

平成30年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第3回）議事録

■日時 平成30年6月25日（月）午前10時00分～午前11時23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、池邊委員、日下委員、坂本委員、寺島委員、西川委員、藤倉委員、宮越委員

■議事内容

審議

「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」環境影響評価書案に係る項目別審議及び総括審議

⇒ 騒音・振動、日影及び景観について審議を行い、騒音・振動に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案に入れることとした。

総括審議の結果、答申案について全会一致で総会へ報告することとした。

平成 30 年度「東京都環境影響評価審議会」

第二部会（第 3 回）

速 記 録

平成 30 年 6 月 25 日（月）

都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 23

(午前 10 時 00 分開会)

○森本アセスメント担当課長 おはようございます。

委員の皆様におかれましては、本日、お忙しい中、御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。
ございます。

事務局から御報告を申し上げます。

現在第二部会委員 11 名のうち、9 名の委員の方の御出席をいただいております、定足数を満たしてございます。

それでは、第二部会の開会をお願いいたします。

なお、本日、傍聴の申し出がございますので、よろしくをお願いいたします。

○平手部会長 それでは、会議に入ります前に、本日は傍聴を希望す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 条の規定によりまして、傍聴人の数を、会場の都合から 30 名程度といたしたいと思っております。

では、傍聴人を入場させてください。

(傍聴人入場)

○平手部会長 傍聴の方は、傍聴案件が終了しましたら、退席されても結構です。

それでは、ただいまから第二部会を開催いたします。

本日は、お手元の会議次第にありますように、「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」環境影響評価書案に係る項目別審議及び総括審議、その他となっております。

それでは、「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」環境影響評価書案に係る項目別審議を行います。

初めに、騒音・振動について事務局から説明をお願いします。

○真田アセスメント担当課長 わかりました。

それでは、青色の環境影響評価書案をご覧ください。

こちらの騒音・振動でございます。評価書案 47 ページをご覧ください。

まず、現況調査ですが、(1) 調査事項でございます。調査事項については、騒音・振動の状況あるいは土地利用の状況、発生源の状況、列車本数等の状況、地盤及び地形の状況などとなっております。

それでは、48 ページをお開きください。

調査方法でございます。調査方法については、既存資料及び現地調査によっておりますが、

既存資料調査につきましては、48 ページの表にございますとおり、鉄道騒音や振動調査の結果報告書あるいは土地利用現況図、区のウェブサイトのほうから資料を収集して、それらを整理してございます。

それでは、50 ページをお開きください。

現地調査でございます。まず、環境騒音でございます。51 ページの図をご覧ください。調査地点、環境騒音については、こちらの51 ページにございます E-1、E-2、E-3 を選定してございます。

測定方法につきましては、環境騒音の b に書いてございますけれども、JIS 規格に準拠して測定し、地上から 1.2m の高さに設置して測定しております。測定結果から等価騒音レベル、 L_{Aeq} を算出してございます。

52 ページをご覧ください。

環境振動でございます。調査地点及び調査日時については、騒音のほうと同じでございます。E-1～E-3 となっております。測定方法については、こちらも JIS 規格に準拠して測定し、測定結果から 80%レンジの上端値 L_{10} を算出しております。

53 ページをお開きください。

今度は鉄道騒音でございます。51 ページをご覧ください。今度は、鉄道騒音については、T-1～T-7 までが調査地点となっております。鉄道騒音の測定ですが、4 側線、T-3、T-5、T-6、T-7 について、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 6.25m、12.5m、25m、50m、100m、地上の高さが 1.2m 及び 3.5m の位置で行ってございます。3 側点、T-1、T-2、T-4 については、周辺状況の制約から、測定可能な地点としてございます。

54 ページをお開きください。

測定方法でございます。こちらの測定方法は、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」、環境庁で出しております、ここに定める方法に準拠して行っております。

下の鉄道振動につきましては、調査地点は騒音と同じ地点でございます。鉄道振動の測定は、4 側線、T-3、5、6、7 について計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 6.25m、12.5m、25m 及び 50m の地盤面で行っております。3 側点、T-1、T-2、T-4 については、測定可能な地点としてございます。

それでは、55 ページをお開きください。

b の真ん中に記載してございます測定方法、こちらは、鉄道振動の測定は、「環境保全上緊

急を要する新幹線鉄道振動対策について」に準拠して行ってございます。

それでは、56 ページをお開きください。

調査結果でございます。騒音と振動の状況でございます。

それでは、59 ページにお進みください。現地調査のほうを御説明させていただきます。表 8.1-8 をご覧ください。下の表でございます。調査結果なのですが、昼間で 53dB～59dB、夜間で 48dB～56dB という結果でございます。調査結果と環境基準、比較すると、昼間については全ての地点で環境基準に適合しているものの、夜間は E-3 地点について環境基準値を上回っております。

次に下の、環境振動でございますが、表 8.1-9 をご覧ください。調査結果は、昼間で 40dB～42dB、夜間で 36dB～38dB となっており、調査結果と環境確保条例に定める規制基準と比較すると、夜間、昼間、ともに、全ての地点で規定基準に適合しておりました。

60 ページをご覧ください。

こちら、鉄道騒音の現地調査の結果でございます。T-1～T-7 まで測定しておりますが、地上の 1.2m、地上 3.5m、それぞれの高さについて昼間、夜間、それぞれ測定をしております。全部まとめて、大体の概要ですけれども、地上 1.2m の昼間においては、50dB～69dB、夜間が 45dB～64dB という結果でございます。地上 3.5m につきましては、昼間については 52dB～70dB、夜間は 47dB～65dB といった結果ございました。

それでは、62 ページをお開きください。

こちらは、今度、鉄道振動でございます。こちらも T-1～T-7 まで調査をしておりますが、44dB～62dB といった結果となっております。

それでは、64 ページをお開きください。

土地利用の状況でございます。こちらは、65 ページの図をご覧ください。事業区間ですけれども、泉岳寺駅から北品川駅、新馬場駅の近くまででございます。事業区間の周辺の土地利用ですけれども、高架区間となる北品川駅の周辺については、高架に近接して、緑色の独立住宅、あるいはオレンジ色の住商併用の建物が建っている地域でございます。そのまま 66 ページをご覧ください。66 ページには用途地域が記載されてございます。事業区間の西側ですが、点線で描かれた事業区間、この西側については、濃いピンク色の商業地域に指定されており、品川駅の東側は準工業地域、北品川駅の東側は主に第一種住居地域、近隣商業地域にそれぞれ指定されております。

それでは、69 ページをご覧ください。

こちらは、事業区間周辺における公共施設などの位置図が記されてございます。事業区間の周辺には、青色の教育施設が 14 施設、オレンジ色の福祉施設が 26 施設、紫色の医療施設が 8 施設設置されている状況でございます。

それでは、70 ページをお開きください。

今回の事業に関しまして、列車本数等の状況についてですが、現在線の列車本数等は上下線で 1 日当たり 750 本でございます。工事の完了後は、現在の運行本数と同じとする予定となっております。

それでは、74 ページをお開きください。

今回の騒音・振動に関する法令による基準などがございます。

まず、騒音でございます。76 ページをご覧ください。まず、騒音に関しましては、騒音に係る環境基準がございますが、鉄道騒音に関するものとしたしまして、76 ページの表 8.1-14 にございます「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」という指針がございます。また、建設作業に関するものとしては、「騒音規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」や環境確保条例に基づく勧告基準がございます。

それでは、82 ページをご覧ください。予測でございます。

まず、予測事項です。工事の施行中は、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び建設作業振動としてございます。工事の完了後は、列車の走行に伴う鉄道騒音及び鉄道振動としていたします。

予測の対象時点でございますが、工事の施行中は、建設機械の稼働に伴う予測の対象時点、これは工種ごとに建設機械の稼働台数が最大となる時点としております。工事の完了後は、列車の走行に伴う予測の対象時点、これは工事の完了後における通常の列車運行状況となる時点としてございます。

予測地域及び予測地点でございます。工事の施行中でございます。建設機械、建設作業騒音の予測地点ですが、敷地境界の地上から高さ 1.2m の地点、建設作業の予測地点は、敷地境界上の地盤面としてございます。工事の完了後でございますが、83 ページをご覧ください。予測地点は、この図の、83 ページの図にございます 4 側線 T-3、T-5、T-6、T-7 の 4 側線と、T-1、T-2、T-4 の 3 測点としてございます。各側線の予測地点は、鉄道騒音については計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m、地上からの高さは 1.2m 及び 3.5m の位置とし、鉄道振動については、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

盤面としてございます。

それでは、84 ページをご覧ください。

予測方法ですが、工事の施行中、建設機械の建設作業騒音についての予測式については、84 ページの下ほどにある予測式にございます、点音源の伝搬理論式を用いてございます。

それでは、85 ページをご覧ください。

予測条件、真ん中のほうにございます c の予測条件でございますが、音源の位置については 85 ページの下の図 8.1-11 にございますとおり、敷地境界から 2.5m 内側にあるものとして断面予測を行ってございます。予測地点は、敷地境界の地上から 1.2m の高さとし、建設機械と予測地点の間には仮囲いを設置するものとしてございます。

それでは、87 ページをお開きください。

建設機械の騒音のパワーレベルでございますが、87 ページの表にございますとおり、各トラッククレーン、クローラクレーンなど、ご覧のと通りの騒音パワーレベルの設定をしてございます。

それでは、隣の 88 ページをご覧ください。

建設機械の稼働に伴う建設作業振動でございます。こちらの下の真ん中、中ほどにございます予測式ですが、こちらの振動波の距離減衰式を用いてございます。

それでは、89 ページをご覧ください。

こちらの中ほどにあります c の予測条件ですが、こちら 89 ページ下の図 8.1-14 をご覧ください。こちら、振動源となる建設機械ですね、敷地境界から 2.5m 内側にあるものとして断面予測をしております。予測地点は、敷地境界線上の地盤面としてございます。

それでは、90 ページをご覧ください。

建設機械の振動レベルでございますが、こちら 90 ページ、表 8.1-21 にあるとおりの振動レベルを設定してございます。

それでは、91 ページをご覧ください。

91 ページ、工事の完了後の鉄道騒音でございます。工事の完了後の列車の走行に伴う鉄道騒音の予測ですが、「在来線高架鉄道からの騒音予測手法案について」という騒音予測、騒音制御という、こちらのほうに準拠して、表 8.1-15 に示す手順に従って行っております。

それでは、94 ページにお進みください。

94 ページ、予測条件でございます。工事完了後の列車走行に関する予測条件ですが、下の表 8.1-23、8.1-24 にありますとおり、列車長、列車速度及び列車本数、これにつきましては、

現況と同程度となっております。また、品川駅には全列車が停車し、北品川の駅には普通のみが停車するという予測条件でございます。

それでは、95 ページをご覧ください。

まず、表 8.1-25 なのですが、列車速度に関する予測条件となっております。この T-1～T-7 ですが、特に T-2 ですが、こちらは品川駅に近い場所として、S 字カーブのある区間で、かなり予測条件としての速度が遅くなっている場所となっております。

下の表 8.1-26 をご覧ください。列車本数に関する予測条件でございますが、泉岳寺駅～品川駅区間、下りが 382 本、上り 376 本でございます。一方、品川駅～新馬場駅につきましては、下りが 382 本、上りが 381 本となっております。

それでは、99 ページにお進みください。

列車の走行に伴う鉄道振動でございますが、こちら、b の予測式をご覧くださいますと、予測基準点の振動レベルから距離減衰及び内部減衰の相当分を引く形で算出をしております。それで、基準点の振動レベルというものは、工事完了後の高架橋と類似している京浜急行線の高架橋区間の現地調査から求めた基準点振動レベルの推定式を用いて算出しているという状況です。

100 ページをご覧ください。

100 ページの中ほどの下にございます予測条件ですが、列車速度につきましては、表 8.1-30 に示すとおりでございます。d の予測断面図ですが、こちら、騒音と同様ですが、予測地点は地盤面となります。

101 ページをご覧ください。

予測結果でございますが、こちらのほうは、評価とあわせて御説明をさせていただきます。

それでは、104 ページにお進みください。104 ページ、環境保全のための措置でございます。

まず、工事の施行中です。予測に反映した措置としては、敷地境界付近に仮囲い、高さ約 3m を設置するとしてございます。予測に反映しなかった措置でございますが、まず、工事に当たっては、低騒音及び低振動の工法、建設機械を採用し、最新の技術、建設機械などを積極的に導入するとしております。また、現場周辺の状況を勘案し、長時間連続する作業を避けるなど、作業時間の調整を行うとしてございます。3 つ目には建設機械の配置に配慮し、作業が 1 か所に集中しないよう工事工程の調整に努めるなどとしてございます。工事の完了後でございます。まず、予測に反映した措置としては、ロングレールを採用する、あるいは防音壁を設置する、高さ約 1.5m の防音壁、あるいはバラスト軌道を採用するとしてございま

す。予測に反映しなかった措置としては、レールの重軌条化について検討し、鉄道騒音あるいは振動の低減に努める、あるいは、車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪やレールの摩耗等に起因する騒音・振動が増大しないよう維持管理に努めるとしてごさいます。

それでは、105 ページをご覧ください。評価でございます。

評価の指標につきましては、工事の施行中については、まず、建設作業騒音については、騒音規制法に基づく「特定建設作業の騒音の規制に関する基準」又は環境確保条例に基づく「指定建設作業に係る騒音の勧告基準」としてごさいます。

工事の施行中における建設作業振動については、振動規制法に基づく「特定建設作業の振動の規制に関する基準」又は環境確保条例に基づく「指定建設作業に係る振動の勧告基準」としてごさいます。

工事の完了後における列車の走行に伴う騒音については、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に基づき、騒音レベルの状況を改良前より改善することとしてごさいます。

工事の完了後における列車の走行に伴う鉄道振動については、現況値を大きく上回らないこととしてごさいます。

まず、工事の施行中にごさいます。106 ページをご覧ください。建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果及び評価の指標でごさいます。敷地境界上の予測地点における予測結果はこちら、表を見ていただきますと、73dB～80dB とあり、各工種とも評価の指標である環境確保条例または騒音規制法に基づく規制基準を下回っており、評価の指標を満足するとしてごさいます。

それでは、107 ページをご覧ください。

次に、建設機械の稼働に伴う建設作業振動でごさいます。下の表 8.1-36 をご覧ください。こちら、敷地境界上の予測地点における予測結果、57dB～70dB となっております。各工種とも評価の指標である振動規制法に基づく規制基準または環境確保条例に基づく勧告基準と同等または下回っており、評価の指標を満足するとしてごさいます。

108 ページをご覧ください。

列車の走行に伴う鉄道騒音でごさいます。下の表 8.1-37 をご覧ください。こちら、列車の走行に伴う鉄道騒音の予測結果及び評価の指標を示してごさいますが、予測結果としては、昼間で 51dB～57dB、夜間で 46dB～52dB となっております。いずれも現況値を下回って

おり、評価の指標を「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」、これにおける騒音レベルの状況を改良前より改善すること、これを満足してございます。

それでは、109 ページをご覧ください。

今度は、列車の走行に伴う鉄道振動でございます。下の表 8.1-38 をご覧ください。計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に 12.5m の地点の予測結果なんですが、こちらの表にございますとおり、48dB～56dB となつてございまして、いずれも現況値と同等又は下回っており、評価の指標である現況値を大きく上回らないこと、これを満足するとしてございませぬ。

説明は以上となります。

それでは、資料の 1 ページにお戻りください。

資料の 1-1、1 ページ目でございます。都民の主な意見及び関係区長の意見はそれぞれ別紙 1 のとおりでございます。

それでは、2 ページ目をご覧ください。都民の主な意見でございます。

近くのマンションに居住する者です。年末の説明会では、線路を 10m ほど高くするが、線路から 10m 離れた地点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。しかし、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。ぜひ、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くださるようお願いいたします。

2 番目です。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電車が走行すると、予測位置は地盤の低い東側ではかなり下方の地点になり、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。高層集合住宅の高層階では、鉄道軌道の上から抜ける騒音が直接到達するため、上層階に居住する住民が受ける振動・騒音は予測値に抑えられるか疑問です。

その次です。また、この箇所は R がきつい S 字形状の軌道になっているため、車輪とレールが接触して大きな摩擦音を発生しています。高架橋が現状の軌道より東側にずれて建設されることを考えれば、港南 2 丁目の住民にとり、振動・騒音発生源はより近くに移動することになります。

以上のとおり、騒音に対する懸念が強いため、この区間について特段の配慮した防音対策を講じてほしいというものです。

次に、関係区長の意見でございます。

まず、港区長です。「建設作業に当たっては、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」という意見です。

次に、品川区長からです。「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。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」という意見でございました。

これらを踏まえまして、担当委員であります坂本委員に項目検討をお願いしたところ、意見ありとしてございます。意見につきましては、3 ページをご覧ください。読み上げます。

まず1つ目でございます。「本事業は工事が長期間にわたる上、予測値が勧告基準と同程度の工種があること、また、夜間にも工事が実施されることから、周辺住民に対して工事内容を十分に説明するとともに、環境保全のための措置を徹底し、騒音・振動の影響を低減するよう努めること」としてございます。

2つ目です。「工事の完了後における鉄道騒音について、高さ方向の予測を2地点で実施しているが、本事業区間については高架に近接して中高層の住宅等が存在し、かつ、急曲線区間があることから、完了後の鉄道騒音の実態を適切に把握し、必要に応じてより一層の環境保全のための措置を検討すること」としてございます。

意見の取り扱いの事務局案としては、「指摘の趣旨を答申案に入れる」としてございます。

説明は以上でございます。

○平手部会長 それでは、坂本委員、何か補足することはございますでしょうか。

○坂本委員 都民の意見にもありますとおり、この工事区間の近くにはマンションがたくさん立地してしまっていて、高さ方向の予測が必要であろうということは推測されるんですけども、ただ、高さ方向の予測が2地点で実施されているが、ということなんですけれども、もう一つ特に言わなきゃいけないのが、線路の線形が変わるところがあって、線形が変わると、線路が遠くなるおうちと、逆に線路が近くなるおうちは半々に存在するんですけども、この高さ方向の予測が、資料編にしか載ってないんですけども、2地点というのがいずれも遠くなるほうでしかやっていないので、ちゃんと、都民の意見を出されている方は、近くなるほうに住んでいらっしゃるんで、そちらもちゃんと配慮すべきだというのが2番目の意見です。

それからもう一つ、この京急の線路なんですけれども、勾配がきつところがあって、そこで、軋み音が発生するんですけれども、その軋み音について予測をちゃんとしているのかという記述がこの書籍の中にはないので、予測をしているんだったら、しっかり、どういうふうにパワーレベルを設定したかというようなことを書いておいていただきたいというのが2点目です。予測法については、昭和五十何年の東京都の手法を用いているんですけれども、その手法に示されているのは、レールの転動音と、それから高架構造物音、この2つをパワーレベルを設定することが規定されていて、その点については書いてあるんですけれども、この地点特有の軋み音については記述がないので、そこをしっかりと記述してくださいというのが2つ目の意見です。

以上です。

○平手部会長 それでは、御質問等がございましたら、お願いいたします。

○坂本委員 よろしいですか。

質問なんですけれども、108 ページに予測結果と評価の指標が書いてあって、例えば、T-4とかT-5、昼間、予測値と現況値が68dB～56dBとか69dB～56dBとか10dB以上下がっているんですね。これ、ちょっと誤解を招くんじゃないかと思うので、10dB以上も鉄道騒音が低減するような対策をしたのかというふうに疑問を持たれる記述ではないかと思います。

これ、実際には、どうなんでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 今のところ、環境保全のための措置で104 ページに記載がございます。当然、現況と予測値、いわゆる予測値になりますと、予測に反映した措置が反映されていると、その中の予測に反映した措置としては、ロングレールを採用するとか、あるいは防音壁、あるいはバラスト軌道を採用するといったことについて、このT-4なりT-5、これの予測値にはそれが反映されているというふうになっています。

○坂本委員 そうすると、対策によって10dB以上下がったというふうな理解でよろしいんですか。

現況値というのは、道路交通音を含めた実測値なんじゃないかなと推測するんですけれども、そうだとすると、鉄道騒音だけを評価していることにはなっていないですよ。

鉄道の指針は、趣旨は、改変したときに、前よりも鉄道騒音が大きくなってはならないということなんですけれども、それは鉄道騒音だけを評価すべきであって、この68dBというのは、道路交通騒音が卓越している値なのではないかなと思うんですけれども。

○真田アセスメント担当課長 測定方法については、54 ページのほうに記載がございます。

鉄道等の測定に関しては、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」、こちらに書いていますとおり、列車の単発騒音暴露レベルの測定結果をもとに、時間帯ごとの列車本数を乗じて算出し、予測をしております。

○坂本委員 そうすると、道路交通音の影響はない測定をしているということですか。

○真田アセスメント担当課長 当然、単発騒音暴露レベルを測定しているので、極力道路交通騒音を排除というか、そうでない列車騒音のものを拾い、単発騒音暴露レベルの列車の騒音を拾い出して測定しているというものでございます。

○坂本委員 はい。

○平手部会長 今のお話で、61 ページに鉄道騒音の結果が出ていますよね。T-1～T-7 まで、この値と、先ほどの 108 ページの表の数字は合っているんですが、これを見ますと、ハイフンというのかな、マイナスの記号のところがありまして、そこが注 3 にマイナス記号は、車、人、その他の影響による欠測を示すと書いてありますから、車の影響があったところはデータとして載せてないということがここで表明されているんじゃないでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 騒音のレベルに差がない場合には、ここに書いてあるとおり、車とか人の、その他の影響により鉄道騒音がどれだけかわからないので欠測になっているということですので、測れているところについては、鉄道騒音による測定をしているということでございます。

○平手部会長 だとすると、逆にずれているというか、ということですよ。要するに、現況と予測が、今後かなり。

軋み音というのは、どういう扱いになっているんですか。あそこはかなり軋みがやっぱりあるので、行ってみると、記憶に残っているぐらい軋んでいるところだから、だから、その音が予測ではなくなったのか、どういう扱いになっているのか、先ほどおっしゃったのではちょっとわからないので。

○真田アセスメント担当課長 これは資料編の 259 ページをご覧ください。

こちらの予測式の適用範囲というのがございまして、こちらで今回予測している予測式、「在来線高架鉄道からの騒音予測手法案について」というものでございますが、こちらに関して適用条件がございまして、ここに述べてあるとおり、路線が平坦で直線であるとか、あるいは、継ぎ目を溶接したロングレールであること、あるいはバラスト軌道であるとか、あと、保線の状況が良好であることというものがございまして、軋み音というのは当然ながら急曲線において出るものですから、今回の適用範囲においては、この路線が平坦で直線である

こと、ということからすると、軋み音については入っていないということになります。

○日下委員 素朴な疑問なんですけれども、今の話は、実際に実測した値とつくった後の将来の予測の値で結構予測が下がっているから、何かその対策の効果で下がっているのか、それとも実測にそもそも鉄道以外の、自動車とかの影響も入っちゃっているから高目に出ているのかという、そういう議論だというふうに理解してよろしいですか。そういう理解をまず確認してからコメントしたいんですけれども。

○真田アセスメント担当課長 今回、Tz-1、高さ方向に予測しているところについては、現況については当然現況のように騒音を測定していますけれども、予測値がかなり、この資料編に載っているんですけれども、資料編の 280 ページをご覧くださいますと、やはり Tz-1 と Tz-2 について、鉄道騒音の高さ方向を予測してございます。Tz-1 というのが、次の 281 ページをご覧くださいたいんですが、こういう八ツ山橋の近くで測定しているものでございます。それで、Tz-1 については、高さ 1.2m だと、現況値が 73dB で予測値が 53dB となっておりますので、予測値については先ほどの測定の条件からすると、軋み音というのは入っていないというふうに考えますという評価書案になってございます。

○日下委員 非常に素朴な疑問なんですけれども、そもそも、この現況値に対して、このいろいろ用いている予測式で現況をどれぐらい再現できているかという確認はしているんでしょうか。

○真田アセスメント担当課長 当然、現況値については、計画地点、水平方向に 19m、Tz-1 については最寄り軌道の中心から水平に 19.0m の地点で、一応現況については測定はしております。ですので、ここについても鉄道騒音について単発騒音暴露レベルを測定していますので、鉄道騒音としての現況値は再現できていると考えます。

○日下委員 その実際に実測した値とこの予測式で予測した値が基本的には合っている。

○真田アセスメント担当課長 先ほどの御説明させていただきました在来線高架鉄道の騒音予測手法案に即しているということは、そのとおりなんですけれども、では、必ずしもその、それが軋み音まで再現されているかという、そこは再現されていないというのは、この評価書案、資料編から読み取れます。それが条件ということで、今のところは、この手法案については路線が平坦で直線であることというものについて予測式が適用できます。

○平手部会長 議論がかみ合っていないと思うんですが、日下委員のお話は、今、予測値、だから、現況値のほうに予測値の式が反映されているかという御質問です。

○日下委員 そうですね。それがそもそも。

○平手部会長 基本的には反映されていないですよ。現況値は現況値ですよ。測定値からやっているわけですから。単発騒音暴露レベルという測定値を用いて構成し直した等価騒音レベルであって、それは測定値です。予測値のほうは予測値で、測定値のほうは軋み音が入っている可能性がありますよね、予測値のほうは先ほどあったようにロングレールを使っているんで軋み音は恐らく考慮されてないということだと思います。

という理解でよろしいですよ、坂本委員。

○坂本委員 はい、そうです。

○日下委員 そうすると、その式の誤差みたいなもので、この違いが大きく出ているという。

○平手部会長 いや、ですので、現況値と測定値が10dBぐらい違うということはエネルギーで100分の1違うので、相当な違いなんです。ちょっとした違いではないので。だから要するに、恐らく軋み音の問題がやっぱり現況では大きくて、それがやっぱり現況値のほうには反映されていると、予測値には反映されていないところに差が出たということで、予測のほうで、もし、軋み音が出ないような形で対策をとっているとすれば、非常に好ましいことだと思うんですけども。

○日下委員 それは対策をとらなかった場合にどうなるかという計算はできないんですか。

要するに、私が言いたかったのは、ちょっと私の理解が間違っているかもしれないので、教えてほしいんですけども、現況というのは実測ですよ、普通は何かモデル式があったら、まずそれが再現できているかということを確認しますよね。アセスだと余り確認しない感じなんですけれども、一般的な研究では確認しますよね。それが合っていて誤差がこれぐらいあると、合っている、合っていないという議論をして、その後、何か変えた場合の予測をするわけですね。そうすると、そもそも今の条件のままの実況が……

○平手部会長 その辺ちょっと私も専門じゃないので、その点、ちょっとお聞きしたい。

軋み音の予測というのはできるんですか。

○坂本委員 軋み音、まず、このT-4、T-5、T-6あたりで軋み音が出ているかどうかは、これは恐らくT-4、T-5って出るところではないような気がするんですけども。

まず、軋み音は、データはないので、測定、例えばこれでも類似地点でやっていますけれども、そういうふうに、実際にあるところからデータを持ってきて、パワーレベルを設定するしかないです。そうやってやると。

これ、何でこんなに13dBも下がるのかが何でかなというのが僕も素朴な疑問なんですけれども。

予測式は、あくまで伝搬の式であって、パワーレベルをどうするかというのは、これだと類似地点から持ってきているのでしたっけ。

○真田アセスメント担当課長　そうです。

○平手部会長　昼間と夜間とでかなり違ってきますよね、値自体が。予測値自体も。そうすると、これ、時間帯、時間区分というのがこの61ページのほうには等価騒音レベルの、どのぐらいの時間範囲とっているのかということについてはどこか記述ございましたか。

○坂本委員　これ、環境基準の等価騒音レベル、環境基準の時間区分ですか、夜間と昼間って。

環境基準で規定されている時間区分だとすると、昼間が朝の6時から夜の10時、夜が夜の10時から朝の6時。

○平手部会長　そうですね。

○真田アセスメント担当課長　T-4とかT-5についての現況と予測値が昼間で56dBと68dB、あるいは56dBと69dBということで、10dB以上下がっている、この理由については、評価書案を見直してみると、T-4とT-5について予測と現況で12dBあるいは13dB下がるということについては、予測式の手順で示されているような手順に従って予測した結果、例えば、91ページに予測手順が記載されておりますけれども、こちらに沿ってシミュレーションをした結果、12dBあるいは13dB下がったということになってございます。

まず、T-4とT-5なんですけれども、10dB～13dB下がっているというのは、現況が防音壁がないということなんですけれども、将来的には1.5mでしたか、防音壁がつくということで、それで10dB～15dBぐらいは見込めるだろうということで下がっているということです。

もう一つ、現況の再現の確からしさについては、確認をした上で、回答を申し上げたいと考えてございます。

○坂本委員　ということは、防音壁という対策があって、その効果で大きく重なっているということですね。

○真田アセスメント担当課長　今は、防音壁はございません。

○坂本委員　今はないのが今度できるから差があるということですね。はい、わかりました。

○平手部会長　それでは、ほかに何か御質問ございますでしょうか。

○藤倉委員　今の件に関係してなんですけれども、騒音の、答申に入れる意見はこれでよいかと思うんですが、やはり108ページの、ただいま、この場でこのように議論になったように、何でこんなに下がるのかということについては、評価書案から評価書にするときに説明

を入れるよう、事務局からの口頭レベルでなりで事業者にきちんと伝えたほうがいいんじゃないかと思います。少なくとも今わかっているのは、距離が高架で遠くなるし、かつ防音壁があるから地上 1.2m で測れば、このぐらい下がるんだということですよね。かつ、もう一つ言うと、住民の方が心配されているのは、中高層の住宅にむしろ近づくじゃないかという点も、この 108 ページとかの、この評価書案の結論部分では見えないので、そのあたり、もうちょっときちんと記載するよう伝えていただければいかがかと思うんですが。

○真田アセスメント担当課長 そのように事業者のほうに、ただいまの趣旨を踏まえまして、きちんと伝えてまいりたいと考えております。

○平手部会長 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、騒音・振動につきましては、「指摘の趣旨を答申案に入れる」ということといたしたいと思います。

次に、日影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、評価書案の 110 ページをご覧ください。110 ページ、日影でございます。

まず、現況調査です。調査事項につきましては、日影の状況あるいは日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等の状況でございます。調査地域です。調査地域は、事業区間の周辺としてございます。

それでは 111 ページをご覧ください。調査方法です。

まずここでは既存資料の調査について記載をしております。111 ページの表をご覧ください。既存資料調査については、区の資料やゼンリンの住宅地図や日影条例などを収集して整理をしております。

それでは 112 ページをご覧ください。調査結果でございます。

日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等の状況でございます。これにつきましては 115 ページをご覧ください。先ほどの騒音のところでも御説明しましたが、事業区間の周辺には、水色の教育施設が 14 施設、あるいはオレンジ色の福祉施設が 26 施設、紫色の医療施設が 8 施設、このように設置をされています。今回計画している高架橋の区間周辺には、教育施設が 2 施設、福祉施設が 1 施設設置されておりますけれども、40m～80m 高架橋から離れており、現高架橋による日影の影響は受けていないと考えられるとしてございます。

それでは既存建築物の状況ですが、こちらはちょっと 65 ページにお戻りください。

こちら、品川駅の付近は主に商業系の施設あるいは事務所系の施設、宿泊・遊興系施設が多くなっておりませんが、北品川駅の付近は住居系の住宅系の建物（住商併用建物含む）が多く立地しております。建築物の階数なんですけれども、品川駅付近につきましては16階以上の高層建築物が多いのですが、北品川駅の付近については3階建て以下の建物とか、あるいは4階以上7階以下といった中層の建物も多く立地しているという状況でございます。

それでは117ページをご覧ください。今度は法令による基準でございます。

隣の118ページをご覧ください。北品川駅の付近については、近隣商業地域及び一部の準工業地域になっておりまして、指定容積率400%となっております。そのために日影規制の対象とはなってございません。計画線沿線の日影規制なんですけど、北品川駅付近の東側にあります黄色で示す第一種住居地域のみ指定されているという状況でございます。

それでは119ページをご覧ください。予測でございます。

予測事項については、冬至日における日影の範囲、日影となる時刻及び時間数等の日影の状況の変化の程度でございます。予測の対象時点、これは工事の完了した時点としてございます。予測地域ですが、対象事業の種類及び規模並びに地域の概況を勘案し、事業区間の周辺としてございます。予測方法でございます。予測については、鉄道施設による時刻別日影図及び等時間日影図を作成することにより予測してございます。

それでは120ページにお進みください。予測結果です。

まず時刻別の日影図でございます。

121ページをご覧ください。日影規制のある事業区間周辺で冬至日の午前8時～午後4時までの日影を予測した結果でございますが、図の真ん中にあります北品川駅付近の第一種住居地域においては午前10時～午後4時までの時間帯で日影が生じると予測されてございます。

それでは続きまして122ページをお開きください。今度は等時間の日影図でございます。

こちらに示しますのは、高さ4mにおける4時間の等時間日影線の生じる範囲を示してございますが、敷地境界から5m未満、2.5時間の等時間日影線の生じる範囲は敷地境界から10m未満となっております。建築基準法及び東京都の日影に関する条例に定める規制時間を超える日影は生じないと予測してございます。

それでは123ページにお進みください。123ページ環境保全のための措置でございます。

まず、予測に反映した措置としては、事業の実施に伴う日影の状況を可能な限り回避または低減するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮するとしてございます。

評価でございます。事業の実施による日影の原因となる鉄道施設は建築基準法及び東京都の日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例の規制対象となるものではないが、評価の指標としてこの法律及び条例の基準を参考として評価してございます。工事の完了後において鉄道施設の構造及び高さに配慮し、測定面の高さ 4m において建築基準法及び都の日影条例の規制時間を超える日影は生じないことから、評価の指標を満足するとしてございます。

説明は以上でございます。

それでは、資料の 4 ページにお進みください。資料 1-2 でございます。

今回、都民の主な意見、関係区長の意見、ともにございませんでした。

項目検討につきまして担当の平手委員に項目検討をお願いしたところ、今回、意見なしとさせていただきます。

説明は以上でございます。

○平手部会長 日影につきましては、私が担当いたしました、補足意見はございません。

それでは、御質問等がございましたらお願いいたします。

よろしいですか。

それでは、日影につきましては、「意見なし」とさせていただきます。

次に、景観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 それでは景観でございます。評価書案の 137 ページをお開きください。137 ページ景観でございます。

まず、現況調査です。

調査事項でございますが、工事の完了後における鉄道の施設が周辺の景観に及ぼす影響を予測・評価するため、地域景観の特性や代表的な眺望地点及び眺望の状況などについて調査してございます。

調査地域です。既存資料調査につきましては、事業区間の周辺について既存資料による調査をしてございます。

現地調査でございます。事業の実施による眺望の変化が確認できるよう、最寄り軌道中心から 100m までの範囲を現地調査の範囲としてございます。

調査方法です。調査方法は既存資料及び現地調査でございますが、まず、既存資料調査でございます。138 ページをご覧ください。138 ページに示すような既存資料の収集・整理によって調査をしてございます。

139 ページをご覧ください。現地調査です。

まず、地域景観の特性なのですが、調査地域を踏査し、地域景観の特性を把握してごさいます。代表的な眺望地点及び眺望の状況でございませう。まず代表的な眺望地点の選定については、鉄道施設が容易に見渡せると予測される場所、眺望がよい場所、不特定多数の人の利用頻度や滞留度の高い場所などを代表的な眺望地点として選定してごさいませう。眺望の状況については、写真撮影により把握をしてごさいませう。

140 ページをご覧ください。調査結果でございませう。

まず、地域景観の特性なのですが、今回の事業区間ですけれども、品川駅についてはホテルや商業あるいは業務系のビルが立地している地域でございませう。また、品川駅の周辺地域というのは田町と品川駅の間に計画されている新駅あるいはリニア中央新幹線の整備など、今後さまざまな開発が見込まれるというエリアでございませう。一方、北品川駅の付近は旧東海道沿道地区であり、かつての宿場町の歴史を伝える街並みが残る住居系の地域であるが、店舗と併設の住居や中高層のマンションも見受けられるという地域でございませう。

代表的な眺望地点及び眺望の状況でございませうが、これについては 141 ページをご覧ください。141 ページにございませう No. 1～No. 6、これらの地点を眺望地点として選定をしてごさいませう。事業区間の周辺は地形がほぼ平坦で住宅や商業施設等密集してごさいませうので、事業区間を見渡せる場所については、踏切や道路上、事業区間の西側に並行している第一京浜の歩道などに限られるという状況でございませう。

142 ページをご覧ください。こちら、土地利用の状況とか都市の景観の保全に関する方針についてですけれども、こちら 144 ページをちょっとご覧いただけますでしょうか。こちらに掲載してごさいませうのは、港区の景観計画とか品川区の景観計画、こちらに示されております地区について示したものでございませう。事業区間の大部分については、品川駅については港区の景観計画で指定された品川駅・新駅周辺景観形成特別地区という青色のラインで囲まれたところになります。一方、品川区で景観計画で指定された重点地区（旧東海道品川宿地区）に位置しているというところでごさいませう。

品川駅の付近については、品川駅・新駅周辺景観形成特別地区に指定されて、景観形成の目標としては、「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街並みを育むこと」とされています。一方、北品川駅の付近については重点地区（旧東海道品川宿地区）に指定されており、景観形成を具体的に進めていくため、品川区景観計画の運用指針が作成されているというところでごさいませう。

重点地区なのですが、144 ページご覧いただきますと、オレンジ色の A 地区、緑色の B 地

区、黄色のC地区に分かれておりまして、届出対象、規模などをそれぞれ地区ごとに定めているということです。また、旧東海道及び北馬場通りは景観重要公共施設に指定され、重点地区の景観形成目標としては「旧東海道の歴史と文化を伝え、賑わいを創出する景観づくり」とされています。また、重点地区の独自の景観形成基準を品川区で設けて設定をしているということです。

それでは146ページにお進みください。146ページ予測でございます。

予測事項でございます。主要な景観要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度、また代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度を予測事項としてございます。予測の対象の時点としては、工事の完了した時点です。予測地域は、事業区間の周辺としてございます。予測方法です。主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度について予測をいたしますけれども、工事の完了後に新たに出現する景観構成要素による地域景観の特性の変化の程度を予測しています。代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度については、フォトモンタージュをつくり現況と比較して変化の程度を予測しております。

これらを踏まえました予測結果でございますが、こちら評価とあわせて御説明をさせていただきます。

それでは、154ページにお進みください。154ページ、環境保全のための措置でございます。

まず、予測に反映した措置としては、事業の実施に伴う景観への影響を可能な限り回避または低減するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮するとしております。予測に反映しなかった措置としては、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て、周辺環境や地域景観になじむよう材質、色彩等に配慮するとしてございます。また、高架橋や駅舎の形状や意匠などは地域の景観づくりに寄与するよう配慮する。港区における品川駅・新駅周辺景観形成特別地区においては、風格ある街並みを育む形状・意匠、設備配置に努め、品川区における重点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るとしてございます。踏切を除去し、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図り、にぎわいのあるまちづくりの実現に寄与するということにしてございます。

それでは、155ページにお進みください。8.4.4の評価でございます。

評価の指標は、港区が策定した港区景観計画で示されている品川区・新駅周辺景観形成特別地区の景観形成の目標である「東京の南口の玄関として、風格とにぎわいのある魅力的な街並みを育むこと」と、また、品川区が策定した品川区景観計画で示されている重点地区の

景観形成の目標である「旧東海道の歴史と文化を伝え、賑わいを創出する景観づくりに寄与すること」とし、環境保全のための措置等を勘案して評価をしてございます。

まず、主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度でございます。予測結果では、事業区間の周辺においては、工事完了後の主要な景観については鉄道施設あるいは低層及び中高層建築であるため主要な景観の構成要素はほとんど変化しないとしております。また、完成後の鉄道施設の高さなのですが、周辺の建築物などを大きく上回ることはなく、鉄道施設は事業区間周辺の都市的要素と融合しているため、地域景観の特性もほとんど変化しないというものでございます。また、環境保全の措置に記載のあるとおり、鉄道施設の材質や色彩等は周辺景観との調和に配慮するため、評価の指標をそれぞれ満足するとしてございます。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度でございます。まず予測では、代表的な眺望地点からの眺望は鉄道施設や中高層建築物などといった都市景観となっているとしてございます。その中に新たな都市的要素として高架橋等の鉄道施設が加わり、眺望の変化が認められるものの、鉄道施設は周辺環境と一体となった都市景観となるとしてございます。

それでは、149 ページをお開きください。149 ページでございます。

こちらは、第一京浜から品川駅のほう、京浜急行の品川駅の写真でございます。上の図が現況の写真で、下の写真が完成時のパース、完成予想図となっております。完成後は品川駅のホームは地平に位置して新たな駅舎が出現しますがけれども、周辺の建物を超える高さではなくて、周辺景観と一体となった都市景観になると予測をしてございます。

それでは 151 ページをお開きください。こちらは、北品川駅の東側にあります旧東海道の写真でございます。上の図が現況で、下の図が完成後の図でございます。新たに高架橋が出現しますがけれども、周辺を超えるような高さではなく、周辺景観と一体となった都市景観になると予想をしてございます。

それでは 152 ページをご覧ください。今回、高架になります北品川の写真でございます。上の図が現況の北品川駅、下の図が高架後の北品川駅の写真、完成予想図でございます。旧の駅舎が撤去されて高架化された駅舎が出現するけれども、周辺建物を大きく超える高さではなく、周辺景観と一体となった都市景観になると予測しています。

なお、152 ページの下の図というか写真の右下には、駅舎のデザインについては今後、詳細な検討を行うと記載をしてございます。また、今回の事業により踏切が除却されることにより、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることとしております。

155 ページにお戻りください。155 ページの先ほどの続きでございます。

踏切が除却されることで、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることができるということで、にぎわいのあるまちづくりの実現に寄与するとしております。さらに、高架橋等の鉄道施設の形状や意匠などを地域の景観づくりに寄与するよう配慮するため、評価の指標をそれぞれ満足するとしてございます。

説明は以上でございます。

それでは、資料の 5 ページにお進みください。今回、都民の意見は景観についてはございませんでした。関係区長の意見としては別紙のとおりでございます。

それでは、6 ページをご覧ください。資料の 6 ページでございます。

品川区長から 3 つ意見が出ております。まず、「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」という意見です。次に「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」という意見でございます。3 つ目は、「P152 の No.5 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。」という意見でございます。

これに関しまして、事業者のほうから見解が示されてございます。

まず 1 つ目については、そのように記載するよう検討するという見解が示されております。2 つ目については、意見のとおり修正するという見解を示しております。3 つ目については、今回北品川駅のことなんですが、高架橋や駅舎についての形状意匠、これにつきましては地域の景観づくりに寄与するよう配慮していくとし、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という見解を示してございます。

これらを踏まえまして、担当委員の平手委員に項目検討をお願いしたところ、今回「意見なし」とさせていただいております。

説明は以上でございます。

○平手部会長 それでは、景観は私が担当いたしましたので、私のほうから補足させていただきます。

まず、品川区長の意見については、140 ページの内容が、これは見解書の 34 ページのほう

に書かれております、対応策。これについては34ページに書かれておりますが、140ページのアの地域景観の特性のところに内容的に景観のところが書かれてないんじゃないかという御指摘でしたので、そのように書き直すという、多少修正するというところでございます。

それから、144ページあたり、図の8.4-2、これはちょっと図の記号が若干違っていているということのようでございます。景観重要公共施設、青丸のところがちょっと足りないということ。それから紫色の枠ですね、紫色のラインになっているところも図がちょっと違うのでということで、そのあたりのことが書いてございます。

それから、3のコメントにつきましては、152ページですね、この図ですけれども、これ、ご覧のようにのっぺりとしたコンクリートの壁のようになっているので、このような御意見があったかと思うんですが、実際にはこれは駅舎のデザインがここにあらわれますので、先ほど事務局から説明がありましたように、その辺の配慮をするということでしたので、ここは重点地区になっていますから品川区と協議があるんですよね。ですので、これについては特に意見をつける必要はなかろうということで、全体として意見なしとさせていただきます。

以上でございます。

それでは、何か御質問等がございましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。

それでは御意見ないようですので、景観につきましては「意見なし」とさせていただきます。

それでは、本案件の項目別審議は全て終了いたしましたので、引き続き総括審議を行います。

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7ページをご覧ください。こちらのほうで、今回の京浜急行電鉄湘南線の連続立体交差事業における都民の意見を聴く会が6月5日に開催されております。そちらのほうの概要について御説明させていただきます。

まず事業計画でございますが、「周辺の敷地は、この計画が直上型の設計ではないため立ち退きになり失われる。そして、不必要な区画道路をつくり、この道路の脇の横町という聞いたこともないようなものをつくることは、現実問題として考えられない。いかにして高架化による立ち退きを少しでも減らすか、その努力をしていただきたい」というものです。

2番の景観でございます。「史跡・文化財という項目が外されているのは非常に残念である。

この旧東海道品川宿地区は、かなりの長きにわたって東海道自体だけではなく横町までもが昔のままの近い幅で残っているため、品川区だけではなく東京都にとっても貴重な地域だからである」、「敷地の形状や道路や横町などが完全に無視されている。環境影響評価の中に史跡・文化財が入っていないのは、そういうものがないためと説明されているが、それではなぜ、景観や貴重な旧東海道が無視されるのかが大きな疑問である」、「旧東海道品川宿という非常に貴重な歴史遺産を、なるべく手づかずで残していただきたい」という御意見でございます。

それでは8ページをお開きください。「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」に係る環境影響評価書案について（案）でございます。

第1審議経過でございます。

本審議会では、平成29年12月21日に「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」環境影響評価書案（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における審議を重ね、都民及び関係地域区長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

付表については9ページに示すとおりでございます。

第2に審議結果でございます。

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。

なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。

騒音・振動でございます。

1 本事業は工事が長期間にわたる上、予測値が勧告基準と同程度の工種があること、また、夜間にも工事が実施されることから、周辺住民に対して工事内容を十分に説明するとともに、環境保全のための措置を徹底し、騒音・振動の影響を低減するよう努めること。

2 工事の完了後における鉄道騒音について、高さ方向の予測を2地点で実施しているが、本事業区間については高架に近接して中高層の住宅等が存在し、かつ、急曲線区間があることから、完了後の鉄道騒音の実態を適切に把握し、必要に応じてより一層の環境保全のための措置を検討すること。

としてございます。

以上でございます。

○平手部会長 それでは、御質問等がございましたらお願いいたします。

寺島委員。

○寺島委員 今、お読みいただいた都民の意見を聴く会で、景観のほうに史跡・文化財の項目が外されていると。45 ページでちょっと伺いたいんですけれども、「事業区間に指定・登録文化財は存在せず、周知の埋蔵文化財包蔵地は確認されていない」というふうに確かに書いてあります。これまで多分、私も経過は余り存じ上げないんですけれども、品川宿あるいは旧東海道のはっきりとした遺構が多分見つかっていないんだろうと思いますけれども、景観のところの図でしっかりと工事区間と旧東海道あるいは品川宿が重なっておりますので、そういうものが出る可能性はかなりあるんじゃないかというふうに思います。これまでに見つからないから行政としては指定のしようがないんですけれども、よく品川区の教育委員会等々と御相談いただいて、指導を受けて、もしそういう遺跡が発見されたら速やかに届け出ると。そういう品川区の窓口同志とうまく連絡をとってやっていただけたらというふうに思います。

以上です。

○真田アセスメント担当課長 今の貴重な御意見、事業者のほうにきちんとしっかり伝えてまいりたいと考えてございます。

○平手部会長 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、ほかに御意見ないようですので、ただいま説明した内容で次回の総会に報告いたします。

本日予定しました審議は全て終了しましたが、ほかに何かございますでしょうか。

特にないようですので、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。

傍聴人の方は退席してください。

(傍聴人退場)

(午前 11 時 23 分閉会)