

## 8-5 人と自然との触れ合い

### 8-5-1 景観

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行及び鉄道施設(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、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。)への影響を及ぼす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、主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源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及び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。

なお、景観資源、主要な眺望点及び日常的な視点場の把握にあたって文献調査に使用した文献、資料は表 8-5-1-1 に示すとおりである。

表 8-5-1-1 文献調査に使用した文献、資料

項目	文献、資料		
景観資源	「日本の自然景観 甲信越版」(平成元年、環境庁) 「第3回自然環境保全基礎調査 山梨県自然環境情報図」(平成元年、環境庁)		
主要な眺望点	①「山梨ガイドマップ」((社)やまなし観光推進機構) ②「山梨Trekking トレッキングガイド」(やまなし観光推進機構) ③「新富嶽百景」(富士山NETホームページ) ④「うえのはら ウエノハラ 上野原」 (平成23年1月、山梨県上野原市 上野原市観光協会) ⑤「おおつき 観光ガイドマップ」(平成24年11月、大月市役所) ⑥「都留 都留市観光ガイドマップ」(都留市観光協会 都留市役所産業観光課) ⑦「山梨県笛吹市観光ガイドマップ」(平成25年4月、山梨県笛吹市観光商工課) ⑧「甲府遊歩 甲府市観光ガイド」(平成23年10月、甲府市役所企画部総務課) ⑨「Chuo City Guide Map」(中央市農政観光部商工観光課) ⑩「笑顔の和 昭和町GuideMap」(平成24年6月、昭和町役場企画財政課) ⑪「南アルプス市 市街のガイドマップ」(南アルプス市観光協会ホームページ) ⑫「富士川町観光ガイド」(富士川町役場商工観光課) ⑬「南アルプス邑はやかわ」(早川町役場振興課 早川町観光協会)		
日常的な視点場	集落	「国土数値情報 市町村役場等及び公的集会施設」 (国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ) 1/25,000 数値地図 ゼンリン住宅地図	
	利用の多い道路	「平成22年度 道路交通センサス 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査」(平成24年度発行、一般社団法人 交通工学研究会)	
	公園/ 集会所/ 学校	公園	「国土数値情報 都市公園」 (国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ) ゼンリン住宅地図
		集会所	「国土数値情報 市町村役場等及び公的集会施設」 (国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ) ゼンリン住宅地図
学校		「国土数値情報 公共施設」 (国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ) 「山梨県内の学校・学級・児童生徒数等 平成24年度」 (山梨県ホームページ) 「各種学校名簿」(山梨県ホームページ) 「大学・短大・専修学校」(山梨県ホームページ)	
史跡/文化財	①国、県指定文化財について 「山梨県の文化財」(山梨県ホームページ) ②市町村指定について 「上野原市の市指定文化財」(上野原市ホームページ) 「文化財保護法による指定物件一覧」(大月市ホームページ) 「市内文化財一覧」(都留市ホームページ) 「笛吹市文化財ガイドマップ」(笛吹市教育委員会社会教育課) 「甲府市内の文化財一覧」(甲府市ホームページ) 「昭和町歴史・文化財」(昭和町ホームページ) 「中央市文化財ガイド」(平成20年3月、中央市教育委員会) 「歴史・文化財」(中央市ホームページ) 「市指定文化財」(南アルプス市ホームページ) 「文化財一覧表」(富士川町ホームページ) 「はやかわ文化財マップ」(早川町教育委員会) 「早川町観光案内」(早川町ホームページ) ③国登録文化財について 「国指定文化財データベース」(文化庁ホームページ)		
農地/里山	「笛吹市景観計画」(平成25年3月) 「甲府市景観計画」(平成24年2月) ※その後、平成25年6月、平成26年4月に変更されている。 「南アルプス市景観計画」(平成23年1月、南アルプス市)		

### 3) 調査地域

対象事業実施区域及びその周囲の内、トンネル、非常口（山岳部）、地表式又は掘割式、高架橋、橋梁、地上駅、変電施設、保守基地を対象に資材及び機械の運搬に用いる車両の運行及び鉄道施設（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、日常的な視点場については、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。

なお、主要な眺望点及び日常的な視点場を選定するにあたっては、鉄道施設の可視領域を把握した上で、選定のフローを作成し、視点場を選定した。地形条件を考慮した上で、鉄道施設が視認できる範囲を表した可視領域図及び視点場の選定フローを「資料編 17-1 景観検討会について」にそれぞれ示す。高架橋及び橋梁に関わる視点場については有識者の意見を踏まえ選定している。

また、主要な眺望点の抽出範囲については、計画路線や構造物から、熟視角（対象をハッキリと視認できる角度：約1度）による距離の範囲を基本に俯瞰・仰望の別及び、高さ等のスケールを考慮して視点場を選定した。一方、日常的な視点場の抽出範囲については、視対象のディテールを判別できる距離を考慮するとともに、文献や既存事例等を参考に 300～400m 以内を基本とした。

### 5) 調査期間等

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 8-5-1-2 及び表 8-5-1-3、図 8-5-1-1 に示す。

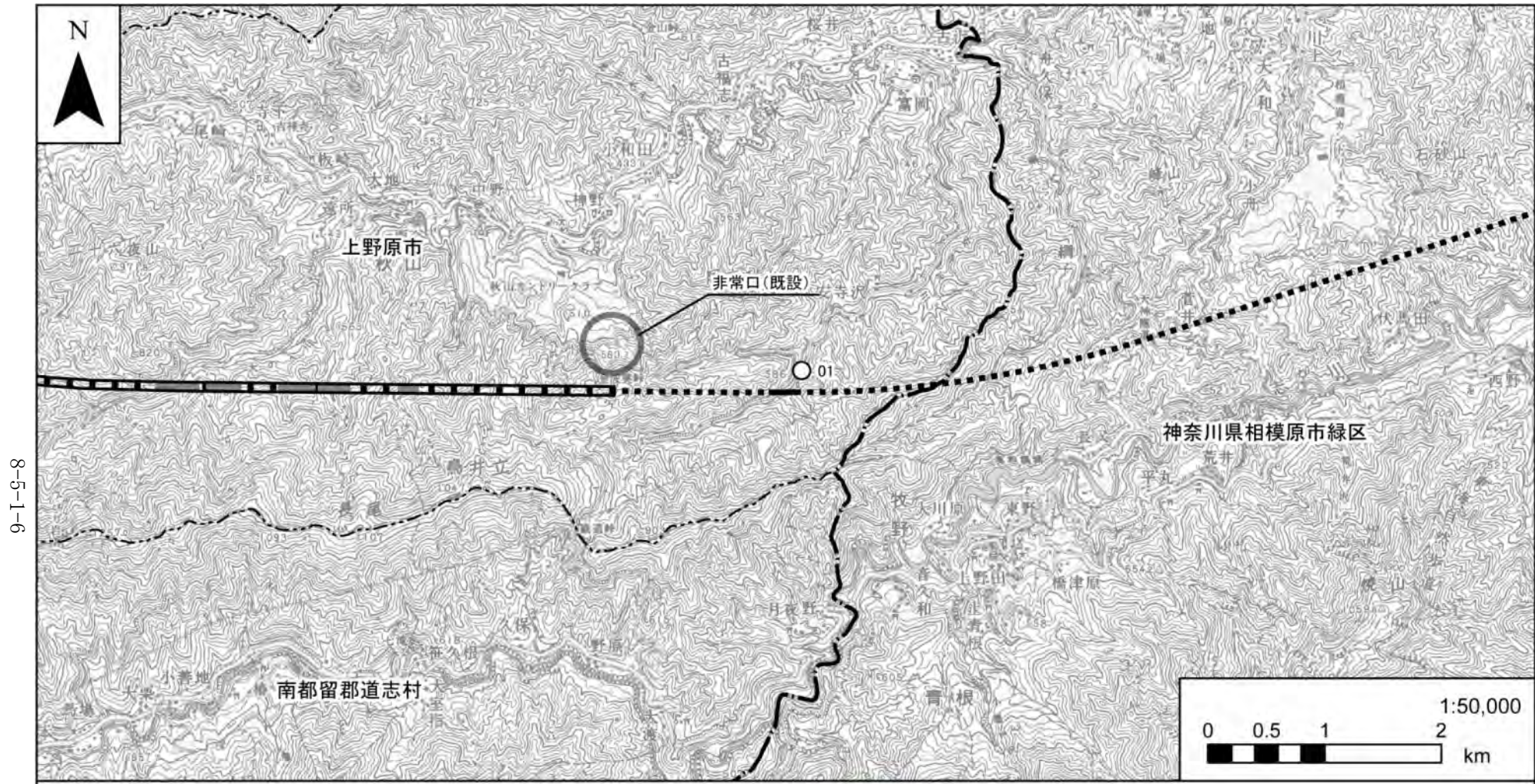
表 8-5-1-2 主要な眺望点の状況

No.	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	八代ふるさと公園 (笛吹市)	高架橋、橋梁 水平距離約 400m	御坂山地と甲府盆地の交わる丘陵地に位置する公園内の地点である。整備された園内には山梨県屈指の古墳を有する「古墳広場」や「桜の森」、「親水広場」等が点在し、歴史を知り自然と親しむゾーンで構成されている。
02	坊ヶ峯(笛吹市)	高架橋、橋梁 水平距離約 300m	御坂山地の北側の縁に位置する坊ヶ峯山頂の地点である。展望台として整備されている。
03	境川PA (笛吹市)	高架橋、橋梁 水平距離約 100m	中央自動車道境川PA(上り線)内の地点である。展望台として整備されている。
04	小瀬スポーツ公園 (甲府市)	橋梁 水平距離約 1,800m	甲府盆地の中心に位置する公園内の地点である。複合スポーツ施設であり、陸上競技場、プール等が整備されている。四季を通じて様々なイベントが催されている。
05	曾根丘陵公園 (甲府市)	高架橋、橋梁 水平距離約 1,500m	御坂山地の北側の縁に位置する丘陵地の公園内の地点である。多目的公園であり、弥生時代、古墳時代等の考古遺跡のほか、考古博物館、研修施設、遊具広場等が整備されている。
06	玉穂ふるさと ふれあい広場 (中央市)	高架橋 水平距離約 900m	甲府盆地南側に位置する公園内の地点である。グラウンド、ゲートボール場、遊具等が整備されており、幅広い年齢層に利用されている。
07	山伏川の桜並木 (昭和町)	高架橋、橋梁 水平距離約 2,000m	甲府盆地内を流れる山伏川沿いに位置する地点である。桜並木が植えられており、桜と富士山を一望できる景観が見物される。
08	ふるさと公園 釜無川左岸堤防上 (中央市)	橋梁 水平距離約 200m	釜無川左岸堤防上に位置し、ふるさと公園に隣接する地点である。ふるさと公園には遊具等が整備され、釜無川と常永川の合流地点にある「水辺の楽校」と一帯となっている。
09	釜無川右岸堤防上 (南アルプス市)	橋梁 水平距離約 400m	釜無川右岸堤防上に位置する地点である。釜無川沿いにサイクリングロードが整備されている。
10	塚原山フルーツ農場 (南アルプス市)	高架橋、橋梁 水平距離約 2,000m	甲府盆地西部の市之瀬台地の斜面に位置する農園脇の地点である。初夏から秋にかけてフルーツ狩り観光に利用されている。
11	森林総合研究所 芝生広場 (富士川町)	高架橋、橋梁 水平距離約 100m	南アルプスの前衛となる楡形山山地の東側の縁に位置する山梨県森林総合研究所内の芝生広場であり、地元住民を中心に利用がある。
12	殿原スポーツ公園 (富士川町)	高架橋、橋梁 水平距離約 200m	南アルプスの前衛となる楡形山山地の東側の縁に位置する公園内の地点である。野球場・ソフトボール場、弓道場、テニスが整備されている。
13	大法師公園 (富士川町)	高架橋、橋梁 水平距離約 1,100m	南アルプスの前衛となる楡形山山地の東側の縁に位置する公園内の地点である。山梨県を代表する桜の名所であり、開花期の「大法師さくら祭り」が有名である。
14	ダイヤモンド 富士撮影ポイント (富士川町)	高架橋 水平距離約 1,000m	南アルプスの前衛となる楡形山山地の東側の斜面を通る道路沿いの地点である。関東富士見百景の一つであり、冬至前後には、ダイヤモンド富士の撮影のために、多くの人が集まる。
15	青崖トンネル入り口 (早川町)	橋梁 水平距離約 200m	県道 37 号(南アルプス公園線)の青崖トンネル北側坑口に位置する地点である。景観資源である早川溪谷の山地景観を望むことができる。



表 8-5-1-3 日常的な視点場の状況

No.	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	安寺沢集落内 (上野原市)	橋梁 水平距離約 200m	安寺沢集落内の道路上の地点である。主に集落内の住民の日常的な利用がある。
02	小形山集落内 (都留市)	保守基地 水平距離約 100m	小形山集落内の道路上の地点である。主に集落内の住民の日常的な利用がある。
03	三柵、石橋集落内 (笛吹市)	高架橋 水平距離約 200m	境川総合会館前のグラウンド内の地点である。周辺住民を中心に、境川総合会館及びグラウンドの利用がある。
04	中道橋 (甲府市)	橋梁 水平距離約 500m	県道 113 号と笛吹川が交差する中道橋上の地点である。周辺住民を中心に、主に通行車両及び歩行者による県道 113 号の利用がある。
05	笛吹ライン (甲府市)	橋梁 水平距離約 200m	国道 140 号(笛吹ライン)の甲府市立中道北小学校前の地点である。周辺住民を中心に、主に通行車両による国道 140 号(笛吹ライン)の利用がある。
06	小曲町集落内 (甲府市)	橋梁 水平距離約 500m	小曲町集落内の蛭沢川沿いのゴンズ橋上の地点である。主に集落内の住民の日常的な利用がある。
07	平和通り (甲府市)	橋梁 水平距離約 200m	国道 358 号(平和通り)の南部工業団地交差点北側の地点である。周辺住民を中心に、主に通行車両による国道 358 号(平和通り)の利用がある。
08	上成島区公会堂 (中央市)	高架橋、橋梁、保守基地 水平距離約 100m	上成島地区公会堂前の地点である。周辺住民の日常的な利用がある。
09	上三條集落内 (中央市)	高架橋 水平距離約 200m	上三條集落内の御崎神社脇のゲートボール場内の地点である。主に集落内の住民の日常的な利用がある。
10	県道 3 号 (中央市)	高架橋 水平距離約 100m	県道 3 号の妙泉寺脇の地点である。周辺住民を中心に、主に通行車両や歩行者による県道 3 号の利用がある。
11	県道 3 号(昭和通り) (中央市)	高架橋、橋梁 水平距離約 300m	県道 3 号(昭和通り)の市民体育館入り口交差点付近の地点である。周辺住民を中心に、主に通行車両による県道 3 号(昭和通り)の利用がある。
12	若草田園地帯 (南アルプス市)	高架橋、橋梁 水平距離約 700m	若草集落内の田畑に囲まれた側道上の地点である。主に集落内の住民の日常的な利用がある。
13	安藤家住宅 (南アルプス市)	高架橋、橋梁 水平距離約 500m	国指定文化財である安藤家住宅敷地内の地点である。安藤家住宅は公開されており、周辺住民や観光客の利用がある。
14	田島集落内 (南アルプス市)	高架橋、橋梁 水平距離約 300m	田島集落内の滝沢川沿いの地点である。主に集落内の住民の日常的な利用がある。
15	国道 52 号 (中部横断道) (南アルプス市)	橋梁 水平距離約 200m	国道 52 号の甲西中学校東交差点付近の歩道橋上の地点である。周辺住民を中心に、通行車両による国道 52 号や歩行者による歩道橋の利用がある。
16	旧国道 52 号 (南アルプス市)	高架橋 水平距離約 100m	旧国道 52 号の甲西工業団地交差点付近の地点である。周辺住民を中心に、通行車両による旧国道 52 号の利用がある。
17	荊沢集落内 (南アルプス市)	橋梁 水平距離約 300m	荊原集落内の坪川沿いの芦原南橋上の地点である。主に集落内の住民の日常的な利用がある。
18	利根川公園 (富士川町)	高架橋 水平距離約 100m	利根川公園の駐車場の地点である。周辺住民を中心に、利根川公園の利用がある。
19	増穂小学校 (富士川町)	高架橋 水平距離約 600m	県指定文化財の旧春米学校に隣接する増穂小学校前の地点である。旧春米学校は民俗資料館となっている。周辺住民を中心に利用がある。

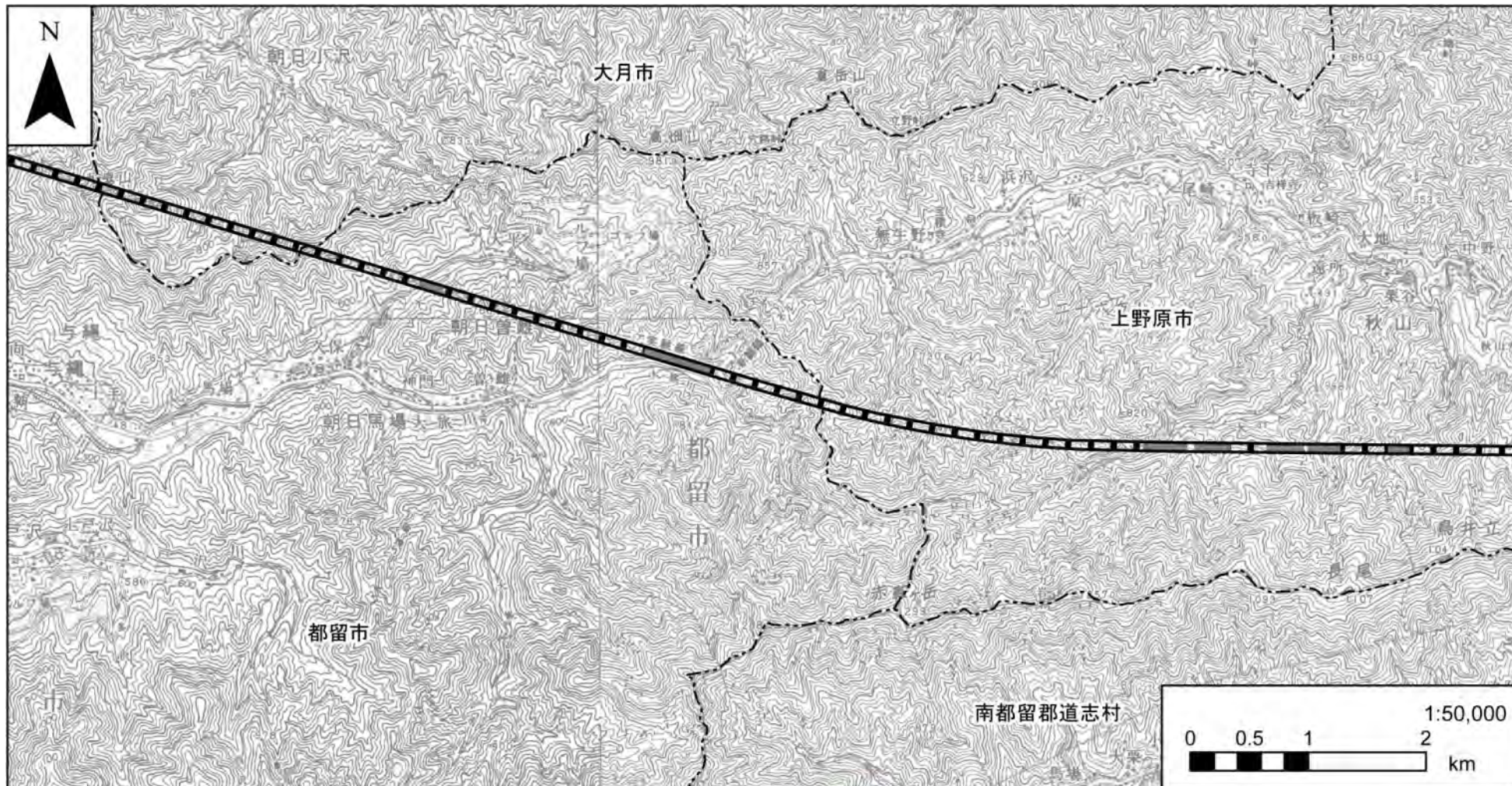


凡例

- |                     |              |           |              |
|---------------------|--------------|-----------|--------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))   | - - - 都県境    | ● 主要な眺望点  | ■ 河川景観       |
| ▬ 計画路線(既設区間(地上部))   | - · - · 市町村境 | ○ 日常的な視点場 | ■ 山地(非火山性)景観 |
| ⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) |              |           | ■ 火山景観       |
| ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部)) |              |           | ■ 特殊地学景観     |
| ●●● 工事用道路           |              |           |              |

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



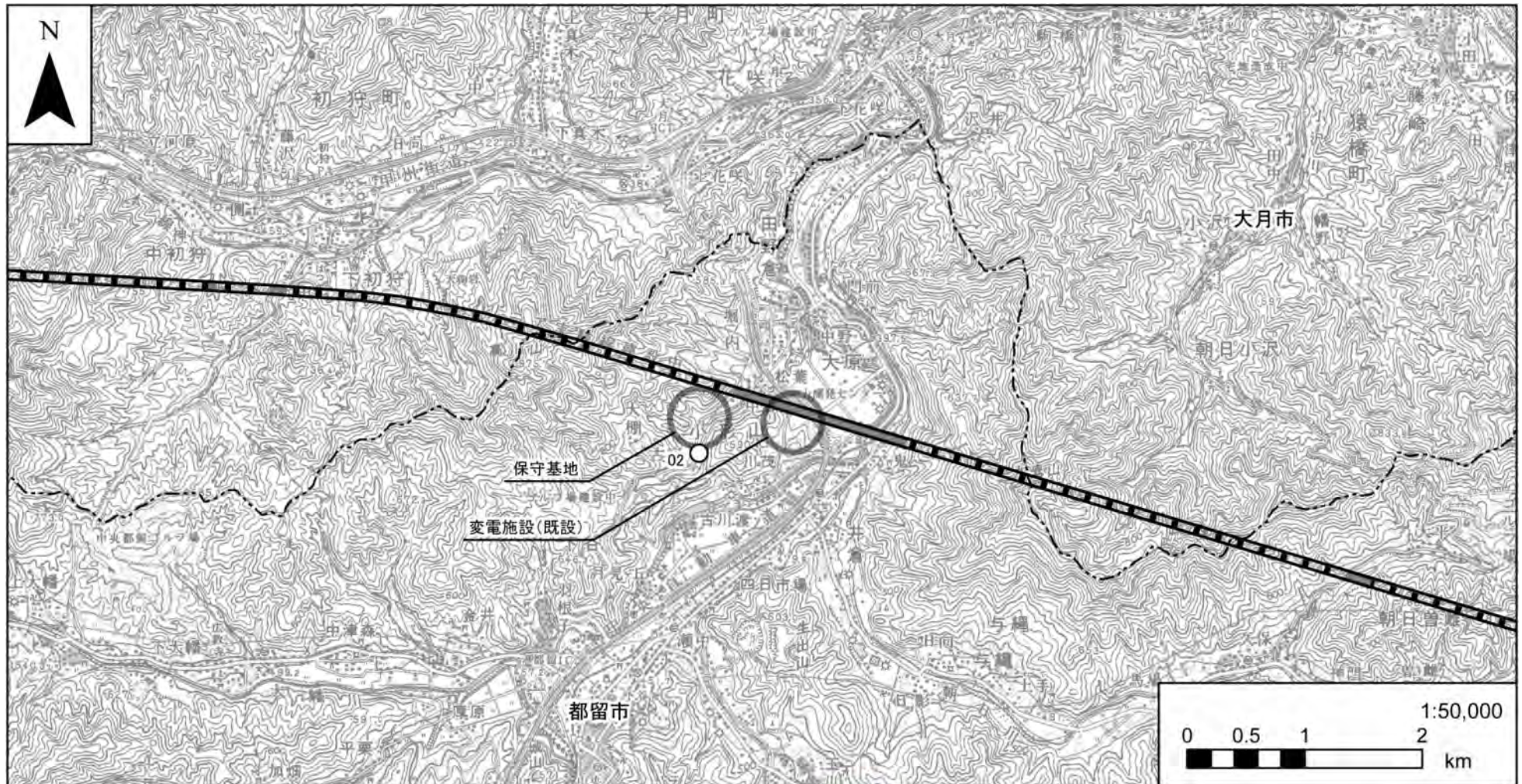


凡例

- |                           |              |           |              |
|---------------------------|--------------|-----------|--------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))         | - - - 都県境    | ● 主要な眺望点  | ■ 河川景観       |
| ▬ 計画路線(既設区間(地上部))         | - · - · 市町村境 | ○ 日常的な視点場 | ■ 山地(非火山性)景観 |
| · · · · 計画路線(新設区間(トンネル部)) |              |           | ■ 火山景観       |
| ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))       |              |           | ■ 特殊地学景観     |
| ●●● 工事用道路                 |              |           |              |

図 8-5-1-1(2) 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



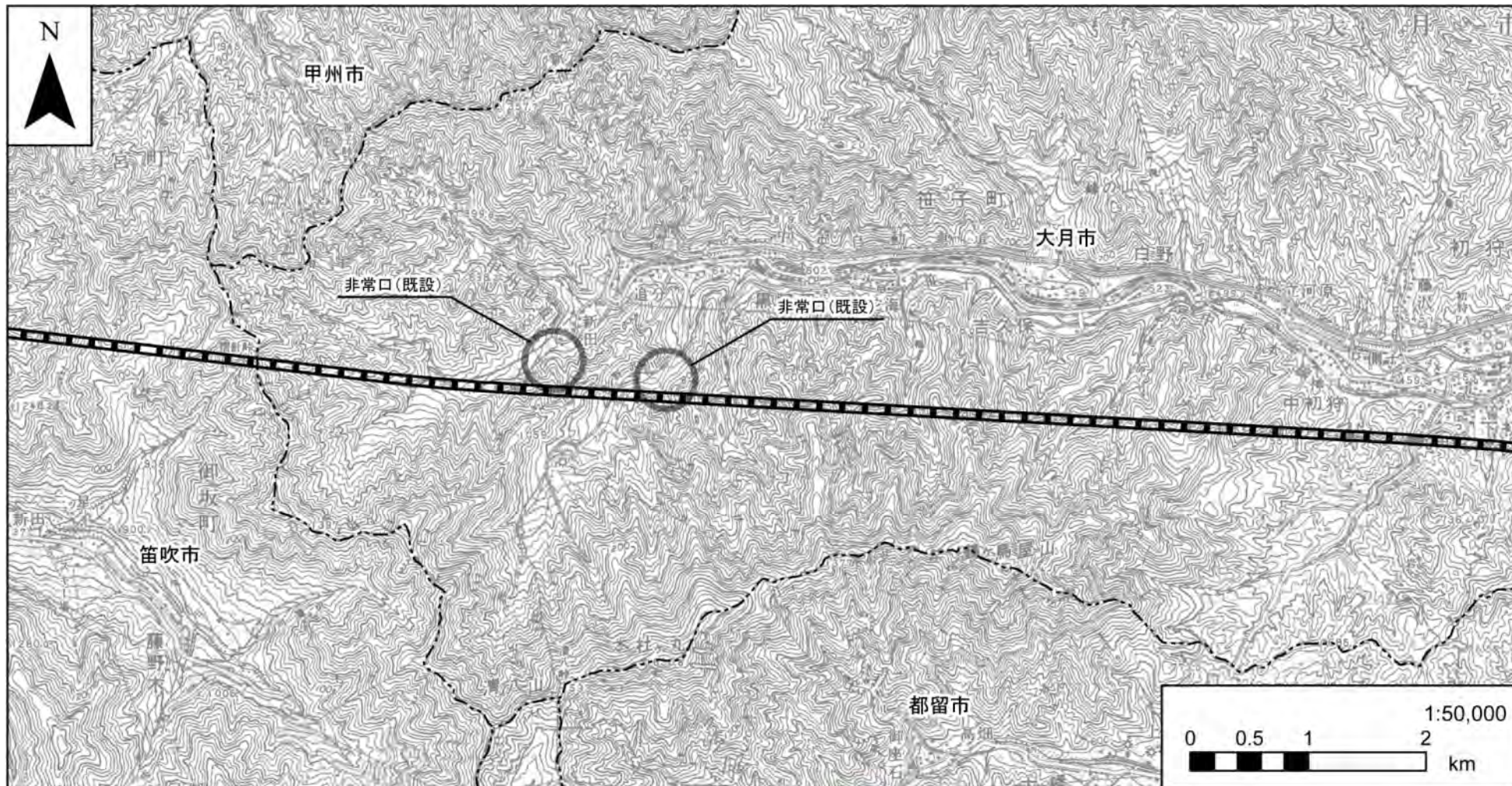


凡例

- |                     |           |           |              |
|---------------------|-----------|-----------|--------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))   | - - - 都県境 | ● 主要な眺望点  | ■ 河川景観       |
| — 計画路線(既設区間(地上部))   | ⋯ 市町村境    | ○ 日常的な視点場 | ■ 山地(非火山性)景観 |
| ⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) |           |           | ■ 火山景観       |
| ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部)) |           |           | ■ 特殊地学景観     |
| ●●● 工事用道路           |           |           |              |

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



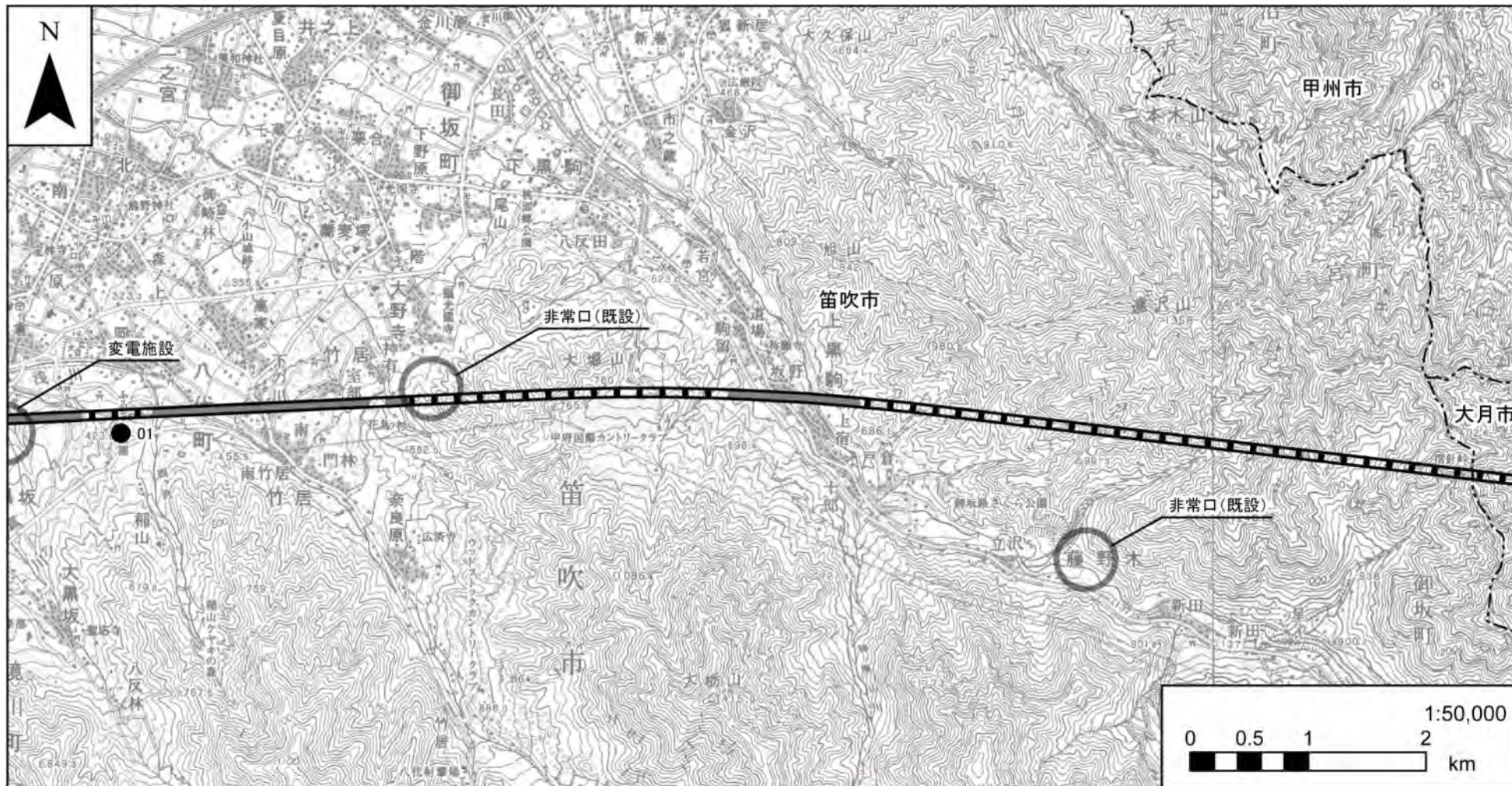


凡例

- |                           |              |           |              |
|---------------------------|--------------|-----------|--------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))         | - - - 都県境    | ● 主要な眺望点  | ■ 河川景観       |
| ▬ 計画路線(既設区間(地上部))         | - · - · 市町村境 | ○ 日常的な視点場 | ■ 山地(非火山性)景観 |
| · · · · 計画路線(新設区間(トンネル部)) |              |           | ■ 火山景観       |
| ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))       |              |           | ■ 特殊地学景観     |
| ●●● 工事用道路                 |              |           |              |

図 8-5-1-1(4) 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



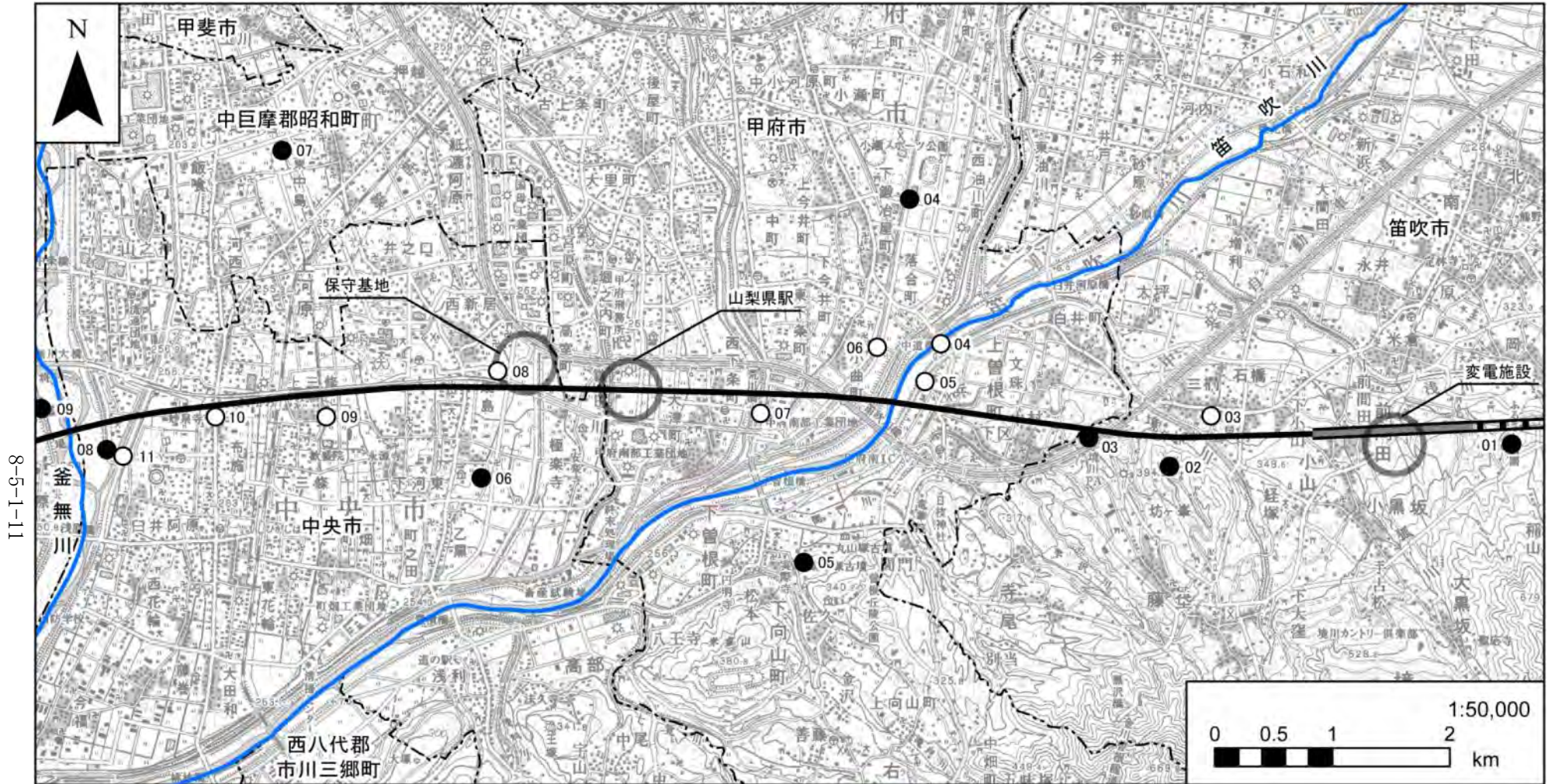


凡例

- |                         |           |           |              |
|-------------------------|-----------|-----------|--------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))       | - - - 都県境 | ● 主要な眺望点  | ■ 河川景観       |
| — 計画路線(既設区間(地上部))       | ⋯ 市町村境    | ○ 日常的な視点場 | ■ 山地(非火山性)景観 |
| - - - 計画路線(新設区間(トンネル部)) |           |           | ■ 火山景観       |
| — 計画路線(既設区間(トンネル部))     |           |           | ■ 特殊地学景観     |
| ●●● 工事用道路               |           |           |              |

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





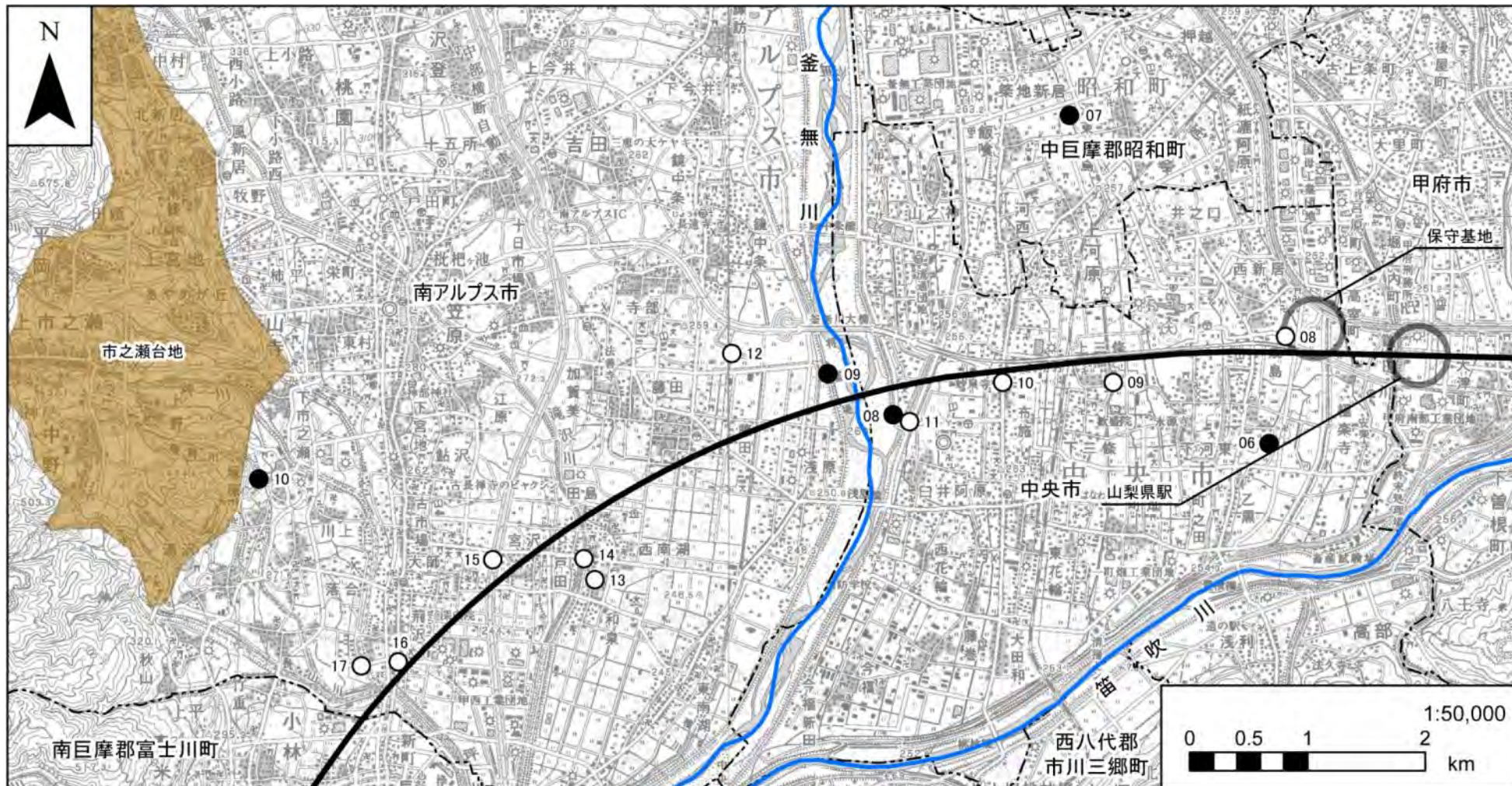
8-5-1-11

凡例

- |                      |            |           |              |
|----------------------|------------|-----------|--------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))    | - - - 都県境  | ● 主要な眺望点  | ■ 河川景観       |
| — 計画路線(既設区間(地上部))    | - - - 市町村境 | ○ 日常的な視点場 | ■ 山地(非火山性)景観 |
| ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) |            |           | ■ 火山景観       |
| ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部))  |            |           | ■ 特殊地学景観     |
| ●●● 工事用道路            |            |           |              |

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

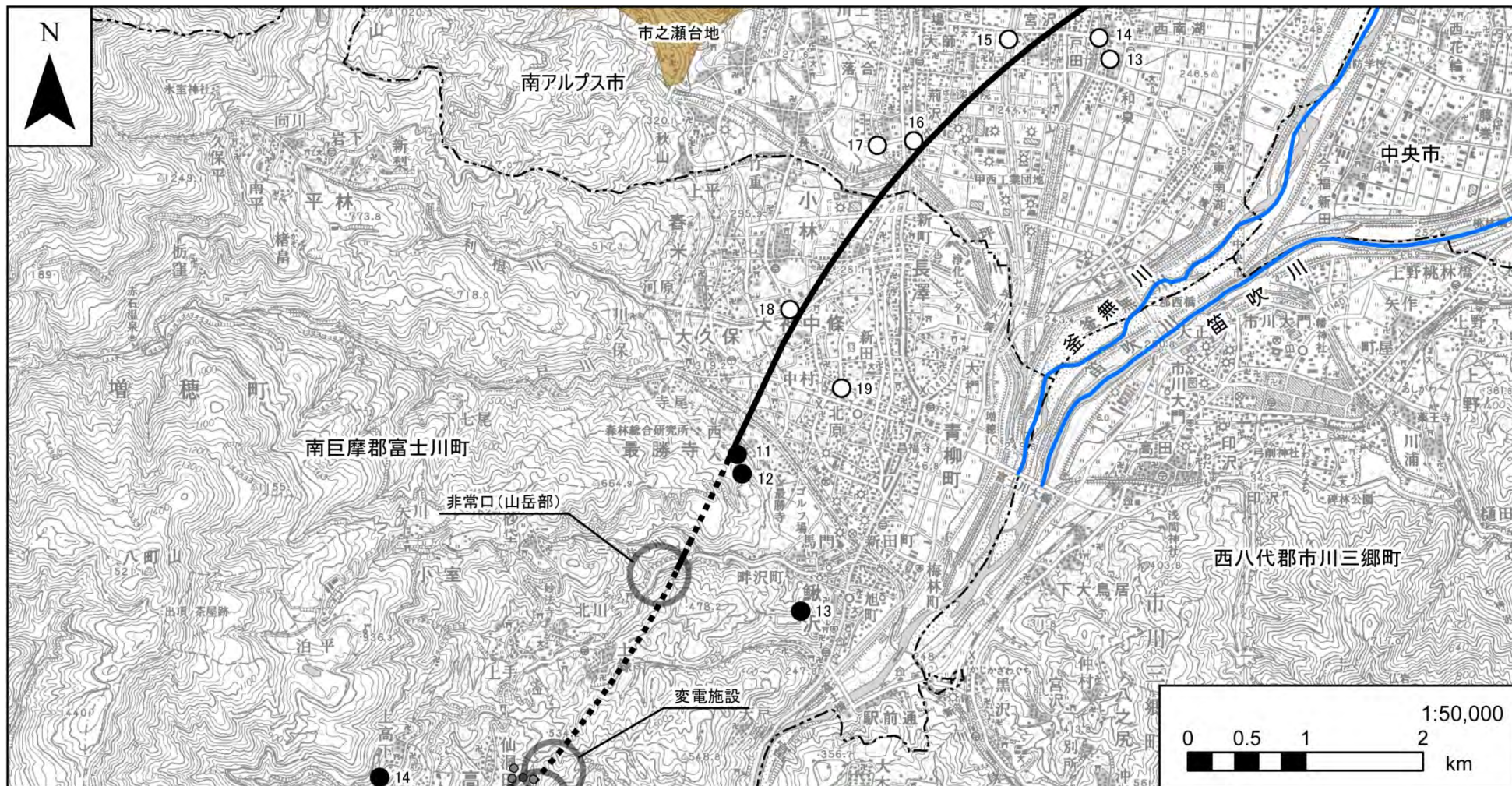




凡例			
— (thick)	計画路線(新設区間(地上部))	● (black)	主要な眺望点
— (thin)	計画路線(既設区間(地上部))	○ (white)	日常的な視点場
⋯⋯	計画路線(新設区間(トンネル部))	■ (purple)	河川景観
▭ (hatched)	計画路線(既設区間(トンネル部))	■ (brown)	山地(非火山性)景観
●●●	工事用道路	■ (red)	火山景観
---	都県境	■ (yellow)	特殊地学景観
- - - -	市町村境		

図 8-5-1-1(7) 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



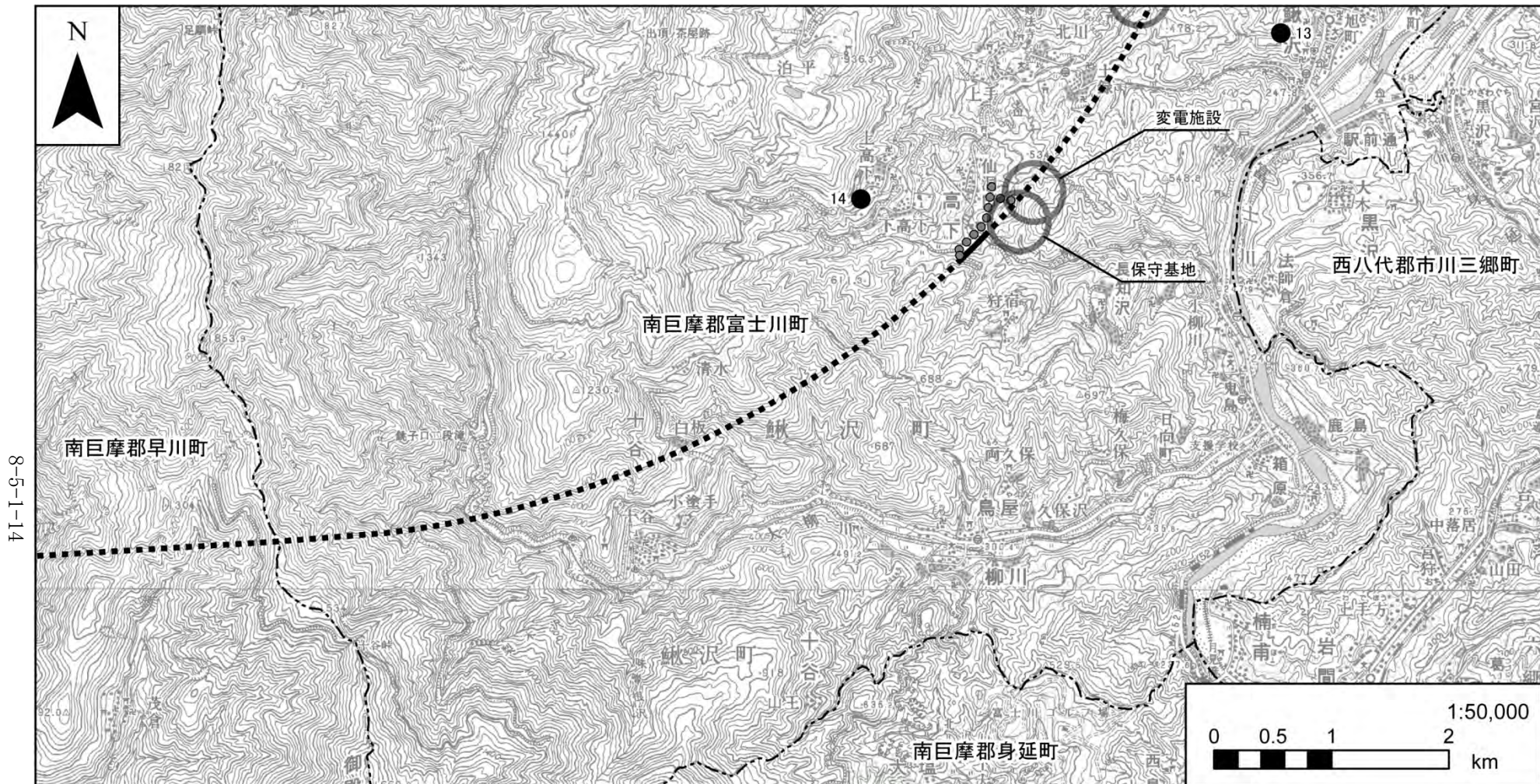


凡例

- |                     |            |           |              |
|---------------------|------------|-----------|--------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))   | - - - 都県境  | ● 主要な眺望点  | ■ 河川景観       |
| — 計画路線(既設区間(地上部))   | - - - 市町村境 | ○ 日常的な視点場 | ■ 山地(非火山性)景観 |
| ⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) |            |           | ■ 火山景観       |
| ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部)) |            |           | ■ 特殊地学景観     |
| ●●● 工事用道路           |            |           |              |

図 8-5-1-1(8) 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





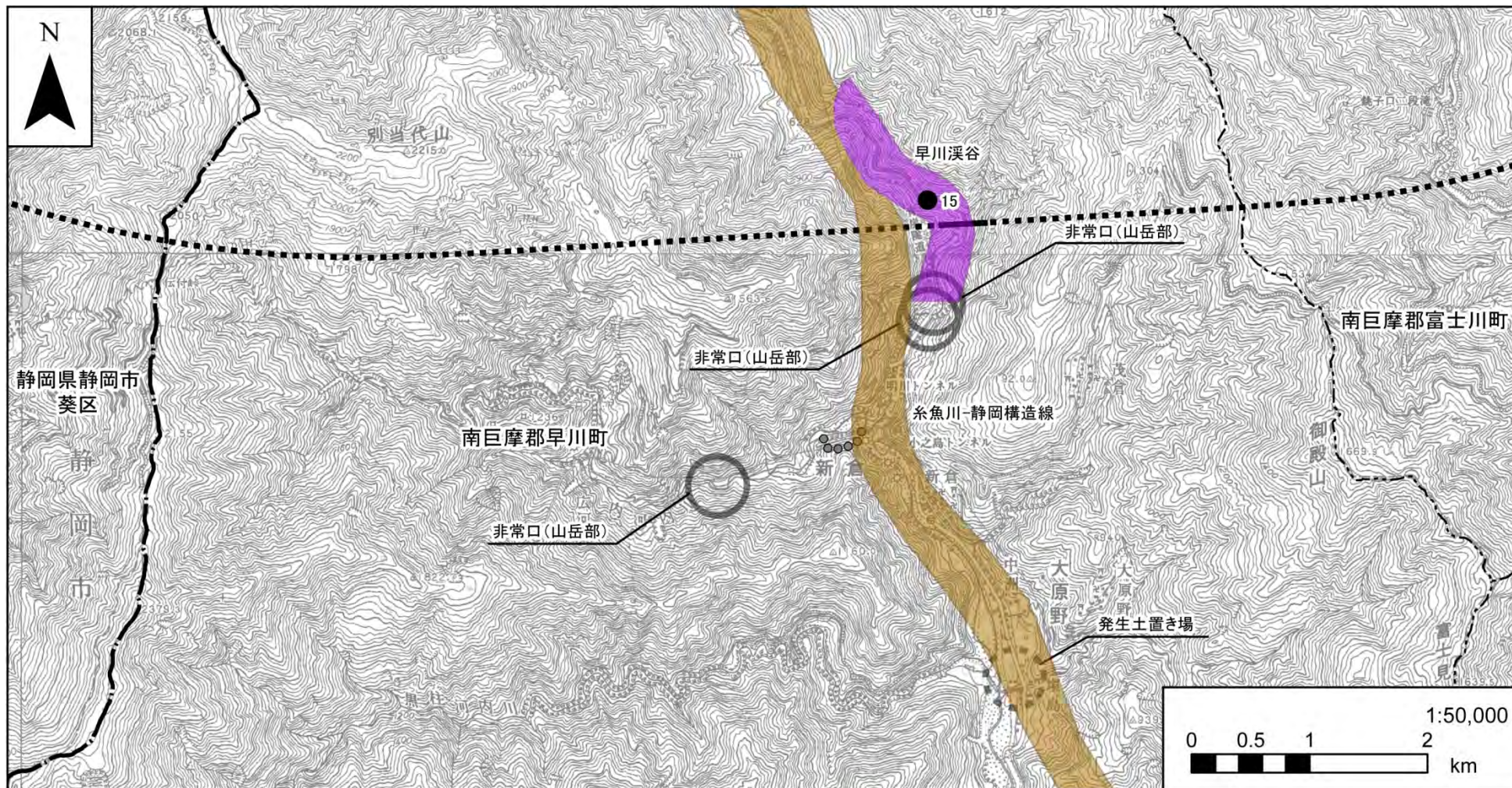
8-5-1-14

凡例

- |                     |            |           |              |
|---------------------|------------|-----------|--------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))   | - - - 都県境  | ● 主要な眺望点  | ■ 河川景観       |
| — 計画路線(既設区間(地上部))   | - - - 市町村境 | ○ 日常的な視点場 | ■ 山地(非火山性)景観 |
| ⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) |            |           | ■ 火山景観       |
| ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部)) |            |           | ■ 特殊地学景観     |
| ●●● 工事用道路           |            |           |              |

図 8-5-1-1(9) 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





凡例

- |                     |            |           |              |
|---------------------|------------|-----------|--------------|
| — 計画路線(新設区間(地上部))   | - - - 都県境  | ● 主要な眺望点  | ■ 河川景観       |
| — 計画路線(既設区間(地上部))   | - - - 市町村境 | ○ 日常的な視点場 | ■ 山地(非火山性)景観 |
| ⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部)) |            |           | ■ 火山景観       |
| ▭ 計画路線(既設区間(トンネル部)) |            |           | ■ 特殊地学景観     |
| ●●● 工事用道路           |            |           |              |

図 8-5-1-1(10) 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



## イ. 景観資源の状況

景観資源の状況を表 8-5-1-4 に示す。

表 8-5-1-4 景観資源の状況

No.	名称	区分	景観資源特性
01	市之瀬台地	高原	「日本の自然景観」(平成元年9月、環境庁)において、「山地(非火山性景観)非火山性高原」として選定されている高原である。南アルプスの前衛となる楕円形山地の東端にあたり、甲府盆地との境界部に位置する。斜面を利用した果樹園が多く広がるが、現在は宅地としての造成も進んでいる。
02	八ヶ岳・秩父山系	山岳	赤岳を主峰に南北30kmにわたって標高2,000m級の峰が連なる火山群である八ヶ岳と、プレート活動により隆起した金峰山から大菩薩連嶺までの一帯を含めた山系である。八ヶ岳は八ヶ岳中信高原国定公園に指定され、秩父山系は秩父多摩甲斐国立公園に指定されている。
03	南アルプス山系	山岳	仙丈ヶ岳、塩見岳、北岳、赤石岳等日本の代表的な山岳を連ねる。北アルプスと比較して新しく隆起した山であるため、浸食が進んでおらず、なだらかな山容となっており、南アルプス国立公園に指定されている。また、この前衛にあたる楕円形山地を含めて、景観資源を構成している。
04	笛吹川	河川	山梨県北部の甲武信ヶ岳、国師ヶ岳を水源にもつ一級河川富士川の支流である。笛吹川流域の扇状地にはブドウ等の果樹栽培が盛んであり、甲府盆地の南東側を流下しながら釜無川と合流し富士川となる。
05	御坂山地	山地	山梨県南部に位置し、甲府盆地と富士山北麓との間に連なる山地である。東西に高川山、黒岳、御坂峠が甲府盆地と郡内地方を結ぶ。甲府盆地を構成する山系の一つである。
06	富士山	山岳	山梨県と静岡県境に位置する日本最高峰の独立峰である。円錐形の山体は噴火を繰り返してきた成層火山特有の形状であり、日本有数の景観資源である。
07	釜無川	河川	山梨県と長野県境に位置する鋸岳を水源に持つ一級河川富士川の支流である。甲府盆地の北西側を流下しながら笛吹川と合流して富士川となる。
08	早川溪谷	河川	南アルプスを源流に持つ早川が、凝灰角礫岩を浸食することにより作った溪谷である。「日本の自然景観」(平成元年9月、環境庁)において、「峡谷・溪谷」として選定されている。秋には溪谷を染める紅葉が景観資源となる。
09	糸魚川—静岡構造線	山岳	「日本の自然景観」(平成元年9月、環境庁)において、「山地(非火山性景観)大断層崖(中地形)」として選定されている断層である。断層は、早川沿いに分布し、一部は露頭し、地質構造が確認される。特に、新倉の糸魚川—静岡構造線は国指定史跡名勝天然記念物となっている。

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

主要な眺望点からの眺望景観及び日常的な視点場からの景観を表 8-5-1-5 及び表 8-5-1-6 に示す。

表 8-5-1-5 主要な眺望景観の状況

No.	地域	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	笛吹市	八代ふるさと公園（盃塚古墳）	眺望点からは、市之瀬台地、南アルプス山系、笛吹川を眺望できる。また、果樹園を手前に視認できる。	市之瀬台地、南アルプス山系、笛吹川	高架橋、橋梁
02		坊ヶ峯（西方向）	眺望点からは、市之瀬台地、南アルプス山系、笛吹川を眺望できる。また、中央自動車道を手前に視認できる。	市之瀬台地、南アルプス山系、笛吹川	高架橋、橋梁
03		境川PA（上り線）	眺望点からは、南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川を眺望できる。	南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川	高架橋、橋梁
04	甲府市	小瀬スポーツ公園	眺望点からは、御坂山地を眺望できる。また、公園内を流れる蛙沢川及び川沿いの桜並木を手前に視認できる。	御坂山地	橋梁
05		曾根丘陵公園（西～北方向）	眺望点からは、南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川を眺望できる。また、住宅地を手前に視認できる。	南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川	高架橋、橋梁
06	中央市	玉穂ふるさとふれあい広場	眺望点からは、八ヶ岳・秩父山系を眺望できる。また、成島地区の住宅や水田等を手前に視認できる。	八ヶ岳・秩父山系	高架橋
07	昭和町	山伏川の桜並木	眺望点からは、御坂山地及びその奥に富士山を眺望できる。また、山伏川沿いの桜並木及び水田を手前に視認できる。	御坂山地、富士山	高架橋、橋梁
08	中央市	ふるさと公園 釜無川左岸堤防上（西方向）	眺望点からは、市之瀬台地、南アルプス山系を眺望できる。また、釜無川を手前に視認できる。	市之瀬台地、南アルプス山系、釜無川	橋梁
09	南アルプス市	釜無川右岸堤防上	眺望点からは、御坂山地及びその奥に富士山を眺望できる。また、釜無川を手前に視認できる。	御坂山地、富士山、釜無川	橋梁
10		塚原山フルーツ農場	眺望点からは、御坂山地及びその奥に富士山を眺望できる。	御坂山地、富士山	高架橋、橋梁
11	富士川町	森林総合研究所芝生広場	眺望点からは、市之瀬台地やその奥に八ヶ岳・秩父山系が眺望できる。	市之瀬台地、八ヶ岳・秩父山系	高架橋、橋梁
12		殿原スポーツ公園	眺望点からは、御坂山地を眺望できる。	御坂山地	高架橋、橋梁
13		大法師公園	眺望点からは、市之瀬台地、八ヶ岳・秩父山系を眺望できる。また、公園内の桜及び芝生を手前に視認できる。	市之瀬台地、八ヶ岳・秩父山系	高架橋、橋梁
14		ダイヤモンド富士撮影ポイント	眺望点からは、山並みの奥に富士山を眺望できる。	富士山	高架橋
15	早川町	青崖トンネル出入り口（北側）	眺望点からは、早川溪谷を眺望できる。	早川溪谷	橋梁

表 8-5-1-6 日常的な視点場からの景観の状況

No.	地 域	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	上野原市	安寺沢集落内	視点場からは、谷筋沿いに周辺の山林の斜面樹林等を視認できる。	橋梁
02	都留市	小形山集落内	視点場からは、谷沿いの道路及びその周囲の樹木、また、その奥に、斜面の山林等を眺望できる。	保守基地
03	笛吹市	三柵、石橋集落内	視点場からは、坊ヶ峯、グラウンド及び住宅等を視認できる。	高架橋
04	甲府市	中道橋	視点場からは、中央自動車道及び笛吹川、住宅等を視認できる。	橋梁
05		笛吹ライン	視点場からは、中央自動車道、笛吹川及び県道 139号を視認できる。	橋梁
06		小曲町集落内	視点場からは、小曲町集落内の田園地帯、イチゴ農園及び住宅地等を視認できる。	橋梁
07		平和通り	視点場からは、国道 358 号を中心にその沿道の並木及び建物等を視認できる。	橋梁
08	中央市	上成島区公会堂	視点場からは、新山梨環状道路及び水田・畑地を視認できる。	高架橋、橋梁、 保守基地
09		上三條集落内	視点場からは、新山梨環状道路及び水田・畑地を視認できる。	高架橋
10		県道 3 号	視点場からは、新山梨環状道路、県道 3 号及び道路沿いの住宅等を視認できる。	高架橋
11		県道 3 号(昭和通り)	視点場からは、新山梨環状道路、県道 3 号(昭和通り)、常永川河川敷及び市民体育館等を視認できる。	高架橋、橋梁
12	南アルプス市	若草田園地帯	視点場からは、田園地帯を視認できる。	高架橋、橋梁
13		安藤家住宅	視点場からは、県指定文化財である安藤家住宅を視認できる。	高架橋、橋梁
14		田島集落内	視点場からは、滝沢川及び河川沿いの住宅等を視認できる。	高架橋、橋梁
15		国道 52 号(中部横断自動車道)	視点場からは、国道 52 号及び中部横断自動車道を視認できる。	橋梁
16		旧国道 52 号	視点場からは、旧国道 52 号及び道路沿いの住宅等を視認できる。	高架橋
17		荊沢集落内	視点場からは、坪川及び河川沿いの住宅等を視認できる。	橋梁
18	富士川町	利根川公園	視点場からは、公園内の駐車場及び体育館等を視認できる。	高架橋
19		増穂小学校	視点場からは、旧春米学校、増穂小学校の校門、周辺の住宅、道路等を視認できる。	高架橋

## (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

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観等の変化とした。

##### イ) 予測の基本的な手法

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、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる道路の視認レベルを基に、景観の変化の程度について定性的に予測した。

##### ウ) 予測地域

南アルプスの地域特性に鑑み、資材及び機械の運搬に用いる車両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、調査地域のうち、早川町とした。

##### エ) 予測地点

予測地域の内、資材及び機械の運搬に用いる車両に係る景観等への影響を適切に予測することができる地点として、表 8-5-1-7 に示すとおりとした。

**表 8-5-1-7 資材及び機械の運搬に用いる車両に係る景観等への影響の予測地点**

区分	No.	眺望点(所在地)	景観資源
主要	15	青崖トンネル出入り口(北側)(早川町)	早川溪谷

注 1. 表中の区分は以下のとおりとする。

主要；主要な眺望点      日常；日常的な視点場

##### オ) 予測対象時期

予測対象時期は、工事中とした。

##### カ) 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、車両の運行ルートの設定、配車計画を適切に行うこと、工事の平準化及び発生集中交通量の削減を予測の前提条件とした。

## 4) 予測結果

青崖トンネル出入り口(北側)の地点は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートである県道 37 号沿いの地点であることから、工事中には、資材及び機械の運搬に用いる車両を視認することとなる。しかし、本事業では車両の運行ルートの設定、配車計画を適切に行うこと、工事の平準化により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や発生集中交通量の削減を図ることから景観の変化に及ぼす影響は小さいものと予測する。

## 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、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行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（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る景観）**

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、運行ルート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、景観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、景観等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。
発生集中交通量の削減	適	早川町などのトンネル発生土については、ストックヤード（仮置き場）の確保に努め、ストックヤードが確保できた場合、トンネル掘削土が多く発生する時には一時的にストックヤードに仮置きを行い、ストックヤードから発生土置き場へ向かう運搬車両台数を調整し、発生集中交通量を削減することで、景観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。

### 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「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」及び「発生集中交通量の削減」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（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る景観）**

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、運行ルート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、景観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 8-5-1-9(2) 環境保全措置の内容（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る景観）**

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、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

**表 8-5-1-9(3) 環境保全措置の内容（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る景観）**

実施主体		東海旅客鉄道株式会社
実施内容	種類・方法	発生集中交通量の削減
	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		早川町などのトンネル発生土については、ストックヤード（仮置き場）の確保に努め、ストックヤードが確保できた場合、トンネル掘削土が多く発生する時には一時的にストックヤードに仮置きを行い、ストックヤードから発生土置き場へ向かう運搬車両台数を調整し、発生集中交通量を削減することで、景観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 8-5-1-9 に示すとおりである。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低減される。

ウ. 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十分に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十分に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

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

本事業では、「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」及び「発生集中交通量の削減」の環境保全措置を確実に実施することから、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る景観等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) 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

鉄道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

#### イ) 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、変電施設、保守基地)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。

#### ウ) 予測地域

予測地域は、鉄道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。

#### エ) 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、表 8-5-1-10、表 8-5-1-11、表 8-5-1-12 及び図 8-5-1-1 に示すとおりである。

なお、駅については、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、駅に関わる主要な眺望点及び日常的な視点場は予測対象外とした。

また、糸井川ー静岡構造線の一部は発生土置き場と重なるが、発生土置き場の設置箇所周辺には露頭部は存在しないため、予測対象外とした。

**表 8-5-1-10 主要な眺望点の予測地点**

No.	名称(所在地)
08	ふるさと公園 釜無川左岸堤防上(中央市)
11	森林総合研究所芝生広場(富士川町)

**表 8-5-1-11 日常的な視点場の予測地点**

No.	名称(所在地)
18	利根川公園(富士川町)

表 8-5-1-12 景観資源の予測地点

No.	名称
04	笛吹川
07	釜無川
08	早川溪谷

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 8-5-1-13、表 8-5-1-14 及び図 8-5-1-1 に示すとおりである。

表 8-5-1-13 主要な眺望景観の予測地点の選定

No.	眺望点(所在地)	景観資源
01	八代ふるさと公園(盃塚古墳)(笛吹市)	市之瀬台地、南アルプス山系、笛吹川
02	坊ヶ峯(西方向)(笛吹市)	市之瀬台地、南アルプス山系、笛吹川
03	境川PA(上り線)(笛吹市)	南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川
04	小瀬スポーツ公園(甲府市)	御坂山地
05	曽根丘陵公園(西～北方向)(甲府市)	南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川
06	玉穂ふるさとふれあい広場(中央市)	八ヶ岳・秩父山系
07	山伏川の桜並木(昭和町)	御坂山地、富士山
08	ふるさと公園 釜無川左岸堤防上(西方向)(中央市)	市之瀬台地、南アルプス山系、釜無川
09	釜無川右岸堤防上(南アルプス市)	御坂山地、富士山、釜無川
10	塚原山フルーツ農場(南アルプス市)	御坂山地、富士山
11	森林総合研究所芝生広場(富士川町)	市之瀬台地、八ヶ岳・秩父山系
12	殿原スポーツ公園(富士川町)	御坂山地
13	大法師公園(富士川町)	市之瀬台地、八ヶ岳・秩父山系
14	ダイヤモンド富士撮影ポイント(富士川町)	富士山
15	青崖トンネル出入り口(北側)(早川町)	早川溪谷

表 8-5-1-14 日常的な視点場からの景観の予測地点の選定

No.	日常的な視点場(所在地)
01	安寺沢集落内(上野原市)
02	小形山集落内(都留市)
03	三柵、石橋集落内(笛吹市)
04	中道橋(甲府市)
05	笛吹ライン(甲府市)
06	小曲町集落内(甲府市)
07	平和通り(甲府市)
08	上成島区公会堂(中央市)
09	上三條集落内(中央市)
10	県道 3 号(中央市)
11	県道 3 号(昭和通り)(中央市)
12	若草田園地帯(南アルプス市)
13	安藤家住宅(南アルプス市)
14	田島集落内(南アルプス市)
15	国道 52 号(中部横断自動車道)(南アルプス市)
16	旧国道 52 号(南アルプス市)
17	荊沢集落内(南アルプス市)
18	利根川公園(富士川町)
19	増穂小学校(富士川町)

㊦) 予測対象時期

予測対象時期は、鉄道施設の完成時とし、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の予測結果を表 8-5-1-15、表 8-5-1-16 及び表 8-5-1-17 に示す。

表 8-5-1-15 主要な眺望点の改変の状況

No.	名称(所在地)	改変の程度	改変の状況
08	ふるさと公園 釜無川左岸堤防上(中央市)	一部改変	主要な眺望点の改変割合は、ごくわずかであり、主要な眺望点の価値を大きく損なうものではないと予測する。
11	森林総合研究所芝生広場	一部改変	主要な眺望点として利用される芝生広場については、一部改変が生じるが、広い広場に対しての改変割合は少なく、さらに、眺望点としての利用が損なわれないように県と協議をすることから、主要な眺望点の価値を大きく損なうものではないと予測する。

表 8-5-1-16 日常的な視点場の改変の状況

No.	名称(所在地)	改変の程度	改変の状況
18	利根川公園(富士川町)	一部改変	日常的な視点場の改変割合は、ごくわずかであり、日常的な視点場の価値を大きく損なうものではないと予測する。

表 8-5-1-17 景観資源の改変の状況

No.	名称	改変の程度	改変の状況
04	笛吹川	一部改変	景観資源である笛吹川の一部が改変されるものの、本事業の実施による景観資源の改変はごくわずかであり、景観資源の価値を大きく損なうものではないと予測する。
07	釜無川	一部改変	景観資源である釜無川の一部が改変されるものの、本事業の実施による景観資源の改変はごくわずかであり、景観資源の価値を大きく損なうものではないと予測する。
08	早川溪谷	一部改変	景観資源である早川溪谷の一部が改変されるものの、本事業の実施による景観資源の改変はごくわずかであり、景観資源の価値を大きく損なうものではないと予測する。

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表 8-5-1-18 及び図 8-5-1-2、表 8-5-1-19 及び図 8-5-1-3 に示す。なお、日常的な視点場においては、その周辺自体が景観特性を持つため、視点場周辺を視対象とし、構造物は景観構成要素に含まれるものとして捉え、景観検討会における社外の有識者の意見も踏まえ、景観資源への影響ではなく、地域景観と構造物の調和及び圧迫感の程度を主として検討した。参考として、構造物の存在自体の甲府盆地内における景観資源（富士山、八ヶ岳、南アルプス）に影響を与える可能性がある範囲についても検討を行っており、検討結果については「資料編 17-3 山岳の眺望への影響範囲について」に示す。

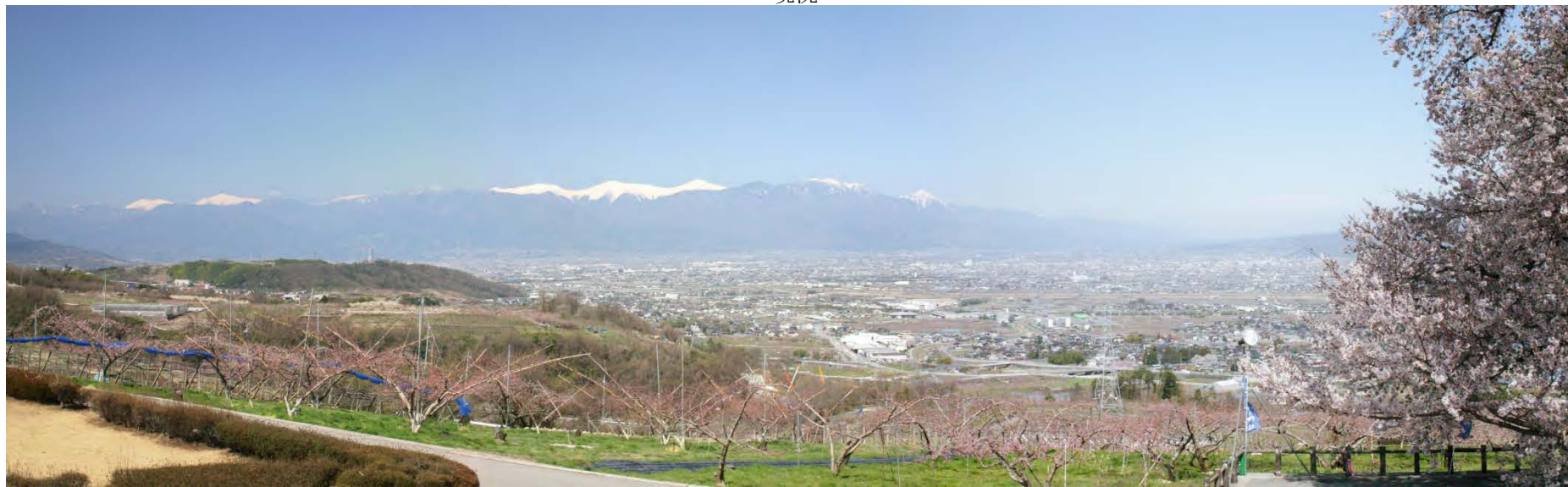
表 8-5-1-18(1) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	八代ふるさと公園(盃塚古墳)
景観資源	市之瀬台地、南アルプス山系、笛吹川
撮影条件	撮影日：平成 24 年 5 月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mm フィルム換算焦点距離：35mm
フォトモンター ジュの概要	構造形式：桁式高架橋、多径間連続 PC 橋 等 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約 20m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約 2.7km
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から西方向を望んでおり、市之瀬台地、南アルプス山系、笛吹川を眺望できる。また、果樹園を手前に視認できる。</p> <p>本事業の実施により、中央左手に鉄道施設(高架橋、橋梁)を眺望できるようになる。</p> <p>景観資源である笛吹川と交差するが眺望景観の変化は小さい。その他の景観資源については、眺望景観に変化は生じない。また、スカイラインの分断はない。</p> <p>以上のことから、現在の景観に構造物が加わるが、眺望景観の変化の程度は小さいため、供用時における眺望景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(1) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(2) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	坊ヶ峯(西方向)
景観資源	市之瀬台地、南アルプス山系、笛吹川
撮影条件	撮影日：平成 24 年 8 月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mm フィルム換算焦点距離：35mm
フォトモンター ジュの概要	構造形式：桁式高架橋、新形式高架橋、多径間連続 PC 橋 等 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約 20m~40m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約 2.7km
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から北西方向を望んでおり、市之瀬台地、南アルプス山系、笛吹川を眺望できる。また、中央自動車道を手前に視認できる。</p> <p>本事業の実施により、中央部から左手に向かって鉄道施設(高架橋、橋梁)を眺望できるようになる。</p> <p>景観資源に対する眺望景観に変化は生じず、スカイラインの分断は無い。</p> <p>以上のことから、現在の景観に構造物が加わるが、眺望景観の変化の程度は小さいため、供用時における眺望景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(2) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(3) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	境川PA(上り線)
景観資源	南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川
撮影条件	撮影日：平成24年11月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mmフィルム換算焦点距離：35mm
フォトモンター ジュの概要	構造形式：桁式高架橋、多径間連続PC橋 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約35m～40m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約100m
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から西方向を望んでおり、南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川を眺望できる。</p> <p>本事業の実施により、近景に鉄道施設(高架橋、橋梁)を視認できるようになり、一部のスカイラインの分断が生じるが、南アルプス山系の主な構成要素の一つである白根三山(北岳、間ノ岳、農鳥岳)等の眺望は確保されている。</p> <p>鉄道施設(高架橋、橋梁)が近景として視認できるようになるが、煩雑性の軽減を図ったディテールの工夫や橋梁と高架橋のデザインの統合等により、景観資源との調和が図られている。</p> <p>以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注1. 「高架橋高さ」とは、地盤面(G.L)から施工基面(F.L)までの高さをいう。

注2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(3) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(4) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	小瀬スポーツ公園
景観資源	御坂山地
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 4 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモンター ジュの概要	<p>構造形式：多径間連続 PC 橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 25m～30m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 1.8km</p>
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から南方向を望んでおり、御坂山地を眺望できる。また、公園内を流れる蛙沢川及び川沿いの桜並木を手前に眺望できる。本事業の実施により、桜並木の奥に鉄道施設(高架橋、橋梁)を眺望できるようになる。</p> <p>景観資源に対する眺望景観に変化は生じず、スカイラインの分断は無い。</p> <p>以上のことから、現在の景観に構造物が加わるが、眺望景観の変化の程度は小さいため、供用時における眺望景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ

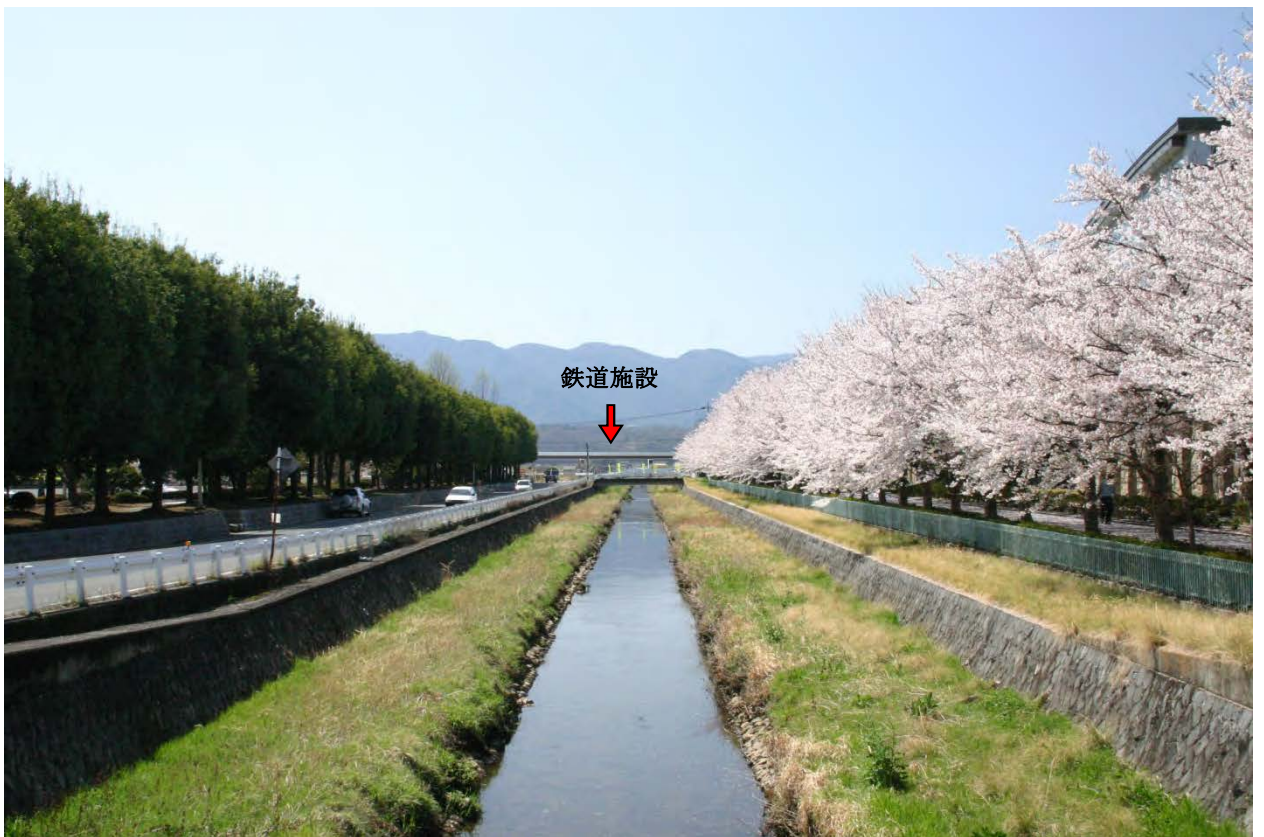


図 8-5-1-2(4) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(5) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	曾根丘陵公園(西～北方向)
景観資源	南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川
撮影条件	撮影日：平成24年8月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mmフィルム換算焦点距離：35mm
フォトモンター ジュの概要	構造形式：桁式高架橋、多径間連続PC橋 等 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約20m～30m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約1.5km
予測結果	本眺望景観は、主要な眺望点から北西方向を望んでおり、南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川を眺望できる。また、住宅地を手前に視認できる。本事業の実施により、住宅地奥に鉄道施設(高架橋、橋梁)を眺望できるようになる。 景観資源に対する眺望景観に変化は生じず、スカイラインの分断は無い。 以上のことから、現在の景観に構造物が加わるが、眺望景観の変化の程度は小さいため、供用時における眺望景観に与える影響は小さいと予測する。

注1. 「高架橋高さ」とは、地盤面(G.L)から施工基面(F.L)までの高さをいう。

注2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(5) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(6) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	玉穂ふるさとふれあい広場
景観資源	八ヶ岳・秩父山系
撮影条件	撮影日：平成 24 年 8 月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mm フィルム換算焦点距離：35mm
フォトモニター ジュの概要	構造形式：桁式高架橋、新形式高架橋 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約 20m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約 800m
予測結果	本眺望景観は、主要な眺望点から北方向を望んでおり、八ヶ岳・秩父山系を眺望できる。また、成島地区の住宅や水田等を手前に視認できる。 本事業の実施により、鉄道施設(高架橋、橋梁)を眺望できるようになる。景観資源に対する眺望景観に変化は生じず、スカイラインの分断は無い。 以上のことから、現在の景観に構造物が加わるが、眺望景観の変化の程度は小さいため、供用時における眺望景観に与える影響は小さいと予測する。

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(6) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(7) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	山伏川の桜並木
景観資源	御坂山地、富士山
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 4 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：眺望されない          高架橋高さ<sup>注1</sup>：眺望されない          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：眺望されない</p>
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から南方向を望んでおり、御坂山地及びその奥に富士山を眺望できる。また、山伏川沿いの桜並木及び水田を手前に視認できる。</p> <p>本事業の実施により、鉄道施設(高架橋、橋梁)は眺望されない。</p> <p>以上のことから、供用時における眺望景観に与える影響は無いと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(7) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(8) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	ふるさと公園 釜無川左岸堤防上(西方向)
景観資源	市之瀬台地、南アルプス山系、釜無川
撮影条件	撮影日：平成 24 年 8 月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mm フィルム換算焦点距離：35mm
フォトモンター ジュの概要	構造形式：多径間連続 PC 橋 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約 15m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約 250m
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から北西方向を望んでおり、市之瀬台地、南アルプス山系を眺望できる。また、釜無川を手前に眺望できる。</p> <p>本事業の実施により、釜無川上に鉄道施設(橋梁)を眺望できるようになる。</p> <p>景観資源である釜無川と交差するが、鉄道施設(橋梁)を等径間のアーチ状とし、橋脚と桁のバランスに配慮することで、景観資源との調和が図られている。なお、その他の景観資源に対する眺望景観に変化は生じず、スカイラインの分断は無い。</p> <p>以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(8) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(9) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	釜無川右岸堤防上
景観資源	御坂山地、富士山、釜無川
撮影条件	撮影日：平成 25 年 5 月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mm フィルム換算焦点距離：35mm
フォトモンター ジュの概要	構造形式：多径間連続 PC 橋 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約 15m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約 400m
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から南東方向を望んでおり、御坂山地及びその奥に富士山が眺望される。また、釜無川を手前に視認できる。</p> <p>本事業の実施により、釜無川上に鉄道施設（橋梁）を眺望できるようになる。</p> <p>景観資源である釜無川と交差するが、鉄道施設（橋梁）を等径間のアーチ状とし、橋脚と桁のバランスに配慮することで、景観資源との調和が図られている。なお、その他の景観資源に対する眺望景観に変化は生じず、スカイラインの分断は無い。</p> <p>以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(9) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(10) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	塚原山フルーツ農場
景観資源	御坂山地、富士山
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 8 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモンター ジュの概要	<p>構造形式：桁式高架橋、多径間連続 PC 橋 等          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 15～25m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 2.0km</p>
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から東方向を望んでおり、御坂山地及びその奥に富士山を眺望できる。          本事業の実施により、中央に鉄道施設(高架橋、橋梁)を眺望できるようになる。          景観資源に対する眺望景観に変化は生じず、スカイラインの分断は無い。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わるが、眺望景観の変化の程度は小さいため、供用時における眺望景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(10) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(11) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	森林総合研究所 芝生広場
景観資源	市之瀬台地、八ヶ岳・秩父山系
撮影条件	撮影日：平成 25 年 4 月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mm フィルム換算焦点距離：35mm
フォトモニター ジュの概要	構造形式：桁式高架橋、多径間連続 PC 橋 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約 15～35m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約 100m
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から北方向を望んでおり、市之瀬台地及びその奥に八ヶ岳・秩父山系を眺望できる。</p> <p>本事業の実施により、中央に鉄道施設(高架橋、橋梁)を眺望できるようになり、スカイラインの分断はないものの、一部の景観資源に対する眺望景観に変化は生じる。</p> <p>鉄道施設(高架橋、橋梁)が近景として視認できるようになるが、煩雑性の軽減を図ったディテールの工夫や橋梁と高架橋のデザインの統合等により、景観資源との調和が図られている。</p> <p>以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(11) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(12) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	殿原スポーツ公園
景観資源	御坂山地
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 4 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモンター ジュの概要	<p>構造形式：桁式高架橋、多径間連続 PC 橋 等          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 15～25m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 1.5km</p>
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から北東方向を望んでおり、御坂山地を眺望できる。          本事業の実施により、鉄道施設(高架橋、橋梁)を眺望できるようになる。          景観資源に対する眺望景観に変化は生じず、スカイラインの分断は無い。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わるが、眺望景観の変化の程度は小さいため、供用時における眺望景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(12) 主要な眺望景観の変化の予測結果



表 8-5-1-18(13) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	大法師公園
景観資源	市之瀬台地、八ヶ岳・秩父山系
撮影条件	撮影日：平成 24 年 4 月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mm フィルム換算焦点距離：35mm
フォトモンター ジュの概要	構造形式：桁式高架橋、多径間連続 PC 橋 等 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約 15～25m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約 1.6km
予測結果	本眺望景観は、主要な眺望点から北方向を望んでおり、市之瀬台地、八ヶ岳・秩父山系を眺望できる。また、公園内の桜及び芝生を手前に視認できる。本事業の実施により、中央部に鉄道施設(高架橋、橋梁)を眺望できるようになる。 景観資源に対する眺望景観に変化は生じず、スカイラインの分断は無い。 以上のことから、現在の景観に構造物が加わるが、眺望景観の変化の程度は小さいため、供用時における眺望景観に与える影響は小さいと予測する。

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(13) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-18(14) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	ダイヤモンド富士撮影ポイント
景観資源	富士山
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 11 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：桁式高架橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 25m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 1.0km</p>
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から南東方向を望んでおり、山並みの奥に富士山を眺望できる。          本事業の実施により、中央手前に鉄道施設(高架橋)を眺望できるようになる。          景観資源に対する眺望景観に変化は生じず、スカイラインの分断は無い。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わるが、眺望景観の変化の程度は小さいため、供用時における眺望景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



8-5-1-53

図 8-5-1-2(14) 主要な眺望景観の変化の予測結果



表 8-5-1-18(15) 主要な眺望景観の変化の予測結果

主要な眺望点	青崖トンネル出入り口(北側)
景観資源	早川溪谷
撮影条件	撮影日：平成 24 年 5 月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mm フィルム換算焦点距離：35mm
フォトモンター ジュの概要	構造形式：RC アーチ橋 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約 155m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約 450m
予測結果	<p>本眺望景観は、主要な眺望点から南東方向を望んでおり、早川溪谷を眺望できる。</p> <p>本事業の実施により、中央上部に鉄道施設(橋梁)を眺望できるようになる。</p> <p>景観資源である早川溪谷と交差するが、鉄道施設(橋梁)をアーチ構造とし、全体的重量感の軽減を図ることで、景観資源との調和が図られている。</p> <p>以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-2(15) 主要な眺望景観の変化の予測結果

表 8-5-1-19(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	安寺沢集落内
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 8 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：多径間連続 PC 橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 20m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 200m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から南西方向を望んでおり、谷筋沿いに周辺の山林の斜面樹林等を視認できる。          本事業の実施により、中央部に鉄道施設(橋梁)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(橋梁)は山林全体と比較して、一部のみであるため構造物による圧迫感は小さく、周辺の地域景観に対する変化は小さい。          以上のことから、供用時における日常的な視点場からの景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



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

表 8-5-1-19(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	小形山集落内
撮影条件	<p>撮影日：平成 25 年 7 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：保守基地          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 15m（保守基地建屋高さ）          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 100m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から北方向を望んでおり、谷沿いの道路及びその周囲の樹木、また、その奥に、斜面の山林等を視認できる。</p> <p>本事業の実施により、道路奥に鉄道施設（保守基地）の一部や造成に伴う法面が視認できるようになる。視認される鉄道施設（保守基地）により、視野が開かれ、法面等に植栽を行うことで地域景観との調和が図られる。</p> <p>以上のことから、供用時における日常的な視点場からの景観は変化するものの、地域景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面（G.L）から施工基面（F.L）までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



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



表 8-5-1-19(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	三柵、石橋集落内
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 8 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：桁式高架橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 20m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 200m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から南西方向を望んでおり、坊ヶ峯、グラウンド及び住宅等を視認できる。          本事業の実施により、鉄道施設(高架橋)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(高架橋)はコントラストを持つ水平線を構成することで、圧迫感の軽減や地域景観との調和が図られている。          以上のことから、供用時における日常的な視点場からの景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



8-5-1-61

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

表 8-5-1-19(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	中道橋
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 8 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：多径間連続 PC 橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 30m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 500m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から南西方向を望んでおり、中央自動車道及び笛吹川、住宅等が視認できる。          本事業の実施により、笛吹川と交差する鉄道施設(橋梁)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(橋梁)は、側径間部も含めた径間のバランスを持たせ、コントラストを持つ水平線を構成することで、地域景観との調和が図られている。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



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

表 8-5-1-19(5) 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	笛吹ライン
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 11 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：多径間連続 PC 橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 25m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 200m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から南西方向を望んでおり、中央自動車道、          笛吹川及び県道 139 号を視認できる。          本事業の実施により、県道 139 号及び笛吹川と交差する鉄道施設(橋梁)が          視認できるようになる。          視認される鉄道施設(橋梁)は、側径間部も含めた径間のバランスを持た          せ、コントラストを持つ水平線を構成することで、地域景観との調和が図ら          れている。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れ          た新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



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



表 8-5-1-19(6) 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	小曲町集落内
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 8 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモンター ジュの概要	<p>構造形式：多径間連続 PC 橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 25m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 500m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から南西方向を望んでおり、小曲町集落内の田園地帯、イチゴ農園及び住宅地等を視認できる。          本事業の実施により、鉄道施設(橋梁)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(橋梁)は、側径間部も含めた径間のバランスを持たせ、コントラストを持つ水平線を構成することで、地域景観との調和が図られている。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(6) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

表 8-5-1-19(7) 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	平和通り
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 8 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：多径間連続 PC 橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 20m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 200m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から北方向を望んでおり、国道 358 号を中心にその沿道の並木及び建物等を視認できる。          本事業の実施により、鉄道施設(橋梁)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(橋梁)は、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が軽減されている。          以上のことから、供用時における日常的な視点場からの景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(7) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

表 8-5-1-19(8) 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	上成島区公会堂
撮影条件	<p>撮影日：平成 25 年 5 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモンター ジュの概要	<p>構造形式：桁式高架橋、エクストラドーズド橋、保守基地          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 20m、約 15m（保守基地建屋）          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 100m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から南東方向を望んでおり、新山梨環状道路及び水田・畑地を視認できる。          本事業の実施により、水田・畑地の奥に鉄道施設（高架橋、橋梁、保守基地）が視認できるようになる。          視認される鉄道施設（保守基地）については、煩雑性の軽減を図ったディテールの工夫等により、圧迫感が軽減され、鉄道施設（高架橋、橋梁）は全体的な重量感の軽減を図ることにより、地域景観との調和が図られている。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(8) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果



表 8-5-1-19(9) 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	上三條集落内
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 8 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：新形式高架橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 20m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 200m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から北方向を望んでおり、新山梨環状道路及び水田・畑地を視認できる。          本事業の実施により、水田・畑地の奥に鉄道施設(高架橋)が眺望できるようになる。          視認される鉄道施設(高架橋)は、橋脚幅や桁高の小さい新形式高架橋の適用により、圧迫感が軽減され、構造物としての一体性の確保により、地域景観との調和が図られている。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3 (9) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

表 8-5-1-19(10) 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	県道 3 号
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 10 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：桁式高架橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 15m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 100m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から北方向を望んでおり、新山梨環状道路、県道 3 号及び道路沿いの住宅等を視認できる。          本事業の実施により、新山梨環状道路の手前に鉄道施設(高架橋)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(高架橋)は煩雑性の軽減を図ったディテールの工夫等により、圧迫感が軽減されている。          以上のことから、供用時における日常的な視点場からの景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(10) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

表 8-5-1-19(11) 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	県道 3 号(昭和通り)
撮影条件	撮影日：平成 24 年 10 月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mm フィルム換算焦点距離：35mm
フォトモンター ジュの概要	構造形式：新形式高架橋、多径間連続 PC 橋 等 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約 15m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約 300m
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から北方向を望んでおり、新山梨環状道路、県道 3 号(昭和通り)、常永川河川敷及び市民体育館等を視認できる。</p> <p>本事業の実施により、県道 3 号及び常永川と交差する鉄道施設(高架橋、橋梁)が視認できるようになる。</p> <p>視認される鉄道施設(高架橋、橋梁)は、コントラストをもつ水平線を構成し、高架橋と橋梁のデザインの統合が図られることにより、地域景観との調和が図られている。</p> <p>以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



鉄道施設



図 8-5-1-3(11) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果



表 8-5-1-19(12) 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	若草田園地帯
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 9 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモンター ジュの概要	<p>構造形式：桁式高架橋、新形式高架橋、多径間連続 PC 橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 20m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 700m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から南東方向を望んでおり、田園地帯を視認できる。          本事業の実施により、鉄道施設(高架橋、橋梁)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(高架橋、橋梁)は、コントラストを持つ水平線を構成し、地域景観との調和が図られている。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(12) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

表 8-5-1-19(13) 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	安藤家住宅
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 10 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：視認されない          高架橋高さ<sup>注1</sup>：視認されない          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：視認されない</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から北西方向を望んでおり、県指定文化財である安藤家住宅を視認できる。          本事業の実施により、鉄道施設(高架橋、橋梁)は視認されないことから、供用時における日常的な視点場からの景観に影響を与える事は無いと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(13) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

表 8-5-1-19(14) 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	田島集落内
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 11 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：新形式高架橋、多径間連続 PC 橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 20m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 300m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から北方向を望んでおり、滝沢川及び河川沿いの住宅等を視認できる。          本事業の実施により、滝沢川と交差する鉄道施設(高架橋、橋梁)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(高架橋、橋梁)は、コントラストを持つ水平線を構成し、高架橋と橋梁のデザインの統合を図ることで、地域景観との調和が図られている。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(14) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果



表 8-5-1-19(15) 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	国道 52 号(中部横断道)
撮影条件	撮影日：平成 25 年 4 月 天候：晴れ 使用カメラ：CANON EOS60D レンズ焦点距離：23.3mm 35mm フィルム換算焦点距離：35mm
フォトモニター ジュの概要	構造形式：多径間連続 PC 橋 高架橋高さ <sup>注1</sup> ：約 25m 視点場から鉄道施設までの距離 <sup>注2</sup> ：約 200m
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から南方向を望んでおり、国道 52 号及び中部横断自動車道を視認できる。</p> <p>本事業の実施により、中部横断自動車道と交差する鉄道施設(高架橋、橋梁)が視認できるようになる。</p> <p>視認される鉄道施設(高架橋、橋梁)は煩雑性の軽減を図ったディテールの工夫等により、圧迫感が軽減され、橋脚と桁のバランスに配慮することで、地域景観との調和が図られている。</p> <p>以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(15) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

表 8-5-1-19(16) 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	旧国道 52 号
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 11 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：桁式高架橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 25m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 200m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から南方向を望んでおり、旧国道 52 号及び道路沿いの住宅等を視認できる。          本事業の実施により、旧国道 52 号と交差する鉄道施設(橋梁)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(橋梁)は煩雑性の軽減を図ったディテールの工夫等により、圧迫感が軽減される。          以上のことから、供用時における日常的な視点場からの景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(16) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

表 8-5-1-19(17) 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	荊沢集落内
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 8 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：多径間連続 PC 橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 25m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 300m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から南東方向を望んでおり、坪川及び河川沿いの住宅等を視認できる。          本事業の実施により、坪川と交差する鉄道施設(高架橋、橋梁)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(高架橋、橋梁)は、コントラストを持つ水平線の構成し、高架橋と橋梁のデザインの統合を図ることにより、地域景観との調和が図られている。          以上のことから、現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となっていると予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(17) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果



表 8-5-1-19(18) 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	利根川公園
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 8 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモニター ジュの概要	<p>構造形式：桁式高架橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 25m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 100m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から北東方向を望んでおり、公園内の駐車場及び体育館等を視認できる。          本事業の実施により、鉄道施設(高架橋、橋梁)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(高架橋、橋梁)は等間隔に橋脚を配置し、煩雑性の軽減を図ったディテールの工夫等により、圧迫感が軽減される。          以上のことから、供用時における日常的な視点場からの景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。

現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(18) 日常的な視点場からの景観の変化の予測結果

表 8-5-1-19(19) 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	増穂小学校
撮影条件	<p>撮影日：平成 24 年 11 月          天候：晴れ          使用カメラ：CANON EOS60D          レンズ焦点距離：23.3mm          35mm フィルム換算焦点距離：35mm</p>
フォトモンター ジュの概要	<p>構造形式：桁式高架橋          高架橋高さ<sup>注1</sup>：約 25m          視点場から鉄道施設までの距離<sup>注2</sup>：約 100m</p>
予測結果	<p>本視点場は、日常的な視点場から北西方向を望んでおり、旧春米学校、増穂小学校の校門、周辺の住宅、道路等を視認できる。          本事業の実施により、鉄道施設(高架橋、橋梁)が視認できるようになる。          視認される鉄道施設(高架橋、橋梁)は遠景となり、地域景観への変化の影響は小さい。          以上のことから、供用時における日常的な視点場からの景観に与える影響は小さいと予測する。</p>

注 1. 「高架橋高さ」とは、地盤面 (G.L) から施工基面 (F.L) までの高さをいう。

注 2. 視点場から最も近い鉄道施設までのおよその距離を記載した。



現況



完成後のイメージ



図 8-5-1-3(19) 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、駅、変電施設、保守基地)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 8-5-1-20 に示す。

**表 8-5-1-20 環境保全措置の検討の状況（鉄道施設の存在に係る景観）**

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
工事に伴う変更区域をできる限り小さくする	適	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、低減できることから、環境保全措置として採用する。
構造物の形状の配慮	適	構造物の形状への配慮によりは、周辺の自然、農村、市街地景観との調和を図ることで、景観等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。

### 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、駅、変電施設、保守基地)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「工事に伴う変更区域をできる限り小さくすること」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 8-5-1-21 に示す。

**表 8-5-1-21(1) 環境保全措置の内容（鉄道施設の存在に係る景観）**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社		
実施内容	種類・方法	工事に伴う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、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 8-5-1-21(2) 環境保全措置の内容（鉄道施設の存在に係る景観）**

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は表 8-5-1-21 に示すとおりである。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低減される。

#### ウ. 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十分に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十分に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

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

本事業では、「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」、「構造物の形状の配慮」の環境保全措置を確実に実施することから、鉄道施設(地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地)の存在に係る景観等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。



