

景観

予測事項 環境配慮目標	白金台区間		高輪・港南区間
	【A案】幅員 25m	【B案】幅員 30m	
【工事の完了後】 計画道路の存在による主要な景観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	-	(+)	事業の実施に伴い、集合住宅や事務所建築物、鉄道施設、区道等の一部が改変され、平面構造及び橋梁構造の計画道路が出現しますが、「港区景観計画」に基づく品川駅・新駅周辺景観形成特別地区であることを考慮し、平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯(高木・中木・低木)又は植樹樹(中木)を設けるとともに、橋梁構造では色彩等を工夫するなど、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形成します。
【工事の完了後】 計画道路の存在による代表的眺望地点からの眺望の変化の程度	-	-	平面構造及び橋梁構造の計画道路が出現することにより、市街地や公園の一部が改変され、眺望の変化が生じますが、平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯(高木・中木・低木)又は植樹樹(中木)を設けることや、電線類の地中化により、周辺の緑との連続性及び快適な道路空間を確保します。また、橋梁構造の色彩等を工夫することにより、品川駅・新駅周辺の魅力的な街並みを形成します。
以上のことから、評価の指標とした「公共事業景観形成指針(公共事業の景観づくり指針)」(平成19年4月 東京都都市整備局)に基づく「景観の連続性に配慮しながら、快適性及び個性(地域の特性)の創出に工夫すること。」を満足すると考えます。			
【環境配慮目標】 地域の特性に応じた景観形成への配慮	-	(+)	平面構造では車道の両側に可能な限り植樹帯(高木・中木・低木)又は植樹樹(中木)を設け、周辺の緑との連続性確保に努めます。また、電線類を地中化するとともに、橋梁構造の色彩等を工夫し、周辺景観との調和に努めます。

注) ◎：他の計画案に比べて大いに優れています。 -：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べて劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの有意な差異ではありません。



No.1 白金台交差点付近からの眺望

工事の完了後

現況



A案



B案



No.2 白金児童遊園からの眺望

工事の完了後

現況



A案



B案



注) 計画道路の幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との調整により変更となる場合があります。また、沿道建物については、事業実施に伴いフォトモンタージュと異なる場合があります。



No.3 高輪台交差点西からの眺望

現況



工事の完了後



No.6 芝浦中央公園からの眺望

現況



工事の完了後



No.4 高輪宿泊施設からの眺望

現況



工事の完了後



No.7 港区道 243 号からの眺望

現況



工事の完了後



No.5 国道15号(第一京浜)からの眺望

現況



工事の完了後



No.8 新港南橋交差点からの眺望

現況



工事の完了後



注) 計画道路の幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との調整により変更となる場合があります。また、沿道建物については、事業実施に伴いフォトモンタージュと異なる場合があります。

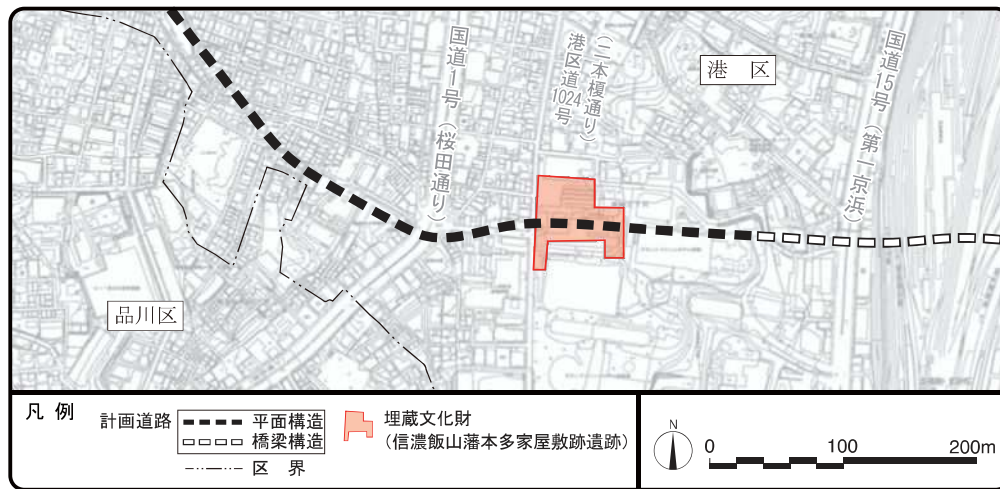
注) 計画道路の幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との調整により変更となる場合があります。また、沿道建物については、事業実施に伴いフォトモンタージュと異なる場合があります。

史跡・文化財

白金台区間は、対象計画の案と地域の概況を考慮した結果、環境影響評価の項目として選定しませんでした。

予測事項 環境配慮目標	高輪・港南区間
【工事の施行中】 工事の施行に伴う埋蔵文化財包蔵地の改変の程度	計画道路は、周知の埋蔵文化財包蔵地である「信濃飯山藩本多家屋敷跡遺跡」の一部を通過しますが、文化財保護法に基づき、適切な措置を講じます。 また、工事の施行中に未周知の埋蔵文化財を発見した場合にも同様に、適切な措置を講じます。したがって、評価の指標とした「文化財保護法等に定める規定を遵守すること。」を満足すると考えます。
【工事の施行中】 工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再資源化量、再利用率及び処理・処分方法	計画道路は、周知の埋蔵文化財包蔵地である「信濃飯山藩本多家屋敷跡遺跡」の一部を通過しますが、文化財保護法に基づき、適切な措置を講じます。 工事の施行中に未周知の埋蔵文化財を発見した場合には、その現状を変更することなく、都教育委員会、区教育委員会へ遅滞なく報告し、文化財保護法に基づき、適切な措置を講じます。

▼ 周知の埋蔵文化財包蔵地位置図（信濃飯山藩本多家屋敷跡遺跡）



廃棄物

予測事項	白金台区間		高輪・港南区間
	【A案】幅員 25m	【B案】幅員 30m	
【工事の施行中】 工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再資源化量、再利用率及び処理・処分方法	<p>工事の施行に伴い発生するアスファルト・コンクリート塊は合計約 380m³と予測されますが、再資源化率を 100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月）の目標値（再資源化率 99%以上）を上回ります。</p> <p>計画道路の工事の施行に伴い発生する建設発生土は約 11,500m³と予測されますが、再利用率を 100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月）の目標値を参考に設定した再利用率 99%を上回ります。</p>	<p>工事の施行に伴い発生するアスファルト・コンクリート塊は合計約 460m³と予測されますが、再資源化率を 100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月）の目標値（再資源化率 99%以上）を上回ります。</p> <p>計画道路の工事の施行に伴い発生する建設発生土は約 13,800m³と予測されますが、再利用率を 100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月）の目標値を参考に設定した再利用率 99%を上回ります。</p>	<p>工事の施行に伴い発生するアスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊及び建設発生土は合計約 2,550m³と予測されますが、再資源化率等を 100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月）の目標値（再資源化率 99%以上、再資源化等率 98%）を上回ります。</p> <p>計画道路の工事の施行に伴い発生する建設発生土は約 44,200m³と予測されますが、再利用率を 100%と予測することから、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月）の目標値を参考に設定した再利用率 99%を上回ります。</p>

注) ◎：他の計画案に比べて大いに優れています。 -：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べ劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの有意な差異ではありません。

予測事項 環境配慮目標	白金台区間		高輪・港南区間
	【A案】幅員 25m	【B案】幅員 30m	
【工事の施行中】 工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再資源化量、再利用率及び処理・処分方法	-	-	<p>計画・設計段階における発生抑制計画の検討を行う等、廃棄物及び建設発生土の発生抑制に努めるとともに、工事の施行に伴い発生する建設廃棄物等は、再資源化・再利用することから、評価の指標に示される事業者の責務（再資源化・再利用の推進等による廃棄物の減量）に合致します。なお、再資源化が困難な建設廃棄物が発生した場合は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律及び東京都廃棄物条例に示される適正処理の方針に基づき、適正処理を行い、工事施行時に特別管理廃棄物が確認された場合は、同法律及び同条例に基づき適切に対処します。</p> <p>再利用が困難な建設発生土が発生した場合は、受入先の受入基準を確認し、発生土処分場に搬出します。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月）の目標値（再資源化率 99%以上）を上回ること。」「建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月）の目標値（再資源化等率 98%）を上回ること。」「建設発生土については、「東京都建設リサイクル推進計画」（平成 28 年 4 月）の目標値を参考に設定した再利用率 99%を上回ること。」及び「循環型社会形成推進基本法等に定める事業者の責務に示される再資源化・再利用の推進等による廃棄物の減量の方針と合致すること。」を満足すると考えます。</p>
建設時の副産物は、徹底的に分別し、可能な限り再利用	-	-	<p>アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊の再資源化率の目標を 100%とし、再資源化施設などを活用し再生品化を図るとともに、再生品の優先した利用に努めます。</p> <p>建設発生土の再利用率の目標を 100%とし、公共事業における建設発生土の利用を調整して、工事間利用に努めます。</p>
建設発生土は、可能な限り自ら利用し、可能な限り工事間利用	-	-	<p>平面構造のため、建設発生土は発生しません。</p> <p>橋梁構造の基礎工（基礎掘削）において建設発生土が発生することから、建設発生土の再資源化率の目標を 100%とし、工事間利用等に努めます。</p>
再資源化施設に搬出する場合は、再資源化後の製品の利用状況を確認	-	-	<p>アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊を再資源化施設に搬出する場合は、再資源化後の製品の利用状況の確認に努めます。</p>
処分が必要な場合は、適正に処理	-	-	<p>再資源化が困難な建設廃棄物については、産業廃棄物の運搬・処分の業の許可を得た業者に委託して適正に処理・処分を行います。運搬の際にはマニフェスト制度に従い、適切に処理します。</p> <p>再利用が困難な建設発生土が発生した場合は、受入先の受入基準を確認し、発生土処分場に搬出します。</p>

注) ◎：他の計画案に比べて大いに優れています。 -：他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△：他の計画案に比べ劣っています。 (+)：他の計画案と比べ勝るものの有意な差異ではありません。

▼ 廃棄物等排出量の予測結果

廃棄物等	白金台区間		高輪・港南区間	再資源化率等 又は再利用率	
	【A案】幅員 25m	【B案】幅員 30m			
建設廃棄物	アスファルト・コンクリート塊	約 290m ³	約 350m ³	約 720m ³	100%
	コンクリート塊	約 90m ³	約 110m ³	約 150m ³	100%
	建設発生土	-	-	約 1,680m ³	100%
	合計	約 380m ³	約 460m ³	約 2,550m ³	100%
建設発生土	約 11,500m ³	約 13,800m ³	約 44,200m ³	100%	

社会・経済面から見た評価（複数の対象計画案）

複数の対象計画案の社会・経済面から見た評価について、白金台区間の【A案】と【B案】とを比較しました。

評価の視点		白金台区間	
		【A案】幅員25m	【B案】幅員30m
利用者の視点	速達性	道路交通の利便性の向上が図られます。	
	アクセス性	品川駅周辺の鉄道施設を跨ぐ東西方向のアクセス性の向上が図られます。	
	快適性	車道の両側に設ける植樹帯は、【B案】に比べて幅が狭く、高木は植栽しませんが、中木・低木を植栽します。	車道の両側に設ける植樹帯は、【A案】に比べて幅が広く、中木・低木に加え、高木も植栽します。
		歩行者・自転車通行空間はカラー舗装等により視覚的分離を行うため、快適な歩行者空間を確保できます。	歩行者・自転車通行空間は植樹帯等により物理的分離を行うため、快適な歩行者空間を確保できます。
	停車帯を設けないため、【B案】に比べ、停車車両がある場合には走行の快適性が損なわれることがあります。	停車帯を設けるため、【A案】に比べ、停車車両がある場合でも妨げられることなく快適に走行できます。	
生活者の視点	安全性・快適性	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。	
	ライフラインの収容	ライフラインの収容が可能です。電線類を地中化することにより良好な都市景観の創出と、災害時の道路閉塞の防止による円滑な避難や救援物資輸送の確保が図られます。	
	防災性・安全性	整備によって新たなオープンスペースが確保され、避難路の確保や火災の延焼を防げるとともに、地域間の連絡が強化され緊急車両の速達性が向上するなど、地域の防災性及び安全性が向上します。	
	関係権利者	既定の都市計画幅員を変更しないため、関係権利者はこれまでの計画と変わりません。	既定の都市計画幅員 25m を 30m に拡幅変更するため、関係権利者が新たに加わります。
	公園の利用	計画道路内には児童遊園（道路事業用地の暫定利用が1か所）があり、主に遊戯、休息の場や、花見などのイベントにも利用されています。児童遊園は事業の実施により一部改変されますが、周辺に同様の公園等があることから、これらの利用への影響は小さいと考えます。	
事業者の視点	事業費	幅員 25m で計画しているため、事業費（用地費を含む。）は【B案】に比べ安くなります。	幅員 30m で計画しているため、事業費（用地費を含む。）は、【A案】に比べ関係権利者が増えるなど、高くなります。
	維持管理費	幅員 25m で計画しているため、維持管理費は【B案】に比べ安くなります。	幅員 30m で計画しているため、維持管理費は【A案】に比べ高くなります。

総合評価（複数の対象計画案）

目黒通りから桜田通りまでの間（白金台区間）の【A案】と【B案】について、「環境に及ぼす影響の評価」及び「社会・経済面から見た評価」の比較結果を取りまとめると、以下のとおりです。

【A案】

既定都市計画幅員25mの案

- 「環境に及ぼす影響の評価（大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、生物・生態系、景観、廃棄物）」については、全ての評価項目で、【B案】と同じ又はほとんど差がないという結果になりました。
- 「社会・経済面から見た評価（利用者の視点、生活者の視点、事業者の視点）」について、「利用者の視点」の速達性・アクセス性、「生活者の視点」の安全性・快適性、ライフラインの収容、防災性・安全性、公園の利用の評価項目は、【B案】と同じ結果になりました。
- 「社会・経済面から見た評価」について、次の評価項目で、【B案】と異なる結果になりました。
 - ・「利用者の視点」の快適性の項目において、【B案】より植樹帯の幅が狭く中木・低木は植栽するが高木は植栽しないこと、歩行者・自転車の通行空間は視覚的分離であること、停車帯を設けないため停車車両がある場合には走行の快適性が損なわれることがあること。
 - ・「生活者の視点」の関係権利者の項目において、【B案】と異なり、既定の都市計画幅員 25m を変更しないため、関係権利者が変わらないこと。
 - ・「事業者の視点」の事業費・維持管理費の項目において、【B案】と比べて幅員が狭いため、【B案】より、事業費・維持管理費が安いこと。

【B案】

既定都市計画幅員25mを30mに拡幅した案

- 「環境に及ぼす影響の評価（大気汚染、騒音・振動、土壌汚染、生物・生態系、景観、廃棄物）」については、全ての評価項目で、【A案】と同じ又はほとんど差がないという結果になりました。
- 「社会・経済面から見た評価（利用者の視点、生活者の視点、事業者の視点）」について、「利用者の視点」の速達性・アクセス性、「生活者の視点」の安全性・快適性、ライフラインの収容、防災性・安全性、公園の利用の評価項目は、【A案】と同じ結果になりました。
- 「社会・経済面から見た評価」について、次の評価項目で、【A案】と異なる結果になりました。
 - ・「利用者の視点」の快適性の項目において、【A案】より植樹帯の幅が広く高木・中木・低木を植栽すること、歩行者・自転車の通行空間は物理的分離であること、停車帯を設けるため停車車両がある場合でも妨げられることなく快適に走行できること。
 - ・「生活者の視点」の関係権利者の項目において、【A案】と異なり、既定の都市計画幅員 25m を 30m に変更するため、関係権利者が新たに加わること。
 - ・「事業者の視点」の事業費・維持管理費の項目において、【A案】と比べて幅員が広いこと、【A案】より、事業費・維持管理費が高いこと。