

8-5 人と自然との触れ合い

8-5-1 景観

鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在により、主要な眺望点及び日常的な視点場、景観資源、主要な眺望景観並びに日常的な視点場からの景観（以下「景観等」という。）への影響のおそれがあることから、環境影響評価を行った。

また、並行して有識者による検討会を設置し、高架橋・橋梁について、規模、区間長の観点から景観への影響を考慮して、構造形式及び形状等について検討を行い、また、主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の選定の考え方及び評価方法について検討を行った。これらの結果を踏まえて環境影響評価を行った。

(1) 調査

1) 調査すべき項目

ア. 主要な眺望点及び日常的な視点場の状況

調査項目は、主要な眺望点及び日常的な視点場の状況とした。なお、日常的な視点場は、地域の人々が日常的に利用している場所や地域の人々に古くから親しまれてきた身の回りの身近な景観からの視点場とした。

イ. 景観資源の状況

調査項目は、景観資源の状況とした。

ウ. 主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の状況

調査項目は、主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の状況とした。

2) 調査の基本的な手法

文献調査により、主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の把握を目的とし、景観関連の文献、資料を収集し整理した。また、文献調査を補完するために、関係自治体及び各施設の管理者等へのヒアリングを行うとともに必要に応じて現地踏査を行った。

現地調査として、主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の状況を把握することを目的とし、主要な眺望点及び日常的な視点場において調査を行った。

3) 調査地域

対象事業実施区域及びその周囲の内、地表式又は掘割式、高架橋・橋梁、地上駅、車両基地、換気施設を対象に鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在に係る景観等への影響が生じるおそれがあると認められる地域とした。

4) 調査地点

現地調査における調査地点は、調査地域の内、主要な眺望点及び景観資源の分布状況を考慮し、主要な眺望景観に変化が生じると想定される地点とした。

また、日常的な視点場は、土地利用の状況、周辺の山地等の景観に係る地域特性を踏まえ、その景観に変化が生じると想定される地点とした。

5) 調査期間

現地調査における調査期間は、主要な眺望点及び日常的な視点場の状況を踏まえ、一年間における適切な時期とした。

6) 調査結果

ア. 主要な眺望点及び日常的な視点場の状況

主要な眺望点及び日常的な視点場の状況を表 8-5-1-1 及び表 8-5-1-2 に示す。

表 8-5-1-1(1) 主要な眺望点の状況

| 地点番号 | 名称(所在地) | 主要な眺望点と鉄道施設との位置関係 | 主要な眺望点の状況 |
|------|-------------------------------|------------------------|--|
| 01 | 苗木城跡展望台 (中津川市) | 橋梁 水平距離約 600m | 木曽川の右岸に一段と高くそびえる城山に築かれていた城跡である。ガイドブック等での紹介事例が多く、来訪者も多い。木曽川から山頂の天守跡までの標高差は約 170m あり、天守跡に作られた展望台は視界が開け地域を代表する眺望点である。 |
| 02 | 玉蔵橋 (中津川市) | 橋梁 水平距離約 500m | 木曽川に架かる県道 6 号の道路橋であり、歩道が整備され、中部北陸自然歩道、なかつウォーク(中津川・苗木城跡コース)のコースにも含まれる。付近には、廃線となった北恵那鉄道の鉄橋がある。 |
| 03 | 城山大橋 (中津川市) | 橋梁 水平距離約 2,000m | 木曽川に架かる国道 257 号の道路橋であり、橋の欄干には龍のモニュメント、橋の中央には展望スペースが設けられ、地域の景観スポットとなっている。 |
| 04 | 根の上高原 御岳展望台 (中津川市) | 車両基地 水平距離約 4,000m | 根の上高原は、中津川市と恵那市にまたがる高原で、標高 930m の保古山と大きな 3 つの湖があり、ツツジや夏の避暑、キャンプ等で賑わいをみせる。眺望点は、根の上湖の北側にある御岳展望台で、北から西にかけて視界が開ける。 |
| 05 | 恵那峡ロード (中津川市) | 車両基地、高架橋 水平距離約 400m | 恵那市から中津川市にかけての延長 10km の道路である。沿道には、のどかな田園風景が広がり、山並み景観を楽しむことができる。中津川市景観計画において、眺め景観として挙げられ、スカイラインがゆったりとしており、恵那山裾野の広がりを見ることができる。 |
| 06 | 富士浅間神社 (恵那市) | 高架橋 水平距離約 500m | 恵那市東部にあり、JR 中央本線恵那駅より東に 2km にある神社である。本宮は富士山麓にある浅間大社であり、安産の神様を祀る。恵那市の中山道ふれあいウォーキングコースにも含まれており、多くの利用者が訪れる。 |
| 07 | 県道 401 号 (恵那峡公園線) (恵那市) | 橋梁 水平距離約 800m | 恵那市街の一部の区間は、「恵那峡さくら街道」として街路樹に桜が植樹されており、春には桜の見物に訪れる人も多い。眼下に中央自動車道と住宅街を望むことができる。 |

表 8-5-1-1 (2) 主要な眺望点の状況

| 地点番号 | 名称 (所在地) | 主要な眺望点と鉄道施設との位置関係 | 主要な眺望点の状況 |
|------|--------------------------|-------------------|--|
| 08 | 恵那峡ロード (河鹿橋) (恵那市) | 橋梁 水平距離約 500m | 恵那市から中津川市にかけての延長 10km の道路のうち、河鹿橋は阿木川に架かる道路橋である。本地点からは阿木川の奥に中央自動車道、恵那市街を望むことができる。恵那市の中山道ふれあいウォーキングコースにも含まれており、該当時期には多くの利用者が訪れる。 |
| 09 | 神明神社 (恵那市) | 高架橋 水平距離約 300m | 東海自然歩道の武並駅より北西 1.5km の地点にある神社である。また中山道を東方向から下ると、ちょうど視界が開ける地点であり、散策者の撮影ポイントとなっている。利用者の多くは紅葉の時期に見られ、JR さわやかウォーキングコースとしても利用されている。 |

表 8-5-1-2 日常的な視点場の状況

| 地点番号 | 名称 (所在地) | 日常的な視点場と鉄道施設との位置関係 | 日常的な視点場の状況 |
|------|----------------------|--------------------|--|
| 01 | 奥恵那峡下り乗船場跡 (中津川市) | 橋梁 水平距離約 300m | 北恵那鉄道の廃線跡を利用した道路であり、瀬戸地区住民が主に利用する。中部北陸自然歩道のウォーキングコース、なかつウォーク (中津川・苗木城跡コース) のコースとしても利用されている。南に木曾川が流れ、西側の視界が開ける。 |
| 02 | 大井町旭ヶ丘地区 (恵那市) | 橋梁 水平距離約 200m | 中央自動車道に近い集落の高台の視点場である。経路の道は狭く、急傾斜であるが、東側が開ける。付近には集会所もあり、周辺住民の利用が多い。 |
| 03 | 武並町藤田尻地区 (恵那市) | 高架橋 水平距離約 200m | 中山道と国道 418 号が交差する地点にある集落である。視点場は、周囲の耕作地での作業利用や周辺住民の通行などに利用されている道路上であり、丘陵地の中で田園風景を見渡すことができる。 |
| 04 | 八坂入彦命墓 (可児市) | 高架橋 水平距離約 300m | 宮内庁により崇神天皇皇子の陵墓として管理されており、可児市指定史跡である。東海自然歩道の立寄り地点であり、散策者が訪れる機会もある。 |
| 05 | 星見台二丁目の公園 (可児市) | 換気施設 水平距離約 200m | 星見台の新興住宅地にある公園である。近隣住民が主に利用する公園であり、生活の場としての利用が多い。 |

イ. 景観資源の状況

景観資源の状況を表 8-5-1-3 に示す。

表 8-5-1-3 景観資源の状況

| 地点番号 | 名称 (所在地) | 区分 | 景観資源特性 |
|------|----------------------------|-----------|--|
| 01 | 木曾川 (中津川市) | 河川・ 峡谷 | 長野県から岐阜県、愛知県、三重県を経て伊勢湾に注ぐ木曾川水系の本流である。中津川市より可児市までの間は恵那峡、深沢峡、蘇水峡といった峡谷を形成している。秋には峡谷での紅葉が景観資源となる。 |
| 02 | 恵那山 (中津川市、長野県阿智村) | 山岳 | 「中津川市景観形成基本計画・中津川市景観計画」において、眺望(俯瞰)景観として選定されている山岳である。標高2,191mで中津川市内では最も高い山であり、濃尾平野の広範囲からその大きな楕形の山容を望むことができる。 |
| 03 | 笠置山 (中津川市、恵那市) | 山岳 | 「中津川市景観形成基本計画・中津川市景観計画」において、眺望(俯瞰)景観として、また「恵那市景観計画」において市民に広く親しまれている景観として選定されている山岳である。標高1,128mで恵那市に位置している独立峰である。笠を置いたような線対称に広がる山裾が特徴的である。 |
| 04 | 御嶽山 (下呂市、長野県木曾町、長野県王滝村) | 山岳 | 長野県と岐阜県にまたがり、東日本火山帯の西端に位置する標高3,067mの複合層火山であり、大きな裾野を広げる独立峰である。 |
| 05 | 高峰山 (中津川市) | 山岳 | 「中津川市景観形成基本計画・中津川市景観計画」において、眺望(俯瞰)景観として選定されている山岳である。苗木と坂下の間に位置する標高945mの山である。 |
| 06 | のどかな田園景観 (恵那市) | 里地・ 里山 | 「恵那市景観計画」において、恵那市中央地域は恵那盆地を形成し、北部になだらかな丘陵地、南部に保古山、花無山等の山地、東濃牧場の広がる高原地となっており、市街地の周辺にはのどかな田園景観が広がっていることが特徴的である。 |
| 07 | 丘陵地の田園景観 (恵那市) | 里地・ 里山 | 「恵那市景観計画」において、恵那市西部地域は、概ねなだらかな丘陵地域であり、比較的開放感の高い田園景観が展開しており、遠方に中央アルプスを眺望することができる雄大な景観が特徴的である。 |

ウ. 主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の状況

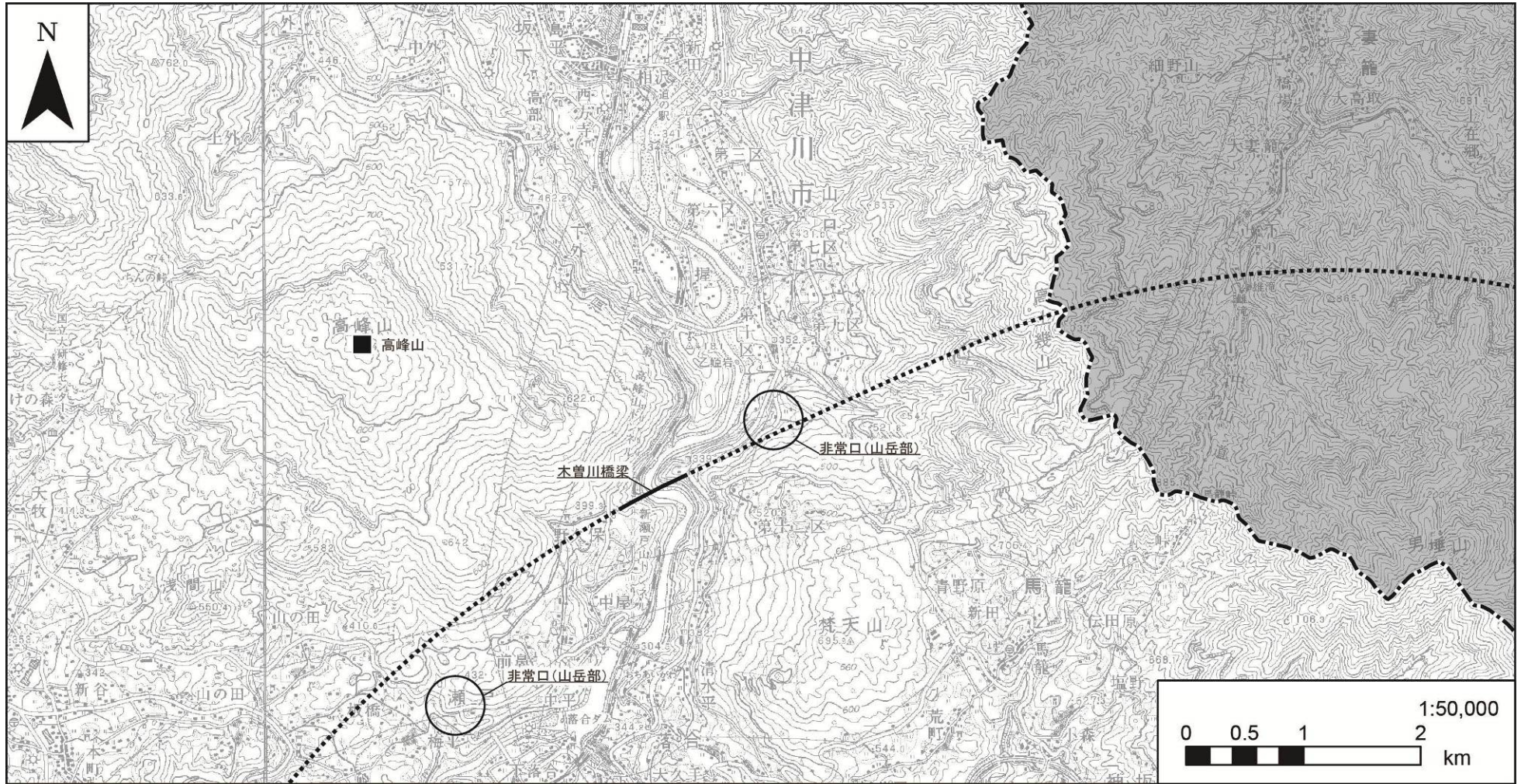
主要眺望景観及び日常的な視点場からの景観を表 8-5-1-4 及び表 8-5-1-5 に示す。

表 8-5-1-4 主要な眺望景観の状況

| 地点番号 | 市町村 | 主要な眺望点 | 主要な眺望景観の状況 | 視認できる景観資源 | 視対象となる鉄道施設 |
|------|------|-------------------|--|------------------|------------|
| 01 | 中津川市 | 苗木城跡展望台 | 苗木城跡天守跡に作られた展望台である。ガイドブック等での紹介事例も多く、来訪者も多い。地域を代表する眺望点であり、木曽川、恵那山を眺望できる。 | 木曽川、恵那山 | 橋梁 |
| 02 | | 玉蔵橋 | 道路橋上の眺望点として、木曽川、笠置山、苗木城跡を眺望できる。 | 木曽川、笠置山、苗木城跡 | |
| 03 | | 城山大橋 | 道路橋上の眺望点であり、木曽川、恵那山、高峰山、苗木城跡を眺望できる。 | 木曽川、高峰山、恵那山、苗木城跡 | |
| 04 | 恵那市 | 根の上高原御岳展望台 | 標高 930m の高原からの主要な眺望点であり、中津川や恵那の市街地から笠置山、御嶽山を眺望できる。 | 笠置山、御嶽山、高峰山 | 車両基地、高架橋 |
| 05 | | 恵那峡ロード | 中津川市景観計画に記載された道路上の眺望点であり、田園風景から恵那山を眺望できる。 | 恵那山 | |
| 06 | 恵那市 | 富士浅間神社 | 中山道から「富士浅間神社」に向かう途中に田園風景と笠置山を眺望できる。 | 笠置山 | 高架橋 |
| 07 | | 県道 401 号 (恵那峡公園線) | 恵那盆地の市街地及びそれを取り囲む阿木川河畔ののどかな田園景観を眺望できる。 | のどかな田園景観 | 橋梁 |
| 08 | | 恵那峡ロード (河鹿橋) | 恵那峡ロード上の眺望地点であり、恵那盆地の市街地及びそれを取り囲む阿木川河畔ののどかな田園景観や保古山、花無山等の山地、東濃牧場の広がる高原地を眺望できる。 | のどかな田園景観 | 橋梁 |
| 09 | | 神明神社 | 東海自然歩道恵那コース上の眺望地点であり、なだらかな丘陵地と開放感のある田園風景を眺望できる。 | 丘陵地の田園景観 | 高架橋 |

表 8-5-1-5 日常的な視点場からの景観の状況

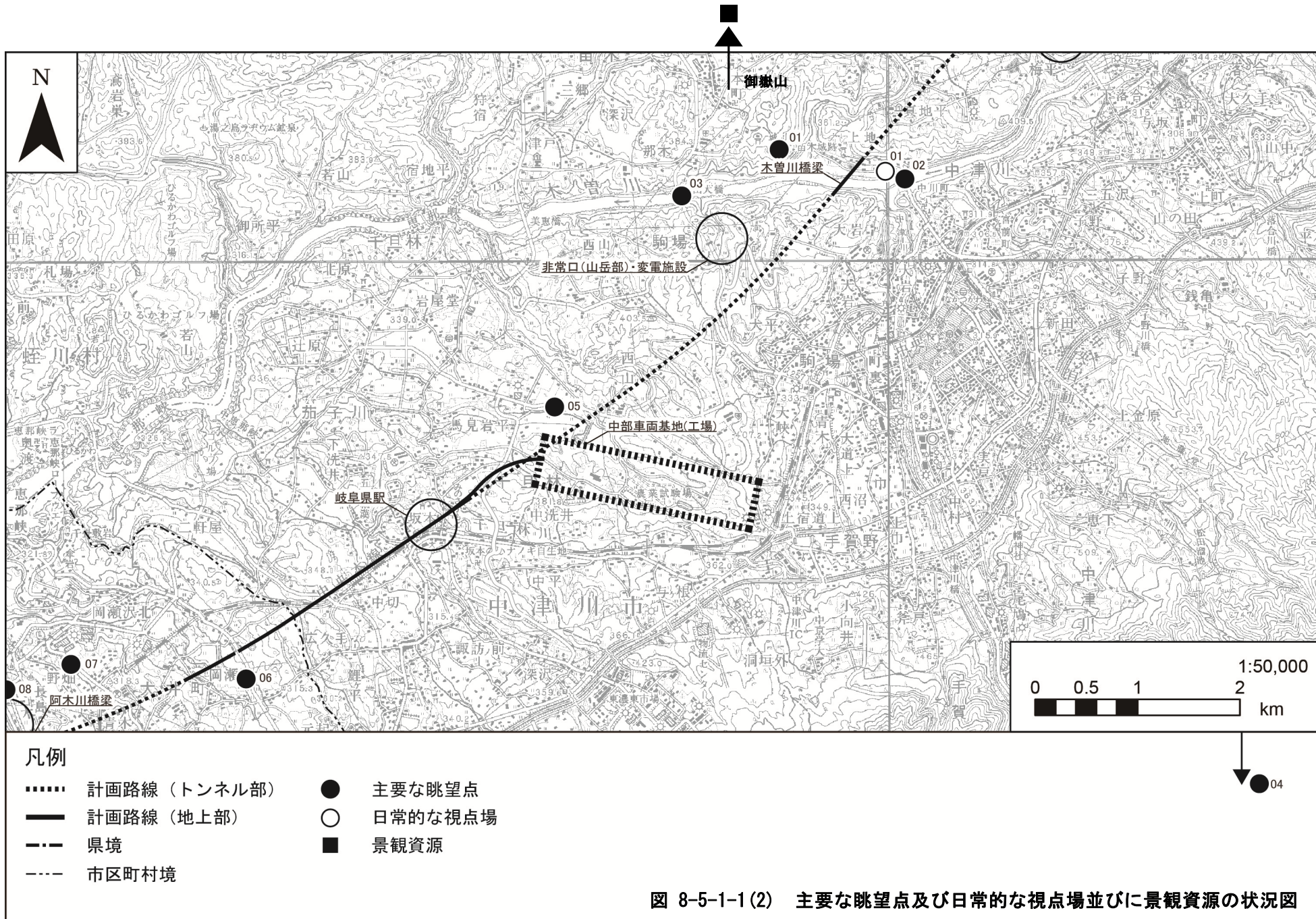
| 地点番号 | 市町村 | 日常的な視点場 | 日常的な視点場からの景観の状況 | 視対象となる鉄道施設 |
|------|------|------------|---|------------|
| 01 | 中津川市 | 奥恵那峡下り乗船場跡 | 地域の集落内にある日常的な視点場として、周辺住民の利用も多く、木曽川や苗木城跡、住宅地、山林を眺望できる。 | 橋梁 |
| 02 | 恵那市 | 大井町旭ヶ丘 | 地域の集落内にある日常的な視点場として、阿木川や田園風景、住宅地を眺望できる。 | 橋梁 |
| 03 | | 武並町藤田尻地区 | 近隣住民が主に利用する道路上であり、丘陵地の中で田園風景を見渡すことができる。 | 高架橋 |
| 04 | 可児市 | 八坂入彦命墓 | 東海自然歩道付近の文化財史跡の前面にある眺望点であり、山地・丘陵地、田園風景を眺望できる。 | 高架橋 |
| 05 | | 星見台二丁目の公園 | 近隣住民が主に利用する公園であり、丘陵地と田園風景を見渡すことができる。 | 換気施設 |

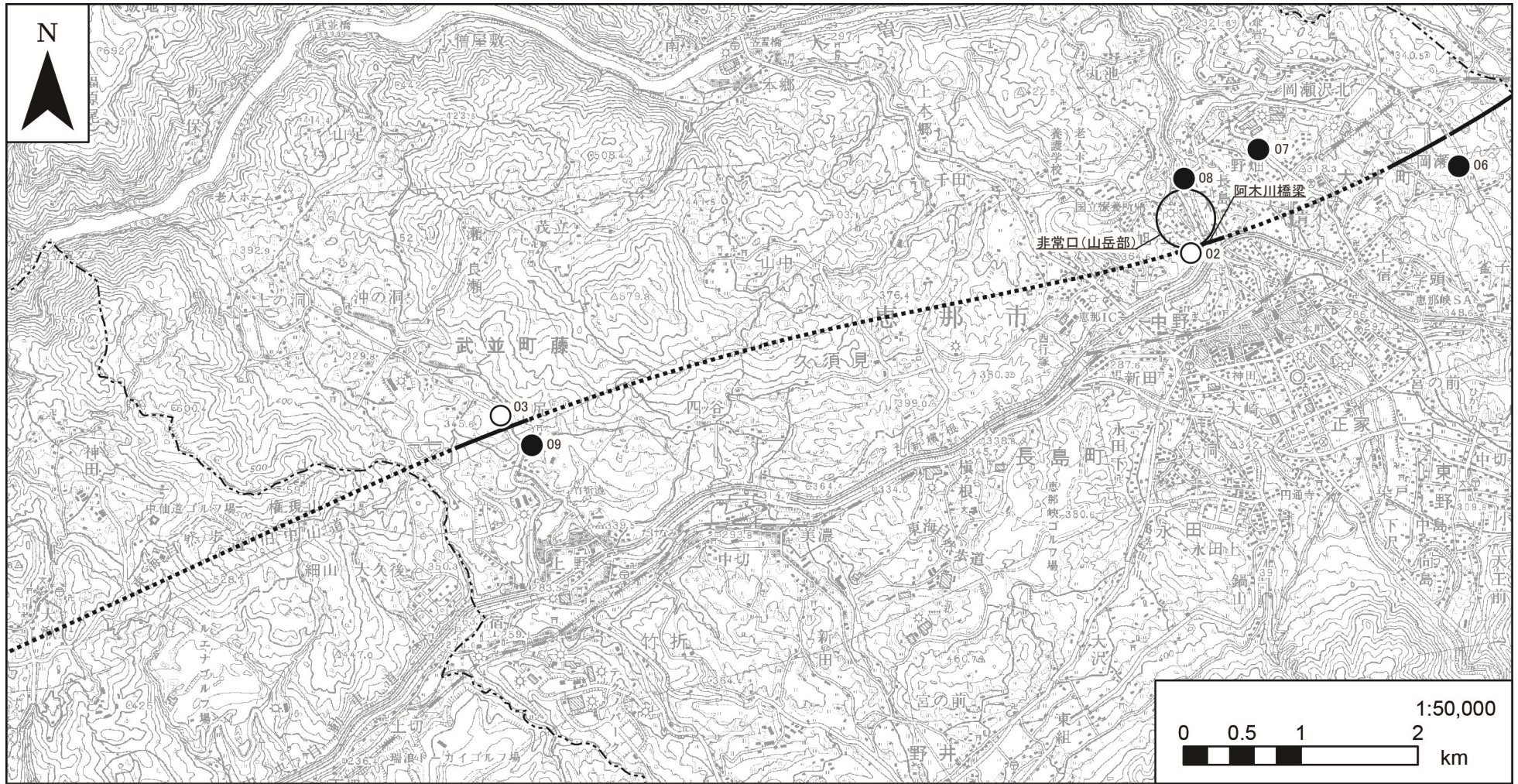


凡例

- | | | | |
|---------|--------------|---|---------|
| | 計画路線 (トンネル部) | ● | 主要な眺望点 |
| —— | 計画路線 (地上部) | ○ | 日常的な視点場 |
| -.-.- | 県境 | ■ | 景観資源 |
| - - - - | 市区町村境 | | |

図 8-5-1-1(1) 主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の状況図





凡例

- 計画路線 (トンネル部)
- 計画路線 (地上部)
- - - 県境
- · - · 市区町村境
- 主要な眺望点
- 日常的な視点場
- 景観資源

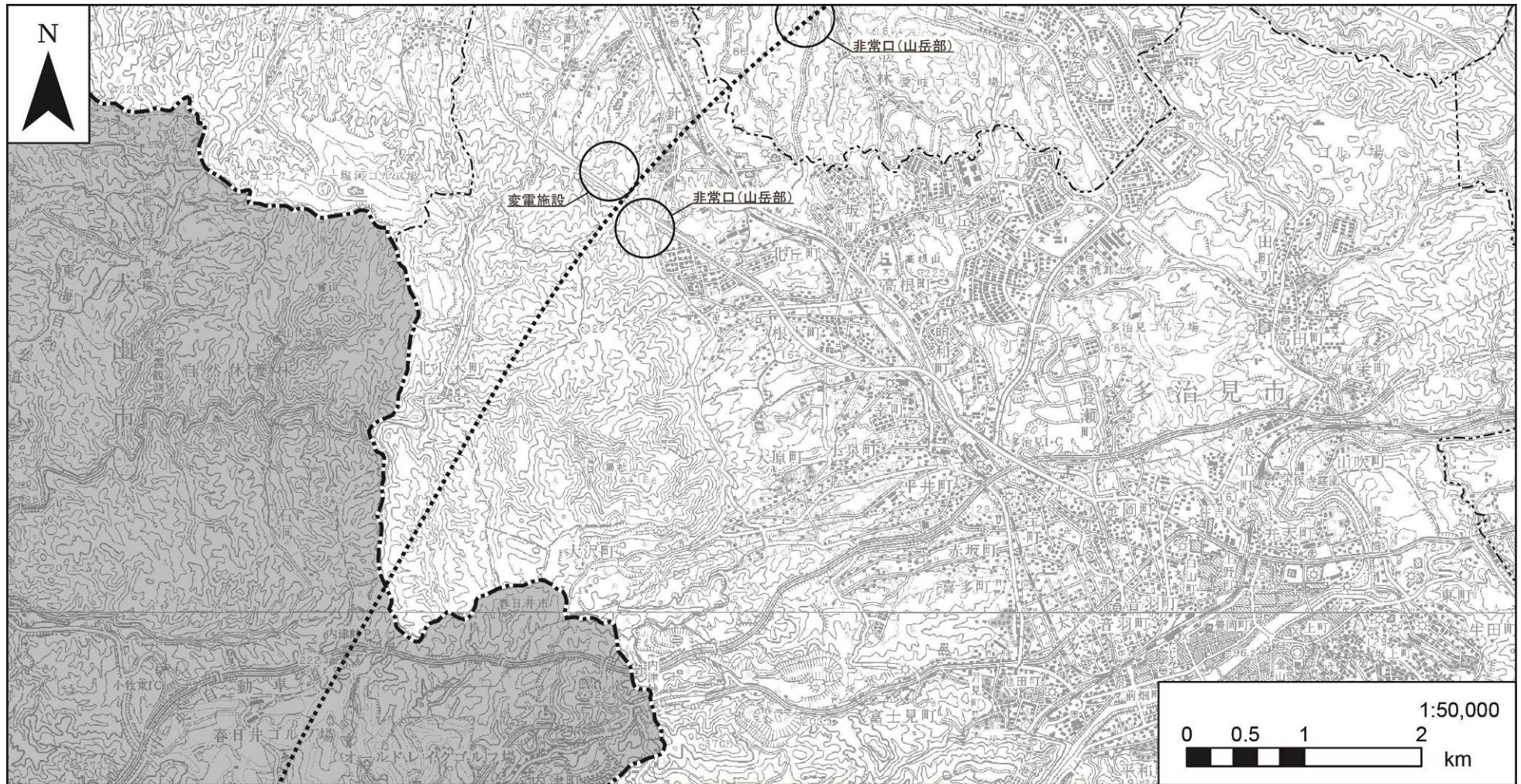
図 8-5-1-1(3) 主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の状況図



凡例

- 計画路線（トンネル部）
- 計画路線（地上部）
- - - 県境
- - - 市区町村境
- 主要な眺望点
- 日常的な視点場
- 景観資源

図 8-5-1-1(5) 主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の状況図



凡例

- | | | | |
|-----------|--------------|---|---------|
| | 計画路線 (トンネル部) | ● | 主要な眺望点 |
| —— | 計画路線 (地上部) | ○ | 日常的な視点場 |
| - - - | 県境 | ■ | 景観資源 |
| - · - · - | 市区町村境 | | |

図 8-5-1-1(6) 主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の状況図

(2) 予測及び評価

1) 鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在

ア. 予測

7) 予測項目

鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在に伴う予測項目は、以下のとおりとした。

a) 主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の改変

b) 主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の変化

1) 予測の基本的な手法

a) 主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の改変

主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源と鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設）が存在する区域を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置及び程度を予測した。

b) 主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の変化

主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観について、フォトモンタージュ法を用いてその変化の程度を予測した。

7) 予測地域

予測地域は、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在に係る景観等への影響が生じるおそれがあると認められる地域として、調査地域と同様とした。

1) 予測地点

a) 主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の改変

予測地点は、予測地域の内、主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の改変が生じるおそれがある地点とした。

b) 主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の変化

予測地点は、予測地域の内、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、車両基地、換気施設）の存在に係る景観への影響を適切に予測することができる地点として、表 8-5-1-6 及び表 8-5-1-7 に示すとおり設定した。

なお、地上駅は、今後の自治体との協議及び自治体側で行う駅前広場の整備によって景観が大きく変わることから、地上駅に関わる主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の状況は予測対象としないものとした。

表 8-5-1-6 主要な眺望景観の予測地点の選定

| 地点番号 | 眺望点（所在地） | 景観資源 |
|------|-----------------------|------------------|
| 01 | 苗木城跡展望台（中津川市） | 木曾川、恵那山 |
| 02 | 玉蔵橋（中津川市） | 木曾川、笠置山、苗木城跡 |
| 03 | 城山大橋（中津川市） | 木曾川、恵那山、高峰山、苗木城跡 |
| 04 | 根の上高原御岳展望台（中津川市） | 笠置山、御嶽山、高峰山 |
| 05 | 恵那峡ロード（中津川市） | 恵那山 |
| 06 | 富士浅間神社（恵那市） | 笠置山 |
| 07 | 県道 401 号（恵那峡公園線）（恵那市） | のどかな田園景観 |
| 08 | 恵那峡ロード（河鹿橋）（恵那市） | のどかな田園景観 |
| 09 | 神明神社（恵那市） | 丘陵地の田園景観 |

表 8-5-1-7 日常的な視点場からの景観の予測地点の選定

| 地点番号 | 日常的な視点場（所在地） |
|------|------------------|
| 01 | 奥恵那峡下り乗船場跡（中津川市） |
| 02 | 大井町旭ヶ丘（恵那市） |
| 03 | 武並町田尻地区（恵那市） |
| 04 | 八坂入彦命墓（可児市） |
| 05 | 星見台二丁目の公園（可児市） |

㊦) 予測対象時期

予測対象時期は、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、車両基地、換気施設）の完成時とし、主要な眺望点及び日常的な視点場の状況、景観資源の状況を踏まえて、主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観への影響を明らかにできる適切な時期とした。

㊧) 予測結果

a) 主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の改変

主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の改変はない。

b) 主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の変化

主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の変化の予測結果を図 8-5-1-2 及び図 8-5-1-3 に示す。

| | |
|--------|---------|
| 主要な眺望点 | 苗木城跡展望台 |
| 景観資源 | 木曾川、恵那山 |

現況



平成 24 年 9 月撮影

完成後のイメージ



本眺望景観は、苗木城跡の展望台から南東を眺望しており、眼下に木曾川、中津川市街地を見越して遠景に恵那山を含む山並みの山麓部の全景を捉えている。


鉄道施設（橋梁）までの視距離は約 600m であり、中景に構造物を視認できるようになる。

橋梁は、主要な景観資源である恵那山の眺望を阻害しないこと、長大橋梁の側径間部も含めた径間のバランスを考慮したことにより、現在の景観と調和のとれた新たな景観となっているものと予測する。

図 8-5-1-2(1) 主要な眺望景観の変化の予測結果

| | |
|--------|--------------|
| 主要な眺望点 | 玉蔵橋 |
| 景観資源 | 木曾川、笠置山、苗木城跡 |

現況



平成 24 年 8 月 撮影

完成後のイメージ



本眺望景観は、玉蔵橋からの西を眺望しており、眼下に木曾川、廃線となった北恵那鉄道の鉄橋、苗木城跡を見越して遠景に笠置山を捉えている。

鉄道施設（橋梁）までの視距離は約 500m であり、中景に構造物を視認できるようになる。

橋梁は、主要な景観資源である笠置山等の眺望を阻害しないこと、長大橋梁の側径間部も含めた径間のバランス及び橋脚と桁との結びつきを考慮したことにより、現在の景観と調和のとれた新たな景観となっているものと予測する。

図 8-5-1-2(2) 主要な眺望景観の変化の予測結果

| | |
|--------|------------------|
| 主要な眺望点 | 城山大橋 |
| 景観資源 | 木曾川、恵那山、高峰山、苗木城跡 |

現況



平成 24 年 9 月撮影

完成後のイメージ



本眺望景観は、橋梁上から東方向を眺望しており、木曾川、苗木城跡、遠景に高峰山や恵那山を含む山並みを捉えている。

鉄道施設（橋梁）までの視距離は約 2,000m であり、橋梁はほとんど視認できない。

橋梁は、主要な景観資源である恵那山の眺望や、木曾川を望む河川景観を阻害することはなく、供用時における主な景観資源への眺望に影響を与える事はないと予測する。

図 8-5-1-2(3) 主要な眺望景観の変化の予測結果

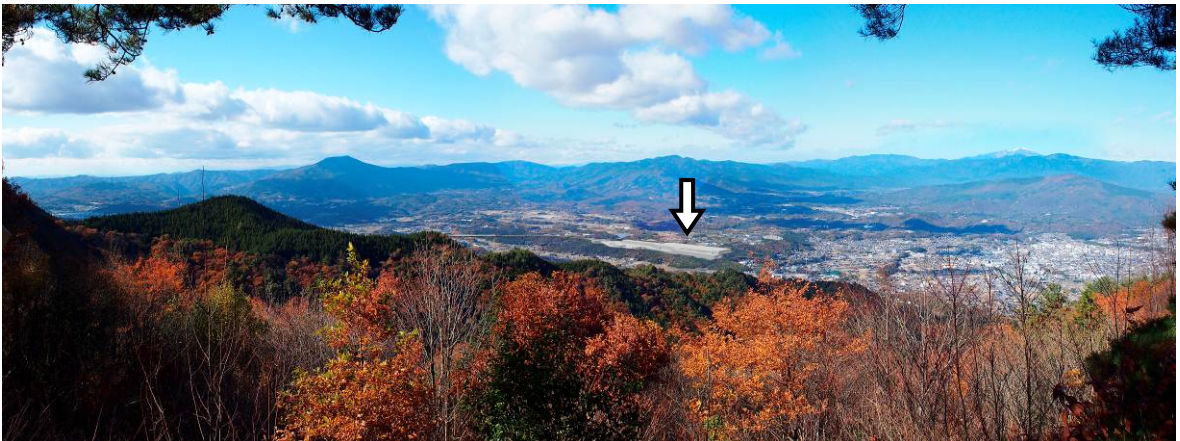
| | |
|--------|-------------|
| 主要な眺望点 | 根の上高原御岳展望台 |
| 景観資源 | 笠置山、御嶽山、高峰山 |

現況



平成 24 年 11 月撮影

完成後のイメージ



本眺望景観は、標高約 930m の高原にある展望台から北を眺望しており、北東方向の眼下に中津川市街地を一望し、遠景に笠置山、御嶽山、高峰山等の山並みの山麓部の全景を捉えている。
 鉄道施設（車両基地）までの視距離は約 4,000m であり、遠景に構造物を視認できるようになる。
 車両基地は、主要な景観資源である笠置山、御嶽山、高峰山等の眺望を阻害することはなく、俯角景観における市街地の展望として一体的に捉えられることとなるため、供用時における主な景観資源への眺望に影響を与える事はないと予測する。

図 8-5-1-2(4) 主要な眺望景観の変化の予測結果

| | |
|--------|--------|
| 主要な眺望点 | 恵那峡ロード |
| 景観資源 | 恵那山 |

現況



平成 24 年 11 月 撮影

完成後のイメージ



本眺望景観は、恵那峡ロードからの南東を眺望しており、のどかな田園風景が広がり、遠景に恵那山を含む山並みを捉えている。


鉄道施設（高架橋、車両基地）までの視距離は約 400m であり、近景に構造物を視認できるようになる。

車両基地及び高架橋は、保古山を含むスカイラインの一部を切断するが、圧迫感を生じることなく、主要な景観資源である恵那山の眺望を阻害することはないため、地域景観との調和がとられているものと予測する。

図 8-5-1-2(5) 主要な眺望景観の変化の予測結果


| | |
|--------|--------|
| 主要な眺望点 | 富士浅間神社 |
| 景観資源 | 笠置山 |

現況



平成 24 年 9 月撮影

完成後のイメージ



本眺望景観は、中山道（県道 410 号）岡瀬沢交差点付近から北を眺望しており、手前には田園風景が広がり、奥に富士浅間神社及び遠景に笠置山を捉えている。
 鉄道施設（高架橋）までの視距離は約 500m であり、中景に構造物を視認できるようになる。
 高架橋によるスカイライン及び景観資源である笠置山の眺望の障害の程度は小さく、中景の田園風景の中に視認されることから、現在の景観と調和のとれた新たな景観となっているものと予測する。

図 8-5-1-2(6) 主要な眺望景観の変化の予測結果

| | |
|--------|------------------|
| 主要な眺望点 | 県道 401 号（恵那峡公園線） |
| 景観資源 | のどかな田園景観 |

現況



平成 24 年 8 月撮影

完成後のイメージ



本眺望景観は、県道 401 号（恵那峡公園線）からの南西を眺望しており、田園景観、中央自動車道、遠景に山並みを捉えている。

鉄道施設（橋梁）までの視距離は約 800m であり、中景に構造物を視認できるようになる。

橋梁は、田園景観中にわずかに視認されるのみであり、また既設の中央自動車道の高架橋と同じ領域で捉えられるため、供用時における主要な眺望景観に影響を与える事はないと予測する。

図 8-5-1-2(7) 主要な眺望景観の変化の予測結果

| | |
|---|--------------------|
| <p>主要な眺望点</p> | <p>恵那峡ロード（河鹿橋）</p> |
| <p>景観資源</p> | <p>のどかな田園景観</p> |
| <p>現況</p> <div data-bbox="229 405 1445 855"> </div> <p style="text-align: right;">平成 24 年 11 月 撮影</p> | |
| <p>完成後のイメージ</p> <div data-bbox="229 1043 1445 1494"> </div> | |
| <p>本眺望景観は、阿木川に架かる道路橋から南東を眺望しており、阿木川の河畔と田園景観、中央自動車道を見越して遠景に保古山、花無山等の山地、東濃牧場の広がる高原地を捉えている。 鉄道施設（橋梁）までの視距離は約 500m であり、中景に構造物を視認できるようになる。 橋梁は、河川・田園風景の中に視認されることとなるが、既設の中央自動車道の高架橋と同じ領域で捉えられることとなり、供用時における主要な眺望景観に影響を与える事はほとんどないと予測する。</p> | |

図 8-5-1-2(8) 主要な眺望景観の変化の予測結果

| | |
|--------|----------|
| 主要な眺望点 | 神明神社 |
| 景観資源 | 丘陵地の田園景観 |

現況



平成 24 年 8 月撮影

完成後のイメージ



本眺望景観は、中山道（東海自然歩道）付近からの北西を眺望しており、なだらかな丘陵地と開放感のある田園景観を捉えている。

鉄道施設（高架橋）までの視距離は約 300m であり、近景に構造物を視認できるようになる。

高架橋は、水田の背後に視認されるが、田園景観を阻害することはないことから、現在の景観と調和のとれた新たな景観となっているものと予測する。

図 8-5-1-2(9) 主要な眺望景観の変化の予測結果

| | |
|--|------------|
| 日常的な視点場 | 奥恵那峡下り乗船場跡 |
| <p>現況</p>  <p style="text-align: right;">平成 24 年 12 月 撮影</p> | |
| <p>完成後のイメージ</p>  <p>本景観は、近隣住民が主に利用する道路上から西方向を眺望しており、道路と集落の家並み、遠方に苗木城跡等を捉えている。 鉄道施設（橋梁）までの視距離は約 300m であり、近景に構造物を視認できるようになる。 橋梁は、日常景観の中に広範に視認され、スカイラインを分断するが、コントラストを持つ水平線の構成により圧迫感は軽減されている。 また、水平線と垂直線の均衡及び構造物としての一体性の確保が考慮されていることから、現在の景観と調和のとれた新たな景観となっているものと予測する。</p> | |

図 8-5-1-3(1) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

| | |
|---------|----------|
| 日常的な視点場 | 大井町旭ヶ丘地区 |
|---------|----------|

現況



平成 24 年 8 月撮影

完成後のイメージ



本景観は、集落内の高台から東を眺望しており、阿木川と田園風景、住宅地、中央自動車道等を捉えている。

鉄道施設（橋梁）までの視距離は約 200m であり、近景に構造物を視認できるようになる。

橋梁は、日常景観の中に視認されるが、スカイラインを分断せず、圧迫感を生じることはない。

また、水平線と垂直線の均衡及び構造物としての一体性の確保が考慮されていることから、現在の景観と調和のとれた新たな景観となっているものと予測する。

図 8-5-1-3(2) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

| | |
|---|----------|
| 日常的な視点場 | 武並町藤田尻地区 |
| <p>現況</p>  <p style="text-align: right;">平成 24 年 9 月 撮影</p> | |
| <p>完成後のイメージ</p>  <p>本景観は、近隣住民が主に利用する道路上から南東を眺望しており、なだらかな丘陵地と開放感のある田園風景を捉えている。</p> <p>鉄道施設（高架橋）までの視距離は約 200m であり、近景に構造物を視認できるようになる。</p> <p>高架橋は、日常景観の中に視認され、スカイラインを一部分断するが、煩雑性の軽減を図ったディテールの工夫等により圧迫感は軽減されている。</p> <p>また、水平線と垂直線の均衡及び構造物としての一体性の確保が考慮されていることから、現在の景観と調和のとれた新たな景観となっているものと予測する。</p> | |

図 8-5-1-3 (3) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

| | |
|---------|--------|
| 日常的な視点場 | 八坂入彦命墓 |
|---------|--------|

現況



平成 24 年 8 月撮影

完成後のイメージ



本眺望景観は、東海自然歩道の立寄り地点から東を眺望しており山地・丘陵地の風景を捉えている。

鉄道施設（高架橋）までの視距離は約 300m であり、近景に構造物を視認できるようになる。高架橋は、近景の山地・丘陵地の景観の中に視認され、圧迫感を生じることはない。

また、水平線と垂直線の均衡及び構造物としての一体性の確保が考慮されていることから、現在の景観と調和のとれた新たな景観となっているものと予測する。

図 8-5-1-3(4) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果



| | |
|---|-----------|
| 日常的な視点場 | 星見台二丁目の公園 |
| <p>現況</p>  <p style="text-align: right;">平成 25 年 5 月撮影</p> | |
| <p>完成後のイメージ</p>  | |
| <p>本景観は、近隣住民が主に利用する公園から南東を眺望しており、丘陵地と田園風景を捉えている。</p> <p>鉄道施設（換気施設）までの視距離は約 200m であり、近景に構造物を視認できるようになる。</p> <p>換気施設は、周辺の建物よりやや高いもののスカイラインの連続性を分断することはなく、構造物の形状に配慮することにより、地域景観との調和がとられているものと予測する。</p> | |

図 8-5-1-3 (5) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

イ. 環境保全措置の検討

7) 環境保全措置の検討の状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、車両基地、換気施設）の存在による景観等に係る環境影響を回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討の状況を表 8-5-1 -8 に示す。

表 8-5-1-8 環境保全措置の検討の状況

| 環境保全措置 | 実施の適否 | 環境保全措置の検討結果 |
|-----------------|-------|---|
| 変更区域をできる限り小さくする | 適 | 施設計画において変更区域をできる限り小さくするように検討することは、景観への影響を明確に回避又は低減できる適切な措置と考えられるため、環境保全措置として採用する。 |
| 構造物の形状の配慮 | 適 | 構造物の形状の配慮は、周辺の自然、農村、市街地景観との調和を図ることができると考えられるため、環境保全措置として採用する。 |

1) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容

本事業では、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、車両基地、換気施設）の存在による景観等に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「変更区域をできる限り小さくする」及び「構造物の形状の配慮」を実施する。

環境保全措置の内容を表 8-5-1-9 に示す。

表 8-5-1-9(1) 環境保全措置の内容

| | | |
|-----------|---------------------------------------|-----------------|
| 実施主体 | 東海旅客鉄道株式会社 | |
| 実施内容 | 種類・方法 | 変更区域をできる限り小さくする |
| | 位置・範囲 | 鉄道施設 |
| | 時期・期間 | 計画時 |
| 環境保全措置の効果 | 変更区域をできる限り小さくすることで、景観等への影響を回避又は低減できる。 | |
| 効果の不確実性 | なし | |
| 他の環境への影響 | なし | |

表 8-5-1-9(2) 環境保全措置の内容

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 実施主体 | 東海旅客鉄道株式会社 | |
| 実施内容 | 種類・方法 | 構造物の形状の配慮 |
| | 位置・範囲 | 構造物全般 |
| | 時期・期間 | 計画時 |
| 環境保全措置の効果 | 構造物の形状の配慮により、周辺の自然、農村、市街地景観との調和を図り、景観等への影響を低減できる。また、景観の有識者による検討会を実施し、橋梁構造形式等の検討結果として、橋脚計画位置の配慮により景観等への影響を低減できる。 | |
| 効果の不確実性 | なし | |
| 他の環境への影響 | なし | |

ウ) 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の変化の状況

環境保全措置の効果を表 8-5-1-9 に示す。環境保全措置を実施することで、景観等に係る環境影響が回避又は低減される。

エ. 事後調査

採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が蓄積されていると判断でき予測の不確実性の程度が小さいこと、また採用した環境保全措置についても効果に係る知見が蓄積されていると判断できることから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しない。

エ. 評価

ア) 評価の手法

1) 回避又は低減に係る評価

調査・予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行った。

イ) 評価結果

1) 回避又は低減に係る評価

本事業は、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、車両基地、換気施設）の存在による景観等に係る環境影響を低減させるため、表 8-5-1-9 に示した環境保全措置を確実に実施することから、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価する。