

## 8-5-2 人と自然との触れ合いの活動の場

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（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在により、人と自然との触れ合いの活動の場への影響のおそれがあることから、環境影響評価を行った。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、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、工事施工ヤード及び工事用道路の設置及び鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が生じるおそれがあると認められる地域とした。

#### 4) 調査地点

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

#### 5) 調査期間等

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

## 6) 調査結果

### ア. 人と自然との触れ合いの活動の場の概況

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

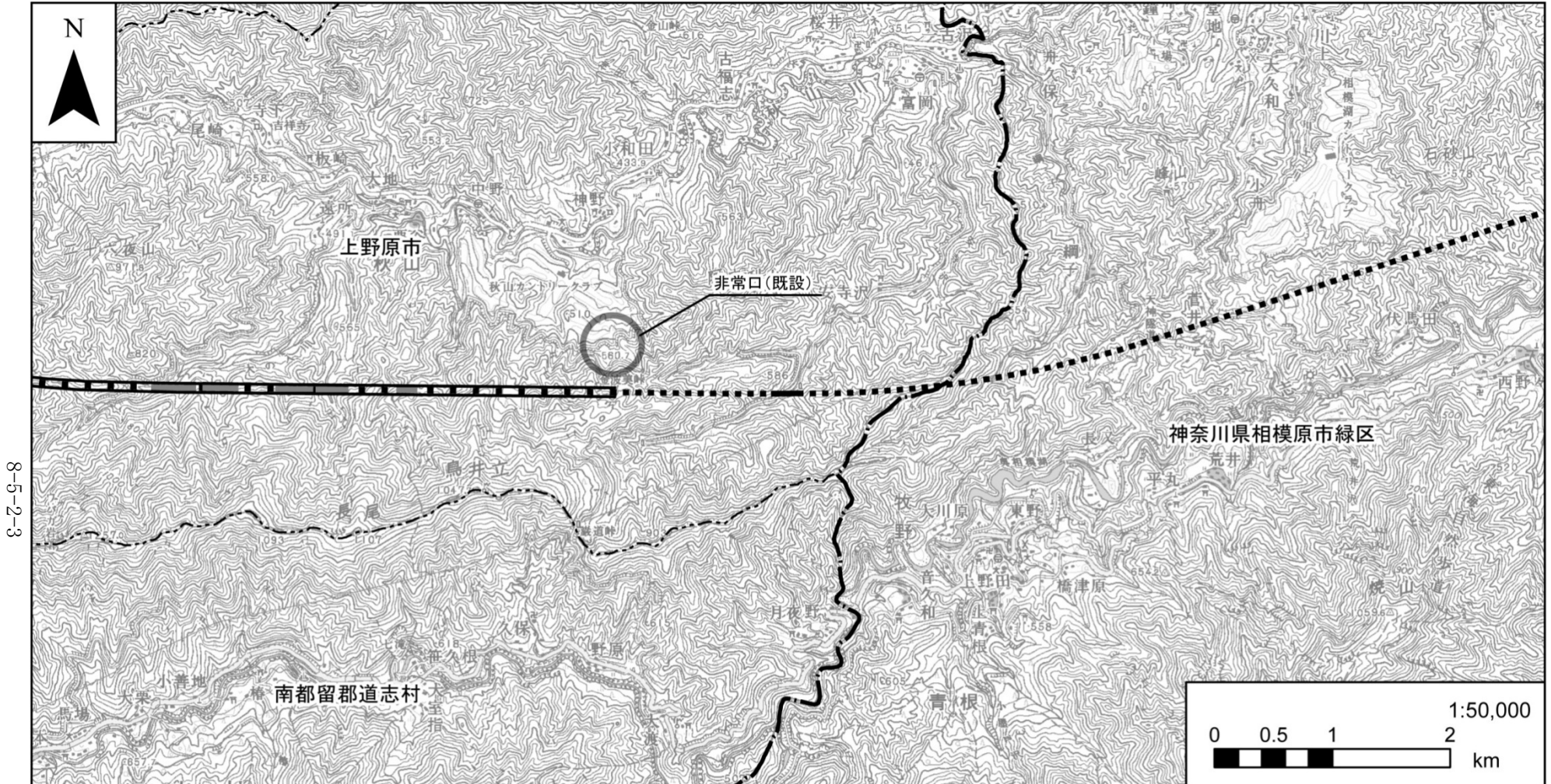
主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、山梨百名山である「高川山登山ルート（都留市）」、河川沿いのサイクリングコースである「笛吹川サイクリングコース（甲府市）」、「荒川サイクリングロード（甲府市）」、「釜無川サイクリングコース（南アルプス市）」、スポーツ及び遊具遊び、散策等に利用される「玉穂ふるさとふれあい広場（中央市）」、「利根川公園（富士川町）」、「森林総合研究所芝生広場（富士川町）」、「殿原スポーツ公園（富士川町）」、自然観察に利用される「高川（小形山古宿ホテル観賞）（都留市）」、「水辺の楽校（中央市）」、「長沢川（ホテル観賞）（富士川町）」がある。また、早川町のうち、南アルプス地域となる早川以西では、「新倉湧水（早川町）」、「新倉露頭（早川町）」、早川から静岡県境の伝付峠に至る「伝付峠登山ルート（早川～伝付峠）（早川町）」がある。

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

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

表 8-5-2-1 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布

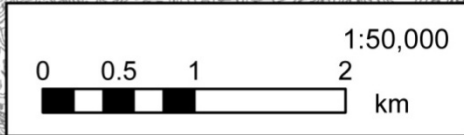
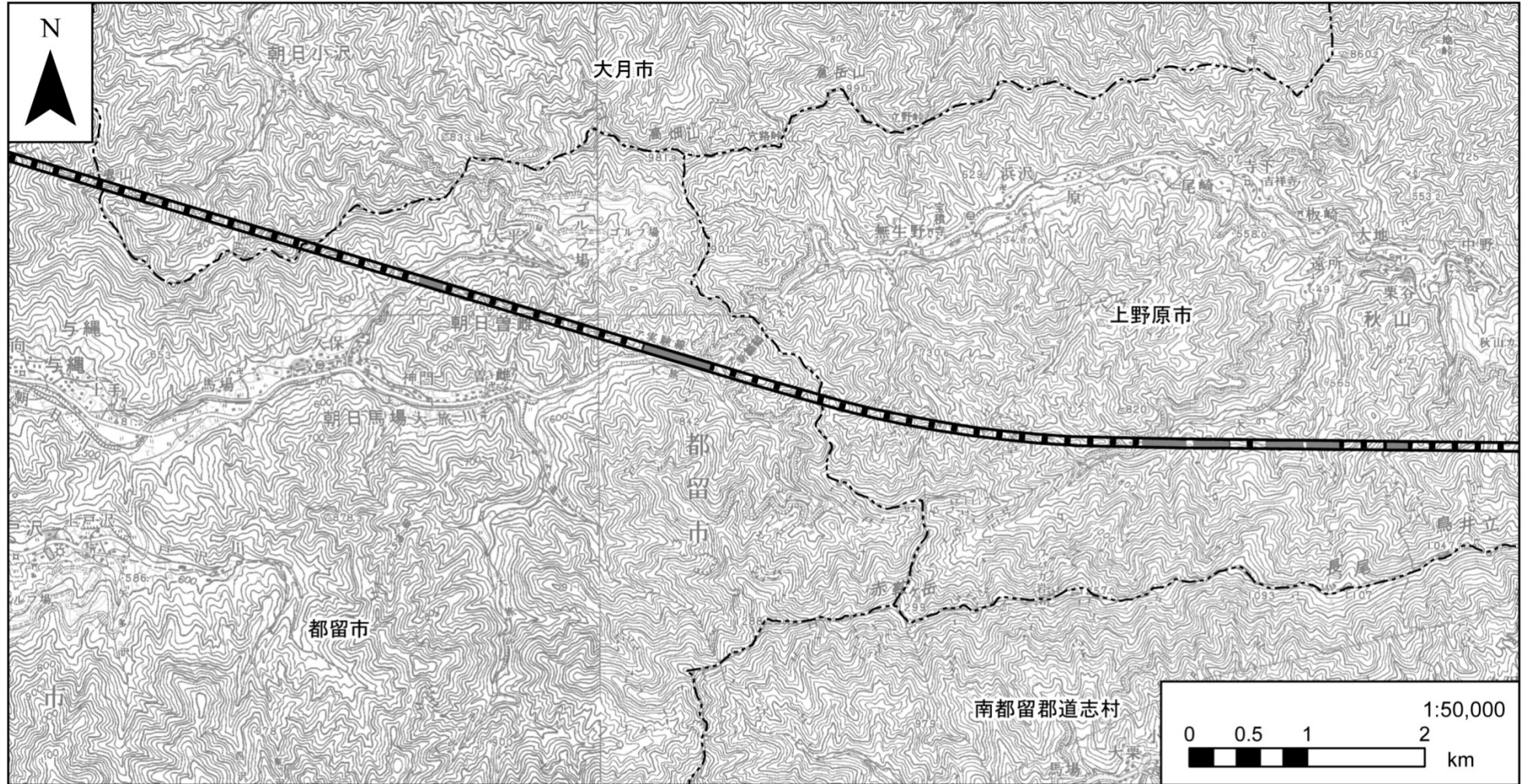
地点番号	調査地点	計画施設
01	高川山登山ルート	保守基地
02	高川（小形山古宿ホテル観賞）	保守基地
03	笛吹川サイクリングロード	橋梁
04	荒川サイクリングロード	橋梁
05	玉穂ふるさとふれあい広場	高架橋
06	水辺の楽校	橋梁
07	釜無川サイクリングロード	橋梁
08	長沢川（ホテル観賞）	橋梁
09	利根川公園	高架橋、橋梁
10	森林総合研究所芝生広場	掘割式
11	殿原スポーツ公園	掘割式
12	新倉湧水	工事用道路
13	新倉露頭	工事用道路
14	伝付峠登山ルート （早川～伝付峠）	非常口（山岳部）、工事用道路、工事施工ヤード



凡例

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

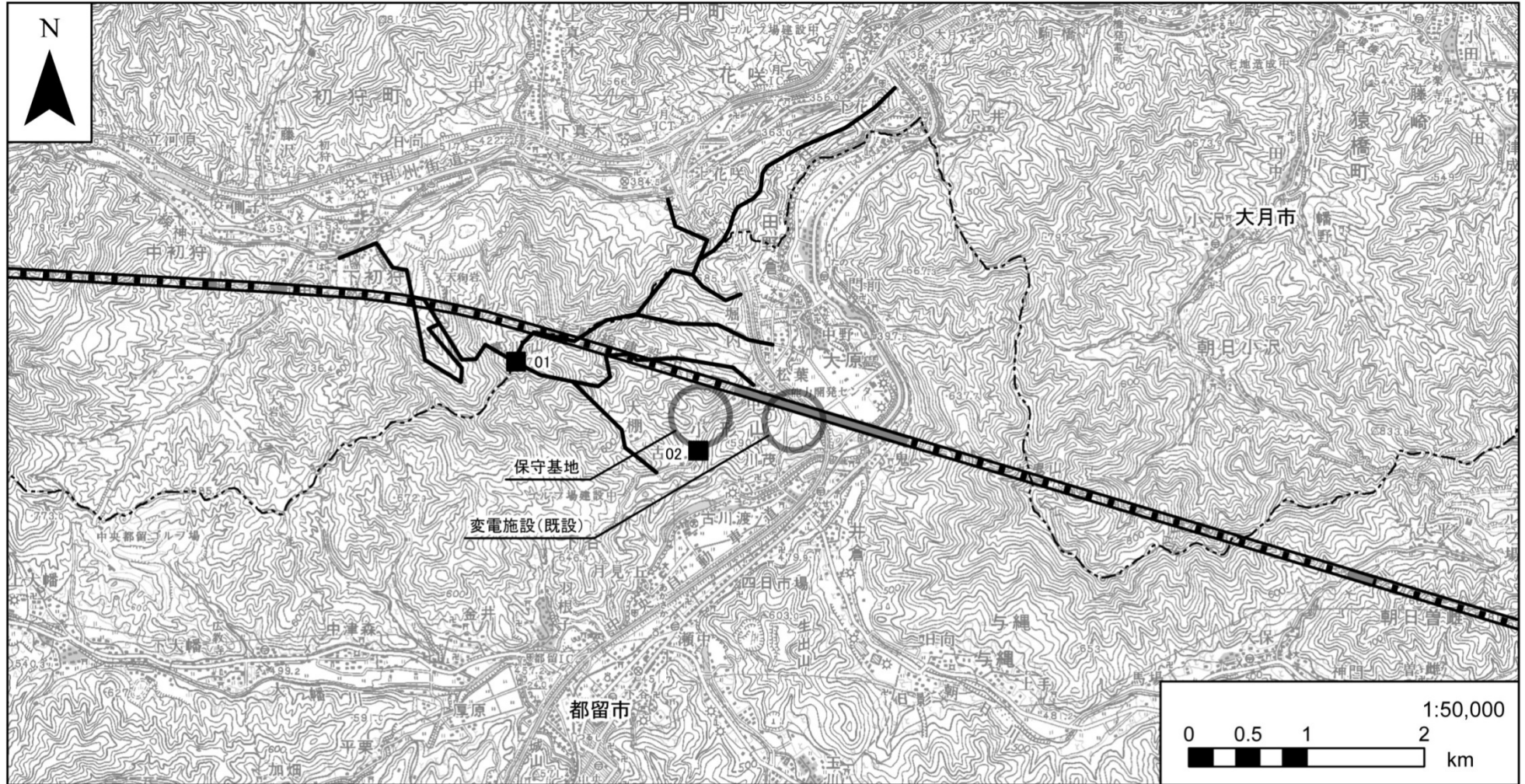
図 8-5-2-1(1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場



- 凡例
- 計画路線(新設区間(地上部))
  - 都県境
  - 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(施設)
  - 計画路線(既設区間(地上部))
  - 市町村境
  - 主要な人と自然との触れ合いの活動の場(範囲)
  - ⋯⋯ 計画路線(新設区間(トンネル部))
  - ▤ 計画路線(既設区間(トンネル部))
  - 工事用道路

図 8-5-2-1(2) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

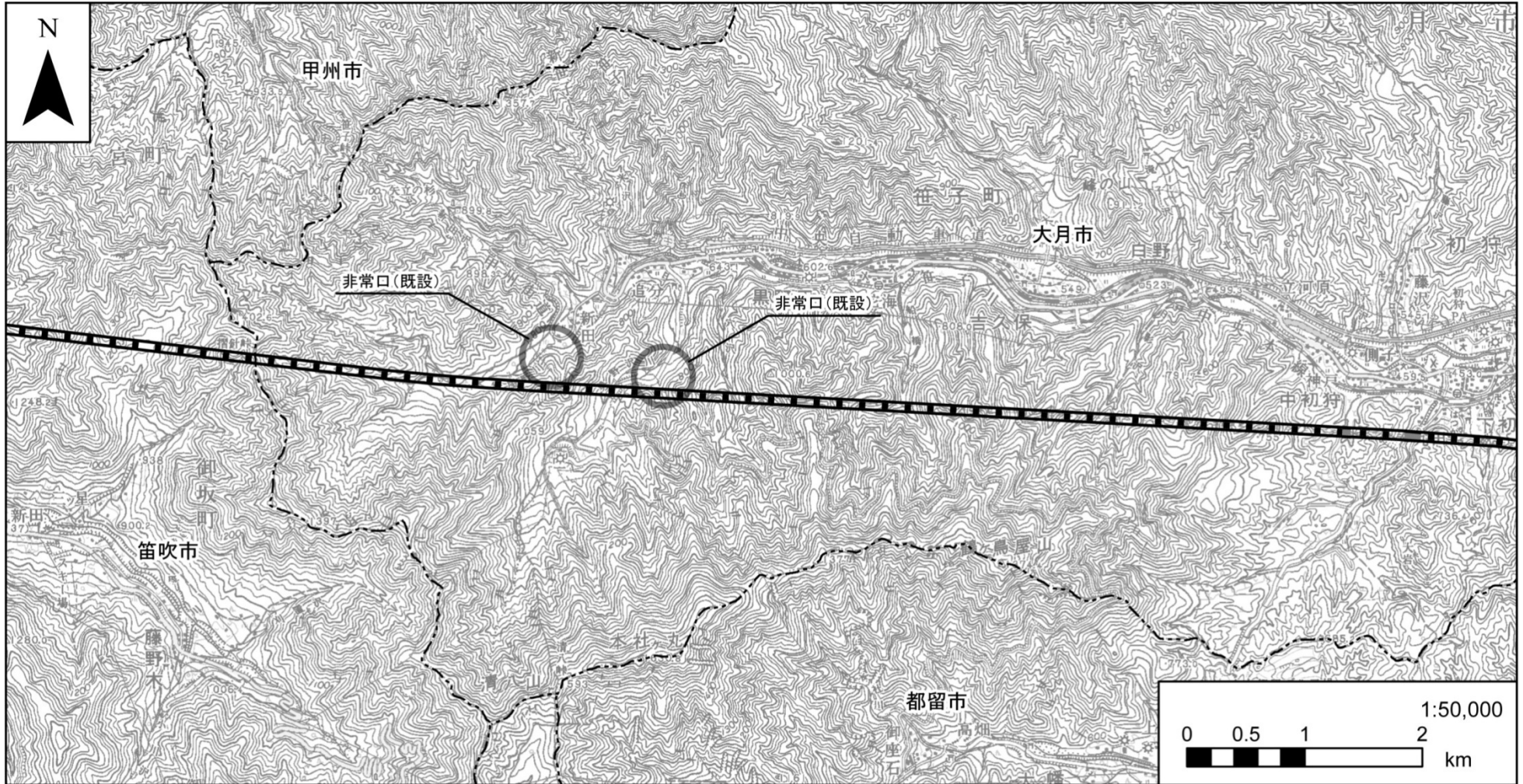




凡例

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

図 8-5-2-1(3) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

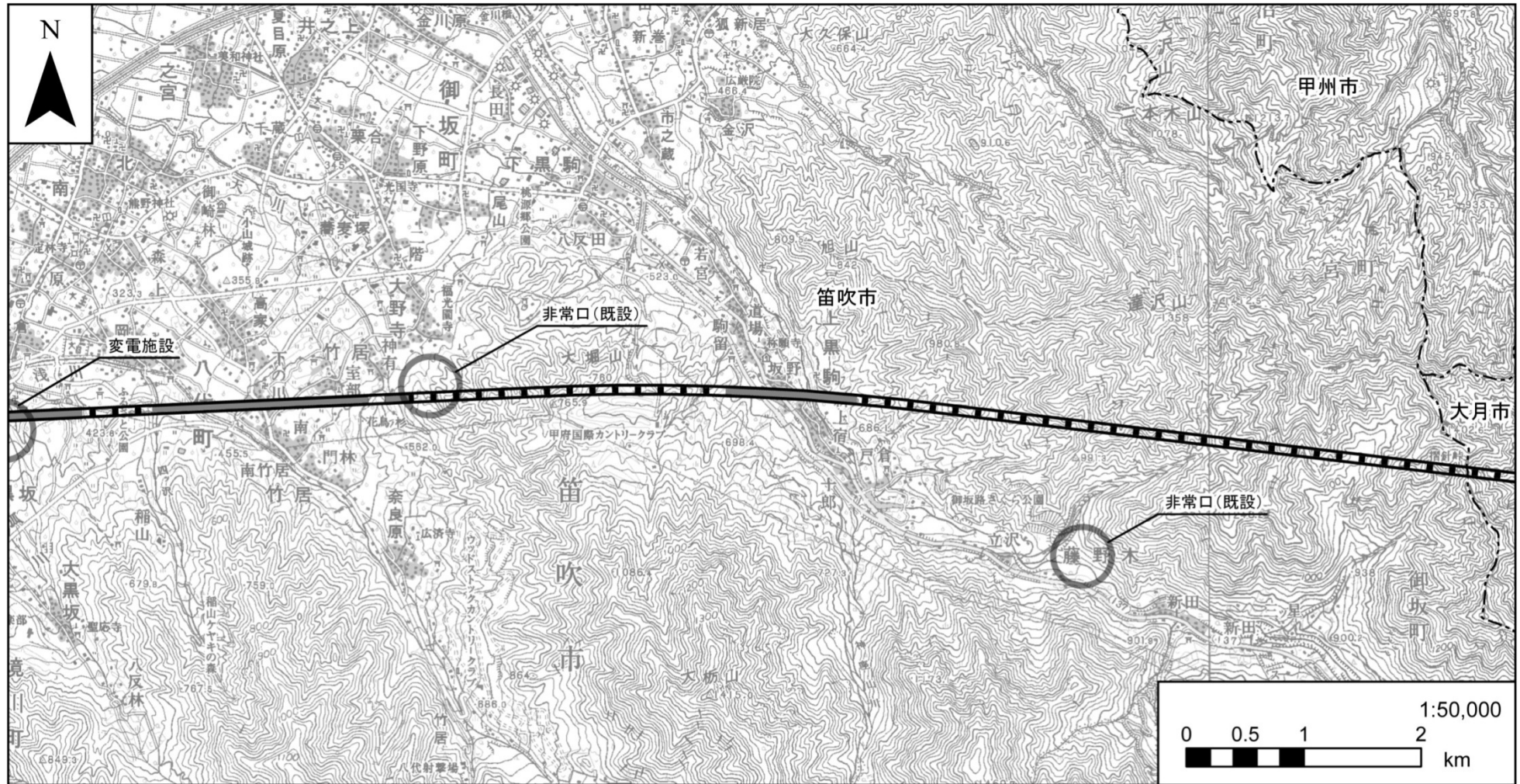


凡例

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

図 8-5-2-1(4) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

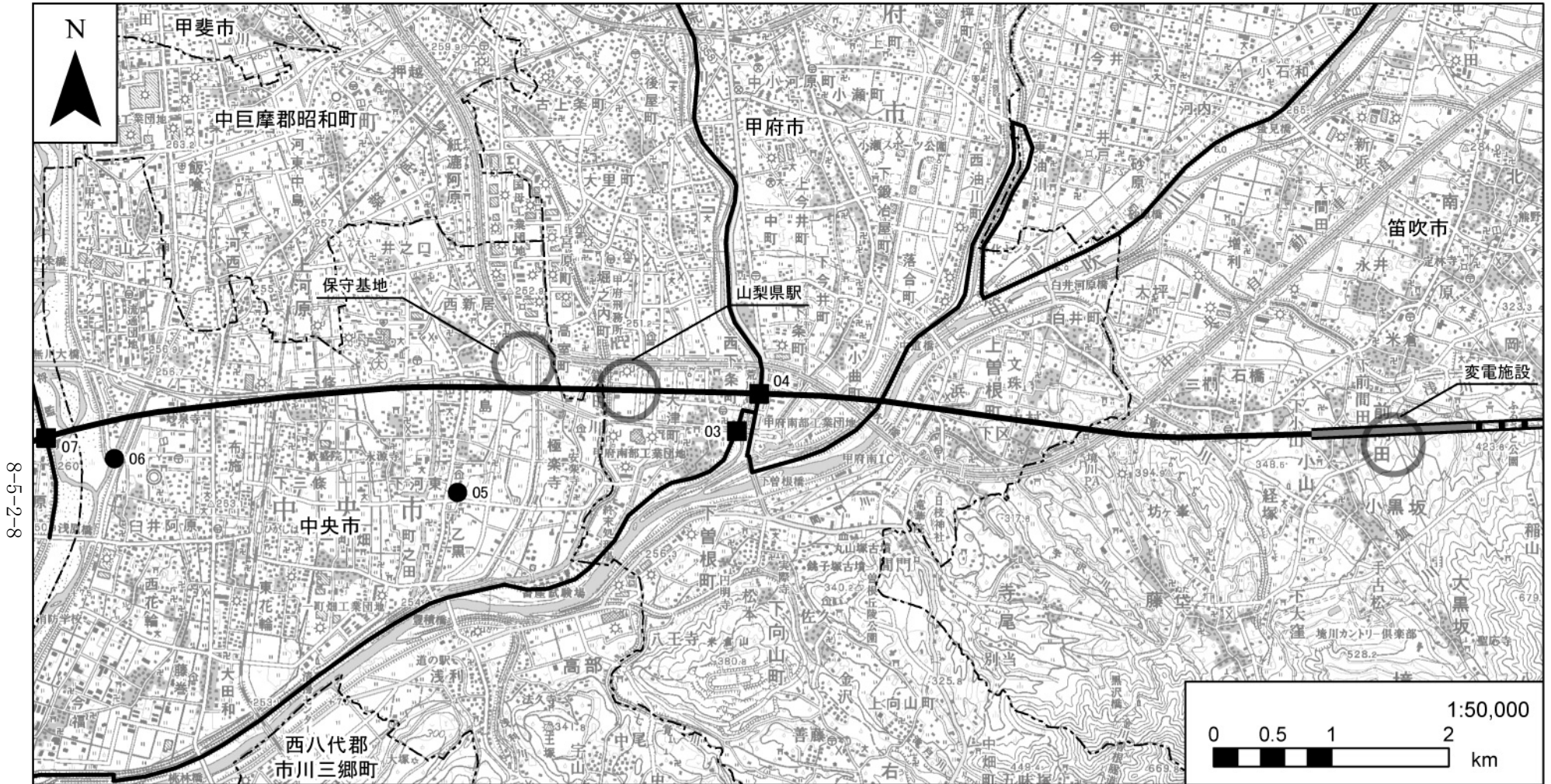




凡例

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

図 8-5-2-1(5) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場



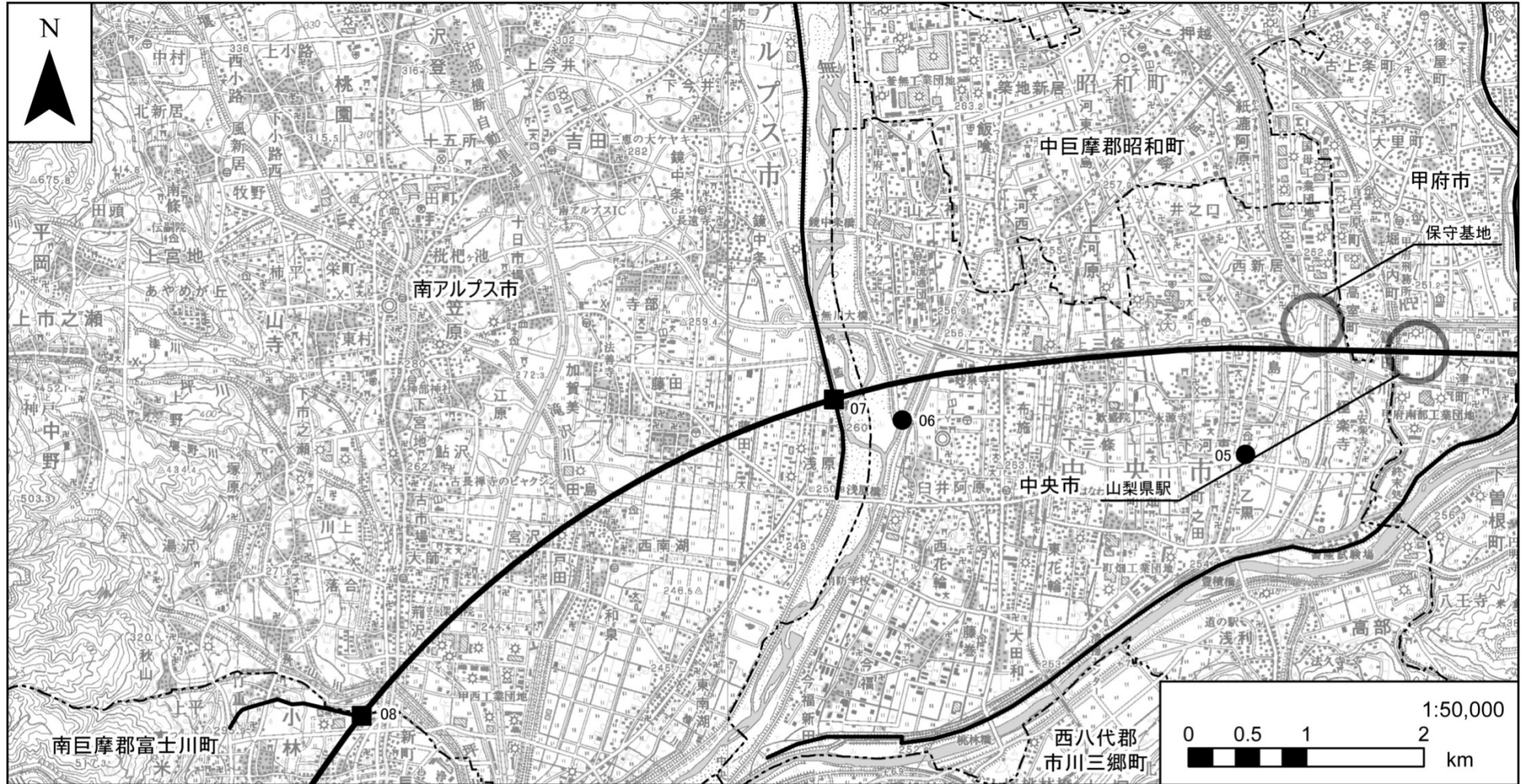
8-5-2-8

凡例

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

図 8-5-2-1(6) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

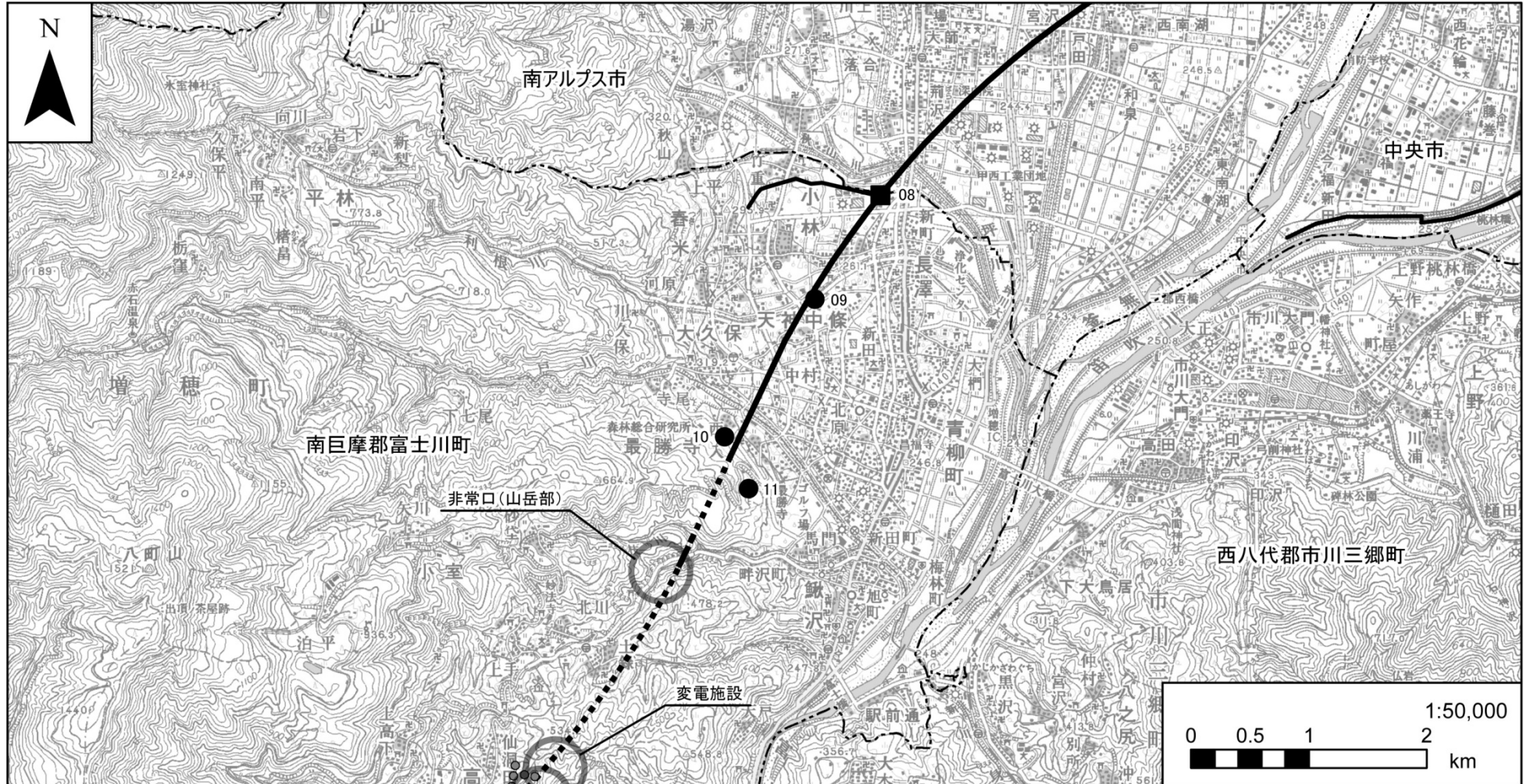




凡例

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

図 8-5-2-1(7) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場

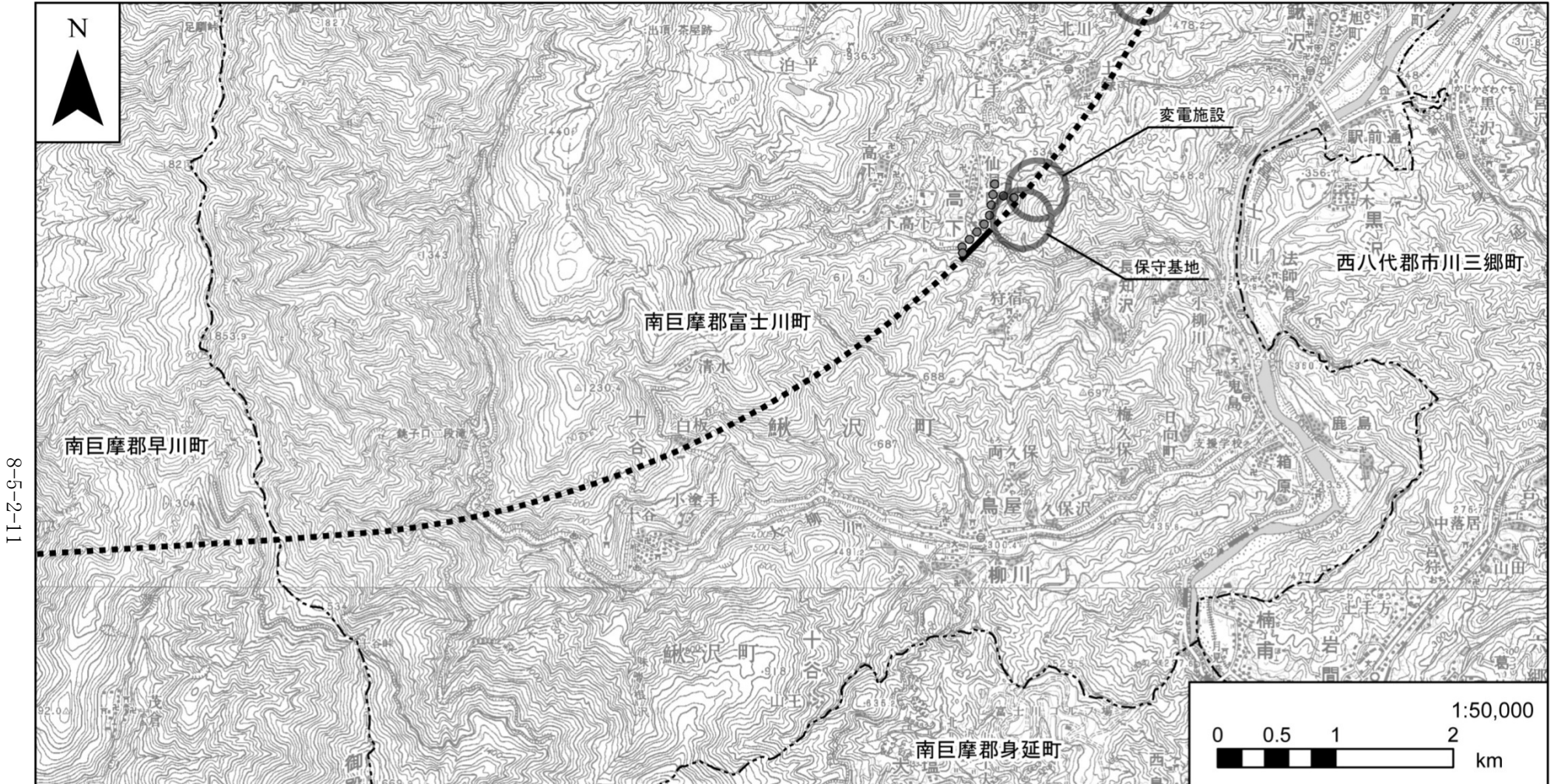


凡例

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

図 8-5-2-1(8) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場



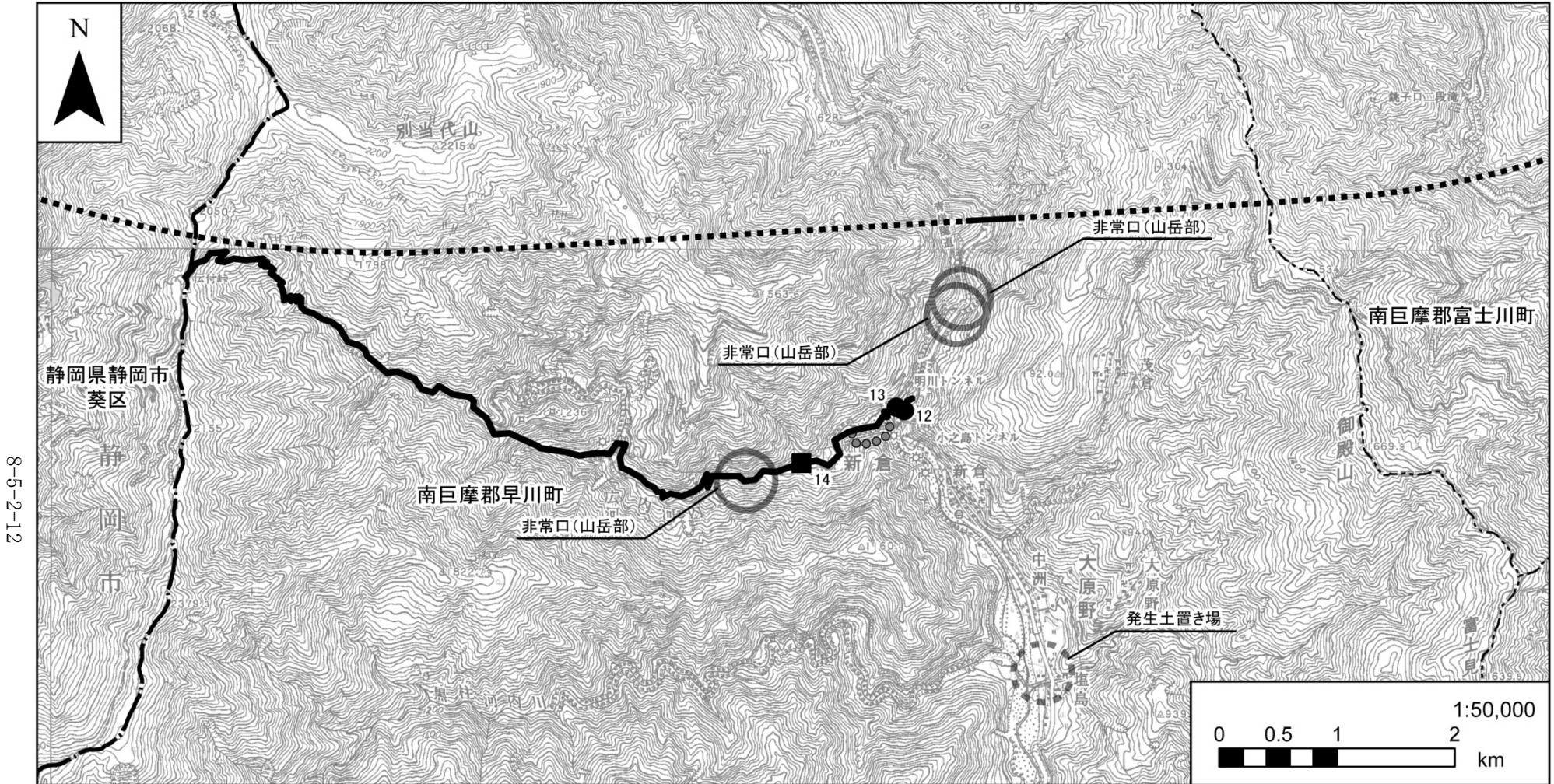


8-5-2-11

凡例

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

図 8-5-2-1(9) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場



8-5-2-12

凡例

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

図 8-5-2-1(10) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場



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

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

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



地点 番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
02	高川 (小形山古宿ホ タル観賞)	分布	都留市小形山古宿地区を流れる高川沿いに分布する。
		利用の 状況	<p>主な利用者は地元の住民であり、6～8 月には観賞会が催されている。都留市ホームページでは、ホタルの出現状況等の情報を随時掲載している。</p> <p>主な交通手段は自家用車又は徒歩であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>富士急行線禾生駅から徒歩約 30 分。</p> <p>自家用車では大月 IC から郷土資料館まで約 20 分、そこから徒歩約 10 分。</p>
		利用環境 の状況	<p>ホタルを観賞するための場として整備はされておらず、高川に沿う道路沿いで鑑賞できる。また、駐車場等の整備はなく、周辺は民家が点在する程度である。</p> <p>高川の両岸は、一部護岸整備がなされているが、山側は整備されていない。また、高川沿いに道路が通っているが、視界は開けていない。</p>
現 地 の 状 況	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>		
	観賞の状況	現地の状況	

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

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



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

地点番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
04	荒川サイクリングロード	分布	甲府市西下条町から甲府市山宮町の区間を荒川沿いに通る全長約 14.9 kmのサイクリングロードである。
		利用の状況	主な利用者は地元の住民であり、朝夕の散歩、ジョギング、犬の散歩、サイクリング等に利用されている。 主な交通手段は徒歩又は自転車である。
		利用環境の状況	サイクリングロードはアスファルトで舗装されており、専用道となっている。一部区間は河川堤防上を通るが、ほとんどは堤外地であり、斜面は定期的に除草が行われている。サイクリングロード上からは、西方向の南アルプス山系、北方向の八ヶ岳・秩父山系等を望むことができる。



散歩の状況



サイクリングの状況

現地の状況



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

地点番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
05	玉穂ふるさとふれあい広場	分布	中央市の笛吹川以北、中央市役所田富庁舎から約 2.5 km 東に位置する総面積約 4ha の多目的公園である。
		利用の状況	<p>主な利用者は地元及び県内の住民であり、グラウンドやテニス場での部活動のほか、親子連れの遊具遊び、サッカー等、芝生やベンチなどでの休憩や散策・散歩で利用されるなど、幅広い年齢層に利用されている。春にはれんげ祭りが開催される。</p> <p>主な交通手段は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>JR 身延線小井川駅から徒歩で約 20 分。</p> <p>自家用車では甲府南 IC から約 20 分。</p>
		利用環境の状況	公園内にはグラウンド、テニス場、ゲートボール場、遊具、芝生広場、遊歩道、修景池等が整備されている。また、約 170 台分の駐車場が整備されており、大人数での利用が可能となっている。周囲は眺望が開けており、北方向の八ヶ岳・秩父山系、西方向の南アルプス山系、南東方向の富士山を望むことができる。
現地の状況			
	ボール遊びの状況	遊具遊びの状況	
		散策・散歩の状況	

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	水辺の楽校	分布	中央市の北部、新山梨環状道路田富西ランプ交差点から約800m 南に位置する田富ふるさと公園内の常永川を主体とした水辺である。
		利用の状況	主な利用者は地元の住民であり、水辺での釣り、公園内での遊具遊び等の利用がある。秋には公園のグラウンドにおいて稲穂まつりが開催され、多くの人で賑わう。 主な交通手段は徒歩又は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。 自家用車は甲府昭和 IC から約 20 分。
		利用環境の状況	水辺の楽校には、常永川沿いに自然観察路、親水ワンド <sup>1</sup> 、自然保全区域が整備されている。また、公園内にはグラウンド、遊具、ベンチ等が整備されている。駐車場は数台分となっているが、稲穂まつりの際は、隣接する田富北小学校及び釜無川河川敷等が臨時駐車場として確保される。 周囲は樹木や釜無川堤防等に囲まれているが、比較的視界が開けており、北方向の八ヶ岳・秩父山系、西方向の南アルプス山系、南東方向の富士山を望むことができる。

現地の状況



遊具遊びの状況



現地の状況（親水ワンド）



釣りの状況

<sup>1</sup>ワンド：河川敷に形成された池状の入り江を指す。

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

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



サイクリングの状況



散策・散歩の状況

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利用の状況及び利用環境の状況

地点番号	調査地点	調査項目	調査結果の概況
08	長沢川(ホテル観賞)	分布	富士川町小林地区に流れる長沢川のうち、「ふるさとの川整備事業」として整備された区間であり、その延長は約 1.5km となる。
		利用の状況	主な利用者は地元の住民であり、ホテル観賞として 6～8 月に観察が行われている。近年は観賞会などは実施されていない。 主な交通手段は自家用車又は徒歩であり、所要時間は以下のとおりである。自家用車では増穂 IC から約 10 分。
		利用環境の状況	長沢川の両岸は遊歩道が整備されており、東屋・トイレが 2 箇所、駐車場は 15 台分が整備されている。 周辺は、農地で平坦であり、北側の八ヶ岳・秩父山系や御坂山地など、甲府盆地を囲う山並みが眺望できる。

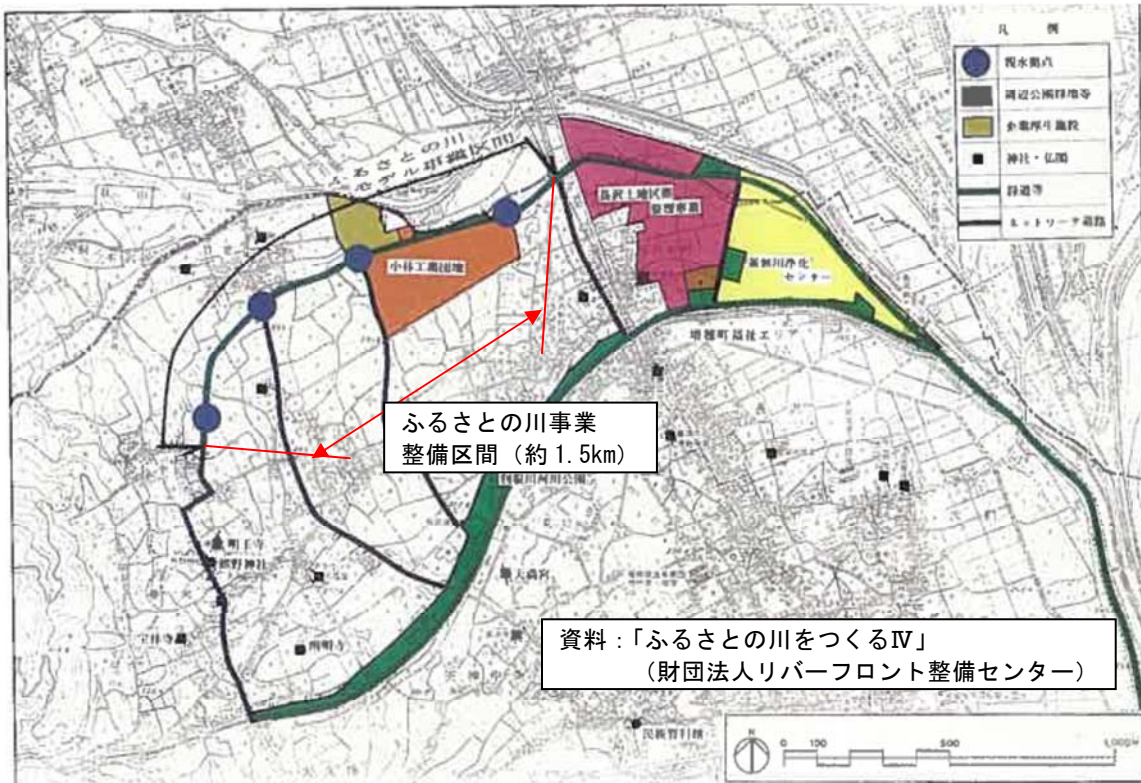


河川整備の状況



東屋の状況

現地の状況



整備区間の状況



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	
09	利根川公園	分布	富士川町の北東部、利根川左岸沿いの東西約 1.8km に渡る多目的公園である。	
		利用の状況	<p>主な利用者は地元の住民であり、親子連れ、団体により、遊具遊び、テニス、ゲートボール、水泳、散歩等に利用されている。また、春には桜の花見客が訪れる。</p> <p>主な交通手段はバス又は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>JR 身延線鵜沢口駅からバス約 30 分長沢下車徒歩約 3 分。自家用車では増穂 IC から約 30 分。</p>	
		利用環境の状況	遊具広場のほか、グラウンド、テニス場、ゲートボール場、体育館、プール等が整備されている。また、利根川沿いには桜並木が植栽されており、遊歩道として整備されている。駐車場は、約 200 台分整備されている。公園内からは、南東方向の富士山、北方向の八ヶ岳・秩父山系等を望むことができる。	
現地の状況			遊具遊びの状況	テニスの状況
				

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
10	森林総合研究所 芝生広場	分布	富士川町の北東部、甲府盆地の西端に位置する山梨県森林総合研究所内にある約0.7haの芝生広場である。
		利用の状況	主な利用者は地元の住民であり、親子連れを中心に、遊具遊び、休憩、散歩等に利用されている。なお、利用時間は9:00～17:00となっている。 主な交通手段は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。 JR身延線市川大門駅からタクシーで約10分。 自家用車では増穂ICから約5分。
		利用環境の状況	芝生広場に、遊具、テーブルなどが整備されているほか、周囲には遊歩道、東屋がある。駐車場は、約100台分整備されている。広場内からは、甲府盆地が一望でき、南東方向に富士山、北方向の八ヶ岳・秩父山系等を望むことができる。



休憩の状況



遊具遊びの状況



遊歩道の状況

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



現地の状況（休憩所）



現地の状況（噴水）

現地の状況



遊具遊びの状況



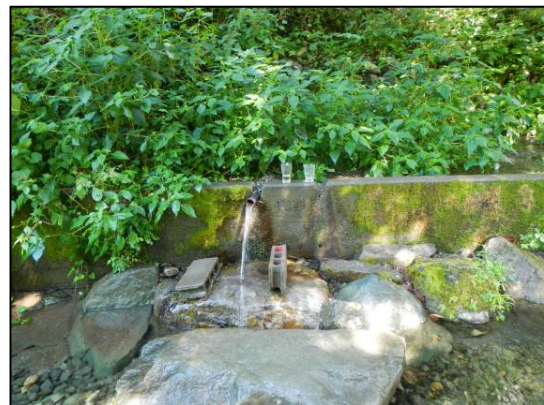
花見の状況

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
12	新倉湧水	分布	早川町の早川沿いに位置する湧水である。県道 37 号から早川の支川である内河内川沿いに延びる田代発電所までの道路に面する。
		利用の状況	<p>主な利用者は、県道 37 号を利用する西山温泉などへの観光客及び、給水のために日常的に利用している地元の住民である。湧水やその周辺の散策のほか、周辺では釣り等の利用がある。</p> <p>主な交通手段は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>自家用車では増穂 IC から県道 37 号沿いにある田代入口駐車場まで約 30 分。田代入口駐車場から徒歩で約 1 分。</p>
		利用環境の状況	湧水地として水辺や看板等が整備されている。数台分の駐車場が整備されている。周辺は樹林に覆われており、眺望などは開けていない。



現地の状況



現地の状況

現地の状況



利用の状況



利用の状況



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	
13	新倉露頭	分布	糸魚川－静岡構造線が露頭している場所であり、国指定天然記念物になっている。早川の支川である内河内川沿いに県道 37 号から田代発電所まで延びる道路に面する。	
		利用の状況	<p>主な利用者は、県道 37 号を利用する西山温泉などへの観光客である。その周辺の散策のほか、周辺では釣り等の利用がある。</p> <p>主な交通手段は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>自家用車では増穂 IC から県道 37 号沿いにある田代入口駐車場まで約 30 分。田代入口駐車場から徒歩で約 5 分。</p>	
		利用環境の状況	<p>県道 37 号沿いには案内看板が設置されているほか、数台分の駐車場が整備されている。また、露頭に対して内河内川の対岸部が観察場として整備されている。周辺は樹林に覆われており、眺望などは開けていない。</p>	
現地の状況			露頭の状況	観察場の状況
			露頭観察場周辺の道路の状況	観察場における観察の様子

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
14	伝付峠登山ルート（早川～伝付峠）	分布	早川から伝付峠（標高 1990m）を抜けて静岡県二軒小屋まで抜ける約 9km の登山道である。なお、県道 37 号の田代入口駐車場から田代発電所までの約 3.7km は、東京電力の管理用道路としても利用されている道路として、概ねコンクリート舗装されている。田代発電所から伝付峠までの区間は未舗装となっており、途中ロープなどが整備されている。
		利用の状況	<p>県道 37 号の田代入口駐車場から田代発電所までの約 3.7km は、東京電力の管理用道路としても利用されており、概ね舗装され、所要時間は約 1 時間 20 分程度である。田代発電所から伝付峠区間の約 5.3km は、上級者向けの難路であり、登りで約 5 時間を要する。</p> <p>県道 37 号の入り口までの主な交通手段は自家用車であり、所要時間は以下のとおりである。</p> <p>自家用車では増穂 IC から県道 37 号沿いにある田代入口駐車場まで約 30 分。</p>
		利用環境の状況	<p>県道 37 号沿いには案内看板が設置されているほか、数台分の駐車場が整備されている。また、早川～田代発電所区間は、内河内川沿いの急峻な谷あいとなり、斜面の樹林などにより周辺の眺望はあまりない。また、田代発電所～伝付峠区間は、一部開けた河原沿いを歩くが、ほとんどが斜面及び尾根線であり、周辺の視界は開けていない。</p>

現地の状況



非常口（山岳部）周辺から伝付峠方向



登山道途中から伝付峠方向

登山道の状況（早川～田代発電所）



八丁峠付近の登山道の状況



八丁峠から非常口（山岳部）方向への眺望の状況

登山道の状況（田代発電所～伝付峠）

## (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係る主要な人と自然との触れ合い活動の場への影響として、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に変化が生じる位置・程度を把握した。

##### 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

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

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  
(新倉湧水)**

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	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルート(県道 37 号沿い)に当該施設の駐車場があり、施設を利用する車両と資材及び機械の運搬に用いる車両は県道 37 号で合流するものの、車両の運行ルート、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		当該施設から約 100m 離れた箇所に工事用道路を新設するが、資材及び機械の運搬に用いる車両が通行する既存の道路に面するため、利用者からも視認されることになる。本事業では、ストックヤードの活用による車両台数の調整や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の発生集中交通量を削減し局所的な集中をさせないこと、また、誘導員により現地にて適切な誘導を行うことから、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  
(新倉露頭)**

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	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルート(県道 37 号沿い)に当該施設の駐車場があり、施設を利用する車両と資材及び機械の運搬に用いる車両は県道 37 号で合流するものの、車両の運行ルート、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		当該施設では、新倉露頭を観察する場として整備されている。観察場は、資材及び機械の運搬に用いる車両が通行する既存の道路に面するため、利用者からも視認は可能であるが、新倉露頭の観察方向に対して、車両の視認方向は背面側となる。本事業では、ストックヤードの活用による車両台数の調整や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の発生集中交通量を削減し局所的に集中させないこと、また、誘導員により現地にて適切な誘導を行うことから、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(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

(伝付峠登山ルート (早川～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登山道として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	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルート(県道 37 号沿い)に当該施設の駐車場があり、施設を利用する車両と資材及び機械の運搬に用いる車両は県道 37 号で合流するものの、車両の運行ルート、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既設の道路を通行し、利用者からも視認されることになるものの、一部区間は新たにトンネル構造の工事用道路を整備する。本事業ではストックヤードの活用による車両台数の調整や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の発生集中交通量を削減し局所的に集中させないこと、また、誘導員により現地にて適切な誘導を行うことから、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

ア) 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

(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る人と自然との触れ合い活動の場)

環境保全措置	実施の適否	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の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、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、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。

4) 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「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 8-5-2-5 に示す。

表 8-5-2-5(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人と自然との触れ合い活動の場)

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	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の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、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

(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る人と自然との触れ合い活動の場)

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	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

(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る人と自然との触れ合い活動の場)

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	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、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	

4) 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 8-5-2-11 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、予測の不確実性は小さいと考えられる。また、採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないものとする。

## エ. 評価

### ア) 評価の手法

#### a) 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

#### a) 回避又は低減に係る評価

本事業では、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、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る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

#### ア) 予測項目

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。

#### イ) 予測の基本的な手法

##### a) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変

主要な人と自然との触れ合いの活動の場と工事施工ヤード及び工事用道路の設置に伴う改変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、改変の位置等を把握した。

##### b) 利用性の変化

###### ①主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用性の変化

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

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

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

##### c) 快適性の変化

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

#### ウ) 予測地域

南アルプスの地域特性に鑑み、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、調査地域のうち、早川町とした。

#### エ) 予測地点

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利用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

工事中とした。

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 8-5-2-6 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  
(新倉湧水)**

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		工事用道路から約 100m 離れた場所にあり、工事用道路の設置による改変はない。
利用性の変化の程度	利用性の変化	周辺において工事用道路の設置は行うが、県道 37 号から当該施設までの既存の道路については、新たな改変は行わないことから、工事用道路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なる県道 37 号及び当該施設までの既存の道路の改変はないことから、到達時間・距離の変化は小さいと予測する。
快適性の変化の程度		当該施設から約 100m 離れた箇所に工事用道路が設置されるが、工事用道路（トンネル坑口）は新倉湧水を使用するときには視認されることはないことから、快適性の変化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  
(新倉露頭)**

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		工事用道路から約 50m 離れた場所にあり、工事用道路の設置による改変はない。
利用性の変化の程度	利用性の変化	周辺において工事用道路の設置は行うが、県道 37 号から当該施設までの既存の道路については、新たな改変は行わないことから、工事用道路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なる県道 37 号及び当該施設までの既存の道路の改変はないことから、到達時間・距離の変化は小さいと予測する。
快適性の変化の程度		当該施設は、新倉露頭を観察する場として整備されている。観察場から約 50m 離れた箇所に工事用道路が設置されるが、新倉露頭の観察方向と工事用道路の視認方向が異なり、新倉露頭を観察する際に工事用道路が視認されることはないことから、快適性の変化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

(伝付峠登山ルート (早川～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		登山ルートのうち、東京電力の管理用道路としても利用されている既設の道路については、工事施工ヤードの設置により一部が非常口（山岳部）周辺において改変される。また、既設の道路のうち 1 箇所ではトンネル構造となる工事用道路を新たに設置することとなるが、改変は坑口付近の限られた部分である。
利用性の 変化の程度	利用性の 変化	登山ルートのうち、東京電力の管理用道路としても利用されている既設の道路の一部は改変するが、道路の限られた部分であり、道路の機能は確保されることから、利用性の変化の程度は小さいと予測する。
	到達時間・距離 の変化	登山ルートのうち、東京電力の管理用道路としても利用されている既設の道路の一部は改変するが、道路の限られた部分であり、道路の機能は確保されることから、到達時間・距離の変化は小さいと予測する。
快適性の変化の程度		非常口（山岳部）周辺及び工事用道路を新たに設置する箇所において、東京電力の管理用道路としても利用されている既設の道路の一部を改変するため、利用者が視認することとなるものの、改変は道路の限られた部分であること、内河内川沿いの急峻な谷間の登山ルートであり周辺が樹木に覆われており、周辺の山並み等を視認できないことから、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

(工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る人と自然との触れ合い活動の場)

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
工事に伴う改変区域をできる限り小さくする	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低減できることから、環境保全措置として採用する。
切土のり面等の緑化による植生復元	適	切土のり面等を緑化することで、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。
仮設物の色合いへの配慮	適	仮設物の色合いへの配慮は、周辺自然との調和を図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。

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「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」「切土のり面等の緑化による植生復元」及び「仮設物の色合いへの配慮」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

(工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る人と自然との触れ合い活動の場)

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	工事に伴う改変区域をできる限り小さくする
	位置・範囲	工事施工ヤード及び工事用道路を設置する箇所
	時期・期間	計画時
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 8-5-2-8(2) 環境保全措置の内容

(工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る人と自然との触れ合い活動の場)

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	切土のり面等の緑化による植生復元
	位置・範囲	工事施工ヤード及び工事用道路を設置する箇所
	時期・期間	計画時
環境保全措置の効果	切土のり面等を緑化することで、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 8-5-2-8(3) 環境保全措置の内容

(工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る人と自然との触れ合い活動の場)

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	仮設物の色合いへの配慮
	位置・範囲	工事施工ヤード及び工事用道路を設置する箇所
	時期・期間	計画時
環境保全措置の効果	仮設物の色合いへの配慮は、周辺自然との調和を図ることで快適性への影響を低減できることから、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	

ロ) 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、予測の不確実性は小さいと考えられる。また、採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないものとする。

## エ. 評価

### 7) 評価の手法

#### a) 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。

### 1) 評価結果

#### a) 回避又は低減に係る評価

本事業では、表 8-5-2-8 に示した環境保全措置を確実に実施することから、工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る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（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

##### 7) 予測項目

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

##### 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

鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が生じるおそれがあると認められる地域として、調査地域と同様とした。

##### 1) 予測地点

予測地域の内、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変、利用性の変化、快適性の変化を適切に予測することができる地点とした。

##### 7) 予測対象時期

鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の完成時とした。

か) 予測結果

各予測地点における主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果を表 8-5-2-9 に示す。

**表 8-5-2-9(1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果  
(高川山登山ルート)**

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（保守基地）から約 1,400m 離れた場所に山頂があり、一部のアクセスルートで鉄道施設（保守基地）による改変がある。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（保守基地）による改変が一部の登山道のアクセスルートで生じるが、アスファルト舗装の区間のみであり迂回ルートを確認するとともに、登山道には改変はないことから登山道として登山を楽しむことや、山頂からの風景を楽しむ場としての機能は維持され、利用性に変化は生じないと予測する。
	到達時間・距離の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる小形山地区のアクセスルートに改変が生じるが、迂回ルートを確認するため、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		鉄道施設（保守基地）から約 1,400m 離れた場所に山頂があり、山頂の周囲の内、鉄道施設（保守基地）方向は富士山を眺望する南西方向とは異なること、また、鉄道施設（保守基地）は樹木に囲まれているため視認されず、快適性の変化は生じないと予測する。

**表 8-5-2-9(2) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果  
(高川（小形山古宿ホタル観賞）)**

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（保守基地）による改変に伴い、高川については迂回させる計画である。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（保守基地）により改変が生じるため、ホタルの生息する場としての機能が変化し、利用性に変化が生じると予測する。
	到達時間・距離の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる小形山地区の道路に改変が生じるが、迂回路を設置するため、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		鉄道施設（保守基地）が視認でき、山林に鉄道施設（保守基地）が存在する風景となることから、快適性の変化が生じると予測する。

表 8-5-2-9(3) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響の予測結果  
(笛吹川サイクリングロード)

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、鉄道施設（橋梁）による改変はない。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、サイクリングロードとしてサイクリングや散歩、そこからの風景を楽しむ場としての機能は維持され、利用性に変化は生じないと予測する。
	到達時間・距離の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる国道 358 号や国道 140 号等と鉄道施設（橋梁）は交差するものの、高架構造で通過し改変は無いことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		一部において鉄道施設（橋梁）が直上に視認されるようになるものの、サイクリングロードであることから利用は動的なものとなる。メルテンスの法則によると構造物に対して仰角が 18° 以上となると構造物により圧迫感が感じられるものとされており、鉄道施設（橋梁）の手前の約 80m がその範囲となる。この範囲を自転車で通過した場合の時間 <sup>注1</sup> は約 15 秒程度と一時的であり、また、鉄道施設に近づくことにより桁下空間よりその奥の景色が眺望できるようになる。よって、笛吹川サイクリングロードの快適性の変化は小さいと予測する。

注 1. 自転車の走行速度を 20km/h として算出した。

表 8-5-2-9(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  
(荒川サイクリングロード)

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、鉄道施設（橋梁）による改変はない。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、サイクリングロードとしてサイクリングや散歩、そこからの風景を楽しむ場としての機能は維持され、利用性に変化は生じないと予測する。
	到達時間・距離の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる国道 358 号等と鉄道施設（橋梁）は交差するものの、高架構造で通過し改変は無いことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		一部において鉄道施設（橋梁）が直上に視認されるようになるものの、サイクリングロードであることから利用は動的なものとなる。メルテンスの法則によると構造物に対して仰角が 18° 以上となると構造物により圧迫感が感じられるものとされており、鉄道施設（橋梁）の手前の約 70m がその範囲となる。この範囲を自転車で通過した場合の時間 <sup>注1</sup> は約 13 秒程度と一時的であり、また、鉄道施設に近づくことにより桁下空間よりその奥の景色が眺望できるようになる。よって、荒川サイクリングロードの快適性の変化は小さいと予測する。

注 1. 自転車の走行速度を 20km/h として算出した。

表 8-5-2-9(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  
(玉穂ふるさとふれあい広場)

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（高架橋）から約 900m 離れた場所にあり、鉄道施設（高架橋）による改変はない。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（高架橋）による改変は生じないため、休憩や散策・散歩などを行う場としての機能は維持され、利用性に変化は生じないと予測する。
	到達時間・距離の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる主要地方道甲府中央右左口線に改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		施設内から北側方向に鉄道施設（高架橋）が視認できるが、約 900m 離れており、現状においても新山梨環状道路の高架や住宅等が見える風景の一部に視認できるようになる程度であり、北側方向の八ヶ岳・秩父山系の風景に大きな変化はない。一方、南アルプス山系や富士山方向の風景に変化はない。よって、玉穂ふるさとふれあい広場の快適性の変化は生じないと予測する。

表 8-5-2-9(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  
(水辺の楽校)

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（橋梁）から約 300m 離れた場所にあり、鉄道施設（橋梁）による改変はない。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（橋梁）による改変は生じないため、水辺での釣りや散策等の場としての機能は維持され、利用性に変化は生じないと予測する。
	到達時間・距離の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる昭和通りに改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		公園から北方向に鉄道施設（橋梁）が視認でき、北側方向の八ヶ岳・秩父山系が眺望できなくなる可能性があるが、南アルプス山系や富士山方向の風景に変化はない。現状においても新山梨環状道路の高架や住宅等が見える風景であり、水辺の楽校の快適性の変化は小さいと予測する。



表 8-5-2-9(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  
(釜無川サイクリングロード)

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、鉄道施設（橋梁）による改変はない。
利用性の 変化の程度	利用性の 変化	鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、サイクリングロードとしてサイクリングや散歩、そこからの風景を楽しむ場としての機能は維持され、利用性に変化は生じないと予測する。
	到達時間・距離 の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる県道 118 号等と鉄道施設（橋梁）は交差するものの、高架構造で通過し改変は無いことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		一部において鉄道施設（橋梁）が直上に視認されるようになるものの、サイクリングロードであることから利用は動的なものとなる。メルテンスの法則によると構造物に対して仰角が 18° 以上となると構造物により圧迫感が感じられるものとされており、鉄道施設（橋梁）の手前の約 50m がその範囲となる。この範囲を自転車で通過した場合の時間 <sup>注1</sup> は約 9 秒程度と一時的であり、また、鉄道施設に近づくことにより桁下空間よりその奥の景色が眺望できるようになる。よって、釜無川サイクリングロードの快適性の変化は小さいと予測する。

注 1. 自転車の走行速度を 20km/h として算出した。

表 8-5-2-9(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  
(長沢川（ホタル観賞）)

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、鉄道施設（橋梁）による改変はない。
利用性の 変化の程度	利用性の 変化	鉄道施設（橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、ホタル観賞の場としての機能は維持され、利用性に変化は生じないと予測する。
	到達時間・距離 の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる国道 52 号に改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		長沢川と鉄道施設（橋梁）との交差箇所では構造物が直上に視認され、計画路線の西側では御坂山地などが視認できない区間が一部生じるものの、親水施設が整備された箇所は主として交差箇所の西側で、鉄道施設（橋梁）との距離は比較的離れており、甲府盆地を囲う山地の眺望は確保されること、また、鉄道施設（橋梁）の形状等に配慮することで、快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-9(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  
(利根川公園)

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（高架橋、橋梁）と交差するが、高架構造で通過するため、鉄道施設（高架橋、橋梁）により施設内のごく一部が改変される。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（高架橋、橋梁）と交差するが、高架構造で通過すること、交差箇所は本施設の駐車場に位置するため、散歩・散策、桜の花見などの場としての機能は維持され、利用性に変化は生じないと予測する。
	到達時間・距離の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる国道 52 号に改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		施設内の遊歩道上において鉄道施設（高架橋、橋梁）が直上に視認され、計画路線の西側で富士山が、東側で八ヶ岳・秩父山系が眺望できない区間が生じる。また、花見、散策に利用される広場については、富士山等の眺望に変化はないものの、鉄道施設（高架橋、橋梁）が視認される。現状においても周辺の住宅等が見える風景であるが、鉄道施設（高架橋、橋梁）の形状及び色合い等に配慮することで、利根川公園の快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-9(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  
(森林総合研究所芝生広場)

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（地表式又は掘割式）により、施設内の一部に改変がある。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（地表式又は掘割式）により、施設内の一部が改変されるが、大きな広場に対しての改変割合は少なく、さらに、散策、休憩などに支障しないよう県と協議を進めていくことから、利用性に大きな変化は生じないと予測する。
	到達時間・距離の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる最勝寺地区の道路は、鉄道施設が上空で交差し分断されることはないことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		鉄道施設（地表式又は掘割式、高架橋）が視認できるが、施設との交差部を掘割式とすることで高さ方向の圧迫感をできる限り低減し、主な眺望方向である甲府盆地方向への眺望阻害が抑えられていることから、森林総合研究所芝生広場の快適性の変化は小さいと予測する。

表 8-5-2-9(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  
(殿原スポーツ公園)

予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度		鉄道施設（地表式又は掘割式）から約 350m 離れた場所にあり、鉄道施設（地表式又は掘割式）による改変はない。
利用性の変化の程度	利用性の変化	鉄道施設（地表式又は掘割式）による改変は生じないため、散歩・散策、桜の花見などの場としての機能は維持され、利用性に変化は生じないと予測する。
	到達時間・距離の変化	周辺からのアクセスルートと考えられる最勝寺地区の道路に改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないと予測する。
快適性の変化の程度		当該施設からは、北から北東方向に鉄道施設（地表式又は掘割式及び嵩上式）が視認できるが、主な眺望方向である甲府盆地方向とは重ならず、十分に距離が離れており、俯瞰する視点となる。また、視認できる景色は現状においても中部横断自動車道の高架、住宅等が見える風景であり、殿原スポーツ公園の快適性の変化は生じないと予測する。

## イ. 環境保全措置の検討

### 7) 環境保全措置の検討の状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在による主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響を回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討の状況を表 8-5-2-10 に示す。

**表 8-5-2-10 環境保全措置の検討の状況  
(鉄道施設の存在に係る人と自然との触れ合い活動の場)**

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
鉄道施設（保守基地）の設置に伴う迂回水路への配慮	適	鉄道施設（保守基地）の設置に伴う迂回水路をホタルの生息に配慮した多自然川づくりとすることで、利用性への影響を低減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。
鉄道施設（保守基地）の設置位置、構造形式、色合い等への配慮	適	鉄道施設（保守基地）の設置位置、構造形式、色合い等に配慮することで、改変や利用性への影響を回避又は低減することができることから、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近傍の風景への調和の配慮	適	鉄道施設の形状、配置の工夫による近傍の風景への調和の配慮により、快適性への影響を低減することができることから、環境保全措置として採用する。

### イ) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容

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

環境保全措置の内容を表 8-5-2-11 に示す。

**表 8-5-2-11(1) 環境保全措置の内容（鉄道施設の存在に係る人と自然との触れ合い活動の場）**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	鉄道施設（保守基地）の設置に伴う迂回水路への配慮
	位置・範囲	鉄道施設の周辺
	時期・期間	計画時
環境保全措置の効果	鉄道施設（保守基地）に設置する迂回水路をホタルの生息に配慮した多自然川づくりとすることで、利用性への影響を低減することができる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

**表 8-5-2-11(2) 環境保全措置の内容（鉄道施設の存在に係る人と自然との触れ合い活動の場）**

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

**表 8-5-2-11(3) 環境保全措置の内容（鉄道施設の存在に係る人と自然との触れ合い活動の場）**

実施主体		東海旅客鉄道株式会社
実施内容	種類・方法	鉄道施設の形状等の工夫による近傍の風景への調和の配慮
	位置・範囲	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、配置の工夫による近傍の風景への調和の配慮により、快適性への影響を低減することができる。
効果の不確実性		なし
他の環境への影響		なし

**ウ) 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の変化の状況**

環境保全措置の効果は、表 8-5-2-11 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、予測の不確実性は小さいと考えられる。また、採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないものとする。

**エ. 評価**

**ア) 評価の手法**

**1) 回避又は低減に係る評価**

事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行った。

**イ) 評価結果**

**1) 回避又は低減に係る評価**

本事業では、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、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。