10.14　人と自然との触れ合いの活動の場

調査区域には主要な人と自然との触れ合いの活動の場が存在し、道路の存在による活動内容への影響が考えられるため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の調査、予測及び評価を行いました。

10.14.1　道路（地表式又は嵩上式）の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場

1）調査結果の概要

(1) 調査した情報

調査した情報は以下のとおりです。

a) 人と自然との触れ合いの活動の場の概況

- 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の概況

b) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用状況、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
- 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況
- 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用環境の状況

(2) 調査の手法

調査は既存資料調査及び現地調査により行いました。既存資料調査は既存の文献その他の資料による情報の収集及び当該情報の整理により行いました。また、現地調査は写真撮影により調査を行いました。利用状況や利用者数については、目視及びカウント、必要に応じて聞き取りを行いました。

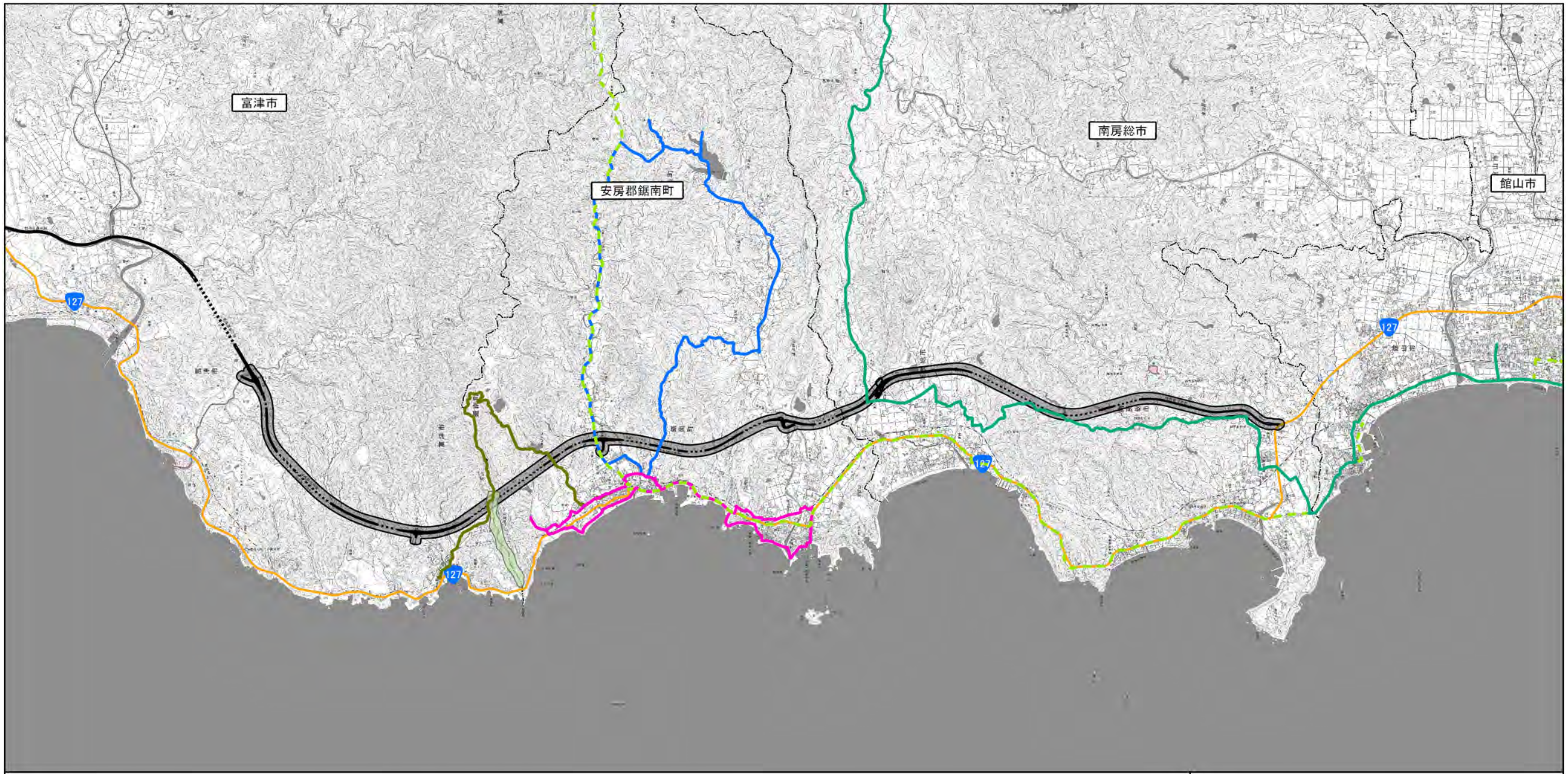
(3) 調査地域及び調査地点

調査地域は、対象事業実施区域から 500m 程度の範囲とし、主要な人と自然との触れ合いの活動の場が分布する地域としました。

調査地点は、人と自然との触れ合いの活動の場に供せられる施設または場が存在する地点や対象事業実施区域に近接し影響が大きいと想定される地点等、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用性や快適性に及ぼす影響を把握するために適切な地点を設定しました。主要な人と自然との触れ合いの活動の場の調査地点を表 10.14.1-1 及び図 10.14.1-1 に示します。

表 10.14.1-1　主要な人と自然との触れ合いの活動の場の調査地点

番号	調査地点の名称	計画路線からの距離	所在地	備考
1	安房国神社めぐりコース	0m（交差）	館山市 南房総市	サイクリングコース
2	安房いち（安房一周）コース	0m（交差）	館山市 南房総市 安房郡鋸南町	サイクリングコース
3	道の駅おおつの里花倶楽部	約 450m	南房総市	花の鑑賞（花狩り農園）
4	鋸南・漁港ポタリング	約 500m	安房郡鋸南町	サイクリングコース
5	鋸南花満喫ライド	0m（交差）	安房郡鋸南町	サイクリングコース
6	首都圏自然歩道関東触れ合いの道（東京湾を望むみち）	0m（交差）	安房郡鋸南町 富津市	自然歩道
7	鋸山	0m（トンネル構造で通過）	安房郡鋸南町 富津市	ハイキングコース



凡　例

- 対象事業実施区域
- 既存自動車専用道路
- 既存自動車専用道路（トンネル部）
- 市町界

主要な人と自然との触れ合いの活動の場（自然歩道・自転車道）

- 安房国神社めぐりコース
- 安房いち（安房一周）コース
- 鋸南・漁港ポタリング
- 鋸南花満喫ライド
- 首都圏自然歩道関東触れ合いの道（東京湾を望むみち）
- 道の駅おおつの里花倶楽部
- 鋸山

N

1:75,000

0　1　2　3 km

図 10.14.1-1
人と自然との触れ合いの活動の場
調査位置図

(4) 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特性を踏まえて調査地域に係る環境影響を予測し、評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間に実施しました。調査期間を表 10.14.1-2 に示します。

表 10.14.1-2　人と自然との触れ合いの活動の場の調査期間

調査地点		調査時期	調査の内容
1. 安房国神社めぐりコース 2. 安房いち（安房一周）コース 3. 道の駅おおつの里花倶楽部 5. 鋸南花満喫ライド 6. 首都圏自然歩道関東触れ合いの道（東京湾を望むみち） 7. 鋸山	夏季	令和 4 年 7 月 24 日（日） 令和 4 年 7 月 25 日（月）	平日・休日の利用状況調査として利用状況と利用者数調査を実施した。
	秋季	令和 4 年 11 月 25 日（金） 令和 4 年 11 月 27 日（日）	
	冬季	令和 5 年 1 月 20 日(金) 令和 5 年 1 月 21 日(土) 令和 5 年 1 月 31 日(火)	
全地点（計 7 地点）	春季	令和 5 年 3 月 31 日（金） 令和 5 年 4 月 1 日（土）	
4. 鋸南・漁港ポタリング	夏季	令和 5 年 8 月 20 日（日） 令和 5 年 8 月 21 日（月）	
	秋季	令和 5 年 11 月 23 日（祝・木） 令和 5 年 11 月 24 日（金）	
	冬季	令和 5 年 12 月 10 日（日） 令和 5 年 12 月 11 日（月）	

(5) 調査結果

a) 人と自然との触れ合いの活動の場の概況

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の概況を表 10.14.1-3 に示します。

利用者数の結果は、資料編に示します。

表 10.14.1-3　主要な人と自然との触れ合いの活動の場の概況

番号	調査地点の名称	計画路線からの距離	所在地	概況
1	安房国神社めぐりコース	0m（交差）	館山市 南房総市	安房エリアの神社を巡る自転車道のルートです。コースの延長は 134.7km です。
2	安房いち（安房一周）コース	0m（交差）	館山市 南房総市 安房郡鋸南町	房総・安房エリアを一周する自転車道のルートです。東京湾から、山間を走り太平洋へ抜けます。館山へ戻るコースの延長は 116km です。
3	道の駅おおつの里花倶楽部	約 450m	南房総市	花狩り農園。四季折々の美しい花摘みを楽しめます。4,000 坪の敷地内に、ポピーや金魚草、極楽鳥花（ストレリチア）など、種類豊富な美しい花々を鑑賞し、摘み取る事もできます。
4	鋸南・漁港ポタリング	約 500m	安房郡鋸南町	海風が心地よい鋸南エリアの自転車道のルートです。全長 13.5km の街なかと海沿いを走るコースです。
5	鋸南花満喫ライド	0m（交差）	安房郡鋸南町	長狭街道から、山間のルート巡り、佐久間ダム、水仙ロードを通る全長 19.6km の自転車道のルートです。
6	首都圏自然歩道関東触れ合いの道（東京湾を望むみち）	0m（交差）	安房郡鋸南町 富津市	「関東ふれあいの道」とは首都圏自然歩道の愛称で、関東地方一都六県を一周する長距離自然歩道です。 「東京湾を望むみち」はそのコースの１つであり、浜金谷駅～観月台～石切場跡～展望台～鋸山～林道口～保田駅を経由する 8.4km の自然歩道です。
7	鋸山	0m （トンネル構造で通過）	安房郡鋸南町 富津市	ノコギリの歯のように切り立った絶壁が独得の景観をつくり出し、山頂からの展望は雄大です。南麓には日本寺があり、ロープウェイを利用した手軽なハイキングコースとなっています。

b) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用状況、利用環境の状況

各調査地の分布、利用状況、利用環境の状況の調査結果は表 10.14.1-4 のとおりです。

表 10.14.1-4(1)　人と自然との触れ合いの活動の場の調査結果（1/7）

1　安房国神社めぐりコース

住所	－
交通	サイクリングコース起終点の天津神明宮へのアクセス ・JR 外房線安房小湊駅から鴨川日東バス（天津駅・鴨川駅方面）約 10 分神明神社前下車。 ・JR 外房線安房鴨川駅から、鴨川日東バス（天津駅・小湊駅方面）約 20 分神明神社前下車。
面積延長	コースの総延長：134.7km
利用期間	通年
活動内容	サイクリング、散策
利用状況	・利用状況は、四季を通じて、平日・休日ともにサイクリング、散策等であった。
利用環境	・田園風景の中や山間部を走ることができるサイクリングコースとなっている。自転車道は無く、車道も狭い箇所が多い。 ・アスファルト舗装された道路で、自転車道は整備されていない。
計画路線の視認性	・ルートの 1 箇所で計画路線と交差しており、これらの箇所等において明かり部が視認される。
計画路線との位置関係	・ルートの 1 箇所で計画路線と交差する。 ・計画路線は橋梁構造で通過する。

夏季調査（令和 4 年 7 月 24 日撮影）

秋季調査（令和 4 年 11 月 27 日撮影）

春季調査（令和 5 年 3 月 31 日撮影）

春季調査（令和 5 年 4 月 1 日撮影）

表 10.14.1-4(2)　人と自然との触れ合いの活動の場の調査結果（2/7）

2　安房いち（安房一周）コース

住所	－
交通	・サイクリングコース起終点の JR 館山駅は、JR 内房線の駅。
面積延長	コースの総延長：116.0km
利用期間	通年
活動内容	サイクリング、ジョギング、登山、ハイキング、散策
利用状況	・利用状況は、四季を通じて、平日・休日ともにサイクリング、散策等であった。
利用環境	・市街地を通るコースとなっている。自転車道は無く、車道も狭い箇所がある。コース途中には道の駅もあるため、休憩しながら走ることができる。 ・アスファルト舗装された道路で、自転車道は整備されていない。
計画路線の視認性	・ルートの 1 箇所で計画路線と交差しており、これらの箇所等において明かり部が視認される。
計画路線との位置関係	・ルートの 1 箇所で計画路線と交差する。 ・計画路線は橋梁構造で通過する。

冬季調査（令和 5 年 1 月 21 日撮影）

春季調査（令和 5 年 4 月 1 日撮影）

春季調査（令和 5 年 4 月 1 日撮影）

春季調査（令和 5 年 4 月 1 日撮影）

表 10.14.1-4(3)　人と自然との触れ合いの活動の場の調査結果（3/7）

3　道の駅おおつの里花倶楽部

住所	南房総市富浦町大津 320
交通	・JR 内房線富浦駅から市営路線バス（富浦線）約 32 分花倶楽部前下車。 ・駐車場あり。
面積延長	面積：4,000 坪
利用期間	通年、 施設の営業時間 12 月～6 月：9:00～17:00、7 月～11 月：9:00～16:30
活動内容	花摘み、散策、道の駅のスタンプラリー、休憩
利用状況	・利用状況は、四季を通じて、平日・休日ともに休憩や花摘み等の施設の利用者による利用であった。
利用環境	・南房総の道の駅の一つ。 ・四季折々の美しい花摘みを楽しめる花狩り農園。総面積 4,000 坪の敷地内に、ポピーや金魚草、極楽鳥花（ストレリチア）など、種類豊富な美しい花々が栽培され、摘み取る事もできる。 ・多くの温室があり、駐車場、売店、カフェ、芝生公園等が併設される。 ・周辺は田畑に囲まれ、里山風景を眺めながら自然を満喫できる。
計画路線の視認性	・対象事業実施区域との間には丘陵地形が存在しており、計画路線が直接視認されることはない。
計画路線との位置関係	・対象事業実施区域から約 450m 東側に位置している。

夏季調査（令和 4 年 7 月 25 日撮影）

秋季調査（令和 4 年 11 月 27 日撮影）

冬季調査（令和 5 年 1 月 20 日撮影）

春季調査（令和 5 年 3 月 31 日撮影）

表 10.14.1-4(4)　人と自然との触れ合いの活動の場の調査結果（4/7）

4　鋸南・漁港ポタリング	
住所	－
交通	・サイクリングコース起終点の JR 保田駅は、JR 内房線の駅。
面積延長	コースの総延長：13.5km
利用期間	通年
活動内容	サイクリング、登山、ハイキング、散策
利用状況	・利用状況は、四季を通じて、平日・休日ともにサイクリング、散策等であった。 ・保田駅-日本寺間は鋸山方面を利用すると思われるハイキング客が認められた。
利用環境	・海沿いを走ることができるサイクリングコースとなっている。自転車道は無く、車道も狭い箇所が多い。 ・アスファルト舗装された道路で、自転車道は整備されていない。 ・コースに隣接する道の駅きょなんには、ベンチやトイレ、サイクルラック等が整備されている。
計画路線の視認性	・計画路線が視認されることはない。
計画路線との位置関係	・対象事業実施区域から約 500m 西側に位置している。

春季調査（令和 5 年 3 月 31 日撮影）

夏季調査（令和 5 年 8 月 20 日撮影）

秋季調査（令和 5 年 11 月 23 日撮影）

冬季調査（令和 5 年 12 月 10 日撮影）

表 10.14.1-4(5)　人と自然との触れ合いの活動の場の調査結果（5/7）

5　鋸南花満喫ライド

住所	－
交通	サイクリングコース起終点の道の駅保田小学校へのアクセス ・JR 内房線保田谷駅から徒歩約 16 分。 ・道の駅保田小学校には駐車場あり。
面積延長	コースの総延長：19.6km
利用期間	通年
活動内容	サイクリング、散策、休憩、買い物
利用状況	・利用は、サイクリング、散策等であった。 ・秋季は利用者が認められない一方で、桜が開花する春季や水仙が開花する冬季は花見の散策者が多く、季節によって利用状況に差があることが示唆された。
利用環境	・長狭街道から、山間のルート巡り、佐久間ダム、水仙ロードを通るサイクリングコース。山間のルートでは田園風景が広がっている。佐久間ダム周辺は、早春の水仙、春の桜、四季折々の風景が広がる。自転車道は無く、車道も狭い箇所が多い。 ・アスファルト舗装された道路で、自転車道は整備されていない。 ・コース起終点の道の駅保田小学校では、レンタサイクルの貸し出しを行っている。
計画路線の視認性	・ルートの 2 箇所で計画路線と交差しており、これらの箇所等において明かり部が視認される。
計画路線との位置関係	・ルートの 2 箇所で計画路線と交差する。 ・計画路線は橋梁構造で通過する。

秋季調査（令和 4 年 11 月 27 日撮影）

冬季調査（令和 5 年 1 月 21 日撮影）

春季調査（令和 5 年 4 月 1 日撮影）

春季調査（令和 5 年 4 月 1 日撮影）

表 10.14.1-4(6)　人と自然との触れ合いの活動の場の調査結果（6/7）

6　首都圏自然歩道関東触れ合いの道（東京湾を望むみち）	
住所	－
交通	・遊歩道の起点は、JR 内房線浜金谷駅。 ・遊歩道の終点は、JR 内房線保田駅。
面積延長	コースの総延長：8.4km
利用期間	通年
活動内容	登山、ハイキング、散策
利用状況	・四季を通じて、平日・休日ともに登山やハイキングの利用者が多く、鋸山に向かう登山客も認められた。
利用環境	・「関東ふれあいの道」とは首都圏自然歩道の愛称で、関東地方六県を一周する延長約 300km、29 コースが設定される長距離自然歩道。「東京湾を望むみち」はその 1 つで、浜金谷駅～観月台～石切場跡～展望台～鋸山～林道口～保田駅を経由する 8.4km の遊歩道。 ・観月台への道は階段が多くなっている。観月台には広い休憩スペースがあり、ベンチが整備されている。石切場跡～東京湾をのぞむ展望台は岩場が多いハイキングコースとなっている。 ・深い森が続き、豊富な自然を楽しみながら山歩きができる。途中には岩壁が垂直に切り立ち、石切場の跡がある。
計画路線の視認性	・ルートの 1 箇所で計画路線の明かり部と交差しており、計画路線が視認される。また、観月台等の眺望点では、林の隙間から計画路線の明かり部が視認される。
計画路線との位置関係	・ルートの 2 箇所で計画路線と交差する。 ・計画路線は、1 箇所は橋梁構造で通過し、1 箇所はトンネル構造で通過する。

冬季調査（令和 5 年 1 月 21 日撮影）

春季調査（令和 5 年 3 月 31 日撮影）

春季調査（令和 5 年 4 月 1 日撮影）

春季調査（令和 5 年 4 月 1 日撮影）

表 10.14.1-4(7)　人と自然との触れ合いの活動の場の調査結果（7/7）

7　鋸山	
住所	安房郡鋸南町元名
交通	鋸山山頂へのアクセス ・JR 内房線浜金谷駅から国道 127 号線を館山方面へ徒歩約 8 分で鋸山ロープウェイ「鋸山山麓」駅。鋸山ロープウェイ「山頂」駅から徒歩約 20 分。 ・東京湾フェリー金谷港から国道 127 号線を館山方面へ徒歩約 12 分で鋸山ロープウェイ「鋸山山麓」駅。鋸山ロープウェイ「山頂」駅から徒歩約 20 分。 ・鋸山ロープウェイの「鋸山山麓」駅には駐車場あり。
面積延長	標高：329.5m
利用期間	通年、鋸山山頂に至る日本寺境内の拝観時間は 9:00～16:00。
活動内容	登山、ハイキング、散策、写真撮影、自然観察
利用状況	・四季を通じて、他地点と比較して非常に多くの利用者が認められた。 ・多くは観光利用で、鋸山ロープウェイや鋸山登山自動車道の利用者も多く認められた。
利用環境	・鋸山ロープウェイ「山頂」駅から鋸山山頂へのルートは遊歩道が整備され、樹林内を通行する箇所や、稜線沿いの見晴らしのよい箇所などが存在する。 ・鋸山ロープウェイ「山頂」駅には展望台、売店、食堂があり、休憩ができる。 ・鋸山の山頂は日本寺の敷地に含まれており、入場料が必要。
計画路線の視認性	・鋸山とその周辺の山塊を通過するトンネル区間から出た明かり部は、トンネルの北側、南側ともに視認される。 ・トンネル区間の南側の明かり部は、比較的視認性が低く、ロープウェイ「山頂」駅の展望台等の限定的な場所から視認される程度である。
計画路線との位置関係	・鋸山とその周辺の山塊は、トンネル構造により計画路線が通過する。

秋季調査（令和 4 年 11 月 25 日撮影）

春季調査（令和 5 年 3 月 31 日撮影）

春季調査（令和 5 年 4 月 1 日撮影）

春季調査（令和 5 年 4 月 1 日撮影）

2) 予測の結果

(1) 予測の手法

道路（地表式又は嵩上式）の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場の予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）〔国土技術政策総合研究所資料第 714 号〕」（平成25 年 3 月、国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）に基づいて行いました。

a) 予測手順

道路（地表式又は嵩上式）の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場の予測は、以下に示す項目毎に行いました。

(a) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変

主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取りまく自然資源と計画路線を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の有無を検討しました。

(b) 利用性の変化

ア. 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するとともに、利用人数の変化を把握しました。

イ. 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

近傍の既存道路の改変の状況より、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ました。

(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・程度を把握しました。

b）予測地域及び予測地点の選定

道路（地表式又は嵩上式）の存在に係る予測地域は、調査地域のうち、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取りまく自然資源の改変、または主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用性、到達時間・距離、快適性のいずれかに変化が生じると想定される地域とし、人と自然との触れ合いの活動の内容を勘案し、計画路線からの距離が概ね 500m 程度の範囲としました。予測地点を表 10.14.1-5 及び図 10.14.1-1 に示します。

表 10.14.1-5　主要な人と自然との触れ合いの活動の場の予測地点

番号	調査地点の名称
1	安房国神社めぐりコース
2	安房いち（安房一周）コース
3	道の駅おおつの里花倶楽部
4	鋸南・漁港ポタリング
5	鋸南花満喫ライド
6	首都圏自然歩道関東触れ合いの道（東京湾を望むみち）
7	鋸山

c）予測対象時期

道路（地表式又は嵩上式）の存在に係る予測対象時期は、計画路線の完成時及び工事施工ヤードの設置が想定される時期において、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用がある時期としました。

(2) 予測結果

道路（地表式又は嵩上式）の存在に係る各予測地点による予測結果を表 10.14.1-6 に示します。

表 10.14.1-6(1) 人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（1/7）

1 安房国神社めぐりコース

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及び自然資源の改変		安房国神社めぐりコースは計画路線と交差するが、計画路線は橋梁構造によりコースの一部である既存道路の上部を通過するため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の地形の改変はない。また、コースの一部が富津館山道路と並走するが、コースは一般道に設けられており、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の地形の改変はない。よって、触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源は保全されると予測される。
利用性の変化	利用性の変化	サイクリング等の主な利用は、安房国神社めぐりコースのルート上を中心としたものであり、計画路線によるルートの改変はないため、利用に支障は生じない。よって、利用性の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
	到達時間・距離の変化	計画路線により改変される既存道路に対しては、原則、近傍に付け替え道路を整備するため、アクセスルートは分断されない。また、計画路線の利用による触れ合いの活動の場への到達時間の短縮が見込まれる。よって、到達時間・距離の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
快適性の変化		安房国神社めぐりコースは、計画路線と交差し、計画路線（橋梁部）が近傍に視認されることから快適性が変化する可能性が予測される。ただし、計画路線が視認される範囲はルート上のごく一部である。また、環境保全措置の実施により、周辺景観との調和や地域住民に配慮する。よって、快適性の変化による影響は低減されると予測される。

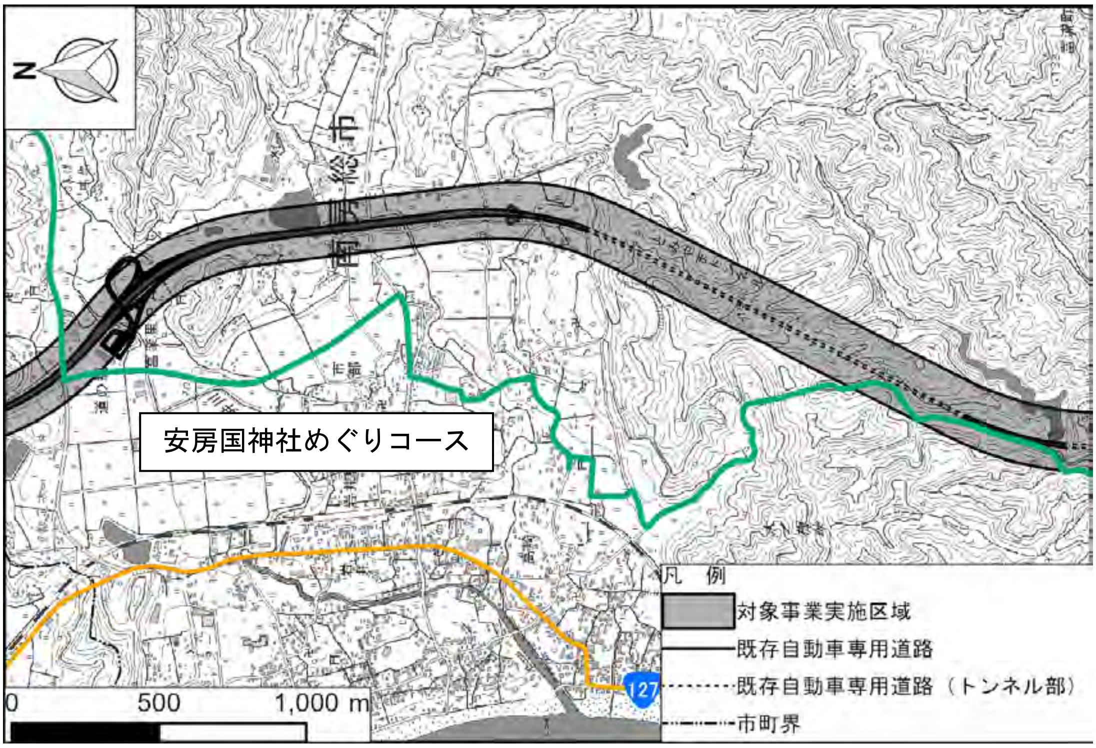


表 10.14.1-6(2)　人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（2/7）

2　安房いち（安房一周）コース

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及び自然資源の改変		安房いち（安房一周）コースは計画路線と交差するが、計画路線は橋梁構造によりコースの一部である既存道路の上部を通過するため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の地形の改変はない。よって、触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源は保全されると予測される。
利用性の変化	利用性の変化	サイクリング等の主な利用は、安房いち（安房一周）コースのルート上を中心としたものであり、計画路線によるルートの改変はないため、利用に支障は生じない。よって、利用性の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
	到達時間・距離の変化	計画路線により改変される既存道路に対しては、原則、近傍に付け替え道路を整備するため、アクセスルートは分断されない。また、計画路線の利用による触れ合いの活動の場への到達時間の短縮が見込まれる。よって、到達時間・距離の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
快適性の変化		安房いち（安房一周）コースは、計画路線と交差し、計画路線（橋梁部）が近傍に視認されることから快適性が変化する可能性が予測される。ただし、計画路線が視認される範囲はルート上のごく一部である。また、環境保全措置の実施により、周辺景観との調和や地域住民に配慮する。よって、快適性の変化による影響は低減されると予測される。

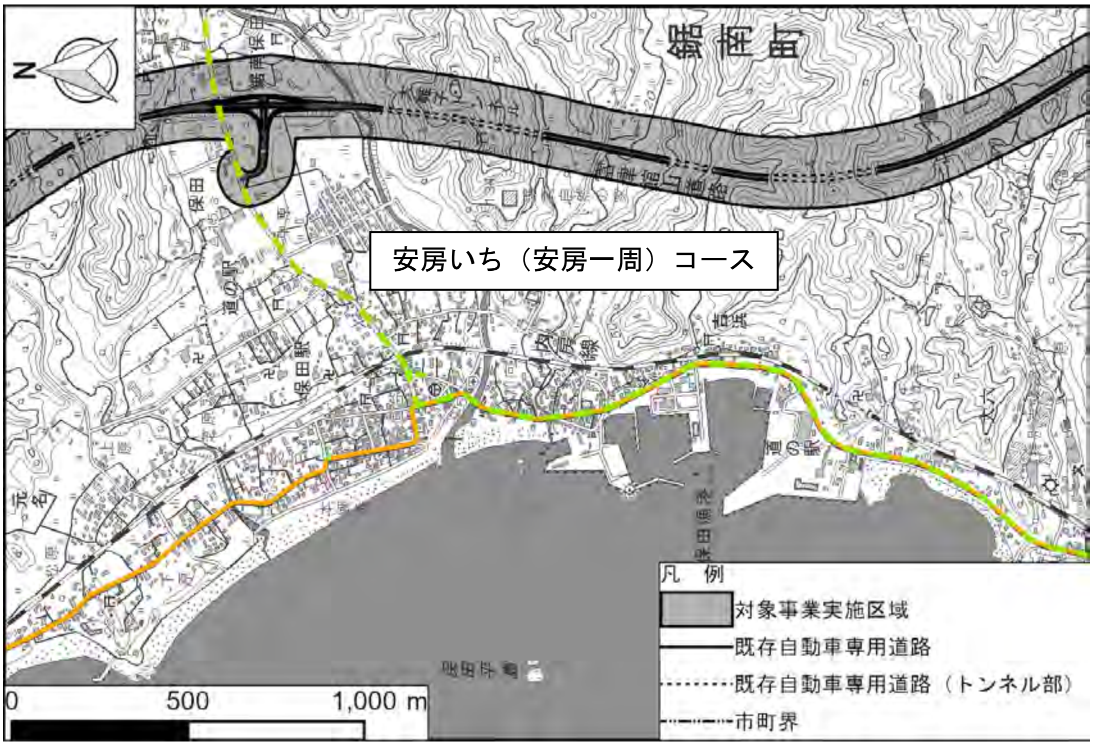


表 10.14.1-6(3)　人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（3/7）

<table>
<tr><td colspan="3">3　道の駅おおつの里花倶楽部</td></tr>
<tr><th colspan="2">予測項目</th><th>予測結果</th></tr>
<tr><td colspan="2">主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変</td><td>道の駅おおつの里花倶楽部は計画路線と交差しないため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の地形の改変はない。よって、触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源は保全されると予測される。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">利用性の変化</td><td>利用性の変化</td><td>花摘み、散策、休憩等の主な利用は道の駅おおつの里花倶楽部の施設内に限られており、計画路線による施設の改変はないため、利用に支障は生じない。よって、利用性の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。</td></tr>
<tr><td>到達時間・距離の変化</td><td>計画路線により改変される既存道路に対しては、原則、近傍に付け替え道路を整備するため、アクセスルートは分断されない。また、計画路線の利用による触れ合いの活動の場への到達時間の短縮が見込まれる。よって、到達時間・距離の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。</td></tr>
<tr><td colspan="2">快適性の変化</td><td>道の駅おおつの里花倶楽部の敷地から計画路線が視認されないことから、快適性の変化が生じるおそれはないと予測される。</td></tr>
</table>

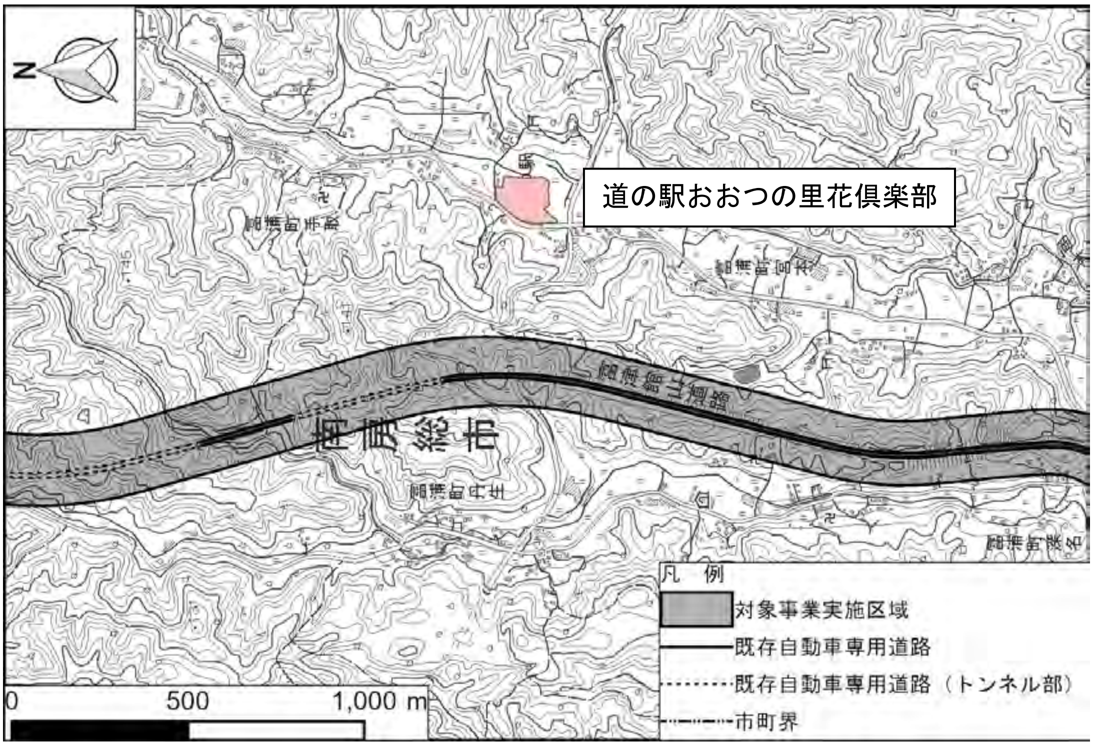


表 10.14.1-6(4)　人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（4/7）

4　鋸南・漁港ポタリング		
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及び自然資源の改変		鋸南・漁港ポタリングは計画路線と交差しないため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の地形の改変はない。よって、触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源は保全されると予測される。
利用性の変化	利用性の変化	サイクリング等の主な利用は、鋸南・漁港ポタリングのルート上を中心としたものであり、計画路線によるルートの改変はないため、利用に支障は生じない。よって、利用性の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
	到達時間・距離の変化	計画路線により改変される既存道路に対しては、原則、近傍に付け替え道路を整備するため、アクセスルートは分断されない。また、計画路線の利用による触れ合いの活動の場への到達時間の短縮が見込まれる。よって、到達時間・距離の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
快適性の変化		計画路線は、鋸南・漁港ポタリングのコース上から視認されないことから、快適性の変化が生じるおそれはないと予測される。

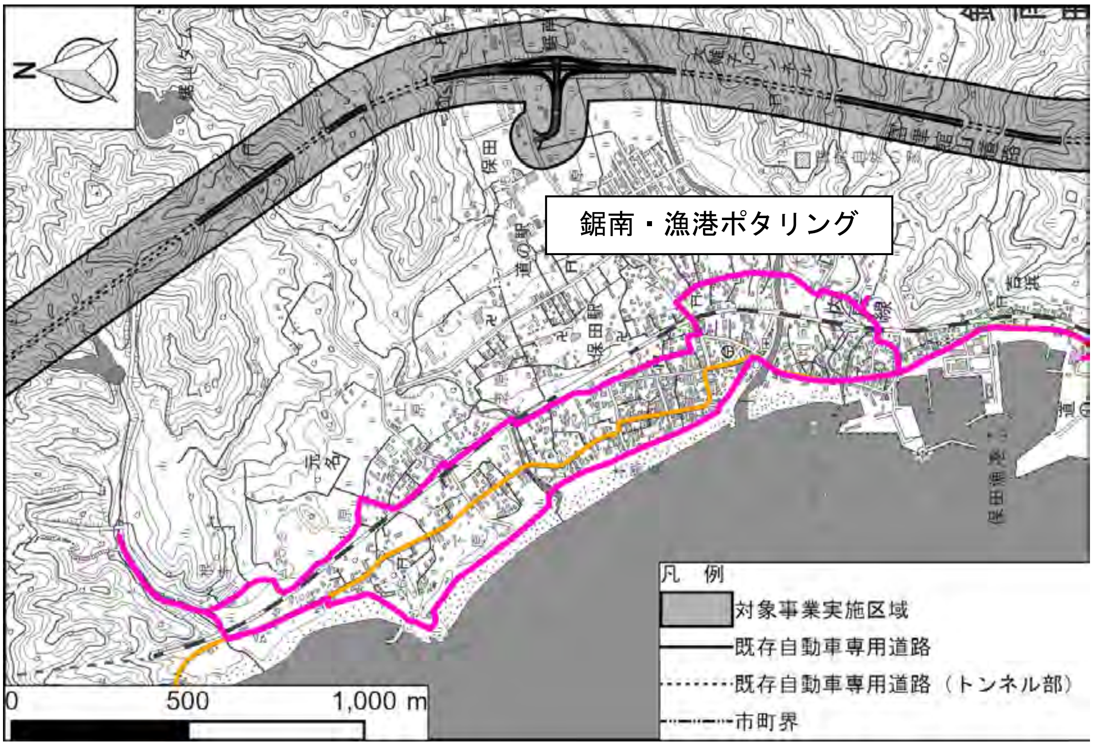


表 10.14.1-6(5)　人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（5/7）

5　鋸南花満喫ライド		
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及び自然資源の改変		鋸南花満喫ライドは計画路線と交差するが、計画路線は橋梁構造によりコースの一部である既存道路の上部を通過するため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の地形の改変はない。よって、触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源は保全されると予測される。
利用性の変化	利用性の変化	サイクリング等の主な利用は、鋸南花満喫ライドのルート上を中心としたものであり、計画路線によるルートの改変はないため、利用に支障は生じない。よって、利用性の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
	到達時間・距離の変化	計画路線により改変される既存道路に対しては、原則、近傍に付け替え道路を整備するため、アクセスルートは分断されない。また、計画路線の利用による触れ合いの活動の場への到達時間の短縮が見込まれる。よって、到達時間・距離の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
快適性の変化		鋸南花満喫ライドは、計画路線と交差し、計画路線（橋梁部）が近傍に視認されることから快適性が変化する可能性が予測される。ただし、計画路線が視認される範囲はルート上のごく一部である。また、環境保全措置の実施により、周辺景観との調和や地域住民に配慮する。よって、快適性の変化による影響は低減されると予測される。

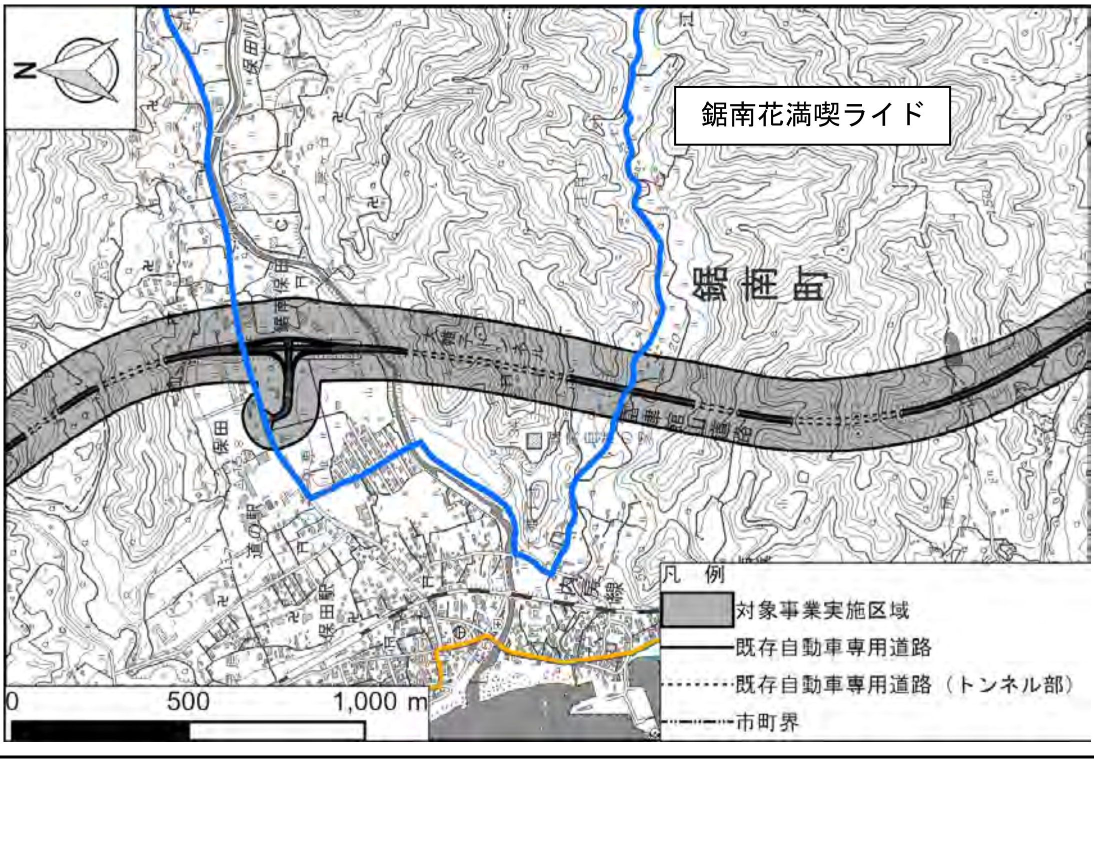


表 10.14.1-6(6)　人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（6/7）

6　首都圏自然歩道関東触れ合いの道（東京湾を望むみち）		
予測項目		予測結果
主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変		首都圏自然歩道関東触れ合いの道（東京湾を望むみち）は計画路線と交差するが、計画路線は橋梁構造によりコースの一部である既存道路の上部を通過、またはトンネル構造で通過するため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の地形の改変はない。よって、触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源は保全されると予測される。
利用性の変化	利用性の変化	登山、ハイキング、散策等の主な利用は、首都圏自然歩道関東触れ合いの道（東京湾を望むみち）のルート上を中心としたものであり、計画路線による遊歩道等の改変はないため、利用に支障は生じない。よって、利用性の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
	到達時間・距離の変化	計画路線により改変される既存道路に対しては、原則、近傍に付け替え道路を整備するため、アクセスルートは分断されない。また、計画路線の利用による触れ合いの活動の場への到達時間の短縮が見込まれる。よって、到達時間・距離の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
快適性の変化		首都圏自然歩道関東触れ合いの道（東京湾を望むみち）は、計画路線と交差し、計画路線（橋梁部）が近傍に視認されることから快適性が変化する可能性が予測される。ただし、計画路線が視認される範囲はルート上のごく一部である。また、環境保全措置の実施により、周辺景観との調和や地域住民に配慮する。よって、快適性の変化による影響は低減されると予測される。

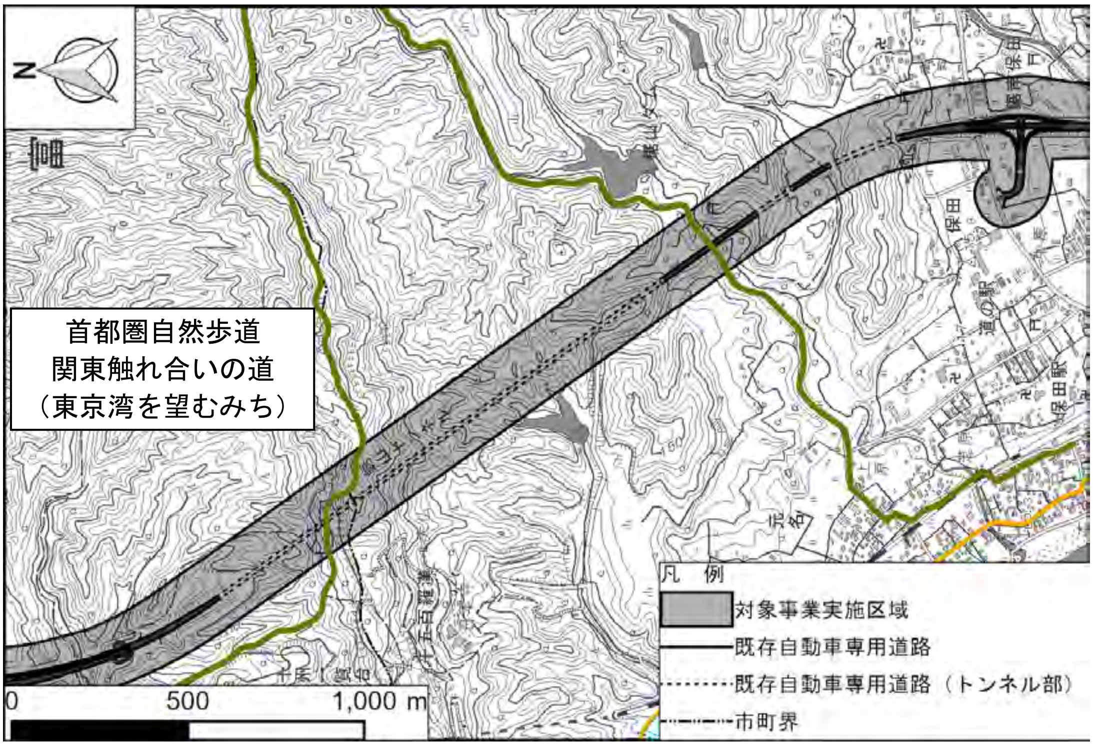
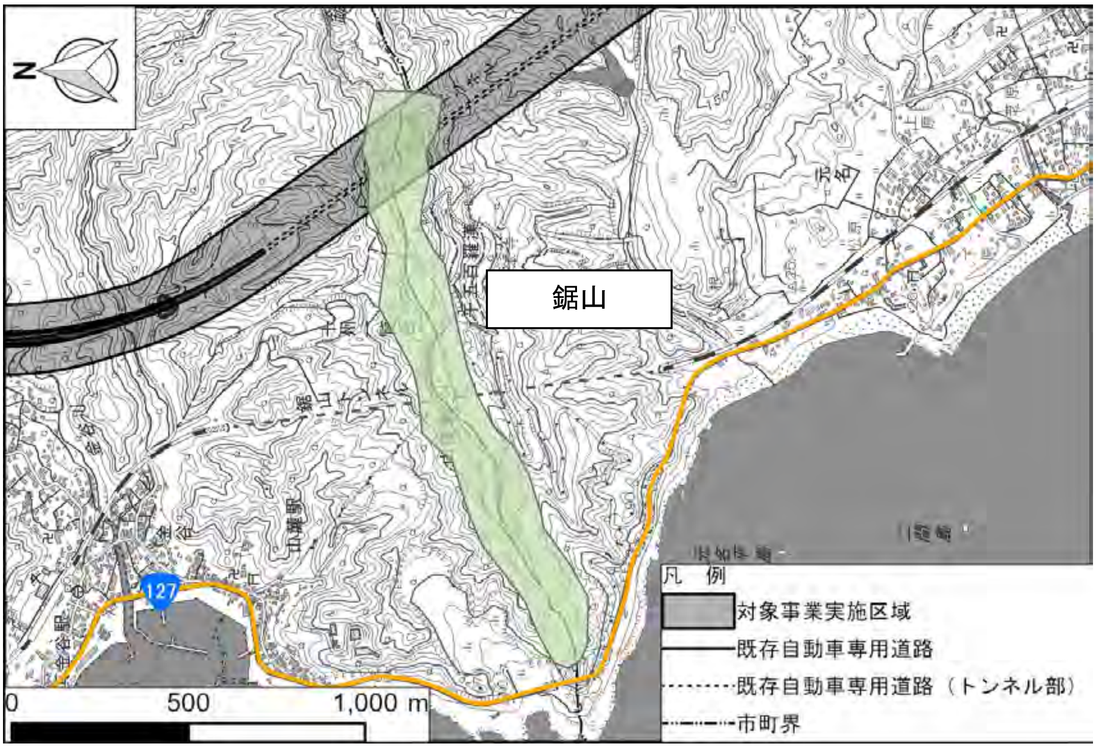


表 10.14.1-6(7)　人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果（7/7）

7　鋸山		
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及び自然資源の改変		鋸山及びその周辺の山塊は計画路線と交差するが、計画路線はトンネル構造で通過するため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の地形の改変はない。よって、触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源は保全されると予測される。
利用性の変化	利用性の変化	登山、ハイキング、散策、自然観察等の主な利用は、鋸山及びその周辺のロープウェイ駅、遊歩道、展望所等を中心としたものであり、計画路線によるこれらの施設等の改変はないため、利用に支障は生じない。よって、利用性の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
	到達時間・距離の変化	計画路線により改変される既存道路に対しては、原則、近傍に付け替え道路を整備するため、アクセスルートは分断されない。また、計画路線の利用による触れ合いの活動の場への到達時間の短縮が見込まれる。よって、到達時間・距離の変化による影響が生じるおそれは小さいと予測される。
快適性の変化		計画路線は、鋸山及びその周辺の山塊をトンネル構造で通過するが、展望所や遊歩道の一部等から明かり部が視認される箇所が存在しており、一部風景の変化が生じることから快適性が変化する可能性が予測される。ただし、環境保全措置の実施により、周辺景観との調和や地域住民に配慮することから、風景の変化はほとんど目立たない。よって、快適性の変化による影響は低減されると予測される。



3) 環境保全措置の検討

(1) 環境保全措置の検討

予測結果より、道路（地表式又は嵩上式）の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場への影響について、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避または低減することを目的として、2 案の環境保全措置を検討しました。

検討の結果、「構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」及び「法面等の緑化」を採用します。

検討した環境保全措置を表 10.14.1-7 に示します。

表 10.14.1-7　環境保全措置の検討

環境保全措置	採用・不採用	採用・不採用の理由
構造物及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討	採用	構造物及び道路付属物のデザイン、色彩に配慮することにより周辺環境に調和させることで、人と自然との触れ合いの活動の場への影響を低減できることから、本環境保全措置を採用する。
法面等の緑化	採用	法面等への緑化を行うことにより周辺景観に調和させることで、人と自然との触れ合いの活動の場への影響を低減できることから、本環境保全措置を採用する。

(2) 検討結果の検証

実施事例等により、環境保全措置の効果に係る知見は蓄積されていると判断されます。

(3) 検討結果の整理

環境保全措置に採用した「構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」及び「法面等の緑化」の効果、実施位置、他の環境への影響について整理した結果を表10.14.1-8に示します。

なお、環境保全措置の具体化にあたっては、実施主体である事業者が、事業実施段階において専門家等の意見を聴取しながら適切に行うものとします。

表 10.14.1-8(1) 検討結果の整理

実施内容	種類	構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討
	位置	計画路線全域
環境保全措置の効果		構造物（橋梁等）及び道路付属物のデザイン、色彩に配慮することにより、周辺景観との調和が見込まれる
効果の不確実性		なし
他の環境への影響		景観への影響が低減される

注：環境保全措置の具体化の検討時期は、詳細設計の段階とし、最新の技術指針等を踏まえて決定する。

表 10.14.1-8(2) 検討結果の整理

実施内容	種類	法面等の緑化
	位置	計画路線全域
環境保全措置の効果		法面等の緑化を行うことにより、周辺景観との調和が見込まれる
効果の不確実性		なし
他の環境への影響		景観への影響が低減される

注：環境保全措置の具体化の検討時期は、詳細設計の段階とし、最新の技術指針等を踏まえて決定する。

4) 事後調査

予測手法は、対象事業実施区域と主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布範囲の重ね合わせ等による方法であり、予測の不確実性は小さいと考えられます。

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把握されているものと判断でき、効果の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は行わないものとします。

5) 評価

(1) 回避又は低減に係る評価

計画路線は道路の計画段階において、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び主要な人と自然との触れ合いの活動の場を取り巻く自然資源をできる限り回避した計画としており、環境負荷の回避・低減を図っています。

また、環境保全措置として「構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」、「法面等の緑化」を行い、環境負荷の低減を図っています。

このことから、環境影響は事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減されているものと評価します。