

国等の環境保全施策との整合性については、千葉県環境保全施策として、「千葉県環境基本計画」及び「印旛沼流域水循環健全化緊急行動計画」があり、この中で「貴重な野生動植物が分布する地域を分断する場合は、動物の生息環境の保全を図ることが可能であること」、「流域における生態系の保全・復元」、「印旛沼・流入河川における生態系の保全・復元」が挙げられている。本事業では環境保全措置として、防音壁の設置等により、動物の生息環境の保全を図り、また、側溝の整備や路面清掃の実施により排水等の直接的あるいは間接的な流入による水質の悪化や水量の変化はないことから、「千葉県環境基本計画」及び「印旛沼流域水循環健全化緊急行動計画」との整合性が図られていると判断した。

また、北印旛沼渡河部における橋梁構造形式の変更を行い、橋梁高さを低く抑えたことにより、当初と比較して、列車と鳥類の衝突に関する影響が低減されたと評価する。国等の環境保全施策との整合性については、橋梁構造形式を変更した場合でも北印旛沼の横断部分に防音壁を設置し、動物の生息環境の保全を図ることから、「千葉県環境基本計画」との整合性が図られていると判断した。

(12) 景観

鉄道施設の存在

● 調査結果

① 主要な眺望点の状況

不特定多数の人々が利用し、高架及び橋梁が存在することにより影響が考えられる主要な眺望点について9地点を選定した。

② 景観資源の状況

主要な景観資源の状況に影響を与えると考えられる高架及び橋梁が存在する地域から16地点を選定した。調査を実施した景観資源のうち、選定した主要眺望点から視認された景観資源は、甚兵衛公園（水神の森）、花島山、北印旛沼、筑波山であった。このうち北印旛沼は、雄大な湖沼景観を形成し、水域の大半が県立印旛手賀自然公園に指定されている。沿岸部に生い茂るヨシや、飛来するさまざまな野鳥、夕景の美しさなどから、景勝地として親しまれており、「第3回自然環境保全基礎調査」においては、自然景観資源として取り上げられている。その他の景観資源は、その規模や地形の要因などにより主要な眺望点から視認されなかった。

③ 主要な眺望景観の状況

計画路線及びその周辺の主要な眺望点からの眺望景観について、写真撮影により調査した。なお、主な眺望点からの景観資源を眺望する場合の眺望される景観を主要な眺望景観とし、その眺望景観の周辺に景観資源が存在しない地域の場合には、計画路線方向の景観を主要な眺望景観とした。

● 予測にあたっての配慮事項

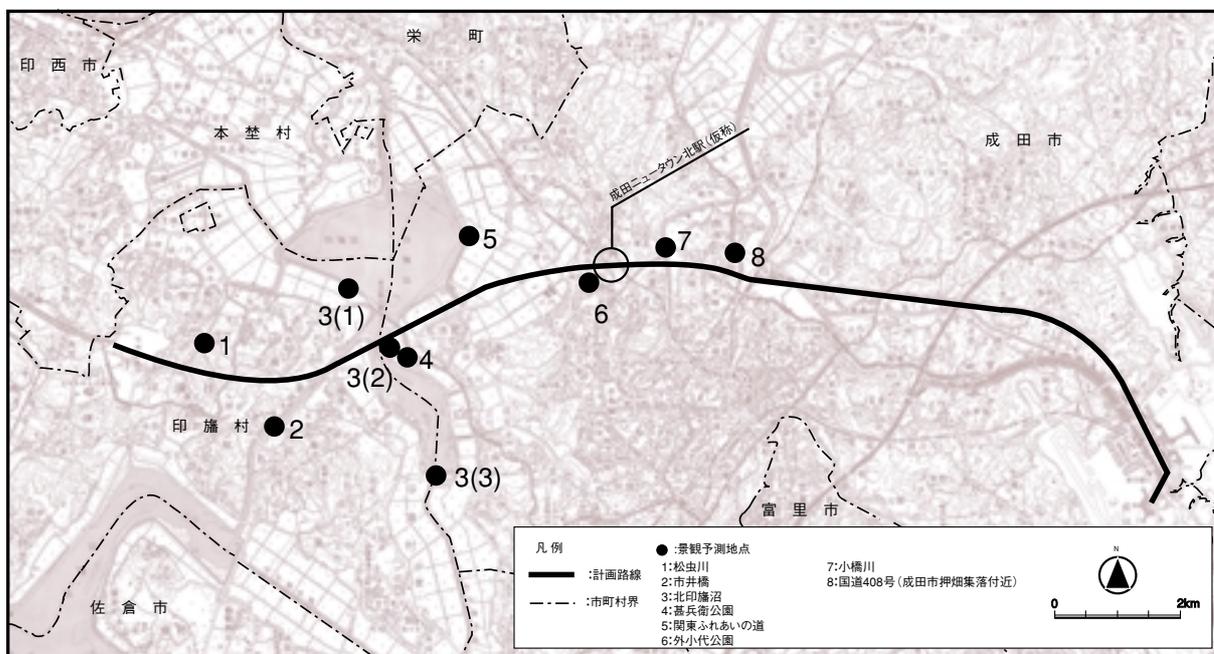
- ・ 鉄道施設の建設にあたっては、周辺環境との調和を図るとともに、鉄道と道路との複合施設としての連続性、統一性を図る。
- ・ 北印旛沼横断部の橋梁については、極力高さを抑える計画とする。

さらに、北印旛沼渡河部における橋梁構造形式の変更に伴う、予測にあたっての配慮事項を以下に示す。

- ・ 両事業の構造物は一体的に連続性を持たせる。
- ・ 橋脚の間隔は全体のバランスが取れるよう配置する。
- ・ 高さを極力抑え、地形に対して目立たせないこととする。
- ・ 形態上の違和感を生じさせないこととする。
- ・ 前後の高架橋とスムーズに連続させる。
- ・ 自然環境と調和した色彩とする。

● 予測手法及び予測地域

主要な眺望点及び景観資源については、計画路線との位置関係を踏まえ、本事業による改変の程度を予測した。また、主要な眺望景観については、フォトモンタージュ法により、その眺望の変化について解析を実施した。予測位置を次図に示す。



● 予測結果

1. 松虫川

成田空港方面

千葉ニュータウン方面



主要な眺望景観の現況



視点場（眺望点の周囲等）は、松虫川沿いの谷津景観を利用する行楽者などの非日常的視点場は想定されず、日常的視点場として川沿いの生活道路上を選定した。道路は車がようやくすれ違いができる程度の狭さであるが、南は印旛村役場、北は県道12号線方面へ通じるためか、車の往來が見られる。松虫川沿いの集落が視点位置北西側の台地斜面下に散見される。

成田空港方面

千葉ニュータウン方面



主要な眺望景観の予測結果

予測結果

計画路線方向の眺望景観は、鉄道事業及び道路事業で橋梁・高架構造物が出現し、谷津及び田園地帯を横断するため、景観に変化が生じる。

しかしながら、構造物は周辺の台地の樹林より低く、眺望景観に占める割合は少ない。

したがって、本事業による影響は極めて小さいと予測される。

2. 市井橋



視点場は、印旛捷水路の東岸山田の集落と西岸の六合小学校や瀬戸幼稚園がある瀬戸の集落をつなぐ橋である。橋の路面標高は約30m程度あり印旛捷水路の水面（標高約2.3～2.5m）から20m以上の高さがある。市井橋の南側（約300m）に位置する県道佐倉印西線の山田橋は自動車の交通量が多い一方、この市井橋は道路幅も狭く生活利用が中心と思われる、数人の歩行者の通行が見られたのみである。市井橋は、行楽者などの非日常的視点場としての利用状況は想定されず、付近の生活者による日常的視点場としての利用にほぼ限定されていると思われる。



予測結果

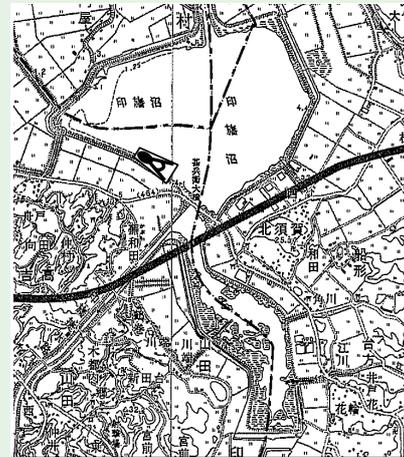
当初の計画路線方向の眺望景観は、鉄道事業で橋梁・高架構造物が、道路事業で橋梁構造物（一部、盛土構造物）が出現し、北印旛沼を横断するため、景観に変化が生じる。

しかしながら、両事業の構造物が眺望景観に占める割合は非常に少ないことから、本事業による影響は極めて小さいと予測される。

また、北印旛沼渡河部における橋梁構造物形式の変更を行い、関係機関の理解を得て、橋梁の高さを当初よりもさらに低くしたこと、また、印旛捷水路から国道464号（北須賀地区）における高架橋の支間長を10mから20m間隔に延ばして、柱の数を減らしたため、さらに桁下空間が確保され、開放感のある景観となっていることから、当初に比べ本事業による影響はさらに小さくなると予測される。



3(1). 北印旛沼(左岸:自転車専用道より)



周辺は水田が広がるため、見通しが良く、遠方まで眺望が可能である。北印旛沼の周囲には特に施設はないが、沼が水鳥の宝庫となっているため、バードウォッチングの対象になっているほか、周辺道路も併せてサイクリングや散策に利用されている。

予測結果

当初の計画路線方向の眺望景観は、鉄道事業で橋梁・高架構造物が、道路事業で橋梁構造物(一部、盛土構造物)が出現し、北印旛沼を横断するため、景観に変化が生じる。

しかしながら、両事業の構造物が眺望景観に占める割合は少なく、今後、自然環境との調和を図るように、色彩を含めた検討を専門家の意見を踏まえて実施していくことから、本事業による影響は極めて小さいと予測される。

また、北印旛沼渡河部における橋梁構造形式の変更を行い、エクストラードロード橋からPC箱桁橋に変更したことにより、主塔とケーブルがなくなり、また、関係機関の理解を得て、橋梁の高さを当初よりもさらに低くしたことから、鉄道、道路の両事業の構造物が眺望景観に占める割合は、さらに少なくなる。また、印旛捷水路から国道464号(北須賀地区)における高架橋の支間長を10mから20m間隔に延ばして、柱の数を減らしたため、さらに桁下空間が確保され、開放感のある景観となっている。

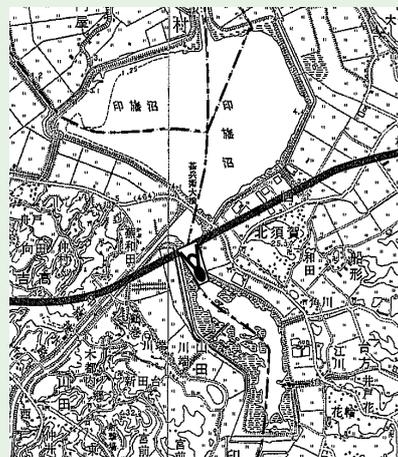
したがって、当初に比べ本事業による影響はさらに小さくなると予測される。



3(2). 北印旛沼(右岸堤防より)



主要な眺望景観の現況



周辺は水田が広がるため、見通しが良く、遠方まで眺望が可能である。北印旛沼の周囲には特に施設はないが、沼が水鳥の宝庫となっているため、バードウォッチングの対象になっているほか、周辺道路も併せてサイクリングや散策に利用されている。



主要な眺望景観の予測結果(当初)

予測結果

当初の計画路線方向の眺望景観は、橋梁・高架構造物が出現し、北印旛沼を横断するため、景観に変化が生じる。

しかしながら、橋梁部の高さは極力抑えた計画とし、橋脚の間隔を極力広げて桁下空間を確保し、また、エクストラードーズ橋を採用して、橋梁上部の煩雑さを解消することにより、開放感のある景観としている。さらに、今後、自然環境との調和を図るように、色彩を含めた検討を専門家の意見を踏まえ実施していくことから、本事業による影響は極めて小さいと予測される。

また、北印旛沼渡河部における橋梁構造形式の変更を行い、エクストラードーズ橋からPC箱桁橋に変更したことにより、主塔とケーブルがなくなり、また、関係機関の理解を得て、橋梁の高さを当初よりもさらに低くしたことから、鉄道、道路の両事業の構造物が眺望景観に占める割合は、さらに少なくなる。

橋脚については、バランスをとるために、橋脚の向きを橋軸方向に対して直角に配置することで統一した。

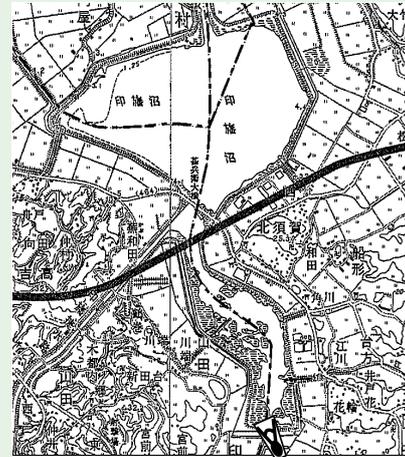
上部構造は鉄道、道路の両事業の構造物が一体となるように鉄道、道路の橋梁下面を曲線を使ったデザインで統一した。

これらのことから違和感を生じさせない、周辺景観に調和するような柔らかな印象となり、当初に比べ本事業による影響はさらに小さくなると予測される。



主要な眺望景観の予測結果(変更後)

3(3). 北印旛沼(南岸より)



周辺は水田が広がるため、見通しが良く、遠方まで眺望が可能である。北印旛沼の周囲には特に施設はないが、沼が水鳥の宝庫となっているため、バードウォッチングの対象になっているほか、周辺道路も併せてサイクリングや散策に利用されている。



予測結果

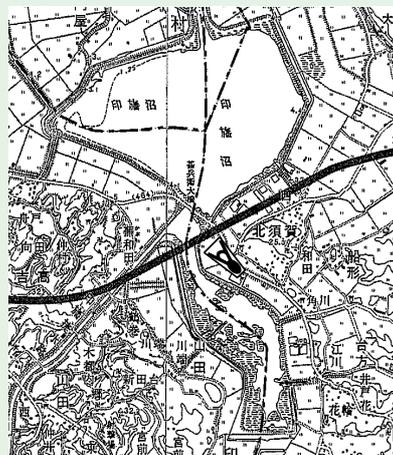
当初の計画路線方向の眺望景観は、鉄道事業で橋梁・高架構造物が、道路事業で橋梁構造物(一部、盛土構造物)が出現し、北印旛沼を横断するため、景観に変化が生じる。

しかしながら、両事業の構造物が眺望景観に占める割合は非常に少ないことから、本事業による影響は極めて小さいと予測される。

また、北印旛沼渡河部における橋梁構造形式の変更を行い、エクストラードーズド橋からPC箱桁橋に変更したことにより、主塔とケーブルがなくなり、鉄道、道路の両事業の構造物が眺望景観に占める割合は、さらに少なくなる。したがって、当初に比べ本事業による影響はさらに小さくなると予測される。



4. 甚兵衛公園



視点場の甚兵衛公園は、水神の森と一体となった公園で、遊具やベンチがあり、トイレと駐車場も設置されている。なお、眺望点は、計画路線方向が広く眺望できるベンチ前である。休日には弁当を食べる行楽者などが、平日では駐車場での車中休憩者がいる。



予測結果

当初の計画路線方向の眺望景観は、鉄道事業で橋梁・高架構造物が、道路事業で橋梁構造物が出現し、北印旛沼及び田園地帯を横断するため、景観に変化が生じる。

しかしながら、両事業の構造物は一体的に連続性を持ち、桁下空間が確保されているため開放感のある景観となっており、また今後、橋梁部については、自然環境との調和を図るように、色彩を含めた検討を専門家の意見を踏まえ実施していくことから、本事業による影響は極めて小さいと予測される。

また、北印旛沼渡河部における橋梁構造物形式の変更を行い、関係機関の理解を得て、橋梁の高さを当初よりも低くしたことから、鉄道、道路の両事業の構造物が眺望景観に占める割合は、さらに少なくなる。

上部構造は鉄道、道路の両事業の構造物が一体となるように鉄道、道路の橋梁下面を曲線を使ったデザインで統一し高さを合わせた。また、印旛捷水路から国道464号(北須賀地区)における高架橋の支間長を10mから20m間隔に延ばして、柱の数を減らしたため、さらに桁下空間が確保され、開放感のある景観となっている。

これらのことから違和感を生じさせない、周辺景観に調和するような柔らかな印象となり、当初に比べ本事業による影響はさらに小さくなると予測される。



5. 関東ふれあいの道

成田空港方面

千葉ニュータウン方面



主要な眺望景観の現況



視点場は、水田低地の舗装道路で、千葉県において“首都圏自然歩道関東ふれあいの道”の「沼めぐりのみち」及び「水鳥のみち」として設定されている。眺望点は、「水鳥のみち」の分岐部分直近であり、「沼めぐりのみち」が南東から南西へ道が屈曲した地点である。

成田空港方面

千葉ニュータウン方面



主要な眺望景観の予測結果

予測結果

計画路線方向の眺望景観は、鉄道事業で高架構造物が、道路事業で盛土・橋梁構造物が出現し、田園地帯を横断するため、景観に変化が生じる。

しかしながら、構造物は中景域にある台地上の樹林より低い位置であり、眺望景観に占める割合も少ないことから、本事業による影響は極めて小さいと予測される。

6. 外小代公園



視点場は、公園遊歩道上および古墳の上である。古墳の土盛り部であり周辺より高台となる。周辺には桜が植えられ、春には花見客が見られた。主な利用は、遊歩道の散策や古墳の周辺の芝生でのボール遊びなどで、北印旛沼方向への眺望の利用状況は少ないと想定される。



予測結果

計画路線方向の眺望景観は、鉄道事業は高架構造物が、道路事業は盛土構造物が出現し、田園地帯を横断するため、景観に変化が生じる。

しかしながら、鉄道事業の高架構造物と道路事業の盛土構造物は一体的に連続性があり、まとまりのある景観となっているほか、後方に広がる北印旛沼の眺望を妨げないことから、本事業による影響は極めて小さいと予測される。

7. 小橋川

成田空港方面

千葉ニュータウン方面



主要な眺望景観の現況



視点場は、主要地方道成田安食線松崎橋である。松崎橋は車の通行量が多いが、視点場は車道と分離された歩道上である。眺望点は、小橋川を眼下にする地点とした。川沿いの谷津風景が眺望されるが特別な視対象はないため、非日常的視点場としての利用は想定されにくいと考える。

成田空港方面

千葉ニュータウン方面



主要な眺望景観の予測結果

予測結果

計画路線方向の眺望景観は、鉄道事業及び道路事業で高架・橋梁構造物が出現し、田園地帯、河川等を横断するため、景観に変化を生じる。

しかしながら、両事業の構造物は、一体的な連続性があること、桁下空間を確保して開放感のある景観になることから、本事業による影響は極めて小さいと予測される。

8. 一般国道408号(成田市押畑集落付近)



視点場は、国道408号道路上であり、道路周辺には、民家や商店等が建ち並んでいる。なお、眺望点は、押畑坂上バス停の南側150m程度で、北へ登る坂道となっており、計画路線を俯瞰する地点とした。



予測結果

計画路線方向の眺望景観は、鉄道事業及び道路事業で高架・橋梁構造物が出現し、一般国道408号の道路上を横断して、構造物の高さは周辺の建物より高くなるため、景観に変化が生じる。

しかしながら、構造物の橋脚の配置に留意し、桁下空間を確保して開放感のある景観になること、また、構造物が眺望景観に占める割合は少ないことから、本事業による影響は極めて小さいと予測される。

● 環境保全措置

環境影響の程度は極めて小さいと判断されるため、環境保全措置は講じないものとする。

● 評価結果

予測の結果、主要な眺望点及び北印旛沼を除く景観資源については、影響はない。

北印旛沼については、北印旛沼を橋梁で通過することとなるが、改変を極力少なくなるよう抑える計画にしていることから、本事業による影響は極めて小さい。

主要な眺望景観については、道路事業も併せ、新たな構造物が出現することにより景観に変化が生じるものの、予測の配慮事項として、鉄道施設の建設にあたっては、周辺環境との調和を図るとともに、鉄道と道路との複合施設としての連続性、統一性を図り、北印旛沼横断部の橋梁については、極力高さを抑える計画としている。

したがって、実行可能な範囲内で影響を低減できるものと判断した。

また、優れた風致景観を有する県立印旛手賀自然公園内の湖沼や周辺の水田等からなる風致景観を損ねないよう専門家による検討会の意見を踏まえ、橋梁の構造形式等の検討を実施した。検討の結果、北印旛沼渡河部では、当初のエクストラード橋からPC箱桁橋に変更したことにより、主塔とケーブルがなくなり、また、関係機関の理解を得て、橋梁の高さを当初よりもさらに低くしたことから、主要な眺望景観について当初に比べ、さらに実行可能な範囲内で影響を低減できるものと判断した。

(13) 人と自然との触れ合いの活動の場

鉄道施設の存在

● 調査結果

計画路線及びその周辺の主要な人と自然との触れ合いの活動の場の概況を次表に示す。

| | 調査地点 | 計画路線との距離 | 活動内容 | 利用時期 | アクセスルート等 |
|---|---------------------------|----------|----------|------|---|
| 1 | 印旛沼自転車道 (全長約21.8km) | 交 差 | サイクリング | 通 年 | 京成臼井駅徒歩20分 (最寄は連続する八千代印旛 栄自転車道) 西印旛沼周辺に駐車場がある。 |
| 2 | 関東ふれあいの道 (水鳥のみち：5.8km) | 交 差 | 自然観察、散策 | 通 年 | JR下総松崎駅徒歩20分 |
| 3 | 印旛捷水路 | 交 差 | 釣り等 | 通 年 | 西印旛沼周辺に駐車場がある。 |
| 4 | 北印旛沼 | 交 差 | 自然観察、釣り等 | 通 年 | JR下総松崎駅徒歩20分 甚兵衛公園内に駐車場がある。 |
| 5 | 甚兵衛公園 | 約200m | 散策、休憩 | 通 年 | JR下総松崎駅徒歩50分 駐車場がある。 |
| 6 | 外小代公園 | 約100m | スポーツ、散歩 | 通 年 | 駐車場がある。 |
| 7 | 浅間池 | 約80m | 釣り等 | 通 年 | 駐車場がある。 |