

## 令和元年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第1回）議事録

■日時 令和元年4月19日（金）午前10時00分～午前11時26分

■場所 都庁第二本庁舎31階 特別会議室24

### ■出席委員

柳会長、平手第二部会長、池邊委員、池本委員、坂本委員、佐々木委員、寺島委員、西川委員、宮越委員

### ■議事内容

#### 審議

「（仮称）品川駅北周辺地区1街区、2街区、3街区、4街区開発事業」環境影響評価書案に係る項目別審議

⇒ 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。

平成 31 年度「東京都環境影響評価審議会」

第二部会（第 1 回）

速 記 録

平成 31 年 4 月 19 日（金）

都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 24

(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。定刻になりましたので、始めさせていただきます。

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

事務局から御報告申し上げます。現在、第二部会委員 11 名のうち、8 名の御出席をいただいております。定足数を満たしております。

○宮田アセスメント担当課長 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。

それでは、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、「(仮称)品川駅北周辺地区 1 街区、2 街区、3 街区、4 街区開発事業」環境影響評価書案に係る項目別審議とその他となっております。

○平手部会長 それでは、「(仮称)品川駅北周辺地区 1 街区、2 街区、3 街区、4 街区開発事業」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いたします。

○宮田アセスメント担当課長 それでは、お手元の資料の資料 1-1、1 ページをご覧くださいと思います。環境影響評価の項目、騒音・振動でございます。評価書案を用いまして御説明を進めさせていただきたいと思っております。

135 ページをご覧ください。騒音・振動でございます。

まず、現況調査でございます。騒音・振動の現況調査の調査項目及び選定理由は表 8.3-1 に示すとおりとなっております。

下をご覧くださいまして、調査方法をご覧ください。騒音の状況について、既存資料の調査は下記の記載のとおりでございます。

調査地点については 137 ページをお開きください。137 ページに騒音・振動既存資料調査

地点図を示してございます。調査地点は凡例に示します a、b、c の 3 か所となっております。

続いて現地調査となります。138 ページをお開きください。騒音・振動等現地調査地点図となります。環境騒音と振動は地点 A の 1 地点、道路交通騒音及び振動は主要道路沿線沿いの地点 1 から地点 5 となります。

136 ページにお戻りください。現地調査の部分の表 8.3-2、騒音・振動調査地点図の下のところに調査時間を記載してございます。※3、※4 でお示ししているとおりの調査時間となっております。

140 ページをお開きください。調査結果です。騒音・振動の状況に関しまして、既存資料による道路交通の騒音の状況は表 8.3-4 に示すとおりとなっております。各調査地点における道路交通の騒音レベルは、昼間が 66dB～72dB、夜間が 64dB～70dB であり、地点 a の夜間及び地点 c は環境基準を上回っている状況でございます。

141 ページをご覧ください。現地調査となります。現地調査による道路交通の騒音の状況は表 8.3-5(1)から(2)に示すとおりでございます。環境の騒音レベルは、平日の昼間が 62dB、夜間が 59dB、休日の昼間が 61dB、夜間が 57dB でございました。平日、休日の昼間、夜間とも環境基準値を上回ってございました。道路交通の騒音レベルは、平日の昼間が 60dB～69dB、夜間が 57dB～66dB、休日の昼間が 56dB～68dB、夜間が 55dB～65dB でございました。平日の夜間は地点 1、2、4 の 3 地点で環境基準値を上回っており、休日の夜間は地点 2 で環境基準値を上回ってございました。

143 ページをお開きください。次に、振動の状況です。既存資料による道路交通の振動の状況は表 8.3-6 に示すとおりとなっております。昼間、夜間とも道路交通振動に係る要請限度を下回ってございます。

144 ページをお開きください。現地調査による振動の状況は表 8.3-7(1)～(2)に示すとおりとなっております。環境の振動レベル、道路交通の振動レベルの平日、休日の昼間、夜間ともに環境基準値を下回っている状況となっております。

152 ページをお開きください。次に、予測となります。

予測事項は、工事の施行中において、建設機械の稼働に伴う騒音・振動、工事用車両の走行に伴う騒音・振動、工事の完了後において関連車両の走行に伴う騒音・振動としてございます。

次に、予測の対象時点です。工事の施行中における建設機械の稼働に伴う騒音・振動の予

測の対象時点は、各街区における建設機械の稼働に伴う影響が最大となるとされる時期とし、1街区、工事着工後9か月目、2街区、工事着工後16か月目、3街区、工事着工後10か月目、4街区、工事着工後11か月目としてございます。工事用車両の走行に伴う騒音・振動の予測の対象時点は、工事用車両の走行台数が最大となると予想される工事着工後18か月目としてございます。工事の完了後における関連車両の走行に伴う騒音・振動の予測の対象時点は、施設の事業活動が通常の状態に達した時点としてございます。

次に、予測地域です。工事の施行中における建設機械の稼働に伴う騒音・振動の予測地域は、騒音は工事区域敷地境界から200m程度の範囲、振動は工事区域敷地境界から100m程度の範囲としてございます。

153 ページにお進みください。工事の施行中における工事用車両の走行に伴う騒音・振動の予測地点、それから工事完了後における関連車両の走行に伴う騒音・振動予測地点につきましては大気汚染のページで御説明したいと思います。

85 ページをお開きください。図 8.1-12(1)になります。工事用車両の走行に伴う騒音・振動の予測地点は、地点1、3、4の3地点としてございます。

ページをおめくりいただきまして、86 ページをご覧ください。こちらが工事走行に伴う影響予測地点とし、関連車両の走行に伴う騒音・振動の予測地点は地点1～5の5地点としてございます。

153 ページにお戻りください。予測範囲についてですが、工事施行中における工事用車両の走行に伴う騒音は道路端から100mの範囲、振動は道路端から50mの範囲を予測範囲としてございます。工事完了後における関連車両の走行に伴う騒音は道路端から100mの範囲、振動は道路端から50mの範囲を予測範囲としてございます。

次に、予測方法です。工事の施行中における建設機械の稼働に伴う騒音についての予測は、下のほうになりますけれども、「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック第3版」等による、個々の騒音発生源からの受音点における騒音レベルを、距離減衰式を用いて求め、それらを騒音レベル合成式で合成する方法としてございます。

154 ページをお開きください。予測条件ですが、建設機械の種類及び稼働台数は、周辺への影響が大きくなると予想される時点とし、右の表 8.3-14 に示すとおりとしてございます。音源の高さは地上1.5mとしてございます。なお、これらの建設機械が全て同時に稼働する可能性は低いですが、予測は全ての建設機械が同時に稼働するものと想定してございます。

156 ページをお開きください。工事の施行中における建設機械の稼働に伴う振動について

の予測でございます。予測は「建設作業振動対策マニュアル」による個々の振動発生源からの受振点における振動レベルを、距離減衰式を用いて求め、それらを振動レベル合成式で合成する方法としてございます。予測条件ですが、建設機械の種類及び配置は先ほどと同様としてございます。

157 ページにお進みください。工事用車両の走行に伴う騒音の予測についてです。予測は日本音響学会による道路交通騒音の予測モデルを用いてございます。予測条件ですが、工事の施行中の将来交通量と道路条件については大気汚染のページで御説明いたします。

92 ページをお開きください。工事の施行中の将来交通量は、ピーク時の工事着工後 18 か月目としております。表 8.1-22 に示すとおりとしてございます。道路の条件は表 8.1-23 に示すとおりとしてございます。

また 157 ページにお戻りいただきたいと思えます。③その他の条件についてですが、音源は、上下車線のそれぞれの中央に連続した点音源として配置いたしました。走行速度は、各予測地点における道路状況、実測速度及び規制速度を勘案して設定してございます。

158 ページをお開きください。工事用車両の走行に伴う振動の予測についてでございます。予測式の予測は「道路環境影響評価の技術手法」による方法としてございます。予測条件についてですが、工事の施行中の将来交通量、道路条件は先ほど説明した騒音と同様としてございます。

159 ページをご覧ください。工事完了後における関連車両の走行に伴う騒音・振動についてですが、予測式、工事の完了後の将来交通量、道路条件は、先ほど御説明いたしました工事用車両の走行に伴う騒音・振動と同様としてございます。予測の結果は評価とあわせて御説明いたします。

174 ページにお進みください。環境保全のための措置となります。工事の施行中についてですが、予測に反映した措置としては、建設工事には可能な限り低騒音型の建設機械を使用する等、騒音の低減に努める、建設工事に当たっては低振動工法の採用等、振動の低減に努める、工事区域には鋼製仮囲いを設置する、建設機械の配置については、1 か所で集中稼働することのないように計画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、下記に示します 5 項目としてございます。

工事の完了後についてですが、予測に反映しなかった措置としては、下記に示す 4 項目としてございます。

175 ページをご覧ください。評価についてになります。以下に評価に際しての評価指標等

を示してございます。

162 ページをご覧ください。工事の施行中における建設機械の稼働に伴う振動の評価となります。1 街区において影響が最大となると予想される時期の建設機械の稼働に伴う騒音レベルの予測結果を示してございます。最大値は1街区の東側境界で80dBとなっております。

163 ページにお進みください。次に、2 街区の最大となる騒音レベルの予測結果です。最大値は2 街区の東側境界で 80dB となっております。

164 ページにお進みください。3 街区の最大となる騒音レベルの予測結果になってございます。最大値は3 街区の西側境界で 80dB となっております。

165 ページにお進みください。4 街区の最大となる騒音レベルの予測結果を示してございます。最大値は4 街区の西側境界で 80dB となっております。

まとめとなりますが、1 街区から 4 街区の最大騒音レベルは、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 85dB 以下を満足してございます。

166 ページをおめくりください。こちらが工事の施行中における建設機械の稼働に伴う振動の評価となっております。1 街区の工事において最大となる振動レベルの予測結果です。最大値は1 街区の東側境界で 70dB となっております。

167 ページにお進みください。2 街区工事において最大となる振動レベルの予測結果となっております。最大は2 街区の西側境界で 69dB となっております。

168 ページにお進みください。3 街区の工事において最大となる振動レベルの予測結果になってございます。最大値は3 街区の東側境界で 69dB となっております。

169 ページにお進みください。4 街区工事において最大となる振動レベルの予測結果となっております。最大は4 街区の西側境界で 70dB となっております。

まとめとなりますが、1 街区から 4 街区の最大振動レベルは、指定建設作業に適用する振動の勧告基準 70dB を満足してございます。

178 ページをご覧ください。工事用車両の走行に伴う騒音・振動でございます。工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音レベルの評価について御説明いたします。表 8.3-23 をご覧ください。工事用車両の走行台数が最大になる時期において、工事用車両が走行する時間を含む昼間の幹線道路における道路端の騒音レベルは 64dB～69dB であり、全ての地点で騒音に係る環境基準を満足しております。また、工事用車両の走行による増加騒音レベルは 1dB 未満～1dB でございました。

179 ページにお進みください。工事用車両の走行に伴う道路交通の振動レベルの評価につ

いて御説明いたします。表 8.3-24 をご覧ください。工事用車両の走行台数が最大となる時期において、工事用車両が走行する時間の幹線道路における道路端の最大振動レベルは、昼間が 44dB～51dB、夜間が 42dB～47dB、全ての地点で評価の指標とした環境確保条例に基づく日常生活等に適用する規制基準を満足してございます。また、工事用車両の走行による増加振動レベルは 1dB 未満～1dB でございました。

180 ページにお進みください。関連車両の走行に伴う道路交通の騒音レベルの評価について御説明します。表 8.3-25 をご覧ください。関連車両の走行に伴う道路端の騒音レベルは、幹線道路で昼間が 63dB～69dB、夜間が 59dB～66dB、支線道路で昼間が 56dB～64dB、夜間が 50dB～62dB であり、夜間の一部の地点で環境基準を上回るが、その他の地点は環境基準を満足してございます。関連車両の走行による増加振動レベルは、幹線道路で 1dB 未満～1dB、支線道路で 1dB 未満～2dB でございました。また、一部の地点で環境基準を上回るが、上回る地点の関連車両の走行による増加振動レベルは 1dB 未満～1dB でございました。

181 ページにお進みください。関連車両の走行に伴う道路交通の振動レベルの評価について御説明いたします。表 8.3-26 をご覧ください。関連車両の走行に伴う道路端の最大振動レベルは、幹線道路で昼間が 43dB～48dB、夜間が 42dB～45dB、支線道路で昼間が 44dB、夜間が 41dB であり、評価の指標とした環境確保条例に基づく日常生活等に適用する規制基準を満足してございました。また、関連車両の走行による増加振動レベルは、幹線道路で 1dB 未満～2dB、支線道路で 1dB 未満～1dB でございました。

それでは、審議資料の 1-1 にお戻りください。都民の主な意見は別紙 1 のとおりでございました。関係区長の意見も別紙 1 のとおりでございました。

それでは、2 ページをご覧ください。

まず、都民の主な意見ですけれども、調査測定した地点が坂のなだらかな部分であり、登坂時の負荷を検討していないように見受けられる。急坂での負荷データで再度検証することを求める。2 つ目、当事業は新駅開発事業と実質的には一まとまりの開発と捉えられることから、新駅開発事業による負荷をあわせて評価すべきである。交通量増加が及ぼす環境指標への影響について、サンプル数の少ないポイント方式ではなく、沿線で捉えるきめ細かな評価を行うほか、車両進入を減らす交通コントロールを行っていただきたいでございました。

関係区長の意見、港区長ですが、建設作業に当たっては、騒音、振動、粉じん等、周辺環境に与える影響の低減に努めてください。2 つ目、工事車両について、騒音、振動、大気汚染など周辺への影響を十分考慮するほか、主な走行ルートである第一京浜は交通量が大変多



く、工事車両の待機や駐停車などにより交通渋滞が発生することが予想されるので、場内での駐車スペースの確保や適切な工事車両運行計画を検討してください。また、今後、施工計画を検討する際には、一部の工事車両の走行ルートとしている補助第13号の通行について、周辺への負荷軽減を図る等の対策を講じてください。

品川区長はございませんでした。

これらを踏まえて、担当委員でございます坂本委員と検討した結果、意見ありとさせていただきます。

3ページをご覧ください。意見の1つ目、各街区における建設機械の稼働に伴う騒音・振動レベルは、評価の指標を満足するものの、これらの数値が高いことから、環境保全のための措置を徹底するとともに、事後調査に当たっては、周辺への影響を適切に把握すること。2つ目、関連車両の走行に伴う道路交通騒音レベルは、夜間において一部の地点で環境基準を上回っていることから、環境保全のための措置を徹底し、騒音の影響を低減するよう努めることとしてございます。

委員の意見についての事務局案としましては、指摘の趣旨を答申案に入れる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 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 御説明いただいたとおり、この地域が非常に騒音レベルが高い地域になってまして、現状でも70dBに迫る、あるいは70dBを超えるような環境ですので、工事、事業による影響がなるべく少なくなるような配慮をお願いしたいという意図です。増分が1dB未満であればということなのですけれども、70dBの1dBと55dBの1dBは大分意味が違うと思うので、配慮をお願いしたいということです。

それから、都民の意見にありました急坂の部分ということなのですけれども、確かにこのあたり、起伏の激しいところがありますので、登坂時の騒音レベルがどれぐらいになるかということも予測ができると思いますので、値は把握しておいたほうがよろしいのではないかと思いますということを申し上げました。事業者の方にはもう既にやっつけていただいているようです。

以上です。

○平手部会長 それでは、御質問がございましたら、お願いいたします。

○佐々木委員 180ページと181ページの上から3分の1くらいのなお書きのところに、「な

お、公共交通の利用や、荷捌き車両等の管理用車両の効率的な運用」云々とございますけれども、この辺は予測に入れてはいらっしゃらないのか。多分、工事用車両を減らすのに、ほかの事業と違って線路の隣ですので、どの程度御計画になっているか、これから計画しようとしてされているか、もしおわかりでしたら教えてください。

○宮田アセスメント担当課長 御質問ありがとうございます。まず、荷捌き車両等の管理用車両につきましては今回予測の中に含めてございます。今後の効率的な運用、台数の低減等については、しっかり配慮するように事業者に求めてまいりたいと考えてございます。

○平手部会長 よろしいでしょうか。

○佐々木委員 はい。

○平手部会長 そのほかに何かございますでしょうか。

○池本委員 2点教えていただきたいのですけれども、1つは、先ほど佐々木先生からもお話があった180ページの表8.3-25なのですけれども、地点2の色塗りがされている値が61dBということで、現地調査結果ですと63dBぐらいという結果になっていて下がっているのですけれども、これは予測値と実測値との違いもあると思うのですが、これは交通量が減るという予測でいいのかを教えてくださいというのが1点です。

もう一つは、現地調査を環境のAという地点で行っているのですが、今回予測の対象にはしていないと思うのですけれども、このAという地点の扱いというか、意味合いについてどのような意図で測定したのか、また、今後保全対象として考えていくのかなど、そのあたりもあわせて教えていただけたらと思います。

○宮田アセスメント担当課長 確認をしますので、後ほどお答えしたいと思います。

○平手部会長 ほかに何かございますか。

○柳審議会会長 教えていただきたいのですが、先ほど佐々木委員も指摘された180ページの公共交通の利用のところなのですけれども、これはどういう意味なのでしょう。何を利用しようということなのですか。工事運搬用のいろいろな資材を、公共交通を利用して運ぶというのであれば、ここに書かれている工事完了後はそれはあり得ないと思うので、一体ここは何を意味されているのか。それとも、工事に従事する人が車で来ないで公共交通を使いましょうということなのか、そこがよくわからないので、具体的に何を意味しているのかということをお教えいただければと思います。

○宮田アセスメント担当課長 こちらのことは工事完了後のお話になってございまして、工事完了後、供用を開始して、こちらの街に来る方について、駅も近いということで公共交

通の利用を呼びかけて車両等を少なくしていくということでございます。180 ページ、工事完了後の関連車両の走行に伴う騒音・振動というところで、こちらの騒音レベルについては、工事完了後、供用を開始してからの騒音レベルになっておりますので、こちらの街については駅に近いというところで、車の利用ということではなく、電車による公共交通機関の利用をすることで台数の低減に努めたいということでございます。

○柳審議会会長　そういうことを事業者がコントロールできるのですか。一応駐車場は整備されているわけですよね。それを使うなどは言えないわけですよね。そういうことがこういった図書に書けることかどうかがよくわからないと思って質問したのですけれども。一般の人に車で来ないで電車を利用して来てくださいということで騒音レベルを低減できるようなことを書けるのかどうかということです。そんなことはわからないのではないですか。そんなことは指導しようがないのではないですか。

○宮田アセスメント担当課長　174 ページ、環境保全のための措置をご覧いただきたいのですが、この下のb. 工事の完了後の予測に反映しなかった措置の「④公共交通の利用や、荷捌き車両等の管理用車両の効率的な運用及び台数の低減等、影響の低減に努める」ということで、公共交通機関の利用について事業者としてはしっかり取り組んでいきたいということで。

○柳審議会会長　⑤の一番下に「作業員の通勤には」と書いてあるのです。だから、作業員に対しては当然指導ができるので、作業員には公共交通機関を使って通勤してくださいよ、だから、そのような指導をしますということで書いてあるのではないかなと理解したのですけれども。

○宮田アセスメント担当課長　工事の施行中においてはそのようなコントロールはできると思うのですが、今の180 ページの部分については工事完了後の関連車両の走行に伴う騒音になりますので、こちらについては、供用を開始した後に事業者としては公共交通機関を利用して環境負荷の低減に努めるとしているということで、180 ページについてもその旨の記載をしているということでございます。

○柳審議会会長　なかなかそこが理解しにくいところだと思いますけれども。

○平手部会長　よろしいですか。

○柳審議会会長　はい、いいです。

○平手部会長　先ほどの件はいかがですか。

○宮田アセスメント担当課長　まず、御指摘いただきました現況が、141 ページの地点2の

夜間が 63dB ということでございました。こちらについては、実際の現地の調査をしたところ、車両台数が 1 万 4, 473 台となってございました。一方、180 ページの地点 2 の夜間、61dB となってございますけれども、こちらについては工事完了後の車両台数について予測をしてございますけれども、その台数が 1 万 2, 559 台ということで、車両数は減るという予測に基づいて 61dB を出しております。

もう一点、環境ということで騒音を測っているということでございますけれども、こちらについては、この開発地区の一般的な騒音レベルとして測っているものでございます。道路交通については道路の沿道ということで、その環境と一般的なものと別に騒音を拾えるレベルの場所を 5 か所ほど設定して測っているということでございます。ですので、その地区の傾向を見るために測っているというものが環境の区分の調査地点になってございます。

○池本委員 ありがとうございます。

2 点目のほうで、A の地点というのは多分今線路のすぐ脇ぐらいだと思うのですが、その線路の路線とかも恐らく建物が建ってくることによって将来変わってくると思うので、場合によっては低くなったりもするかもしれないので、そういったところ、事後調査のときに状況の変化とかもあわせて考察していただくといいのかなと思ひまして御質問させていただきました。

以上です。

○平手部会長 ほかに何かございますでしょうか。

○宮越委員 振動と騒音ともに工事区画の周辺に同心円状に、工事区画が一番高く、その周りに低減するような同心円状に分布しているわけなのですが、この周辺の公共施設の分布は 74 ページに書いてあるのですが、この敷地内に 41 番という緑の公園の場所が 74 ページの図の 8.1-8 にあるのですが、これを見ると児童遊園になっているのですが、これは工事期間中は利用はあるのでしょうか。もし騒音が高い、振動が高いようであれば、児童遊園がそれ相当の対応が必要になるのではないかなと思ひましたので御質問させていただきました。

○宮田アセスメント担当課長 今の御質問についてですけれども、今の児童公園については 4 街区の開発地域になってございまして、4 街区の工事をするときには工事敷地ということで仮囲いの内側になってしまうということでございます。

○宮越委員 わかりました。

○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、これ以上の御意見がないようですので、騒音・振動につきましては指摘の趣旨を答申案に入れることといたします。

次に、日影について事務局から説明をお願いいたします。

○宮田アセスメント担当課長 続きまして、今日配付資料の資料 1-2、環境影響評価の項目、日影でございます。こちらにつきましても評価書案を用いまして御説明をさせていただきます。

235 ページをご覧ください。日影についてでございます。

まず、日影の現況調査の調査事項及び選択理由は表 8.7-1 に示すとおりとしてございます。

調査方法です。調査は、天空写真の撮影を実施して、天空写真に冬至日、夏至日、春秋分日の太陽軌道及び時刻を記入する方法としてございます。

236 ページにお進みください。こちらが日影調査地点位置図となります。調査地点は地点 1～10 の 10 か所となっております。

237 ページにお進みください。そのほかの調査事項は b～f に示すとおりとしてございます。

238 ページをご覧ください。調査結果です。調査地点における天空写真に示した日影の時刻及び時間数は表 8.7-4 に示すとおりとしてございます。計画地及びその周辺の建築物により、冬至日において最大 6 時間 30 分の日影が生じてございます。

239 ページにお進みください。計画地周辺において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は、表 8.7-5(1)～(6)及び表 8.7-2 に示すとおりとしてございます。

247 ページにお進みください。こちらが、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設を示したものでございます。計画地を中央に示しておりますけれども、計画地北側において、オレンジ色で福祉施設を示しておりますけれども、76 番がデイサービスセンター友の里三田、それから計画地西側において同じくオレンジ色で示しております 29 番、伊皿子坂保育園、それから計画地北東側において b-22、太陽の子芝浦三丁目保育園などが位置してございます。

249 ページにお進みください。既存建築物の状況となります。計画地周辺における主な高層建築物の分布状況は 251 ページで御説明いたします。

251 ページをご覧ください。こちらが計画地周辺の主な高層建築物となっております。計画地の北東側に地点 3、住友不動産三田ツインビル西館 179m、地点 4、三田ベルジュビル 165m、地点 5、グランパークタワー150m などがございます。

253 ページをご覧ください。法令による基準等です。用途地域の指定状況については、計画地及び隣接地は準工業地域及び商業地域に指定されており、日影規制対象区域外となっております。計画地周辺では、第一京浜西側が第一種中高層住宅専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、近隣商業地域等に指定されており、日影規制対象区域に該当してございます。

日影規制の状況については、建築基準法及び東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例に基づく日影規制値及び日影規制の状況は、表 8.7-7 及び図 8.7-4 に示すとおりとしてございます。

255 ページにお進みください。こちらが用途地域図を示してございます。規制される日影時間等をこの用途地域図に示しております。左下に凡例がございますけれども、規制される日影時間ということで、緑色、赤色、青色のハッチで示してございます。

257 ページにお進みください。予測となります。予測事項は、工事完了後、冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影状況の変化の程度、日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等における日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度としてございます。

予測地域及び予測地点については、冬至日における日影の範囲等の日影の状況の変化の程度の予測地域は、計画建物による冬至日の 8 時～16 時の日影が及ぶと予想される範囲としてございます。主要な地点での日影の状況の変化の程度の予測地点は、天空写真撮影地点、地点 1～7 と書いてございます。こちらは 7 ではなくて 10 ということで訂正になりますけれども、地点 1～10 としてございます。

予測方法については、冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度は、計画建物による冬至日の 8 時～16 時の時刻別日影図を作成する方法及び等時間日影図を作成する方法としてございます。

258 ページをご覧ください。主な地点での日影状況の変化の程度は、計画建物の射影を合成した天空写真を作成し、冬至・夏至・春秋分の日の太陽軌道を記入する方法としてございます。

予測結果です。冬至日における日影の範囲については 259 ページをご覧ください。こちらが時刻別日影図となっております。8 時～16 時の時間帯で日影が及ぶ範囲を示してございます。計画地の北西方向約 1.2km から北東方向約 1.2km の範囲となっております。

261 ページをご覧ください。等時間日影図となります。1 時間以上の日影が及ぶ範囲を示し

てございます。

258 ページにお戻りください。等時間日影のところですが、日影規制区域に生じる日影時間は、第一京浜以西で計画地西側敷地境界から約 90m 以遠の日影規制区域において計画建物による 1 時間以上の日影が生じるか、各街区の計画建物の日影時間を複合した場合において日影規制の範囲内におさまっております。したがって、敷地ごとの日影時間においても日影規制を満足すると予測しております。

263 ページにお進みください。主な地点での日影の状況の変化の程度でございます。日影が生じることによる影響が特に配慮すべき施設として、先ほど 3 つの施設を御紹介させていただきました。下の表にございます地点 2、こちらがデイサービスセンター友の里三田、地点 3 が伊皿子坂保育園前となっております。

266 ページにお進みください。こちらは地点 2 のデイサービスセンター友の里三田でございます。こちらの計画建物による日影時間の増加については、夏至日、冬至日で増加はなく、春秋分の日で約 1 時間 10 分増加しております。

267 ページにお進みください。こちらは伊皿子坂保育園前でございます。計画建物による日影時間の増加は、地点 3 において、夏至日、春秋分の日、冬至日で特に増加はございませんでした。

275 ページにお進みください。環境保全についての措置についてです。予測に反映した措置は、計画建物高層部の隣棟間隔をできる限り確保することにより、周辺への日影の影響を可能な限り小さくするよう配慮しました。2 つ目、高層部の建物形状をスリム化した塔状とすることにより、長時間日影になる地域が少なくなるように配慮いたしました。

評価でございます。計画地及び隣接地は、東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例に基づく日影規制の規制対象区域外であるが、計画地から離れた一部の日影規制対象区域に計画建物による日影が生じると予測されるため、同条例に基づく日影規制値を評価の指標としてございます。

計画建物による冬至日における日影時間は、各街区の計画建物の日影時間を複合した場合において日影規制の範囲内におさまっております。したがって、敷地ごとの日影時間においても日影規制を満足するとしてございます。

このことから、評価の指標とした東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例に定める基準を満足するものと考えてございます。

それでは、審議資料にお戻りください。審議資料 1-2 の 4 ページでございます。都民の主

な意見は別紙のとおりとなっております。関係区長の意見はございませんでした。

それでは、5 ページをご覧ください。都民の主な意見です。説明会質問にも出たが、現計画ではぎりぎり日影規制にはかからない計画となっている。ただし、今後の5、6街区との複合日影で鑑みると、ぎりぎりであるがゆえに影響が出るものと推察され、計画的な規制回避とも思われる。5、6街区は2030年以降なので影響も算定も不明と東日本旅客鉄道は説明したが、最低でも5、6街区の開発時には現計画との複合日影にて影響を保証すると明言すべきであると思うという都民からの意見がございました。

これを踏まえまして、担当委員でございます平手委員と検討した結果、意見なしとさせていただきます。

説明は以上です。

○平手部会長 それでは、日影につきましては私から補足させていただきます。

今御説明があったとおりで結構ですが、1街区の西側の地域に冬至日に関して午前中に若干影響が出る、地点としては亀塚公園、そこに出ていましたけれども、ちょっと午前中影響は出ますが、この周辺地域の特性とかを考えれば、これは許容範囲だろうということで、意見なしとさせていただきます。

都民の方の意見につきましては、将来の話ですので、今回の環境影響評価書案には盛り込めないということでございます。

以上ですが、何か御質問はございますでしょうか。

○池本委員 先ほど宮越先生から御指摘があった車町の児童遊園がここでまた将来の予測でも残っているのですけれども、この公園は残すという考え方でよろしいということでしょうか。

○宮田アセスメント担当課長 43番ですか。

○池本委員 そうですね。例えば261ページでいうと43番です。第4街区の中に。

○宮田アセスメント担当課長 第4街区にあります43番の施設なのですが、こちらは今回の開発に伴いましてなくなるということでございます。

27ページをご覧いただきたいと思います。緑化計画図になるのですけれども、4街区のちょうど第一京浜のほうにせり出した部分、この上の部分に児童公園が現状ありますけれども、今回の開発に伴いましてこういった利用に変わるということでございます。

○池本委員 どういう書き方がいいのかというのはなかなかはっきり言えないのですけれども、この記載の状況だと、もしかしたら、ここは残って保全対象なのかなという見方もでき



たので、一回考えていただけるといいのかなと感じました。最終的な評価書にするときに、このままでいくのがいいのか、もしくは27ページのような図を入れたほうがいいのかとか、少し。そのままでいいかもしれないのですけれども、一瞬そういうのが気になったので、御検討いただけたらと思いました。

以上です。

○宮田アセスメント担当課長 ありがとうございます。必要に応じて対応は考えたいと思います。ありがとうございました。

○平手部会長 よろしいですか。

それでは、ほかに何かございますか。

ないようですので、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。

○宮田アセスメント担当課長 続きまして、審議資料、資料 1-3、環境影響評価の項目、景観でございます。こちらにつきましても評価書案で御説明させていただきます。

評価書案 321 ページをご覧ください。景観についてでございます。景観の現況調査の調査事項及び選択理由は表 8.10-1 に示すとおりとしてございます。

調査地域については、計画地を中心として 800m 以内を近景域、800m 以上 1,500m 以内を中景域、1,500m 以上を遠景域として設定してございます。

324 ページにお進みください。こちらが景観調査地点図となっております。代表的な眺望の地点として示してございます。計画建物が容易に見渡せると予想され、不特定多数の人の利用度が高いということ等を踏まえまして選定してございます。

続きまして 325 ページですけれども、圧迫感の状況についての地点図となっております。近接地における代表的な地点として選定いたしてございます。

326 ページにお進みください。調査方法についてです。

地域景観の特性についてですが、調査は、既存の資料の整理・解析及び現地踏査の方法としてございます。

代表的な眺望地点及び眺望の状況についてですが、調査は、既存の資料の整理・解析、現地踏査及び写真撮影の方法としてございます。

圧迫感の状況についてですが、調査は、天空写真の撮影を実施し、圧迫感の指標の一つである形態率を求める方法により行ってございます。

328 ページにお進みください。調査結果です。地域景観の特性については、計画地は鉄道

車両基地として利用されてきた土地であり、北は札の辻橋付近、南は高輪二丁目交差点付近までの約 1.1km の地域で、第一京浜と J R 鉄道用地に挟まれた南北に細長い土地となっております。計画地西側には中高層建物群を介して幅員 30m 以上の第一京浜と沿道市街地が形成され、第一京浜沿いには業務・商業が集積しているということでございます。

329 ページにお進みください。都市の景観の保全に関する方針になります。東京都景観計画についてですが、こちらについては 1 枚めくっていただきまして 330 ページをご覧ください。計画地が位置する区部の都心部を中心とする地域の方針は以下のとおりとさせていただきます。計画地に関連する内容のみ記載をしております。都心部を中心とする風格のある景観の形成、地域の個性を生かした夜間景観の形成とさせていただきます。また、首都にふさわしい風格を光で演出するとしてさせていただきます。

続きまして、334 ページにお進みください。地元区のガイドラインになります。品川駅北周辺地区まちづくりガイドラインとなっております。ここにまちづくりの方針として「国際交流拠点にふさわしい景観形成に取り組む」とございまして、街と地域、駅と街をつなぐ景観を形成としてございまして、取組 1、遠景については、南北の連なりが象徴される都市景観をつくる、取組 2 の中景としまして、街の顔となる、広場を中心とした景観を実現するとしてさせていただきます。

335 ページにお進みください。取組 3、近景です。歩いて楽しい、ストリートごとの個性が感じられる景観を実現するとしてさせていただきます。

港区景観計画でございます。こちらについてですけれども、計画地は品川駅・新駅周辺景観形成特別地区に位置しており、以下の景観形成基準が掲げられているということで、主要なビューポイントからの見え方に配慮した、東京の新たな玄関口にふさわしい風格ある駅前景観の形成を求めてさせていただきます。

336 ページにお進みください。法令による基準等についてでございますが、こちらについては、景観法、都市計画法、東京都景観条例、338 ページの港区景観条例というものがございます。

339 ページにお進みください。予測についてでございます。予測事項は 3 つでございます。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、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度、圧迫感の変化の程度の 3 つでございます。

予測地域についてですが、予測地域及び予測地点は、先ほど御説明しました現況調査の調査地域及び地点と同様とさせていただきます。

予測方法についてですが、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すが、現況調査結果及び事業計画の内容を重ね合わせ、計画建物による地域景観の特性の変化の程度を定性的に予測してございます。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度ですが、計画地周辺を含めた現況写真に計画建物のパースを重ね合わせて完成予想図（フォトモンタージュ）を作成し、現況写真との比較を行うことにより代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度を予測してございます。

圧迫感の変化の程度ですが、計画地周辺の主要な地点において撮影した現況の天空写真に計画建物のパースを重ね合わせた天空写真を作成し、圧迫感の指標の一つである形態率を求め、圧迫感の変化の程度を予測してございます。

340 ページにお進みください。予測結果についてですが、こちらは評価とあわせて御説明させていただきます。

367 ページにお進みください。環境保全のための措置についてでございます。予測に反映した措置ですけれども、3点ございます。コーナー強調、頂部の流れ・動き、中低層部のつながりにより地区全体のまとまりをつくる。2つ目、隣棟間隔の確保、高層棟のボリューム分節と桁側の壁面分節、妻側の垂直ラインの強調により周辺市街地に配慮する。3つ目、街区間の連携、街区ごとの個性を表現したファサードデザインにより、街区ごとの緩やかな表情の変化をつくるとしてございます。

予測に反映しなかった措置については以下の6項目としてございます。

369 ページにお進みください。評価になります。評価指標については、主要な景観の構成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並びに代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度については、地元自治体の景観等に関するガイドラインとしてございます。圧迫感の変化の程度については、圧迫感の軽減を図ることを評価指標としてございます。

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でございます。本事業では、新駅に接続する広場ににぎわいの顔を向けるとともに、駅と街のにぎわいが一体に感じられるよう、空間づくりの工夫を行うこと等による品川の玄関口にふさわしい、多様な交流が感じられる駅前顔の形成、頂部の流れ・動き、隣棟間隔の確保等による群としての象徴性を備えたスカイラインの形成が図られると考えるということから、評価の指標を満足するものと考えてございます。

代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度です。近景域は、南北の連なり、中低層部のつながり及び建物の隣棟間隔の確保が感じられる象徴的な都市的景観、眺望に大きな変化は感

じられず、周辺の既存建築物と一体となった都市的景観が形成されると考えております。中景域は、既存の建築物の背後に計画建物の一部が確認され、既存建築物と一体となった都市的景観、群として象徴性を備えたスカイラインが感じられる景観が形成されると考えてございます。近景域は、計画建物がわずかに見えるか、または認識されず、眺望に大きな変化は感じられないとなっております、このことから評価の指標としたものを満足するものと考えてございます。

370 ページをご覧ください。圧迫感の変化の程度です。こちらについては 359 ページにお戻りいただきたいと思っております。圧迫感の変化の程度についてですが、各予測地点における圧迫感の変化の程度は、表 8.10-10 及び天空写真 8.10-1～7 に示すとおりとしてございます。各地点においては、現況の形態率が約 4.9%～55.7%と圧迫感を感じやすい状況にあり、工事の完了後においても形態率が約 7.1%～75.4%と圧迫感が生じます。工事の完了後において圧迫感は上昇するが、計画建物による増加の程度は 1.6 ポイント～12.9 ポイントと予測してございます。

360 ページにお進みください。こちらが 1 街区西側の地点でございます。現況は、地域全体の建物による形態率が約 55.7%となっております。工事の完了後は形態率が 59.5%、現況と比較して約 3.8 ポイントの増加となります。計画地内の建物の形態率は約 3.3%となっております。

361 ページにお進みください。こちらが 2 街区西側の地点となっております。現況は、地域全体の建物による形態率は約 52%でございます。工事完了後は地域全体の建物の形態率は 59.2%でございます。現況と比較して約 7.2 ポイントの増加となっております。計画地内の建物の形態率は約 4.7%となっております。

362 ページにお進みください。こちらが 3 街区西側の地点でございます。現況は地域全体の建物による形態率は約 52.6%でございます。工事完了後は地域全体の建物の形態率は約 75.4%、現況と比較して約 22.8 ポイントの増加となります。計画地内の建物の形態率は約 1.6%となっております。

364 ページにお進みください。こちらが 4 街区西側の地点となります。現況は地域全体の建物による形態率は約 53%でございます。工事完了後は形態率は約 66.2%、現況と比較して約 13.2 ポイントの増加でございます。計画地内の建物の形態率は約 12.9%でございます。

370 ページにお戻りください。圧迫感の変化の程度のところでございますが、本事業では、隣棟間隔の確保、高層棟のボリューム分節と桁側の壁面分節、妻側の垂直ラインの強調及び

地上部に中高木によるまとまった緑化、低層部の屋上緑化、壁面緑化の確保を行うことから、圧迫感の低減が図られると考えてございます。以上のことから、評価の指標とした圧迫感の軽減を図ることを満足すると考えてございます。

代表地点の眺望について省略してしまいましたので、戻って御説明させていただきたいと思えます。

341 ページから代表的な地点からの眺望についてのモニタージュをしてございます。幾つか御紹介させていただきたいと思えます。

345 ページをご覧ください。こちらが新幹線の車窓からの眺望となっております。港区長からの意見がございまして追加したものでございます。

346 ページ、1枚おめくりください。こちらも新幹線の車窓からの眺望になりますけれども、計画地中央付近から南南東方向、4街区中央付近から約200mの地点で、新幹線の車窓のうち北西側の眺望としてございます。工事完了後ですが、計画建物が既存の街並みの前面に認識されるようになってございます。計画建物の中低層部のつながり、にぎわい感が感じられ、活力と潤いのある景観が形成されるとしてございます。

347 ページをご覧ください。こちらも近景域でございます。こちらは、計画地中央付近から南南東方向、4街区中央付近から約400mに位置する品川シーズンテラス広場北側から芝浦中央公園方向の眺望でございます。工事完了後ですが、地区全体のまとまり及び街区間の連携、街区ごとの個性により、街区ごとの緩やかな表情の変化が感じられる象徴的な景観が形成されるとしてございます。

352 ページにお進みください。こちらが中景域でございます。計画地中央付近から東方向、1街区中央付近から約1,470mに位置するレインボーブリッジからの眺望でございます。工事完了後ですが、既存の芝浦の高層マンションや中高層建築物の中に計画建物が認識されるとしております。群のまとまりがあり、象徴性を備えたスカイラインの計画建物により、周辺の既存建築物と一体となった都市的景観が形成されるとしてございます。

354 ページ、こちらの中景域でございます。計画地中央付近から南方向、4街区中央付近から約1,350mに位置する新八ツ山橋交差点からの眺望でございます。工事完了後ですが、道路の正面の樹木群の背後に計画建物及び周辺計画建物が眺望できるようになってございます。

356 ページにお進みください。こちらは遠景域のモニタージュでございます。計画地中央付近から西南西方向、4街区中央付近から約1,560mに位置する池田山公園前からの眺望でございます。工事完了後ですが、既存の中高層建築物の背後に計画建物及び周辺計画建物の上

部が認識される。現状のスカイラインに大きな変化はなく、眺望に大きな変化は感じられないとなつてございます。

以上で説明は終わりにして、資料 1-3 にお戻りいただきたいと思います。

都民の主な意見、関係区長の意見ともございませんでした。これにつきまして、担当委員でございます平手委員と検討した結果、意見なしとさせていただきます。

説明は以上となります。

○平手部会長 それでは、景観につきまして私が担当いたしましたので、補足させていただきます。

この計画は 4 街区連続で、しかも大規模な計画であるということで、景観上も非常に大きな影響があると予測されますけれども、367 ページ、368 ページのあたりに環境保全のための措置ということで、総合的な観点から景観形成の方針が示されております。そういう意味では十分な対応はされているのではないかと思います。

それから、品川駅・田町駅周辺、それから品川駅北周辺地区の 2 つのまちづくりガイドラインあるいは港区の景観計画等にも合致しているということで判断して、意見なしとさせていただきます。

以上です。

何か御質問等がございますでしょうか。よろしいですか。

よろしければ、景観につきましては「意見なし」とさせていただきます。

○平手部会長 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。傍聴人の方は退場してください。

(傍聴人退場)

(午前 11 時 26 分 閉会)