	小海町千代里 1	上り	約 0.55 km
		下り	約 0.55 km
	小海町千代里 2	上り	約 0.28 km
		下り	約 0.26 km
	佐久穂町千代里	上り	約 0.10 km
		下り	－

表 3.3-2(4)　道路構造の種類、概ねの位置、延長（長野県）

道路構造の種類の区分	概ねの位置	延長	
トンネル構造 （地下式）	南牧村平沢	上り	約 4.68 km
		下り	約 3.77 km 約 0.62 km
	南牧村野辺山	上り	約 4.99 km
		下り	約 4.99 km
	南牧村海ノ口	上り	約 0.13 km
		下り	約 0.12 km
	南牧村海尻	上り	約 0.30 km
		下り	約 0.29 km
	小海町豊里 1	上り	約 1.67 km
		下り	約 1.72 km
	小海町豊里 2	上り	約 0.24 km
		下り	約 0.20 km
	小海町豊里 3	上り	約 0.28 km
		下り	約 0.25 km
	小海町千代里	上り	約 1.32 km
		下り	約 1.32 km



凡　例

都市計画対象道路事業実施区域

県境

※道路構造の区分

構造の区分	道路構造
地表式	（低い）盛土構造
	切土構造
嵩上式	高い盛土構造
	高架・橋梁構造
地下式	トンネル構造

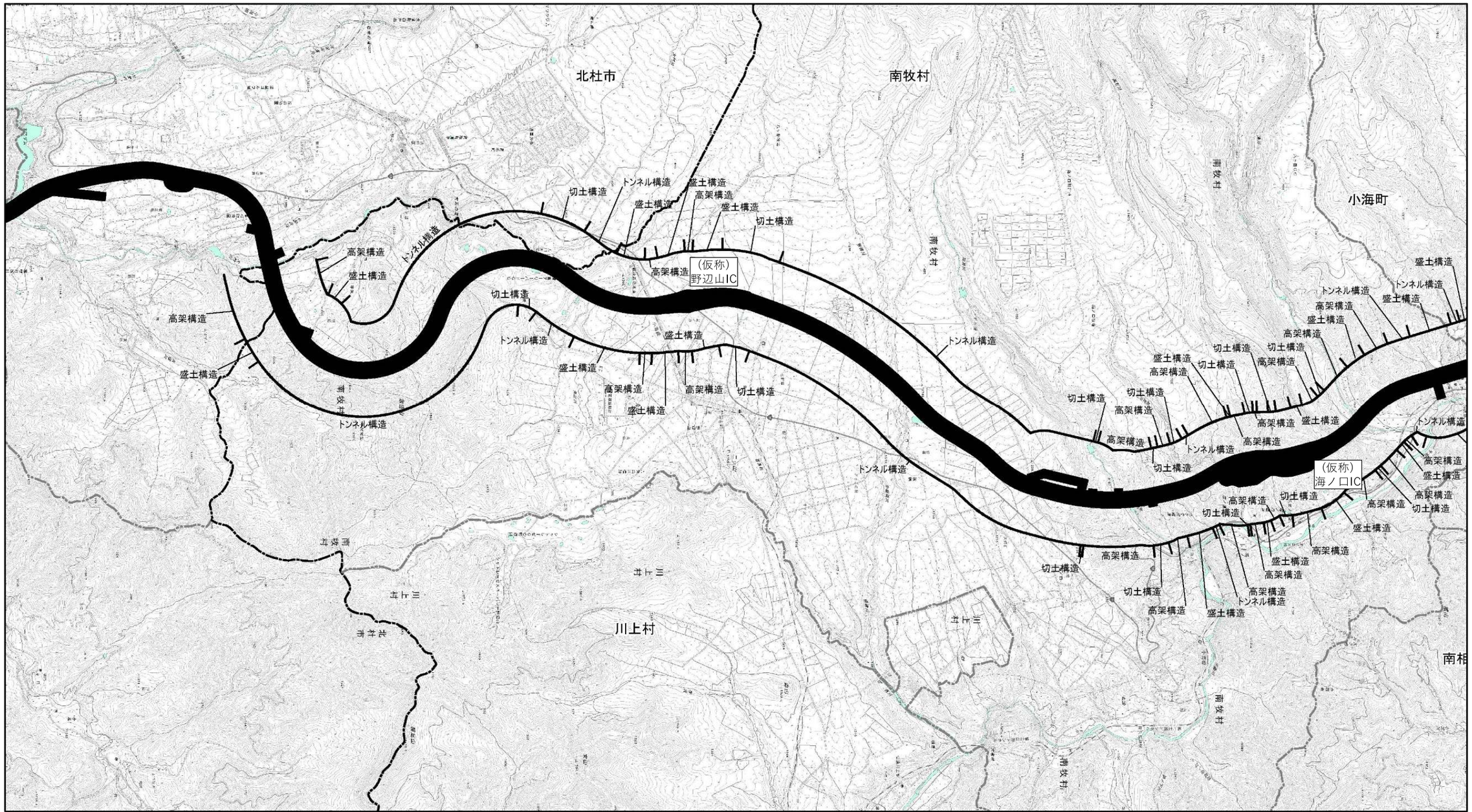
注 1)「高い盛土構造」は、都市計画法の規定を準用し、高さ 5m を超えるものとしています。

N

1:30,000

0　500　1,000 m

図 3.3-5(1)　道路構造図



凡　例

- 都市計画対象道路事業実施区域
- 県境
- 市町村界

※道路構造の区分

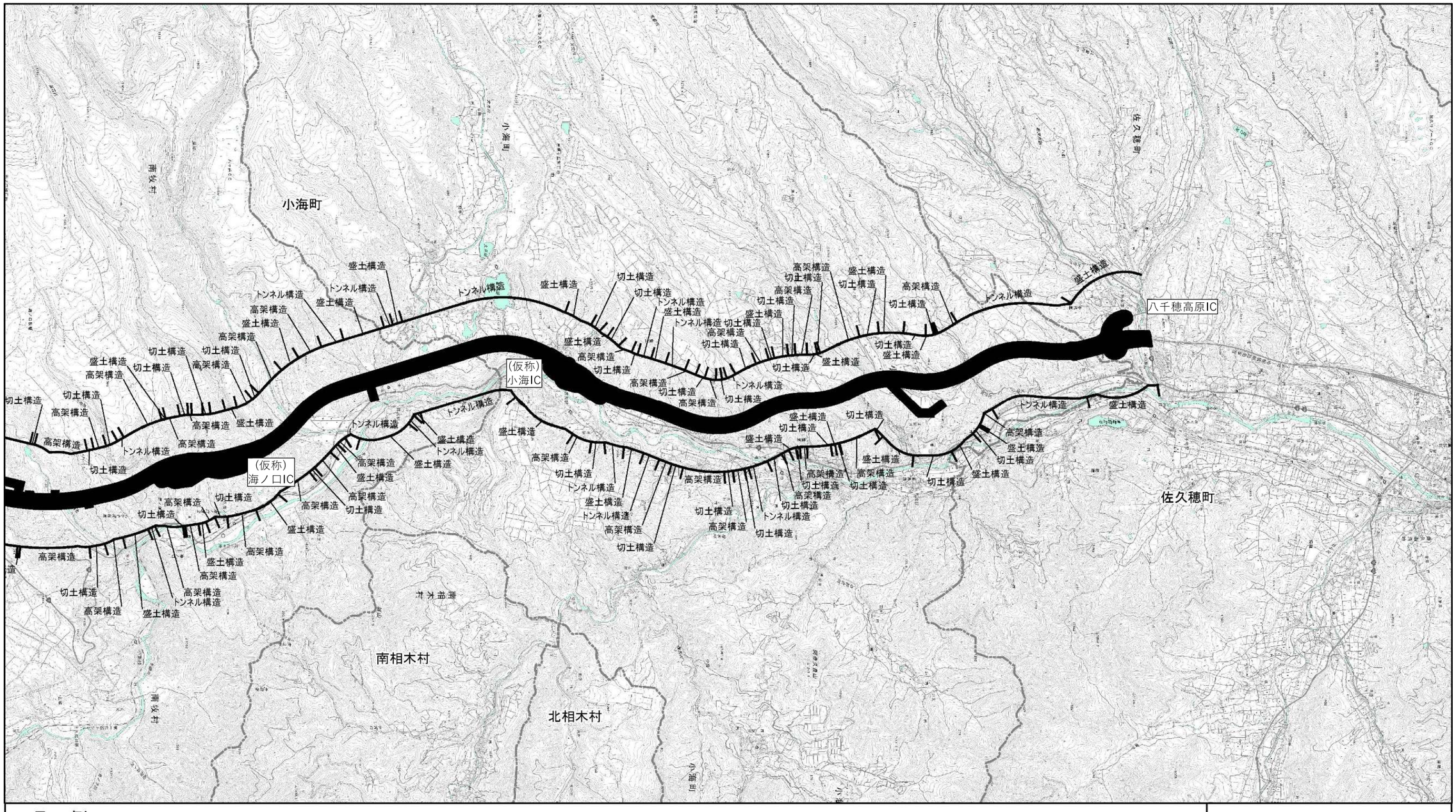
構造の区分	道路構造
地表式	（低い）盛土構造
	切土構造
嵩上式	高い盛土構造
	高架・橋梁構造
地下式	トンネル構造

注 1)「高い盛土構造」は、都市計画法の規定を準用し、高さ 5m を超えるものとしています。

N

0　500 1,000　2,000 m

図 3.3-5 (2)　道路構造図



凡　例

- 都市計画対象道路事業実施区域
- 県境
- 市町村界

※道路構造の区分

構造の区分	道路構造
地表式	（低い）盛土構造
	切土構造
嵩上式	高い盛土構造
	高架・橋梁構造
地下式	トンネル構造

注 1)「高い盛土構造」は、都市計画法の規定を準用し、高さ 5m を超えるものとしています。

N

0　500 1,000　2,000 m

図 3.3-5 (3)　道路構造図

3.3.7.都市計画対象道路事業の工事計画の概要

(1)工事区分及び想定される工種

本事業の工事は、道路構造の種類に応じ、土工、橋梁工、トンネル工の３種類から構成されます。工事区分及び想定される工種は、表 3.3-3 に示すとおりです。

なお、トンネル工事については夜間作業が発生しますが、夜間作業を極力少なくするよう工事計画を検討し、関係機関と協議の上、事業を進めます。

表 3.3-3　主な工事区分の概要

道路構造の種類		工事区分	想定される工種
土工部	平面構造 盛土構造	土工	準備工、擁壁工、道路土工（盛土工）、法面工、舗装工
	切土構造		準備工、掘削工、法面工、舗装工
高架・橋梁構造		橋梁工	準備工、基礎杭工、掘削工、土留工、橋台・橋脚工、橋桁架設工、床版工、舗装工
トンネル構造		トンネル工	準備工、掘削工、支保工、防水シート張、覆工、舗装工、設備工

(2)施工方法

1)土工

(A)盛土部（平面部含む）

盛土部の土工工事の施工順序は、図 3.3-6 に示すとおりです。準備工として工事用道路の建設、工事施工ヤードの整備及び機材の搬入を終えた後、必要に応じて擁壁工を施工します。擁壁の構築後、盛土工として事業実施区域内より運搬された土砂等をまき出し、敷均した後に転圧機械により締め固め作業を行います。この作業を繰り返し、舗装面下まで盛土を構築します。盛土工を進めた段階で、機械による法面整形及び法面緑化を施工して法面保護を行います。最後に機械施工により舗装面を施工して完成となります。

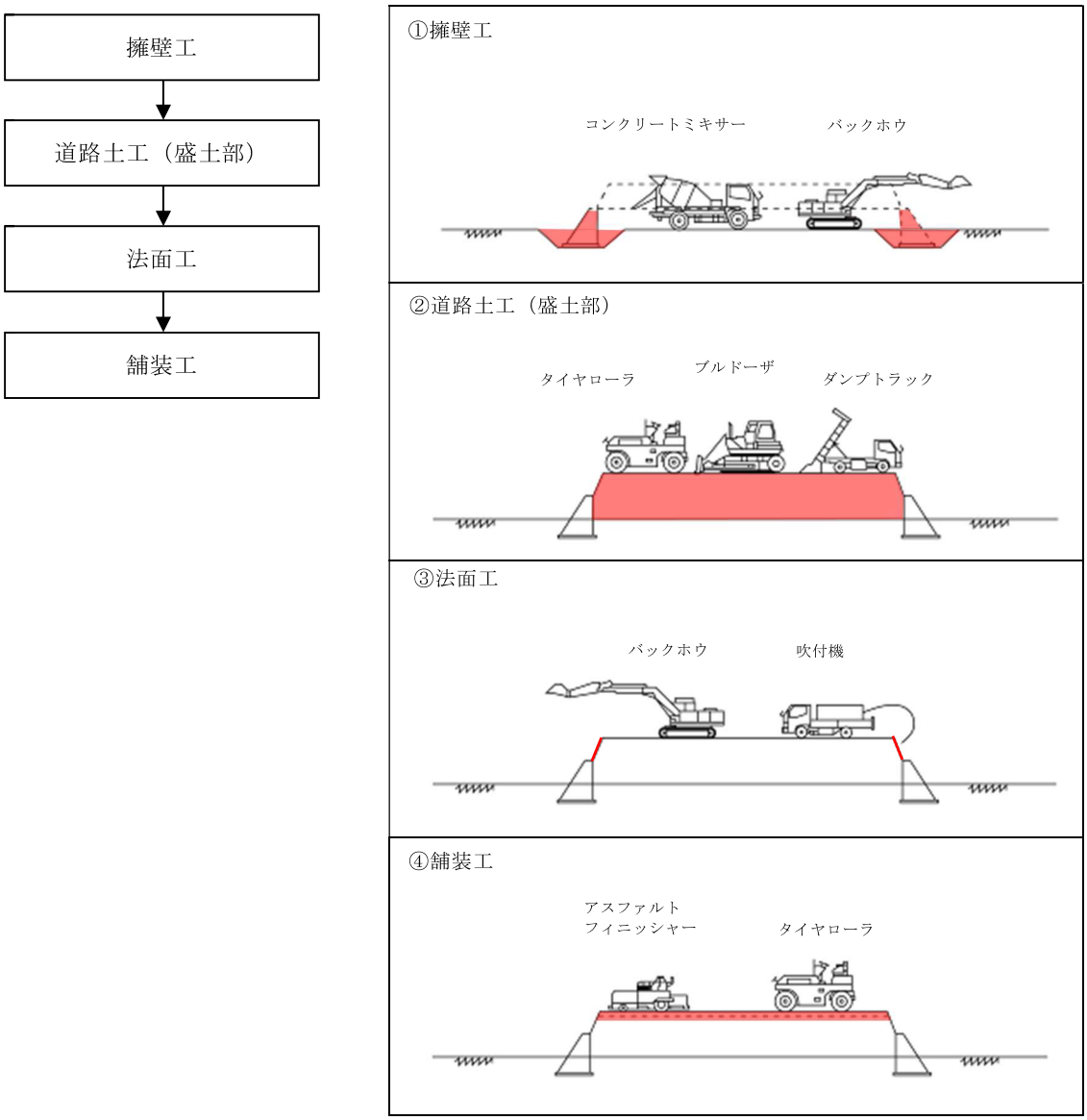


図 3.3-6　土工工事（盛土部）の施工順序

(B)切土部

切土部の土工工事の施工順序は、図 3.3-7 に示すとおりです。準備工として工事用道路の建設、工事施工ヤードの整備及び機材の搬入を終え、掘削工を施工した後に、機械による法面整形及び法面緑化等を施工して法面保護を行います。最後に機械施工により、舗装工を施工して完成となります。なお、掘削した土砂は、トラック等により事業実施区域内の盛土部に運搬し、盛土材として転用します。

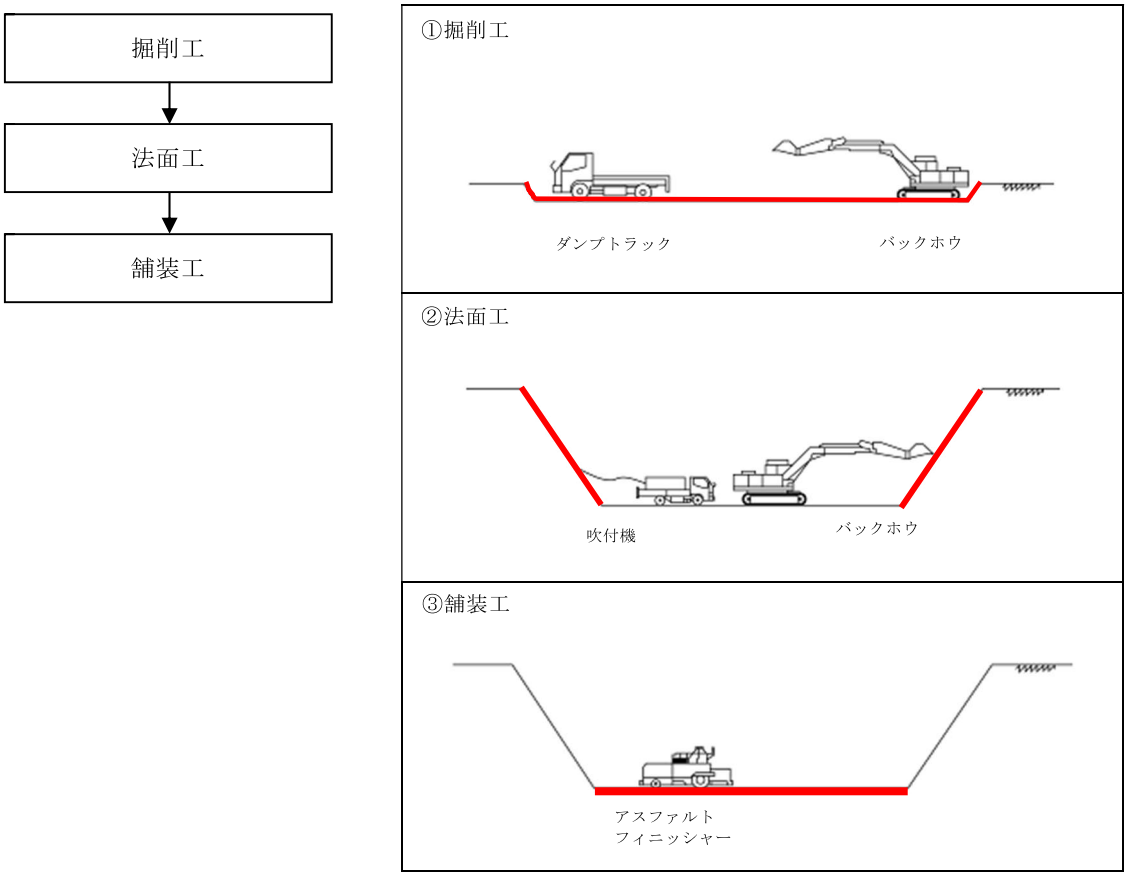


図 3.3-7　土工工事（切土部）の施工順序

2)橋梁工

(C)高架部

橋梁工事の施工順序は、図 3.3-8 に示すとおりです。準備工として工事用道路の建設、工事施工ヤードの整備及び機材の搬入を終え、最初に橋台・橋脚の基礎としての杭を施工し、土留め、掘削を行った後、橋台・橋脚の躯体を構築します。躯体完成後、橋桁を架設し、床版を施工した後に舗装工を施工して完成となります。

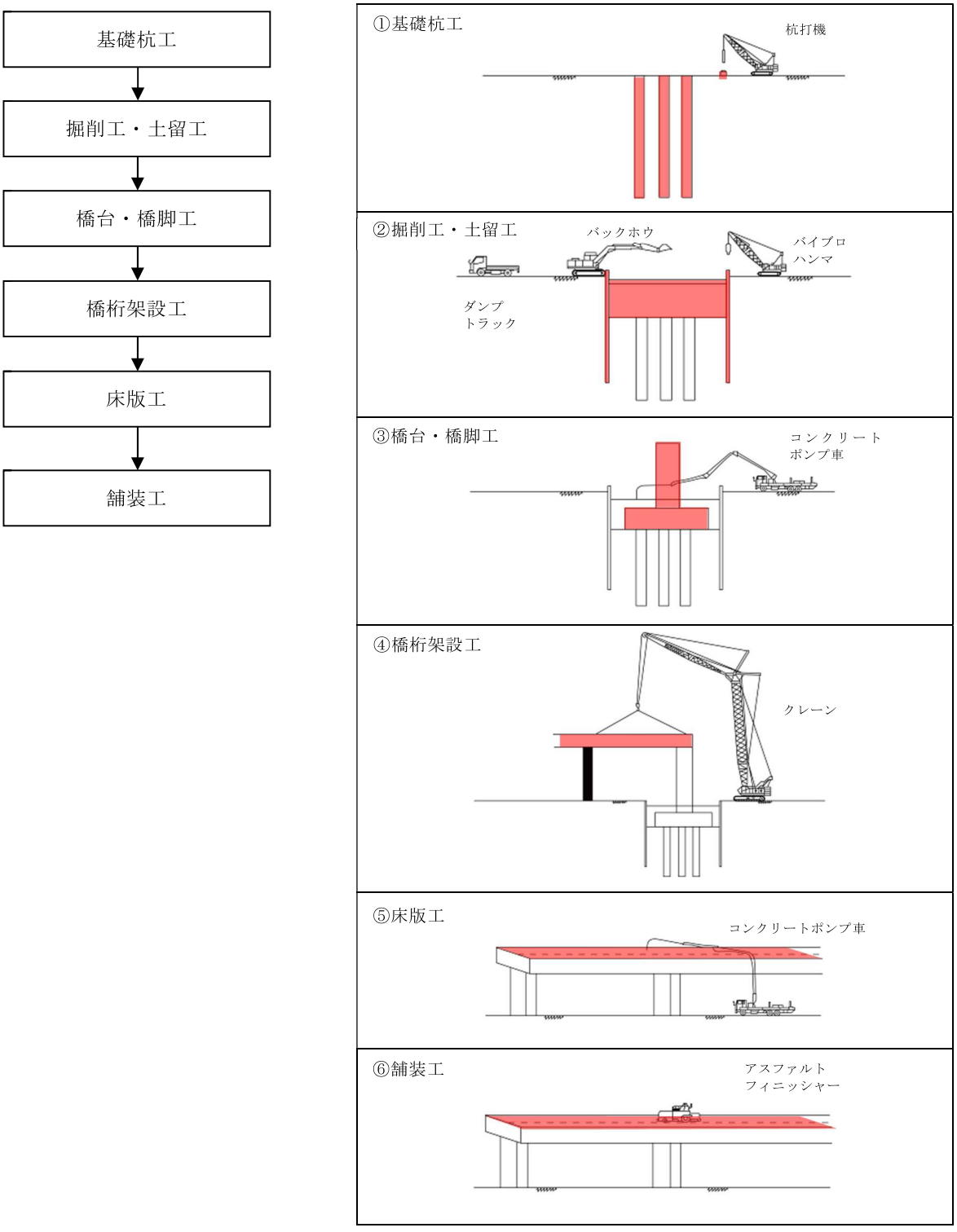


図 3.3-8 橋梁工事の施工順序

3)トンネル工

(D)トンネル部

トンネル工事の施工順序は、図 3.3-9 に示すとおりです。準備工として工事用道路の建設、工事施工ヤードの整備及び機材の搬入を終え、掘削工を施工した後に、掘削した壁面にコンクリートを一次吹付けし、支保工設置、二次吹付けを行い、さらにロックボルトを打設して地山と一体化させる NATM 工法で施工します。その後、内側に防水シートを張り、覆工コンクリートを打設します。最後に機械施工により、舗装工を施工して完成となります。

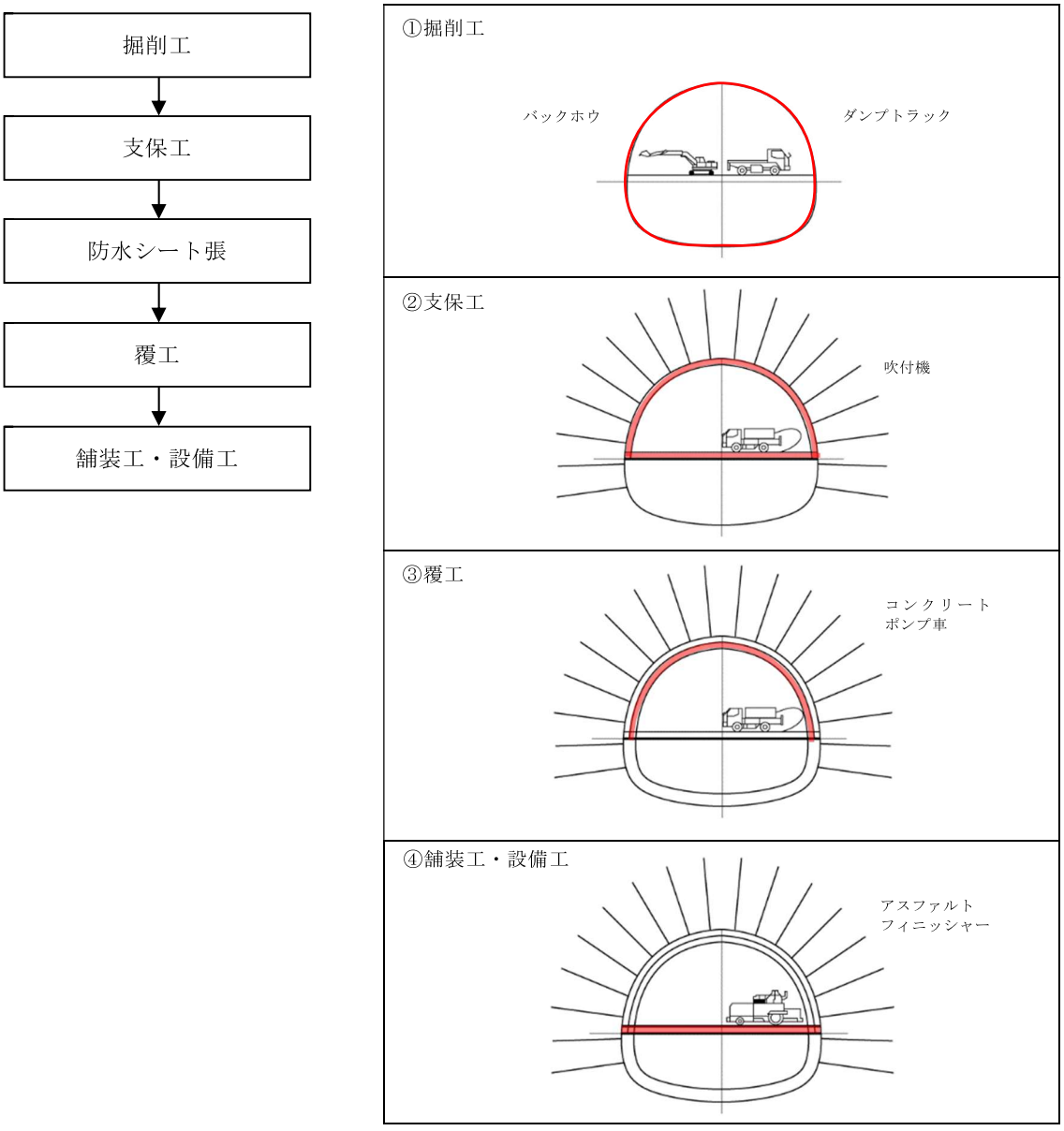


図 3.3-9　トンネル工事の施工順序

(3)使用する主な建設機械及び工事用車両

各工事の主な作業内容と、使用する主な建設機械、資材及び機械の運搬に用いる車両（以下、「工事用車両」といいます。）は、表 3.3-4 に示すとおりです。

表 3.3-4　使用する主な建設機械及び工事用車両

工事区分	主な工種	主な作業内容（種別）	主な建設機械及び工事用車両
土工	擁壁工	コンクリート工	コンクリートミキサー車、クレーン、バックホウ
	道路土工	盛土工	ブルドーザ、タイヤローラ、ダンプトラック
	法面工	法面整形工、種子吹付工	バックホウ、吹付機、トラック
	掘削工	掘削工	バックホウ、ダンプトラック
	舗装工	アスファルト舗装工	アスファルトフィニッシャー、タイヤローラ
橋梁工	基礎杭工	場所打杭工（オールケーシング）	オールケーシング掘削機、コンクリートミキサー車、クレーン、抗打機
	土留工	土留工	クレーン、バイブロハンマ
	掘削工	掘削工	バックホウ、ダンプトラック
	橋台・橋脚工	コンクリート工	コンクリートポンプ車、クレーン
	橋桁架設工	橋桁架設工	クレーン
	床版工	コンクリート工	コンクリートポンプ車、クレーン
	舗装工	アスファルト舗装工	アスファルトフィニッシャー
トンネル工	掘削工・支保工	掘削工、支保工	トンネル掘削機、ブルドーザ、吹付機、バックホウ、ダンプトラック
	覆工	コンクリート工	コンクリートポンプ車
	舗装工・トンネル設備工	アスファルト舗装工、設備工	アスファルトフィニッシャー

(4)工事施工ヤード、工事用道路の設置位置

工事施工ヤードは、計画路線上を極力利用する計画です。また、工事用道路は、計画路線上及び既存道路を極力利用する計画です。

工事用車両（搬入搬出車両）は大別すると、盛土及び掘削土の搬入搬出用等のダンプトラック、鋼材等の資材搬入のトレーラ、トラック及びコンクリート搬入のコンクリートミキサー車です。想定される主な工事用車両の運行ルート及び運行台数は、表 3.3-5 及び図 3.3-10 に示すとおりです。

表 3.3-5(1)　工事用車両の運行ルート及び運行台数（山梨県）

［単位：台/日］

番号	地区	工事用車両の主要運行ルート	運行台数
Y1	長坂町大八田 1	県道長坂高根線	164
Y2	長坂町大八田 2	市道大八田・西井出線	80
Y3	長坂町大八田 3	市道大八田・西井出線	90
Y4-1	高根町五町田 1	県道北杜八ケ岳公園線	112
Y4-2	高根町五町田 2	県道北杜八ケ岳公園線	500
Y5	高根町村山北割	市道村山東割・東井出線	458
Y6	高根町長澤 1	一般国道 141 号	284
Y7	高根町長澤 2	市道須玉上津金 10 号線・新規築造	30
Y8	須玉町上津金	県道清里須玉線・新規築造	30
Y9	高根町清里 1	農道高根浅川 12 号線・新規築造	174
Y10	高根町清里 2	一般国道 141 号	216
Y11	高根町清里 3	県道清里須玉線・新規築造	98

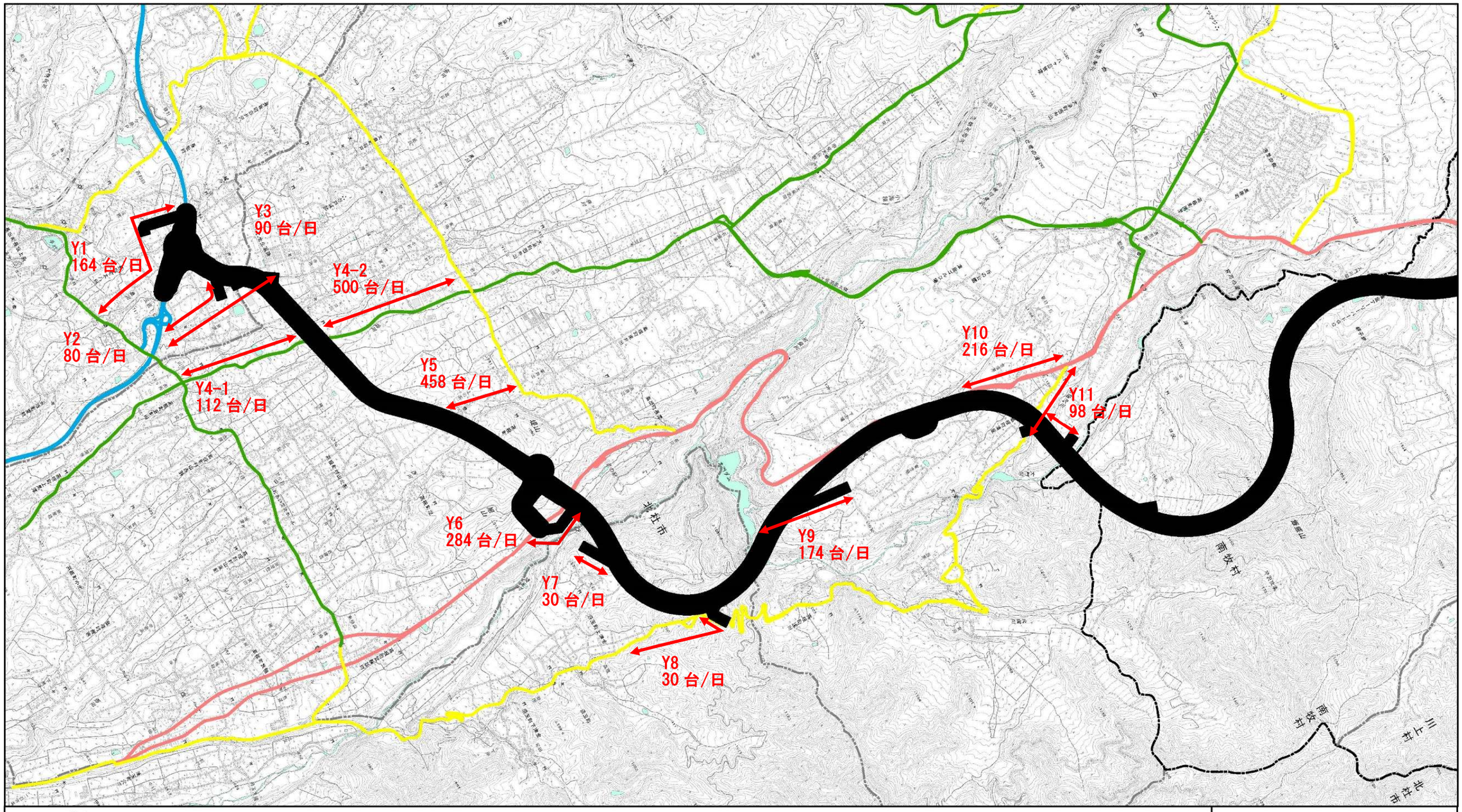
注 1：工事用車両が運行する時間は、8 時～12 時、13 時～17 時を計画した。
注 2：運行台数は、工事用車両の往復の 1 日最大延べ台数を示す。

表 3.3-5(2)　工事用車両の運行ルート及び運行台数（長野県）

［単位：台/日］

番号	地区	工事用車両の主要運行ルート	運行台数
N1	南牧村平沢 1	村道	910
N2	南牧村野辺山 1	村道袖先三沢線	1,270
N3	南牧村野辺山 2	村道	540
N4	南牧村海ノ口 1	村道	1,080
N5	南牧村海ノ口 2	村道高見沢線	2,200
N6	南牧村海尻 1	村道 1136 号	540
N7	南牧村海尻 2	村道 1107 号	1,340
N8	小海町豊里鍵掛	町道鍵掛五箇線	250
N9	小海町西馬流	町道馬流五箇線	1,800
N10	小海町千代里 1	町道川久保八那池線	1,230
N11	小海町千代里 2	町道本間三山窪線	250
N12	八千穂高原 IC 付近	一般国道 299 号	900

注 1：工事用車両が運行する時間は、8 時～12 時、13 時～17 時を計画した。
注 2：運行台数は、工事用車両の往復の 1 日最大延べ台数を示す。



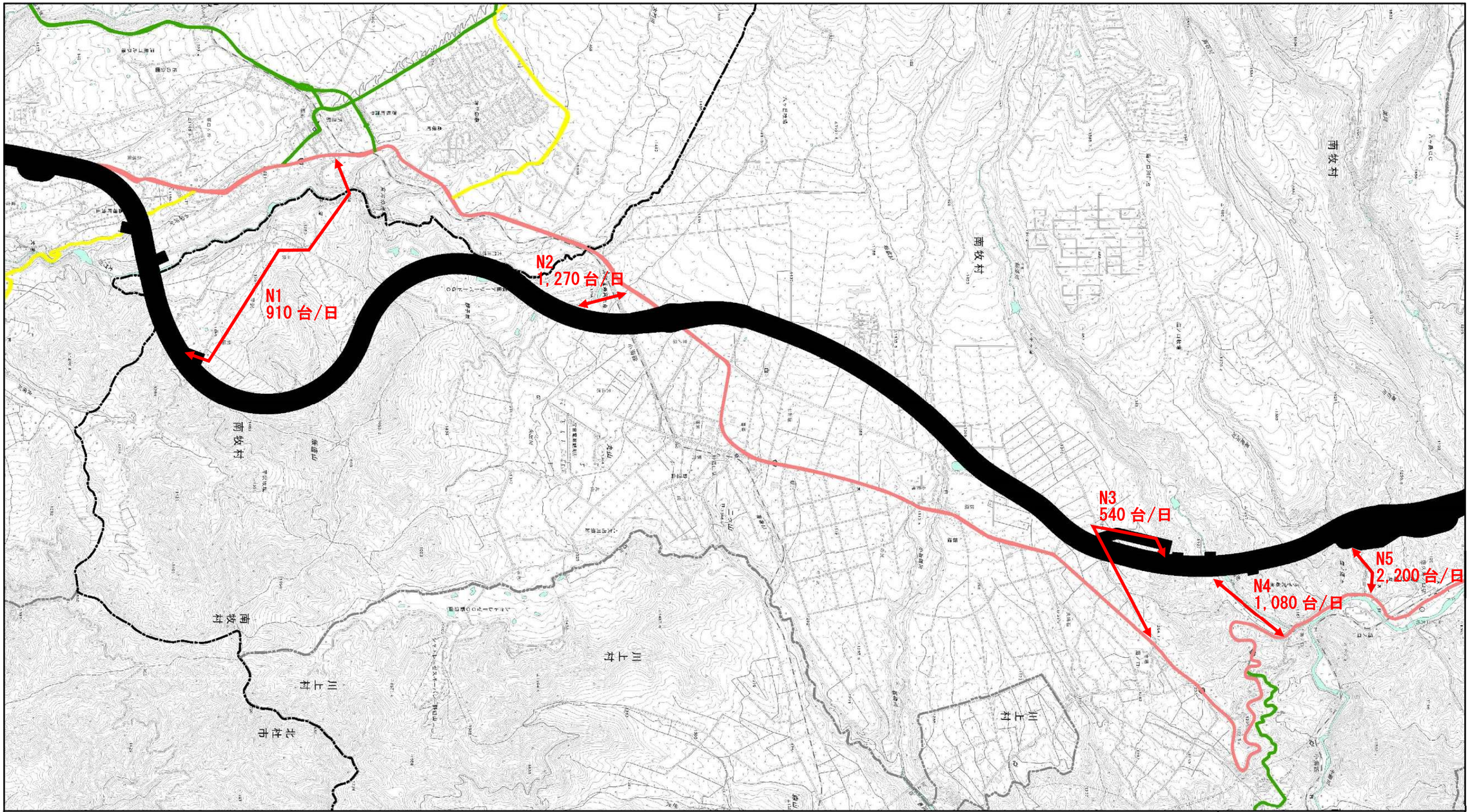
凡　例

- 県境
- 市町村界
- 都市計画対象道路事業実施区域
- 高速自動車国道
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 工事用車両の運行ルート

N

0　500　1,000　2,000 m

図 3.3-10(1)
工事用車両の運行ルート



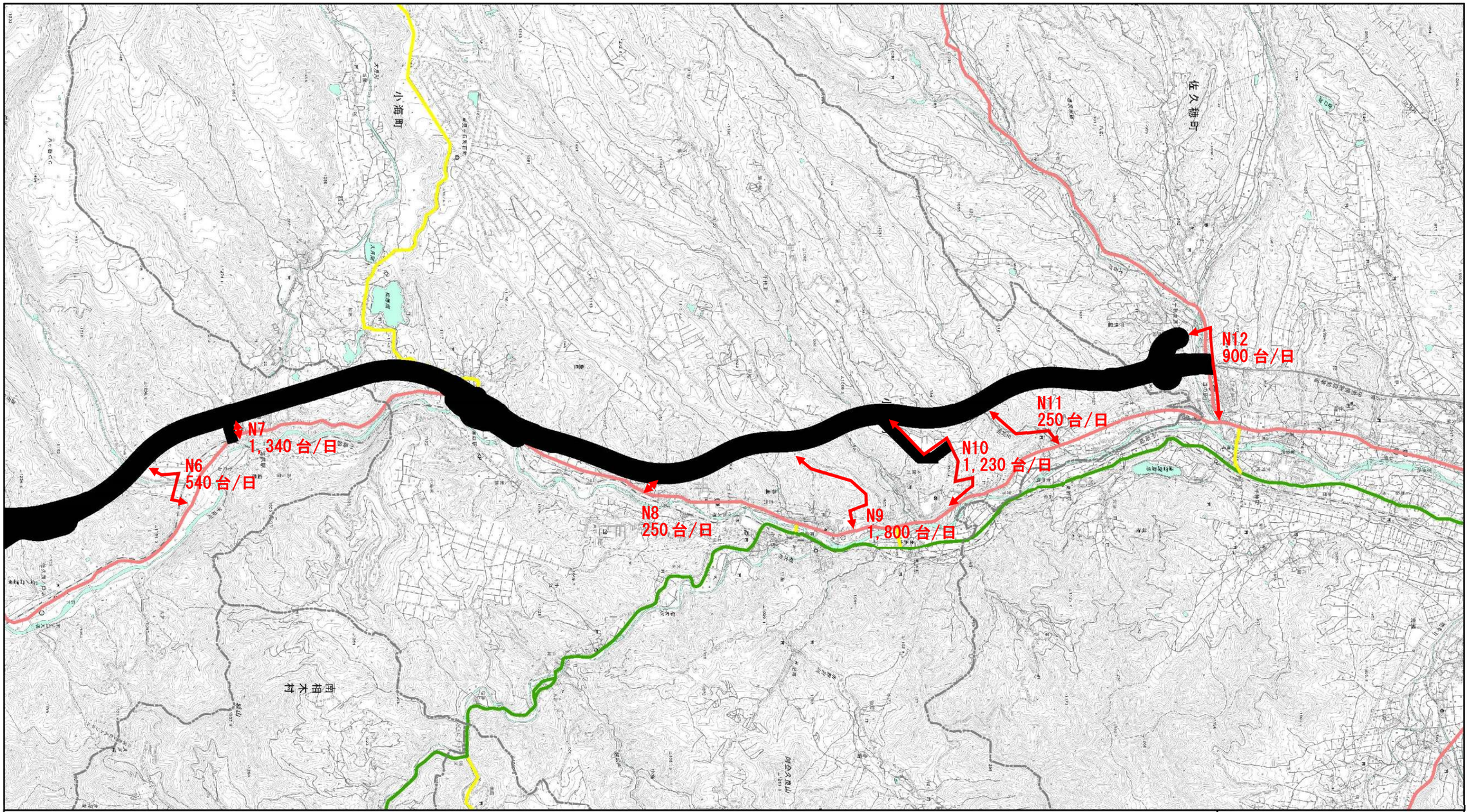
凡　例

- 県境
- 市町村界
- 都市計画対象道路事業実施区域
- 高速自動車国道
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 工事用車両の運行ルート

N

0　500　1,000　2,000 m

図 3.3-10(2)
工事用車両の運行ルート



凡　例

- 県境
- 市町村界
- 都市計画対象道路事業実施区域
- 高速自動車国道
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 工事用車両の運行ルート

N

0　500　1,000　2,000 m

図 3.3-10(3)
工事用車両の運行ルート

(5)工事工程の概要

工事着手から完成までの期間は、概ね 15 年を想定しています。

作業工程表は、表 3.3-6 に示すとおりです。

表 3.3-6　作業工程表

工事区分	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目
工事準備	■														
土工		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
橋梁工	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
トンネル工		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

3.3.8.都市計画対象道路事業の連結位置

連結位置及び接続道路は、表 3.3-7 に示すとおりです。

表 3.3-7　交差点の概要

接続位置	接続道路
（仮称）長坂 JCT	中央自動車道西宮線
（仮称）高根 IC	一般国道 141 号
（仮称）清里 IC	一般国道 141 号
（仮称）野辺山 IC	一般国道 141 号
（仮称）海ノ口 IC	村道高見沢線
（仮称）小海 IC	一般国道 141 号
八千穂高原 IC	一般国道 299 号

3.3.9.都市計画対象道路事業に係るその他の事項

休憩所（パーキングエリア、サービスエリア）の設置は予定していません。

3.4. その他の都市計画対象道路事業に関する事項

3.4.1. 都市計画対象道路事業の経緯

国土交通省では、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、地域の声を聞きながら、計画段階において事業評価を行う計画段階評価を実施しています。

本事業の概略計画の検討にあたっても、図 3.4-1 に示すとおり、平成 22 年度から計画段階評価の手続きを実施しており、構想段階における道路計画のアンケート調査や、「社会資本整備審議会　道路分科会　関東地方小委員会」（以下、「関東地方小委員会」といいます。）を 7 回実施しました。

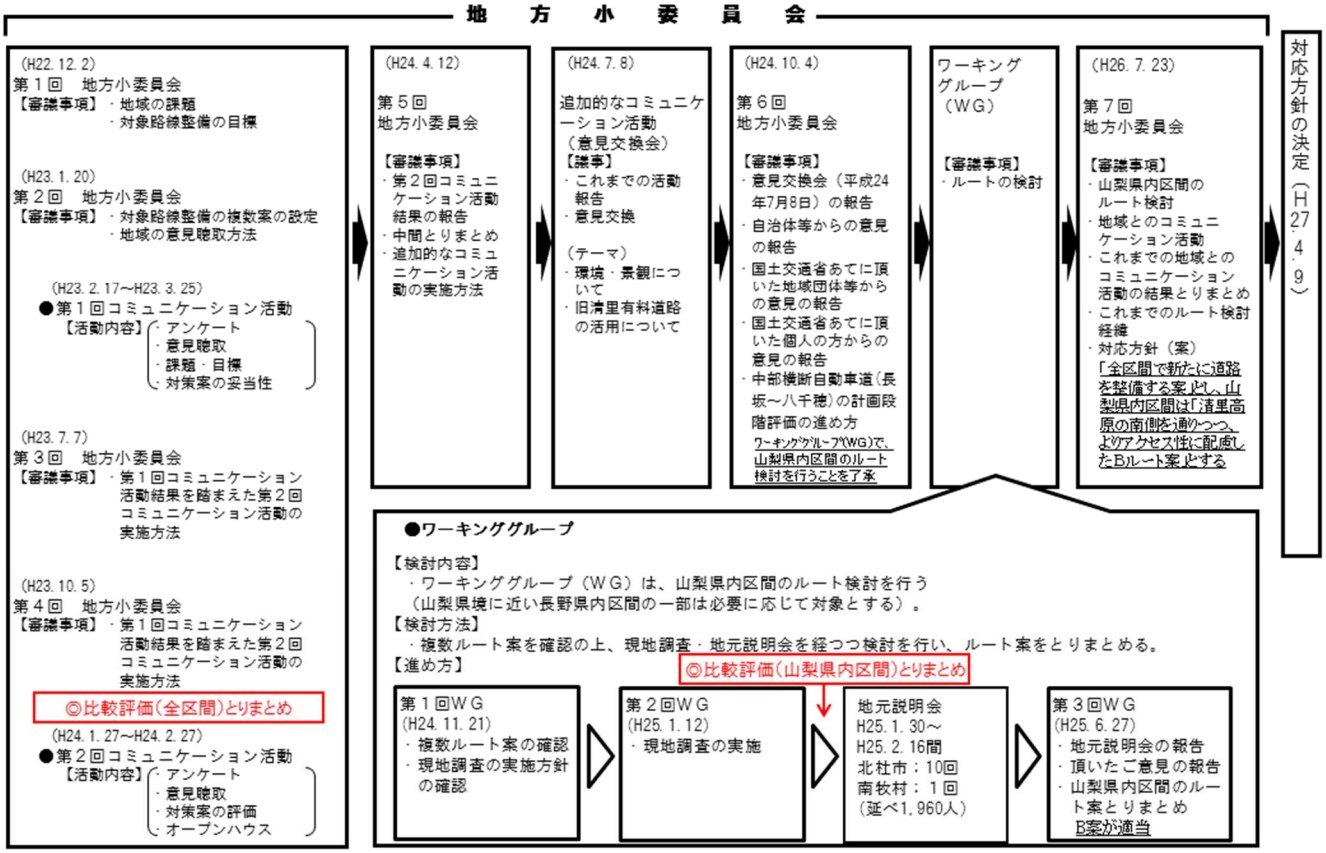


図 3.4-1　本事業の検討の経緯

計画づくりにおいては、関東地方小委員会の審議のもと、市民等とのコミュニケーション活動を円滑に行うための助言や評価を得ながら、アンケートやオープンハウス・意見交換会等の開催により計画内容についての情報提供や意見聴取を行い、図 3.4-2 及び表 3.4-1 に示すとおり複数の計画案の検討を行ってきました。

具体的には、全区間で新たに道路を整備する案、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案、国道 141 号（一般道）を改良する案の 3 つの計画案における検討が実施され、整備なし案を含む 4 案にて比較検討をしました。

図の赤い線と青い線で示した幅が、高速道路を整備する対策案の概ねの位置です。

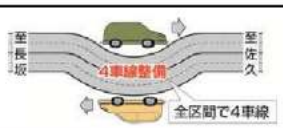
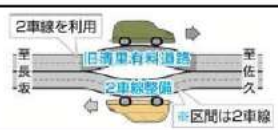
	【案①】全区間で新たに道路を整備する案	【案②】旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案	【案③】国道141号(一般道)を改良する案	整備なし
内容	高速道路を長坂～八千穂間の全線４車線で整備する案	整備する高速道路の一部に旧清里有料道路を活用する案（※以外の区間は案①と同様）	現道（国道１４１号）を４車線で改良する案	新たに道路を整備しません。
特徴				

図 3.4-2　複数の計画案の検討概要

表 3.4-1　複数の計画案の比較表

			各案での試算			
			高速道路		一般道路	整備なし
			【案①】 全線整備案	【案②】 一部旧清里有料道路活用案	【案③】 国道141号（一般道）改良案	
			・高速道路を長坂～八千穂間の全線4車線で整備する案	・整備する高速道路の一部に旧清里有料道路を活用する案	・現道（国道141号）を4車線で改良する案 ・但し、現状の信号交差点は残る	
			80km/h（設計速度）	80km/h、一部50km/h（設計速度）	60 km/h（設計速度） ・設計速度60km/hで算出しているが、信号交差点があることから実際の速度は下回る	50km/h、一部40km/h（設計速度）
政策目標	項目	例				
政策目標	生産品の輸送時間短縮	高速道路ICまで1時間以内で行ける予冷施設の数 （対象地域：南佐久地域及び北杜市）	18箇所（全て）	18箇所（全て）	約14箇所	道路整備による改善効果なし 約14箇所（実測値を基に算出）
政策目標	生産品の輸送時間短縮	高速道路ICまで1時間以内で行ける人口 （対象地域：南佐久地域及び北杜市）	約7．1万人（全て）	約7．1万人（全て）	約6．9万人 （信号交差点がない場合で算出）	道路整備による改善効果なし 約6．6万人（実測値を基に算出）
政策目標	救急医療施設への移動時間短縮	第3次医療施設まで30分以内で行ける人口 （対象地域：南佐久地域）	約1．8万人	約1．8万人	約1．4万人 （信号交差点がない場合で算出）	道路整備による改善効果なし 約1．3万人（実測値を基に算出）
政策目標	主要な観光地間の連携向上	小淵沢−軽井沢間の所要時間	約85分	約85分	約114分 （信号交差点がない場合で算出）	道路整備による改善効果なし 約124分（実測値を基に算出）
政策目標	地域の生活交通の円滑化	川上村−佐久平SC間の所要時間	約46分	約46分	約52分 （信号交差点がない場合で算出）	道路整備による改善効果なし 約59分（実測値を基に算出）
政策目標	現道の走行性・安全性の向上	走行性 死傷事故率	・高速道路への交通の転換により現道の交通量が減少し、走行性の向上や事故の減少が期待できます。 ・なお、自動車専用道路の死傷事故率は幹線道路に比べて小さい（下記参照）ことから沿線全体の事故件数は、現在より大幅に減少することが見込まれます。		・規制区間が解除され、緩やかなカーブや上り坂となり、走行性が向上します。 ・歩道や中央分離帯の整備により現在の事故件数の減少が期待できます。	道路整備による改善効果なし
政策目標			（参考）　・自動車専用道路の死傷事故率（全国平均）　13．0 件/億台キロ ・幹線道路の死傷事故率（全国平均）　97．7 件/億台キロ ・国道141号の死傷事故率　94．4 件/億台キロ			
政策目標	災害時の代替路確保	国道141号の代替路となる路線	中部横断自動車道	中部横断自動車道	なし	なし
政策目標	企業誘致・雇用の促進	企業誘致・雇用促進への貢献 過疎化や高齢化の抑制	・アクセス性・利便性の向上により、企業誘致や雇用の促進とともに過疎化や高齢化の抑制が考えられます。		・現道の走行性が改善することによる企業誘致や雇用の促進とともに過疎化や高齢化の抑制がある程度期待できます。	道路整備による改善効果なし
政策目標	公共交通の利便性向上	バスの利便性	・高速道路への交通の転換により現道の走行性が改善され、公共交通の利便性向上が考えられます。 ・高速道路の整備により、高速バスなどによる他地域とのアクセス性が向上することが考えられます。		・現道の走行性が改善され、公共交通の利便性向上が考えられます。	道路整備による改善効果なし
政策目標	環境・景観の保全	沿道環境の改善 自然環境・景観への影響	・国道141号などの現道交通が転換されることにより沿道環境が改善されるものと考えられます。 ・改変による自然環境や景観への影響が考えられます。		・一部バイパス区間では、交通が転換されることにより、沿道環境が改善されるものと考えられます。 ・ループ橋等の整備により、自然環境や景観への影響が考えられます。	道路整備による変化なし
その他	道路にかかる家屋数	買収対象家屋	約70～約170件	約65～約160件	約300～400件	0
その他	概ねの費用	建設にかかる概ねの費用	約2，100～2，300億円	約1，950～2，150億円	約1，300～1，400億円	0
その他	広域的な道路ネットワーク		・当該区間は中部横断自動車道の一部であり、整備により高速道路のネットワークが形成されるため、中部地方や北陸地方などとの広域的な連携等が強化されます。		・当該区間が高速道路ネットワークのミッシングリンクとなるため、中部地方や北陸地方などとの広域的な連携等に課題が残ります。	道路整備による変化なし

また、山梨県内区間については、複数ルート帯について検討を行う第三者機関のワーキンググループを関東地方小委員会に設置し、図 3.4-3 及び表 3.4-2 に示すとおり複数の計画案の検討を行ってきました。

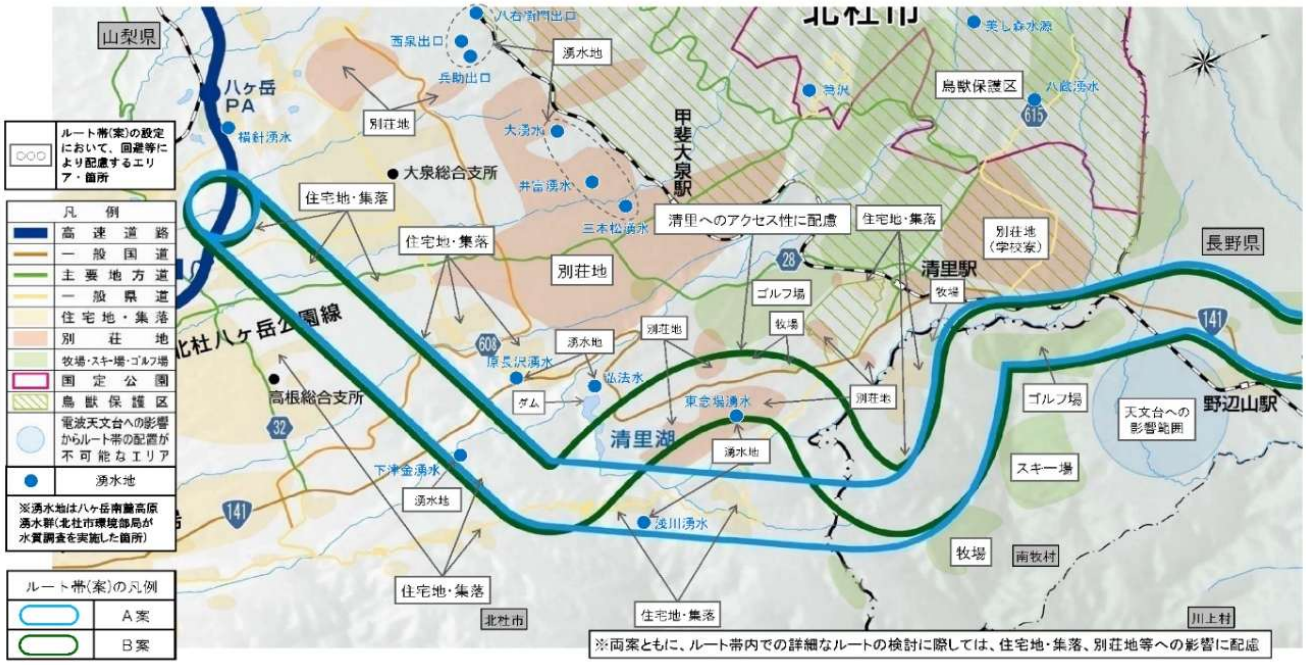


図 3.4-3　設定したルート帯案の概要

表 3.4-2　ルート帯案の比較表

評価項目		評価指標	A案	B案
			清里高原の南側を通るルート帯	清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したルート帯
政策目標	輸送時間や移動時間の短縮	所要時間が短いこと （山梨県庁ー野辺山付近）	約６１分	
	主要な観光地間の連携向上	地域（観光地）へアクセスしやすいこと	・連結可能位置から清里駅までの所要時間：約１０分 ・接続道路の状況（地域へアクセスしにくい） →接続道路名：県道清里須玉線 →車 線 数：１車線 →歩　　道：無し →幅員構成：車道5.0m＋路肩（両側）0.5m →規制速度：60km/h（実勢速度30km/h） →そ の 他：すれ違い困難箇所有り （片側交互通行で可）	・連結可能位置から清里駅までの所要時間：約５分 ・接続道路の状況（地域へアクセスしやすい） →接続道路名：国道１４１号 →車 線 数：２車線 →歩　　道：有り →幅員構成：車道6.0m＋路肩（両側）0.75m →規制速度：40km/h →そ の 他：北杜市の南北の主要な幹線道路
	環境・景観の保全	住宅地･集落、別荘への影響が小さいこと	・住宅地・集落を回避可能 ・別荘地を回避可能 ・支障家屋数　約４０件程度	
		自然環境への影響が小さいこと	・貴重な動植物の生息域や湧水群を回避する	
		景観への影響が小さいこと	・設計段階において景観に配慮することが必要	
	災害時の代替路確保	国道141号の代替路となること	・代替路として機能	
	現道の走行性・安全性の向上	現道の交通機能を向上させること	・交通の転換により、生活道路である現道の走行性・安全性が向上	
その他	概ねの費用（中央道分岐～野辺山付近）	整備費用を小さくすること	約１，７００～１，９００億円 （上記以外にアクセス道路整備費用が必要 約５０億円程度）	約１，６００～１，８００億円
	広域的な道路ネットワーク	近郊都市までの移動時間を短縮させること	・高速道路のネットワークを形成し、移動時間を短縮	

その結果、事業予定者が複数案としていたルート帯のうち、「清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したＢルート案」を対応方針（案）として決定しました。なお、選定した理由は以下に示すとおりです。

１．ルート案については、「全区間で新たに道路を整備する案」とする。山梨県内区間は、「清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したＢルート案」とする。

【理由】

「全区間で新たに道路を整備する案」は、すべての政策目標の達成が見込まれ、特に「災害時の代替路の確保」や「救急医療施設への移動時間の短縮」「主要な観光地間の連携向上」において最も優れている。

地元住民等とのコミュニケーション活動において把握された、「輸送時間や移動時間の短縮」「現道の走行性・安全性の向上」などのニーズにも整合する。

また、山梨県内区間については、これまでのルート帯の比較や、「主要な観光地間の連携」や「概ねの費用」の観点から、Ｂ案が適当である。

２．道路構造等の検討については、環境・景観に十分に配慮した設計・施工とする。

３．地域のまちづくりと高速道路整備が調和するように、地元の取組と連携し、地域との丁寧なコミュニケーションを図っていく。

４．これらについては、経済性に配慮しつつ、積極的に対応する。

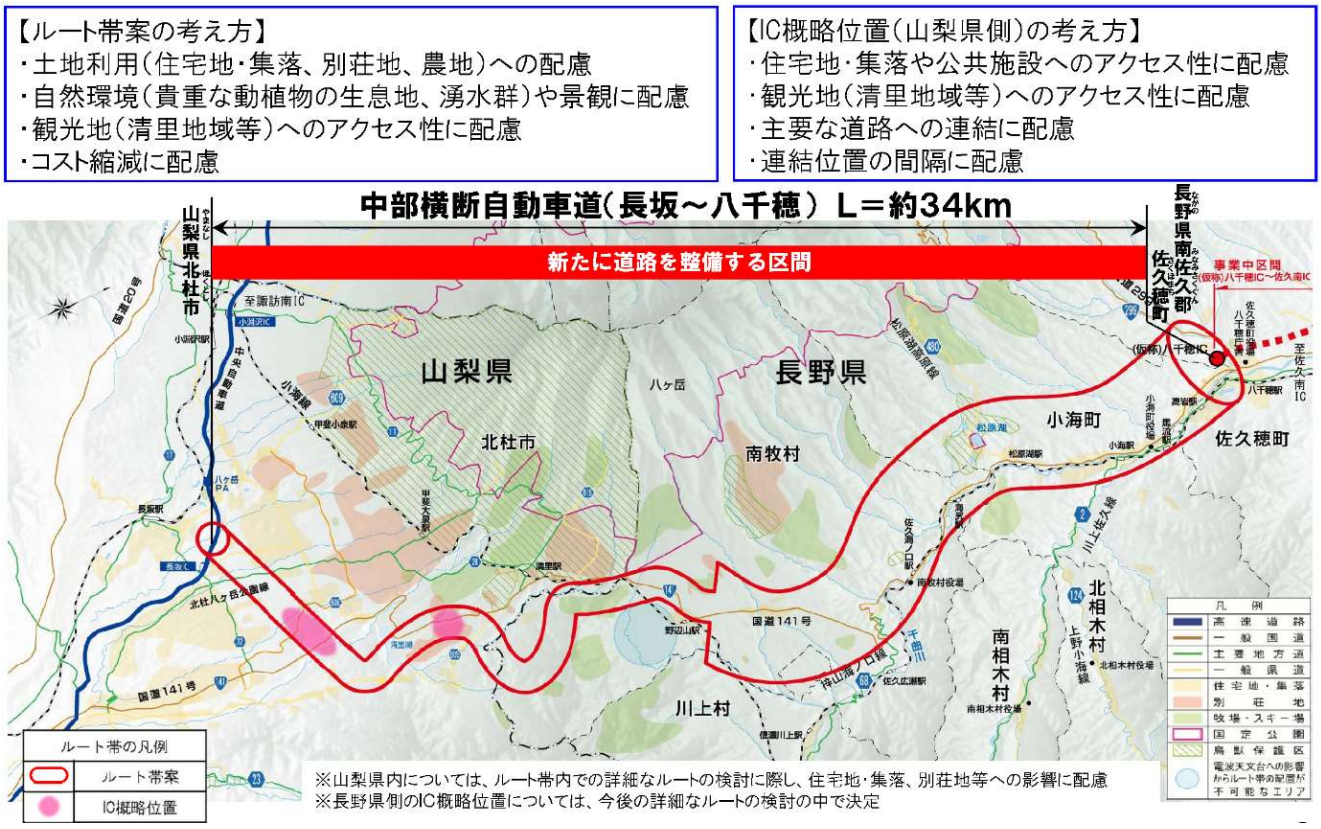


図 3.4-4　対応方針（案）

3.4.2. 計画段階環境配慮書以降方法書までの経緯

関東地方小委員会等におけるこれまでの検討結果を踏まえ作成した「中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響に関する検討書」（平成 26 年 12 月発行）を、環境影響評価法第 3 条の 3 第 1 項の計画段階環境配慮書とみなされる書類として作成し、平成 27 年 3 月 26 日の国土交通大臣意見をもって、配慮書の手続きを完了しました。

その後、平成 27 年 4 月に対応方針が決定しました。

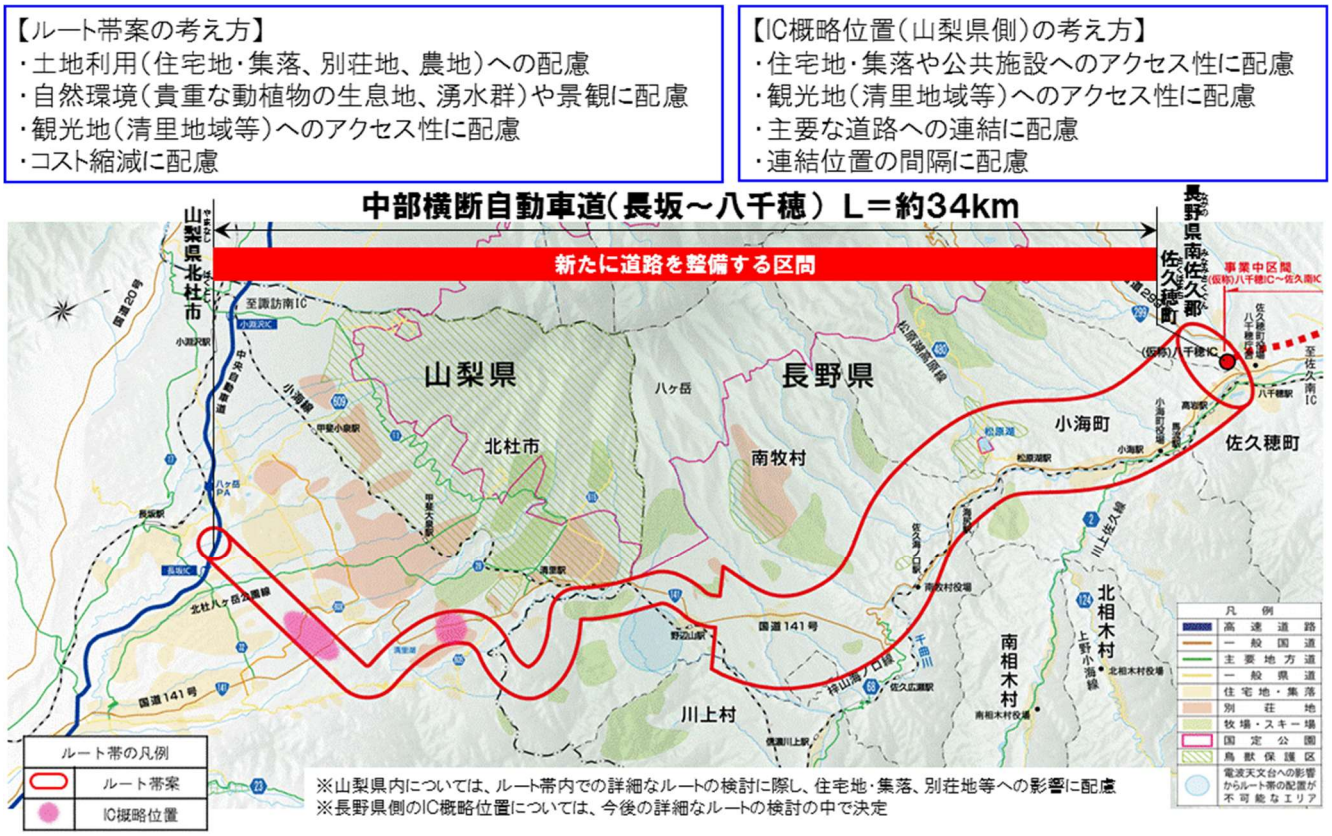


図 3.4-5　対応方針

また、対応方針の決定後、長野県区間については、長野県建設部が窓口となり、住民と行政が一緒に考える勉強会を、平成 28 年 7 月から 12 月にかけて、小海町、南牧村、川上村において行いました。さらに、中部横断自動車道の活用方策や地域活性、さらには整備効果を最大限に発揮できる道路計画について検討するみらい会議を、平成 28 年 11 月から平成 29 年 2 月にかけて、同じく小海町、南牧村、川上村において行いました。このような会議等で出された意見を、関係する南佐久郡 6 町村（小海町、佐久穂町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村）の意見として調整・集約し、平成 29 年 2 月に公表されています。

この南佐久郡 6 町村意見を踏まえ、国土交通省、長野県、南佐久郡 6 町村で構成する「中部横断自動車道（長坂～八千穂）長野県区間に係る計画調整会議」（第 1 回：平成 29 年 9 月、第 2 回：平成 30 年 7 月）において検討した結果、図 3.4-6 に示すとおり 1km ルート帯が決定しました。

図 3.4-6　1km ルート帯及び IC 概略位置

なお、長野県内区間の 1km ルート帯を選定した考え方は以下に示すとおりです。

○千曲川左岸（国道 141 号に西側）のルートを原則とする。

・終点となる八千穂高原 IC は千曲川左岸であり、渡河が不要。

・国道 141 号は千曲川左岸に位置しており、右岸側とした場合は渡河が必要となり国道 141 号へのアクセス性が劣る。

○できる限り国道 141 号と併走

・現在の国道 141 号沿いにあるＪＡ集荷所・病院等へのアクセス性に配慮

・災害時に広域迂回とならないよう配慮

・山側を通過することによる構造物増加、コスト増に配慮

○個別のコントロールとして以下に配慮【環境保全の観点】

・松原湖の自然環境に配慮（八ヶ岳中信高原国定公園の一部）

・できる限り、土地利用（小海駅周辺市街地、集落、別荘地、優良農地）に配慮

3.4.3. 方法書以降準備書までの経緯

対応方針の決定を受けて、令和元年８月に「環境影響評価方法書」（以下、「方法書」といいます。）を作成し、公告・縦覧しました。

山梨県では、縦覧期間中に「方法書説明会」を４回開催するとともに、一般及び知事から意見を聴取しました。方法書の手続きは、令和２年５月１日の山梨県知事意見を受け、令和２年８月に環境影響評価項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定について、事業予定者からの選定に係る資料の送付をもって完了しました。

長野県では、縦覧期間中に「方法書説明会」を８回開催するとともに、一般及び知事から意見を聴取しました。方法書の手続きは、令和２年１月15日の長野県知事意見を受け、令和２年５月に環境影響評価項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定について、事業予定者からの選定に係る資料の送付をもって完了しました。

その後、山梨県では、事業予定者から次の書類を山梨県に情報提供し、現地調査及び環境影響評価を進めてきました。

・令和２年９月15日：「現地踏査計画書」を山梨県に提出（資料編を参照。）

・令和２年９月30日：「現地調査計画書」を山梨県に提出（資料編を参照。）

また、環境保全の観点から、現地調査結果のうち重要なコントロールポイントと考えられる猛禽類の営巣地や行動圏、景観眺望の状況、文化財の位置について、現地調査の結果に配慮して、環境影響を回避・低減できるよう道路の位置や構造を検討しました。

道路の位置や構造の検討にあたっては、営巣地から極力離れた位置、眺望点から極力見えない位置となるよう配慮し、文化財や住宅地を極力回避できる位置・構造となるよう検討しました。

また、長野県では、「中部横断自動車道（長坂～八千穂）長野県区間に係る計画調整会議」（第３回：令和５年７月）において、図 3.4-7 に示すとおり南牧村野辺山付近の IC 概略位置の範囲を延伸し、より柔軟に詳細なルート・構造を検討していくことを確認しました。

図 3.4-7　1km ルート帯及び IC 概略位置（第３回計画調整会議）

さらに、長野県では、令和 5 年 10 月に方法書知事意見に基づく調査地点等の報告を行い、同年 12 月に報告の内容に関する助言を受けました。

そして、令和 5 年 10 月から都市計画原案の説明会を、長野県では令和 6 年 2 月に、山梨県では令和 6 年 12 月に公聴会を開催し、一般から都市計画原案に関する意見を聴取しました。説明会資料で示した都市計画道路（原案）の概要は、図 3.4-8 及び図 3.4-9 に示すとおりです。

図 3.4-8(1)　都市計画（原案）の概要（山梨県）

都市計画道路（原案）の概要

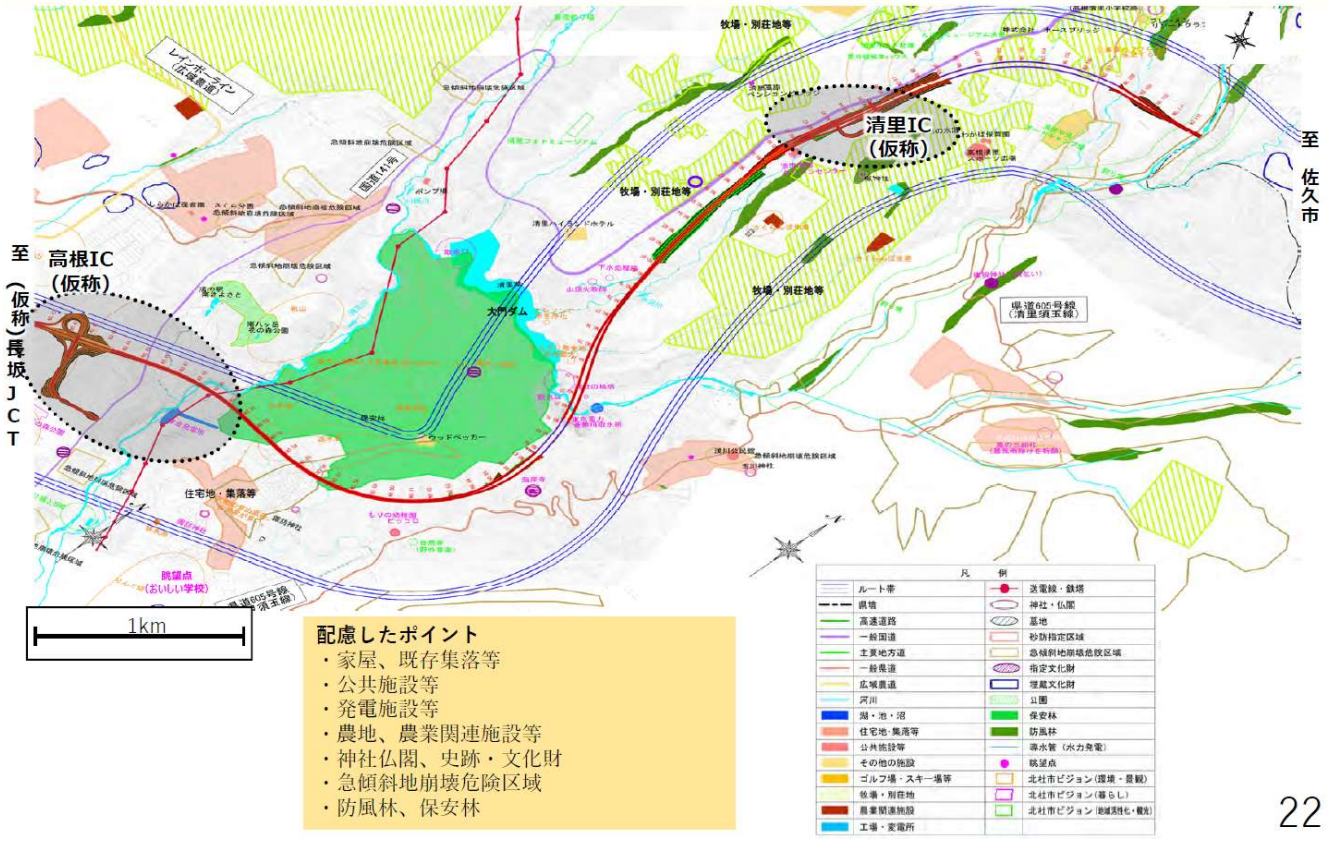
山梨県

21

図　3.4-8(2)　都市計画（原案）の概要（山梨県）

都市計画道路（原案）の概要

山梨県



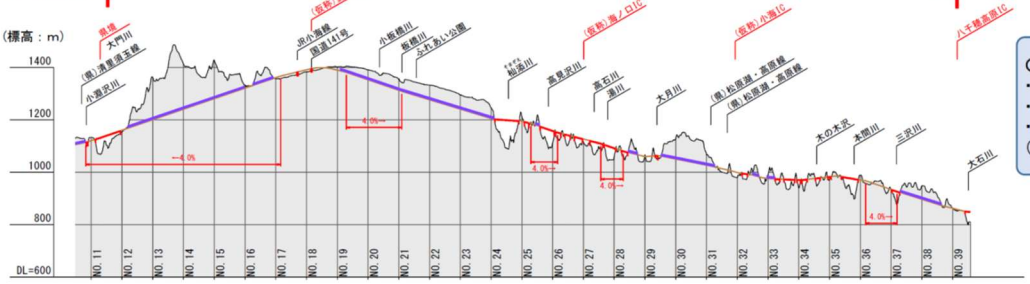
22

図　3.4-8(3)　都市計画（原案）の概要（山梨県）

（2）ルート・構造の概要

◆ 基本構造

◆ 縦断図



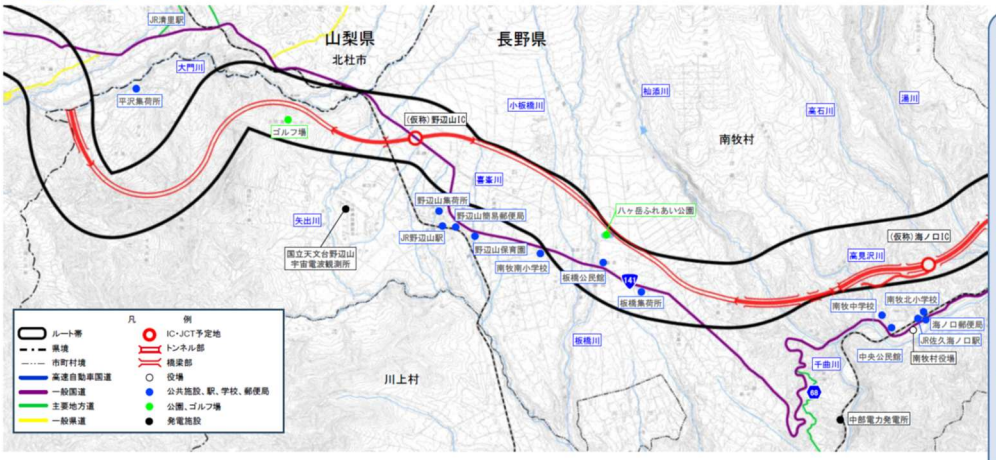
○ルート・構造の基本的な考え方
・千曲川左岸を基本
・国道141号と並走
・トンネル、橋梁が主な構造
（最大標高差約500m）

17

図 3.4-9(1)　都市計画（原案）の概要（長野県）

（2）ルート・構造の概要

◆ 基本構造



ルート・構造の検討に考慮した主な項目
（山梨県境～八千穂高原IC）

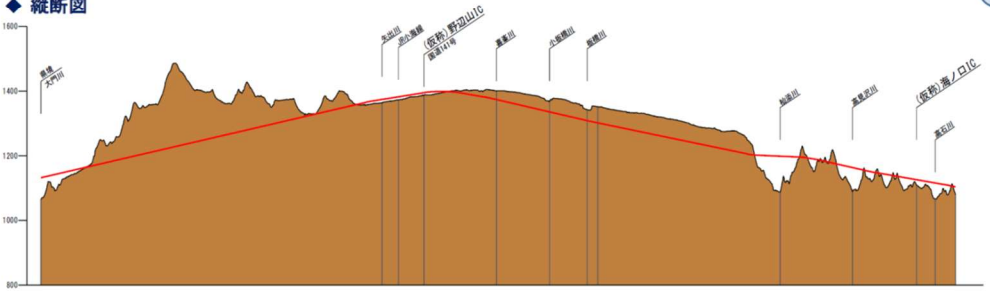
【土地利用】
・国立天文台野辺山宇宙電波観測所
・公共施設（学校、保育園、郵便局等）
・発電施設等（送水管・鉄塔等）
・既存集落
・農地、集荷所等

【地形】
・地すべり地形
・砂防指定地

【歴史・文化】
・史跡・文化財

【自然環境】
・筑波大学八ヶ岳演習林
・星空観測地
・松原湖の自然環境
・鳥獣保護区及び保安林

◆ 縦断図

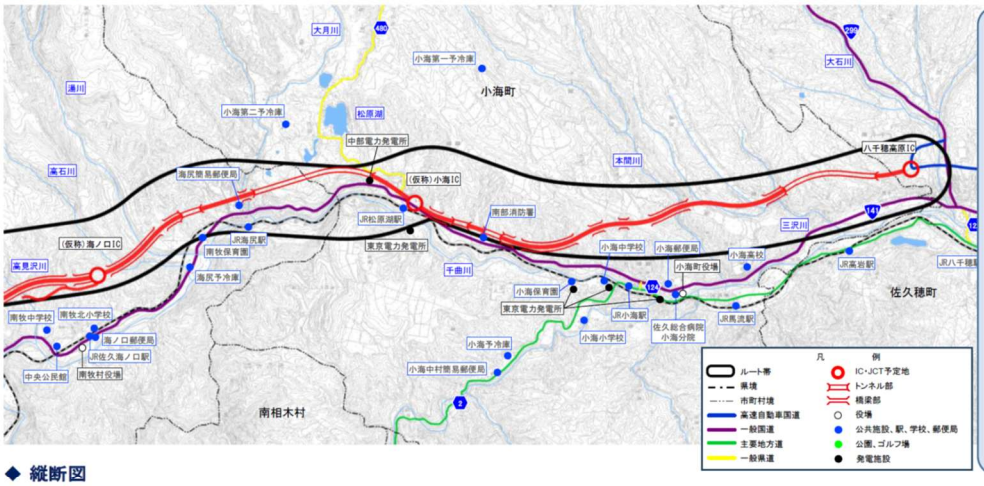


18

図 3.4-9(2)　都市計画（原案）の概要（長野県）

（2）ルート・構造の概要

◆ 基本構造



ルート・構造の検討に考慮した主な項目
（山梨県境～八千穂高原IC）

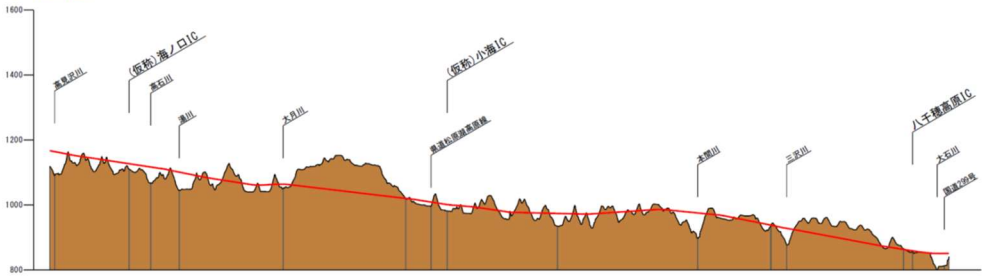
【土地利用】
・国立天文台野辺山宇宙電波観測所
・公共施設（学校、保育園、郵便局等）
・発電施設等（送水管・鉄塔等）
・既存集落
・農地、集荷所等

【地形】
・地すべり地形
・砂防指定地

【歴史・文化】
・史跡・文化財

【自然環境】
・筑波大学八ヶ岳演習林
・星空観測地
・松原湖の自然環境
・鳥獣保護区及び保安林

◆ 縦断図



19

図 3.4-9(3)　都市計画（原案）の概要（長野県）

3.4.4.環境保全への配慮事項

(1)計画路線の位置・構造に係る配慮事項

1)計画路線の位置

計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、集落及び市街地、学校・病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設、重要な地形及び地質、注目すべき生息地、重要な植物群落、主要な眺望点及び景観資源、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源、現在確認されている文化財の通過をできる限り回避するとともに、自然環境及び土地の改変量を極力抑えた計画としており、環境負荷を回避又は低減させた計画としています。

2)計画路線の構造

渡河部においては、河川の改変を極力抑えるとともに、河川の機能を確保し、河川の流れを阻害しない河川幅を確保した計画としています。

また、計画路線が通過する横断道路や水路については、橋梁構造による横断及び桁下空間の確保、カルバート等の設置、付け替え道路の整備、流路の付け替え、トンネル構造の採用の検討・実施により機能を確保します。

さらに、構造物・道路附属物の検討にあたっては、周辺景観との調和や、地域住民に配慮するとともに、法面保護及び景観保全の観点から、法面は植生による緑化を行います。緑化に当たっては、在来種の使用により地域の生態系に影響が生じないように留意します。道路照明の構造については、周辺環境への影響に配慮します。

3)断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域

計画路線は、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に配慮した計画とし、断層帯については、トンネル構造での通過をできる限り回避した計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくした計画としています。軟弱地盤地域については、嵩上式で通過する場合には橋梁構造を採用し、地盤沈下による影響をできる限り低減した計画としています。

また、詳細な道路構造、施工方法等については、事業実施段階において、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に十分に配慮して検討します。断層帯については、「道路橋示方書・同解説」（平成29年11月　公益社団法人日本道路協会)、「道路土工構造物技術基準・同解説」（平成29年3月　公益社団法人日本道路協会)、「トンネル標準示方書」（平成28年 9 月　土木学会）等に基づき耐震性能を有する道路設計を行い、安全面に十分配慮します。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。軟弱地盤地域については、今後、詳細な地質調査を行い、必要に応じて地盤沈下の発生に十分配慮した施工方法等を検討します。

(2)工事計画に係る配慮事項

1)工事全般

事業の実施に伴い発生する建設発生土については、「資源の有効な利用の促進に関する法律」（平成 3 年 4 月 26 日法律第 48 号、最終改正：令和 7 年 6 月 14 日法律第 52 号）等に従い、できる限り盛土材等として本事業内での利用に努めるとともに、本事業で発生する建設発生土に関する情報提供あるいは建設発生土を必要とする他の公共事業等の情報収集に努めます。なお、建設発生土の事業外搬出に関して、搬出先で不適正な処分が行われないよう、事業者において、利用・処分の流れを把握・管理し、適正な利用・処分を確認します。

トンネル掘削に伴う建設発生土については、有害物質の含有状況や酸性化可能性を把握し、必要に応じて「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル（2023 年版）」（令和 5 年 3 月　建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル改訂委員会）などに基づいて搬出先等における汚染防止対策を行います。また、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 29 日法律第 53 号、最終改正：令和 4 年 6 月 17 日法律第 68 号）に基づく溶出量基準・含有量基準を超過する土壌を確認した場合は、必要に応じて速やかに同法第 7 条第 4 項の技術的基準に基づく対応を行います。

トンネル工事に伴い発生する建設発生土等を仮置きする場所については、関係法令を遵守して適切に対応するとともに、工事着手前に関係機関や周辺住民への情報提供を行います。

事業の実施に伴い発生する建設汚泥については、「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」（平成 18 年 6 月　国土交通省）に準拠し、場内での脱水処理等による減量化を図り、事業実施区域内の盛土材として再利用又は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年 12 月 25 日法律第 137 号、最終改正：令和 4 年 6 月 17 日法律第 68 号）に基づき適正に処理・処分します。処理・処分する場合は、マニフェスト制度に基づき、事業者が処理の流れを把握・管理するとともに、最終処分について確認を行います。

事業の実施に伴い発生するコンクリート塊及びアスファルト･コンクリート塊については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成 12 年 5 月 31 日法律第 104 号、最終改正：令和 4 年 6 月 17 日法律第 68 号）に基づき、工事の際には分別解体し、再資源化できないものについては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年 12 月 25 日法律第 137 号、最終改正：令和 4 年 6 月 17 日法律第 68 号）に基づいて適正に処理･処分します。

事業の実施に伴い発生する建設発生木材については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成 12 年 5 月 31 日法律第 104 号、最終改正：令和 4 年 6 月 17 日法律第 68 号）、「土木工事現場における現場内利用を主体とした建設発生木材リサイクルの手引き（案）」（平成 17 年 12 月　土木研究所）、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年 12 月 25 日法律第 137 号、最終改正：令和 4 年 6 月 17 日法律第 68 号）に基づき、適正に処理・処分します。

事業の実施段階において、景観への影響が 1 年以上継続する可能性がある一時施設（目隠し板、防音シート等）について、影響を回避又は低減する方法を検討します。

工事従事者への講習・指導を行い、工事実施区域周辺に生息するオオタカ等に対する人為的な撹乱による影響を回避するよう配慮します。

2)工事施工ヤード、工事用道路の設置位置

工事施工ヤードは計画路線上を、工事用道路は既存道路を極力利用して、工事の実施による土地の改変を最小限に抑えた計画としています。工事の実施により、一時的な通行規制等が生じる場合は必要に応じて、う回路を設置し、横断道路の機能を確保します。

なお、詳細な工事用車両の運行ルート、車両の出入り位置等については、今後、工事計画を検討するにあたり、市街地・集落及び学校・病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設に対する生活環境への影響に配慮して決定します。

3)土工

土工の工事にあたっては、現地条件を勘案し、濁水の発生に留意した工法及び濁水を河川等に流さない方法を検討します。

4)橋梁工

橋脚の設置を予定している河川では、低水路に接しない位置に橋脚を設置するとともに、必要以上に橋脚の断面積を大きくしない計画としています。さらに、仮締切工法による直接流水に接しない施工を行うとともに、必要に応じて仮設材料による一時的な流路の切り回し等を行います。また、現地条件を勘案し、濁水の発生に留意した工法及び濁水を河川等に流さない方法を検討します。

橋梁等の塗装工事は、事業実施段階において、「鋼道路橋塗装・防食便覧」((社) 日本道路協会) 等の指針に基づき塗装の種類について検討し、揮発性有機化学物質の排出が少ない塗料・資材を使用するよう配慮します。

5)トンネル工

トンネル工事の実施に伴う地下水の低下が懸念される場合には、工事前、工事中における地下水等の状況確認、及びその結果を踏まえた施工方法を検討することで、環境負荷の回避・低減を図る計画としています。トンネル工事により発生する濁水は、現地条件を勘案し、濁水を河川等に流さない方法を検討します。また、トンネル工事については夜間作業が発生しますが、夜間工事照明については周辺への影響に配慮します。

なお、トンネル工事において発破を実施する場合には、事業実施段階で適切な火薬量による発破工法の採用や、防音扉の設置等により環境保全措置を検討し、発破に伴う影響の低減に努めます。

(3)その他の配慮事項

1)温室効果ガス

工事中の温室効果ガス排出量の低減を図るため、効率的な施工計画の策定に努めるとともに、市場性、安定供給、性能、品質の確保にも留意しつつ、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（グリーン購入法)」（平成 12 年 5 月 31 日法律第 100 号、最終改正：令和 3 年 9 月 1 日法律第 36 号）に基づく特定調達品目等の使用に努めます。

また、事業実施にあたっては、省エネルギー性能の高い機器の活用等による工事中の排出削減対策、道路照明のLED化等の省エネ設備の導入、道路管理に必要な電力について再エネを導入する等による温室効果ガスの排出削減に努めるとともに、本事業の供用前後における温室効果ガス排出量の変化の把握を検討します。

さらに、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた、地球温暖化対策計画や、「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」（令和 3 年 10 月閣議決定）等の見直しの状況を踏まえつつ、道路交通政策全体の検討状況を注視し、必要に応じて本事業の計画に反映します。

加えて、「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成 10 年法律第 117 号、最終改正：令和 6 年 6 月 19 日法律第 56 号）に基づき、当該都市計画の目的の達成との調和を図りつつ、地球温暖化対策に係る関係地方公共団体の地方公共団体実行計画と連携して温室効果ガスの排出削減対策等が行われるよう配意します。

2)埋蔵文化財

埋蔵文化財包蔵地については、事業実施段階において、「文化財保護法」（昭和 25 年 5 月 30 日法律第 214 号、最終改正：令和 4 年 6 月 17 日法律第 68 号）に基づき、関係機関と協議の上、埋蔵文化財発掘調査を行い、記録・保存する等適切な措置を講じます。

3)路面排水への対応

融雪剤（凍結防止剤）を含む路面排水の処理や放流先、排水路の対策については、事業実施段階で必要に応じ、関係機関と協議等を行い、適切に対処します。