

館山都市計画道路の変更(千葉県知事決定)

1. 都市計画道路中3・3・11号川名真倉線を3・3・11号深名真倉線に名称を改め、次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・3・11	深名真倉線	南房総市 富浦町 大字深名 字杉原	館山市 大字上真倉 字万貫石	館山市 大字北条 字八下地	約8,440m	地表式	4車線	25m	JR内房線と立体交差1箇所 幹線街路と平面交差4箇所	

「区域および構造は計画図表示のとおり」

理由

富津館山道路の整備促進のため、1・3・1号富津館山道路を都市計画道路に追加するに伴い、3・3・11号川名真倉線の起点を、1・3・1号富津館山道路の富浦インターチェンジまで延伸するとともに、3・3・11号深名真倉線に名称を改める。  
また、本都市計画変更にあわせて、車線の数を決定する。

2. 都市計画道路に1・3・1号富津館山道路を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における 鉄道等との交差の構造	
自動車専用道路	1・3・1	富津館山道路	南房総市 富浦町 大字深名 字杉原	富津市 大字竹岡 字延命寺	鋸南町 大字元名 字三谷	約20,240m	地表式 地下式 嵩上式	4車線	22m		
	構造形式の内訳		南房総市 富浦町 大字丹生 字大玉	南房総市 富浦町 大字丹生 字庄ノ田	南房総市 富浦町 大字丹生 字庄ノ田	約440m	地下式	4車線	19m		
			南房総市 富浦町 大字丹生 字照尾	南房総市 富浦町 大字丹生 字高尾町	南房総市 富浦町 大字丹生 字高尾町	約460m	地下式	4車線	19m		
			南房総市 富浦町 大字丹生 字内ヶ沢	南房総市 大字高崎 字神田	南房総市 大字竹内 字竹内山	約1,440m	地下式	4車線	19m		
			安房郡鋸南町 大字中佐久間 字風早	安房郡鋸南町 大字大六 字福良	安房郡鋸南町 大字中佐久間 字又四郎谷	約430m	地下式	4車線	17.5m		

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
自動車専用道路	構造形式の内訳		安房郡鋸南町 大字大帷子 字小沢	安房郡鋸南町 大字大帷子 字田村	安房郡鋸南町 大字大帷子 字田村	約470m	地下式	4車線	17.5m		
			安房郡鋸南町 大字大帷子 字田村	安房郡鋸南町 大字保田 字富田原	安房郡鋸南町 大字保田 字舟免	約480m	嵩上式	4車線	21.0~ 56.9m		
			安房郡鋸南町 大字元名 字平山	富津市 大字金谷 字木谷	安房郡鋸南町 大字元名 字三谷	約1,530m	地下式	4車線	17.5m		
			富津市 大字金谷 字立尾	富津市 大字金谷 字打越	富津市 大字金谷 字立尾	約350m	地下式	4車線	17.5m		
			富津市 大字金谷 字上関	富津市 大字金谷字鶴	富津市 大字金谷 字上関	約820m	地下式	4車線	19m		
			富津市 大字金谷 字鶴	富津市 大字竹岡 字大関	富津市 大字金谷 字鶴	約420m	地下式	4車線	19m		
							約13,400m	地表式	4車線	22m	

種別	名称		位置			区域	構造			備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車の線数	幅員	
自動車専用道路	その他		なお、南房総市富浦町大字深名字杉原地内に出入口を設ける				3・3・11号深名真倉線に接続			
			なお、安房郡鋸南町大字下佐久間字正淵地内に出入口を設ける				県道外野勝山線に接続			
			なお、安房郡鋸南町大字保田字舟免地内に出入口を設ける				主要地方道鴨川保田線に接続			
			なお、富津市大字金谷字羽佐間、堀合地内に出入口を設ける				県道浜金谷停車場線に接続			
			なお、富津市大字竹岡字鬼越地内に出入口を設ける				主要地方道竹岡インター線に接続 本線終点方向、館山自動車道に接続			

「区域および構造は計画図表示のとおり」

理由

富津館山道路の整備を促進するため、1・3・1号富津館山道路を新規決定する。  
また、本都市計画による1・3・1号富津館山道路の事業が周辺環境に与える影響については、一般国道127号富津館山道路(富浦インターチェンジ～富津竹岡インターチェンジ)の環境影響評価準備書に示す通り、都市計画を定める上で支障がないと判断する。  
(環境影響評価が作成されたものについては、環境影響評価書とする)

## 変更理由書

富津館山道路は、東京湾アクアラインや館山道などと一体となり、本県の半島性の克服、観光や農林水産業の振興等、南房総地域の活性化に資する重要な道路となっている。

一方で現在は、一部区間を除いて対面通行の2車線の暫定整備となっていることから、観光シーズンや休日等における渋滞の発生に加え、工事や事故等による通行止め等も数多く生じており、観光振興や防災力の向上のためにも、早期の4車線化が必要不可欠となっている。また、拠点間をつなぐ道路のネットワーク性の観点から、館山都市計画区域マスタープランにおいては、広域幹線道路ネットワークとして富津館山道路の4車線化とともに、館山市街地までの延伸を位置付けているところである。

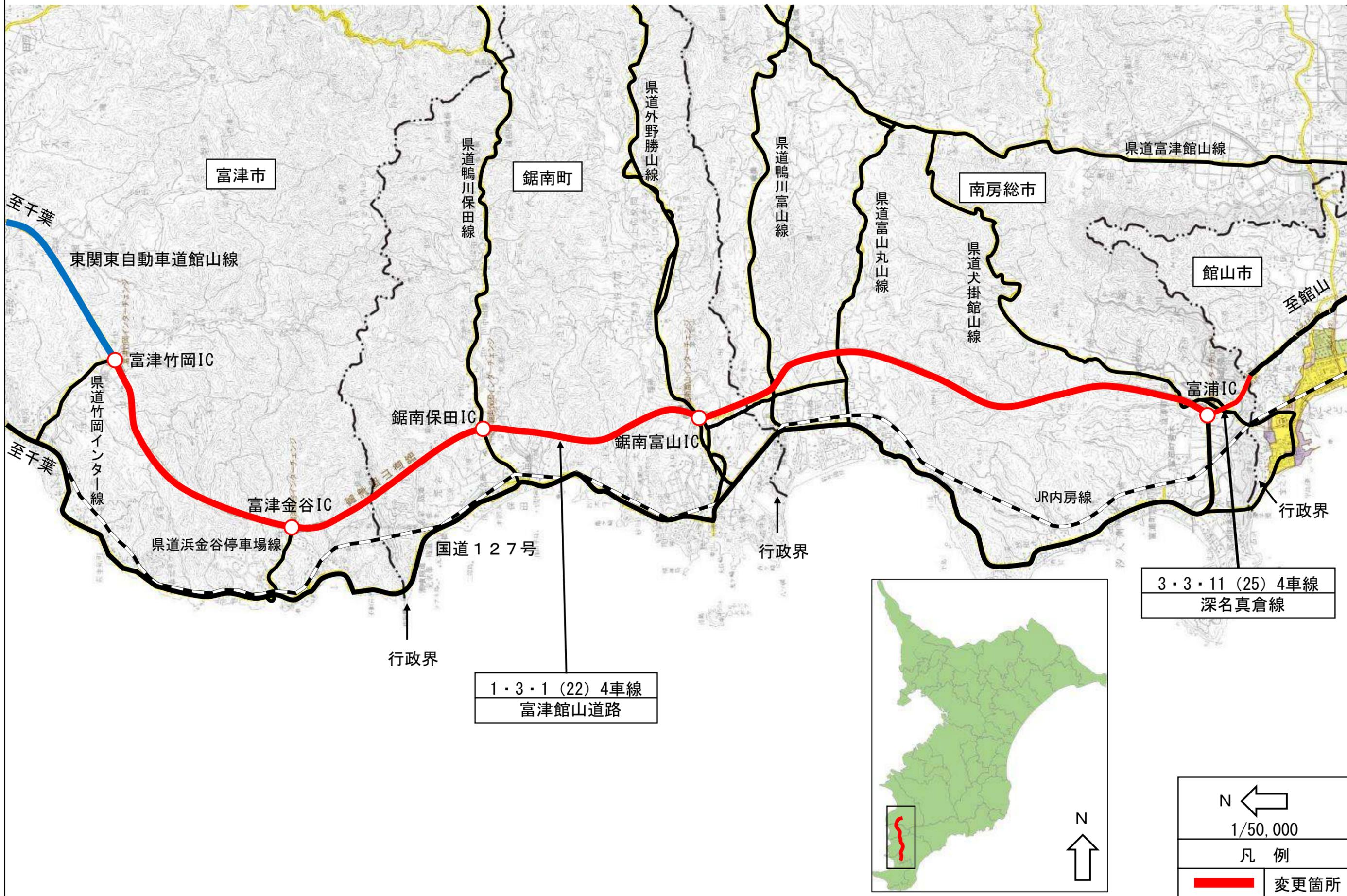
そこで、富津館山道路の計画的な全線4車線化と館山市街地までのアクセス道路の整備を促進するため、暫定整備区間である富浦ICから富津竹岡ICまでの区間を新たに館山都市計画道路1・3・1号富津館山道路として決定するとともに、館山都市計画道路3・3・1 1号川名真倉線について、富浦IC（南房総市富浦町深名）まで接続するよう起点を変更し、深名真倉線とするものである。

館山都市計画道路の概要(千葉県知事決定)

名 称		変更の内容									
番 号	路線名	旧番号	旧路線名	起 点	終 点	線 形	延 長	構造形式	幅 員	車線の数	備 考
3・3・11	深名真倉線	—	川名真倉線	延伸	—	変更	約7,620m → 約8,440m	—	—	— → 4車線	富津館山道路に連絡するため 起点の延伸及び線形等を変更

館山都市計画道路の変更について（千葉県決定）

位置図



1・3・1 (22) 4車線  
富津館山道路

3・3・11 (25) 4車線  
深名真倉線

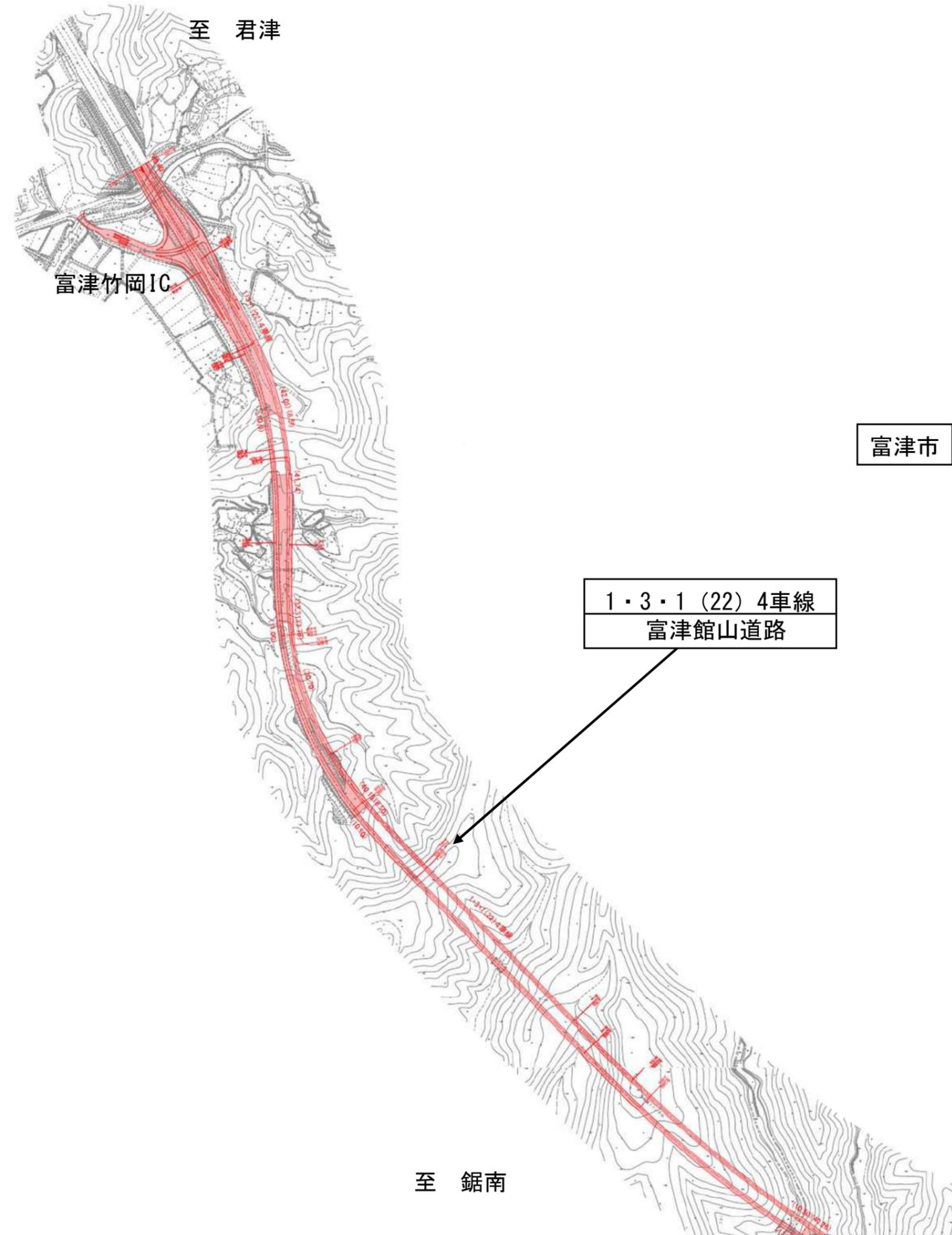
N ←

1/50,000

凡例

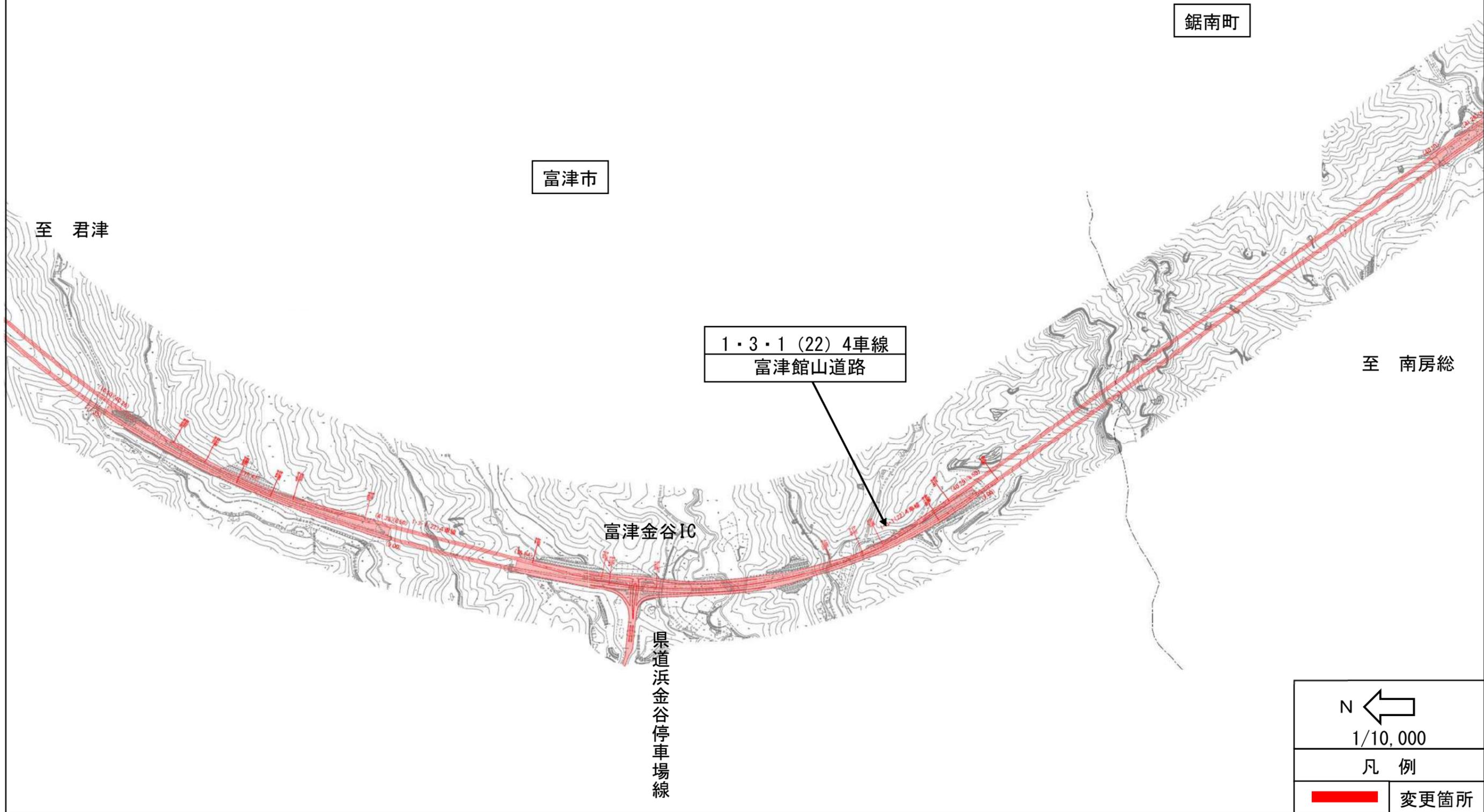
■ 変更箇所

計画図(1)

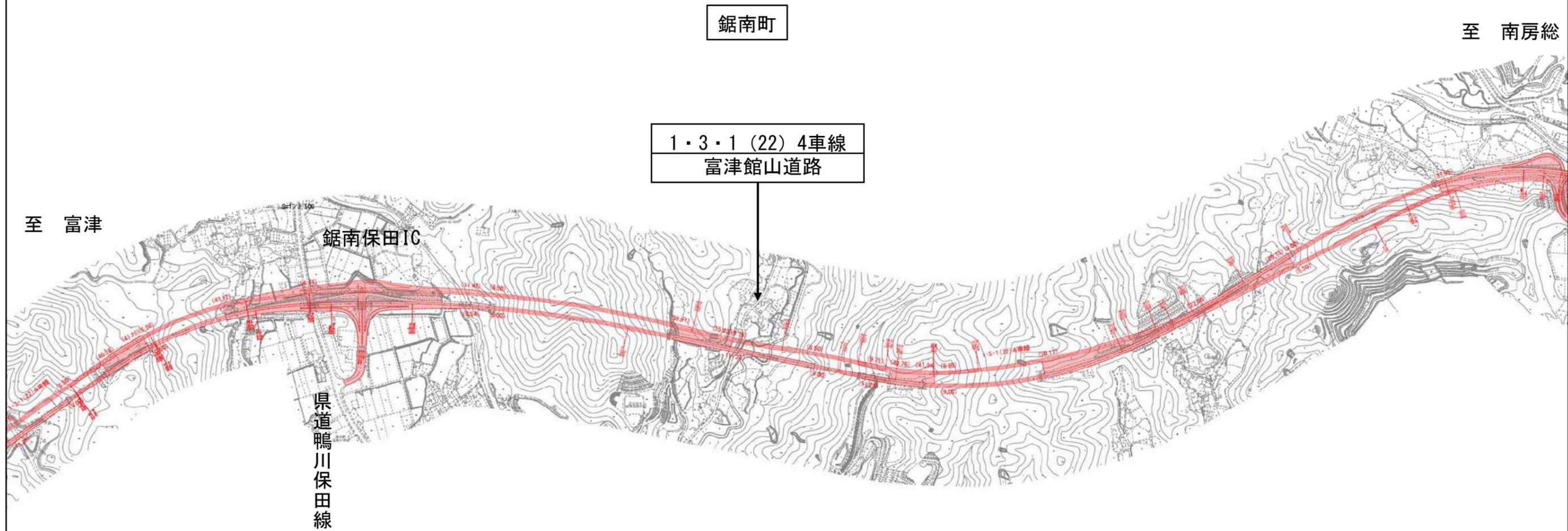


N ←	
1/10,000	
凡 例	
	変更箇所

計画図(2)



計画図(3)



N ←	
1/10,000	
凡 例	
	変更箇所

計画図(4)

南房総市

1・3・1(22) 4車線  
富津館山道路

鋸南町

至 富津

至 館山

鋸南富山IC



N ←	
1/10,000	
凡 例	
	変更箇所

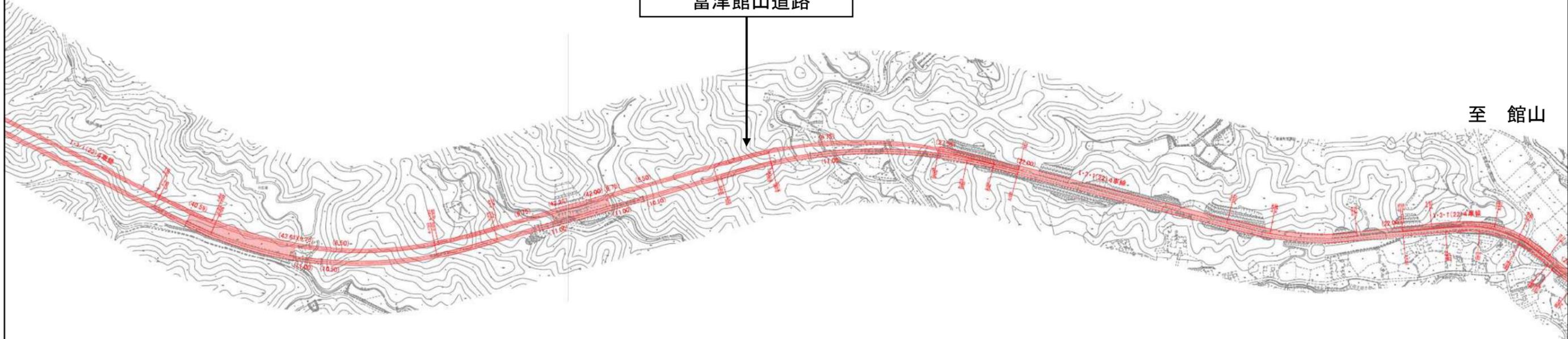
計画図(5)

南房総市

至 鋸南

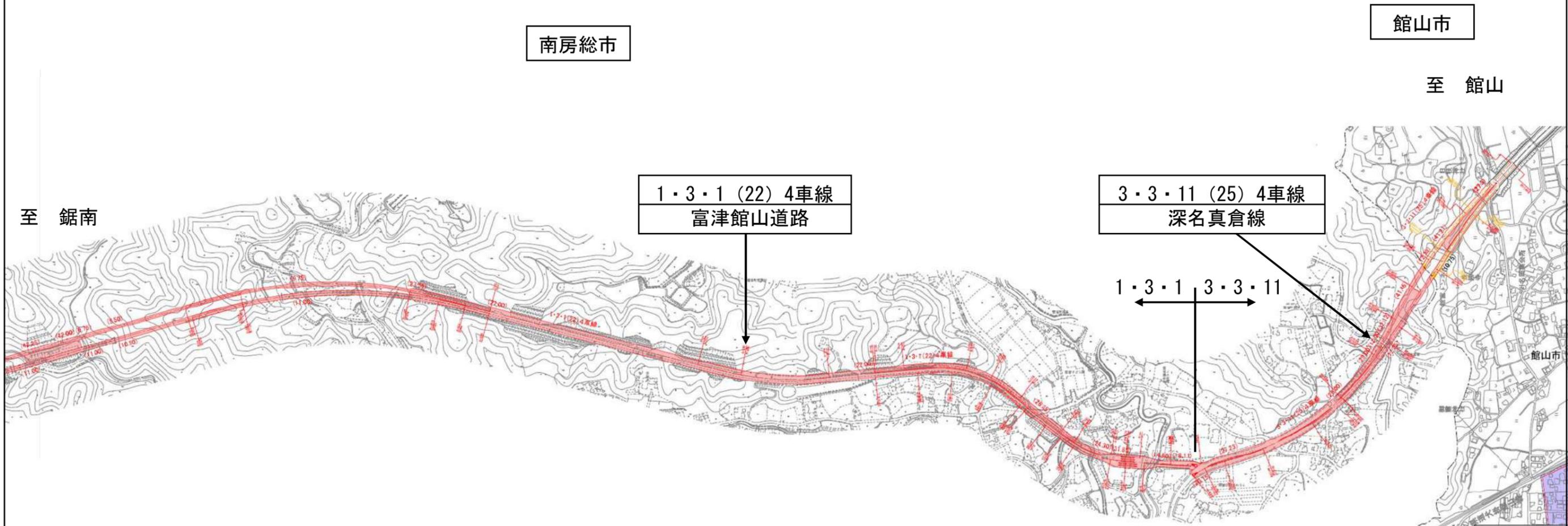
1・3・1 (22) 4車線  
富津館山道路

至 館山



N ←	
1/10,000	
凡 例	
	変更箇所

計画図(6)



N ←	
1/10,000	
凡 例	
	変更箇所

一般国道 127 号 富津館山道路  
(富浦インターチェンジ～富津竹岡インターチェンジ)  
環境影響評価書 概要

## 1 都市計画対象道路事業の名称

一般国道 127 号 富津館山道路（富浦インターチェンジ～富津竹岡インターチェンジ）

## 2 都市計画決定権者の名称

都市計画決定権者の名称：千葉県

代表者の氏名：千葉県知事 熊谷 俊人

所在地：千葉市中央区市場町 1 番 1 号

## 3 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の目的

一般国道 127 号富津館山道路（以下「富津館山道路」という。）は、南房総市の富浦インターチェンジ（以下「IC」という。）を起点とし、安房郡鋸南町を經由して富津市の富津竹岡 IC に至る約 19.2km の一般国道（自動車専用道路）です。

富津館山道路沿線の南房総エリアは、観光シーズンの一般国道 127 号への交通集中による渋滞及び異常気象時におけるライフラインの確保等の課題が生じていたことから、これらの課題を解消するため、暫定 2 車線で整備が進められました。

現在、富津館山道路の交通量は 1 日平均で 1 万台を超えており、特に交通が集中する休日の夕方には、上り線の金谷第一トンネル付近を先頭に鋸南保田 IC 付近まで、渋滞が発生しています。

また、暫定 2 車線区間では、その大部分が対面通行であることから、対向車線への飛び出しによる事故が起きやすく、一度事故が発生すれば重大な事故となる確率が高くなるなど、安全性や走行性、大規模災害時の対応等に大きな課題があります。

このため、安全で円滑な交通を確保し、観光振興や地域活性化を図るとともに、防災力を強化することを目的として、早期の全線 4 車線化を図るものです。

なお、令和元年 9 月には国土交通省道路局が公表した「高速道路における安全・安心基本計画」において、時間信頼性確保、事故防止及びネットワークの代替性確保の観点から 4 車線化の優先整備区間に全線が選定されています。

### 3.2 都市計画対象道路事業の内容

#### 3.2.1 都市計画対象道路事業の種類

一般国道の改築の事業であって、道路の区域を変更して車線の数を増加させるものです。

### 3.2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

#### 1) 起終点

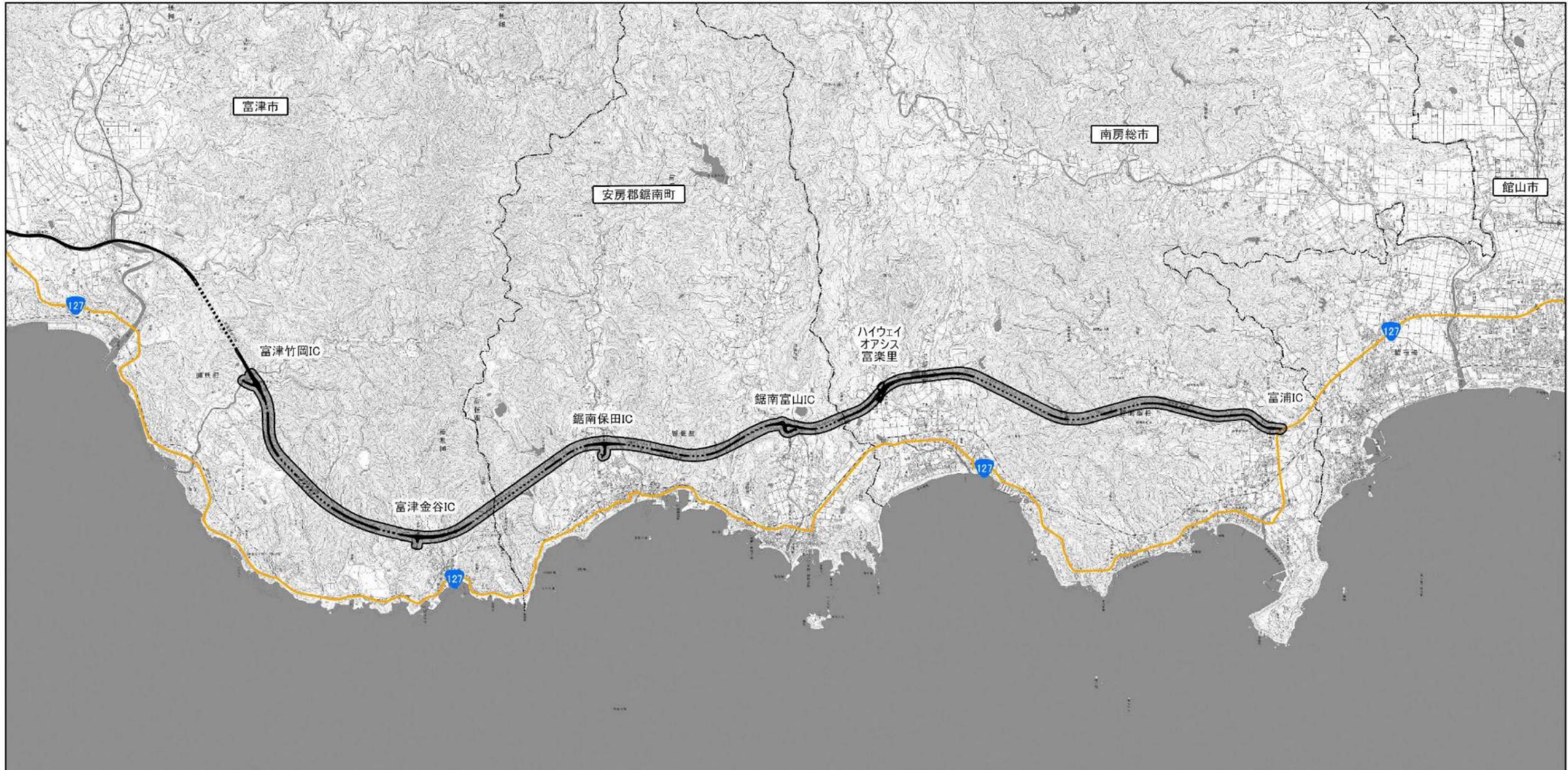
起点：千葉県南房総市

終点：千葉県富津市

#### 2) 都市計画対象道路事業が実施される区域

都市計画対象道路事業実施区域（以下「対象事業実施区域」という。）の位置は、2車線増設位置を踏まえ、図1に示します。

また、都市計画対象道路事業に係る地域特性の把握は、原則として対象事業実施区域及びその周囲で行い、統計資料等の行政単位による文献調査の場合は、対象事業実施区域及びその周囲の館山市、南房総市、安房郡鋸南町、富津市の3市1町について行いました。



凡例

- 都市計画対象道路事業実施区域（以下「対象事業実施区域」と称します）
- 既存自動車専用道路
- 既存自動車専用道路（トンネル部）
- 市町界

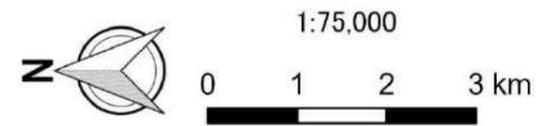


図1  
都市計画対象道路事業実施区域の位置

### 3.2.3 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 19.2km

### 3.2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

一般国道（自動車専用道路）：4車線（2車線増設）

### 3.2.5 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

### 3.2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容

#### 1) 道路区分（種級）

自動車専用道路：第1種第3級

#### 2) 計画交通量

「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）に基づく富津館山道路の令和22年度将来交通量は、図2に示すとおり、8,900台～11,400台と予測されます。



図2 将来交通量図（令和22年度）

### 3) 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

#### (1) 道路構造の種類

道路構造は、地表式（土工部）、嵩上式（橋梁部）、地下式（トンネル部）を採用しました。道路構造の種類及び標準横断図を図3に示します。

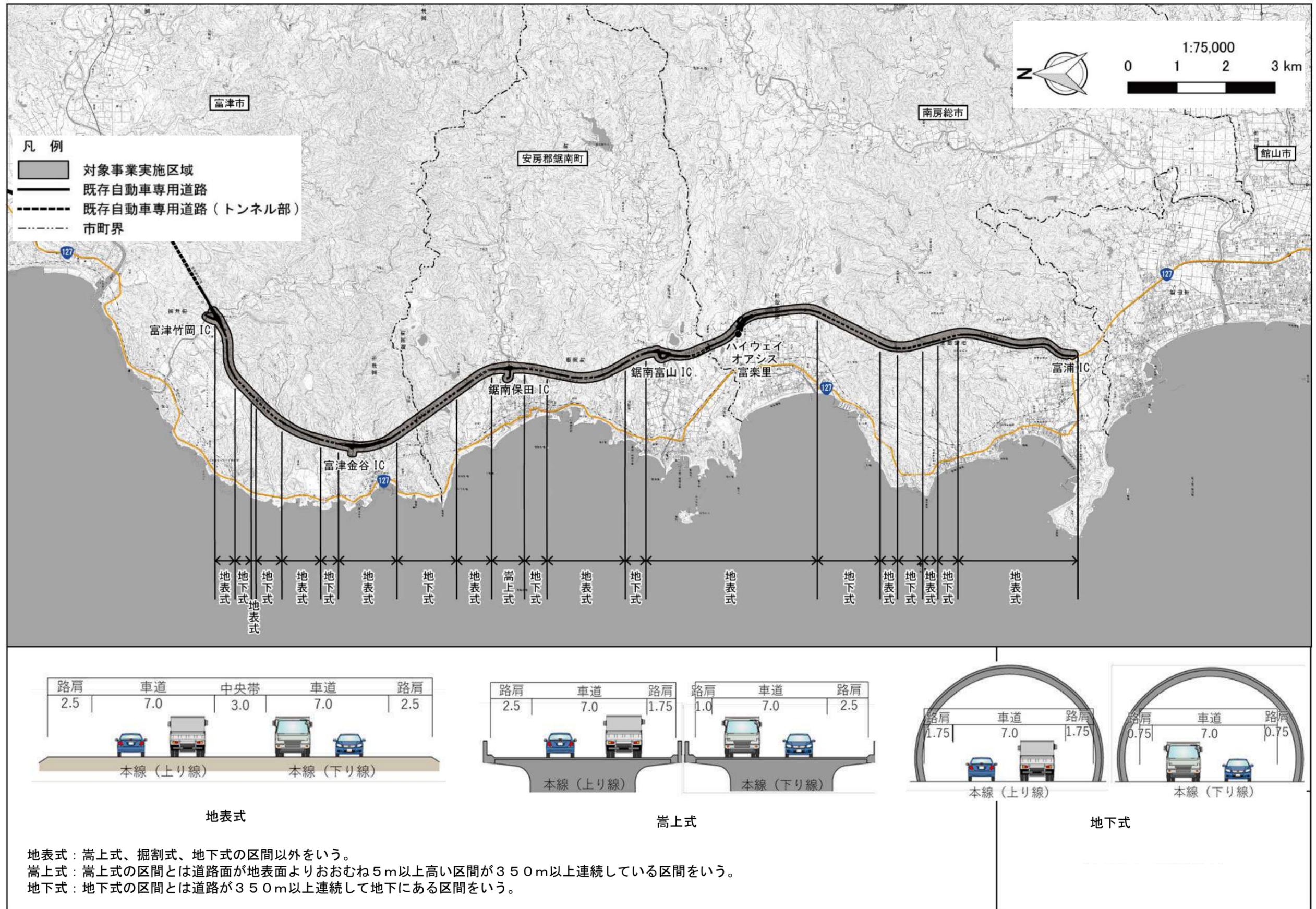


図3 道路構造図及び標準横断面

## (2) インターチェンジ

インターチェンジ名称	接続道路
富浦 IC	国道 127 号 (館山バイパス)
鋸南富山 IC	県道 184 号 ((一) 外野勝山線)
鋸南保田 IC	県道 34 号 ((主) 鴨川保田線)
富津金谷 IC	県道 237 号 ((一) 浜金谷停車場線)
富津竹岡 IC	県道 91 号 ((主) 竹岡インター線)

## (3) 休憩所及び換気塔

本事業において、休憩所及び換気塔を新たに設置する計画はありません。

## 4) 都市計画対象道路事業に係る工事計画の概要

本事業の工事計画の策定に際しては、概ねの工事期間を想定した上で、道路構造及びその延長等から想定される工事区分ごとに工種を設定しました。また、工事用車両については、実施される工事区分の期間と工事用車両が運行可能な既存道路の関係から必要な車両台数を推計しました。

なお、施工方法、工事期間等の具体的な計画は、事業実施段階において詳細設計を行った後に決定することになります。また、工事は原則として昼間に行いますが、昼夜連続の道路規制に伴い夜間作業が発生する可能性があります。このような場合においても、関係機関と協議の上、夜間作業を極力少なくするよう工事計画を検討します。

### (1) 工事区分及び想定される工種

本事業の工事は、地表式（土工部）、嵩上式（橋梁部）、地下式（トンネル部）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を、表 1 に示します。

なお、工事の実施の際には、各関係機関と協議を行い、十分な安全対策を講じるとともに、周辺住民へ工事の実施期間、内容等について周知徹底します。

表1 主な工事区分の概要

道路構造の種類 の区分	工事区分		予想される主な工種
地表式	土工部	切土工	切土工、路床・路盤工、法面工、擁壁構築工、舗装工・設備工
		盛土工	盛土工、路床・路盤工、法面工、擁壁構築工、舗装工・設備工
嵩上式	橋梁部		基礎杭工、土留工、掘削・支保工、橋台・橋脚構築工、橋桁架設工、床版工、舗装工・設備工
地下式	トンネル部	山岳トンネル工法	掘削工、ずり出し、支保工、覆工コンクリート工

## (2) 施工方法

### a) 地表式

#### (a) 土工部（切土工）

土工部（切土工）では、切土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、場所によっては擁壁を構築します。その後機械施工により、舗装工・設備工を施工して完成となります。なお、掘削した土砂は、トラック等により盛土部に運搬し、盛土材として活用します。

#### (b) 土工部（盛土工）

土工部（盛土工）では、対象事業実施区域内外より運搬された土砂等をまき出し、敷き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、舗装面以下まで盛土を構築します。盛土を進めた段階で、機械による法面緑化等を施工して法面保護を行い、場所によっては擁壁を構築します。その後機械施工による舗装工・設備工となります。

### b) 嵩上式

#### (a) 橋梁部

橋梁部では、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。

c) 地下式

(a) トンネル部（山岳トンネル工法）

トンネル部では、山岳工法を用います。山岳工法はシールド機のような機械を使わずに、直接岩盤を機械や人力等で掘る工法です。掘る地盤を直接見ながら施工ができるため、地質の変化や障害物に対応し易い工法です。この工法ではまず、発破や掘削機を用いて掘削します。掘削した土砂のことを「ずり」と言い、これをダンプやトロッコで搬出します。掘削をした後は、地山を補強するためにコンクリート吹付け、鋼製支保工、ロックボルト等を用いて地山を補強します。その後必要に応じて防水処置を施し、最後に覆工コンクリートを打設します。

(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を表 2 に示します。

表2 使用する主な建設機械

道路構造	工事区分		主な工種	主な作業内容（種別）	主な建設機械
地表式	土工部	切土	土工	切土	ブルドーザ、バックホウ
			法面工	法面整形工、種子吹付工	バックホウ、吹付機
			擁壁構築工	コンクリート工	クレーン、コンクリートポンプ車
			舗装工・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、振動ローラー
		盛土	土工	盛土工	ブルドーザ、バックホウ
			法面工	法面整形工、種子吹付工	バックホウ、吹付機
			擁壁構築工	コンクリート工	クレーン、コンクリートポンプ車
			舗装工・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、振動ローラー
嵩上式	橋梁部	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、コンクリートポンプ車	
		土留工	鋼矢板工	クローラ式アースオーガ、クレーン	
		掘削・支保工	掘削工（土砂掘削）、支保工	バックホウ、ブルドーザ、クレーン	
		橋台・橋脚構築工	コンクリート工	コンクリートポンプ車	
		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・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、振動ローラー	
地下式	トンネル部	山岳トンネル工法	土工	掘削・ずり運搬	ドリルジャンボ、バックホウ、ブレーカー
			支保工	吹付、支保工建込み、ロックボルト工	支保工建込機、コンクリート吹付機
			覆工コンクリート	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	コンクリート舗装工、アスファルト舗装工、トンネル設備工	コンクリートポンプ車、アスファルトフィニッシャー、振動ローラー、高所作業車

#### (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、計画路線の区域内を極力利用する計画です。また、工事用道路は、計画路線の区域内及び既存道路を利用する計画です。資材及び機材の運搬に用いる車両（以下「工事用車両」という。）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、コンクリート搬入用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台数を、表 3 に示します。

表 3 工事用車両の運行台数

[単位:台/日(総台数)]

地点	道路名	工事用車両台数
A	県道 258 号富山丸山線	190
B	県道 89 号鴨川富山線	170
C	県道 184 号外野勝山線	410
D	県道 34 号鴨川保田線	900
E	県道 237 号浜金谷停車場線	200
F	県道 91 号竹岡インター線	380

## 4 都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法

### 4.1 環境影響評価の項目

対象事業に係る環境影響評価の項目については、「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年6月12日建設省令第10号）及び「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年6月12日建設省令第19号）（以下、両省令を合わせて「主務省令」という。）に基づき、「国土技術政策総合研究所資料第714号 土木研究所資料第4254号 道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（平成25年3月 国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）及び「国土技術政策総合研究所資料第1124号 道路環境影響評価の技術手法 4. 騒音 4.1 自動車の走行に係る騒音（令和2年度版）」（令和2年9月 国土交通省国土技術政策総合研究所）、「千葉県環境影響評価技術指針に係る参考資料」（平成13年4月 千葉県）を参考にしながら、配慮書での検討結果、事業特性、地域特性及び専門家等による技術的助言を踏まえて検討し、環境影響評価を行う項目を選定しました。

本事業における環境影響評価項目の選定結果は、表4に示すとおりです。

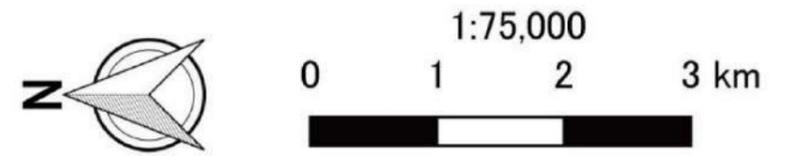
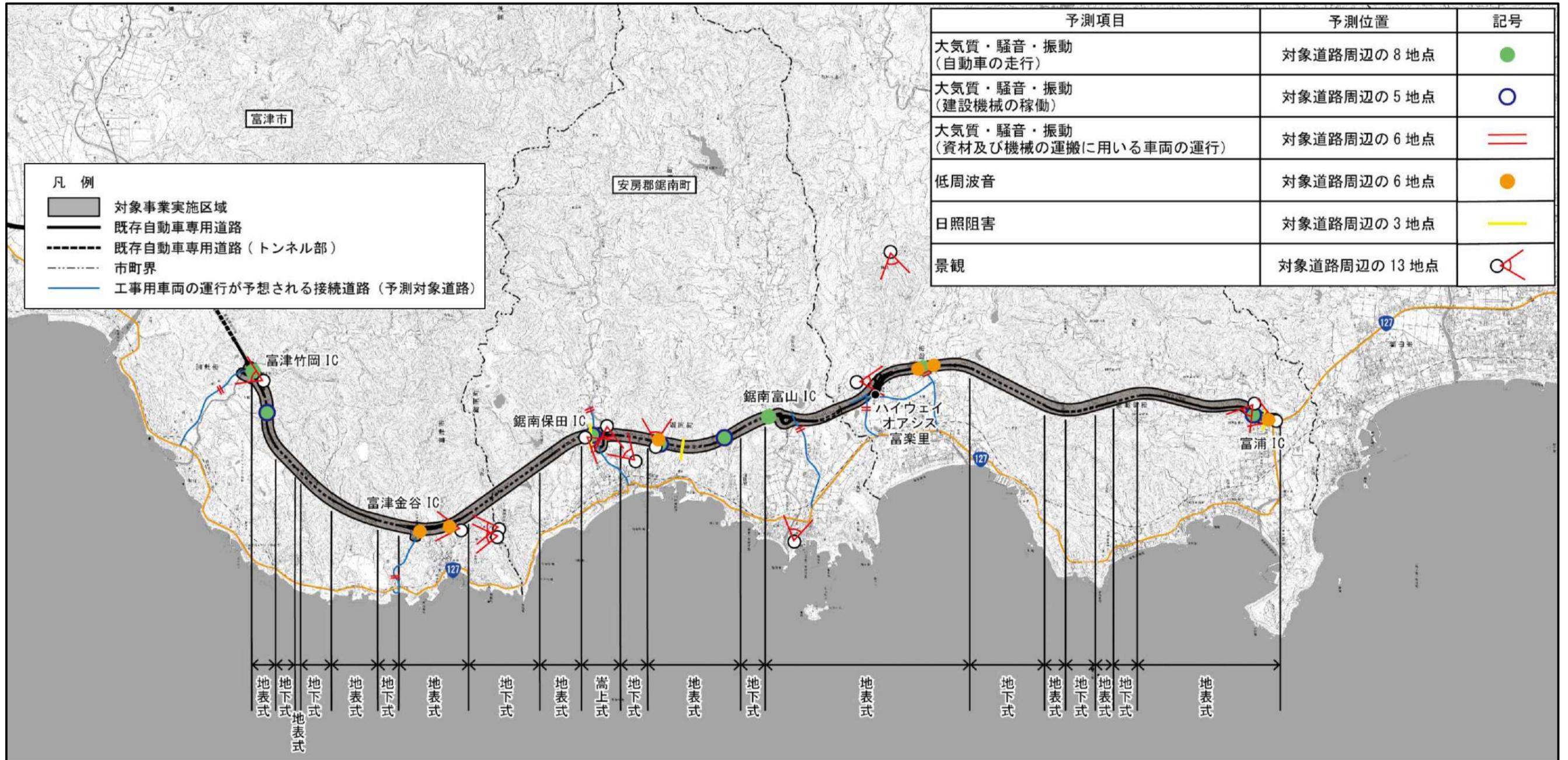
環境影響評価項目は、大気質、騒音、振動、低周波音、水質、水文環境、地形及び地質、地盤、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等に係る項目を選定しました。

表4 本事業における環境影響評価項目の選定結果

環境要素の区分		影響要因の区分		工事の実施					土地又は工作物の存在及び供用				
				建設機械の稼働	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行 切土工等又は既存の工作物の除去	工事施工ヤードの設置	工事用道路等の設置	水底の掘削等	道路(地表式)の存在	道路(高上式)の存在	道路(地下式)の存在	自動車の走行	
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質									○	
			粉じん等	○	○								
		騒音	騒音	○	○								○
		振動	振動	○	○								○
	水環境	水質	水の濁り				●						
		水文環境	水文環境			●						●	
	土壌に係る環境 その他の環境	地形及び地質	重要な地形及び地質			○				○			
		地盤	地盤沈下			●				●		●	
		その他の環境要素	日照障害							○			
	生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	動物	重要な種及び注目すべき生息地	●		○				○		●	
植物		重要な種及び群落			○				○		●		
生態系		地域を特徴づける生態系			○				○		●		
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観							○				
	人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場							○				
環境への負荷の量の程度により調査、予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等	建設工事に伴う副産物		○									

注) 表中の“○”印は主務省令に示されている参考項目であり、本事業においても環境影響評価項目として選定した項目、“●”印は主務省令に示されている参考項目ではないものの、事業特性、地域特性から環境影響評価項目として選定した項目、“**太枠**”印は計画段階環境配慮書で選定された計画段階配慮事項に準ずる項目を示す。

図4 予測位置図



5 環境影響評価結果の総合的な評価まとめ

環境要素の大区分	項目		回避又は低減に係る評価		基準等又は目標との整合性に係る評価		総合的な評価
	環境要素の区分	影響要因の区分	計画段階	環境保全措置等	環境基準等	予測結果・評価結果	
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	供用時	計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画とし、住居等の保全対象への影響に配慮	環境への影響は小さいと考えられるため、環境保全措置等は実施しない	【二酸化窒素】 0.04ppm 以下  【浮遊粒子状物質】 0.10mg/m <sup>3</sup> 以下	【二酸化窒素】 0.013ppm  【浮遊粒子状物質】 0.031mg/m <sup>3</sup>	○
	粉じん等	施工時	計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画とし、住居等の保全対象への影響に配慮	「散水」「工事用車両のタイヤ洗浄」等	【粉じん等】 10t/km <sup>2</sup> /月以下	【粉じん等】 0.4~7.2t/km <sup>2</sup> /月	
騒音	騒音	施工時	計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画とし、住居等の保全対象への影響に配慮	「仮囲い等の遮音対策」「工事用車両の分散」等	【騒音】 70~85dB 以下	【騒音】 62~85dB	○
		供用時	計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画とし、住居等の保全対象への影響に配慮	「排水性舗装の敷設」「植栽による道路の遮蔽」	【騒音】 60~70dB 以下	【騒音】 33~69dB	
振動	振動	施工時	計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画とし、住居等の保全対象への影響に配慮	「低振動型建設機械の採用」「工事用車両の分散」等	【振動】 65~75dB 以下	【振動】 36~66dB	○
		供用時	計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画とし、住居等の保全対象への影響に配慮	環境への影響は小さいと考えられるため、環境保全措置等は実施しない	【振動】 60~65dB 以下	【振動】 19~46dB	
低周波音	低周波音	供用時	計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画とし、住居等の保全対象への影響に配慮	環境への影響は小さいと考えられるため、環境保全措置等は実施しない	【低周波音】 90~100dB 以下	【低周波音】 62~75dB	○
水質	水の濁り	施工時	計画路線は、工事の実施による土地の改変を最小限に抑えた計画	「仮設沈砂池の設置」「濁水処理施設の設置」等	-	【浮遊物質量 (SS) 等】 環境影響は事業者の 実行可能な範囲内で できる限り回避または低減	○
水文環境	水文環境	施工時 供用時	計画路線は、改変量を極力抑えた計画とし、河川への影響に配慮	環境への影響は小さいと考えられるため、環境保全措置等は実施しない	-	【流量等】 環境影響は事業者の 実行可能な範囲内で できる限り回避または低減	○
地形及び地質	重要な地形及び地質	施工時 供用時	計画路線は、改変量を極力抑えた計画とし、重要な地形及び地質への影響に配慮	環境への影響は小さいと考えられるため、環境保全措置等は実施しない	-	【重要な地形及び地質】 重要な地形及び地質は 保全される	○
地盤	地盤沈下	施工時 供用時	計画路線は、改変量を極力抑えた計画とし、地盤への影響に配慮	環境への影響は小さいと考えられるため、環境保全措置等は実施しない	-	【地盤沈下量】 0.1mm 未満~6.7mm	○
その他の環境要素	日照障害	供用時	計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画とし、住居等の保全対象への影響に配慮	環境への影響は小さいと考えられるため、環境保全措置等は実施しない	【日照障害】 5時間以内	【日照障害】 影響なし~3時間以内	○
動物	重要な種及び注目すべき生息地	施工時 供用時	計画路線の位置は、集落及び市街地を回避しながら、河川や樹林など重要な動物の生息地等の改変が可能な限り小さくなるよう配慮	「工事工程の配慮及び段階的な土地の改変」「照明の漏れ出しの抑制」「事後調査 (鳥類4種)」等	-	【重要な種】 環境影響は事業者の 実行可能な範囲内で できる限り回避または低減	○
植物	重要な種及び群落	施工時 供用時	計画路線の位置は、集落及び市街地を回避しながら、河川や樹林など重要な植物の生育地等の改変が可能な限り小さくなるよう配慮	「重要な植物種の移植」「照明の漏れ出しの抑制」「事後調査 (シダ植物等10種)」等	-	【重要な種】 環境影響は事業者の 実行可能な範囲内で できる限り回避または低減	○
生態系	地域を特徴づける生態系	施工時 供用時	計画路線の位置は、集落及び市街地を回避しながら、河川や樹林など地域を特徴づける生態系の生息・生育基盤の改変等が可能な限り小さくなるよう配慮	「移動経路の確保」「照明の漏れ出しの抑制」等	-	【生態系】 生態系は保全される	○
景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観	供用時	計画路線は、主要な眺望点、身近な眺望点及び景観資源をできる限り回避した計画とし、景観への影響に配慮	「構造物 (橋梁等) 及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」「法面等の緑化」	-	【景観】 主要な眺望点等の改変はない	○
人と自然との触れ合い活動の場	主要な人と自然との触れ合い活動の場	供用時	計画路線は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び主要な人と自然との触れ合いの活動の場を取り巻く自然資源をできる限り回避した計画	「構造物 (橋梁等) 及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」「法面等の緑化」	-	【触れ合い活動の場】 触れ合い活動の場の 改変はない	○
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	施工時	建設発生土等の再資源化の取組を実施	「工事間流用の促進」「再資源化施設への搬入等による他事業等での利用」	-	【廃棄物等】 環境影響は事業者の 実行可能な範囲内で できる限り回避または低減	○