

No.12 長浜海岸

現況



供用後



図-6.17.11(4) FCLP 時における主要な眺望景観の変化 (No.12 長浜海岸)

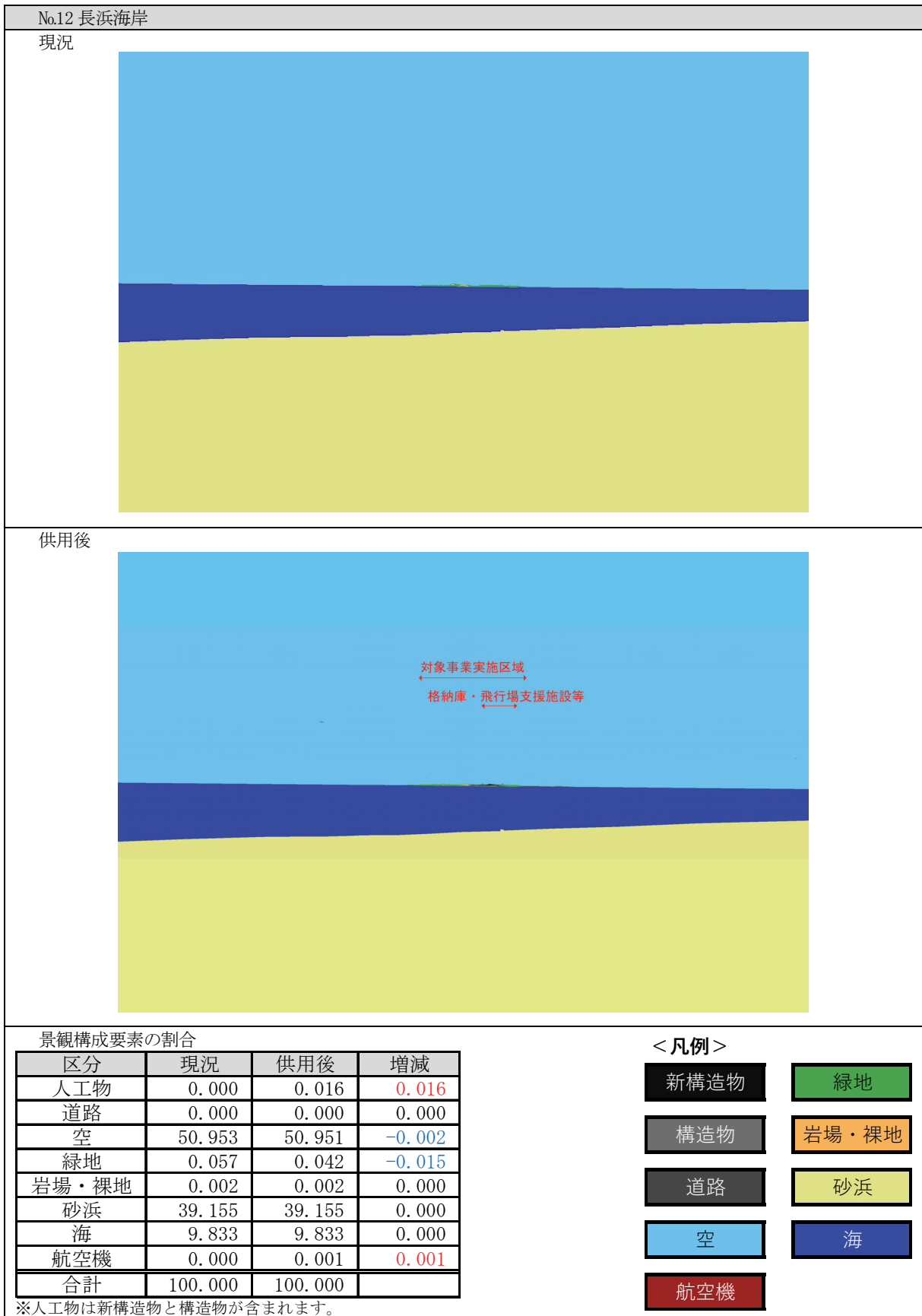


図-6.17.12(4) FCLP 時における景観構成要素の変化 (No.12 長浜海岸)

No.1 よきの海水浴場 夕方

現況



供用後



図-6. 17. 13(1) FCLP 時における主要な眺望景観の変化 (No.1 よきの海水浴場：夕方)

現況



供用後



図-6.17.13(2) FCLP 時における主要な眺望景観の変化 (No.9 夕暉が丘：夕方)

c) 水平見込み角及び仰角等

現況及び供用後における、各地点の水平見込角及び仰角等を表-6.17.10～表-6.17.12 に示します（詳細は資料編参照）。なお、視覚に関する物理的指標を表-6.17.13 に示します。

各眺望点は対象事業実施区域までの距離が4.5～28.6kmであり、視距離では遠景（3km程度以遠：「対象が景観のごく一部となる。」）に区分され、20km以遠であるNo.3 島間岬やNo.12 長浜海岸からは、対象事業実施区域はわずかに視認することができる程度です。

水平見込角は、10°を超えると対象構造物は目立つようになるとされていますが、現況で、No.3 島間岬及びNo.12 長浜海岸以外の地点において13.160°～34.471°と広範囲に眺望されています。供用後は、係留施設の設置により、No.2 雄龍・雌龍の岩、No.3 島間岬、No.4 フェリー航路（鹿児島-西之表）、No.5 フェリー航路（西之表-宮之浦）、No.11 住吉地区、No.12 長浜海岸において角度は現況から1.402°～7.331°増加しますが、大きな変化はないものと予測しました。また、No.12 長浜海岸は、供用後に10°を超えますが、No.12 長浜海岸から対象事業実施区域までの距離は20.3kmであり、対象事業実施区域はわずかに視認することができる程度です。

仰角は、18°になると圧迫感が感じられ始め、30°では対象物が全視野を占め、圧迫感が残るとされていますが、供用後の仰角は0.090°～0.855°であり、圧迫感は感じられない程度と予測しました。

また、撮影場所の標高が、対象事業実施区域の最高地点よりも高いNo.7 伊勢神社、No.9 夕暉が丘、No.10 天女ヶ倉、No.11 住吉地区については俯角について整理しました。俯角は、10°付近が俯瞰景観における中心領域であるといわれており、対象物がその周辺に位置する場合は目につきやすくなるとされていますが、俯角は0.314°～0.719°であり、影響は極めて小さいと予測しました。

表-6. 17. 10 眺望点における水平見込角の変化

地点名	対象事業 実施区域 までの距離	撮影場所 標高	水平見込角				指標値
			現況	供用後	変化量 (供用後- 現況)	変化の要因	
No. 1 よきの海水浴場	10. 3km	5. 3m	21. 162°	21. 162°	0. 000°	—	10° を 超える と対象 構造物 が目立 つよう になる。
No. 2 雄龍・雌龍の岩	15. 4km	5. 4m	13. 160°	15. 742°	2. 582°	係留施設設置	
No. 3 島間岬	28. 6km	22. 2m	5. 853°	7. 883°	2. 030°	係留施設設置	
No. 4 フェリー航路 (鹿児島-西之表)	4. 5km	0m	31. 756°	39. 087°	7. 331°	係留施設設置	
No. 5 フェリー航路 (西之表-宮之浦)	5. 1km	0m	34. 471°	39. 723°	5. 252°	係留施設設置	
No. 6 板敷鼻	13. 7km	8. 0m	16. 921°	16. 921°	0. 000°	—	
No. 7 伊勢神社	13. 8km	75. 4m	17. 226°	17. 226°	0. 000°	—	
No. 8 美浜	12. 4km	5. 4m	18. 880°	18. 880°	0. 000°	—	
No. 9 夕暉が丘	13. 1km	97. 7m	17. 827°	17. 827°	0. 000°	—	
No. 10 天女ヶ倉	17. 8km	223. 8m	13. 545°	13. 545°	0. 000°	—	
No. 11 住吉地区	11. 4km	97. 2m	18. 547°	19. 949°	1. 402°	係留施設設置	
No. 12 長浜海岸	20. 3km	5. 3m	8. 944°	11. 905°	2. 961°	係留施設設置	

表-6. 17. 11 眺望点における仰角の変化

地点名	対象事業 実施区域 までの距離	撮影場所 標高	仰角			指標値
			現況	供用後	変化量 (供用後-現況)	
No. 1 よきの海水浴場	10. 3km	5. 3m	0. 368°	0. 343°	-0. 025°	18° : 圧迫 感を感じ 始める。 30° : 対象 物が全視 野を占め、 圧迫感が 残る。
No. 2 雄龍・雌龍の岩	15. 4km	5. 4m	0. 246°	0. 230°	-0. 016°	
No. 3 島間岬	28. 6km	22. 2m	0. 099°	0. 090°	-0. 009°	
No. 4 フェリー航路 (鹿児島-西之表)	4. 5 km	0m	0. 912°	0. 855°	-0. 057°	
No. 5 フェリー航路 (西之表-宮之浦)	5. 1 km	0m	0. 813°	0. 762°	-0. 051°	
No. 6 板敷鼻	13. 7 km	8. 0m	0. 266°	0. 247°	-0. 019°	
No. 7 伊勢神社	13. 8 km	75. 4m	-	-	-	
No. 8 美浜	12. 4 km	5. 4m	0. 306°	0. 285°	-0. 021°	
No. 9 夕暉が丘	13. 1 km	97. 7m	-	-	-	
No. 10 天女ヶ倉	17. 8 km	223. 8m	-	-	-	
No. 11 住吉地区	11. 4 km	97. 2m	-	-	-	
No. 12 長浜海岸	20. 3 km	5. 3m	0. 188°	0. 175°	-0. 013°	

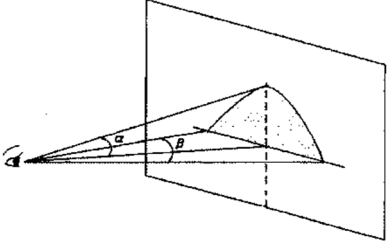
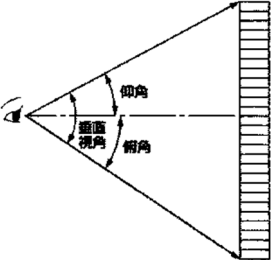
注1：対象事業実施区域の最高地点は、現況は71.7m（岳之腰）、供用後は67.2m（G.L.23.6m、建物43.6m）です。

注2：No.7、No.9、No.10、No.11は、撮影場所の標高が、対象事業実施区域の最高地点よりも高いため、仰角はありません。

表-6. 17. 12 眺望景観に係る俯角の変化

地点名	対象事業 実施区域 までの距離	撮影場所 標高	俯角			指標値
			現況	供用後	変化量 (供用後-現況)	
No. 7 伊勢神社	13. 8 km	75. 4m	0. 314°	0. 314°	-	10° 付近に対 象物が位置す ると目につき やすくなる。
No. 9 夕暉が丘	13. 1 km	97. 7m	0. 401°	0. 401°	-	
No. 10 天女ヶ倉	17. 8 km	223. 8m	0. 719°	0. 719°	-	
No. 11 住吉地区	11. 4 km	97. 2m	0. 490°	0. 490°	-	

表-6.17.13 視覚に関する物理的指標

指標	内容	
視距離	<p>視距離によって施設などの認知を規定する要因（テクスチャー、色彩、形態等）が変化するので、保全水準の達成の程度の判定及び保全対策の立案への指標としても役立つ。</p>	<p>景観の視距離を近景・中景・遠景と区分すると、この3区分は対象によってその絶対的距離は異なってくるが、概ね以下のような感覚でとらえられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○近景…対象の要素やディテールが目につきやすい領域（500m程度以内）</li> <li>○中景…対象全体の形態がとらえやすく、対象が景観の主体となる領域（500m～3km程度）</li> <li>○遠景…対象が景観のごく一部となる領域（3km程度以遠）</li> </ul>
水平見込角	<p>視点からの対象の見えの大きさを表わす指標で、視点から対象を見込む水平見込角を指標値として用いる。</p>	<p>水平見込角が、<math>10^\circ</math> を超えると対象構造物は目立つようになる。</p>  <p><math>\alpha</math>: 垂直視角 <math>\beta</math>: 水平見込角</p>
仰角	<p>仰角とは、対象物の上端と視点を結ぶ線と水平線のなす角。構造物の見えの面積とほぼ比例関係にある仰角を圧迫感の指標として用いる。仰角が大きいと圧迫感を感じる。</p>	<p>仰角は<math>18^\circ</math> になると圧迫感が感じられ始め、<math>30^\circ</math> では対象物が全視野を占め、圧迫感が残る（メルテンスの法則）。また、俯角<math>10^\circ</math> 付近は俯瞰景観における中心領域であるといわれており、対象物とその周辺に位置する場合は目につきやすくなる。</p> 
俯角	<p>対象物の下端と視点を結ぶ線と水平線のなす角。俯瞰景観においては、俯角が目につき易さの重要な指標となる。</p>	

出典：「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」

(国土交通省国土技術政策総合研究所 独立行政法人土木研究所、平成25年3月) を一部加筆

d) 夜間の状況

夜間景観の変化(2地点)を図-6.17.14に示します。また、FCLP時における夜間景観の変化を図-6.17.15に示します。

よきの海水浴場からは、対象事業実施区域は、現況では島の北端の灯台の明かりがわずかに視認できる程度です。供用後は、対象事業実施区域内に、LED街路灯やLED道路灯、滑走路灯が設置されるとともに、施設の室内からの明かり等が想定されます。また、FCLP時には航空機の運航による航空機の灯火が想定されます。しかし、これらも島の北端の灯台の明かりと同程度と想定され、夜間景観に大きな変化はないと予測しました。

夕暉が丘からは、対象事業実施区域は、現況では西之表市街地の明かりの背後に、島の北端の灯台の明かりが視認できる程度です。供用後の明かりは、よきの海水浴場と同様、島の北端の灯台の明かりと同程度と想定され、西之表市街地の明かりの背後に視認される程度と想定され、夜間景観に大きな変化はないと予測しました。



No.1 よきの海水浴場 夜間

現況



供用後



図-6. 17. 14(1) 夜間における主要な眺望景観の変化 (No.1 よきの海水浴場)

No.9 夕暉が丘 夜間

現況



供用後



図-6.17.14(2) 夜間における主要な眺望景観の変化 (No.9 夕暉が丘)

No.1 よきの海水浴場 夜間

現況



供用後



図-6.17.15(1) FCLP 時における夜間景観の変化 (No.1 よきの海水浴場)

No.9 夕暉が丘 夜間

現況



供用後



図-6.17.15(2) FCLP 時における夜間景観の変化 (No.9 夕暉が丘)

(c) 主要な眺望景観の価値の変化

飛行場及びその施設の存在に伴う主要な眺望景観の変化の予測結果に基づき、眺望景観の価値の変化について予測しました。予測結果を表-6. 17. 14 に示します。

歴史的文化的景観とした岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、自然的な景観構成要素（緑地、岩場・裸地、海）の消失の割合は0.02～0.43%にとどまります。

表-6. 17. 14(1) 主要な眺望景観の価値の変化

予測地点	価値軸	認識項目	変化の内容
No.1 よきの海水浴場	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は0.17%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く広い視野の確保は維持されます。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地、岩場・裸地、海が消失しますが、消失の割合は0.21%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	飛行場及びその施設の存在に伴い、歴史性・郷土性の価値がある岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、景観構成要素の消失の割合は0.21%にとどまります。よって、親近性への影響も限定的と予測しました。
No.2 雄龍・雌龍の岩	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は0.08%にとどまります。
		眺望性	目前に雄龍・雌龍の岩が視認できますが、その他眺望を遮る建物等が無く視野の確保は維持されます。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地、岩場・裸地、海が消失しますが、消失の割合は0.09%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	飛行場及びその施設の存在に伴い、歴史性・郷土性の価値がある岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、景観構成要素の消失の割合は0.09%にとどまります。よって、親近性への影響も限定的と予測しました。
No.3 島間岬	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は0.02%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く広い視野の確保は維持されますが、対象事業実施区域から距離が離れているため、視認性は低いです。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の空、緑地、岩場・裸地、海が消失しますが、消失の割合は0.02%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	親近性に変化はありません。

表-6. 17. 14(2) 主要な眺望景観の価値の状況

主要な眺望景観の状況	価値軸	認識項目	有する価値
No.4 フェリー航路（鹿児島～西之表）	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は 0.24%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く広い視野の確保は維持されます。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地、岩場・裸地、海が消失しますが、消失の割合は 0.29%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	飛行場及びその施設の存在に伴い、歴史性・郷土性の価値がある岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、景観構成要素の消失の割合は 0.29%にとどまります。よって、親近性への影響も限定的と予測しました。
No.5 フェリー航路（西之表～宮之浦）	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は 0.36%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く広い視野の確保は維持されます。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地、岩場・裸地が消失しますが、消失の割合は 0.43%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	飛行場及びその施設の存在に伴い、歴史性・郷土性の価値がある岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、景観構成要素の消失の割合は 0.43%にとどまります。よって、親近性への影響も限定的と予測しました。
No.6 板敷鼻	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は 0.10%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く視野の確保は維持されます。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地、岩場・裸地が消失しますが、消失の割合は 0.12%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	飛行場及びその施設の存在に伴い、歴史性・郷土性の価値がある岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、景観構成要素の消失の割合は 0.12%にとどまります。よって、親近性への影響も限定的と予測しました。
No.7 伊勢神社	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は 0.13%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く広い視野の確保は維持されます。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地、岩場・裸地、海が消失しますが、消失の割合は 0.14%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	飛行場及びその施設の存在に伴い、歴史性・郷土性の価値がある岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、景観構成要素の消失の割合は 0.14%にとどまります。よって、親近性への影響も限定的と予測しました。

表-6. 17. 14(3) 主要な眺望景観の価値の状況

主要な眺望景観の状況	価値軸	認識項目	有する価値
No.8 美浜	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は 0.10%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く広い視視野の確保は維持されますが、対象事業実施区域は、手前の防波堤で部分的にさえぎられています。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地、岩場・裸地が消失しますが、消失の割合は 0.13%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	飛行場及びその施設の存在に伴い、歴史性・郷土性の価値がある岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、景観構成要素の消失の割合は 0.13%にとどまります。よって、親近性への影響も限定的と予測しました。
No.9 夕暉が丘	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は 0.17%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く広い視野の確保は維持されます。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地、岩場・裸地、海が消失しますが、消失の割合は 0.18%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	飛行場及びその施設の存在に伴い、歴史性・郷土性の価値がある岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、景観構成要素の消失の割合は 0.18%にとどまります。よって、親近性への影響も限定的と予測しました。
No.10 天女ヶ倉	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は 0.11%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く広い視野の確保は維持されます。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地、岩場・裸地、海が消失しますが、消失の割合は 0.11%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	飛行場及びその施設の存在に伴い、歴史性・郷土性の価値がある岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、景観構成要素の消失の割合は 0.11%にとどまります。よって、親近性への影響も限定的と予測しました。
No.11 住吉地区	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は 0.20%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く広い視野の確保は維持されます。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地、岩場・裸地、海が消失しますが、消失の割合は 0.24%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	飛行場及びその施設の存在に伴い、歴史性・郷土性の価値がある岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、景観構成要素の消失の割合は 0.24%にとどまります。よって、親近性への影響も限定的と予測しました。

表-6. 17. 14(4) 主要な眺望景観の価値の状況

主要な眺望景観の状況	価値軸	認識項目	有する価値
No.12 長浜海岸	普遍価値	自然性	飛行場及びその施設の存在に伴い、人工物が景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は 0.02%にとどまります。
		眺望性	眺望を遮る建物等が無く広い視野の確保は維持されますが、対象事業実施区域から距離が離れているため、視認性は低いです。
		利用性	利用性に変化はありません。
	固有価値	固有性	飛行場及びその施設の存在に伴い、景観構成要素の緑地が消失しますが、消失の割合は0.02%にとどまります。
		歴史性・郷土性・親近性	親近性に変化はありません。



### 6.17.3 評価

#### (1) 飛行場及びその施設の存在及び供用

##### 1) 環境影響の回避・低減に係る評価

###### (a) 環境保全措置の検討

景観について、飛行場及びその施設の存在に伴う影響を低減するため、以下に示す環境保全措置を講じることとしています。

- ・ 改変区域については、改変面積を可能な限り抑えます。

上記の環境保全措置を予測の前提として検討した結果、飛行場及びその施設の存在に伴う影響を以下に示すとおり予測しました。

- ・ 各眺望点において、飛行場及びその施設の存在に伴い、眺望景観上、人工物の景観構成要素に占める割合が増加しますが、増加の割合は0.02～0.36%にとどまります。また、自然的な景観構成要素（緑地、岩場・裸地、海）の消失の割合は0.02～0.43%にとどまります。

- ・ FCLPに伴い、眺望景観上、航空機の景観構成要素に占める割合が増加しますが、No.1 よきの海水浴場、No.6 板敷鼻、No.9 夕暉が丘、No.12 長浜海岸における増加の割合は0.001～0.005%にとどまります。

- ・ 各眺望点は対象事業実施区域までの距離が4.5～28.6kmであり、視距離では遠景（3km程度以遠：「対象が景観のごく一部となる。」）に区分され、20km以遠であるNo.3 島間岬やNo.12 長浜海岸からは、対象事業実施区域はわずかに視認することができる程度です。

- ・ 水平見込角は、10°を超えると対象構造物は目立つようになるとされていますが、現況で、No.3 島間岬及びNo.12 長浜海岸以外の地点において13.160°～34.471°と広範囲に眺望されています。供用後は、係留施設の設置により、No.2 雄龍・雌龍の岩、No.3 島間岬、No.4 フェリー航路（鹿児島-西之表）、No.5 フェリー航路（西之表-宮之浦）、No.11 住吉地区、No.12 長浜海岸において角度は現況から1.402°～7.331°増加しますが、大きな変化はないものと予測しました。また、No.12 長浜海岸は、供用後に10°を超えますが、No.12 長浜海岸から対象事業実施区域までの距離は20.3kmであり、対象事業実施区域はわずかに視認することができる程度です。

- ・ 仰角は、18°になると圧迫感が感じられ始め、30°では対象物が全視野を占め、圧迫感が残るとされていますが、供用後の仰角は0.090°～0.855°であり、圧迫感は感じられない程度と予測しました。

・俯角は、10°付近が俯瞰景観における中心領域であるといわれており、対象物がその周辺に位置する場合は目につきやすくなるとされていますが、撮影場所の標高が、対象事業実施区域の最高地点よりも高いNo. 7 伊勢神社、No. 9 夕暉が丘、No. 10 天女ヶ倉、No. 11 住吉地区の俯角は0.314°～0.719°であり、影響は極めて小さいと予測しました。

・夜間景観については、対象事業実施区域内に、LED 街路灯やLED 道路灯、滑走路灯が設置されるとともに、施設の室内からの明かり等が想定されます。また、FCLP時には航空機の運航による航空機の灯火が想定されます。しかし、これらも現況の島の北端の灯台の明かりと同程度と想定され、夜間景観に大きな変化はないと予測しました。

・歴史的文化的景観とした岳之腰を含む馬毛島が改変されますが、自然的な景観構成要素（緑地、岩場・裸地、海）の消失の割合は0.02～0.43%にとどまります。

上記の予測結果を踏まえ、飛行場及びその施設の存在に伴う景観への影響を低減するため、以下の環境保全措置を講じます。

- ・改変区域については、可能な限り現地の植物を利用する緑化対策を行います。
- ・法面や滑走路周辺は、芝張り等の緑化を行います。
- ・夜間照明は、照射範囲を限定したり、光源として主にLEDを使用します。

## (b) 環境影響の回避・低減の検討

調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、飛行場及びその施設の存在による景観への影響は、上記の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価しました。

## 2) 国又は関係地方公共団体による環境保全の基準又は目標との整合性に係る評価

### (a) 環境保全の基準又は目標

鹿児島県景観条例では、以下の基本理念が掲げられています。

・良好な景観は、潤いのある豊かな生活環境をつくり出すこと及び郷土に対する誇りや愛着をはぐくむことに寄与するものであることにかんがみ、県民共通の資産として、現在及び将来の県民がその恩恵を享受できるよう、その整備及び保全が図られなければならない。

・良好な景観は、地域の自然、歴史、文化等と人々の生活、経済活動等との調和により形成されるものであり、また、地域の固有の特性と密接に関連するものであることにかんがみ、地域住民の意向を踏まえ、それぞれの地域の個性及び特色の伸長に資するよう、その多様な形成が図られなければならない。

・良好な景観は、観光その他の地域間の交流の促進に大きな役割を担うものであることにかんがみ、地域の活性化に資するよう、県、市町村及び県民等（県民、事業者及びこれらの者の組織する団体をいう。）により、共生と協働（相互に特性や役割を認識し、及び尊重し合いながら、対等な立場で、協力することをいう。）を旨として、その形成に向けて一体的な取組がなされなければならない。

また、事業者の役割として、「基本理念にのっとり、土地の利用等の事業活動に関し、良好な景観の形成に自ら努めるとともに、県又は市町村が実施する良好な景観の形成に関する施策に協力するよう努めるものとする。」ことが掲げられています。

これを景観に係る環境保全の基準又は目標としました。

#### **(b) 環境保全の基準又は目標との整合性**

調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、良好な景観の形成に自ら努めることにより、主要な眺望景観の変化について、最小限にとどめています。

以上から、飛行場及びその施設の存在による景観への影響については、環境保全の基準又は目標との整合性が図られているものと評価しました。

