

17 景観

17-1 景観検討会について

高架橋及び橋梁については、景観への配慮から、社外の有識者による景観検討会を設置して、平成24年7月から平成25年7月にかけて計7回の検討会と計4回のワーキングを実施した。検討会及びワーキングにおいては、構造形式及び形状の検討、並びに環境影響評価における視点場の選定方法、及び予測評価手法について検討を行い評価書第8章の景観の予測評価に反映させた。以下に、概要を示す。

17-1-1 社外委員の構成

社外委員の構成を表 17-1-1-1 に示す。なお、委員については神奈川県、山梨県、長野県、及び岐阜県の各地域に精通した有識者を選定している。

表 17-1-1-1 社外委員の構成

専門	所属機関の属性
景観デザイン	大学（名誉教授）
橋梁工学	大学
コンクリート工学	大学
景観デザイン	大学
景観工学	大学
橋梁工学、景観工学	大学
景域計画	大学

17-1-2 検討会における検討内容

(1) 高架橋及び橋梁の設計検討

1) 基本方針

河川部や高速道路を跨ぐ長大橋梁及びその他の高架橋について、景観の創出と地域環境との調和の両立を前提として、下記の基本方針を策定した。

- ア. 周辺環境との調和を第1の主題とし、第2の主題として橋梁総体を周辺景観とコントラストを持つ水平線として構成する。
- イ. 安定感を確保するため、水平線と垂直線の均衡を図るとともに、構造物としての一体性及び異種構造物のデザインの統合を図る。
- ウ. 近景については、ヒューマンスケールを考慮し、煩雑性及び重量感の軽減を図る。
- エ. 超電導リニアの斬新なイメージを創出する。

2) 一般高架橋の設計検討

基本方針に基づき、標準高架橋としている桁式高架橋（径間 37.8m）及び新形式高架橋（径間 12.6m）について、下記の検討を行った。

ア. 桁式高架橋

山梨リニア実験線にある桁式高架橋を基本にして、基本方針に基づき、以下のとおり改善案を下記の6点の観点から比較検討し、図 17-1-2-1 の通り構造及び形状を決定した。



図 17-1-2-1 桁式高架橋

【防音防災フード】

防音防災フードは、リブ形状の変更による水平線の強調を考え、図 17-1-2-2 に示すとおり、リブの高さ・角度・幅を変更したものを比較して検討した。その結果、リブ高さによる効果が一番大きいこと、及び経済性・施工性の観点から、リブの高さを+10cm とすることとした。

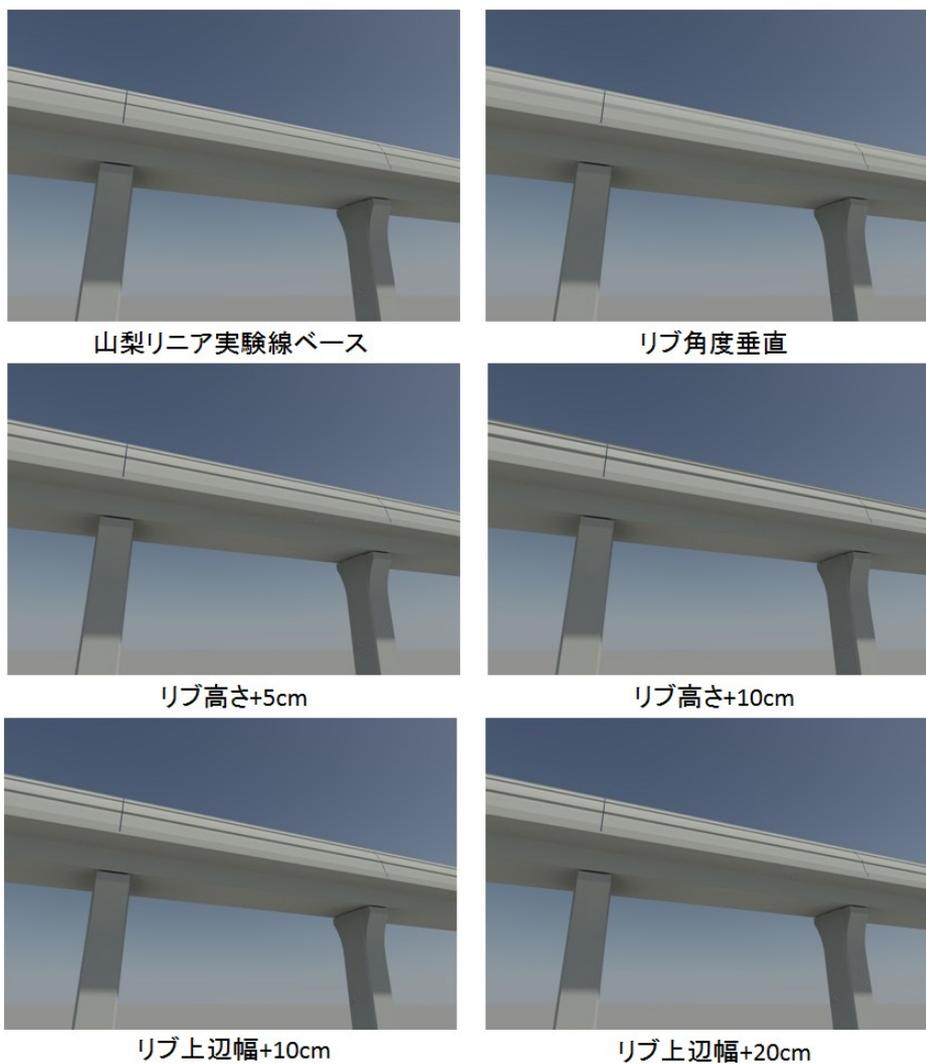
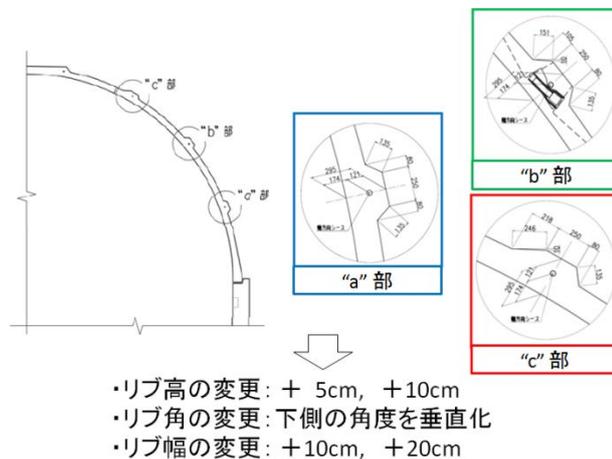


図 17-1-2-2 リブ形状の比較検討

【橋脚】

橋脚は図 17-1-2-3 に示すとおり、水平線の確保及び一体性の確保の観点から、張出部及び橋脚の下部から上部への摺り付け形状について検討を行い、桁との連続性や張出部の縮小を図る観点から、第 2 案を採用した。

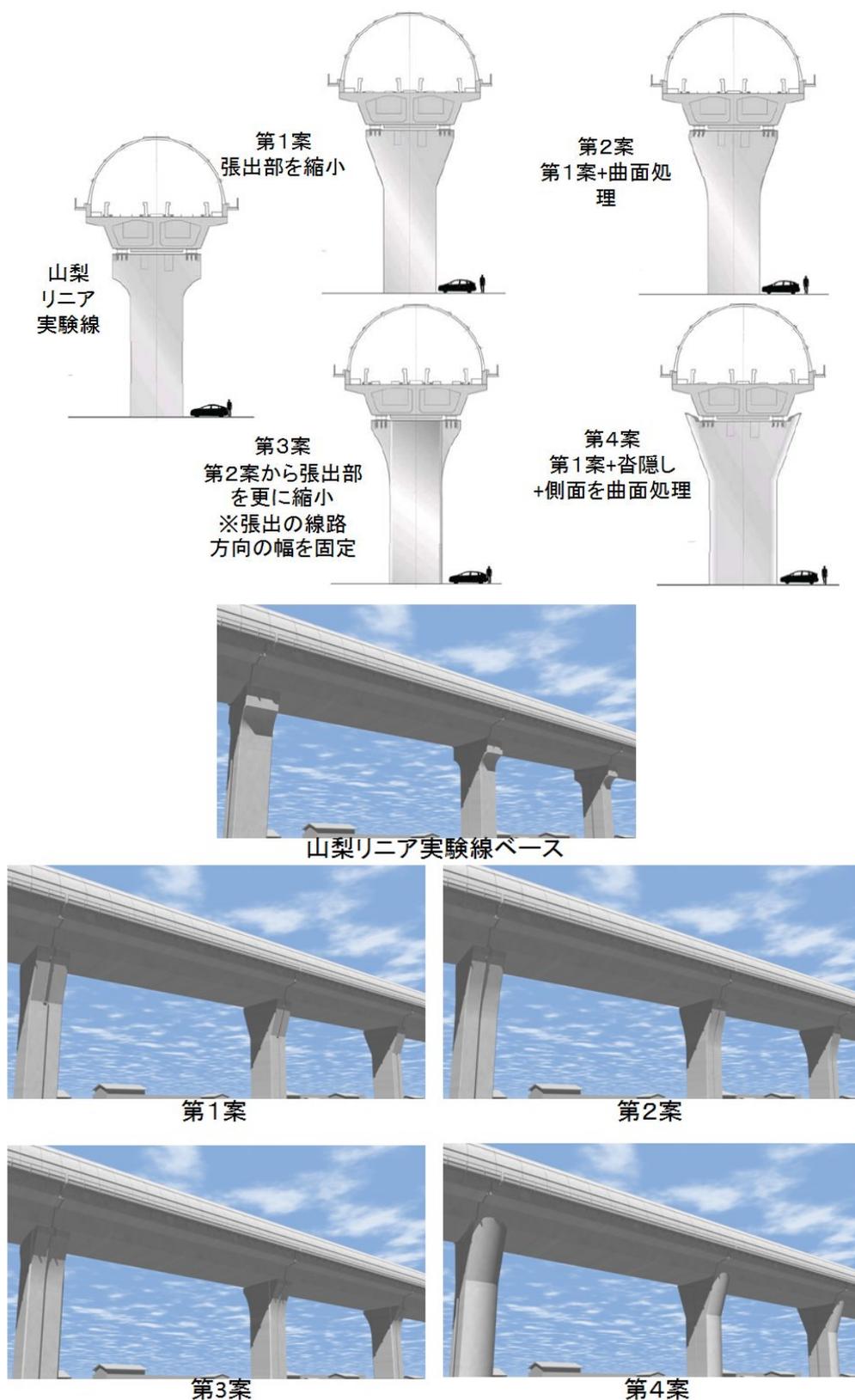


図 17-1-2-3 橋脚形状の比較検討

【橋側歩道】

橋側歩道は、水平線の確保、一体性の確保、煩雑性の軽減の観点から、歩道と桁を一体化させることとし、その際の比較検討として、図 17-1-2-4 に示すとおり、高欄部をプレキャストコンクリートで構成する案、アルミ製の手すりにより構成する案、その他プレキャストコンクリート高欄の頂部に手すりを配置する案を検討し、アルミ製の手すりにより構成する案を採用した。また、手すりの縦線と防音防災フードの継ぎ目の縦線を揃えることで、一体性を確保する構造とした。手すりについては、「国土交通省・景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」を参考に周辺環境に調和した色に調整する。

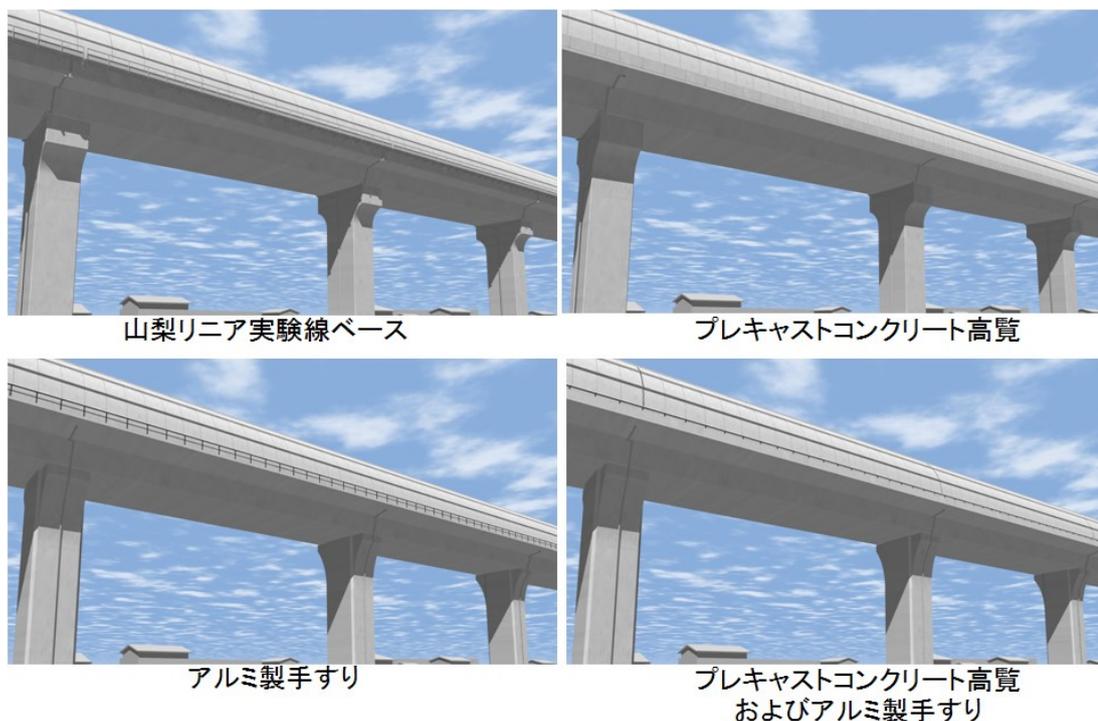
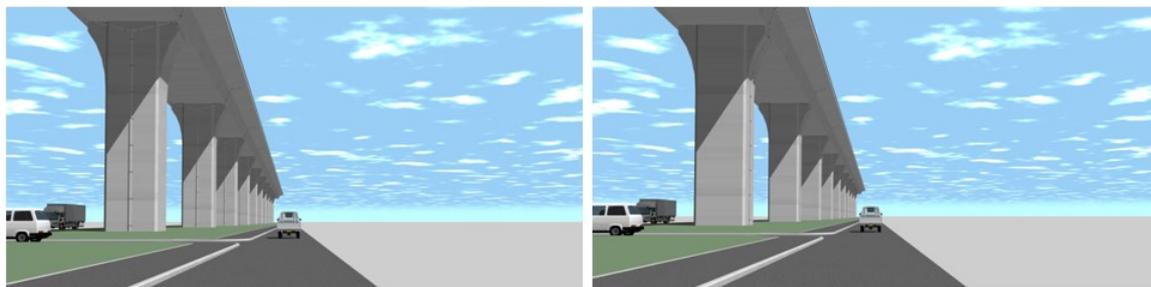


図 17-1-2-4 橋脚歩道の比較検討

【排水管】

排水管は、煩雑性の軽減の観点から、形状および配置を考慮し、形状については、円形とする案と矩形とする案を比較し、矩形とする案を採用することで一体性を確保する構造とした。配置については、従来通り橋脚中央部の片側に配置する案、側面に配置する案、角に配置する案を検討して、図 17-1-2-5 に示すとおり、主な視点の方向に応じて側面又は橋脚中央部の目立たない箇所に配置した。

また、排水管の色彩については、コンクリートの色に合わせて調整した。



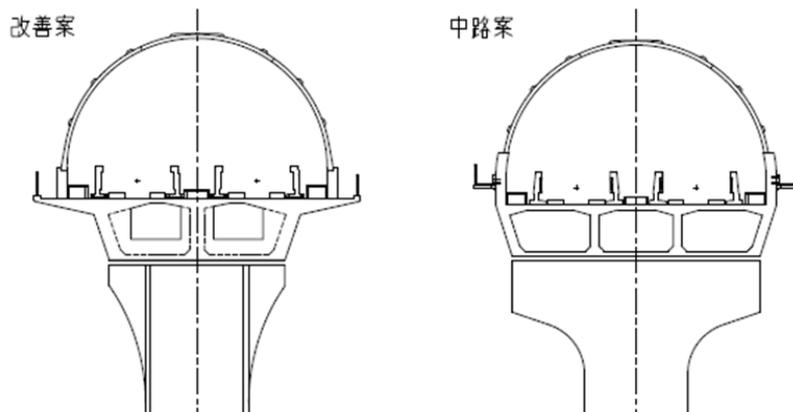
橋脚中央部への配置

橋脚側面への配置

図 17-1-2-5 排水管の比較検討

【桁部】

桁部は、図 17-1-2-6 に示すとおり、防音防災フードと桁との一体性が改善される中路桁案について検討したが、重量感や圧迫感が却って悪化することから、従来のとおりとした。



改善案



中路桁案

図 17-1-2-6 桁形状の比較検討

【防音壁部】

防音壁部においては、防音防災フード区間との連続性をできる限り図る観点から、基本的に防音防災フード区間における検討結果を適用することを計画した。但し、雷害対策として架空地線柱が必要となるため、橋脚位置・防音壁の支柱・架空地線柱との関係性については統一感のとれた形に配慮する。

なお、防音防災フードの有る場合と無い場合の比較については、図 17-1-2-7 に示すとおり、それぞれについて一般的な検討は行っているが、場所ごとの景観検討にあたっては、土地利用状況や住居の分布を踏まえ環境対策工を想定して行っており、想定している環境対策工以外のものでの検討は行っていない。



図 17-1-2-7 防音壁区間及び防音防災フード区間の検討

イ. 新形式高架橋

当社が技術開発を行った新形式高架橋は、形状に新規性があり斬新なイメージの創出に繋がるとともに、桁厚と橋脚幅が小さく圧迫感が小さいことから、住居地域も含め積極的に適用していくこととした。新形式高架橋のイメージを、図 17-1-2-8 及び図 17-1-2-9 に示す。防音防災フード及び橋側歩道について、桁式高架橋との連続性の観点から桁式高架橋の検討結果を適用した。一方、新形式高架橋独自の検討として煩雑性の軽減の観点から、橋脚の幅を厚くして線路方向の中間梁を不要とする検討を行った。新形式高架橋の中間梁の有無に関する比較検討を図 17-1-2-10 に示す。防音壁部においては排水管について主な視点から見えない側の窪みに配置することとした。また、桁式高架橋との境界部においては、なめらかに擦り付ける案、橋脚形状を変更する案を比較検討し、両側からの構造の連続性に配慮しつつ橋脚形状をより近い距離にある新形式高架橋に合せた形状とすることで自然な形で構造の変化点を表現する形状とした。新形式高架橋と桁式高架橋の境界部に関する比較検討を図 17-1-2-11 に示す。



図 17-1-2-8 新形式高架橋（防音防災フード部）



図 17-1-2-9 新形式高架橋（防音壁部）



原案



改善案

図 17-1-2-10 新形式高架橋の中間梁の有無に関する比較検討



擦り付け部設置案(不連続性を桁部で処理)



橋脚形状変更案(不連続性を橋脚部で処理)

図 17-1-2-11 新形式高架橋と桁式高架橋の境界部に関する比較検討

3) 長大橋梁の設計検討

長大橋梁については、景観上の重要な箇所であり、景観の創出の観点から長大橋梁を視対象とした視点場を必要に応じて設定するとともに、下記の構造要件、交差条件、及び一般高架橋における検討結果を踏まえ基本案を策定した。

【構造要件】

- ・桁端部の遊間を抑え、推進力を確保するため、桁長は一定以下に抑える。
そのため、桁の伸縮の大きい鋼橋については、単径間に限られる。
- ・たわみ制限が厳しいため、剛性の高い構造形式とする必要がある。
- ・ガイドウェイのユニット長が 12.6m であり、桁長はその整数倍とする。
- ・斜角の桁の採用はガイドウェイやコイルの配置の関係から不可能である。

作成した基本案に対して、専門家のご意見を踏まえ検討を進め、下記の点について改善を図った。繁雑な印象を与える異種構造物とのデザインの統合を図る観点に加えて「長大橋梁の側径間部も含めた径間のバランス」、「橋脚と桁のバランス」、及び「全体的な重量感の軽減」に配慮した。検討を行った橋梁についてのフォトモンタージュを図 17-1-2-12～図 17-1-2-22 に示す。また、山梨県内において特に重点的に検討を行った笛吹川・濁川橋梁、新山梨環状道路架道橋、釜無川橋梁、早川橋梁についての検討内容を図 17-1-2-23～図 17-1-2-27 に示す。なお、概略条件下で基本事項を踏まえて検討したものであるため、最終的な形式及び形状等は今後の詳細検討や設計を経て確定していく。



図 17-1-2-12 相模川橋梁



図 17-1-2-13 第1中央自動車道架道橋



図 17-1-2-14 笛吹川・濁川橋梁及び第2中央自動車道架道橋



図 17-1-2-15 新山梨環状道路架道橋



图 17-1-2-16 釜無川橋梁



图 17-1-2-17 中部横断自動車道架道橋



图 17-1-2-18 早川桥梁



图 17-1-2-19 天竜川桥梁



图 17-1-2-20 松川桥梁



图 17-1-2-21 第 2 木曾川桥梁



图 17-1-2-22 久々利高架桥

【笛吹川・濁川橋梁】

新山梨環状道路及び中央自動車道を跨ぐ橋梁と連続することから、図 17-1-2-23 に示すとおり、それぞれを個別に考えるのではなく全体的な景観を考慮し、4 径間の長大橋梁を連続させる一方で、河川と陸側で構造（沓構造、ラーメン構造）が異なることから橋脚については形状を無理に合わせずに形式に見合った形とした。

また、笛吹川渡河部において、河川と斜めに交差するため、構造形式を桁式高架橋とした。一方、上部工・下部工の接合部が煩雑な見え方とならないように、沓座形状および橋脚の下部から沓座までの擦り付け形状についてパラメータスタディを行い、図 17-1-2-24 に示すとおり、3 心円の沓座、6m 程度の擦り付け長の確保を基本とした。



原案



改善案

図 17-1-2-23 全体的なスパンの比較検討（笛吹川・濁川橋梁）



原案



改善案

図 17-1-2-24 擦り付け及び沓座部の検討（笛吹川・濁川橋梁）

【新山梨環状道路架道橋】

超電導リニアのたわみ制限が厳しいことから剛性の高い構造とし、図 17-1-2-25 に示すとおり、斜版橋を基本案として検討した。平野部に適用することは重量感・圧迫感が大きいことから、よりすっきりと見えるエクストラードズド橋の可能性について検討を行い、適用できることを確認した。ケーブルの色は全体のイメージを決める重要な要素であるため、デザインの統合の観点から、目立つ色ではなく、コンクリートの色に合わせて調整する。



斜版橋



エクストラードズド橋

図 17-1-2-25 新山梨環状道路架道橋における比較検討

【釜無川橋梁】

富士山が背景となる重要箇所との認識の下、検討を行った。しかし、超電導リニアの構造条件として、全長に亘りラーメン構造とすることは困難であり、図 17-1-2-26 に示すとおり、3連のラーメン橋による構成となるため、ラーメン橋の端部は杓構造となるが、その条件下で等径間化、桁形状の統一性（アーチ形状の確保）を行った。また、上部工・下部工の連続性についても配慮を行い、笛吹川・濁川橋梁と同様に検討を行い 3 心円の杓座、6m 程度の擦り付け長さの確保を基本とした。



原案



改善案

図 17-1-2-26 釜無川橋梁における検討

【早川橋梁】

図 17-1-2-27 に示すとおり、V 字谷を亘る地形条件を考慮しアーチ構造とするとともに、垂直材についても構造上必要な最低限のものにしてすっきりと見えるような形としました。また、委員の助言を踏まえ、アーチライズ比を設計合理性を確保できる範囲で低く設定し、よりすっきりと見える形としました。併せて、側径間部については広くスパンを確保するようにしました。



原案

改善案

図 17-1-2-27 早川橋梁における検討

(2) 環境影響評価の手法

1) 視点場の選定

鉄道施設の可視領域を把握した上で主要な眺望点と日常的な視点場の選定方法について検討を行い、選定のフローを作成し、第8章に記載した視点場を選定した。図 17-1-2-28 に視点場の選定フローを、図 17-1-2-29 に鉄道施設の景観可視領域図をそれぞれ示す。なお、高架橋および橋梁に関わる視点場については有識者の意見を踏まえ選定している。また、主要な眺望点の抽出範囲については、計画路線や構造物から、熟視角（対象をハッキリと視認できる角度：約1度）による距離の範囲を基本に俯瞰・仰望の別及び、高さ等のスケールを考慮して視点場を選定した。一方、日常的な視点場の抽出範囲については、視対象のディテールを判別できる距離を考慮するとともに、文献や既存事例等を参考に 300～400m 以内を基本とした。

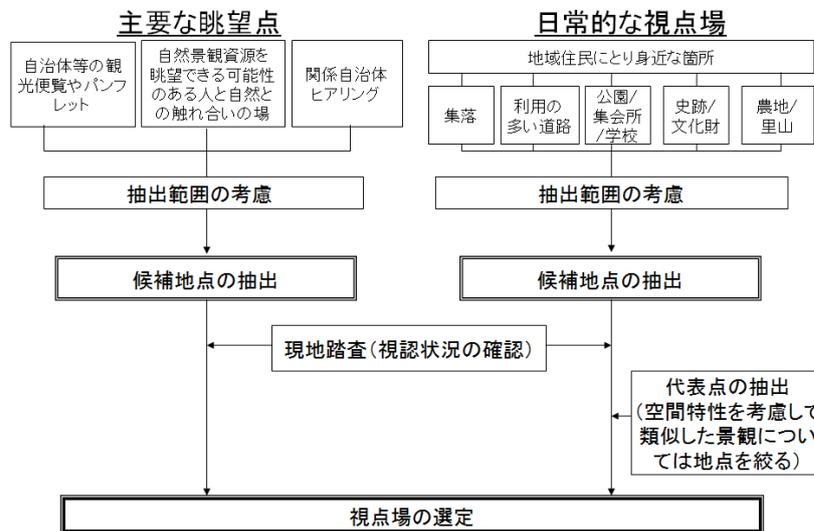
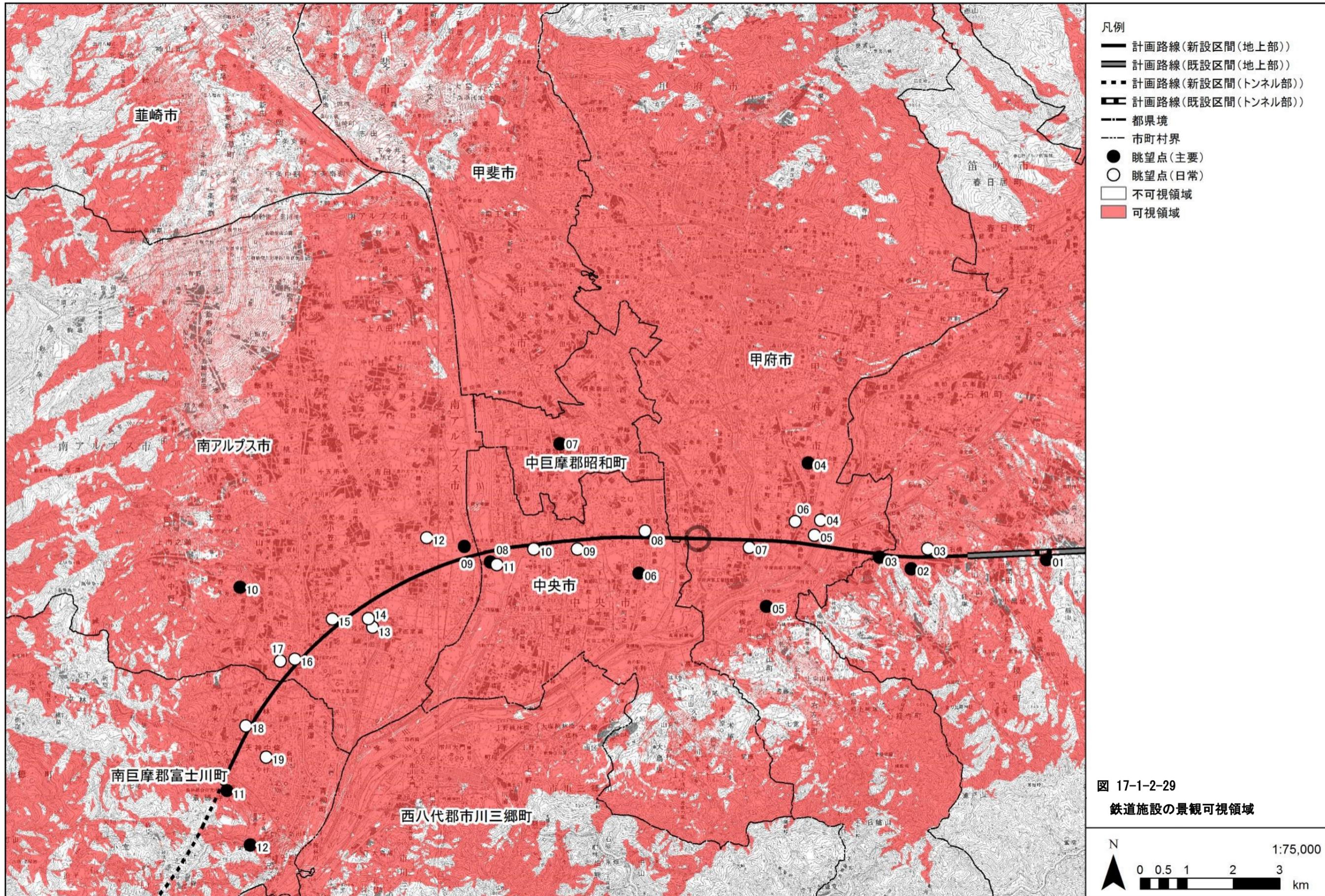


図 17-1-2-28 視点場の選定のフロー



2) 予測評価手法

主要な眺望点及び日常的な視点場の予測評価手法について検討を行い下記の通りとした。

ア. 主要な眺望点

ア) 視対象

国及び自治体等の挙げている自然景観資源、並びに自治体の観光便覧等パンフレットより抽出した景観資源を対象とする。

イ) 評価方法

構造物は主要な眺望景観を変化させる要素として捉え、眺望の変化の程度及び地域景観との調和を評価する。

イ. 日常的な視点場

ア) 視対象

日常的な視点場の周辺自体が景観特性をもつため、視点場周辺を視対象とする。

イ) 評価方法

構造物は景観構成要素に含まれるものとして捉え、地域景観との調和及び圧迫感の程度を主として評価する。

17-2 駅部の景観について

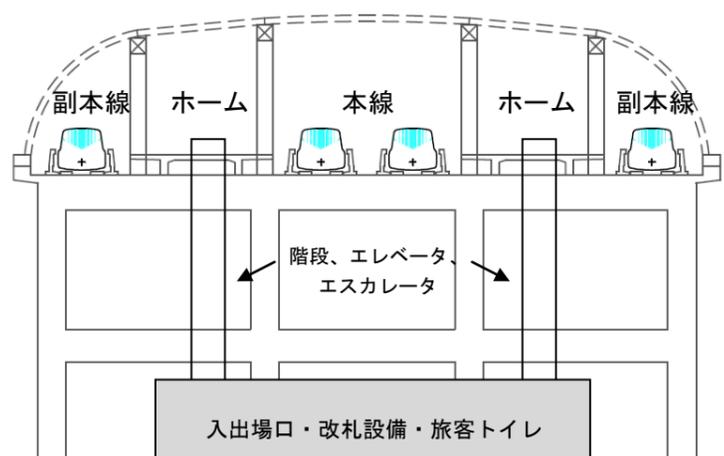
駅部の景観は、駅部のアクセス道路等に関する自治体との協議、自治体側で行う駅前広場の整備、駅周辺の土地利用計画に伴う開発の状況等によって景観が大きく変わることから予測の対象外としている。

参考として、駅部について、駅予定地周辺で多くの人が集まる施設であるアイメッセ近傍からの現況の眺望状況、高架橋及び駅ができあがった際の概ねの高さ及び現時点で想定する駅の構造等の状況を図 17-2-1 に示す。

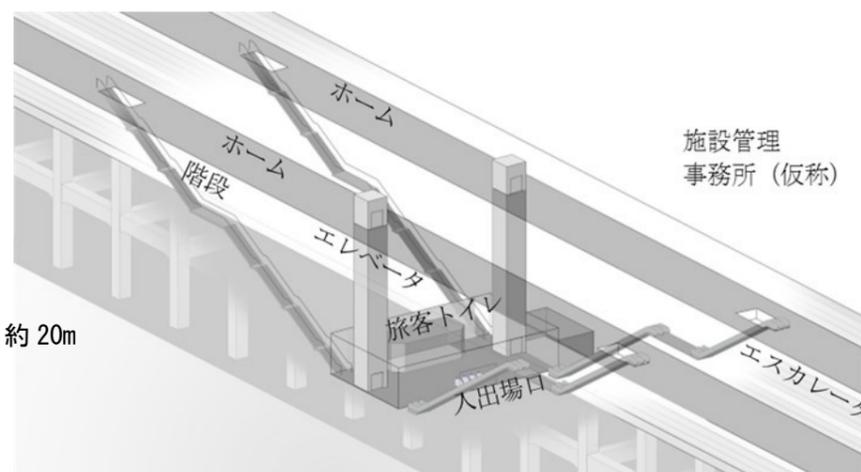


駅付近の眺望のイメージ図

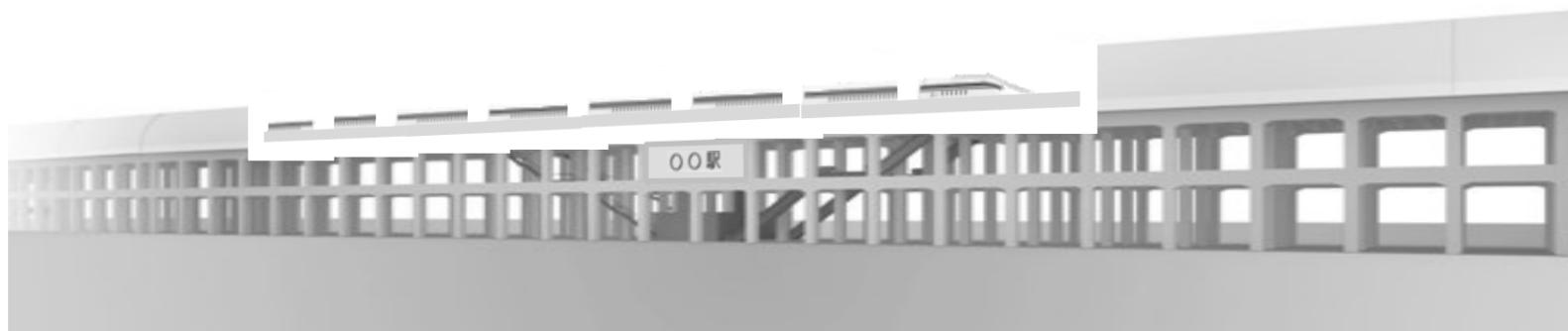
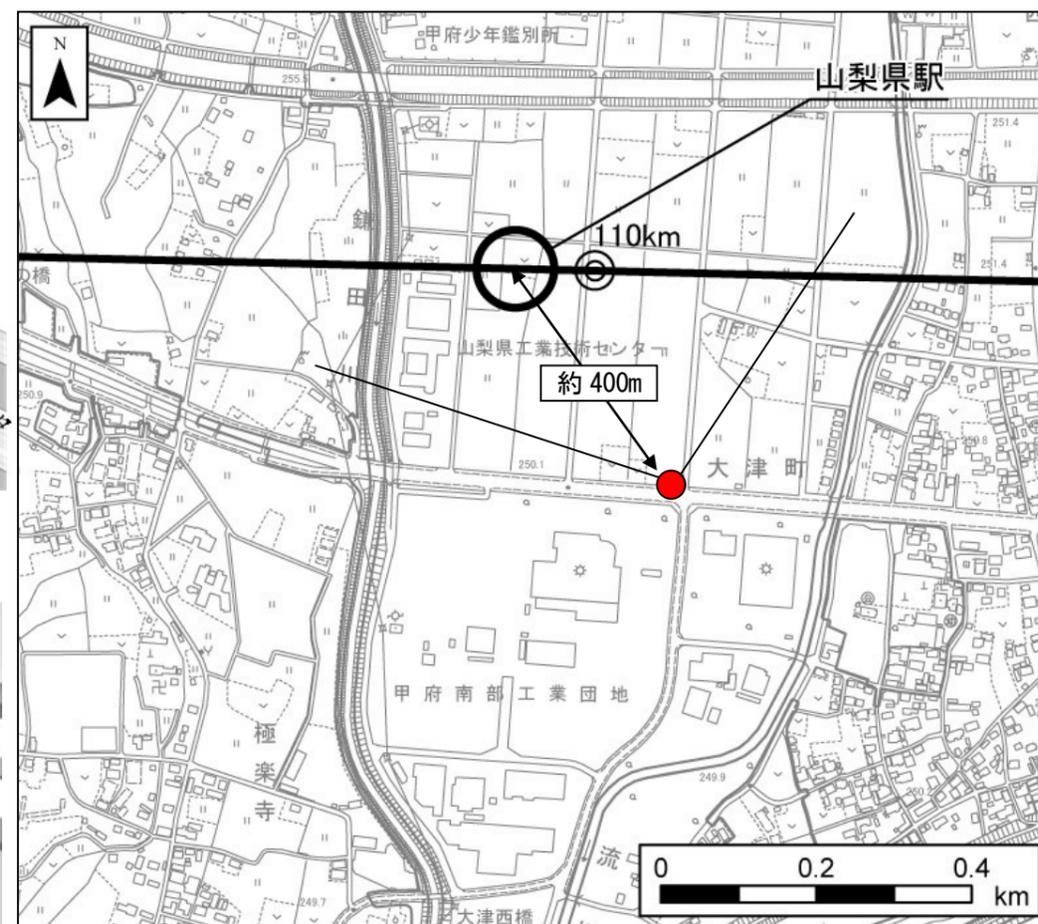
※駅の設置範囲詳細は、今後の自治体との協議等を踏まえて決定。



<断面イメージ>



<斜め上方からの透視図>



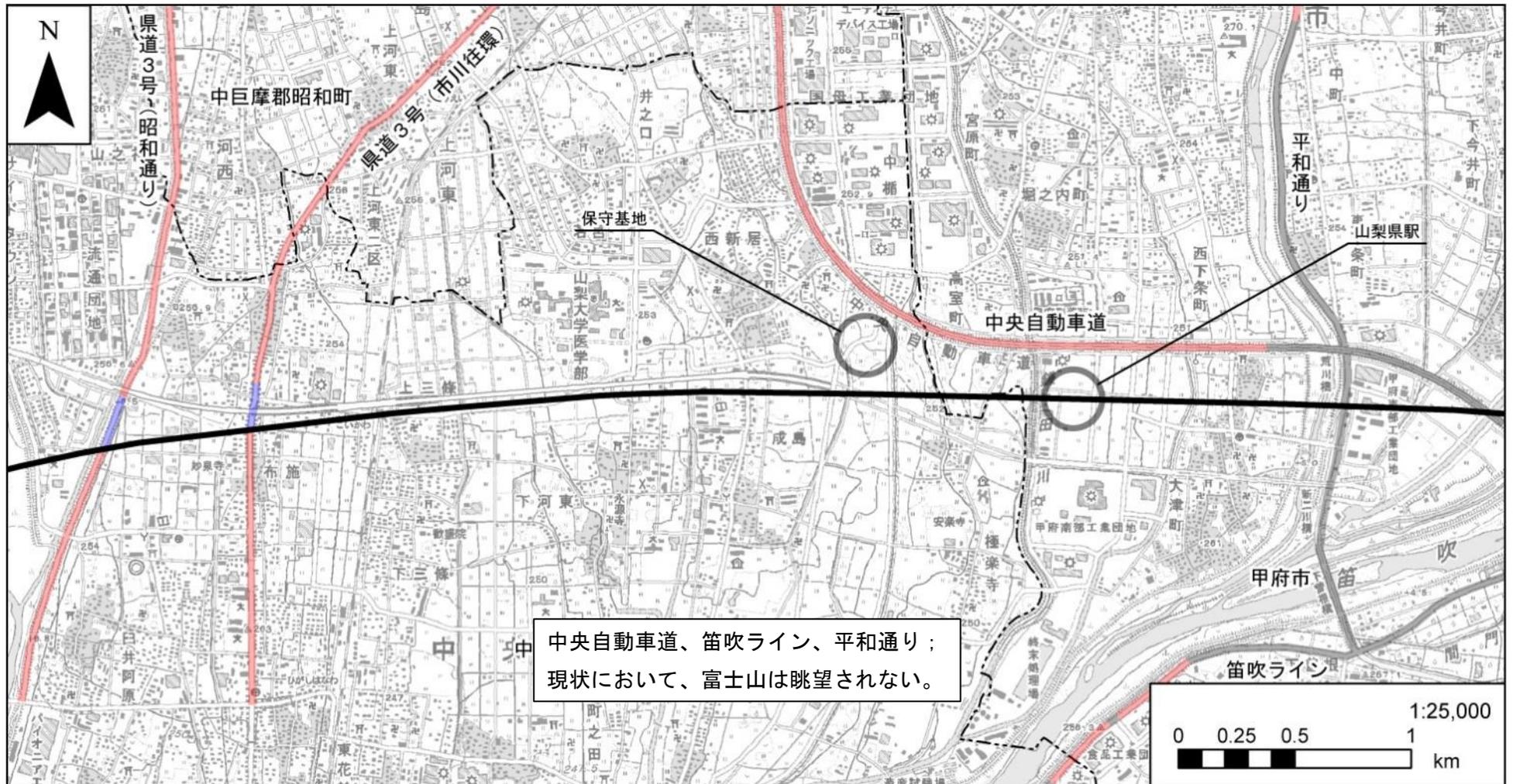
<斜めからの外観透視図>

図 17-2-1 駅付近の眺望のイメージ及び駅の構造等

17-3 山岳の眺望への影響範囲について

甲府盆地内における、高架橋、橋梁の存在により、山岳（富士山、八ヶ岳、南アルプス）への眺望への影響の可能性のある範囲について検討した。これら山岳の眺望については、もともと周辺の他の構造物等の存在の影響を受けている可能性もあるため、その影響を比較的考慮しなくてもよいと考えられる道路上について、山岳が見えなくなる可能性のある範囲について検討を行った。道路は路線と交差する主要道路とし、中央自動車道については駅部の隣接部分についても検討を行った。

図 17-3-1 に富士山が見えなくなる可能性のある範囲を、図 17-3-2 に八ヶ岳が見えなくなる可能性のある範囲を、図 17-3-3 に南アルプスが見えなくなる可能性のある範囲をそれぞれ示す。



凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- 工事用道路

- 都県境
- 市町村境

- 現状の富士山が見えない範囲
- 現状の富士山が見える範囲
- 将来、富士山が見えなくなる可能性がある範囲^{※1}

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。

※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-1(1) 主要な道路上から富士山が見えなくなる可能性のある範囲



この地点より以西において、富士山が眺望される。
 鉄道施設により富士山が見えなくなる可能性がある範囲は無い。

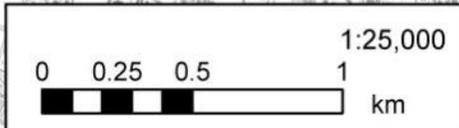
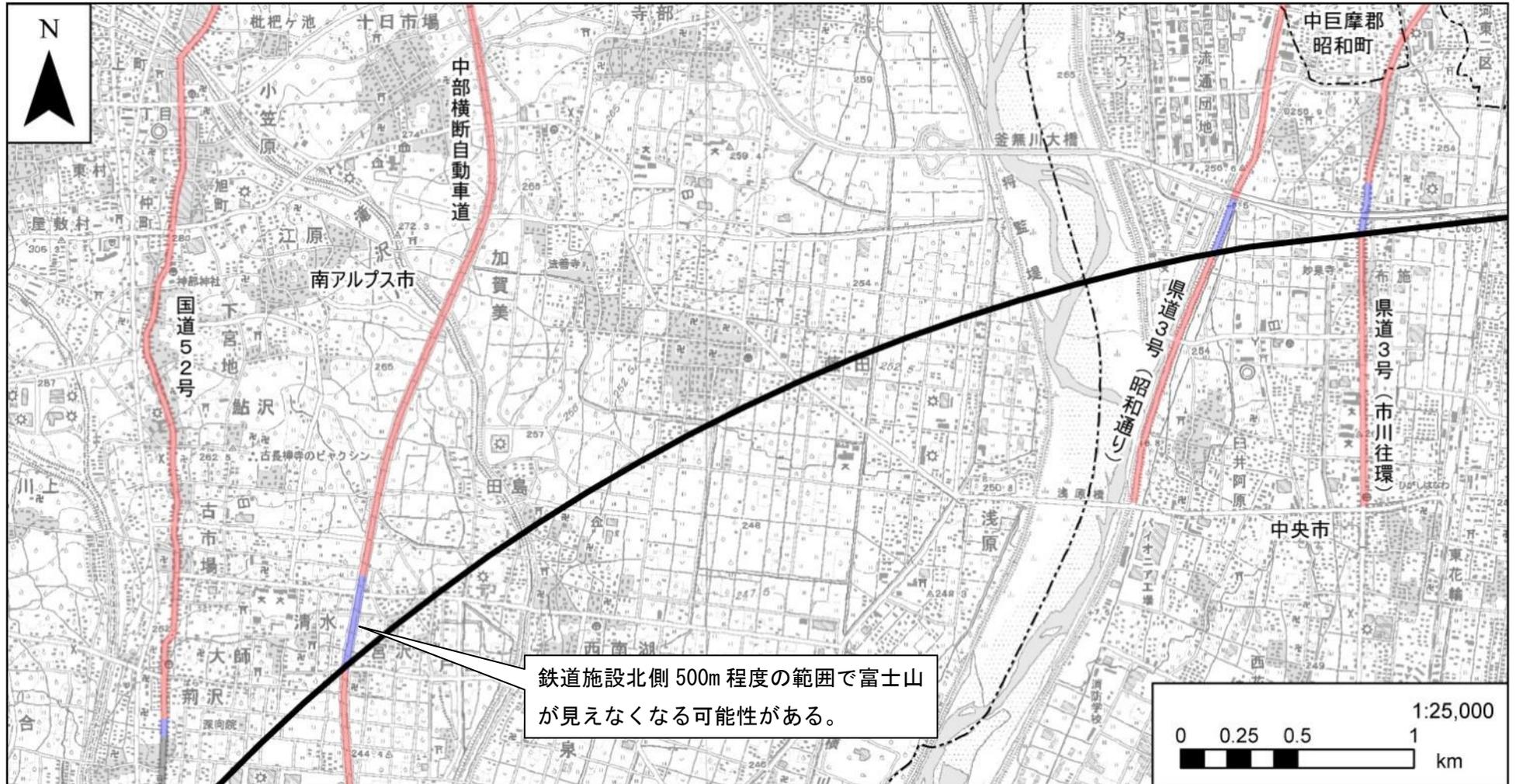
鉄道施設北側 250m 程度の範囲で富士山が見えなくなる可能性がある。

凡例

- | | | |
|----------------------|------------|---------------------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部)) | - - - 都県境 | ■ 現状の富士山が見えない範囲 |
| — 計画路線(既設区間(地上部)) | - - - 市町村境 | ■ 現状の富士山が見える範囲 |
| ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) | | ■ 将来、富士山が見えなくなる可能性がある範囲 ^{※1} |
| ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部)) | | |
| ●●● 工事用道路 | | |

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
 ※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-1(2) 主要な道路上から富士山が見えなくなる可能性のある範囲



凡例

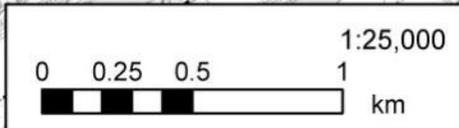
- | | | |
|----------------------|------------|---------------------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部)) | - - - 都県境 | ■ 現状の富士山が見えない範囲 |
| — 計画路線(既設区間(地上部)) | - - - 市町村境 | ■ 現状の富士山が見える範囲 |
| ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) | | ■ 将来、富士山が見えなくなる可能性のある範囲※ ¹ |
| ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部)) | | |
| ●●● 工事用道路 | | |

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
 ※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-1(3) 主要な道路上から富士山が見えなくなる可能性のある範囲



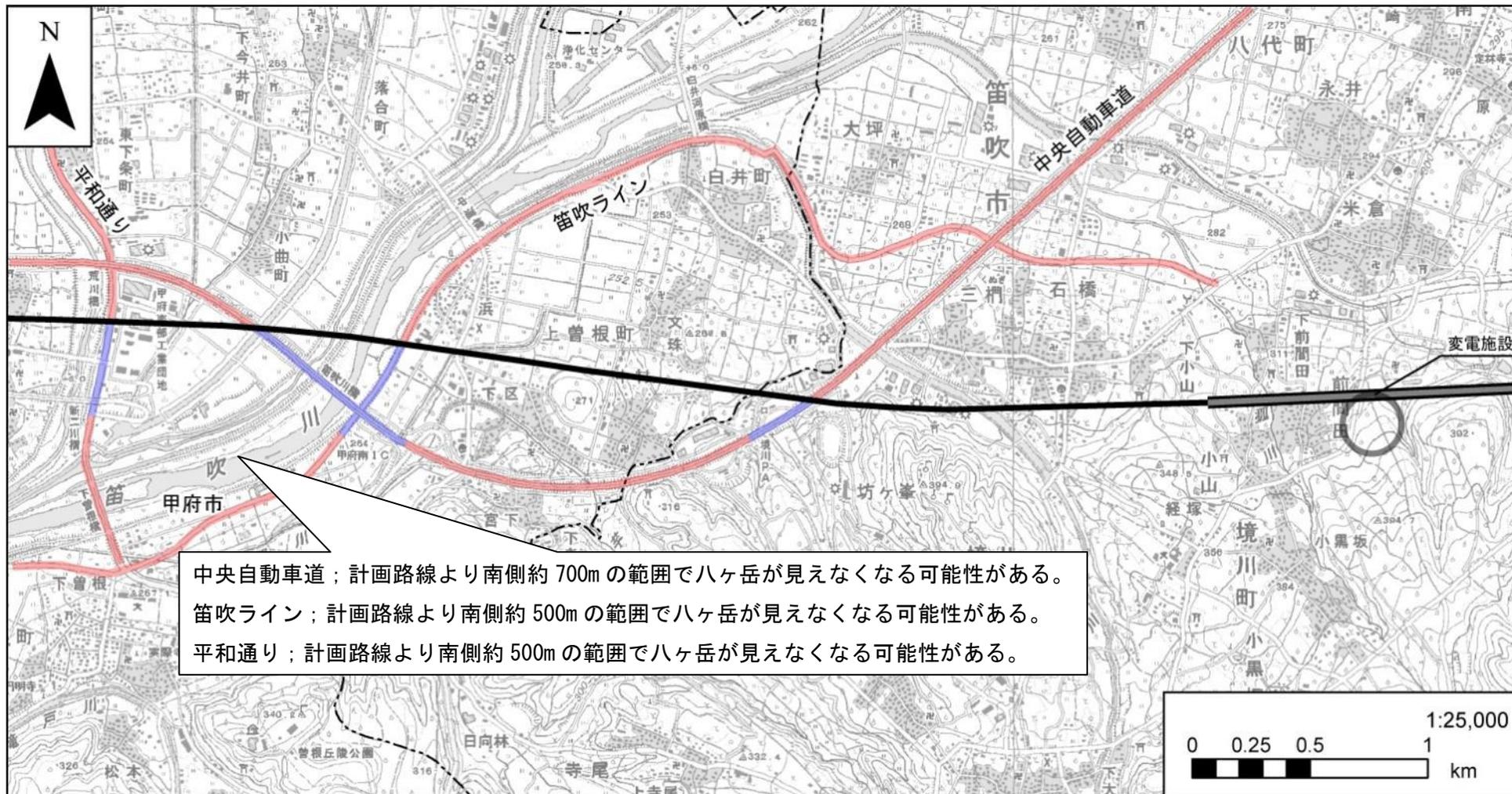
現状の富士山が見えない範囲から、北側約 100m の範囲で富士山が見えなくなる可能性がある。



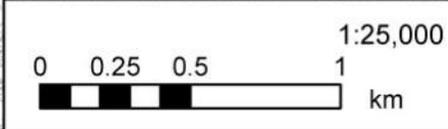
- 凡例**
- 計画路線(新設区間(地上部))
 - 計画路線(既設区間(地上部))
 - ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
 - ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
 - 工事用道路
 - 都県境
 - 市町村境
 - 現状の富士山が見えない範囲
 - 現状の富士山が見える範囲
 - 将来、富士山が見えなくなる可能性がある範囲※1

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
 ※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-1(4) 主要な道路上から富士山が見えなくなる可能性のある範囲



中央自動車道；計画路線より南側約 700m の範囲で八ヶ岳が見えなくなる可能性がある。
 笛吹ライン；計画路線より南側約 500m の範囲で八ヶ岳が見えなくなる可能性がある。
 平和通り；計画路線より南側約 500m の範囲で八ヶ岳が見えなくなる可能性がある。



凡例

- | | | |
|----------------------|------------|---------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部)) | - - - 都県境 | ■ 現状の八ヶ岳が見えない範囲 |
| — 計画路線(既設区間(地上部)) | - - - 市町村境 | ■ 現状の八ヶ岳が見える範囲 |
| ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) | | ■ 将来、八ヶ岳が見えなくなる可能性のある範囲※1 |
| □ 計画路線(既設区間(トンネル部)) | | |
| ●●● 工事用道路 | | |

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
 ※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-2(1) 主要な道路上から八ヶ岳が見えなくなる可能性のある範囲



環 17-3-7

県道3号(市川往還)、県道3号(昭和通り) ;
 計画路線より南側約500mの範囲でハケ岳が見えなくなる可能性がある。

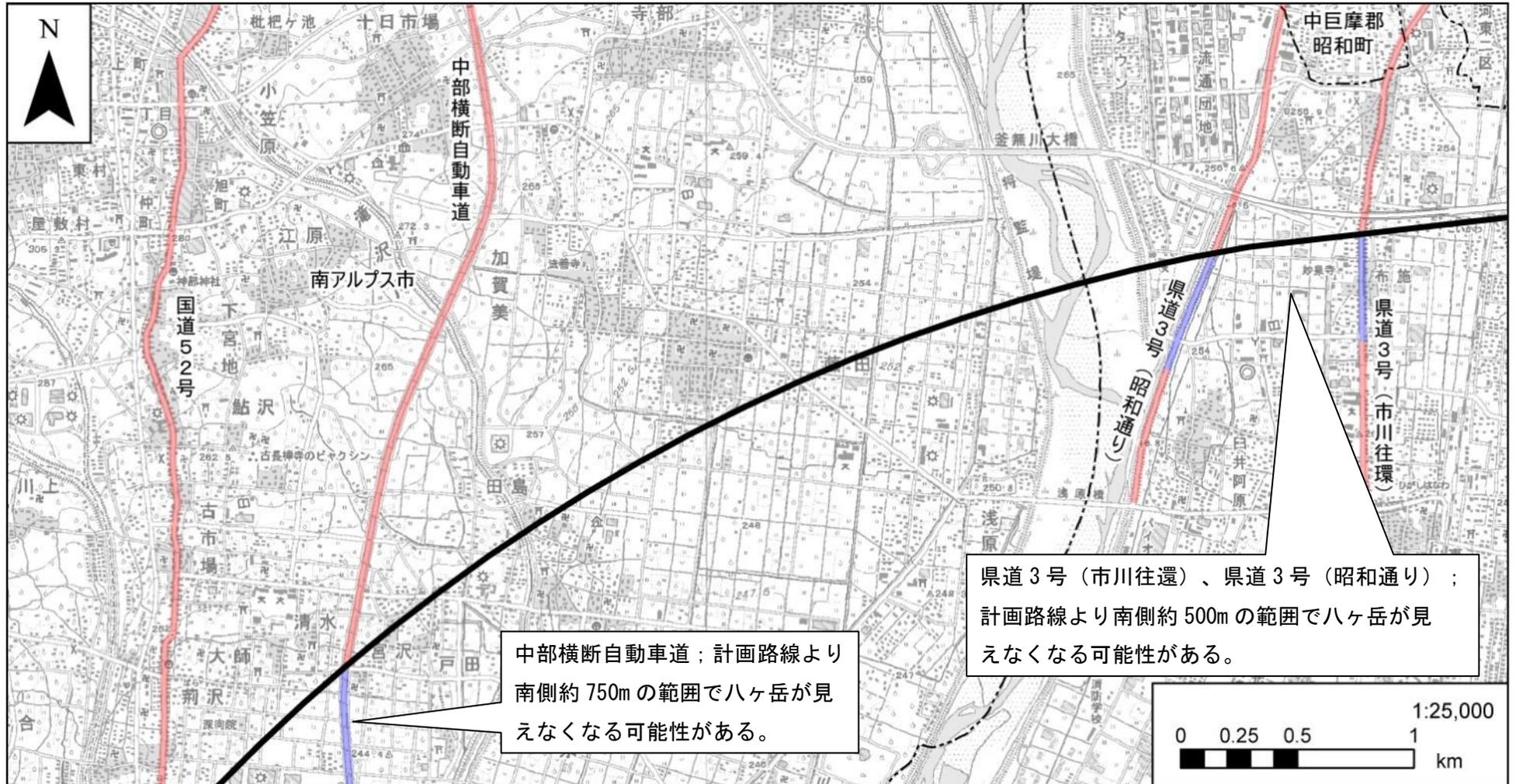
平和通り ; 計画路線より南側約500mの範囲
 でハケ岳が見えなくなる可能性がある。

凡例

- | | | |
|----------------------|------------|---------------------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部)) | - - - 都県境 | ■ 現状のハケ岳が見えない範囲 |
| — 計画路線(既設区間(地上部)) | - - - 市町村境 | ■ 現状のハケ岳が見える範囲 |
| ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) | | ■ 将来、ハケ岳が見えなくなる可能性がある範囲 ^{※1} |
| □ 計画路線(既設区間(トンネル部)) | | |
| ●●● 工事用道路 | | |

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
 ※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-2(2) 主要な道路上からハケ岳が見えなくなる可能性のある範囲



中部横断自動車道；計画路線より南側約 750m の範囲で八ヶ岳が見えなくなる可能性がある。

県道3号（市川往還）、県道3号（昭和通り）；
計画路線より南側約 500m の範囲で八ヶ岳が見えなくなる可能性がある。

凡例

- | | | |
|----------------------|----------|---------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部)) | --- 都県境 | ■ 現状の八ヶ岳が見えない範囲 |
| — 計画路線(既設区間(地上部)) | --- 市町村境 | ■ 現状の八ヶ岳が見える範囲 |
| ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) | | ■ 将来、八ヶ岳が見えなくなる可能性がある範囲※1 |
| □ 計画路線(既設区間(トンネル部)) | | |
| ●●● 工事用道路 | | |

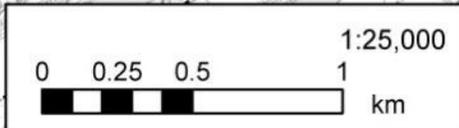
※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
 ※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-2(3) 主要な道路上から八ヶ岳が見えなくなる可能性のある範囲



国道 52 号 ; 計画路線より南側
約 1km の範囲で八ヶ岳が見え
なくなる可能性がある。

中部横断自動車道 ; 計画路線より
南側約 750m の範囲で八ヶ岳が見
えなくなる可能性がある。

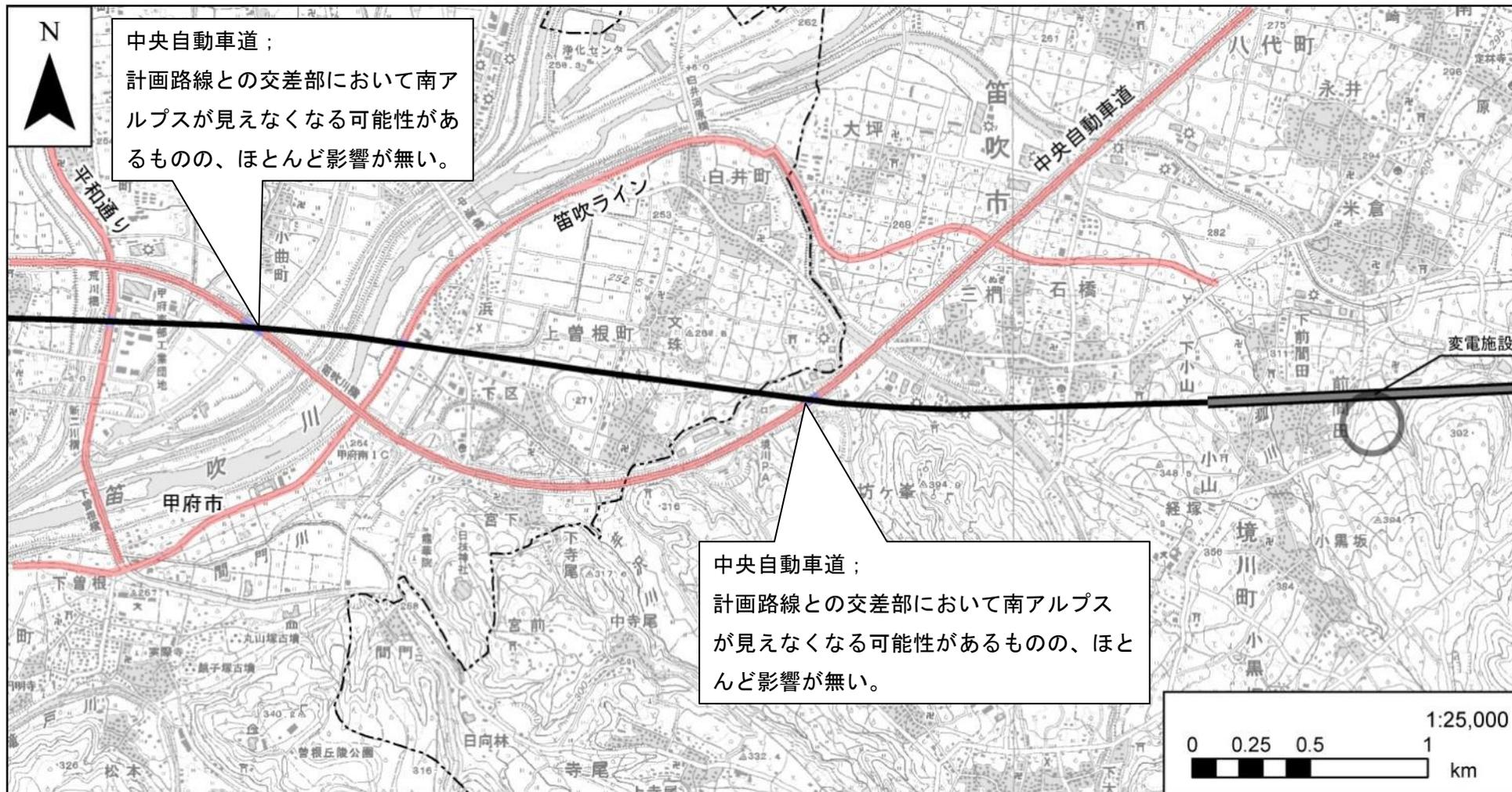


凡例

- 計画路線 (新設区間 (地上部))
- 計画路線 (既設区間 (地上部))
- ⋯ 計画路線 (新設区間 (トンネル部))
- ◻ 計画路線 (既設区間 (トンネル部))
- 工事用道路
- 都県境
- 市町村境
- 現状の八ヶ岳が見えない範囲
- 現状の八ヶ岳が見える範囲
- 将来、八ヶ岳が見えなくなる可能性がある範囲※1

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
 ※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-2(4) 主要な道路上から八ヶ岳が見えなくなる可能性のある範囲



凡例

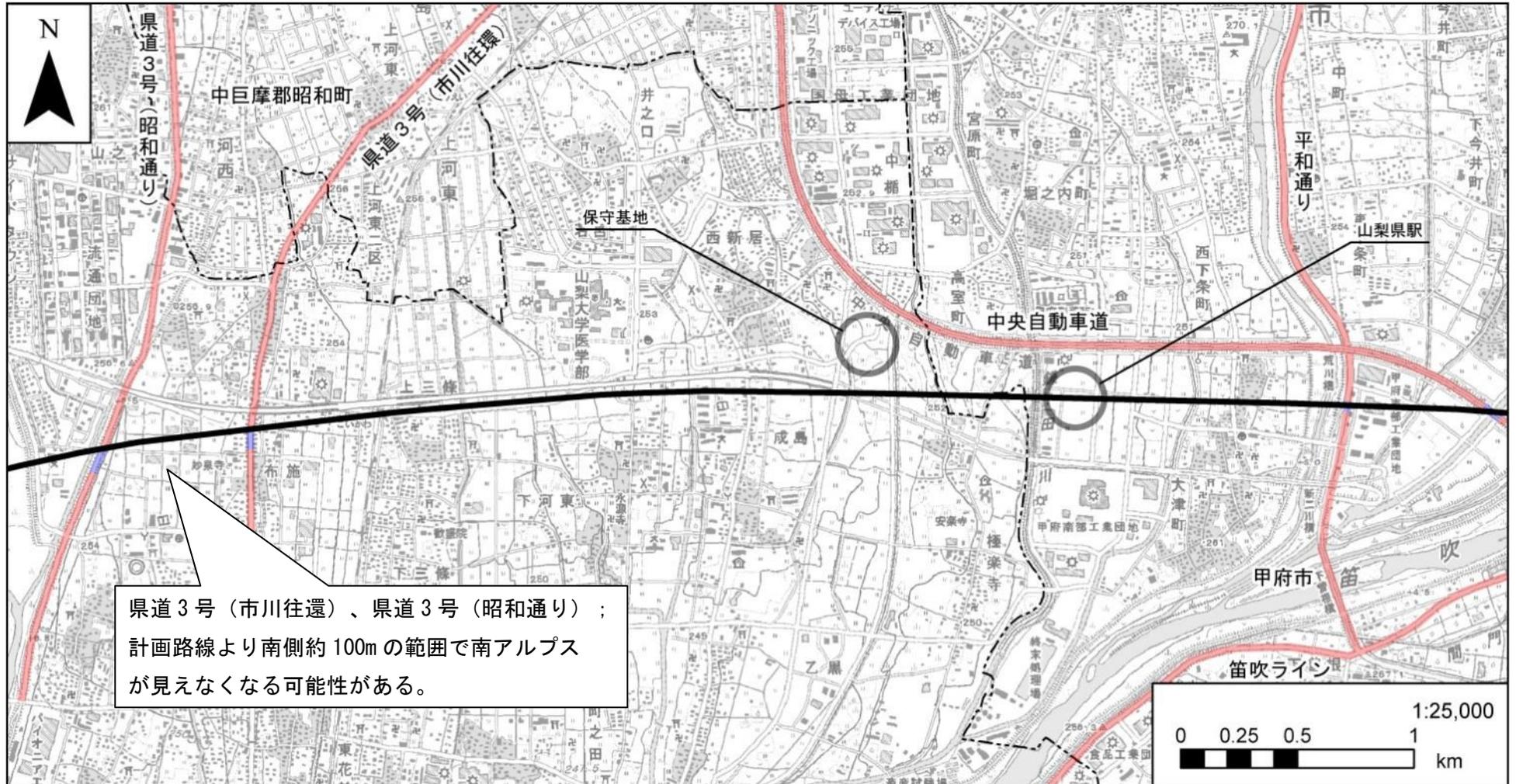
- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ◻ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- 工事用道路

- - - 都県境
- - - 市町村境

- 現状の南アルプスが見えない範囲
- 現状の南アルプスが見える範囲
- 将来、南アルプスが見えなくなる可能性がある範囲※1

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
 ※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-3(1) 主要な道路上から南アルプスが見えなくなる可能性のある範囲



操 17-3-11

県道3号（市川往還）、県道3号（昭和通り）；
計画路線より南側約100mの範囲で南アルプス
が見えなくなる可能性がある。



凡例

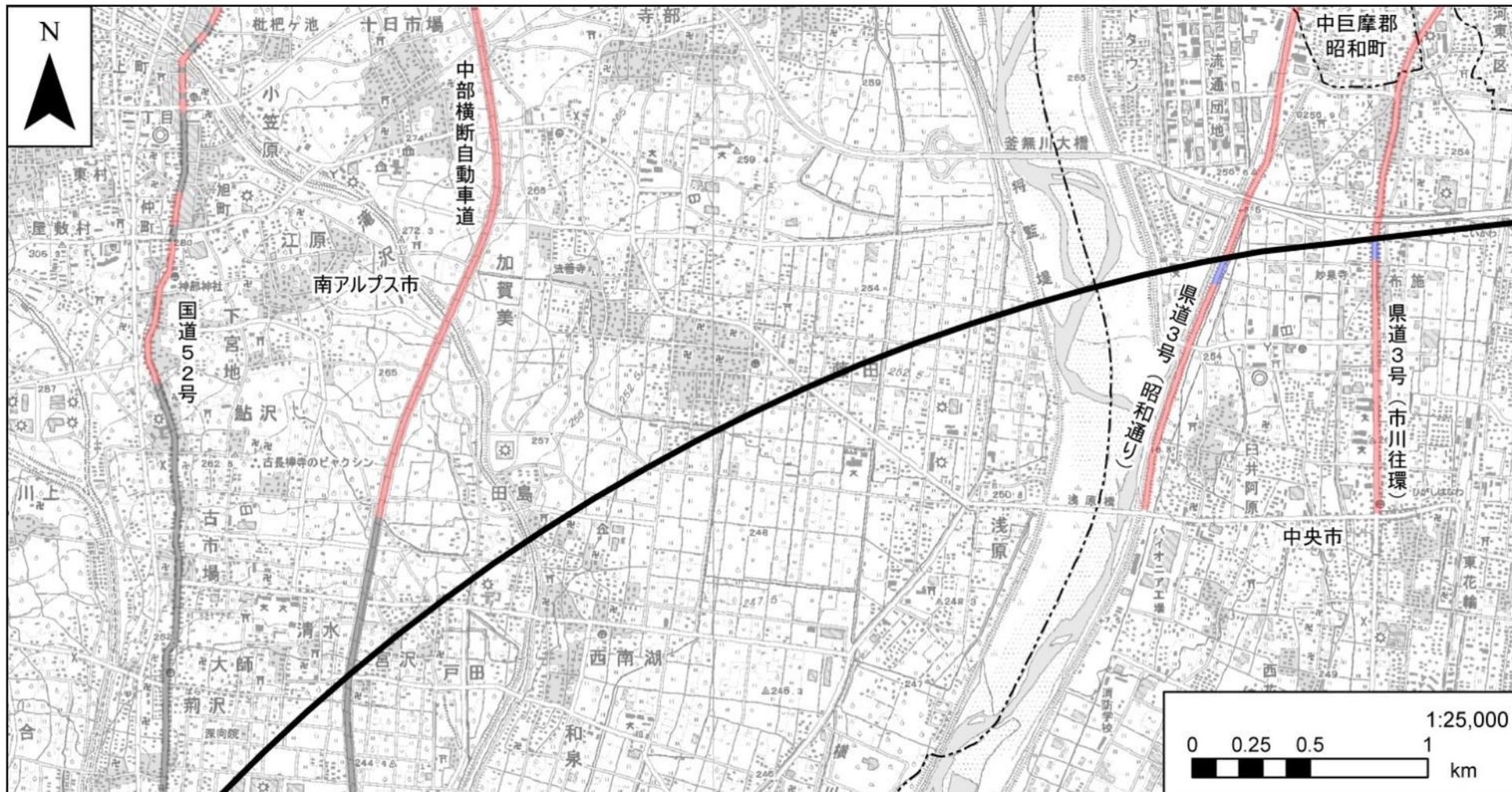
- 計画路線（新設区間（地上部））
- 計画路線（既設区間（地上部））
- ⋯⋯ 計画路線（新設区間（トンネル部））
- 計画路線（既設区間（トンネル部））
- 工事用道路

- 都県境
- 市町村境

- 現状の南アルプスが見えない範囲
- 現状の南アルプスが見える範囲
- 将来、南アルプスが見えなくなる可能性がある範囲※1

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-3(2) 主要な道路上から南アルプスが見えなくなる可能性のある範囲



凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ◻ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- 工事用道路

- 都県境
- 市町村境

- 現状の南アルプスが見えない範囲
- 現状の南アルプスが見える範囲
- 将来、南アルプスが見えなくなる可能性がある範囲※1

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
 ※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-3(3) 主要な道路上から南アルプスが見えなくなる可能性がある範囲



中部横断自動車道、国道 52 号；
現状において、南アルプスは眺望されない。

凡例

- 計画路線(新設区間(地上部))
- 計画路線(既設区間(地上部))
- ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
- ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))
- 工事用道路

- 都県境
- 市町村境

- 現状の南アルプスが見えない範囲
- 現状の南アルプスが見える範囲
- 将来、南アルプスが見えなくなる可能性がある範囲※1

※1. 高架橋の桁下構造は全て壁が連続しているとして想定した場合の結果であり、実際には桁下には空間が広がり、見える部分は広がる可能性がある。
 ※2. 本資料は、地形データのみで作成したものであり、実際には、道路の高架橋や建物等により見える範囲は異なる。

図 17-3-3(4) 主要な道路上から南アルプスが見えなくなる可能性のある範囲

17-4 列車の走行に係るフォトモンタージュ

列車の走行時の景観について検討を行った。図 17-4-1 に釜無川右岸からみた列車の走行に係るフォトモンタージュを示す。



環 17-4-1

図 17-4-1 釜無川右岸からの列車の走行に係るフォトモンタージュ