

## 8-5-2 人と自然との触れ合いの活動の場

### (1) 調査

#### 1) 調査項目等

調査項目	調査の手法及び調査地域等
・人と自然との触れ合いの活動の場の概況 ・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	文献調査：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い、必要に応じて現地踏査を行った。 現地調査：文献、資料により選定した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を把握した。  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、車両基地を対象に鉄道施設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。  調査地点：現地調査；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。  調査期間：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

#### 2) 調査結果

##### ア. 人と自然との触れ合いの活動の場の概況

調査地域には、花や木々の観賞や散策、ウォーキング等の場となっている自然歩道や公園、神社等が存在する。

主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、緑豊かな自然と旧街道（中山道）などの歴史や文化にふれることのできる自然歩道（中部北陸自然歩道「奥恵那峡と青邨記念館へのみち」、東海自然歩道「中山道宿場めぐりのみち」、東海自然歩道「みたけの森をめぐるみち」）や国指定天然記念物である坂本のハナノキ自生地、中山道散策の立寄り地点となっている富士浅間神社、湖畔をめぐり新緑や紅葉を楽しめる小淵ため池公園がある。

##### 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表8-5-2-1に示す。

表 8-5-2-1 (1) 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

地点 番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
01	中部北陸自然歩道 「奥恵那峡と青邨 記念館へのみち」	分布	苗木城バス停からから玉蔵橋、桃山公園及び本町公園を通り、中津川駅まで続く、5.7kmのコースである。
		利用の 状況	利用者の多くは散歩等を目的としており、初夏の新緑や秋の紅葉の時期に利用が多い。JRさわやかウォーキング及びなかつウォークで利用されており、イベント開催時には多くの参加者が訪れる。主な交通手段は、苗木城バス停又はJR中央本線中津川駅から徒歩である。
		利用環境 の状況	沿道には、中部北陸自然歩道を示す案内看板が整備されている。木曾川にかかる玉蔵橋からは、廃線となった北恵那鉄道の鉄橋と遠景に笠置山を眺望できる。
現地 の 状 況			案内看板
			ウォーキングの様子 (桃山公園)
		玉蔵橋からの眺望	

表 8-5-2-1 (2) 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

地点番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
02	東海自然歩道 「中山道宿場めぐりのみち」	分布	J R 中央本線武並駅より、大湫宿を通り細久手口バス停まで続く、15.1 km のコースである。
		利用の状況	主な利用者は散歩等を目的としており、秋の紅葉時期には多くの人々に利用されている。また、J R さわやかウォーキングで利用されており、多くの参加者が訪れる。 主な交通手段は、J R 中央本線の武並駅又は細久手口バス停より徒歩である。
		利用環境の状況	沿道には自然色の濃い里地・里山の風景が展開しており、山地・丘陵地、田園風景等を望むことができる。特に、大湫や細久手辺りの中山道は、高原の樹海の中を通過しており、起伏の激しい十三峠、難所の琵琶峠、石畳の多い山道、沼地・湿地が点在する。また、休憩所が所々に整備されている。

現地の状況



案内看板



休憩所



ウォーキングの様子

表 8-5-2-1 (3) 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

地点 番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
03	東海自然歩道 「みたけの森を めぐるみち」	分布	名鉄広見線御嵩駅より、大萱古窯跡群及び可児郷土歴史館を通り久々利バス停まで続く、8.9kmのコースである。
		利用の 状況	主な利用者は散歩等を目的としている。 主な交通手段は、名鉄広見線御嵩駅及び久々利バス停から徒歩である。
		利用環境 の状況	泳宮古跡、可児郷土歴史館及び大萱古窯跡群といった歴史を伝える貴重な文化財に触れることができる。また、沿道にはレッドデータブック等で重要種に指定されているヒトツバタゴ自生地が存在する。
現 地 の 状 況		大萱古窯跡群	
		休憩所	

表 8-5-2-1 (4) 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

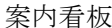
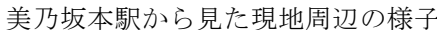
地点 番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
04	坂本の ハナノキ自生地	分布	中津川市西部にあり、J R 中央本線美乃坂本駅より南東 100m に位置する、面積約 0.3ha のハナノキの自生地である。日本で初めてハナノキ自生地として『植物学雑誌』に報告された。
		利用の 状況	美乃坂本駅周辺の住宅街にあり、集会所も近隣にあり地元の住民に利用されている。 主な交通手段は、自家用車又は徒歩である。
		利用環境 の状況	国指定の天然記念物であり、30 余株のハナノキがある。春に濃い紅色の花が集まって咲き、秋には紅葉がみられ、現地にはハナノキを説明する案内看板が整備されている。
現地 の 状 況			
	 案内看板		
			
	 ハナノキ紅葉時		
			
	 美乃坂本駅から見た現地周辺の様子		
			
	 現地周囲の様子 (集会所)		

表 8-5-2-1 (5) 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





地点 番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
05	富士浅間神社	分布	恵那市東部にあり、J R 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。
		利用の 状況	住宅地からも近く 8 月第 1 日曜日には例大祭が、12 月の第 1 日曜日には御湯立祭が、大晦日から元旦にかけては恵那市の民俗文化財に指定されている七福万歳が奉納される。 主な交通手段は徒歩である。
		利用環境 の状況	神社は、スギ、ヒノキで覆われている。周囲は水田が広がり、神社の外からは遠景に笠置山を望むことができ、四季折々の景色を楽しむことができる。
現地 の 状 況	 		
	笠置山と富士浅間神社	境内	
	 		
	例大祭	例大祭	

表 8-5-2-1 (6) 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

地点番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況	
06	小淵ため池公園	分布	可児市久々利地内の県道 84 号沿いにあり、自然石を活用した日本初となるロックフィルダムのため池周辺に整備された公園である。公園中央の上空で東海環状自動車道が交差する。	
		利用の状況	主な利用者は地元の住民であり、魚釣りやウォーキング等に利用されている。 主な交通手段は、自家用車、徒歩である。	
		利用環境の状況	池畔には遊歩道が整備され、散策を楽しむことができる。園内の展望台からは公園が見渡すことができ、春は桜やツツジ、秋には紅葉と四季折々の景色を楽しめる。	
現地の状況			園内の様子	展望台
				
				

(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）の存在

ア. 予測

7) 予測項目等

予測項目	予測の手法及び予測地域等
・鉄道施設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	<p>予測手法：事業特性を踏まえて、主要な人と自然との触れ合いの活動の場における分布及び利用環境の変化の程度について定性的に予測した。</p> <p>予測地域：鉄道施設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。</p> <p>予測地点：予測地域の内、鉄道施設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を適切に予測することができる地点を設定した。</p> <p>予測時期：鉄道施設の完成時とした。</p>

イ) 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 8-5-2-2 に示す。

表 8-5-2-2 (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  
(中部北陸自然歩道「奥恵那峡と青邨記念館へのみち」)

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（嵩上式）が自然歩道上空を通過するが、鉄道施設（嵩上式）による改変はない。
利用性の 変化の程 度	<p>利用性の変化 鉄道施設（嵩上式）による改変は生じないため、利用の支障が生じる箇所はない。</p> <p>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 257 号及び自然歩道に改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないものと予測する。</p>
快適性の変化の程度	鉄道施設（嵩上式）は中部北陸自然歩道と交差するため、コースからの景観に変化が生じるが、景観の変化は一部区間に限定されることから快適性の変化の程度は小さいと予測する。



表 8-5-2-2 (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  
(東海自然歩道「中山道宿場めぐりのみち」)

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（嵩上式）から約 350m 離れた場所にあり、鉄道施設（嵩上式）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（嵩上式）による改変は生じないため、利用の支障が生じる箇所はない。
	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県道 65 号及び自然歩道に改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないものと予測する。
快適性の変化の程度		鉄道施設（嵩上式）が東海自然歩道と近接するため、コースからの景観に変化が生じるが、景観の変化は一部区間に限定されることから快適性の変化の程度は小さいと予測する。

表 8-5-2-2 (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  
(東海自然歩道「みたけの森をめぐるみち」)

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（嵩上式）から約 500m 離れた場所にあり、鉄道施設（嵩上式）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（嵩上式）による改変は生じないため、利用の支障が生じる箇所はない。
	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県道 84 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ものと予測する。
快適性の変化の程度		鉄道施設（嵩上式）が東海自然歩道と近接するため、コースからの景観に変化が生じるが、景観の変化は一部区間に限定されることから快適性の変化の程度は小さいと予測する。

表 8-5-2-2 (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  
(坂本のハナノキ自生地)

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（駅）から約 450m 離れた場所にあり、鉄道施設（駅）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（駅）による改変は生じないため、利用の支障が生じる箇所はない。
	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市道に改変はないことから、鉄道施設の存在による到達時間・距離の変化は生じないものと予測する。
快適性の変化の程度		鉄道施設（駅）は、ハナノキ自生地から約 450m 離れた場所にあり、自生地の周囲は樹木や施設に囲まれているため、鉄道施設は視認されず、快適性の変化は生じないと予測する。

表 8-5-2-2 (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

(富士浅間神社)

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（嵩上式）から約 530m 離れた場所にあり、鉄道施設（嵩上式）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（嵩上式）による改変は生じないため、利用の支障が生じる箇所はない。
	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県道 410 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ものと予測する。
快適性の変化の程度		鉄道施設（嵩上式）は、富士浅間神社から約 530m 離れた場所にあり、神社の周囲は樹木に囲まれているため鉄道施設を視認できる場所は一部に限定され、快適性の変化の程度は小さいと予測する。

表 8-5-2-2 (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

(小淵ため池公園)

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（嵩上式）から約 210m 離れた場所にあり、鉄道施設（嵩上式）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（嵩上式）による改変は生じないため、利用の支障が生じる箇所はない。
	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県道 84 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ものと予測する。
快適性の変化の程度		公園内の展望台より鉄道施設（嵩上式）が視認できるが、視認できる景色は現状においても東海環状自動車道が見える風景であり、快適性の変化の程度は小さいと予測する。

イ. 環境保全措置

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、車両基地）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。

環境保全措置を表 8-5-2-3 に示す。

表 8-5-2-3 環境保全措置

環境保全措置	実施の適否	環境保全措置の検討結果
鉄道施設の設置位置、構造への配慮	適	鉄道施設の設置位置、構造形式に配慮することで、改変による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周辺景観への調和の配慮	適	鉄道施設の形状等の工夫による周辺景観への調和に配慮することで、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。

## 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、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しないものとする。

## エ. 評価

### 7) 評価項目等

評価項目	評価手法
・鉄道施設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	・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検討を行った。

### 1) 評価結果

#### a) 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、駅、車両基地）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するため、表 8-5-2-3 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と評価する。