

## 8-5-2 人と自然との触れ合いの活動の場

鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在により、人と自然との触れ合いの活動の場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。

### (1) 調査

#### 1) 調査すべき項目

##### ア. 人と自然との触れ合いの活動の場の概況

調査項目は、人と自然との触れ合いの活動の場の概況とした。

##### イ. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況

調査項目は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況とした。

#### 2) 調査の基本的な手法

文献調査により、人と自然との触れ合いの活動の場の概況把握を目的とし、人と自然との触れ合いの活動の場関連の文献、資料を収集し、整理した。また、文献調査を補完するために、関係機関等へ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、主要な人と自然との触れ合いの活動の場について、利用の状況及び利用環境の把握を行った。

#### 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、変電施設、保守基地を対象に鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場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

現地調査は、調査地域の内、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布状況を考慮し、現況を適切に把握することができる地点とした。

#### 5) 調査期間等

現地調査は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の状況を踏まえ、一年間における適切な時期とした。

## 6) 調査結果

### ア. 人と自然との触れ合いの活動の場の概況

調査地域の内、山地には、登山・ハイキングコース、溪流沿いのキャンプ場、温泉地・湧水地が存在する。また、甲府盆地には、花・緑・水に触れ合うことができ、自然観察やスポーツ、散策、サイクリング等に利用できる公園、河川等が存在する。

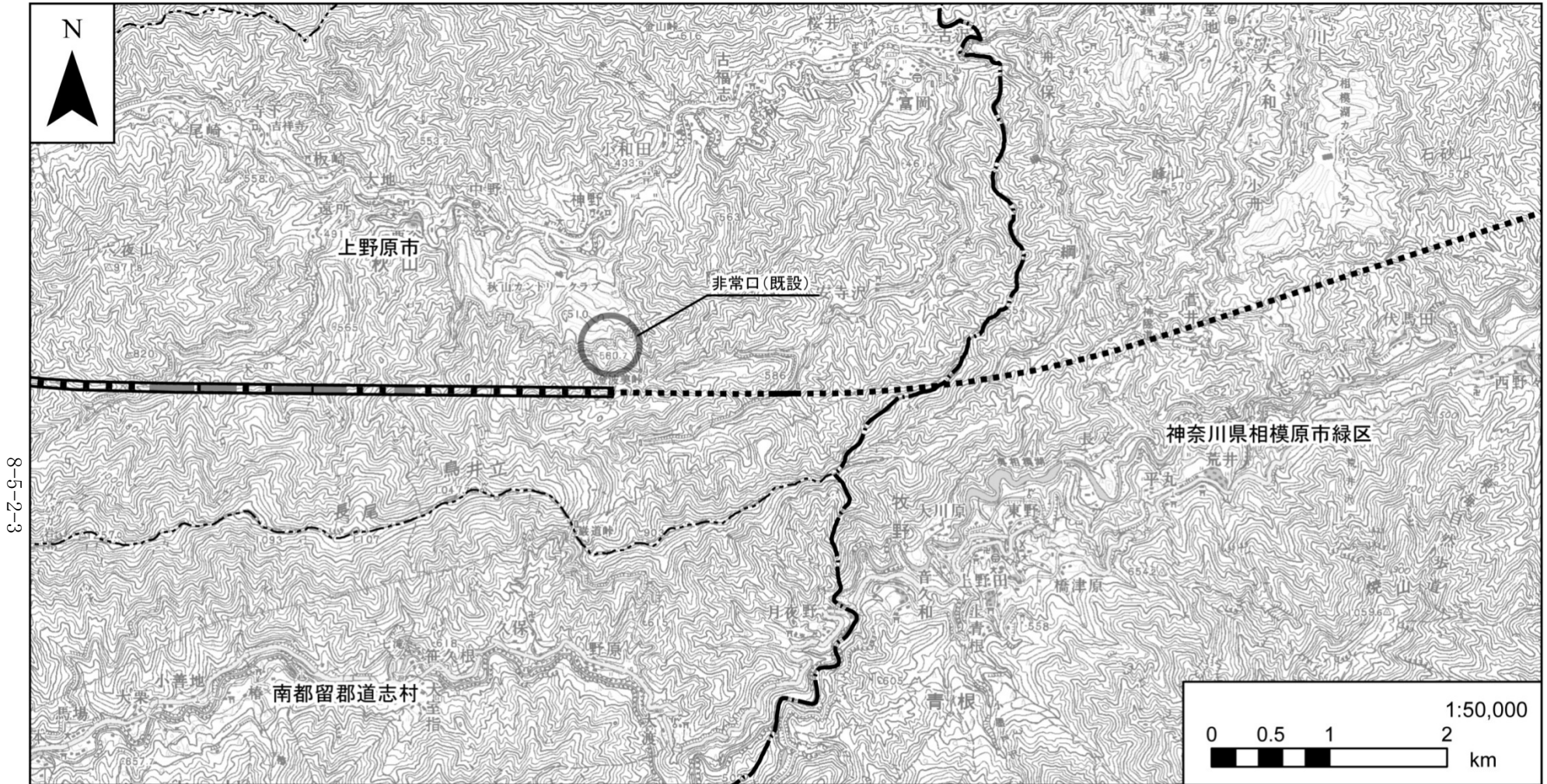
主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、山梨百名山である「高川山登山ルート（都留市）」、河川沿いのサイクリングコースである「笛吹川サイクリングコース（甲府市）」、「釜無川サイクリングコース（南アルプス市）」、スポーツ及び遊具遊び、散策等に利用される「玉穂ふるさとふれあい広場（中央市）」、「利根川公園（富士川町）」、「殿原スポーツ公園（富士川町）」、自然観察に利用される「高川（小形山古宿ホテル観賞）（都留市）」、「水辺の楽校（中央市）」がある。

### イ. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況を図 8-5-2-1 及び表 8-5-2-1、表 8-5-2-2 に示す。

表 8-5-2-1 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布

| 地点番号 | 調査地点           | 計画施設   |
|------|----------------|--------|
| 01   | 高川山登山ルート       | 保守基地   |
| 02   | 高川（小形山古宿ホテル観賞） | 保守基地   |
| 03   | 笛吹川サイクリングロード   | 高架橋、橋梁 |
| 04   | 玉穂ふるさとふれあい広場   | 高架橋、橋梁 |
| 05   | 水辺の楽校          | 高架橋、橋梁 |
| 06   | 釜無川サイクリングロード   | 橋梁     |
| 07   | 利根川公園          | 高架橋、橋梁 |
| 08   | 殿原スポーツ公園       | 高架橋、橋梁 |

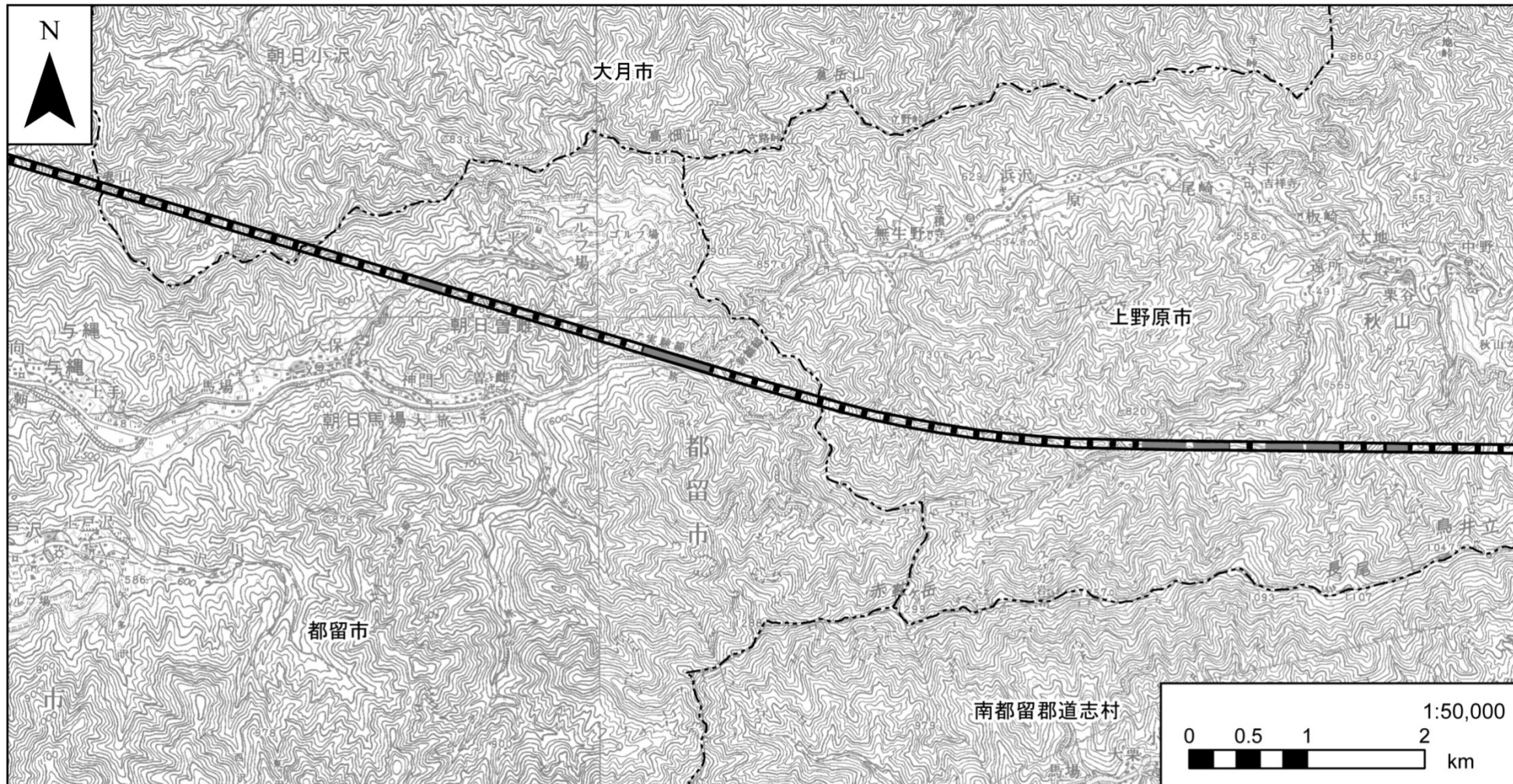


8-5-2-3

凡例

- |                   |      |                        |
|-------------------|------|------------------------|
| 計画路線(新設区間(地上部))   | 都県境  | 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(施設) |
| 計画路線(既設区間(地上部))   | 市町村境 | 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲) |
| 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             |      |                        |

図 8-5-2-1(1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場



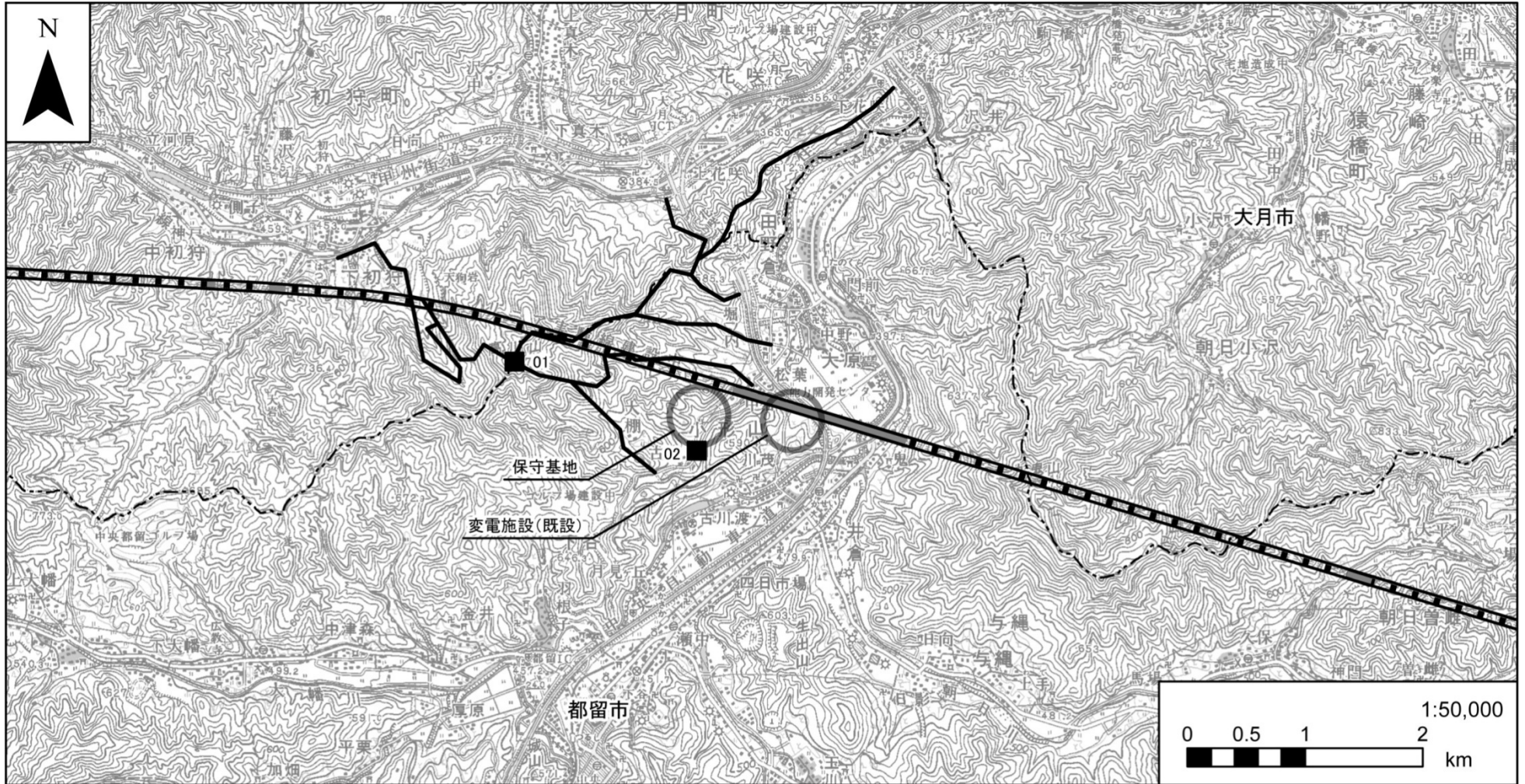
凡例

- 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

- 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(施設)
- 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲)

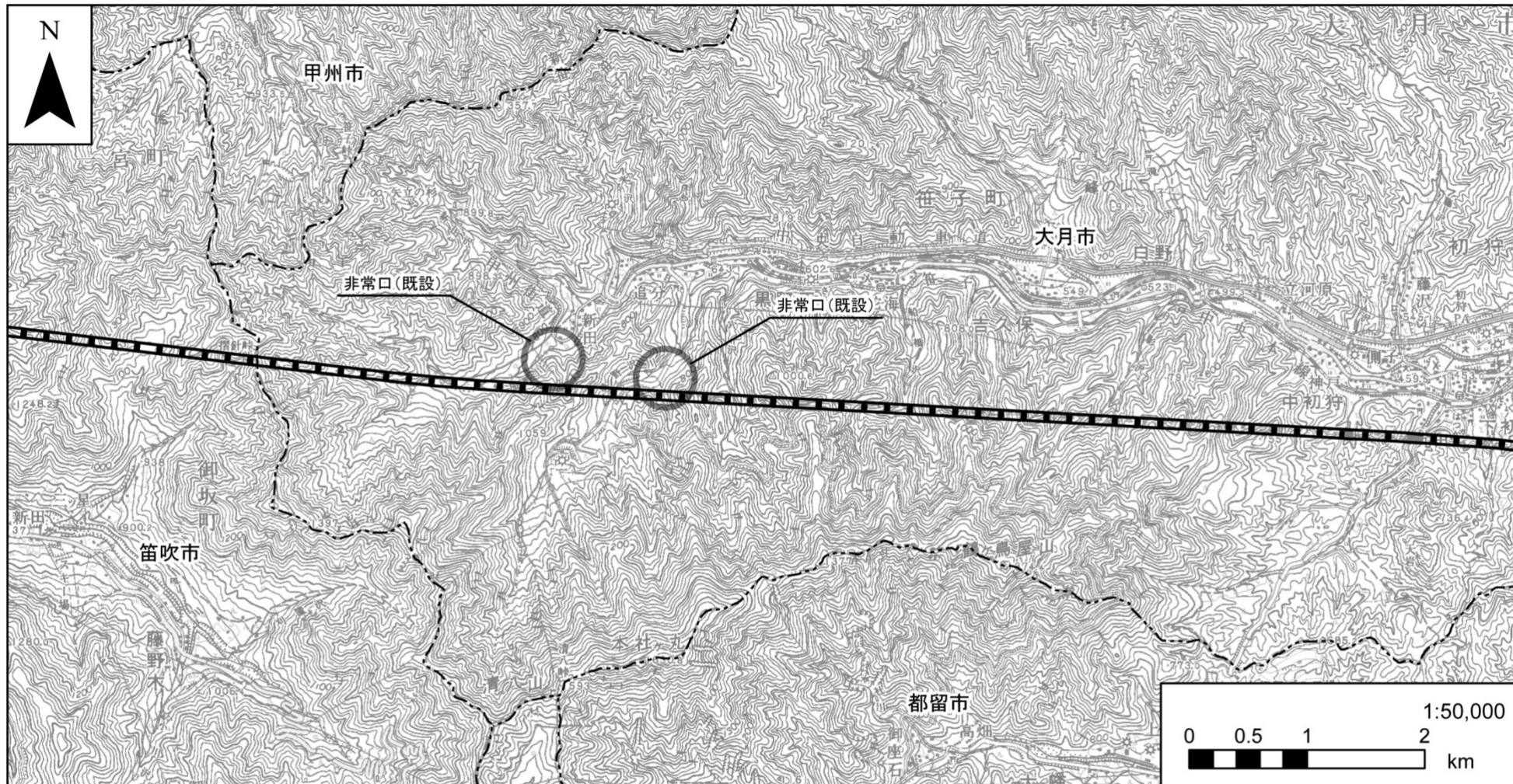
図 8-5-2-1(2) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場



凡例

- |                      |              |                          |
|----------------------|--------------|--------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))    | - - - 都県境    | ● 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(施設) |
| ▬ 計画路線(既設区間(地上部))    | - · - · 市町村境 | ■ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲) |
| ⋯⋯ 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            |              |                          |

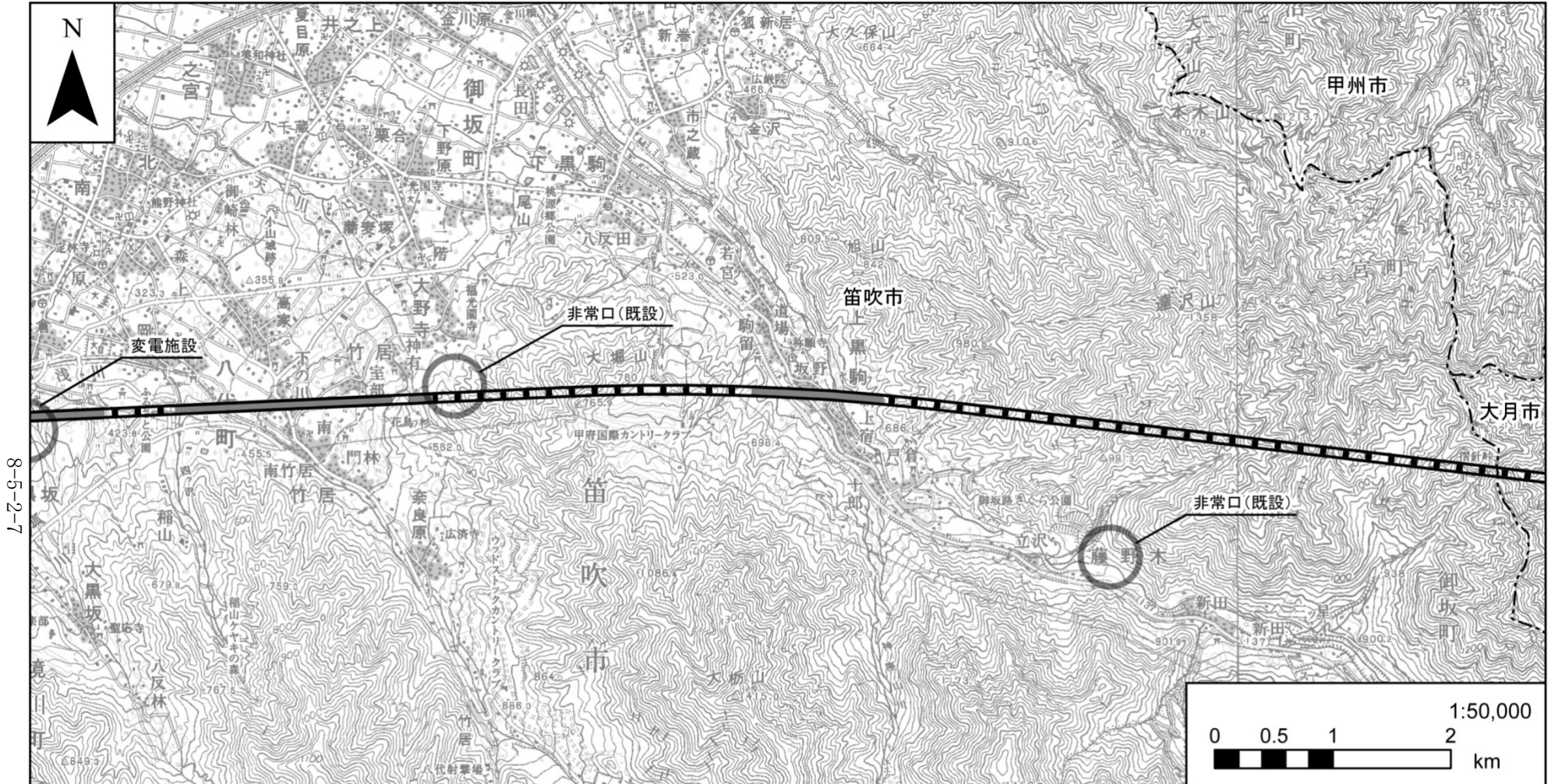
図 8-5-2-1(3) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場



凡例

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— 計画路線(新設区間(地上部))</li> <li>— 計画路線(既設区間(地上部))</li> <li>⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))</li> <li>▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))</li> <li>●●● 工事用道路</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- - - 都県境</li> <li>- - - 市町村境</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(施設)</li> <li>■ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲)</li> </ul> |
|--|---|--|

図 8-5-2-1(4) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

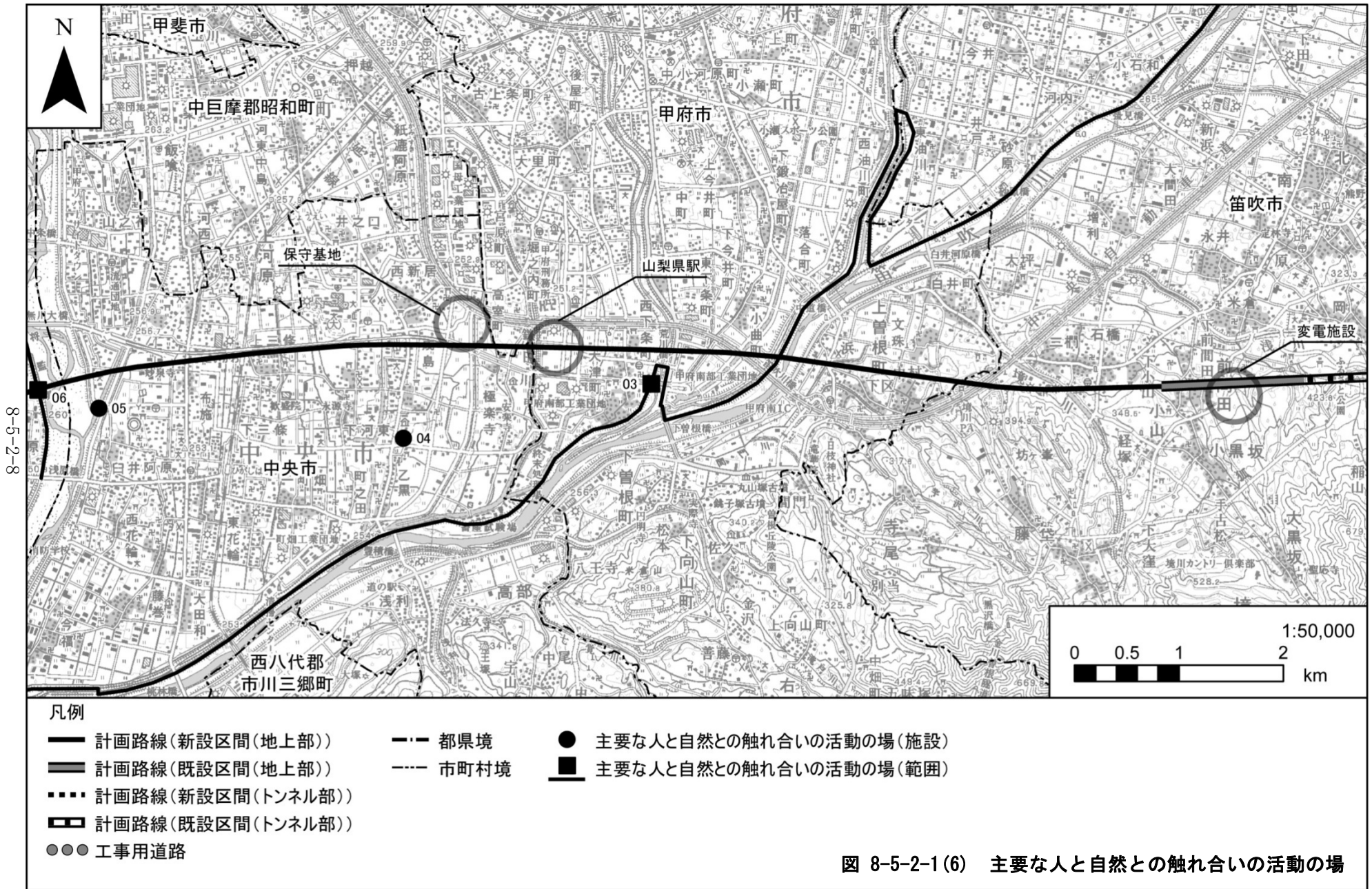


8-5-2-7

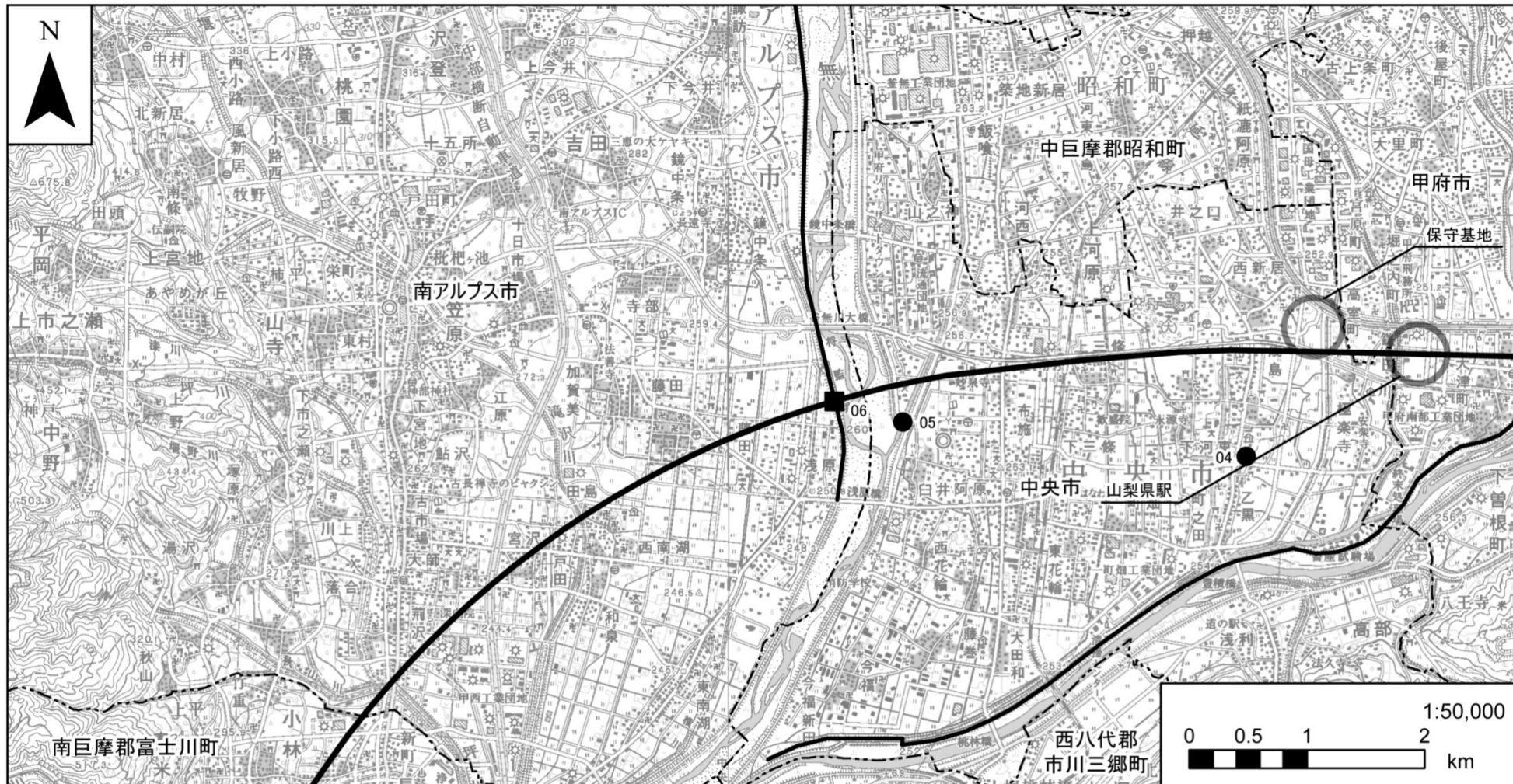
凡例

- |                      |            |                          |
|----------------------|------------|--------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))    | - - - 都県境  | ● 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(施設) |
| — 計画路線(既設区間(地上部))    | - - - 市町村境 | ■ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲) |
| ⋯⋯ 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            |            |                          |

図 8-5-2-1(5) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場



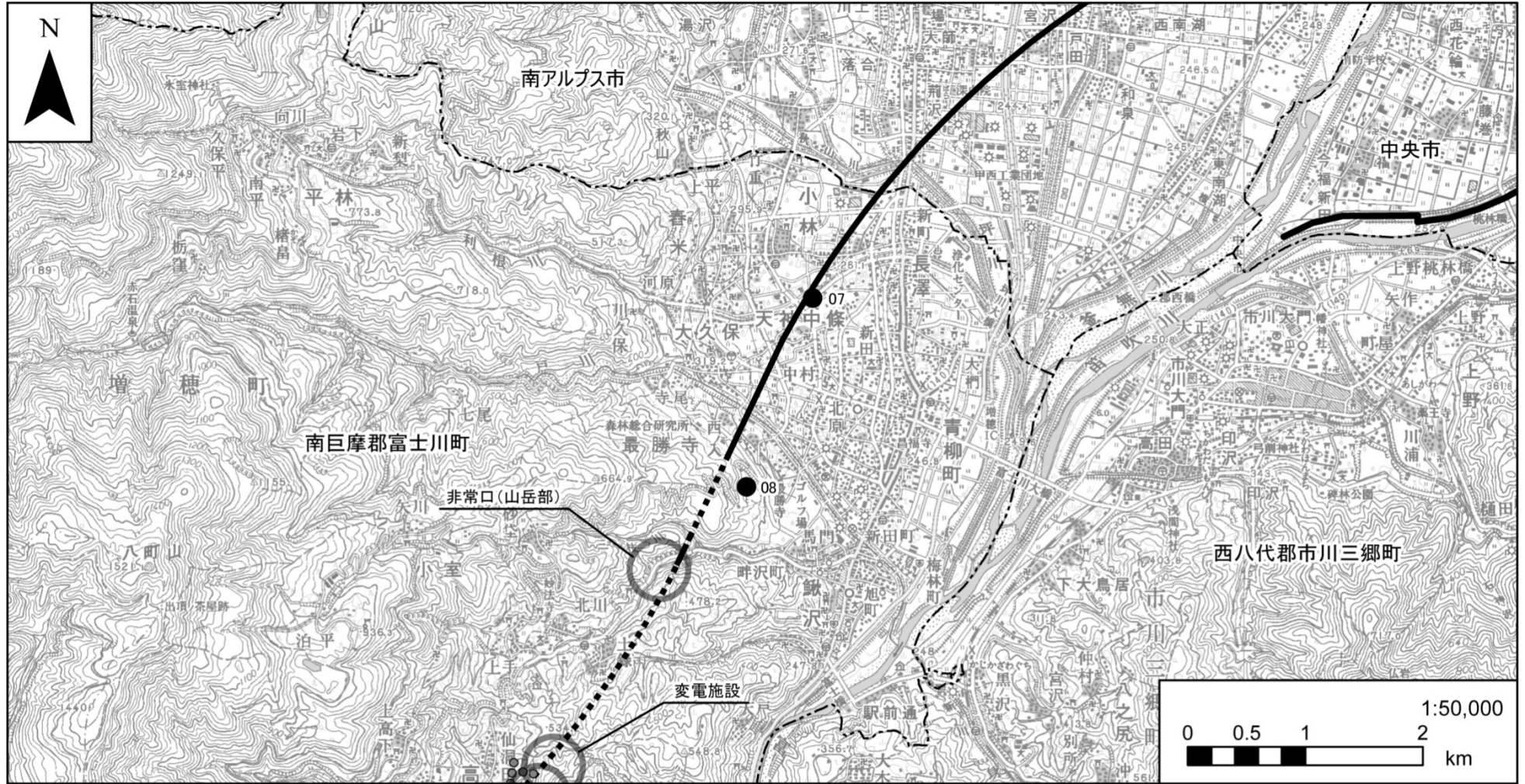




凡例

- |                      |            |                          |
|----------------------|------------|--------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))    | - - - 都県境  | ● 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(施設) |
| — 計画路線(既設区間(地上部))    | - - - 市町村境 | ■ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲) |
| ⋯⋯ 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            |            |                          |

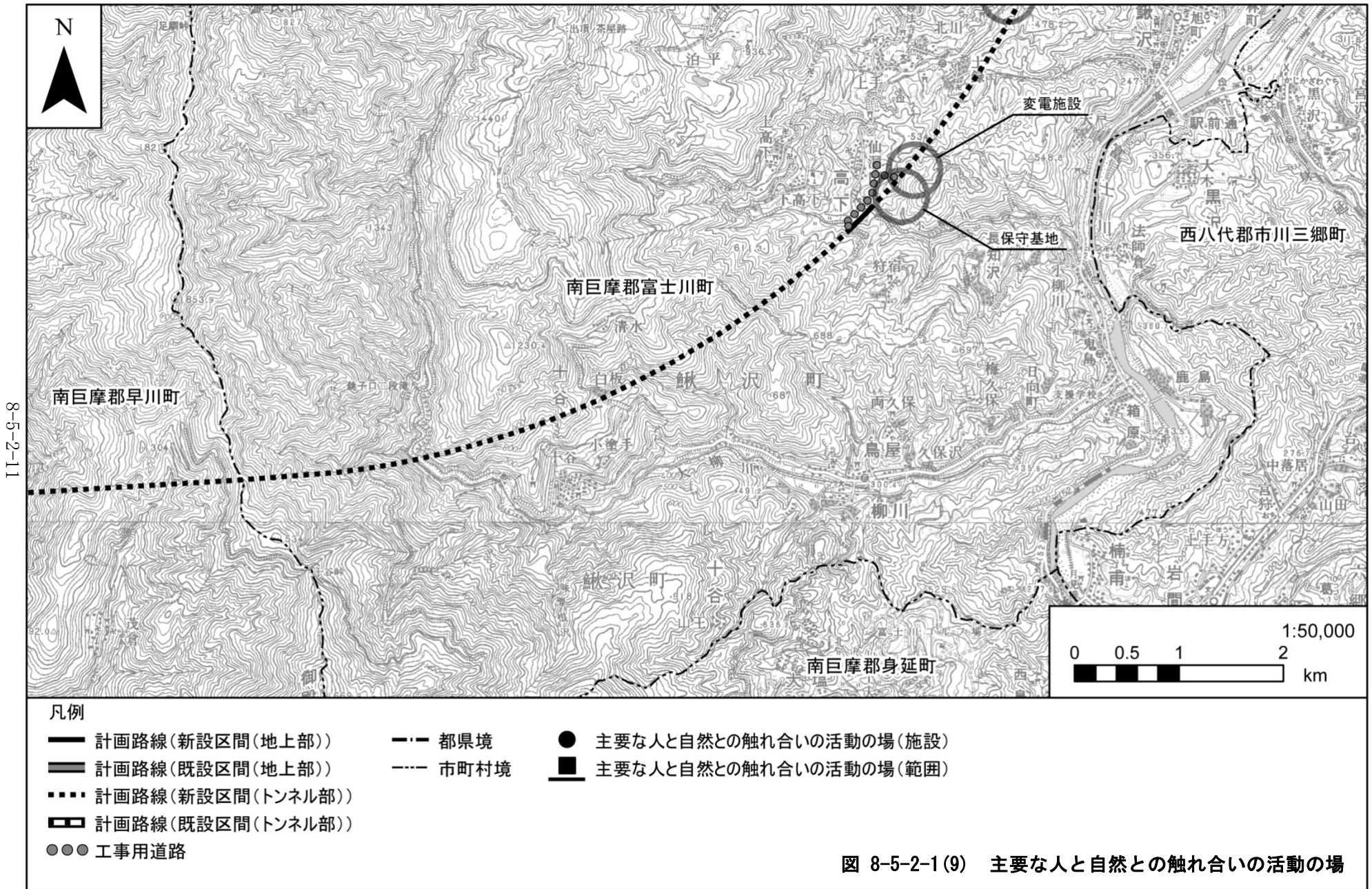
図 8-5-2-1(7) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

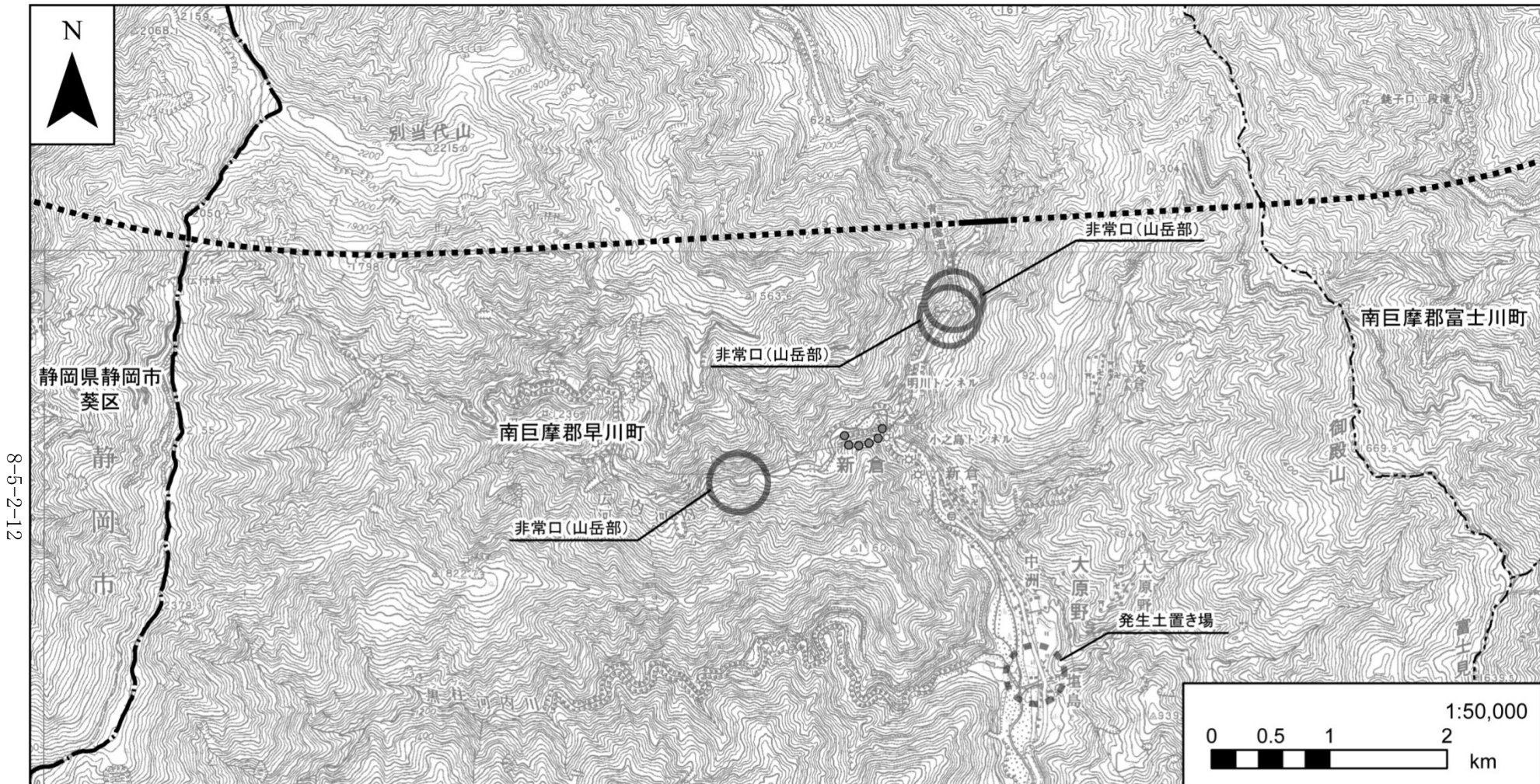


凡例

- |                         |            |                          |
|-------------------------|------------|--------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))       | - - - 都県境  | ● 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(施設) |
| — 計画路線(既設区間(地上部))       | - - - 市町村境 | ■ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲) |
| ⋯⋯ 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               |            |                          |

図 8-5-2-1(8) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場





8-5-2-12

凡例

- |                      |            |                          |
|----------------------|------------|--------------------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))    | - - - 都県境  | ● 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(施設) |
| — 計画路線(既設区間(地上部))    | - - - 市町村境 | ■ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲) |
| ⋯⋯ 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            |            |                          |

図 8-5-2-1(10) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

表 8-5-2-2(1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況及び利用環境の状況



| 地点番号  | 調査地点   | 調査項目  | 調査結果の概況   |
|-------|--|---|---|
| 01    | 高川山登山ルート   | 分布  | 高川山は、都留市と大月市の市境に位置し、御坂山地の東端側に位置する標高 975.7m の山である。登山ルートは、都留市側、大月市側からそれぞれ複数ある。  |
|       |  | 利用の状況   | <p>県内外から四季を通して登山客が訪れる。紅葉の時期は特に利用者が多くなる。大月市側の登山ルートの利用が多い傾向にある。</p> <p>主な交通手段は鉄道であり、登山口までの所要時間は以下のとおりである。</p> <p>JR 中央本線初狩駅から大月市側登山口まで徒歩約 30 分。都留市側登山口まで富士急行線田野倉駅、禾生駅からともに徒歩約 1 時間。</p> |
|       |  | 利用環境の状況   | 高川山は山梨百名山に選定されており、山頂までは複数の登山道が整備されている。また、山頂付近の展望台からは全周囲を眺望することが可能であり、特に山頂から富士山方向（南西方向）の眺望は、大月市の富岳十二景に選定されている。   |
| 現地の状況 |  |   |   |
|       | 山頂の状況  |  |   |
|       |  |   | 登山の状況   |

表 8-5-2-2(2) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況及び利用環境の状況

| 地点番号 | 調査地点               | 調査項目    | 調査結果の概況   |
|------|--------------------|---------|---|
| 02   | 高川<br>(小形山古宿ホテル観賞) | 分布      | 都留市小形山古宿地区を流れる高川沿いに分布する。  |
|      |                    | 利用の状況   | <p>主な利用者は地元の住民であり、6～8月には観賞会が催されている。都留市ホームページでは、ホテルの出現状況等の情報を随時掲載している。</p> <p>主な交通手段は自家用車又は徒歩であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>富士急行線禾生駅から徒歩約30分。</p> <p>自家用車では大月ICから郷土資料館まで約20分、そこから徒歩約10分。</p> |
|      |                    | 利用環境の状況 | 高川の両岸は山林に囲まれている。高川沿いに道路が通っているが、駐車場等の整備はない。  |



観賞の様子



現地の様子

現地の状況

表 8-5-2-2(3) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況及び利用環境の状況

| 地点番号 | 調査地点         | 調査項目    | 調査結果の概況   |
|------|--------------|---------|---|
| 03   | 笛吹川サイクリングロード | 分布      | 山梨市の万力公園から笛吹市、甲府市、中央市を通り市川三郷町の三郡東橋に至る笛吹川沿いを通る全長約 26.1 kmのサイクリングロードである。  |
|      |              | 利用の状況   | 主な利用者は地元の住民であり、朝夕の散歩、ジョギング、犬の散歩、サイクリング等に利用されている。<br>主な交通手段は徒歩又は自転車である。  |
|      |              | 利用環境の状況 | サイクリングロードはアスファルトで舗装されており、専用道となっている。河川堤防は、サイクリングロードと同様、アスファルトで舗装されており、定期的に除草が行われている。堤防上からは、笛吹川の河川景観、西方向の南アルプス山系、北方向の八ヶ岳・秩父山系等の景観を望むことができる。 |



散歩の状況



利用状況（虫取り）

現地の状況



サイクリングの状況

表 8-5-2-2(4) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況及び利用環境の状況

| 地点番号 | 調査地点         | 調査項目    | 調査結果の概況   |
|------|--------------|---------|---|
| 04   | 玉穂ふるさとふれあい広場 | 分布      | 中央市の笛吹川以北、中央市役所田富庁舎から約 2.5 km 東に位置する総面積約 4ha の多目的公園である。   |
|      |              | 利用の状況   | <p>主な利用者は地元及び県内の住民であり、グラウンドやテニス場での部活動のほか、親子連れの遊具遊び、サッカー等、幅広い年齢層に利用されている。春にはれんげ祭りが開催される。</p> <p>主な交通手段はバス又は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>JR 身延線小井川駅から徒歩で約 20 分。</p> <p>自家用車では甲府南 IC から約 20 分。</p> |
|      |              | 利用環境の状況 | 公園内にはグラウンド、テニス場、ゲートボール場、遊具、芝生広場、遊歩道、修景池等が整備されている。また、約 170 台の駐車場が整備されており、大人数での利用が可能となっている。   |



ボール遊びの状況



遊具遊びの状況



散策・散歩の状況

現地の状況



表 8-5-2-2(5) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況及び利用環境の状況

| 地点番号  | 調査地点   | 調査項目  | 調査結果の概況  |              |
|-------|--|---|--|--------------|
| 05    | 水辺の楽校  | 分布  | 中央市の北部、新山梨環状道路田富西ランプ交差点から約800m 南に位置する田富ふるさと公園内の常永川を主体とした水辺である。   |              |
|       |  | 利用の状況   | <p>主な利用者は地元の住民であり、水辺での釣り、公園内の遊具遊び等の利用がある。秋には公園のグラウンドにおいて稲穂まつりが開催され、多くの人で賑わう。</p> <p>主な交通手段は徒歩又は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>自家用車は甲府昭和 IC から約 20 分。</p> |              |
|       |  | 利用環境の状況   | 水辺の楽校には、常永川沿いに自然観察路、親水ワンド <sup>1</sup> 、自然保全区域が整備されている。また、公園内にはグラウンド、遊具、ベンチ等が整備されている。駐車場は数台分となっているが、稲穂まつりの際は、隣接する田富北小学校及び釜無川河川敷等が臨時駐車場として確保される。          |              |
| 現地の状況 |  |  | 遊具遊びの状況  | 現地の状況（親水ワンド） |
|       |  |   |   | 釣りの状況        |

<sup>1</sup>ワンド：河川敷に形成された池状の入り江を指す。

表 8-5-2-2(6) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況及び利用環境の状況



| 地点<br>番号              | 調査地点   | 調査項目        | 調査結果の概況  |
|-----------------------|--|-------------|--|
| 06                    | 釜無川サイクリングロード   | 分布          | 南アルプス市の東部、釜無川右岸に位置する全長約 28 km のサイクリングロードである。   |
|                       |  | 利用の<br>状況   | 主な利用者は地元の住民であり、朝夕の散歩、ジョギング、犬の散歩やサイクリング等に利用されている。<br>主な交通手段は徒歩又は自転車である。   |
|                       |  | 利用環境<br>の状況 | サイクリングロードはアスファルトで舗装されており、専用道となっている。河川堤防は、一部アスファルトで舗装されており、定期的に除草が行われている。堤防上からは、釜無川の河川景観、南方向の富士山、西方向の南アルプス山系、北方向の八ヶ岳・秩父山系等の景観を望むことができる。 |
| 現<br>地<br>の<br>状<br>況 |   |             |  |
|                       | サイクリングの状況  | 散策・散歩の状況    |  |

表 8-5-2-2(7) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況及び利用環境の状況

| 地点番号  | 調査地点   | 調査項目  | 調査結果の概況   |  |
|-------|--|---|---|--|
| 07    | 利根川公園  | 分布  | 富士川町の北東部、利根川左岸沿いの東西約 1.8km に渡る多目的公園である。   |  |
|       |  | 利用の状況   | <p>主な利用者は地元の住民であり、親子連れ、団体により、遊具遊び、テニス、ゲートボール、水泳、散歩等に利用されている。また、春には桜の花見客が訪れる。</p> <p>主な交通手段はバス又は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>JR 身延線鰍沢口駅からバス約 30 分長沢下車徒歩約 3 分。自家用車では増穂 IC から約 30 分。</p> |  |
|       |  | 利用環境の状況   | 遊具広場のほか、グラウンド、テニス場、ゲートボール場、体育館、プール等が整備されている。また、利根川沿いには桜並木が植栽されており、遊歩道として整備されている。駐車場は、約 200 台分整備されている。   |  |
| 現地の状況 |  |  | 遊具遊びの状況   | テニスの状況   |
|       |  |   |    |  |

表 8-5-2-2(8) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況及び利用環境の状況

| 地点番号 | 調査地点     | 調査項目    | 調査結果の概況  |
|------|----------|---------|--|
| 08   | 殿原スポーツ公園 | 分布      | 富士川町の北東部、三枝川右岸の高台に位置する約 5ha の多目的公園である。   |
|      |          | 利用の状況   | <p>主な利用者は地元及び県内の住民であるが、県外からの利用も見られる。野球、ソフトボール、弓道のほか、散策等に利用されている。また、春には桜の花見客が訪れる。</p> <p>主な交通手段はバス又は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>JR 身延線鯉沢口駅から自家用車で約 15 分又はバス約 30 分鯉沢口下車徒歩約 20 分。</p> <p>自家用車では増穂 IC から約 10 分。</p> |
|      |          | 利用環境の状況 | <p>遊具ほか、野球場、テニス場、弓道場等が整備されている。また、公園内には桜が植栽されている。高台に位置することから、甲府盆地を一望できる。駐車場は、約 50 台分整備されている。</p>  |



現地の状況（休憩所）



現地の状況（噴水）



遊具遊びの状況



花見の状況

現地の状況

## (2) 予測及び評価

### 1) 鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在

#### ア. 予測

##### ア) 予測項目

予測項目は、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る主要な人と自然との触れ合い活動の場への影響として、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変、利用性の変化、快適性の変化とした。

##### イ) 予測の基本的な手法

###### a) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変

主要な人と自然との触れ合いの活動の場と改変区域を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置等を把握した。

###### b) 利用性の変化

###### ①主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用性の変化

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の支障の有無、支障が生じる箇所等を把握した。

###### ②主要な人と自然との触れ合いの活動の場への到達時間・距離の変化

近傍の既設道路等の改変の状況により、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への到達時間・距離の変化を把握した。

###### c) 快適性の変化

主要な人と自然との触れ合いの活動の場から認識される近傍の風景の変化が生じる位置・程度を把握した。

##### ウ) 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、変電施設、保守基地）の存在に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場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。

##### エ) 予測地点

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、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変、利用性の変化、快適性の変化を適切に予測することができる地点とした。

##### オ) 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、駅、変電施設、保守基地）の完成時とした。

か) 予測結果

各予測地点における主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果を表 8-5-2-3 に示す。

**表 8-5-2-3(1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果  
(高川山登山ルート)**

| 予測項目                     |            | 予測結果  |
|--------------------------|------------|---|
| 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度 |            | 鉄道施設（保守基地）から約 1,400m 離れた場所に山頂があり、一部のアクセスルートで鉄道施設（保守基地）による改変がある。                                     |
| 利用性の変化の程度                | 利用性の変化     | 鉄道施設（保守基地）による改変が一部の登山道のアクセスルートで生じるが、迂回ルートを確認するため、利用性に変化は生じないと予測する。                                  |
|                          | 到達時間・距離の変化 | 周辺からのアクセスルートと考えられる小形山地区のアクセスルートに改変が生じるが、迂回ルートを確認するため、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。                          |
| 快適性の変化の程度                |            | 鉄道施設（保守基地）から約 1,400m 離れた場所に山頂があり、山頂の周囲の内、鉄道施設（保守基地）方向は樹木に囲まれているため鉄道施設（保守基地）は視認されず、快適性に変化は生じないと予測する。 |

**表 8-5-2-3(2) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果  
(高川（小形山古宿ホテル観賞）)**

| 予測項目                     |            | 予測結果  |
|--------------------------|------------|---|
| 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度 |            | 鉄道施設（保守基地）により改変がある。   |
| 利用性の変化の程度                | 利用性の変化     | 鉄道施設（保守基地）により改変が生じるため、ホテルの生息環境が変化し、利用性に変化が生じると予測する。                 |
|                          | 到達時間・距離の変化 | 周辺からのアクセスルートと考えられる小形山地区の道路に改変が生じるが、迂回路を設置するため、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。 |
| 快適性の変化の程度                |            | 鉄道施設（保守基地）が視認でき、山林に鉄道施設（保守基地）が存在する風景となることから、快適性に変化が生じると予測する。        |

**表 8-5-2-3(3) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果  
(笛吹川サイクリングロード)**

| 予測項目                     |            | 予測結果  |
|--------------------------|------------|---|
| 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度 |            | 鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、鉄道施設（橋梁）による改変はない。  |
| 利用性の変化の程度                | 利用性の変化     | 鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、利用性に変化は生じないと予測する。  |
|                          | 到達時間・距離の変化 | 主な交通手段は徒歩か自転車と考えられる。周辺からのアクセスルートと考えられる国道 358 号や国道 140 号等と鉄道施設（橋梁）は交差するものの、高架構造で通過し改変は無いことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。 |
| 快適性の変化の程度                |            | 一部において鉄道施設（橋梁）を直上に視認できるが、サイクリングロードであることから利用は動的であり、鉄道施設（橋梁）が大半を占める風景は一時的である。よって、笛吹川サイクリングロードの快適性に変化は生じないと予測する。     |

表 8-5-2-3(4) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果  
(玉穂ふるさとふれあい広場)

| 予測項目                     |            | 予測結果   |
|--------------------------|------------|--|
| 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度 |            | 鉄道施設（高架橋）から約 900m 離れた場所にあり、鉄道施設（高架橋）による改変はない。                            |
| 利用性の変化の程度                | 利用性の変化     | 鉄道施設（高架橋）による改変は生じないため、利用性に変化が生じないと予測する。                                  |
|                          | 到達時間・距離の変化 | 周辺からのアクセスルートと考えられる主要地方道甲府中央右左口線に改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。          |
| 快適性の変化の程度                |            | 公園から鉄道施設（高架橋）が視認できるが、現状においても新山梨環状道路の高架や住宅等が見える風景であり、公園の快適性に変化は生じないと予測する。 |

表 8-5-2-3(5) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果  
(水辺の楽校)

| 予測項目                     |            | 予測結果  |
|--------------------------|------------|---|
| 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度 |            | 鉄道施設（橋梁）から約 300m 離れた場所にあり、鉄道施設（橋梁）による改変はない。                             |
| 利用性の変化の程度                | 利用性の変化     | 鉄道施設（橋梁）による改変は生じないため、利用性に変化は生じないと予測する。                                  |
|                          | 到達時間・距離の変化 | 周辺からのアクセスルートと考えられる昭和通りに改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。                  |
| 快適性の変化の程度                |            | 公園から鉄道施設（橋梁）が視認できるが、現状においても新山梨環状道路の高架や住宅等が見える風景であり、公園の快適性に変化は生じないと予測する。 |

表 8-5-2-3(6) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果  
(釜無川サイクリングロード)

| 予測項目                     |            | 予測結果  |
|--------------------------|------------|---|
| 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度 |            | 鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、鉄道施設（橋梁）による改変はない。  |
| 利用性の変化の程度                | 利用性の変化     | 鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、利用性に変化は生じないと予測する。  |
|                          | 到達時間・距離の変化 | 主な交通手段は徒歩か自転車と考えられる。周辺からのアクセスルートと考えられる県道 118 号等と鉄道施設（橋梁）は交差するものの、高架構造で通過し改変は無いことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。      |
| 快適性の変化の程度                |            | 一部において鉄道施設（橋梁）を直上に視認できるが、サイクリングロードであることから利用は動的であり、鉄道施設（橋梁）が大半を占める風景は一時的である。よって、釜無川サイクリングロードの快適性に変化は生じないと予測する。 |

表 8-5-2-3(7) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果

(利根川公園)

| 予測項目                     |            | 予測結果  |
|--------------------------|------------|---|
| 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度 |            | 鉄道施設（高架橋、橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、鉄道施設（高架橋、橋梁）により施設内のごく一部が改変される。   |
| 利用性の変化の程度                | 利用性の変化     | 鉄道施設（高架橋、橋梁）と交差するが、高架構造で通過すること、交差箇所は本施設の駐車場に位置するため、利用性に変化が生じないと予測する。                                    |
|                          | 到達時間・距離の変化 | 周辺からのアクセスルートと考えられる国道 52 号に改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。   |
| 快適性の変化の程度                |            | 駐車場において鉄道施設（高架橋、橋梁）が直上に視認され、また、花見、散策に利用される広場からも鉄道施設（高架橋、橋梁）が視認されるが、形状及び色合い等に配慮することで、公園の快適性の変化は小さいと予測する。 |

表 8-5-2-3(8) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果

(殿原スポーツ公園)

| 予測項目                     |            | 予測結果   |
|--------------------------|------------|--|
| 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度 |            | 鉄道施設（地表式又は掘割式）から約 350m 離れた場所にあり、鉄道施設（地表式又は掘割式）による改変はない。                                |
| 利用性の変化の程度                | 利用性の変化     | 鉄道施設（地表式又は掘割式）による改変は生じないため、利用性に変化が生じないと予測する。   |
|                          | 到達時間・距離の変化 | 周辺からのアクセスルートと考えられる最勝寺地区の道路に改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。                             |
| 快適性の変化の程度                |            | 公園から鉄道施設（地表式又は掘割式）が視認できるが、視認できる景色は現状においても中部横断自動車道の高架、住宅等が見える風景であり、公園の快適性に変化は生じないと予測する。 |



## 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、駅、変電施設、保守基地）の存在による主要な人と自然との触れ合いの活動の場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 8-5-2-4 に示す。

**表 8-5-2-4 環境保全措置の検討の状況  
(鉄道施設の存在に係る人と自然との触れ合い活動の場)**

| 環境保全措置                        | 実施の適否 | 環境保全措置の検討結果   |
|-------------------------------|-------|---|
| 鉄道施設（保守基地）の設置に伴う迂回水路への配慮      | 適     | 鉄道施設（保守基地）の設置に伴う迂回水路をホテルの生息に配慮した多自然型工法とすることで、利用性への影響を低減する効果があることから、環境保全措置として採用する。 |
| 鉄道施設（保守基地）の設置位置、構造形式、色合い等への配慮 | 適     | 鉄道施設（保守基地）の設置位置、構造形式、色合い等に配慮することで、改変や利用性への影響を回避又は低減する効果があることから、環境保全措置として採用する。     |
| 鉄道施設の形状等の工夫による近傍の風景への調和の配慮    | 適     | 鉄道施設の形状等の工夫による近傍の風景へ調和の配慮は、快適性への影響を低減する効果があることから、環境保全措置として採用する。                   |

#### イ) 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、駅、変電施設、保守基地）の存在による主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「鉄道施設（保守基地）の設置に伴う迂回水路への配慮」「鉄道施設（保守基地）の設置位置、構造形式、色合い等への配慮」及び「鉄道施設の形状等の工夫による近傍の風景への調和の配慮」を実施する。

環境保全措置の内容を表 8-5-2-5 に示す。

**表 8-5-2-5(1) 環境保全措置の内容（鉄道施設の存在に係る人と自然との触れ合い活動の場）**

|           |  |                          |
|-----------|--|--------------------------|
| 実施主体      | 東海旅客鉄道株式会社   |                          |
| 実施内容      | 種類・方法  | 鉄道施設（保守基地）の設置に伴う迂回水路への配慮 |
|           | 位置・範囲  | 鉄道施設の周辺                  |
|           | 時期・期間  | 計画時                      |
| 環境保全措置の効果 | 鉄道施設（保守基地）に設置する迂回水路を多自然型工法とすることで、利用性への影響を低減することができる。 |                          |
| 効果の不確実性   | なし   |                          |
| 他の環境への影響  | なし   |                          |

**表 8-5-2-5(2) 環境保全措置の内容（鉄道施設の存在に係る人と自然との触れ合い活動の場）**

|           |   |                               |
|-----------|---|-------------------------------|
| 実施主体      | 東海旅客鉄道株式会社  |                               |
| 実施内容      | 種類・方法   | 鉄道施設（保守基地）の設置位置、構造形式、色合い等への配慮 |
|           | 位置・範囲   | 鉄道施設の周辺                       |
|           | 時期・期間   | 計画時                           |
| 環境保全措置の効果 | 鉄道施設（保守基地）の設置位置、構造形式、色合い等について配慮することで、改変や利用性への影響を回避又は低減することができる。 |                               |
| 効果の不確実性   | なし  |                               |
| 他の環境への影響  | なし  |                               |

**表 8-5-2-5(3) 環境保全措置の内容（鉄道施設の存在に係る人と自然との触れ合い活動の場）**

|           |   |                            |
|-----------|---|----------------------------|
| 実施主体      | 東海旅客鉄道株式会社  |                            |
| 実施内容      | 種類・方法   | 鉄道施設の形状等の工夫による近傍の風景への調和の配慮 |
|           | 位置・範囲   | 地上施設の周辺                    |
|           | 時期・期間   | 計画時                        |
| 環境保全措置の効果 | 鉄道施設の形状等の工夫による近傍の風景への調和の配慮により、快適性への影響を低減することができる。 |                            |
| 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は、表 8-5-2-5 に示すとおりである。環境保全措置を実施することで、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響が低減される。

**ウ. 事後調査**

採用した予測手法は、これまでの環境影響評価において実績のある手法であり予測の不確実性が小さいと考えられる。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十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないものとする。

**エ. 評価**

**ア) 評価の手法**

**1) 回避又は低減に係る評価**

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**

鉄道施設（保守基地）の設置に伴う迂回水路への配慮を行うことにより、利用性への影響の低減を図ることができる。

鉄道施設（保守基地）の設置位置、構造形式、色合い等への配慮を行うことにより、改変や利用性への影響の回避又は低減を図ることができる。

鉄道施設の形状等の工夫による近傍の風景への調和の配慮を行うことにより、快適性への影響の低減を図ることができる。これらの環境保全措置は、効果も十分期待できる。

したがって、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在による主要な人と自然との触れ合いの活動の場へ及ぼす影響は、事業者の実行可能な範囲でその影響を回避又は低減が図られていると評価する。