

## 8-5-2 人と自然との触れ合いの活動の場

工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、工事施工ヤード及び工事用道路の設置）及び鉄道施設（トンネル）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。なお、工事施工ヤードには、発生土置き場を含む。

### (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状況の把握を行った。

#### 3) 調査地域

対象事業実施区域及びその周囲の内、山岳トンネル、非常口（山岳部）を対象に資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、工事施工ヤード及び工事用道路の設置又は鉄道施設（非常口（山岳部））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。なお、工事用車両の走行ルートである林道東俣線から延びる登山道については、200m 以上離れば、工事用車両の走行音もほとんど聞こえないと考えられることから、200m 程度の範囲を調査範囲とした。

#### 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

調査地域は、登山及び紅葉等の観賞並びに散策の場となっている。なお、調査地域の一部は奥大井県立自然公園に指定されている。

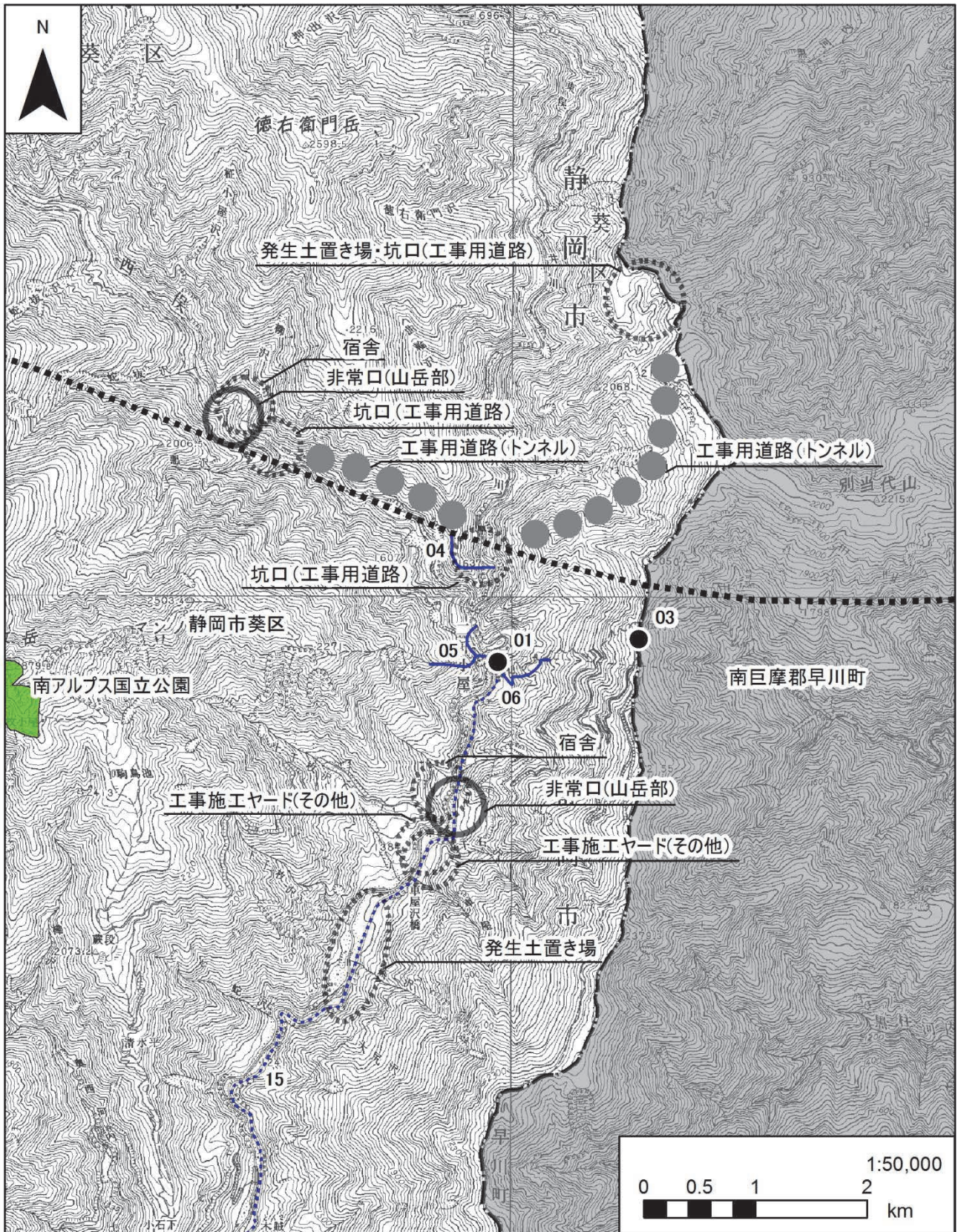
主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、登山ルート及びその拠点となる施設(山小屋)、二軒小屋ロッジに到る林道東俣線、展望台が2箇所ある伝付峠及び県道60号がある。

### 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、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	計画施設及び運行ルート
01	二軒小屋ロッジ	坑口(工事用道路)、林道東俣線
02	樫島ロッジ	発生土置き場、林道東俣線
03	伝付峠	坑口(工事用道路)、林道東俣線
04	登山ルート (蝙蝠岳登山口～徳右衛門岳方面)	坑口(工事用道路)、 特種東海製紙株式会社井川社有 林内管理道路
05	登山ルート (二軒小屋北吊橋～千枚岳方面)	坑口(工事用道路)、 特種東海製紙株式会社井川社有 林内管理道路
06	登山ルート (二軒小屋～伝付峠方面)	坑口(工事用道路)、林道東俣線
07	登山ルート (滝見橋～千枚岳方面)	発生土置き場、林道東俣線
08	登山ルート (滝見橋北～笹ヶ岳方面)	発生土置き場、林道東俣線
09	登山ルート (樫島～赤石小屋方面)	発生土置き場、林道東俣線
10	登山ルート (樫島～鳥森山方面)	発生土置き場、林道東俣線
11	登山ルート (聖沢登山口～聖平小屋方面)	発生土置き場、林道東俣線
12	登山ルート (中ノ宿吊橋～所ノ沢越方面)	発生土置き場、林道東俣線
13	登山ルート (青蘆山登山口～青蘆山方面)	発生土置き場、林道東俣線
14	登山ルート (茶臼岳登山口～ウソッコ沢小屋方面)	発生土置き場、林道東俣線
15	林道東俣線	発生土置き場、非常口(山岳部)、 本道路が運行ルート
16	県道60号 (畑蘆第一ダム駐車場～畑蘆湖ゲート)	本道路が運行ルート

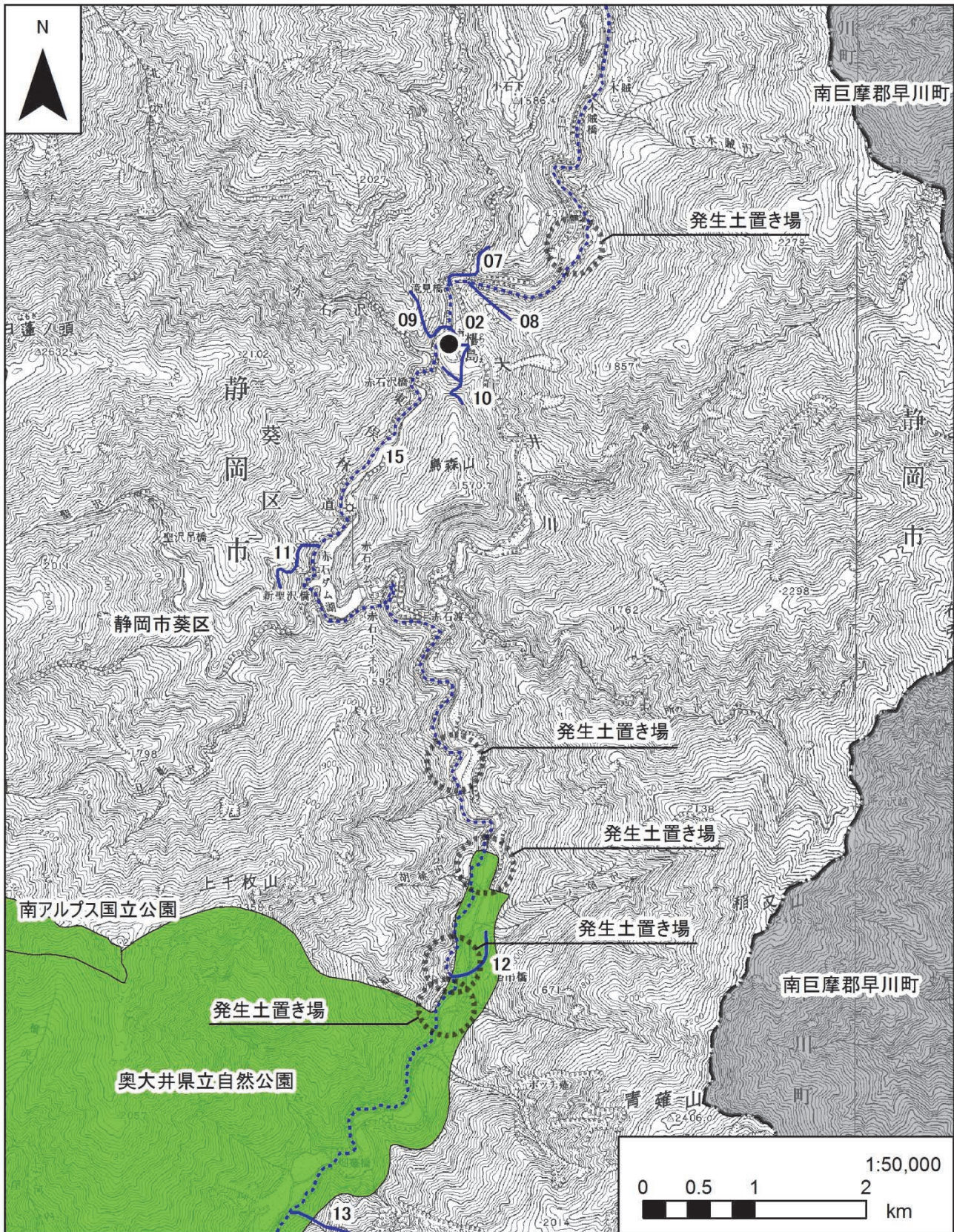


凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 県境
- 市区町村境
- 自然公園地域

- 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(登山ルート)
- 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(林道)
- 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(県道60号)

図 8-5-2-1(1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

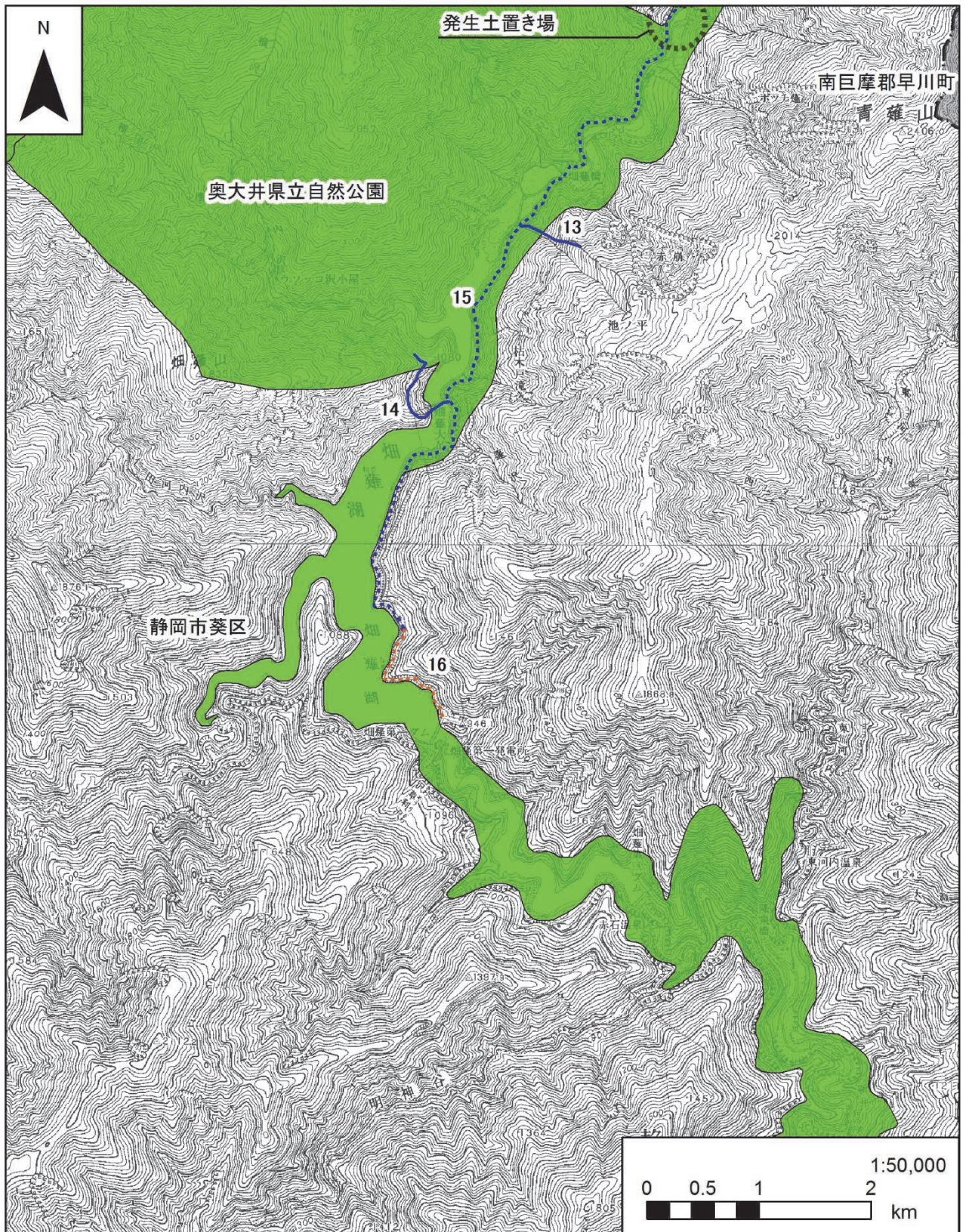


凡例

- ■ ■ 計画路線(トンネル部)
- 県境
- - - 市区町村境
- 自然公園地域

- 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(登山ルート)
- ⋯ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(林道)
- 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(県道60号)

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(トンネル部)
- 県境
- - - 市区町村境
- 自然公園地域

- 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(登山ルート)
- ⋯⋯ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(林道)
- ⋯⋯ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(県道60号)

図 8-5-2-1 (3) 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	二軒小屋ロッヂ	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約32kmに位置し、ロッヂ、山小屋、テント泊施設を含め総面積約600㎡の施設である。
		利用の状況	主に登山、周辺散策、釣り客の利用がある。 営業時期は4月下旬から11月上旬で、年間約2,000人が訪れる。主に夏季の利用が多い。 一般車両はアクセスできないが、営業期間中は畑薙第一ダムバス停からの送迎バスが運行されている。バスの所要時間は約1時間30分である。畑薙第一ダムバス停までは自動車でアクセスできる。
		利用環境の状況	ロッヂ(本館定員28名、新館定員8名)、山小屋(定員30名)に加え、テント泊施設がある。
現地の状況	 		

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	榎島ロッヂ	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約24kmに位置し、ロッヂ、山小屋、テント泊施設を含め総面積約38,000㎡の施設である。
		利用の状況	主に登山、周辺散策、釣り客の利用がある。 営業時期は4月下旬から11月上旬で、年間約6,000人が訪れる。主に夏季の利用が多い。 一般車両はアクセスできないが、営業期間中は畑薙第一ダムバス停からの送迎バスが運行されている。バスの所要時間は約1時間である。畑薙第一ダムバス停までは自動車でアクセスできる。
		利用環境の状況	ロッヂ(定員200名)、山小屋(定員20名)に加え、テント泊施設がある。 南アルプス自然ふれあいセンターが併設されており、宿泊者への登山・ハイキングの指導及び自然観察教室が開催されている。
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	伝付峠	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約33kmに位置している。
		利用の状況	二軒小屋ロッジをベースに手軽に登れるハイキングコースの目標として多くの登山者を迎えている。 二軒小屋ロッジから約2時間で登山できる。
		利用環境の状況	峠付近は平地になっている。 展望台が設置されており、南アルプス主脈のパノラマを楽しむことができる。
現地の状況			

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	登山ルート (蝙蝠岳登山口 ～徳右衛門岳方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約33kmに位置する。延長約5kmの登山ルートである(登山道入口から徳右衛門岳まで)。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 二軒小屋ロッジから徒歩約30分で登山ルートの入口にアクセスでき、所要時間約4.5時間の登山ルートである。
		利用環境の状況	南アルプス主脈から離れた展望の優れたルートであり手付かずの自然が残っている。随所に美しい森がある。
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	登山ルート (二軒小屋北吊橋 ～千枚岳方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約32kmに位置する。延長約4.5kmの登山ルートである(二軒小屋ロッジから千枚岳まで)。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 二軒小屋ロッジを出発点として所要時間約6時間で登山できるルートである。
		利用環境の状況	登山者が少なく静かな山行を楽しめ、また塩見岳の姿も美しい。
現地の状況			

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	登山ルート (二軒小屋 ～伝付峠方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約32kmに位置する。延長約2kmの登山ルートである(二軒小屋ロッジから伝付峠まで)。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 二軒小屋ロッジを出発点として、所要時間約2時間で登山できるルートである。
		利用環境の状況	二軒小屋ロッジをベースに手軽に登れるハイキングコースとして利用されている。登山道には大木が残っており、樹木観察ができる。6月にはイワカガミの花が見られる。
現地の状況			

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	登山ルート (滝見橋 ～千枚岳方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約25kmに位置する。延長約9kmの登山ルートである（滝見橋から千枚岳まで）。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 榎島ロッジから約15分で登山口にアクセスできる。 所要時間約7時間で登山できるルートである。
		利用環境の状況	オオシラビソの美しい森があり、見晴台では荒川三山、赤石岳がよく見える。
現地の状況			

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
08	登山ルート (滝見橋北 ～笹ヶ岳方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約25kmに位置する。延長約7kmの登山ルートである（滝見橋北から笹ヶ岳まで）。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 榎島ロッジから約15分で登山口にアクセスできる。 所要時間約7時間で登山できるルートである。
		利用環境の状況	非常に険しく初心者には難しい登山ルートである。
現地の状況			

表 8-5-2-2(9) 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
09	登山ルート (榎島 ～赤石小屋方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約24kmに位置する。延長約7kmの登山ルートである(榎島ロッジから赤石岳まで)。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 榎島ロッジを出発点として所要時間約8.5時間で登山できるルートである。
		利用環境の状況	登山ルート内の富士見平では赤石岳、聖岳、上河内岳、荒川三山を眺望できる。
現地の状況	 		

表 8-5-2-2(10) 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
10	登山ルート (榎島 ～鳥森山方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約24kmに位置する。延長約2kmの登山ルートである(榎島ロッジから鳥森山まで)。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 榎島ロッジを出発点として所要時間約1.5時間で登山できるルートである。
		利用環境の状況	榎島ロッジから手軽に登れるハイキングコースであり、山頂は北から西が切り開かれ赤石岳、聖岳を眺望できる。
現地の状況	 		

表 8-5-2-2(11) 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
11	登山ルート (聖沢登山口 ～聖平小屋方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約23kmに位置する。延長約7kmの登山ルートである(聖沢登山口から聖平小屋まで)。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 榎島ロッジから徒歩約1時間で登山口にアクセスできる。所要時間約6時間で登山できるルートである。
		利用環境の状況	登山ルート内には聖岳を眺望できる箇所があるほか、岩頭滝見台から滝を眺望できる。
現地の状況			

表 8-5-2-2(12) 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
12	登山ルート (中ノ宿吊橋 ～所ノ沢越方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約19kmに位置する。延長約5kmの登山ルートである(中ノ宿吊橋から所ノ沢越まで)。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 畑薙第一ダムから約2時間で登山口にアクセスできる。所要時間約5.5時間で登山できるルートである。
		利用環境の状況	中ノ宿吊橋からは大井川が眺望できる。
現地の状況			

表 8-5-2-2(13) 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
13	登山ルート (青薙山登山口 ～青薙山方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約17kmに位置する。延長約5kmの登山ルートである(青薙山登山口から青薙山まで)。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 畑薙第一ダムから徒歩約2時間で登山ルート入り口にアクセスできる。所要時間約5時間で登山できるルートである。
		利用環境の状況	登山ルート内の赤崩ノ頭からは南アルプス南部の眺望がよい。
現地の状況			

表 8-5-2-2(14) 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
14	登山ルート (茶臼岳登山口 ～ウソッコ沢小屋 方面)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約15kmに位置する。延長約6kmの登山ルートである(茶臼岳登山口から茶臼岳まで)。
		利用の状況	主に登山、周辺散策の利用がある。 畑薙第一ダムから徒歩約1時間で登山ルート入り口にアクセスできる。所要時間約7時間で登山できるルートである。
		利用環境の状況	登山ルート中にウソッコ沢小屋、横窪沢小屋、茶臼小屋の3つの山小屋がある。
現地の状況			

表 8-5-2-2(15) 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
15	林道東俣線	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約14kmに位置する。延長約27kmの林道である（畑薙から二軒小屋ロッジまで）。
		利用の状況	一般車両は通行できないが徒歩では通行できる。また、二軒小屋ロッジ、樺島ロッジまではロッジの営業期間中は畑薙第一ダムバス停からの送迎バスが運行されている。
		利用環境の状況	聖岳、赤石岳、上河内岳が眺望できる箇所がある。また、赤石ダム周辺等では新緑、紅葉が美しい。
現地の状況	 		

表 8-5-2-2(16) 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
16	県道60号 (畑薙第一ダム駐車場～畑薙湖ゲート)	分布	静岡市葵区の北部にあり、大井川鉄道井川駅から約13kmに位置する。畑薙第一ダム駐車場から畑薙湖ゲートまでは延長約1kmである。
		利用の状況	夏期シーズンのみ JR 静岡駅より畑薙第一ダムまでの直行バスが運行されている。 畑薙第一ダム駐車場から徒歩約30分で畑薙湖ゲートにアクセスできる。
		利用環境の状況	畑薙第一ダム駐車場周辺からは畑薙湖等が眺望できる。
現地の状況	 		

## (2) 予測及び評価

### 1) 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

#### ア. 予測

##### ア) 予測項目

予測項目は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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、利用性の変化及び快適性の変化とした。

##### イ) 予測の基本的な手法

###### a) 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。

###### b) 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、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る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及び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、工事期間中とした。

### か) 予測条件の設定

本事業では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行の際には、配車計画を適切に行うこと、工事の平準化を予測の前提条件とした。

### キ) 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  
(二軒小屋ロッジ)**

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による変化は生じないため、利用の支障が生じる箇所はない。
	到達時間・距離の変化	二軒小屋ロッジへの主な移動手段は送迎バスと考えられる。送迎バスと資材及び機械の運搬に用いる車両が林道東俣線等で同区間を走行するものの、配車計画を適切に行うことから、到達時間・距離の変化は小さいものと予測する。
快適性の変化の程度		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは二軒小屋ロッジ敷地内端部の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化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  
(樫島ロッジ)**

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による変化は生じないため、利用の支障が生じる箇所はない。
	到達時間・距離の変化	樫島ロッジへの主な移動手段は送迎バスと考えられる。送迎バスと資材及び機械の運搬に用いる車両が林道東俣線等で同区間を走行するものの、配車計画を適切に行うことから、到達時間・距離の変化は小さいものと予測する。
快適性の変化の程度		資材及び機械の運搬に用いる車両の高さは4m程度であるが、車両の運行ルート(林道東俣線)は約600m以上離れているため、同車両の視認性は低く、快適性の変化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  
(伝付峠)**

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による変化は生じないため、利用の支障が生じる箇所はない。
	到達時間・距離の変化	伝付峠への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルートに変化はないことから、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		資材及び機械の運搬に用いる車両の高さは4m程度であるが、車両の運行ルート(林道東俣線)は約2,500m以上離れているため、同車両の視認性は低く、快適性の変化は小さいと予測する。



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  
(登山ルート(蝙蝠岳登山口～徳右衛門岳方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(蝙蝠岳登山口～徳右衛門岳方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは登山ルート入り口付近の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

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  
(登山ルート(二軒小屋北吊橋～千枚岳方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(二軒小屋北吊橋～千枚岳方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは登山ルート入り口付近の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

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  
(登山ルート(二軒小屋～伝付峠方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(二軒小屋～伝付峠方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両は視認されないことから、快適性の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

(登山ルート(滝見橋～千枚岳方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(滝見橋～千枚岳方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは登山ルート入り口付近の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、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

(登山ルート(滝見橋北～笹ヶ岳方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(滝見橋北～笹ヶ岳方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは登山ルート入り口付近の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-3(9) 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

(登山ルート(樫島～赤石小屋方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(樫島～赤石小屋方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは登山ルート入り口付近の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-3(10) 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  
(登山ルート(樫島～鳥森山方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(樫島～鳥森山方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは登山ルート入り口付近の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-3(11) 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  
(登山ルート(聖沢登山口～聖平小屋方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(聖沢登山口～聖平小屋方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは登山ルート入り口付近の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-3(12) 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  
(登山ルート(中ノ宿吊橋～所ノ沢越方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(中ノ宿吊橋～所ノ沢越方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは登山ルート入り口付近の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-3(13) 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  
(登山ルート(青蘂山登山口～青蘂山方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(青蘂山登山口～青蘂山方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは登山ルート入り口付近の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-3(14) 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  
(登山ルート(茶臼岳登山口～ウソッコ沢小屋方面))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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	登山ルート(茶臼岳登山口～ウソッコ沢小屋方面)への主な移動手段は徒歩と考えられる。周辺からのアクセスルート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		資材及び機械の運搬に用いる車両が視認できる。しかし、資材及び機械の運搬に用いる車両を近傍にて視認できるのは登山ルート入り口付近の限られた範囲である。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-3(15) 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  
(林道東俣線)

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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。また、工事期間中は必要により安全な歩行ルートを確保することなどから、利用性の変化は小さいと予測する。
	到達時間・距離の変化	林道東俣線(畑蘂湖ゲート)への主な移動手段は自動車と考えられる。林道東俣線を利用する車両と資材及び機械の運搬に用いる車両が県道60号等で同区間を走行するものの、配車計画を適切に行うことから、到達時間・距離の変化は小さいものと予測する。
快適性の変化の程度		工事開始後、資材及び機械の運搬に用いる車両が林道東俣線を通行し、利用者からも視認されることになるものの、工事用道路(トンネル)を貫通させ、当該トンネルを用いて、発生土等を運搬するルートを確保することで、林道東俣線における資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数を低減する。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-3(16) 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  
(県道 60 号 (畑薙第一ダム駐車場～畑薙湖ゲート))

予測項目		予測結果
利用性の変化の程度	利用性の変化	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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。また、工事期間中は必要により安全な歩行ルートを確認することなどから、利用性の変化は小さいと予測する。
	到達時間・距離の変化	畑薙第一ダム駐車場への主な移動手段は自動車と考えられる。畑薙第一ダム駐車場を利用する車両と資材及び機械の運搬に用いる車両が県道 60 号等で同区間を走行するもの、配車計画を適切に行うことから、到達時間・距離の変化は小さいものと予測する。
快適性の変化の程度		工事開始後、資材及び機械の運搬に用いる車両が県道 60 号を通行し、利用者からも視認されることになるものの、発生土置き場を非常口からできる限り近い箇所に設置することで、県道 60 号における資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数を低減する。また、本事業では配車計画を適切に行うことで、資材及び機械の運搬に用いる車両を局所的に集中させないことから、利用者が視認する景観の変化は小さいため、快適性の変化は小さいと予測する。

## イ. 環境保全措置の検討

### 7) 環境保全措置の検討状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による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	適否の理由
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮	適	資材及び機械の運搬に用いる車両及び時間帯の分散化等を考慮した運行計画とし、車両を集中させないことで、利用性及び快適性への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。
工事の平準化	適	工事の平準化により資材及び機械の運搬に用いる車両が集中しないことで、利用性及び快適性への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。
発生土運搬におけるベルトコンベアーの活用	適	工事用車両の通行台数の低減により、利用性及び快適性への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。
発生土置き場の設置位置計画の配慮	適	発生土置き場を非常口からできる限り近い箇所に設置することにより、発生土運搬距離が短縮され、また林道東俣線及び県道 60 号の工事用車両の通行台数の低減が図られることから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、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による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「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮」「工事の平準化」「発生土運搬におけるベルトコンベアーの活用」及び「発生土置き場の設置位置計画の配慮」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**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮
	位置・範囲	工事施工範囲周辺の沿道
	時期・期間	計画時
環境保全措置の効果	資材及び機械の運搬に用いる車両及び時間帯の分散化等を考慮した運行計画とし、車両を集中させないことで、利用性及び快適性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	

**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	工事の平準化
	位置・範囲	工事施工範囲周辺の沿道
	時期・期間	計画時
環境保全措置の効果	工事の平準化により資材及び機械の運搬に用いる車両が集中しないことで、利用性及び快適性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	

**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	発生土運搬におけるベルトコンベアーの活用
	位置・範囲	工事施工範囲周辺の沿道
	時期・期間	計画時
環境保全措置の効果	工事用車両の通行台数の低減により、利用性及び快適性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	

**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	発生土置き場の設置位置計画の配慮
	位置・範囲	工事施工範囲周辺の沿道
	時期・期間	計画時
環境保全措置の効果	工事用車両の通行台数の低減により、利用性及び快適性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、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

##### 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検討を行った。

##### イ) 評価結果

###### 1) 回避又は低減に係る評価

本事業では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響について、利用性及び快適性への変化が一部の地点において生じると予測したものの、表 8-5-2-5 に示した環境保全措置を確実に実施することから、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と評価する。

## 2) 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が想定される範囲を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置等を把握した。

#### 2) 予測地域

予測地域は、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。

#### 3) 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を適切に予測することができる地点とした。

#### 4) 予測対象時期

予測対象時期は、工事期間中とした。

#### 5) 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8-5-2-6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  
(二軒小屋ロッジ)**

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（坑口（工事用道路））から約 900m 離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**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  
(樫島ロッジ)**

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（発生土置き場）から約 1,400m 離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**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  
(伝付峠)**

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（坑口（工事用道路））から約 1,400m 離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**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  
(登山ルート（蝙蝠岳登山口～徳右衛門岳方面）)**

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（坑口（工事用道路））は隣接することとなるが、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**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  
(登山ルート（二軒小屋北吊橋～千枚岳方面）)**

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（坑口（工事用道路））から約 500m 離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**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  
(登山ルート（二軒小屋～伝付峠方面）)**

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（坑口（工事用道路））から約 900m 離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**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  
(登山ルート（滝見橋～千枚岳方面）)**

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（発生土置き場）から約 400m 離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**表 8-5-2-6(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  
(登山ルート(滝見橋北～笹ヶ岳方面))**

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(発生土置き場)から約900m離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**表 8-5-2-6(9) 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  
(登山ルート(樫島～赤石小屋方面))**

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(発生土置き場)から約1,400m離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**表 8-5-2-6(10) 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  
(登山ルート(樫島～鳥森山方面))**

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(発生土置き場)から約1,400m離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**表 8-5-2-6(11) 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  
(登山ルート(聖沢登山口～聖平小屋方面))**

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(発生土置き場)から約2,300m離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**表 8-5-2-6(12) 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  
(登山ルート(中ノ宿吊橋～所ノ沢越方面))**

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(発生土置き場)から約50m離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**表 8-5-2-6(13) 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  
(登山ルート(青薙山登山口～青薙山方面))**

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(発生土置き場)から約2,200m離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**表 8-5-2-6(14) 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  
(登山ルート(茶臼岳登山口～ウソッコ沢小屋方面))**

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(発生土置き場)から約3,600m離れた場所にあり、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**表 8-5-2-6(15) 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  
(林道東俣線)**

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（発生土置き場）は隣接することとなるが、工事施工ヤードの設置による主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変はない。

**イ. 環境保全措置の検討**

**ア) 環境保全措置の検討状況**

本事業では、工事施工ヤード及び工事用道路の設置による人と自然との触れ合いの活動の場の改変はないことから、特段の環境保全措置は実施しない。なお、ユネスコエコパークとして登録されたことに伴い、利用者が増加することも考えられるため、工事着手後の状況によっては、環境保全措置を実施する。

**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**

事業者の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。

**イ) 評価結果**

**1) 回避又は低減に係る評価**

本事業では、工事施工ヤード及び工事用道路の設置による人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響はないと判断されるため、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と評価する。

### 3) 鉄道施設（トンネル）の存在

#### ア. 予測

##### 7) 予測項目

予測項目は、鉄道施設（非常口（山岳部））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、利用性の変化及び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。

##### 7) 予測地域

予測地域は、鉄道施設（非常口（山岳部））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。

##### 1) 予測地点

予測地点は、予測地域の内、鉄道施設（非常口（山岳部））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、利用性の変化及び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、鉄道施設（非常口（山岳部））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 8-5-2-7 に示す。

**表 8-5-2-7 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  
(林道東俣線)**

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（非常口（山岳部））は隣接することとなるが、鉄道施設（非常口（山岳部））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（非常口（山岳部））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	林道東俣線（畑薙湖ゲート）への主な交通手段は自動車と考えられる。周辺からのアクセスルート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		林道東俣線から鉄道施設（非常口（山岳部））が視認できる。近接する箇所は、林道東俣線の延長約 27km の内、1 箇所であり、鉄道施設（非常口（山岳部））が林道東俣線利用者に圧迫感を与えるほどの影響はないと考えられる。また、設置完了後、速やかに植樹を行うことで、鉄道施設（非常口（山岳部））は樹木により遮られるため、快適性の変化の程度は小さいと予測する。

イ. 環境保全措置の検討

7) 環境保全措置の検討状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、鉄道施設（非常口（山岳部））の存在による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 8-5-2-8 に示す。

**表 8-5-2-8 環境保全措置の検討の状況**

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
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低減できることから、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、配置の工夫により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できることから、環境保全措置として採用する。
鉄道施設設置完了後の周辺への速やかな植樹	適	鉄道施設の設置完了後に周辺へ速やかに植樹することにより、快適性への影響を低減できることから、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、鉄道施設の存在による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」「鉄道施設の形状等の工夫による周辺景観への調和の配慮」及び「鉄道施設設置完了後の周辺への速やかな植樹」を実施する。

環境保全措置の内容を表 8-5-2-9 に示す。

**表 8-5-2-9(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	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は、改変及び利用性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 8-5-2-9(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	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、配置の工夫により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 8-5-2-9(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	鉄道施設設置完了後の周辺への速やかな植樹
	位置・範囲	鉄道施設の周辺
	時期・期間	工事完了後
環境保全措置の効果		鉄道施設の設置完了後に周辺へ速やかに植樹することは、快適性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は表 8-5-2-9 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回避又は低減される。

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

事業者の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

本事業では、鉄道施設（非常口（山岳部））の存在による人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響について、快適性への変化が一部の地点において生じると予測したものの、表 8-5-2-9 に示した環境保全措置を確実に実施することから、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と評価する。

