

8-5-2 人と自然との触れ合いの活動の場

工事の実施（工事施工ヤード及び工事用道路の設置）及び鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設）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、橋梁、車両基地、換気施設を対象に工事施工ヤード及び工事用道路の設置、鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設）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。

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

調査地域には、花及び紅葉等の観賞、散策及びサイクリング等の場となっている公園及び河川が存在する。

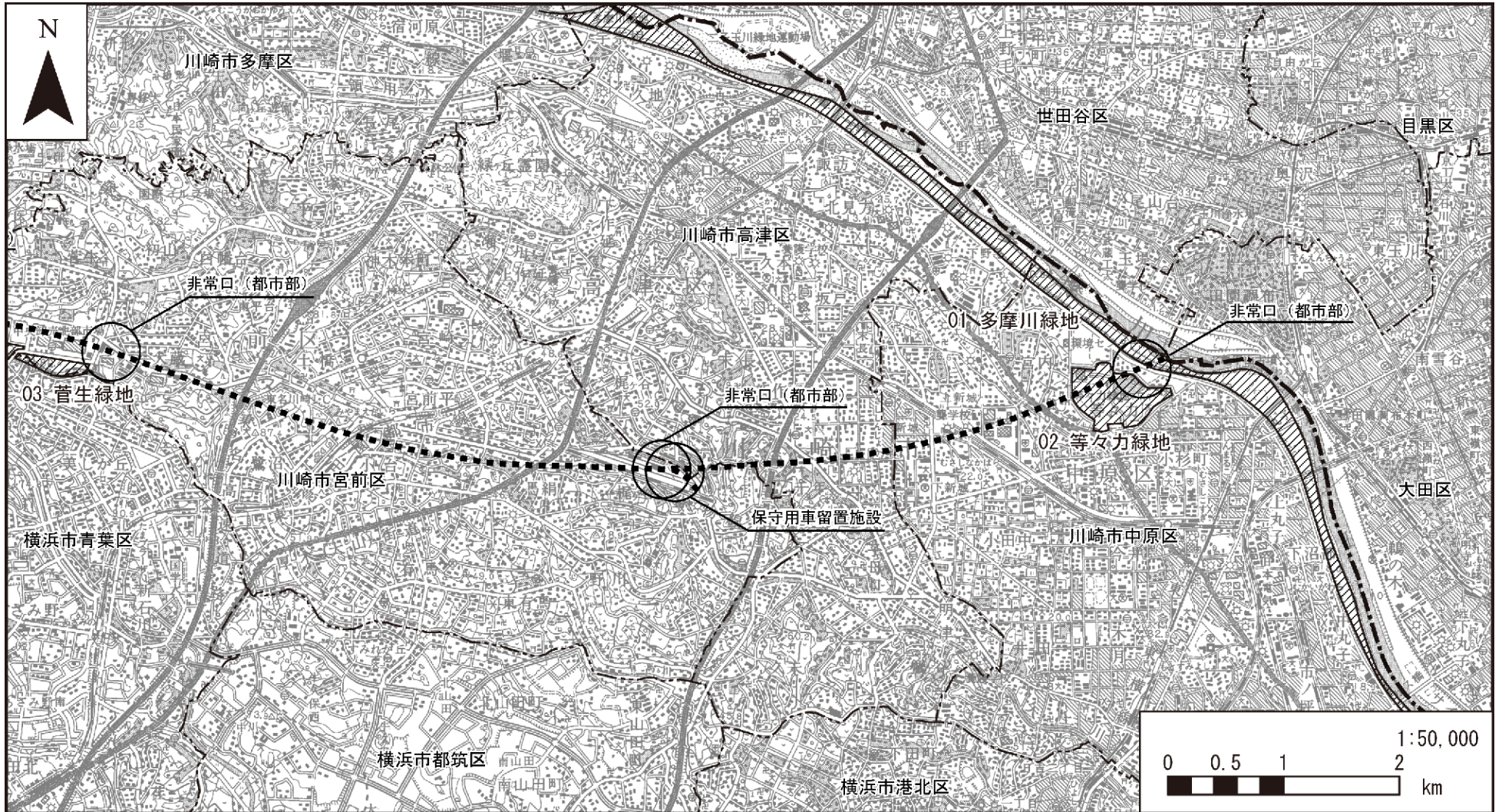
主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、多摩川河川敷に位置し風致地区に指定されている多摩川緑地、等々力緑地、丘陵樹林を保存・活用した菅生緑地、緑地に囲まれた釣施設である FISH・ON!王禅寺、一級河川である相模川、道志川、県立丹沢大山自然公園内にある鳥居原園地がある。

7) 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、表 8-5-2-2 及び図 8-5-2-1 に示す。

表 8-5-2-1 調査地点

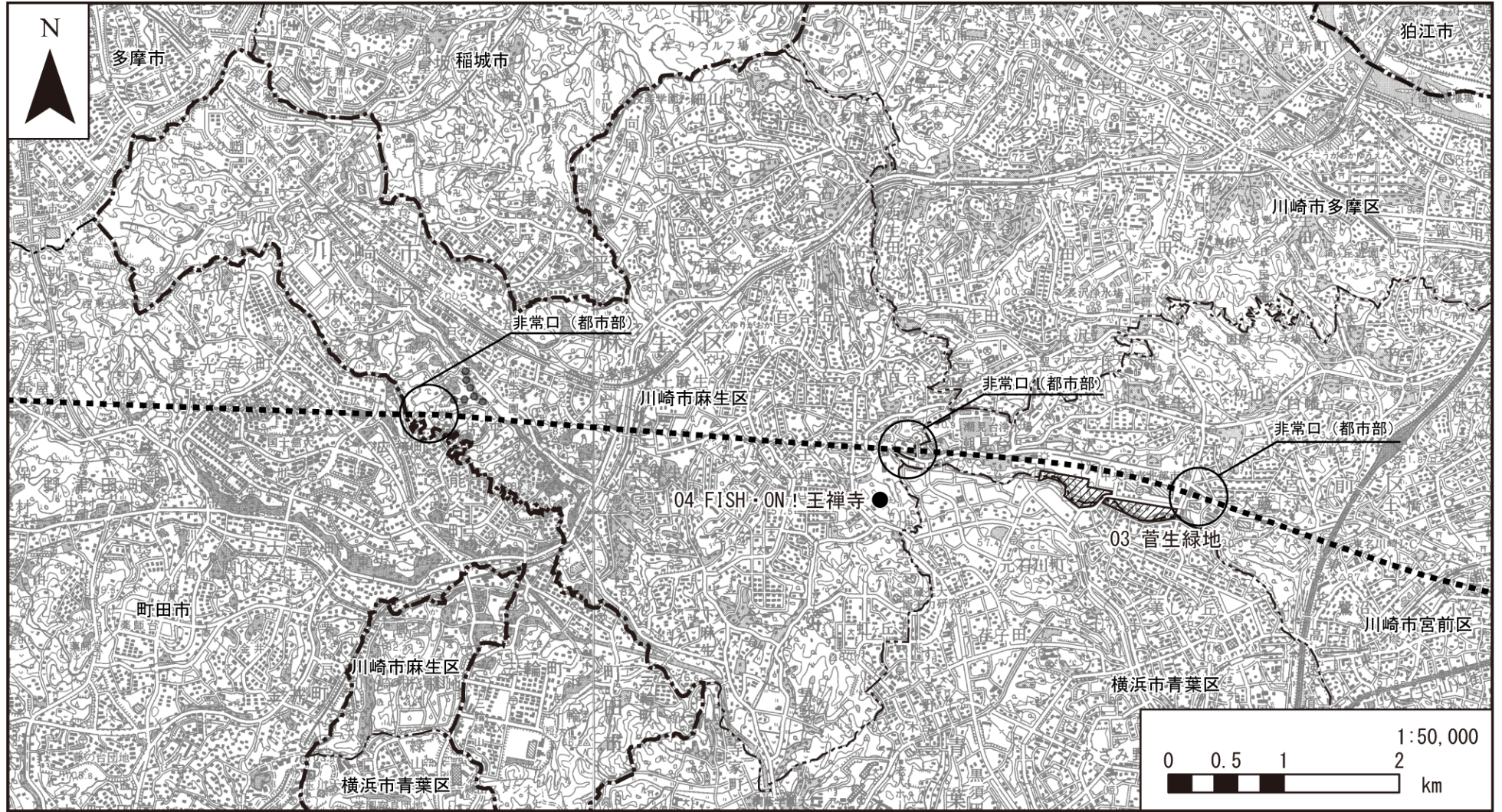
番号	調査地点	計画施設
01	多摩川緑地	換気施設
02	等々力緑地	換気施設
03	菅生緑地	換気施設
04	FISH・ON!王禅寺	換気施設
05	相模川	橋梁
06	道志川	橋梁
07	鳥居原園地	車両基地



凡例

- 計画路線 (トンネル部) ▨ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場 (範囲)
- 計画路線 (地上部)
- 都県境
- 市区町村境

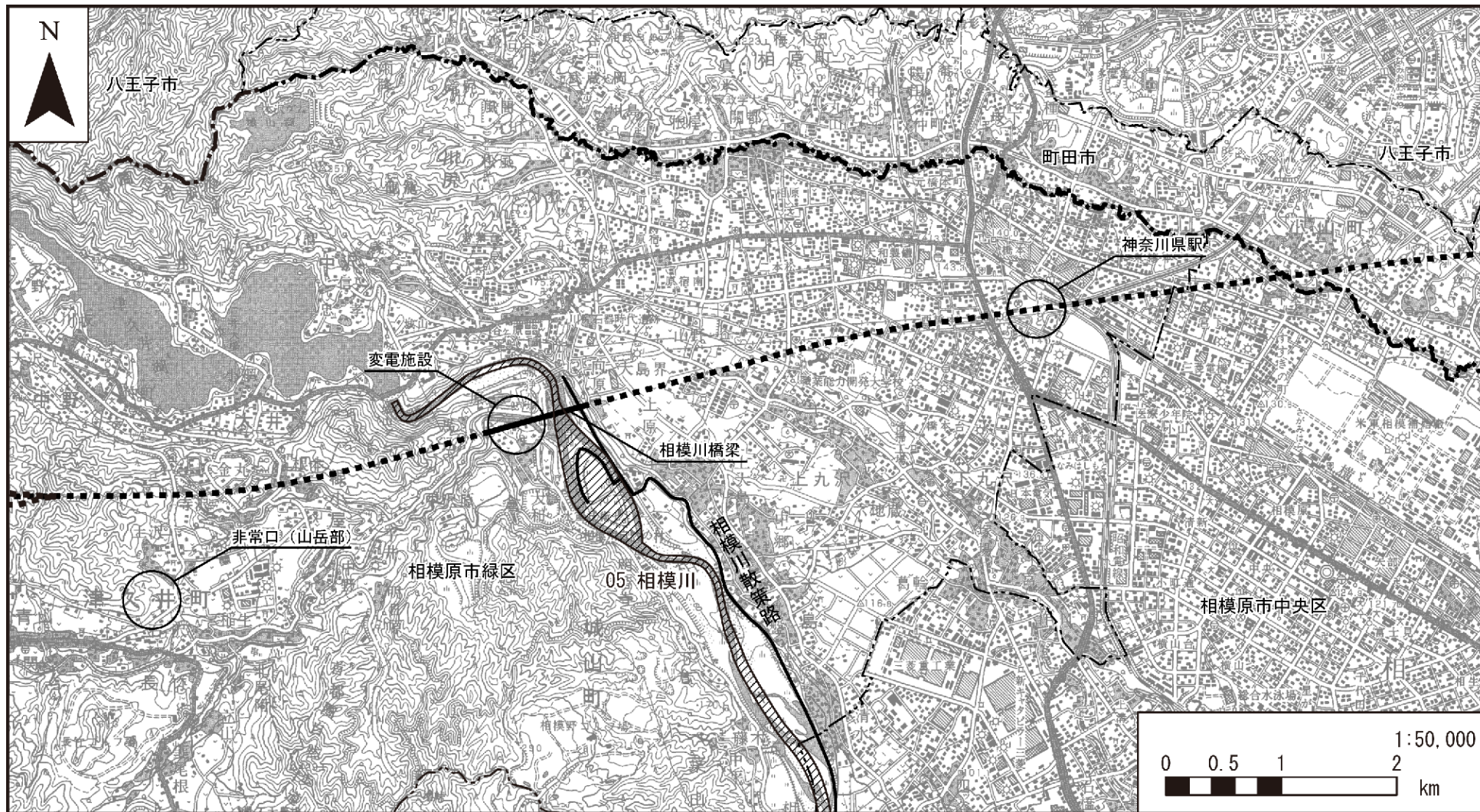
図8-5-2-1(1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の状況図



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 計画路線(地上部)
- 工事用道路
- 都県境
- 市区町村境
- ▨ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲)
- 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(施設)

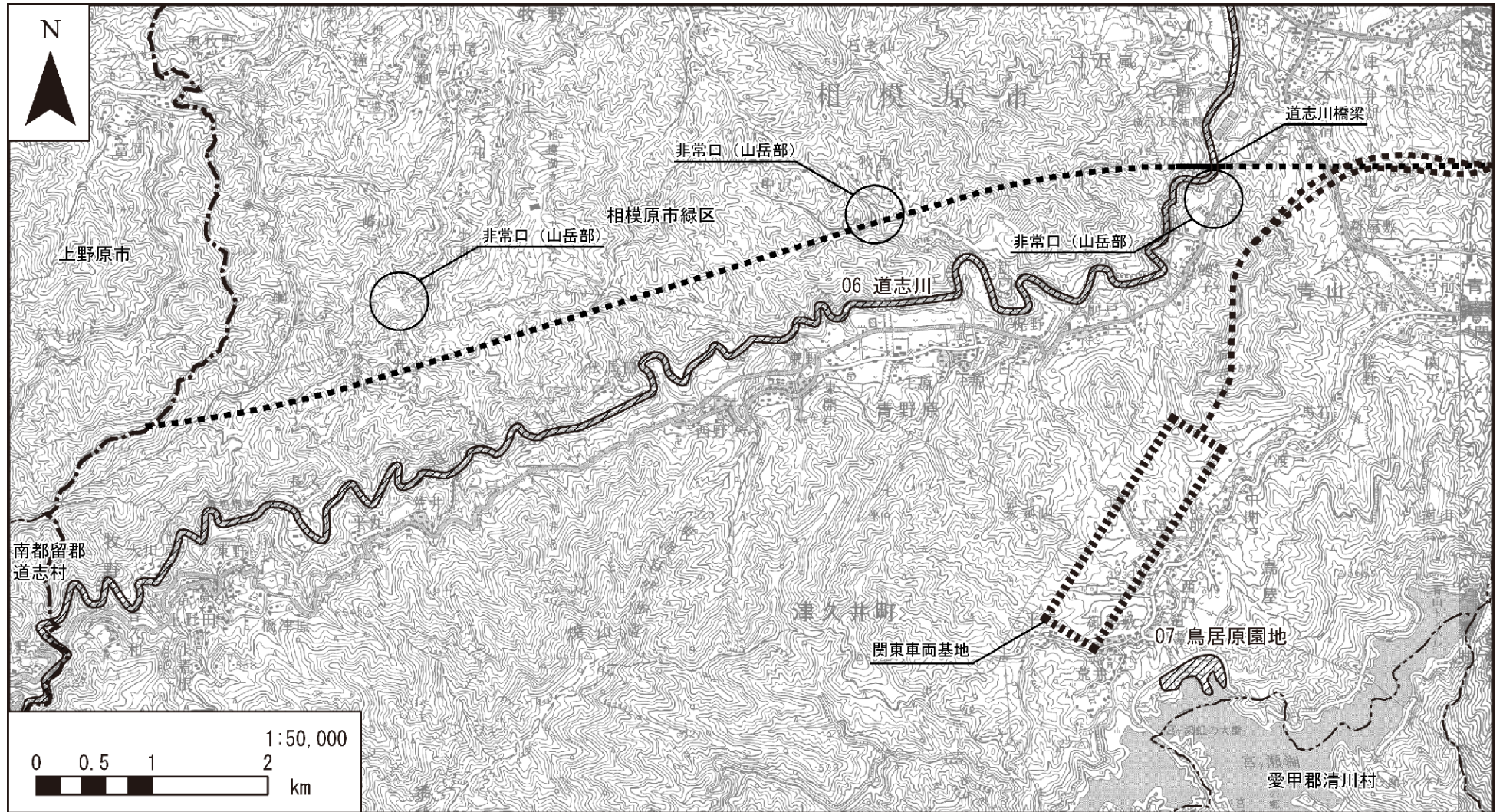
図8-5-2-1(2) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の状況図



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 計画路線(地上部)
- - - 都県境
- - - - 市区町村境
- ▨ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲)
- ~ 散策路

図8-5-2-1(3) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の状況図



凡例

- 計画路線(トンネル部) ▨ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲)
- 計画路線(地上部)
- 都県境
- 市区町村境
- ・ 関東車両基地は地上部で計画

図8-5-2-1(4) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の状況図

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分布、利用の状況
及び利用環境の状況

番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
01	多摩川緑地	分布	川崎市川崎区殿町から多摩区菅野戸呂に位置する緑地である。
		利用の状況	サイクリング、ジョギング、散歩、休憩等で多く利用されている。また河川敷では、野球、テニス等での利用が見られる。 主なアクセス手段は、徒歩、自転車、バイク等であり、車両は、等々力緑地の駐車場等を利用していると思われる。また、土日祝、振替休日、年末年始のみ使用可能である駐車場（303台）が河川敷内にある。
		利用環境の状況	堤防上には、多摩川サイクリングコース、休憩用のベンチ等が整備されており、ベンチの周辺には桜並木が植栽されている。河川敷には、野球グラウンド、サッカーグラウンド、テニスコート、芝生、通路、水路等が整備されている。水路周辺の河川敷、多摩川は、「とどろき水辺の楽校」の活動フィールドとなっている。
現地の状況			
	【堤防上の多摩川サイクリングコース、休憩用のベンチ等】		【河川敷内の野球グラウンド】

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分布、利用の状況
及び利用環境の状況

番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
02	等々力緑地	分布	等々力緑地は川崎市のほぼ中央にある、中原区の多摩川の南側に位置する緑地である。
		利用の状況	緑地内にある等々力陸上競技場はJリーグ川崎フロンターレのホームグラウンド及び各種スポーツ大会の会場として利用され、スポーツの拠点となっている。その他とどろきアリーナ、市民ミュージアム等があり、緑地内は遊具遊び、釣り、散歩、休憩等で多く利用されている。 主なアクセス手段は、自動車、自転車、徒歩、バスである。緑地内には、4箇所の駐車場（計687台）がある。
		利用環境の状況	J R南武線武蔵小杉駅、東急東横線新丸子駅より約1kmの所にある、川崎市を代表する総合公園のひとつである。緑地内には陸上競技場、硬式野球場、テニスコート場、サッカー場、プール等の運動施設、ふるさとの森、日本庭園、四季園、ヘラブナ釣り等が年間を通じて楽しめる釣池等がある。園内は約83万本の樹木が植えられ、緑に囲まれており、自然とのふれあいが楽しめる。



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

番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
03	菅生緑地	分布	菅生緑地は川崎市の北西部、宮前区に立地する川崎市中央卸売市場北部市場南側の横浜市境に位置する緑地である。
		利用の状況	遊具遊び、散歩、休憩等で利用されている。なお、菅生緑地は宮前区市民健康の森となっており、「水沢森人の会」が定期的に里山管理活動及びイベントを行っている。 駐車場、駐輪場がないため、主なアクセス手段は、徒歩及びバスであると思われる。
		利用環境の状況	自由広場、東屋は、緑に囲まれており、自然とのふれあいが楽しめる。アスレチック遊具、斜面を利用した遊具（縄文やぐら）、草地広場において、緑を見ながら遊ぶことができる。見晴し台周辺は、木が生い茂っており、木陰の鳥等を観察することができる。
現地の状況			
	【広場】	【遊具】	

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分布、利用の状況
及び利用環境の状況

番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
04	FISH・ON!王禅寺	分布	川崎市麻生区の田園調布学園大学、川崎市王禅寺余熱利用市民施設ヨネッティー王禅寺及び環境局王禅寺処理センターの南側に位置する釣施設である。
		利用の状況	釣りでの利用がほとんどであるが、一部バーベキューの利用も見られる。 主なアクセス手段は自動車であるが、バイク、徒歩、バスによるアクセスもあると思われる。 各釣池を囲むように駐車場（計200台）がある。
		利用環境の状況	緑に囲まれた4箇所の池で、複数の方法での釣りが楽しめる。園内にはホテルのせせらぎがある。
現地の状況			
	【釣池①】		【釣池②】

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分布、利用の状況
及び利用環境の状況



番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
05	相模川	分布	山梨県、神奈川県を流れ相模湾に注ぐ一級河川であり、相模原市の中央部に位置する。 相模川左岸に「相模川散策路」が整備されている。
		利用の状況	右岸河原に車両を乗り入れて、バーベキュー、釣り、休憩等の利用が多く見られる。特に鮎釣り漁期の6月から10月には、多くの釣り客が訪れる。夏季には、水辺での水遊び、舟で対岸へ渡河する自然との触れ合い、日光浴等の利用も見られる。また、カヌー教室等の練習場としての利用も見られる。 左岸の相模川散策路の利用は少なく、たまに散策・ジョギング者を見かける程度である。 主なアクセス手段は、自動車である。右岸河原内に駐車スペース(約15台)があるが、直接河原に車両を乗り入れている利用者が多く見られる。
		利用環境の状況	左岸は、川沿いの樹林、岩場等があり、自然豊かな景色の中で寛げる。右岸の河原の斜面中腹には、公衆便所・水道がある。なお、城山ダムの放流口に近いため放流時には警報音で注意が喚起される。
現地の状況			
	【鮎釣り】		【相模川散策路】

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分布、利用の状況
及び利用環境の状況

番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
06	道志川	分布	山梨県、神奈川県を流れ津久井湖付近で相模川に合流する一級河川であり、相模原市緑区の中央に位置する。
		利用の状況	弁天橋近くの河原では夏場にバーベキュー等の利用が多く見られる。 主なアクセス手段は自動車であり、横浜市水道局青山水源事務所の北東側の道より、河原へのアクセスが可能である。
		利用環境の状況	下流弁天橋近くでは川の流が緩やかで、水深が浅いため、川の中に入り水遊びがしやすい状況である。公衆便所、水道等の設備は、整備されていない。
現地の状況			
	【横浜市水道局青山水源地位付近から上流方向】	【弁天橋近くの河川敷】	

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分布、利用の状況
及び利用環境の状況

番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
07	鳥居原園地	分布	相模原市緑区鳥屋宮ヶ瀬湖の北東側に位置する園地である。
		利用の状況	園地内で散歩及び休憩等、駐車場で休憩をする利用が多く見られる。秋季には、宮ヶ瀬湖及びその周辺の山林の紅葉の風景を写生する利用が見られる。 主なアクセス手段は、自動車、バイク、バスである。園地の北東側に駐車場（自動車約 145 台、バイク約 40 台）がある。
		利用環境の状況	噴水、花壇、ベンチ等がある芝地である湖畔庭園、鳥居原ふれあいの館の前のベンチからは、宮ヶ瀬湖及び丹沢の山々を見ながら休憩することができる。 湖に向かう斜面には階段及び歩道等、湖畔沿いには岬の展望台（東屋）が整備されている。斜面には、ドウダンツツジが一面に植えてあり、秋季には紅葉が見られる。
現地の状況			
	【広場】	【駐車場の状況】	

(2) 予測及び評価

1) 工事の実施（工事施工ヤード及び工事用道路の設置）

ア. 予測

7) 予測項目

予測項目は、工事の実施（工事施工ヤード及び工事用道路の設置）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。

1) 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工事施工ヤード及び工事用道路の設置の可能性がある範囲を重ね合わせ、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及び程度を把握した。

イ. 予測地域

対象事業実施区域及びその周囲の内、工事施工ヤード及び工事用道路の設置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。

改変の可能性がある範囲として「第3章 表 3-4-2-1」に示す範囲を設定した。なお、換気施設は「環境影響評価関連図」に示した円の中心から半径 100m の範囲を、改変の可能性がある範囲として設定した。

7) 予測地点

予測地点は、予測地域の内、工事施工ヤード及び工事用道路の設置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。

1) 予測対象時期

予測対象時期は、工事中とした。

7) 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は、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
(多摩川緑地)**

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		工事施工ヤードは多摩川堤防と市道幸多摩線に隣接した堤内地にあり、工事施工ヤードによる多摩川緑地の改変はない。
利用性の 変化の程度	利用性の 変化	工事施工ヤード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と予測する。
	到達時間・ 距離の 変化	工事施工ヤードが多摩川緑地へのアクセスを阻害することは無く、また、工事用車両は工事施工ヤードから直接市道幸多摩線に乗り入れること、堤内（市街地、等々力緑地）と多摩川緑地を結ぶ動線は市道幸多摩線を横断する必要があるが、横断歩道には横断歩行者用信号が整備されていることから、到達時間・距離の変化は生じない。また、工事用車両による交通への影響は「安全（交通）」の項の予測結果に示すとおりほとんどないことから、利用者の到達時間・距離の変化の程度は小さいと予測する。
快適性の変化の程度		工事施工ヤードは多摩川堤防上の自転車、歩行者道及び河川敷内からある程度離れた場所にある。河川敷から工事施工ヤードは視認できない。多摩川堤防上の一部からは工事施工ヤードが視認でき、快適性に対する影響が考えられるが仮設物の形式、色合いの検討を行うため快適性の変化の程度は小さいと予測する。

**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
(等々力緑地)**

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		工事施工ヤードは等々力緑地における公園事業認可区域外に設置する。
利用性の 変化の程度	利用性の 変化	工事施工ヤードは等々力緑地の公園事業認可区域外に設置するため、利用の支障が生じる箇所はないと予測する。
	到達時間・ 距離の 変化	工事施工ヤードが等々力緑地へのアクセスを阻害することは無く、また、工事用車両は工事施工ヤードから直接市道幸多摩線に乗り入れることから、等々力緑地へのアクセス動線に影響は無く、到達時間・距離の変化は生じない。また、工事用車両による交通への影響は「安全（交通）」の項の予測結果に示すとおりほとんどないことから、利用者の到達時間・距離の変化の程度は小さいと予測する。
快適性の変化の程度		工事施工ヤードは等々力緑地における公園事業認可区域外に設置する。等々力緑地から工事施工ヤードの視認性は低く、快適性の変化の程度は小さいと予測する。

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
(相模川散策路)

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		橋梁工事に際し、工事施工ヤードを設置するため相模川左岸の相模川散策路を工事区域が横切るが、相模川散策路の全延長に対する当該区間長の割合はわずかである。
利用性の变化の程度	利用性の变化	工事区域が設置される期間に、相模川散策路の利用者に対する利用性への影響が考えられるが、相模川散策路の全延長に対する当該区間長の割合はわずかであるため、利用性の变化の程度は小さいと予測する。
	到達時間・距離の変化	工事区域が設置される期間、相模川散策路の利用者に対する利用性への影響を与えるが、アクセスそのものに影響を与えるものではないと予測する。
快適性の変化の程度		相模川左岸の相模川散策路を工事区域が横切るものの相模川散策路の全延長に対する当該区間長の割合はわずかであるうえ、仮設物の形式、色合いの検討を行うため快適性の変化の程度は小さいと予測する。

ウ. 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、工事の実施（工事施工ヤード及び工事用道路の設置）に係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

環境保全措置	実施の適否	環境保全措置の検討結果
工事施工ヤード外への工事用車両の進入禁止	適	工事施工ヤード外への工事用車両の進入を原則禁止することにより、利用性への影響を緩和する効果があることから、環境保全措置として採用する。
散策路ルート機能の確保	適	散策路ルート機能を確保することにより、利用性への影響を緩和する効果があることから、環境保全措置として採用する。
市民及び利用者への工事情報等の適切な周知	適	案内板及びチラシ等により利用上の支障事項及び迂回ルート等を周知することで、利用性への影響を緩和する効果があることから、環境保全措置として採用する。
仮設物の形式、色合いの検討	適	仮設物の形式、色合いを検討することにより、快適性への影響を緩和する効果があることから、環境保全措置として採用する。
工事施工ヤード及び工事用道路をできる限り小さくすること	適	工事施工ヤードにおいて、工事の規模に適した規格の設備や建設機械を使用すること及びその設備等の配置を効率的にすることで、施工ヤードの設置による改変が小さくなるよう計画する。また、人と自然との触れ合いの活動の場の機能を把握したうえで、利用性への影響を小さくするような工事用道路のルート及び仕様を計画していくことで利用性への影響を緩和することができることから、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、工事の実施（工事施工ヤード及び工事用道路の設置）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「工事施工ヤード外への工事用車両の進入禁止」、「散策路ルート機能の確保」、「市民及び利用者への工事情報等の適切な周知」、「仮設物の形式、色合いの検討」及び「工事施工ヤード及び工事用道路をできる限り小さくすること」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

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	工事施工ヤード外への工事用車両の進入禁止
	位置・範囲	変更区域周辺
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	工事施工ヤード外への工事用車両の進入を原則禁止することにより、利用性への影響を緩和することができる。	
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

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	散策路ルート機能の確保
	位置・範囲	変更区域周辺
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	散策路ルート機能を確保することにより、利用性への影響を緩和することができる。	
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

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	市民及び利用者への工事情報等の適切な周知
	位置・範囲	変更区域周辺
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	案内板及びチラシ等により、利用上の支障事項及び迂回ルート等を周知することで利用性への影響を緩和することができる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-5-2-5(4) 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	仮設物の形式、色合いの検討
	位置・範囲	変更区域周辺
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	仮設物の形式、色合いを検討することにより、快適性への影響を緩和することができる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-5-2-5(5) 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	工事施工ヤード及び工事用道路をできる限り小さくすること
	位置・範囲	改変区域周辺
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	工事施工ヤードにおいて、工事の規模に適した規格の設備や建設機械を使用すること及びその設備等の配置を効率的にすることで、施工ヤードの設置による改変が小さくなるよう計画する。また、人と自然との触れ合いの活動の場の機能を把握したうえで、利用性への影響を小さくするような工事用道路のルート及び仕様を計画していくことで利用性への影響を緩和することができる。	
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。環境保全措置を実施することで予測結果より環境影響は低減される。

エ. 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、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。

オ. 評価

ア) 評価の手法

a) 回避又は低減に係る評価

環境保全措置の検討結果を踏まえ、工事施工ヤードの設置に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が、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した。

イ) 評価結果

a) 回避又は低減に係る評価

本事業では、工事の実施（工事施工ヤード及び工事用道路の設置）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について、「工事施工ヤード外への工事用車両の進入禁止」、「散策路ルート機能の確保」、「市民及び利用者への工事情報等の適切な周知」、「工事施工ヤード及び工事用道路をできる限り小さくすること」の環境保全措置を確実に実施することにより、利用性への影響を緩和することができる。また、工事中、「仮設物の形式、色合いの検討」の環境保全措置を確実に実施することにより快適性への影響を緩和することができることから、工事の実施（工事施工ヤード及び工事用道路の設置）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の回避又は低減が図られているものと評価する。

2) 鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設）の存在

ア. 予測

7) 予測項目

予測項目は、鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設）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。

1) 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の可能性のあ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。

7) 予測地域

対象事業実施区域及びその周囲の内、鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設）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。

改変の可能性のある範囲として「第3章 表 3-4-2-1」に示す範囲を設定した。なお、換気施設は「環境影響評価関連図」に示した円の中心から半径 100m の範囲を、改変の可能性のある範囲として設定した。

1) 予測地点

予測地点は、予測地域の内、鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設）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。

わ) 予測対象時期

予測対象時期は、鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設）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は、表 8-5-2-6 に示す。

**表 8-5-2-6(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
(多摩川緑地)**

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（換気施設）は多摩川堤防と市道幸多摩線に隣接した堤内地にあり、鉄道施設（換気施設）による多摩川緑地の改変はない。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（換気施設）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と予測する。
	到達時間・距離の変化	鉄道施設（換気施設）が多摩川緑地へのアクセスを阻害することは無いことから、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		多摩川河川敷から鉄道施設（換気施設）は視認できず、快適性の変化はない。 多摩川堤防上の一部からは鉄道施設（換気施設）が視認できるが、風致地区における鉄道施設の視認性への配慮を行うため快適性の変化の程度は小さいと予測する。

**表 8-5-2-6(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
(等々力緑地)**

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（換気施設）は等々力緑地の公園事業認可区域外に設置する。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（換気施設）は等々力緑地内の公園事業認可区域外に設置するため、利用の支障が生じる箇所はないと予測する。
	到達時間・距離の変化	鉄道施設（換気施設）が等々力緑地へのアクセスを阻害することは無いことから、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		鉄道施設（換気施設）に近接するものの、風致地区における鉄道施設の視認性への配慮を行うため快適性の変化の程度は小さいと予測する。

表 8-5-2-6(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
(菅生緑地)

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		菅生緑地は鉄道施設（換気施設）からある程度離れた場所にあり、鉄道施設（換気施設）による菅生緑地の改変はない。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（換気施設）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と予測する。
	到達時間・距離の変化	鉄道施設（換気施設）が菅生緑地へのアクセスを阻害することは無いことから、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		「景観」の項の予測結果に示すとおり、菅生緑地から鉄道施設（換気施設）への視認性は低く、快適性の変化の程度は小さいと予測する。

表 8-5-2-6(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
(FISH・ON!王禅寺)

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		FISH・ON!王禅寺は鉄道施設（換気施設）からある程度離れた場所にあり、鉄道施設（換気施設）によるFISH・ON!王禅寺の改変はない。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（換気施設）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と予測する。
	到達時間・距離の変化	鉄道施設（換気施設）がFISH・ON!王禅寺へのアクセスを阻害することは無いことから、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		FISH・ON!王禅寺から鉄道施設（換気施設）は視認できず、快適性の変化は無いと予測する。

表 8-5-2-6(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
(相模川)

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		河川内の一部に橋脚を設置する。
利用性の変化の程度	利用性の変化	一部河川内を占有するため、河原及び水面の利用が制約されるが、河川面に対する占有面積はごくわずかであるため、利用性の変化の程度は小さいと予測する。 なお、相模川左岸の「相模川散策路」は、完成後においては利用環境が確保されることから利用性の支障が生じる箇所はないと予測する。
	到達時間・距離の変化	完成後において鉄道施設（橋梁）が相模川へのアクセスを阻害することは無いことから、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		「景観」の項の予測結果に示すとおり、相模川から鉄道施設（橋梁）の視認性は高いが、鉄道施設（橋梁）は、規模、支間長の観点から景観への影響を考慮して、有識者による検討会を設置し、構造形式、形状等について検討しており、整合のとれた新たな景観となると予測する。

表 8-5-2-6(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
(道志川)

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		河川区域外の一部に橋脚を設置する。
利用性の変化の程度	利用性の変化	利用が見込まれる弁天橋付近は、鉄道施設（橋梁）からある程度離れた場所にあるため、利用の支障が生じる箇所はないと予測する。
	到達時間・距離の変化	鉄道施設（橋梁）が道志川へのアクセスを阻害することは無いことから、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		弁天橋付近から鉄道施設（橋梁）は視認できず、快適性の変化は無いと予測する。

表 8-5-2-6(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
(鳥居原園地)

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（車両基地）からある程度離れた場所にあり、鉄道施設（車両基地）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（車両基地）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と予測する。
	到達時間・距離の変化	鉄道施設（車両基地）が鳥居原園地へのアクセスを阻害することは無いことから、到達時間・距離の変化は生じない。また、関連車両による交通への影響は「安全（交通）」の項の予測結果に示すとおりほとんどないことから、自動車等による利用者の到達時間・距離の変化の程度は小さいと予測する。
快適性の変化の程度		鳥居原園地から鉄道施設（車両基地）は視認できず、快適性の変化は無いと予測する。

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（嵩上式、車両基地、換気施設）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 8-5-2-7 に示す。

表 8-5-2-7 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
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、改変及び利用性への影響を回避又は緩和する効果があることから、環境保全措置として採用する。
鉄道施設の改変区域をできる限り小さくすること	適	鉄道施設の改変区域をできる限り小さくするように検討することは、樹木の改変及び公園内施設の利用性への影響を緩和する効果があることから、環境保全措置として採用する。
風致地区における鉄道施設の視認性への配慮	適	鉄道施設周辺に植栽等を施すことにより、快適性への影響を緩和できることから、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、配置の工夫による周辺景観への調和の配慮により、快適性への影響を緩和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（嵩上式、車両基地、換気施設）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「鉄道施設の設置位置、構造への配慮」、「鉄道施設の改変区域をできる限り小さくすること」、「風致地区における鉄道施設の視認性への配慮」及び「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」を実施する。

環境保全措置の内容を表 8-5-2-8 に示す。

表 8-5-2-8(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	鉄道施設の設置位置、構造への配慮
	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	鉄道施設の設置位置、構造形式について配慮することで、改変及び利用性への影響を回避又は緩和することができる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-5-2-8(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	鉄道施設の改変区域をできる限り小さくすること
	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	鉄道施設の改変区域をできる限り小さくするように検討することにより、樹木の改変及び公園内施設の利用性への影響を緩和することができる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-5-2-8(3) 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	風致地区における鉄道施設の視認性への配慮
	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	風致地区における鉄道施設の視認性への配慮により、快適性への影響を緩和することができる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

表 8-5-2-8(4) 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	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
	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	鉄道施設の形状、配置の工夫による周辺景観への調和の配慮により、快適性への影響を緩和することができる。	
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 8-5-2-8 に示す。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、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) 評価の手法

a) 回避又は低減に係る評価

環境保全措置の検討結果を踏まえ、鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設）の存在に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が、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した。

イ) 評価結果

a) 回避又は低減に係る評価

本事業では、鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設）の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場への影響について、計画段階から「鉄道施設の設置位置、構造への配慮」、「鉄道施設の改変区域をできる限り小さくすること」の環境保全措置を確実に実施することにより、公園施設及び樹木の改変、利用性への影響を緩和することができる。また、「風致地区における鉄道施設の視認性への配慮」、「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」の環境保全措置を確実に実施することにより、快適性への影響を緩和することができることから、鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設）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の回避又は低減が図られているものと評価する。