

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第4回）議事録

■日時 平成29年9月20日（木）午前10時29分～午前11時42分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室23

■出席委員

柳会長、平手第二部会長、池本委員、日下委員、小林委員、坂本委員、佐々木委員、寺島委員、藤倉委員、宮越委員

■議事内容

1 審議

「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業」特例環境配慮書に係る審議（事業者説明）

⇒ 事業のあらまし、特例環境配慮書及び見解書について、都市整備局と建設局が説明を行った。

平成29年度「東京都環境影響評価審議会」

第二部会（第4回）

速 記 録

平成29年9月20日（水）

都庁第二本庁舎31階 特別会議室23

(午前10時29分審議会開会)

○平手第二部会長 会議に入ります前に、本日は傍聴を希望される方がいらっしゃいますので、東京都環境影響評価審議会の運営に関する要綱第6条第3項の規定により、会場の都合から傍聴人の数を30名程度といたします。

それでは、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○平手第二部会長 ただいまから第二部会を開催します。

本日は、お手元の会議次第にありますように「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業」特例環境配慮書に係る審議（事業者説明）とその他となっております。

それでは、「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業」特例環境配慮書に係る審議を行います。

事業者である東京都都市整備局及び建設局におかれましては、第二部会に出席いただきありがとうございます。

それでは、本案件の事業者として、主に複数案である2案について策定した経緯及び考え方並びに見解書などについて、説明をお願いいたします。

○澤井街路計画課長 おはようございます。先ほど御挨拶申し上げました東京都都市整備局街路計画課長の澤井でございます。

本日、幾つか資料を用意させていただきましたので、資料に沿いまして御説明申し上げたいと思います。

最初に、こちらの冊子「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014（概要版）」をご覧くださいませでしょうか。こちらの資料は、品川駅、田町駅の周辺、具体的にはJRの品川の操車場跡地で大規模な開発がございますので、それに付随する周辺の地域で、まちづくりをどのように行っていくのかについて東京都がまとめたものでございます。

1ページ目をご覧くださいませでしょうか。「はじめに」がございまして、本ガイドラインの位置づけでございませけれども、実は平成19年11月に、大まかな「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」を策定しております。その後、この地域を取り巻く交通関係の進展とか、東京中心部の地位構造の変化といったものを踏まえまして、26年9月に策定しております。

具体的には2ページをご覧くださいませなのですが、先ほど申し上げましたとおり、こ

の地域は、JRの操車場跡地の開発、平成39年にはリニア新幹線がやってくるということがあります。これらにより、周辺構造が大きく変わってまいります。これらの状況を踏まえ、この地域の将来像を「日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」と位置づけ、将来像実現のため、7つの戦略を立ててまいります。

このうち5つ目のプロジェクトとして拠点性を高める道路ネットワークの構築がございす。これについて、9ページ目が先ほど申しましたProject5の拠点性を高める道路ネットワークの構築のページでございす。ここで、本地域の道路ネットワーク、これは都心と羽田方面へのアクセスが高く、周辺の道路整備により、広域的な交通利便性が高まっていくものと考えております。一方、東西が鉄道で分断されておりますので、国際交流拠点として国内各地とのアクセス性を高めるためには、交通結節機能の強化、品川を訪れる人々に拠点としての風格を感じられる空間づくりが求められているところでございす。

このため、広域道路ネットワークを構成する環状4号線の整備、図中で言いますと紫色の破線の部分を表現して、重要な取り組みの一つに挙げてございす。

ご覧いただきますとおり、環状4号線は当該地区を東西に貫く非常に大事な道路でございまして、こういった背景をもとに、我々都市整備局及び建設局は環状4号線の事業化に向けて、アセスメントや都市計画手続を始めました。

具体的に、アセスメントの手続につきましては「都市計画変更素案（複数案）及び特例環境配慮書のあらまし」という冊子をご覧くださいませでしょうか。

恐縮ですが、また1ページおめくりいただきまして、見開きの左側に「計画のあらまし」がございすので、こちらを読ませさせていただきます。

東京都市計画道路幹線街路環状4号線（以下、「環状第4号線」という。）は、港区高輪三丁目から江東区新砂三丁目に至る延長約28.8kmの都市計画道路であり、都市の骨格を形成する区部環状方向の幹線道路の一つとして放射方向の幹線道路と連絡し、都心に集中する交通を分散するなど重要な役割を担っています。

下の図をご覧くださいのすけれども、これが環状4号線の全体図でございまして、黒色の実線が現在までに完成または現道のある区間を示しております。赤色の実線の区間が、現在事業を実施している区間でございす。当該区間につきましては、緑色の枠で囲まれている区間になりまして、赤色の破線が現在、現道がなく未整備の区間でございす。また、白抜きの赤丸で示している部分が環状4号線の延伸部を示してございす。

この破線と白抜きの赤丸で囲まれている区間、具体的には緑色の四角で囲まれている区間

でございますけれども、これが今回、計画段階アセスメントの対象区間となっております。

右側の2ページ目をご覧くださいませでしょうか。上側に、先ほど申し上げた「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」の絵を描いております、ここの中で、当該区間につきましては環状4号線、赤い太い矢印で書いてございますけれども、まさに東西を貫く幹線の道路となっております。

下側の位置図をご覧くださいませなのですが、ここでもう少し細かい説明になります、環状4号線の位置です。左側の上のほうの未整備となっている目黒通りから第一京浜までの区間、図中で言いますとちょうど真ん中のあたりになります。この赤い太線で示している区間につきましては、道路を新設いたしまして、第一京浜から東側の区間、海岸通りまでの区間を白い丸で示しています。ここにつきましては、環4を延伸する都市計画の変更を予定しております。このうち、旧海岸通りから海岸通りまでの区間は既に整備済みとなっております。したがって、目黒通りから、図中で言いますと316と書いてある区間の2.1kmを事業化することにいたしました。

3ページ目をご覧くださいませでしょうか。計画道路周辺の現状と課題について御説明いたします。この図は、白金台・高輪地区の生活道路である桑原坂、桂坂、二本榎通りを示しております。この地域は幹線道路が不足しております、地域の生活道路に通過交通、いわゆる通り抜けの車両が流入しております。

真ん中の図をご覧くださいませなのですが、赤い線で環状4号線が入っておりまして、青い線の桑原坂、桂坂という2本の道路が環状4号線の計画線と並行するような形で、目黒通りから第一京浜まで通っております。この2つの道路なのですけれども、下側の写真をご覧くださいませと、例えば②、③になりますけれども、非常に車が多く入っておりまして、例えば桑原坂については1日当たり約9,500台、桂坂については約1万2,400台の交通量がありまして、非常に通り抜け車両が多くなっているという課題がございます。

また、右側の暮らしをご覧くださいませなのですが、現在、白金台・高輪地区と、真ん中のJRを挟みまして港南地区の東西の行き来は、北側の札の辻橋、南側の八ツ山橋、あるいは真ん中に高輪橋の架道橋がございますけれども、これを利用して移動する方法に限られています。

高輪橋の架道橋につきましては、右側に写真がございますけれども、通称お化けトンネルと呼んでいるのですが、高さが1.5mしかなくて、タクシーなどは上の回転灯をこすりながら走るようなところになっておりまして、一方通行でありながら、通過車両が入るのは非常に

厳しい通りになってございます。

この地域では、ご覧のとおり非常に車両の制限がありまして、東西の行き来が難しい状況になっております。また、環状4号線の計画地付近には、青色の四角の救急医療機関が立地しておりまして、港南地域から白金台・高輪地区にある緊急医療機関へ行くには迂回が必要な状態になっております。

5ページ目に、防災上の課題を示してございます。図中の実線で書いてある道路が幅員8m以上の道路となっております。あと、マル避と書いてあるのが、広域避難場所を記してございます。この白金台・高輪地区には、広域避難場所が立地しておりますけれども、地域の方は、近くの指定された広域避難場所に向かいますが、実はこの幅員8m以上の道路が非常に少なく、災害時には電柱や家屋の倒壊による道路の閉塞を懸念している状態です。そのため、広域避難場所への安全な避難経路の確保が課題となっております。

右側の6ページ目は、緊急輸送道路の指定状況あるいはそのネットワークを示したものです。緊急輸送道路は、災害時に安全な避難路や救援物資の輸送路として機能する道路でございます。環状4号線の計画地付近には、消防署や広域避難場所などの災害時の拠点となる施設が立地しておりますが、アクセス性が不十分な状態になってございます。そのため、震災時の消防あるいは救護活動、物資輸送に関する道路ネットワークの強化が課題となっております。

下側の【参考】をご覧くださいなのですが、このグラフは、阪神・淡路大震災の際、道路幅員と道路閉塞の関係を示したものでございます。ご覧いただきますと、幅員8m未満の道路では、右下の写真に示すとおり、沿道建物の倒壊等により、人や車の通行ができない区間がありましたが、8m以上の道路になりますと閉塞は起こらず、通行可能な状態になります。したがって、8m以上の道路を確保し、防災性を確保することが重要な課題になってございます。

続きまして、7ページ目をご覧くださいませでしょうか。「整備の目的と複数の対象計画案の概要について」でございますけれども、まず、今回、本事業で延長2kmを越える4車線の道路となるため、「東京都環境影響評価条例」に基づく計画段階環境影響評価の手続の対象としております。平成27年8月31日～9月2日の3日間で、環境現況調査の説明会を開催し、約820名の来場をしていただいております。その後、平成27年11月より現地調査に着手しまして、平成29年1月に完了いたしました。

ご覧いただきますと、これまでの取組の赤色で着色している特例環境配慮書の説明会は、平成28年3月に4回実施し、合計800名の来場がありました。ここにあります環状4号線の目的

を改めて4つ御説明申し上げます。

1つ目が体系的な道路ネットワークの形成です。都市の骨格を形成する区部環状方向の幹線道路の一つであり、都心に集中する交通を分散化する目的がございます。

2点目といたしまして、品川駅・田町駅周辺のまちづくりへの寄与です。国際交流拠点・品川におけるビジネス、観光などの多様な交流を促進する。

3点目といたしまして、交通の円滑化と安全で快適な歩行者・自転車通行空間の創出です。生活道路に流入する通過交通が減少し、身近な道路の安全性が向上。

最後、4点目でございますけれども、地域の防災性の向上です。これは先ほども申しましたとおり、緊急車両の速達性を向上するとか、火災の延焼拡大を防止する延焼遮断帯の形成をするといったものがございます。

右側の8ページ目をご覧くださいませでしょうか。今回、複数の対象計画案の概要ということで、A案、B案を記してございます。環境影響調査の結果を踏まえまして、A案とB案の2つの計画案を策定し、事業が環境に与える影響について予測、評価などを行いました。

これらの結果を取りまとめたものが、今回の特例環境配慮書になります。事業予定区間のうち、白金台区間0.8kmにおきましては、幅員の異なる2つの案を策定し、それぞれA案、B案としてございます。A案につきましては、従来の都市計画の幅員どおり25.0m、B案につきましては、計画幅員を30.0mに拡幅して整備する案で、車道の停車帯、歩行者と自転車道は構造で分離し、高木も植栽できる幅員となっております。

両案につきましては、後ほど、再度詳細に説明したいと思います。

飛ばしていただきまして、17ページをご覧くださいませでしょうか。こちらは都市計画変更素案（複数案）の概要となっております。平面でA案、B案の2つを示してございます。この図の左側の区間、放射3号線、目黒通りから放射1号線、桜田通りまでの白金台区間では複数案を検討いたしました。A案は、現在の都市計画の幅員25.0mのまま、一方、下側のB案につきましては、幅員を30.0mに拡幅した案となります。

右側の部分、桜田通りから東側の部分につきましては、A案、B案ともに共通の案となっております。

放射1号線、桜田通りから放射19号線、第一京浜までの高輪区間につきましては、道路の線形や高架式の区間における側道の設置などを考慮し、幅員を25.0mから33.5mに拡幅しております。

じゃばらになっているものを広げていただければと思いますけれども、放射19号線から海

岸通りまでの港南区間につきましては、JR交差部分の都市計画線を新たに加えるとともに、補助第123号線や補助第16号線の起点、終点の位置や延長を変更しております。

これらは都市の骨格を形成する主要な幹線道路であるため、区間全体を通して4車線として、道路構造は主に地表式、鉄道を越える部分については高架式にしてございます。詳しい道路交差につきましては、引き続き、建設局のほうから御説明いたします。

○水谷道路環境担当課長 建設局の水谷でございます。

それでは、このパンフレットの9ページをお開きいただきたいと思います。A案、B案、複数案をこれから御説明させていただきます。まず9ページ、10ページにA案のことを書かせていただいております。先ほど御説明したように、左上の横断図を御確認いただきたいと思います。全幅が25.0mでございます。道路の左側を見ていただきますと、4.75mの歩道等と書かれてございます。ここは歩道のところを色分けして、歩行者と自転車を視覚的に分離した構造にさせていただきたいと考えております。

車道が7.0m(停車帯なし)でございます、1車線当たり大体3.25mの車線幅でございます。それが2つで6.5mに、50cmの側帯がありまして7.0mと考えてございます。

真ん中に中央帯が1.5m、ここに遮音壁1.0mのものを立てていきたいと考えてございます。

右側の図面を見ていただきますと、白金台区間【A案】ということで、延長約0.8mです。この部分が、先ほど言ったようにA案とB案で幅員が変わって、2案をつくらせていただいたところでございます。

また、左のほうで見ていただきたいのですけれども、次に、A案、B案共通となっております。これは、右の図面でいきますと高輪・港南区間のところでございます。それぞれ横断図の場所を切ってございます。右側の平面図で②と書いてある断面は、桜田通りのほうからJR線、第一京浜のほうを見た方向で切ってございます。2番目のところを見ていただきますと、ここはもう30.0m幅員になりまして、例えば左側で歩道が6.25m、車道が9.5mと書いてございます。これは右折レーンの関係で広がっているものでございます。中央帯1.5mで、ここは遮音壁1.5mのものを計画してございます。

今度はその下、平面図で行きますと③でございます、高輪公園と書いているそばでございます。その下のイメージ図も見ていただけると分かりやすいかと思うのですけれども、環状4号線の本線は、第一京浜と高低差があるものですから、いわゆるランプが道路の真ん中につく計画をしてございます。ここで第一京浜とのアクセスをとろうと思っております、本線はそのアクセス路の両脇を通過して、橋梁形式で第一京浜の上を越えて、さらにJRの上を

越えて港南地区のほうに行くものでございます。一番下の縦断図を見ていただければ大体の構造がお分かりになるかと思えます。そういうところで③の断面は、ちょうどランプのところで切ってございます。ここが33.5mで、真ん中に、先ほど言ったランプを設ける関係で、1車線当たり3.5mの側道を設けます。中央帯1.5mでございます。その両脇に、本線ということで車道7.5mを考えてございます。

最後、④の断面でございます。これはJRを越えた先でございます、港南地区でございます。ここはちょうど橋梁になっている部分でございます、本線が7.0mの車道が2つあるということでございます。橋梁には歩道は設けなくて、その手前で地上におろすことを考えてございます。その下が、歩道は両脇につくのですが、車道は1車線で、この図面でいきますと北側に寄せた形で計画をしてございます。

次に11ページ、12ページをお開きいただきたいと思えます。これはB案でございます、変わっているのが、先ほど言ったように白金台区間のB案で、幅員25.0mが30.0mになってございまして、まず、歩道が6.25mでございます。これは歩行者と自転車を構造的分離ということで、植栽帯なりで構造的に分けて、より安全性に配慮した構造になってございます。車道は8.0mということで、これは1.5mの停車帯を歩道寄りに設けるものでございます。中央帯は1.5mで変わりませんが、ここには遮音壁を設けなくても環境基準を満足すると私どもは考えてございます。

あとは先ほどと全く同じでございますので、説明は割愛させていただきます。

次に13ページ、14ページなのですが、まず、13ページの採用しなかった案(参考1)という、採用しなかった案もこのパンフレットに載せさせていただきます。なぜかと言いますと、7ページを見ていただけますでしょうか。下のほう②これまでの取組に、説明会の実施ということで、平成27年8月31日～9月2日ということで820名の方に来場していただいたのですが、この中で、環状4号線を地下化できないか、要は地下化して欲しいというような御意見をすごくいただきましたので、私どもは地下化についても検討いたしますということで、その場でお約束をさせていただいたものです。

その後、地下化の案もいろいろ検討したのですが、どうしても物理的とか時間的、費用的なものもすごく問題があるので、これは実現可能性が乏しいということで採用できなかったという私どもの検討結果が出ました。ただ、それも説明会で御意見をいただいたので、検討したのですけれどもできませんでしたという形でパンフレットに載せさせていただいて、ことしの3月に御説明をさせていただいたところでございます。

簡単に御説明をさせていただきますと、採用しなかった案（参考1）なのですが、右の図面で、平面構造となっているところの左側で、四角の点線で囲まれているところに坑口が一つあるかと思うのですが、白金台幼稚園のところに書いてあります。ここからトンネルでずっと入りまして、国道1号、桜田通りも越えて、次、高輪公園の右側のほうの四角の点線のところに坑口と出ているかと思うのですが、ここまでトンネルにしてしまって、地上部道路とトンネルをつくろうという案でございます。左側の横断図を見ていただきますと、坑口部分やトンネル部分はこのようになります。これが参考1でございます。

次の15ページが、同じくトンネル案の採用しなかった案（参考2）なのですが、先ほどのトンネルと比べて、トンネル延長が短くなってございます。右の図面を見ていただきますと、白金台幼稚園の坑口は変わらないのですが、またすぐ坑口が出てきまして、放射第1号線、国道1号の手前でトンネルはおろして平面にしてしまう。トンネルの延長が短い案を考えてございます。

まず、それぞれ採用しなかった理由でございますが、13ページの参考1のほうでございますが、縦断図を見ていただきますと、国道1号、桜田通りの下に、高輪共同溝という大きな共同溝がございまして、こことトンネルの計画線がラップしてしまうということで、この移設等に相当の費用がかかってしまうということ。あと、坑口ということで、車線幅がすごく広くなってしまうということで、沿道に与える影響も大きいということで断念をさせていただいたところでございます。

参考2につきましても、支障物のほうは影響ないのですが、沿道への影響も考えまして、関係者が多くなるということもあって、なかなか実現性が乏しいということで、そういうことも含めて御説明をさせていただいたところでございます。

続きまして、17ページは先ほど御説明したとおりでございますが、次、そのままめくっていただきますと20ページがございまして、また折り返していただいて、ここから環境影響の予測・評価についてポイントを御説明させていただきたいと思っております。

まず、工事期間でございます。私どもは平成31年度から平成44年度までを、この計画の工事期間として考えてございます。

その下の計画交通量でございます。2段書きになっていまして、上段は計画道路の供用時ということで、平成44年度でございます。その下が、道路ネットワークの完了時ということで、おおむね計画道路の供用時から10年後程度と考えてございます。それが上段、下段でございます。

例えば、目黒通りから桜田通りの間が、供用時は2万9,500台/日、ネットワークの完了時が2万8,000台/日ということで、ざっと見ていただきますと、2万8,000台/日ぐらいから3万9,500台/日、4万台弱というような交通量を見込んでございます。

その下が環境影響評価の項目でございます。下の表を見ていただきますと、全部で17項目ございまして、そのうち大気汚染とか騒音・振動、丸のついている10項目について選定をさせていただきます。

次の見開きの22ページの図面等でございます。予測地点の位置です。まず、大気汚染、騒音・振動でございます。図面の①、②、③、④ということで、4断面について予測評価をさせていただきました。それぞれの断面構成が図面になってございます。これは複数案を御提示させていただいたので、複数案についてそれぞれ予測評価をするものでございますので、白金台区間についてはA案、B案について予測評価をさせていただいているところでございます。

白金台のところは平面構造でございます。断面②は高輪1でございます。断面③は、ちょうどランプでおおりるところ、第一京浜のところ。断面④が、橋梁がまだ地上にタッチする前のところの部分の橋梁のところを考慮させていただきました。

23ページでございます。環境に及ぼす影響の評価ということで、まず、大気汚染でございます。二酸化窒素と浮遊粒子状物質でございます。白金台区間、高輪・港南区間につきましても、一言で言いますと環境基準は達成してございます。右のほうに予測と評価値を書かせていただいておりますが、そこは満たしていると私どもは考えてございます。

左側の白金台のほうはA案、B案でそれぞれ予測して、その中に赤い「－」が書かれていますが、これは下のほうの注意書きを見ていただきますと、複数案したときに、他の案に比べて大いにすぐれているのが◎でございまして、他の計画案と同じまたはほとんど差がないということで「－」になってございます。そういう意味では、大気汚染の二酸化窒素、浮遊粒子状物質は、A案、B案でもほとんど差がないと考えてございます。

25ページの騒音・振動は、工事中、工事完了後の騒音とか振動とか、橋梁部分の低周波でございまして、これも全て指標を満たしているところでございます。数値につきましては、26ページに書かせていただいております。

27ページ、3つ目の土壌汚染につきましては、法令に基づく調査を行うということでございます。その調査の結果、土壌汚染が確認された場合は、法令に基づいて汚染拡散防止計画を作成しまして、関係機関と調整をして、拡散防止の実施に努めるところでございます。したがって、評価の指標としましては、新たな土地に土壌汚染を拡散させることはないと私ども

は考えてございます。これが白金台のほうなのですが、高輪・港南区間につきましては、一部、JR敷地の中に既に汚染が確認されている場所がございます。その部分を工事することになりますので、形質変更時要届出区域を通過することになりますので、適切に対応してまいりたいと考えてございます。

4番目の地形・地質は、図面の左下を見ていただきたいのですが、グランドプリンスホテルが見えるかと思うのですけれども、第一京浜のすぐ西側というか左側が段差になってございまして、青い四角で囲っているところが、左の凡例でいきますと急傾斜地崩壊危険箇所でございます。東京都が指定する急傾斜地崩壊危険箇所を通過するので、私どもは適切に対応するというところでございます。具体的には図面の右側に、盛り土構造とか擁壁をこのようにして対応していきたいということでございます。

5番目、28ページの生物・生態系でございます。まず、植物は白金台、高輪・港南区間全て同じなのですが、予測地域の現況は約9割が構造物で占められていますということなのですが、下のほうの注意書きを見ていただけますでしょうか。※1は、植物とか緑の量の予測地域というのは、計画道路の中心から片側約100mの範囲でございます。動物、生態系は片側約250mの範囲ですと書かせていただいております。

上の表に戻っていただきますと、植物では、白金台区間のほうは注目される植物は確認されていないのですけれども、高輪・港南のほうでは、キンランが確認されてございます。それはあくまでも予測地域でございまして、道路計画の中では確認されてございませんので、影響は少ないと考えてございます。

動物につきましても幾つかありましたが、特段注意することはなかったと思います。

緑の量につきましては、改変量がほとんどない、わずかだと私どもは考えてございます。

生態系については、ここでいくと孤立樹林地というところは改変されないとか、改変されても、高輪のほうは少ないと考えてございます。

したがって、一番下でございしますが、評価の指標とした生物・生態系に著しい影響を及ぼさないことを満足すると私どもは考えてございます。

29ページが日影でございます。橋梁がございまして、右の図面を見ていただきますと、黒の点線で書かれているのがちょうど環状4号線の部分でございまして、橋梁構造と書かれているところでございます。紫色が、ほとんどJR敷地とか右上のほうは下水道局の敷地なのですが、ここは準工業地域となっております。

その左側、国道1号、第一京浜のところ、商業地域の用途地域となっております。

その下の、少し黄色というか桃色が、第二種住居地域でございます。

日影なのですが、橋梁構造及びその周辺北側の冬至日の日影が、最大約25.0mの範囲で4時間または5時間生じると予測してございます。これにつきましては、第一種中高層とか第一種住居とか、いろいろな用途地域で指定されているところで日影が生じた場合は「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」というのが、昭和51年の建設事務次官通知でございまして、これによって対応したいと考えてございます。したがって、指標を満足するかと考えてございます。

その下の電波障害でございます。橋梁構造のところ、南側に最大100mで地上デジタル放送の遮蔽障害、北側が最大20mの範囲で衛星放送の遮蔽障害が発生すると予測してございます。これにつきましても公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等にかかる費用負担についてというものに基づきまして、適切に対処していきたいと考えてございます。

図面を見ていただきますと、ちょうどこの位置からすると、図面の北側、スカイツリーのほうから地上デジタルの電波が飛んできますので、そうすると、橋梁の南側についてはそのような影響があるのかなと。今度、衛星放送は、この図面でいえば南側のほうから流れてきますので、橋梁の北側に約20mの範囲でということでございます。

続きまして、31ページの景観でございます。白金台区間なのですけれども、工事完了後、私どもは植樹帯または植樹柵をつくりますよと考えてございます。A案、B案で行きますと、B案のほうが植樹帯をつくって高木と中木と低木、A案のほうは中木、低木ということですので、ここは「一」なのですけれども、括弧して、若干B案のほうが景観についてはよろしいのかなということで、評価をさせていただいているところでございます。

高輪・港南区間については、先ほど御説明したように、港区の景観計画に基づく、品川駅とか新駅の周辺の景観形成特別地区ということのを考慮しまして、平面構造では、車道の両側に可能な限り植樹帯を設ける。橋梁部分については、色彩等を工夫するということで、東京の南側の玄関口として風格とにぎわいのある魅力的な町並みを形成していきたいと考えてございます。

あと、一番下のところに地域の特性とございますが、東京都は無電柱化を進めておりまして、この路線も当然のことながら電柱を立てることなく、全て電線類を地中化して、見えない化を進めていきたいと思っております。こういうことを含めて、指標を満足すると考えてございます。

右側の32ページ目から写真が出ているのですけれども、31ページの左下の図面の番号と一致してございます。まず、No.1が白金台交差点でございまして、ここの部分の現況は、ちょうど左の図面でいきますと青丸の矢印のほうに見ているということでございまして、これは外苑西通りで現況ある道路から、工事完了後の写真、ちょっと見づらいのですけれども、奥のほうに道路ができていくような絵を描かせていただいております。これもA案、B案をつくらせていただいているところでございまして。

No.2が白金児童遊園のところでは、公園から奥のほうに環4の道路が来るような絵柄を描かせていただいております。左に現況の写真があるのですが、これは多分、トイレかと思うのですけれども、その先に道路ができますよと。A案、B案ということで、よく見ていただくと、A案で歩道にできる木は中木なのですけれども、B案のほうは高木も育ったところを予定しておりますが、そういうものを書かせていただいているところでございまして。

No.3が高輪台交差点西からの眺望ということで、国道1号、桜田通りを南側から北側を見ているような絵でございまして、左右に道路ができるような形で書かせていただいております。

No.4が、高輪宿泊施設からの眺望ということで、現況がございまして、工事完了後の写真の右側のほうに軒先が見えているかと思うのですけれども、これがいわゆる今のホテルのエントランスでございまして、この前に、このような道路ができるという絵でございまして。

No.5が、第一京浜です。国道15号からの眺望ということで、これは国道15号を、北側から南側を見たときに環状4号線がどう来るかということで、道路の高低差もあるものですから、大体15mぐらいのところには橋梁がかかるようなイメージになるということでございまして。

No.6が、芝浦中央公園からの眺望ということで、JRを渡った東側のところでございまして。現況は当然ないのですが、工事完了後で橋梁が出ている写真が見えるかと思っております。

No.7が、港区道243号からの眺望ということで、左側が、品川駅の新幹線のホームの上と申していただければと思っております。これは南側から北側を見てございまして。そうしますと、駅舎の奥のほうに橋梁がかかっているのが分かるかと思っております。写真の一番右に計画道路と赤く書いてあって、エレベーターとあるのですけれども、橋梁の上を渡ってきた歩行者の方は、ここのエレベーターで地上におりていただきまして、この先、橋梁部分は車だけになります。人、自転車はここで地上にタッチしていただくところでございまして。

最後、No.8でございまして。新港南橋交差点からの眺望ということで、現況は、もう道路はございまして、ここに橋がおりにきて地上にタッチするところでございまして。

続きまして、35ページの史跡・文化財でございまして。高輪・港南区間のところに「信濃飯

山藩本多家屋敷跡遺跡」がございませう。図面で赤い四角で囲っているところございませう。もと衆議院の議員宿舎があったあたりが該当するかと思っございませう。これにつままして、法令に基づきまして、適切に措置を講じていくということございませう。

最後に廃棄物でございませう。道路工事でございませうので、アスファルト塊、コンクリート塊などいろいろ出ます。これを再資源することは当然でございませうして、建設発生土につまましても、リサイクルに努めていきたいと考えてございませう。

右下に廃棄物等排出量の予測結果があるのですけれども、基本的には、これで全部再資源化していきたいと考えてございませう。

37ページは社会・経済面から見た評価ということで、複数の対象計画案で示ささせていただきます。利用者の視点として速達性、アクセス性、快適性でございませう。ポイントだけ御説明させていただきます。

快適性の一番下、A案は停車帯を設けないため、B案に比べて停車車両がある場合には走行の快適性が損なわれる可能性があるということを書かせていただいております。

安全性・快適性でございませう。住宅地等を通過する交通を計画道路へ誘導することによって、生活者の安全性・快適性の向上が図られますということで、特に現状、道路がなく、今、桂坂とかそんなに大きくない道路に交通が集中していますけれども、ここも快適性の向上が図られるのかなと考えてございませう。

生活者の視点を見ていただきますと、今度はB案の関係権利者を見ていただきますと、ここは規定の都市計画幅員25.0mを30.0mに拡幅ということございませうして、関係権利者が新たに加わりますというのは当然のことございませう。

公園の利用ということで、計画道路内には児童遊園などがありまして、イベントとかにいろいろ使われています。事業の実施によって一部、改変されてしまうのですけれども、周辺に同様の公園などもあることから、影響が小さいのではないかと私どもは考えてございませう。

最後に、事業者の視点でございませう。事業費でございませう。B案のほうは、幅員30.0mで計画しておりまして、事業費、特に用地費でございませうけれども、A案に比べて関係者がふえまうので、当然、高くなっていくと考えてございませう。

最後に総合評価をさせていただきます。A案、B案ということございませうして、A案のほうで御説明させていただきますと、まず、環境に及ぼす影響が、全ての評価項目でB案と同じまたはほとんど差がないということございませう。

社会・経済面でも、利用者の視点の速達性、アクセス性、生活者の視点もB案と同じ結果で

す。

次、B案と異なる結果ということで、利用者の視点の快適性において、先ほど言ったように、植樹帯の幅が狭くなったりとか、高木を植栽しないということがございます。あと、停車帯を設けないので、停車車両がある場合には、その快適性が損なわれるのかなど。生活者の視点の関係権利者ということで、B案と異なって、これは25.0mのままですので、昭和21年の都市計画のままですので関係権利者は変わらない。事業者の視点としても、B案よりは安いというところを考えてございます。

雑駁ですけれども、以上でございます。

○澤井街路計画課長 それでは、もう少しお時間をいただきまして、最後に意見書などについて御説明申し上げたいと思います。こちらの緑色の冊子、特例環境配慮書に係る見解書をご覧いただけますでしょうか。特例環境配慮書に基づきまして、平成29年年9月19日に都民の皆様の見解書や関係区長様からの意見に対する見解書を取りまとめまして、環境局に提出してございます。

おめくりいただきまして、8ページをご覧いただけますでしょうか。こちらに書いてございますとおり、意見書等の件数でございますけれども、都民の皆様からいただいた意見書が14件、関係区長様、具体的には港区様と品川区様の区長様から2件いただいております。

代表的な意見を幾つかかいつまんで御説明申し上げたいと思います。

1項目の対象計画案の総合評価のボックスの1つ目の■評価結果をご覧いただけますでしょうか。まず、最初のボックスの中身といたしまして、意見を寄せた生活者の希望や需要に合致し得るものを合理的に選択してほしい、あるいはその下になりますけれども、高輪地区を当初の計画どおり25.0mで整備してほしいというものがございました。

これに対しまして、右側の事業者の見解の概要でございますけれども、計画策定に当たっては、都民の皆様や関係区長様からいただいた御意見、都民の意見を聴く会を踏まえた審査意見書を勘案して一つの案に決定すると述べております。

同じページの■社会・経済面から見た評価につきましては、主に公園の桜に関する意見がございました。環状4号線の整備により、白金地区にある白金児童遊園が一部改変されるといったものについての意見がありました。具体的には、ここにも書いてありますとおり、地域のイベント等で利用しているので、代替地の提供を求める意見がございます。

また、9ページ目でございますけれども、一番上のボックスにあります、災害時の食物飲料水の配付ができるようにしてほしい。あるいはその下でございますけれども、桜の時期は

お花見など、多くの人々が桜を楽しんでいるので、桜を切ってしまうのかといったものがございました。

これらにつきまして、事業者の見解といたしましては、今後、事業実施段階で港区を初めとする関係者と協議していく、あるいは白金児童遊園の計画道路にある桜につきましては、事業実施段階で樹木調査を行い、専門家の助言をいただきながら、原則、別の場所に移植すると述べております。

続きまして、9ページ～10ページをご覧くださいませでしょうか。予測及び評価の項目でございます。ここでいただいている御意見といたしましては、例えば最初のボックスにあります橋梁区間における低周波騒音被害が憂慮されるですとか、その下にございます高輪地区の景観、環境コミュニティーへの影響を最小限に抑え、快適に住み続けられることを願うというというような御意見をいただいております。

また、その下の■大気汚染にかかわるところでございますけれども、10ページの下側から11ページの上にかけてなのですけれども、交通量の増加により、二酸化窒素、浮遊粒子状物質が大きく増える。白金台区間に接続する既存道路、通称プラチナ通りの交通量の増加が懸念される。このような御意見をいただいております。

加えて、■騒音・振動についてでございますけれども、11ページの中段、現状で40～50dBである騒音レベルが70dBと大きくなるのに、環境保全とは言えないなどという御意見をいただいております。

これらの御意見にかかわります事業者の見解といたしましては、10ページ目でございますように、東京都といたしまして、東京都環境影響評価技術指針に基づきまして、大気汚染、騒音など10項目を選定し、予測・評価を行ってございます。事業実施における環境影響を最小限にとどめるために、適切な環境保全措置を講じていることから、いずれの予測・評価についても評価の指標を満足するものと述べております。

最後、少し飛ばしまして11ページの一番下をご覧くださいませでしょうか。■生物・生態系にかかわる御意見でございます。崖線の緑が破壊されることへの危惧と、工事などで損傷することのないようにして欲しいという御意見をいただいております。

事業者の見解といたしましては、景観デザインについては十分配慮し、検討する。また、12ページの上段になりますけれども、事業の実施に当たりましては、建設機械などによる樹木の損傷に十分留意しつつ、計画道路内に擁壁などを設け、傾斜面の安定性を図る。その際、計画道路外の崖線に育成する樹木への影響を極力抑え、工事によって生じる樹木の伐採を最

小限にするなど、崖線の緑に配慮すると述べております。

12ページの中段より下の■景観でございます。景観につきましては、橋梁のデザインを歴史にふさわしいものにしてほしいなどがございました。

事業者の見解といたしましては、右側でございますとおり、景観デザインには十分配慮して検討するとしてございます。

13ページをご覧くださいますと、その他というもので、環境保全の見地とは異なるものですけれども■周辺道路等の整備というところで、電柱の地中化を早期に進めてほしいというような御意見もいただいております。

以上、雑駁で概要ではございますけれども、都民の皆様からいただいた意見でございました。

加えて、13ページ～14ページにかけまして、港区長様、品川区長様からいただいている意見がございます。

港区長様からの意見としては、環4の周辺道路への影響が最小限になるよう、環境保全のための措置や、その他の対策を求める意見。橋梁部分のデザインや日照、電波障害への配慮にかかわる意見。文化財など、歴史的な構造物への配慮にかかわる意見。建設作業中の騒音、振動など、周辺環境に与える影響を低減するよう、適切な対応を求める意見などがございました。

15ページ目に、品川区長様からの意見が書いてございます。工事の際、周辺の環境や住民への影響を極力減らすように配慮していただきたいという意見。汚染土壌の適切な搬出にかかわる意見がございました。

お時間の都合で、全ての意見と見解を紹介することができませんでしたが、主な意見の概要として、公園や桜にかかわるもの、また、大気、騒音・振動にかかわるもの、崖線の緑にかかわるものといった御意見が多くございました。

以上で、意見書に対する説明を終わります。ありがとうございました。

○平手第二部会長 それでは、質疑応答に移りたいと思いますが、その前に確認ですけれども、後でお話があると思いますが、今後、項目別審議につきましては、時間的とか、内容の深め方は、従来の評価書案と同じような形で進めていくということによろしいのでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 今回、特例環境配慮書の場合は複数案ありますので、一案について、その予測・評価について項目別に御審議いただくことになります。

○平手第二部会長 それを踏まえまして、御質問をお願いいたします。

坂本委員、どうぞ。

○坂本委員 私は騒音を担当している者なのですが、騒音の場合、音源の出力として、交通量が一番もとなる原データになるわけなのですが、このパンフレットの20ページに3万台ぐらいの交通量が書いてあるのですが、これはどういう根拠なのかということ。3ページに、抜け道で1万台ぐらいあるという話があったと思いますが、それとの関係を教えていただければと思います。

もう一点あるのですが、最後の環境保全のための措置で、低騒音舗装のことが書いてあるのですが、これは全区間そうなのかということと、予測値は、低騒音舗装を前提とした予測値になっているのかを教えてください。

○水谷道路環境担当課長 最初に、将来交通量でございます。2万8,000台の根拠というか、予測ということですね。

○坂本委員 その交通量の根拠です。

外苑西通りか何かとつながっていると思うのです。

○水谷道路環境担当課長 そこはすぐ調べさせていただいて、お答えしたいと思います。

今、お答えできるものからさせていただきたいと思います。3ページ目に、桂坂とか、今、抜け道になっているというところがございました。これとの関係ということですが、環状4号線ができたときに、この道路の交通量がどうなるかということによろしいですか。

○坂本委員 そういうことです。

○水谷道路環境担当課長 私どもは、まず桂坂は今、1万2,400台/日量ですが、これが7,000台～9,000台に減るのではないかと考えてございます。あと、①の桑原坂のところは9,500台と書いてございますが、これは6,000台～7,000台になると考えてございます。

低騒音舗装は全区間でするのかということございまして、橋の上も含めて全区間で行いたいと思います。

交通量については、ちょっとお待ちください。

○坂本委員 あと、69dBとか、騒音レベルの値は、低騒音舗装を前提に計算されたものか。

○水谷道路環境担当課長 前提です。

○澤井街路計画課長 交通量でございますけれども、基本的には将来、2032年の交通量推計をフルネットで計算しておりまして、前提となっております3環状道路、中央環状、外環、圏央道が全てでき上がり、自動車保有台数の社会的指標、将来見込みを用いて計算してございます。

○平手第二部会長 ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

特にほかに質問がないようですので、本件にかかわる事業者説明及び質疑についてはこれで終わります。

それでは、本件に係る今後の審議の進め方等について、事務局から説明をお願いいたします。

○真田アセスメント担当課長 それでは、説明させていただきます。

今後の審議の進め方なのですけれども、本件につきましては、今まで御説明させていただきましたとおり、特例環境配慮書でございます。そのことから、通常の事業段階環境影響評価手続と同様に、来月以降なのですが現地視察を行った後、第二部会において、それぞれ複数案に対する項目審議を行いまして、各担当委員より意見などが出された場合には、総括審議を得た後、総会からの答申を受けることとさせていただきます。

なお、今後の項目審議につきましては、今まで行っております事業段階環境影響評価手続と同様に、部会審議の該当する月になりましたら、事務局の項目担当者より各担当の委員の皆様へ御連絡をさせていただきたいと思っております。

どうぞよろしくお願いいたします。

○平手第二部会長 私から質問なのですが、総会からの答申は、どの程度を目途に考えられているのでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 時期的には、まだ正式には決まっていませんけれども、来年の1月ごろを予定しております。

○平手第二部会長 その段階では、複数案の決定はまだなのですね。

○真田アセスメント担当課長 決定はまだです。

○平手第二部会長 ほかに何か進め方について御質問等ございますでしょうか。

本日予定していました審議は全て終了いたしました。全体を通して何か御質問等ございますか。

池本委員、どうぞ。

○池本委員 全体としてではないのですけれども、この特例環境配慮書の結論的ところで、17ページに総合評価が書かれていました。あらましても一緒だと思うのですけれども、ここを読んだところ、環境影響の部分では、全ての項目でほとんど差がない。社会・経済面から見た評価について、差が3点ほどあるというようなまとめかと思うのですけれども、今後の検討の見方としては、そういう前提で、環境影響のA案、B案の差異はそんなにはないのではない

かという話が妥当かという話と、環境影響自体がどうなのかという話について、指針等に沿って考えられるかを見ていけばいいという考え方でよろしいのでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 今後は項目審議の中で、先生がおっしゃいますとおり、各環境影響の10項目について技術指針に従ってきちんと調査、予測・評価がされているかどうかについて御審議いただくことになろうかと思えます。

その結果、審議会の中でいろいろ委員の皆様方の意見をいただいた上で、それをこちらのほうで知事の審査意見書としてまとめて、それを事業者様のほうに送付する、伝える形になろうかと思えます。

その結果、A案、B案と今、なっておりますけれども、最終的に計画策定のときには、どちらか1案が選択されることになろうかと思えます。

○池本委員 ちょっと疑問というか、思っていたのは、A案、B案の複数案をこの段階で挙げる意味としては、恐らく差異がある案を挙げていくというのが前提としてあるのかなと思っていたのですけれども、そういう考え方で考えたとしても、差異がある案はほぼないと。環境影響に対して項目ごとに差異がある案はないということで、こういう報告書になったということによろしいのでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 A案、B案については、先ほどの御説明にありましたけれども、採用に至らなかった案がございました。今回、特例環境配慮書に記載をする複数案は、一応、現実性のあるものについて記載をさせていただきますので、今回、このA案、B案については、幅員について差はありますけれども、今の段階においてはB案とA案は、環境影響評価についてはほとんど差がない形になっているということでございます。

○平手第二部会長 今の御懸念は、この資料の3ページ目で、環境配慮書が、今回は特例環境配慮書から、もう次の段階が評価書になっておりますから、評価書にA案、B案のどちらが載るかがまだ決まっていないわけですが、それに対して、A案、B案の通常環境影響評価書案と同様の内容の検討を行って、どちらが来てもそのまま評価書に載せられる形にしたいということです。

ですから、A案、B案の差を見るということは、ここの主たるテーマではないということですね。

○真田アセスメント担当課長 はい。

○平手第二部会長 どうぞ。

○柳審議会会長 都民の意見を聴く会は、大体いつごろを予定されているのですか。

○真田アセスメント担当課長 今のところ12月8日を予定しております。

○柳審議会会長 そのときに審議会の委員が出るということですね。

○真田アセスメント担当課長 それは評価書案における都民の意見を聴く会と同じでございます。

○平手第二部会長 それでは、ほかに何か御質問があれば。

佐々木委員。

○佐々木委員 細かいことで恐縮なのですが、特例環境配慮書の23ページ、採用しない理由のところに、非常に地下水が豊富で自然湧水とか井戸なども多い。構造上、それほど影響がない、深く掘削しないと思うので、ほとんど地下水や何かに影響がないのかということと、当然だと思いますけれども、何らか濁水が出た場合に、適切に処理をしていただきたいという2点です。

○水谷道路環境担当課長 パンフレットのほうをまたご覧いただいてもよろしいでしょうか。

採用しなかった案ということで、13ページ、14ページをお開きいただきたいと思います。

今、委員御指摘のとおり、右下の縦断図を見ていただきますと、トンネル案が来まして、都営浅草線があって、その右側のところなのですけれども、青色の点線で書かれているのが地下水を示してございます。

課題②と噴き出しがございまして、地下水位が高いため、地下水に対する配慮が必要となるということで、やはり地下水はこの場所が高いなと考えてございます。

○佐々木委員 多分それで、この案は採用されなかったと。

道路工事はよく分かっていないのですけれども、浅いところに影響はないと思うのですが、何らか出てきた場合には濁水の処理はきちんとしていただきたいと思います。

○水谷道路環境担当課長 今の構造でいきますと、側道部分のところ、第一京浜のところでも少し掘り込むような形になるのですけれども、そこは地下水のことが考えられますので、ほとんど問題ないのかなと思っているのですけれども、何かあれば適切に対応いたします。

○平手第二部会長 ほかに何かございますでしょうか。

○柳審議会会長 A案、B案について、この審議会でもA案がいいとかB案がいいということ言うわけではありませんけれども、先ほど部会長が言ったように、A案の場合はこういう問題がある、B案の場合はこういう問題があるということ、いずれにしても、実行可能な案として事業者が出してきていますので、あとは総合評価の中で社会経済的な要素で、B案はコストが高い、A案はコストが安いということになると、基本的には環境影響が双方変わらないという

ことがあったら当然、A案を選択する余地が高いと一般的には考えられるのですけれども、恐らくそういう方向で行くのかなと。それとも、もしB案だと、30.0mになると幅員が5m広がるわけで、用地買収に非常に時間がかかる可能性もある。コストもそれによってかかる。工事期間も長くなる可能性があるということは前提としてあるという理解でよろしいのでしょうか。

○水谷道路環境担当課長 まず、事業者として、A案、B案と決めているわけではございません。実現可能な案として御提出をさせていただきましたので、私どもは、決めればどちらでもできると思ってございます。

ただ、今言えるのは、まだ決めていないことだけ御理解いただきたいと思います。

○平手第二部会長 ほかに何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、特に御質問がないようですので、これで第二部会を終了させていただきます。

皆様、どうもありがとうございました。

傍聴人の方は退場してください。

(傍聴人退場)

(事業者退場)

(午前11時42分閉会)