

# 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略

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 除 却 数	3 か所
工 事 予 定期 間	約 10 年

## 5 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評 価 の 結 論
騒音・振動	<p>(1) 工事の施行中</p> <p>ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音 建設機械稼働に伴う建設作業騒音の予測結果は、敷地境界上の地点において、73dB～80dB であり、各工種ともに、評価の指標である騒音規制法（昭和43年法律第98号）又は都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（平成12年東京都条例第215号）（以下「環境確保条例」という。）の基準値を下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>イ. 建設機械の稼働に伴う建設作業振動 建設機械の稼働に伴う建設作業振動の予測結果は、敷地境界上の地点において、57dB～70dB であり、各工種ともに、評価の指標である振動規制法（昭和51年法律第64号）又は環境確保条例の基準値と同等又は下回っており、評価の指標を満足する。</p> <p>(2) 工事の完了後</p> <p>ア. 列車の走行に伴う鉄道騒音 鉄道騒音の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5m、地上からの高さが1.2mの地点において、昼間51dB～57dB、夜間46dB～52dB であり、いずれの地点でも現況値を下回っており、評価の指標である「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」に定める「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。</p> <p>イ. 列車の走行に伴う鉄道振動 鉄道振動の予測結果は、計画線最寄り軌道中心から原則として水平方向に12.5mの地点において、48dB～56dB であり、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」を満足する。</p>
日影	<p>(1) 工事の完了後</p> <p>ア. 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 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（昭和25年法律第201号）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（昭和53年東京都条例第63号）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にして評価した。 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。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
電波障害	<p>(1) 工事の完了後</p> <p>ア. 鉄道施設の設置による遮蔽障害及び反射障害</p> <p>テレビ電波の受信障害は、地上デジタル放送において、事業区間の西側に沿った一部の地域で高架橋端部から広域局では最大約 35m、県域局では最大約 95m までの範囲で生じると予測され、また、衛星放送において、事業区間の東側で高架橋端部から最大約 20m までの範囲で生じると予測される。このため、本事業による障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施する。</p> <p>また、電波障害が生じると予測される地域以外において障害が生じた場合にも、速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、同様の措置を実施する。</p> <p>これにより、受信障害の状態を解消できることから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足する。</p> <p>イ. 列車の走行によるパルスノイズ障害及びフラッター障害</p> <p>パルスノイズ障害は、テレビ画質に影響を及ぼすほどの障害が生じにくいと予測される。</p> <p>フラッター障害の範囲は、遮蔽障害の範囲内に収まることが予測される。</p> <p>これらの障害において、デジタル放送については、類似事例も少ないため、障害が生じた場合には、速やかに調査を行い、本事業による障害であることが明らかになった場合には、ケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施する。</p> <p>これにより、受信障害の状態を解消できることから、評価の指標である「テレビ電波の受信障害を起こさないこと」を満足する。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
景 観	<p>(1) 工事の完了後</p> <p>ア. 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</p> <p>事業区間周辺では、工事完了後の主要な景観は、鉄道施設や低層建築物及び中層建築物等であるため、主要な景観の構成要素はほとんど変化しない。</p> <p>また、鉄道施設の高さは周辺の建築物等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。</p> <p>加えて、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、評価の指標である「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」及び「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」を満足する。</p> <p>イ. 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望は、そのほとんどが鉄道施設や中高層建築物等といった都市景観となっている。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になる。</p> <p>また、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ができ、にぎわいのあるまちづくりの実現に寄与する。さらに、高架橋等の鉄道施設の形状や意匠等を地域の景観づくりに寄与するよう配慮するため、評価の指標である「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」及び「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」を満足する。</p>
廃棄物	<p>(1) 工事の施行中</p> <p>ア. 既存構造物の解体撤去及び建設工事に伴う建設発生土・建設廃棄物の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法</p> <p>既設構造物の解体撤去及び建設工事に伴い発生する建設発生土については、有効利用率の予測を 99%以上、コンクリート、アスファルト等の建設廃棄物については、再資源化率等の予測を 99%以上、建設泥土については、再資源化率の予測を 98%以上、金属くずについては、再資源化率等の予測を 83%以上とすることから、「東京都建設リサイクル推進計画」に定める都関連工事の目標値を達成する。</p> <p>また、計画・設計段階においては、建設発生土・建設廃棄物の発生抑制の計画を検討する等、工事の施行において発生する建設発生土・建設廃棄物等については、可能な限り再利用及び再資源化することにより発生抑制に努める。</p> <p>なお、有効利用が困難な建設発生土及び再資源化等が困難な建設廃棄物については、関係法令を遵守し、適正に処理する。</p> <p>これらのことから、評価の指標である「廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和 45 年法律第 137 号）等に定める事業者の責務」を満足する。</p>

以上のことから、都市計画を定める（変更する）上で支障ないと判断する。