

5.4 景観

5.4.1 工事の完了後

(1) 調査事項

調査事項は、表5.4-1に示すとおりである。

表5.4-1 調査事項

予測した事項	<ul style="list-style-type: none">・ 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
予測条件の状況	<ul style="list-style-type: none">・ 高架橋及び駅舎の配置・形状・ 高架橋及び駅舎の高さ
環境保全のための措置の実施状況	<p>予測に反映した措置</p> <ul style="list-style-type: none">・ 事業の実施に伴う景観への影響を可能な限り回避又は低減するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮する。 <p>予測に反映しなかった措置</p> <ul style="list-style-type: none">・ 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。・ 高架橋や駅舎の形状や意匠等は、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ついては、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（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る。・ 踏切を除却し、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。

(2) 調査地域

調査地域は、事業区間及びその周辺地域とする。

(3) 調査手法

調査手法は、表5.4-2に示すとおりとする。

表 5.4-2 調査手法

予測した事項	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
	調査時点	工事の完了した時点とする。
	調査地点	表5.4-3及び図5.4-1に示す6地点とする。
	調査方法	現地調査及び関連資料（竣工図等）の整理とともに、主要な眺望地点からの眺望写真撮影による方法とする。
予測条件の状況	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高架橋及び駅舎の配置・形状 ・ 高架橋及び駅舎の高さ
	調査時点	「予測した事項」と同様とする。
	調査地点	事業区間及びその周辺地域とする。
	調査方法	現地調査及び関連資料（竣工図等）を整理する。
環境保全のための措置の実施状況	調査時点	「予測した事項」と同様とする。
	調査地点	「予測した事項」と同様とする。
	調査方法	現地調査及び関連資料（竣工図等）を整理する。

表 5.4-3 代表的な眺望地点と選定理由

地点	調査地点	眺望地点から計画構造物までの距離	選定理由
No. 1	泉岳寺駅～品川駅付近 (港区高輪三丁目)	約 30m	品川駅北側において、事業区間が視認できる地点で、事業前後で高架橋から地平へと構造が変化する地点である。
No. 2	品川駅 (港区高輪四丁目)	約 80m	品川駅付近で駅利用者などの人通りが多く、事業前後で駅施設の構造が高架橋から地平へと変化する地点である。
No. 3	品川駅付近における 高架橋区間 (港区高輪四丁目)	約 80m	品川駅南側で、事業前後で地平から高架橋へと構造が変化する地点である。
No. 4	旧東海道 (品川区北品川一丁目)	約 50m	旧東海道の商店街から、品川第2踏切方向を視認する地点で、踏切が解消され高架橋となる地点である。
No. 5	北品川駅 (品川区北品川三丁目)	約 50m	事業前後で駅施設の構造が地平から高架橋へと変化する北品川駅を視認できる地点である。
No. 6	北品川駅付近における 高架橋区間 (品川区北品川三丁目)	約 60m	北品川駅南側の高架橋区間の代表地点として選定した場所である。事業前後とも高架構造であるが、構造・高さに違いがある。

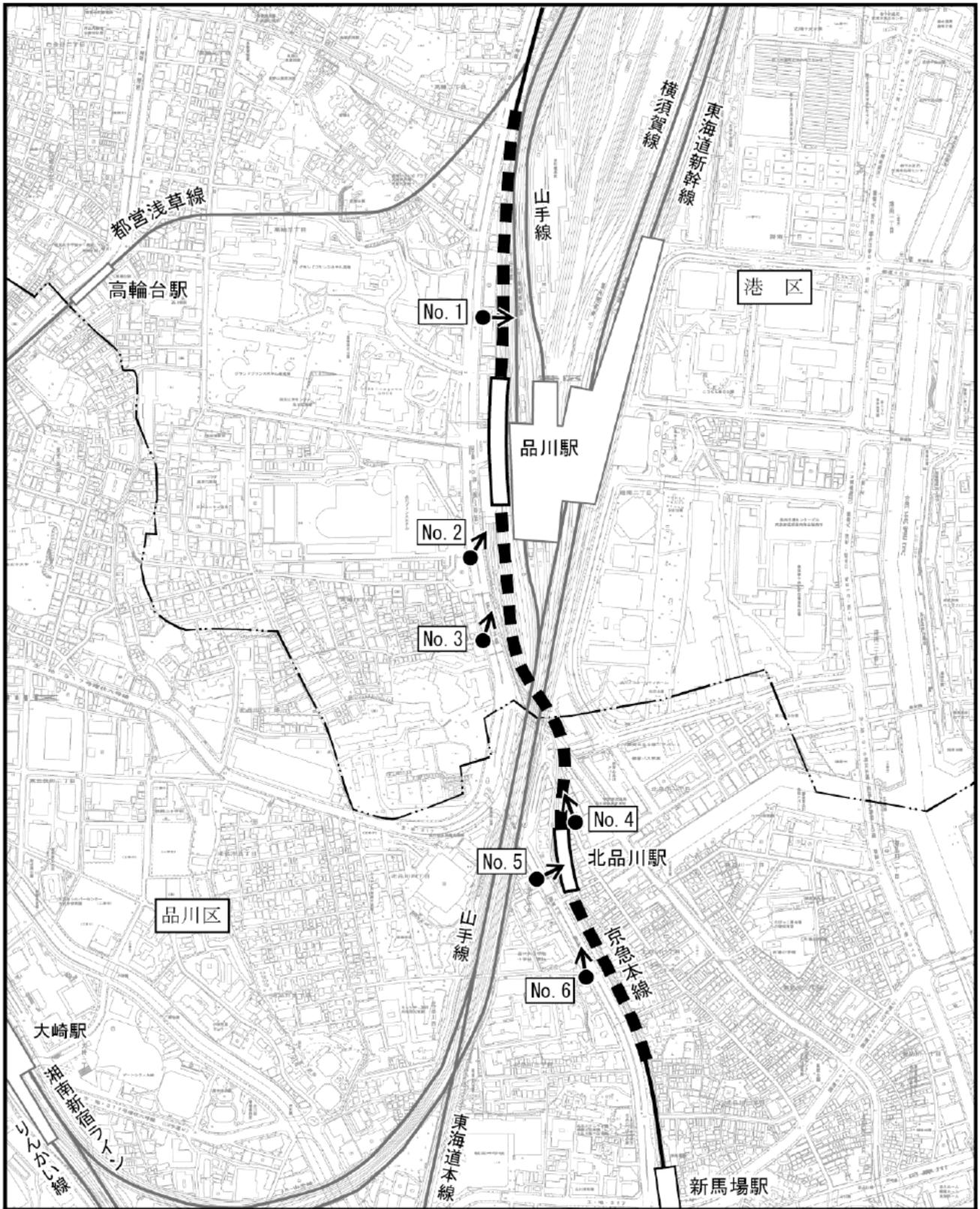


図 5.4-1 景観調査地点位置図

- 凡 例
- → : 景観調査地点 (No. 1~No. 6)
 - : 現在線
 - - - : 区 界
 - : 事業区間



1:10,000

0 250 500m