

京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業の
環境影響評価書案に係る見解書について（要約）

1 環境影響評価の実施者の名称及び所在地

名 称：東京都
代表者：東京都知事 小池 百合子
所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

2 事業者の名称及び所在地

名 称：東京都
代表者：東京都知事 小池 百合子
所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

名 称：京浜急行電鉄株式会社
代表者：取締役社長 原田 一之
所在地：東京都港区高輪二丁目20番20号

3 対象事業の名称及び種類

名 称：京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業
種 類：鉄道の改良

4 対象事業の内容の概要

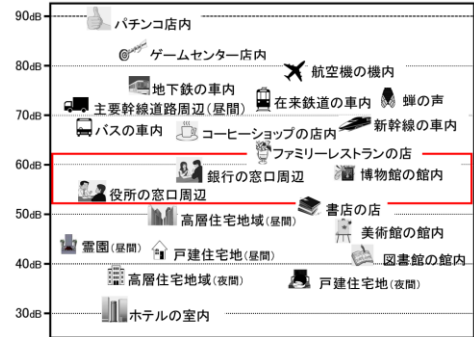
項 目	内 容
事 業 区 間	起点：港区高輪二丁目 終点：品川区北品川二丁目
事 業 延 長	約 1.7km
構 造 形 式	高架橋、地下・掘割、地平
対 象 駅	品川駅、北品川駅
踏 切 解 消 数	3 か所
工 事 予 定 期 間	約 10 年

5 評価書案について提出された主な意見及び事業者の見解の概要

①意見書の件数の内訳

意見等	件数
都民の意見書	2
事業段階関係区長の意見	2

②都民の主な意見の概要と事業者の見解

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>1. 騒音・振動</p> <p>小生は八ツ山踏切の近くのマンションに居住する者です。朝夕のラッシュ時の開かずの踏切、京急電車の八ツ山橋の急カーブでのノロノロ運転による車輪のきしみ音などに悩まされていて、今回の都市計画案を歓迎したいところです。</p> <p>ひとつ懸念があります。現在、居住している部屋では、電車の騒音が家族との会話が困難なくらいありますが、窓を閉めれば全く苦になりませんので、満足しております。年末のご説明会では、線路を現状より10mほど高くするが、線路から10m離れた地点（屋外）でのシミュレーションでは騒音は現状と大差がないとの環境影響調査結果が示されました。</p> <p>約10m線路を高くすることで、部屋と線路が縮まる地点での騒音のシミュレーションがなされていません。屋外ではかなりうるさくてもそこを離れば良いので構いませんが、住居ではそうはいきません。</p> <p>現状と同じく窓を閉めれば苦にならない程度の騒音でしたら計画案を歓迎しますので、是非、近隣住戸内での騒音がどうなるかのシミュレーションを実施して下さいようお願い申し上げます。</p>	<p>列車走行に伴う鉄道騒音の評価については、評価の指標である「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成7年12月環大-174号）に基づき、「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」を満足することとしています。その中で定められている、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mにおいて、調査、予測及び評価を行っています。</p> <p>個々の建物等の違いにより騒音の反射や遮蔽の状況が異なることから、個々の住戸内における鉄道騒音については、予測していません。</p> <p>なお、高さ方向の鉄道騒音については、測定が可能な八ツ山踏切(品川第一踏切)付近の2地点において、計画線最寄り軌道中心から水平方向に19m～21m、地上からの高さが1.2m、3.5m、5.0m、10.0m、15.0mにおいて調査及び予測を行っており、予測値は、昼間53dB～63dB、夜間48dB～58dBと予測されます（環境影響評価書案資料編280ページ参照）。昼間の騒音の目安として「役所の窓口周辺」「銀行の窓口周辺」「ファミリーレストランの店内」などの騒音の程度になると考えられます。</p>  <p>出典：全国環境研協議会 騒音小委員会 (平成29年7月 環境省ウェブサイト) (参考) 騒音の目安(都心・近郊用)</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>現状は品川第一踏切道になっている補助第 149 号線をまたぐ立体交差の高架の位置は、周囲と比較して標高の高い八ツ山付近にあります。ここに連続高架橋を建設しその上の軌道上を電車が走行するとその振動・騒音は周囲に放射状に高く広がります。説明会に配布された資料や住民の質問に回答された都の事業担当部署責任者の話では、その鉄道振動の予測値は、48dB～56dB であり、現況値と同等又は下回ると説明がありました。しかし、その予測位置の計測方法は計画線最寄り軌道中心から水平方向に 12.5m の地点です。その起点は先に指摘したとおり高架橋が高い位置が想定されることから、予測位置は地盤の低い計画線の東側ではかなり下方の地点になります。高架橋に設置される防音壁や鉄道軌道よりかなり低い位置にその予測値はあることが幸いして、相対的に低い振動・騒音におさまるのではないかと推測します。しかし、高層集合住宅の高層階から計測したらどうでしょうか。防音壁の遮断効果を受けない鉄道軌道の上から抜ける騒音は直接周囲の高層建物の高層部に到達します。</p> <p>したがって、高層建物の上層階に居住する住民が受ける振動・騒音は、説明にあった 48dB～56dB に押さえられるか疑問です。また、ロングレールやバラストの効果で鉄道振動・騒音を低減できる効果が期待されると説明がありましたが、残念ながらその効果は薄いと思います。なぜなら、現状の品川第一踏切道になっている区間は品川駅側から見た場合、直前で JR の多くの鉄道線路を鉄道橋でまたぐ関係上、この箇所ではかなり湾曲した R がきつい上に S 字形状の軌道になっています。そのためこの箇所は鉄道の車輪とレールが激しく接触して大きな摩擦音を発生しています。計画案の平面図を見ても、それが立体交差で高架になっても鉄道軌道の激しい湾曲に変更がありません。引き続き、こ</p>	<p>列車走行に伴う鉄道騒音の評価については、評価の指標である「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成 7 年 12 月 環大-174 号）に基づき、「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」を満足することとしています。その中で定められている、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さが 1.2m において、調査、予測及び評価を行っており、補助第 149 号線付近の調査地点 T-3 の予測値は、昼間 55dB、夜間 50dB と予測され、現況値を下回っています（環境影響評価書案 108 ページ参照）。また、高さ方向の鉄道騒音については、測定が可能な品川第一踏切付近の 2 地点において、地上からの高さが 1.2m、3.5m、5.0m、10.0m、15.0m において調査及び予測を行っており、予測値は、昼間 53dB～63dB、夜間 48dB～58dB と予測されます（環境影響評価書案資料編 280 ページ参照）。</p> <p>列車走行に伴う鉄道振動の評価については、評価の指標である「鉄道振動の現況値を大きく上回らないこととする」を満足することとしています。計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地盤面において、調査、予測及び評価を行っており、補助第 149 号線付近の調査地点 T-3 の予測値は、55dB と予測され、現況値と同等となっています（環境影響評価書案 109 ページ参照）。</p> <p>工事完了後の環境保全のための措置として、ロングレールの採用、防音壁を設置するなど、鉄道騒音の低減に努めていきます。また、レールの重軌条化について検討し、鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努めるとともに、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道騒音及び鉄道振動が増大しないよう維持管理に努めていきます。</p> <p>さらに、今後の新技術を用いた対策の導入を検討する等、更なる鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努めていきます。</p> <p>また、東京都環境影響評価条例に基づき、工事の完了後に事後調査を行います。その結果、本事業が環境に著しい影響を及ぼすことが明らかとなった場合には、更なる環境保全のための措置を検討・実施し、事</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解
<p>の不快感な摩擦騒音が周囲に響くことが容易に推測できます。それも運行本数が多いことから途切れることなく続きます。</p> <p>しかも、港区港南2丁目側、つまり計画線の東側（海側）に向かって高架橋が現状の軌道よりずれて建設されることを考えれば、私のような港区港南2丁目の住民にとり、振動・騒音源はより近くに移動することになります。</p> <p>以上のとおり、騒音に対する懸念が強いため、次のような措置を都や京浜急行電鉄で十分に実施していただきたくお願い申し上げます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に標高（レベル）の高い補助149号線・品川第一踏切道から品川第二踏切道の区間を高架化する区間について、特段の配慮した防音対策を講じてほしい。 <p>その区間については、高架橋の設計で考えている防音壁の高さを、一般的な鉄道高架橋のPCコンクリート板で済ませるのではなく、より高さのあるものに設計を変える。また、その材質を東日本高速道路株式会社等の高速道路の防音壁を参考にしてより吸音効果の高いものにする。より腰高の高さのある防音壁するなど、建設予定区間に居住する住民の生活環境に配慮したものに抜本的に発想を変える。</p>	<p>後調査報告書を提出します。</p>
<p>高架橋が施工完了し鉄道運行開始後、都の担当部署が環境影響評価の業務の下、定期的に振動・騒音を計測していけばいいというものではありません。高架橋に鉄道が運行されてしまっている以上、今更抜本的な対策ができない恐れがあります。上述いたしましたとおり、企画・設計段階で十二分に対策・措置を講じてほしい旨、切に願います。</p>	<p>今後の新技術を用いた対策の導入を検討する等、更なる鉄道騒音及び鉄道振動の低減に努めていきます。</p> <p>また、東京都環境影響評価条例に基づき、工事の完了後に事後調査を行います。その結果、本事業が環境に著しい影響を及ぼすことが明らかとなった場合には、更なる環境保全のための措置を検討・実施し、事後調査報告書を提出します。</p>

③事業段階関係区長の主な意見と事業者の見解

港区長の主な意見と事業者の見解

港区長の主な意見	事業者の見解
<p>【総論】</p> <p>環境影響評価書を作成する際には、調査の方法、評価の基準などについて、内容及び表現をさらに工夫し、本計画の特徴が適切に表記されるなど、区民が理解しやすいものとなるようにしてください。</p> <p>また、計画地周辺の住民及び関係者等からの街づくりを含めた意見・要望等を尊重し真摯に対応してください。</p>	<p>環境影響評価書を作成するに当たっては、都民の意見書や事業段階関係区長の意見等を尊重し、都民が理解しやすい内容及び表現にするよう努めていきます。</p> <p>また、まちづくりについても港区と連携し、関係機関と調整を図っていきます。</p>
<p>【工事計画について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「港区建築物の解体工事等の事前周知等に関する要綱」（以下「区要綱」という。）の内容を踏まえ、近隣紛争の未然防止、地域における生活環境の保全に努めてください。 建設作業実施届出など必要な事前届出をしてください。 	<p>本事業が「港区建築物の解体工事等の事前周知等に関する要綱」（平成20年4月20港環建第22号）に基づき、該当する解体工事を実施した場合は、地域における健全な生活環境の維持と良好な近隣関係の保持に努め、必要な手続きを適切に行います。</p>
<p>【工事計画について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設作業にあたっては、騒音、振動、粉塵等、周辺環境に与える影響を低減するよう適切な対策を講じてください。 事業の実施においては、乗降客等への多大な影響があります。日中は駅利用者等が途切れることがないこと、国道に面していることから、工事関係車両については、歩行者への配慮、渋滞など周辺への影響を十分考慮するとともに、動線や通行時間帯等の工夫をしてください。 工事期間が約10年におよぶ長期となることから、工事に係わる事故などがないよう、施工管理等を徹底するとともに、近隣への丁寧な説明に努めてください。 	<p>建設作業に当たっては、敷地境界付近に仮囲いを設置し、低騒音及び低振動の工法や建設機械を採用するとともに、最新の技術等を積極的に導入し、騒音・振動の低減に努めます。また、作業現場の清掃や散水、シート覆い等の措置を随時施すなど、粉じん発生の低減に努めます。</p> <p>現場の状況を勘案し、工事用車両の運行経路等を十分に検討し、歩行者等の安全確保や周辺道路交通に対する影響の低減等に努めます。</p> <p>工事の実施に当たっては、工事期間が約10年に及ぶことから、事前に工事説明会を開催するとともに、工事のお知らせをチラシや工事用看板等にて近隣住民へ周知を図り、工事中の事故が発生しないよう工事の安全管理を徹底します。</p>

港区長の主な意見	事業者の見解
<p>【交通について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 品川駅は、複数の路線が接続し利用者も多くありますが、品川駅周辺においては、今後、様々な開発等が進む中で更に発展していくことが予想されることから、駅及び周辺の人の流れなども十分に考慮した設備や施設等を検討してください。 	<p>本事業は、「品川駅・田町駅周辺 まちづくりガイドライン 2014」（平成 26 年 9 月 東京都）において、これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川の実現に向けた取組として京急品川駅の地平化及び輸送力向上（2面4線）を図る計画としています。</p>
<p>【国産材の活用について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業で整備する駅の内装などにおいては、みなとモデル二酸化炭素固定認証制度に基づき、港区と協定を締結した自治体から産出される協定木材等の国産材の使用に努めてください。 	<p>「港区建築主におけるみなとモデル二酸化炭素固定認証制度実施要綱」（平成 23 年 3 月 22 港環環第 2157 号）に基づき、該当する作業を行う場合は、適切に対応します。</p>
<p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の他に近隣・周辺では、中央新幹線（リニア）品川駅の整備、JR品川～田町間の新駅の整備、並びに（仮称）東京都都市計画事業泉岳寺駅地区市街地再開発事業及び（仮称）泉岳寺周辺地区市街地再開発事業のほか、品川駅北周辺地区の地区計画や品川駅西口地区のまちづくりも計画されていることから、それらもできる限り踏まえた予測・評価をしてください。 	<p>本環境影響評価書案は、道路と鉄道の連続立体交差化に関するもので、事業の実施が周辺環境に及ぼす直接的な影響について、調査、予測及び評価したものです。</p> <p>調査、予測及び評価は、事業特性や地域特性を勘案の上、東京都環境影響評価条例及びその他の関係法令等に基づき実施しています。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、関連する事業者と連携・協力を図りながら、本事業を進めていきます。</p>
<p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該地域は、「港区低炭素まちづくり計画」において「環境に配慮した交通環境の整備」に該当しますので、環境影響評価項目としては選定されていませんが、工事完了後の温室効果ガス削減対策として、一般利用できる駐輪場や自転車シェアリングポートの設置を検討してください。 	<p>「港区低炭素まちづくり計画」（平成 27 年 10 月 港区）の主旨を踏まえ、港区と連携し、都市の低炭素化に協力していきます。</p>

品川区長の主な意見と事業者の見解

品川区長の主な意見	事業者の見解
<p>【環境全般】</p> <p>工事施工前、工事施工中および供用開始後に、地元住民等への説明や安全確保を十分おこなうほか、理解と協力が得られるよう最大限努力してください。また、地元住民からの問い合わせ、苦情等に対し、速やかに対応してください。</p>	<p>工事の実施に当たっては、事前に工事説明会を開催するとともに、工事のお知らせをチラシや工事用看板等にて近隣住民へ周知を図り、工事中の事故が発生しないよう工事の安全管理を徹底します。</p> <p>また、工事施工前、工事施工中及び供用開始後においても、近隣住民からの問い合わせ等については、適切に対応していきます。</p>
<p>【騒音・振動】</p> <p>工事施工中の騒音・振動の予測値が規制基準値に近い作業があるので、関係法令の基準を遵守するとともに、低騒音・低振動型の建設機械・工法の採用を図り、騒音・振動の低減に努めてください。</p> <p>また、夜間を含めた作業期間や時間については、周辺住民への騒音・振動による影響を最小限にとどめるよう配慮してください。</p>	<p>建設作業に当たっては、敷地境界付近に仮囲いを設置し、低騒音及び低振動の工法や建設機械を採用するとともに、最新の技術等を積極的に導入し、騒音・振動の低減に努めます。</p> <p>また、夜間作業を最小限にするなど、可能な限り作業期間や時間の短縮を図られるよう施工計画を検討します。</p>
<p>【景観】</p> <p>P140の「地域景観の特性」については地域の土地利用についての内容になっているため、景観の特性についての調査結果を記載してください。</p>	<p>「地域景観の特性」の調査は、「東京都環境影響評価技術指針（付解説）」（平成26年1月 東京都）に基づき、実施しました。本指針では、「地域景観の特性は、建築物、道路、橋りょう、緑地、海浜、河川、山、指定文化財等の主要な景観構成要素を調査し、これらの構成要素が一体として有している特性を把握する。」となっています。北品川駅付近については、「旧東海道沿道地区であり、かつての宿場街の歴史を伝える街並みが残る住居系の地域であるが、店舗と併設の住居が多く、一部には中高層のマンションも見られる」という地域景観の特性を本環境影響評価書案では記載しています（環境影響評価書案 140 ページ参照）。</p> <p>なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、「地域景観の特性」がわかりやすい記載内容になるよう検討していきます。</p>

品川区長の主な意見	事業者の見解
<p>【景観】</p> <p>P144 の図 8.4-2 について。北馬場通りも景観重要公共施設にあたるため、追記してください。また、品川区の水辺景観形成特別地区は水面境から 50m の位置なので、同図の範囲をそのように修正してください。</p>	<p>環境影響評価書において、景観重要公共施設である北馬場通りの位置を記載します。また、水辺景観形成特別地区は水面境から 50m の範囲で記載します。</p>
<p>【景観】</p> <p>P152 の No5 の眺望について。高さのみの記述ではなく、長大な壁面が地域に出来上がることに對しての評価がなされていないため、その評価を行い影響がないような計画としてください。</p>	<p>高架橋や駅舎の外壁は、各区の景観計画における色彩基準等を踏まえ、周辺環境や地域景観になじむよう材質、色彩等に配慮していきます。</p> <p>また、高架橋や駅舎の形状や意匠等は、地域の景観づくりに寄与するよう配慮していきます。品川区における重点地区(旧東海道品川宿地区)については、旧東海道の歴史に培われた外観意匠の工夫や外壁素材の使用に努めていきます。</p>
<p>【その他】</p> <p>区内において調査等を実施する際には、当区の所管部門と連携し、事前に十分な住民説明を実施してください。</p>	<p>品川区内において、本事業に係る調査等を実施する際には、関係機関との協議等を行うとともに、調査等に影響を与える住民に対しては、事前にお知らせをするなど、適切に対応します。</p>