

## ● 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。

調査地点

印旛沼自転車道



資源及び利用特性			
施設概要	この自転車道路は、八千代市の保品から佐倉市の西印旛沼、北印旛沼を通り本埜村の利根川に向かって流れている長門川のところまで続く約21.8kmの自転車専用道路である。 計画路線及びその周辺では、捷水路及び北印旛沼の西岸に沿って整備されたサイクリングロードとなっている。東側にはのどかな北印旛沼が広がり、人家などもほとんどない。	利用者数	(現地調査による) 平日：約 60～110人 休日：約210～440人 (日の出から日の入まで)
		利用形態	サイクリング、散策、ジョギングなど。
		その他	昭和56年に工事着工し、暫定供用された中で、現在、固定利用者もあり、週に数回利用者もいる。印旛沼の環境を含め、徐々に親近性や郷土性が持たれつつあると考えられる。

調査地点

関東ふれあいの道(水鳥のみち)



資源及び利用特性			
施設概要	関東ふれあいの道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となっている。成田線下総松崎駅から西へ、田園地帯を抜けると北印旛沼に行き着く。北印旛沼は多くの野鳥が観察されることから、このコースは「水鳥のみち」と呼ばれている。 沼沿いにしばらく歩くと、『日本名松百選』の甚兵衛の森があり、甚兵衛渡しの碑がある。	利用者数	(現地調査による) 平日：約10～20人 休日：約30～40人 (日の出から日の入まで)
		利用形態	散策、サイクリングなど
		その他	コースの名称にあるほどバードウォッチングの利用は多くはなく、散策の利用が多いようである。しかしながら、全体的に利用者は少なく、親近性・郷土性の観点からは活動の場として、これからの利用域と言える。

調査地点

印旛捷水路



資源及び利用特性			
施設概要	<p>北印旛沼と西印旛沼とをショートカットして結ぶために途中の丘陵を人工的に開削した水路である。前述の自転車専用道路が捷水路に沿って設置されている。</p> <p>捷水路では、特に休日は岸やボートで釣りを楽しむ人がある。</p>	利用者数	(現地調査による) 平日：約10～50人 休日：約60～150人 (自転車専用道路のサイクリング等は計数していない。)
		利用形態	釣り、散策など。
		その他	昭和44年の干拓事業の際に造られた。釣りのポイントとして釣り人の利用が多く、脇は自転車専用道路となっている。全体的にも利用者は少なめで、他の利用はないため、多様性はない。

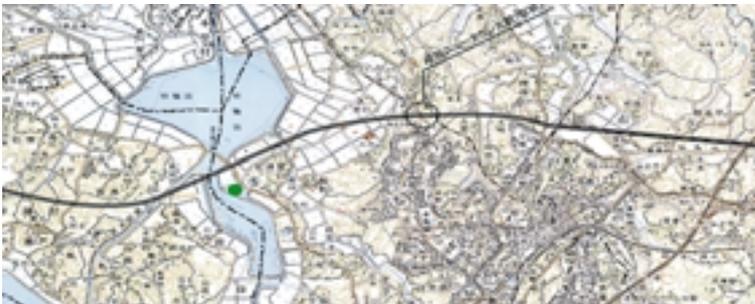
調査地点

北印旛沼



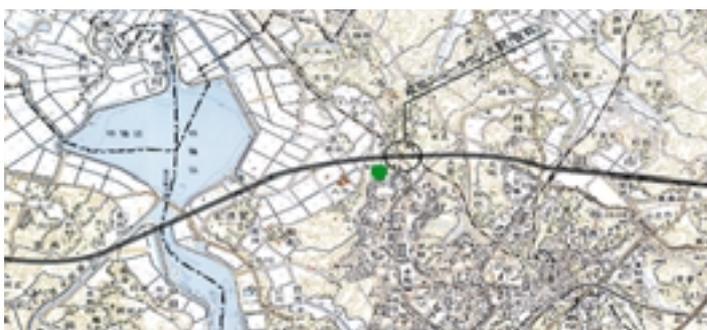
資源及び利用特性			
施設概要	<p>面積6.26km<sup>2</sup>、平均水深1.7mで成田市、印旛村、栄町、本埜村に湖面を広げている。</p> <p>酒直水門や印旛水門等のいくつかの水管理施設がある。近くには甚兵衛公園があり、前述の自転車専用道や関東ふれあいの道などの一部は沼沿いを通過している。また野鳥が多く生息しているため、野鳥観察やボートで釣りを楽しむ人も多い。</p>	利用者数	(現地調査による) 平日：約60～200人 休日：約200～540人
		利用形態	野鳥観察、釣り、散策など。
		その他	江戸時代に干拓事業が行われ、現在では生活用水のほか、農業・水産などの用途にも供され、地域の重要な生活基盤となっている。県立公園内で水生植物や水鳥も多く、野鳥観察をはじめ利用も多い。水質汚濁の面では、全国ワースト入りし、イメージは良くないが、全国的にも有名である。歴史性・親近性・郷土性は高いと言える。

調査地点 甚兵衛公園



資源及び利用特性	
施設概要	「甚兵衛公園」は、北印旛沼の脇に位置し、コスモスや菜の花などの四季折々の花々を楽しむことが出来る。成田市の天然記念物である水神の森がある。沼の畔には、甚兵衛（印旛沼渡し舟の渡し守）の供養塔と石碑がある。
	利用者数 (現地調査による) 平日：約20～40人 休日：約20～170人
	利用形態 散策、休憩など。 その他 江戸時代の渡し守・甚兵衛の名が由来している。「佐倉義民伝」で知られる義民・佐倉宗吾（本名・木内惣五郎）ゆかりの地で、甚兵衛渡し跡が「甚兵衛の森」として整備されている。主に野鳥観察会など印旛沼周辺を利用している人の休憩場所として利用されている。全体的に自然利用の観点からの利用は少ないため、普及性は小さいが、発祥が江戸時代と古く、歴史性はある。

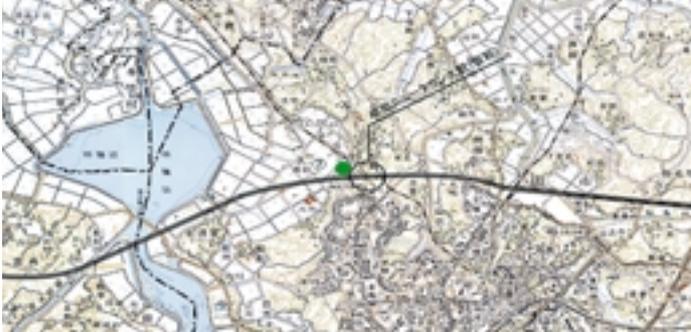
調査地点 外小代公園



資源及び利用特性	
施設概要	公園の一部が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、春の景観調査時（平日）には花見客が見られた。高台からの眺めはニュータウンや北印旛沼が見渡せる。
	利用者数 (現地調査による) 平日：約40～100人 休日：約80～210人
	利用形態 スポーツ、散策、花見など。 その他 永久古墳が存在し、成田ニュータウンの住民を中心に利用がある。付設のスポーツ施設のほか、散策、花見、昆虫採集など利用の多様性はある。

調査地点

浅間池



資源及び利用特性			
施設概要	北印旛沼の東約2kmに位置する池である。周囲を山に囲まれた風のない釣り場として、釣り客に親しまれている。	利用者数	(現地調査による) 平日：約10~30人 休日：約10~60人
		利用形態	釣りなど。
		その他	平成7年に千葉県の補助事業「水と緑のふるさとづくり」の助成により設置されたもので歴史は浅いが、松崎地区の住民により定期的に池の清掃が行われ、地域で池の保全に努めている。将来、地域の池として親近性が高くなる可能性がある。

● 予測にあたっての配慮事項

- ・ 利用に影響を及ぼす改変の最小化及び代替ルートを設置
- ・ 防音壁の設置

● 予測手法及び予測地域

主要な人と自然との触れ合いの活動の場については、計画路線との位置関係を踏まえ、本事業による影響を予測した。予測地点は、調査により抽出した主要な人と自然との触れ合いの活動の場とした。

● 予測結果

人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果を次表に示す。

予測地点		予測結果
1	印旛沼自転車道	計画路線は「印旛沼自転車道」と交差し、橋脚の一部が自転車道に設置されるが、現道の脇に代替の自転車道(約130mの取付け)を設置することから、大きく迂回する必要はない。また、周辺からのアクセスルートについても、「印旛沼自転車道」との交差区間から前後200m以上は高架構造の計画となっており、ほぼ現状どおりのアクセスが可能と考えられる。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	関東ふれあいの道	計画路線は「関東ふれあいの道」と交差するが、本区間を橋梁構造による立体交差となることから、「関東ふれあいの道」を分断・迂回することはない。また、周辺からのアクセスルートについても、「関東ふれあいの道」との交差区間から前後200m以上は高架構造の計画となっており、ほぼ現状どおりのアクセスが可能と考えられる。したがって、本事業による影響はないと予測される。

予測地点		予測結果
3	印旛捷水路	計画路線は「印旛捷水路」と交差するが、本区間を橋梁構造による立体交差となることから、水路やサイクリングロードを分断・迂回することはない。なお、印旛捷水路を横断する延長は、鉄道・道路事業とも約200m、横断面積は、本事業で約1,900m <sup>2</sup> 、道路事業で約4,400m <sup>2</sup> になる。道路事業についても橋梁構造となることから、併せて分断・迂回することはない。また、周辺からのアクセスルートについても、「印旛捷水路」との交差区間から前後200m以上は高架構造の計画となっており、現状と同様のアクセスが可能と考えられる。したがって、本事業による影響はないと予測される。
4	北印旛沼	計画路線は「北印旛沼」の一部を横断するが、本事業では利用に影響を及ぼす改変の最小化に努めるとともに、本区間を橋梁構造による立体交差となることから、沼やアクセスルートのほか、ウォーキング等のルートを分断・迂回することはない。なお、北印旛沼を横断する延長は、鉄道・道路事業とも約270m、横断面積は、本事業で約2,580m <sup>2</sup> 、道路事業で約6,300m <sup>2</sup> になる。道路事業についても橋梁構造となることから、併せて分断・迂回することはない。北印旛沼におけるバードウォッチングの利用については、構造物が設置されることにより、観察視野の一部が妨げられるが、バードウォッチングの利用は沼全域で行えること、また、列車の走行騒音については、防音壁を設置することにより、北印旛沼周辺でのバードウォッチングへの影響は極めて小さいと予測される。なお、計画路線の沼横断部では、橋脚が建設されることにより、釣り等の利用に影響を及ぼす可能性があるが、計画路線付近は釣り場としての利用が少ないことから、影響は極めて小さいと予測される。
5	甚兵衛公園	計画路線から「甚兵衛公園」までは、約200m程度離れており、直接改変することはない。また、周辺からのアクセスルートについては、高架構造で立体交差することにより、分断・迂回することなく、現状と同様のアクセスが可能と考えられる。したがって、本事業による影響はないと予測される。
6	外小代公園	計画路線から「外小代公園」までは、約100m程度離れており、直接改変することはない。また、周辺からのアクセスルートについては、高架構造及びトンネル構造で立体交差することから、分断・迂回することなく、現状と同様のアクセスが可能と考えられる。したがって、本事業による影響はないと予測される。
7	浅間池	計画路線から「浅間池」までは、約80m程度離れており、直接改変することはない。また、周辺からのアクセスルートについては、高架構造で立体交差することから、分断・迂回することなく、現状と同様のアクセスが可能と考えられる。したがって、本事業による影響はないと予測される。

### ● 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

鉄道施設の存在に伴う人と自然との触れ合いの活動の場の影響を低減させるために、利用に影響を及ぼす改変の最小化及び代替ルートを設置し、また、騒音低減のための防音壁を設置することとする。

したがって、実行可能な範囲内で環境影響を回避・低減できるものと判断した。