

平成 29 年 12 月 17 日（日）・18 日（月）に開催した、都市高速鉄道 京浜急行電鉄 湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）および第 1 号線分岐線（泉岳寺駅～品川駅間）の連続立体交差化計画の都市計画案および環境影響評価書案、関連する道路の都市計画案の説明会において、多くのご質問をいただきました。

主な質疑について、以下に概要を掲載します。なお、説明会の発言を要約、加筆修正を行っています。

<主な質疑概要>

Q1. 現時点での事業の全体的なスケジュールはどのようになるのか。

A1.

（東京都）

- 都市計画案および環境影響評価書案の説明会の後、都市計画審議会等を経て、約 1 年後に都市計画決定を行いたいと考えている。都市計画決定後は、都市計画事業認可を 2020 年度（平成 32 年度）頃に取得し、工事に着手する予定である。
- 工事については、2027 年のリニア中央新幹線の開業を目途として、おおむねの工事を終わらせ、最終的には、2029 年度（平成 41 年度）に工事完了する予定である。

Q2. 連続立体交差化計画の事業期間を短縮することはできないのか。

A2.

（東京都）

- 現行の京浜急行本線の運行や JR 在来線・東海道新幹線を跨ぐため、それらの運行にも配慮して工事を行う必要があるなど、事業期間の短縮は難しい。
- 地域の方々に喜んでもらえるように、早期完了に向けて事業を進めていく。

Q3. 連続立体交差化計画と北品川駅駅前広場計画の都市計画は同時に行うのか。

A3.

（品川区）

- 2 つの都市計画は関連案件であり、都市計画決定については同時に行う予定である。
- ただし、連続立体交差化計画は東京都、北品川駅駅前広場計画は品川区が、都市計画決定を行うこととなる。

Q4. 工事の完了後、高架下はどのような利用が計画されているのか。

A4.

(東京都、品川区、京急電鉄)

- 現時点で具体的な利用計画は未定である。
- 連続立体交差事業のルールでは、高架下利用できる面積の15%については、東京都や地元区が無償で*利用することができる。また、残りの85%についても鉄道事業者の業務に支障がない限り、鉄道事業者の定める貸付規則により使用することができる。
- 今後、高架下利用が可能な範囲が明らかになった段階で、有効活用していけるように利用計画を東京都と地元区、京急電鉄とで調整していく。

*東京都や地元区の利用は公租公課の免除により無償で利用

Q5. 連続立体交差化計画の構造形式は地下化を希望する。

A5.

(東京都)

- 連続立体交差化計画においては、地形的条件、計画的条件、事業的条件の3つの条件をふまえて、比較検討し、構造形式を選定している。
- この計画的条件において地下構造では、北品川駅の南側から地上に出て新馬場駅に取り付く区間で、3ヶ所の区道の通行に支障が出てしまう。
- また、事業的条件における事業費は、高架構造の場合は約900億円、地下構造の場合は約1,700億円となり、高架構造が優位である。
- このため、この連続立体交差化計画では、3つの条件を総合的に判断した結果、高架構造を選定した。

Q6. 工事の完了まで、北品川駅の改札は旧東海道側にはできないのか。

A6.

(京急電鉄)

- 現在、下り線側(旧東海道側)は改札を設ける空間がないため、設置できていない状況である。
- 工事中については、詳細な施工計画とあわせて、検討したいと考えている。

Q7. 京浜急行本線の連続立体交差事業による事業費分担について教えて欲しい。

A7.

(東京都)

- 事業費の負担については、国土交通省が定める要綱にルールが定められている。
- 基本的には、鉄道事業者(京急電鉄)が15%負担し、残りの85%については、国が55%、残りの45%を東京都と地元区が負担することとなっている。具体的な金額については、今後の協議の中で決めていくこととなる。

Q8. 計画する鉄道線形について、現在の位置で用地取得を伴わない鉄道線形にすることはできないのか。

A8.

(東京都、京急電鉄)

- 現在のハツ山鉄道橋の直上に新たな鉄道橋を架けようとした場合、鉄道の縦断勾配の条件より、泉岳寺駅側の既設トンネルに、擦り付けることができない。
- また、現在のハツ山鉄道橋の西側については、国道 15 号等があるため、新しく鉄道橋を架けるスペースがない。
- そのため、現在のハツ山鉄道橋の東側に新たなハツ山鉄道橋を架け、可能な限り、沿線の宅地に影響が生じない鉄道線形とした結果、一部の区間で土地をお譲り頂く必要が生じた。

Q9. 今回の事業では、鉄道線路脇に側道を設ける計画はなくなったのか。

A9.

(東京都)

- 環境影響評価に係る調査を実施した結果、太陽の位置が最も低くなり一番日影が長くなる冬至日に建築基準法等の規制時間を超えるような日影は生じないという結論が出たため、日影の影響を緩和する側道については設けないとこととした。

Q10. 用地取得や借地の有無が分かるのはいつのタイミングなのか。

A10.

(東京都)

- 都市計画決定後、詳細な工事の設計や用地測量を実施する予定である。
- 用地取得や借地について、今後、用地測量等説明会や用地補償説明会、工事説明会を開催し、個別にご相談をさせて頂くこととなる。

Q11. 現時点において、用地取得が伴うのは何件か。

A11.

(東京都、品川区)

- 京浜急行本線の高架化により、約 25 件の用地取得が見込まれている。
- 区画街路第 7 号線および北品川駅駅前広場整備にかかる建物は 5 棟、また土地建物の権利者は、約 20 件である。

Q12. 北品川駅駅前広場の必要性について説明して欲しい。また、交通広場という位置付けで必要となるのはどうしてなのか。

A12.

(品川区)

- 北品川駅付近では、現在、人や車が錯綜しており、駅前に安全なたまり場がないことや、お身体が不自由な方やお年寄りの方などが安全に乗降できる場所がないなどの課題をふまえ、これらを改善するために駅前広場を計画した。
- また、駅前広場は駅と商店街をつなぐ広場として寄与するものと考えており、今後、地域のイベント等にも使えるような仕立ても考えていきたい。

Q13. 旧東海道周辺の景観について、どのように配慮するのか。

A13.

(東京都、品川区)

- 京浜急行本線の工事完了後は、旧東海道入口に鉄道施設が見えるようになるが、その高さは周辺建物を大きく上回る高さではなく、周辺景観と一体となった都市景観になるものと考えている。このことは、東京都環境影響評価条例に基づき、景観分野の専門家、大学教授等の第三者により構成される環境影響評価審議会において審議される事項となっている。
- 今後、北品川駅の駅舎のデザイン等については、東京都と品川区、京急電鉄とで協議し、決めていきたいと考えている。
- 区画街路および北品川駅駅前広場整備における旧東海道への配慮としては、街道松を植える、あるいは花壇を作るといった仕立てが考えられる。また、清水横丁については、地域の皆様のご意見もふまえながら、面影を残していくような措置をとりたいと考えている。

Q14. フォトモンタージュで描かれた高架橋や駅舎の高さが、周辺建物と比較すると高さが異なっているように感じられる。違和感がある。

A14.

(東京都)

- フォトモンタージュについては、計画される鉄道施設と周辺建物の高さ等の関係性を十分確認したうえで作成している。

Q15. 京浜急行本線と環状第4号線との交差部は、どのような構造となるのか。

A15.

(東京都)

- 品川駅北側に位置する引上線は、将来は地平構造となり、その上空を環状第4号線が

橋梁で越えていくような位置関係となる。

Q16. 補助第 149 号線付近で計画線が現在よりも東側に位置し、かつ高架化することで、騒音が悪化するのではないか。

A16.

(東京都)

- 補助第 149 号線付近の騒音調査地点 (T-3) の計画線最寄り軌道中心から 12.5m 離れた、高さ 1.2m の地点における予測では、継ぎ目が少ないロングレール、音を吸収するバラスト軌道、高さ約 1.5m の防音壁等の環境保全のための措置の実施により、騒音レベルは現在よりも低くなると予測評価をしている。

Q17. 騒音の項目で、デシベルという単位を使っているが、体感としてはどのくらいの音量か。

A17.

(東京都)

- パンフレットの 8 ページに「騒音のめやす」が記載されている。例えば、70 デシベルというのは、幹線道路周辺で感じる騒音もしくはバスの車内で感じる騒音程度の体感音量である。

Q18. 説明会開催が意見書の受付開始から 2 日後だが、開催日程はどのように決めたのか。

A18.

(東京都)

- 縦覧期間に内容を確認して頂いた後に、説明会を開催した方が良いと考え、説明会の前に縦覧期間を設け、日曜日、月曜日に説明会を開催するスケジュールとした。

Q19. 品川駅の高輪口の整備はどのように計画されているのか。

A19.

(東京都)

- 現在、約 30m 幅員の国道 15 号を約 50m 程度に拡幅し、品川駅の駅前広場空間の再編整備を行う予定となっている。
- また、国道 15 号の上空にデッキを張り、道路空間を立体的に使う計画が進められており、計画内容は詳細が決まり次第、ご説明をさせて頂くこととなる。

Q20. 東京メトロ南北線を品川駅に乗り入れさせるという計画は、実現の可能性があるのか。

A20.

(東京都)

- 昨年4月の交通政策審議会の答申では、白金高輪駅から品川駅に乗り入れるという地下鉄の構想はあるが、まだ構想段階である。
- 今後、都内の交通状況や品川エリアの開発動向を見極めながら、国や東京都、鉄道事業者と調整し、検討していくものである。

Q21. 品川駅周辺の再開発に伴って、高層ビルを建てるような建築計画はあるのか。

A21.

(東京都)

- 品川駅周辺については、2014年に策定された「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」において、商業や業務、文化交流施設等を整備していく方針が立てられているが、建物計画についてはまだ検討段階である。

Q22. 区画街路第7号線と関連する再開発等の計画があるのか。また計画がある場合、連続立体交差事業と連動した説明会は予定されているのか。

A22.

(品川区)

- 今年の8月に、品川浦周辺地区において再開発協議会が立ち上がっている。
- 再開発については、地元権利者の発意で進めている。
- 再開発協議会からは、国道15号からハツ山通りまで延伸して欲しいという要望があったが、交通処理上の問題から、ハツ山通りまでの延伸はできないと回答している。
- なお、連続立体交差事業と連動した計画および説明会は現在のところ予定していない。

Q23. 品川区内のバスの運行について、現在と路線は変わるのか。

A23.

(品川区)

- バスの運行については、現在と変わらない予定である。

Q24. 説明会の議事録は公開されるのか。

A24.

(東京都)

- 東京都の都市整備局のホームページにて掲載する。