

環境影響評価書案の概要

都市高速道路12号線・東京港連絡橋(臨港道路)建設事業

昭和60年4月

東 京 都

第1章 総 括

1-1 事業者等の名称及び住所

都市高速道路12号線

(1) 環境影響評価の実施者

東京都知事 鈴木 俊 一

東京都千代田区丸の内三丁目5番1号 電話 03-212-5111

(2) 事業予定者

首都高速道路公団 代表者 理事長 浅井 新一郎

東京都千代田区霞が関一丁目4番1号 電話 03-502-7311

東京港連絡橋（臨港道路）

東京都 代表者 東京都知事 鈴木 俊 一

東京都千代田区丸の内三丁目5番1号

1-2 対象事業の名称

都市高速道路12号線・東京港連絡橋（臨港道路）建設事業（対象事業の種類：道路の新設）

1-3 対象事業の内容の概略

この事業は、図-1.1に示す東京都江東区有明二丁目を起点に港区海岸二丁目を終点とする延長4.3kmの都市高速道路12号線を新設し、並びに図-1.2に示す港区台場を起点に港区海岸三丁目を終点とする延長3.5kmの東京港連絡橋（臨港道路）を新設する事業である。

都市高速道路12号線は、道路構造令に定める第2種第2級の規格（往復4車線，設計速度60km/時）を有し、全線嵩上式構造で東京港中央の航路部を長大橋で横断するものである。

東京港連絡橋（臨港道路）は、道路構造令に定める第4種第1級の規格（往復4車線，設計速度60km/時）を有し、大部分が嵩上式構造で都市高速道路12号線と併設し、東京港中央の航路部を長大橋で横断するものである。

各計画路線の事業の概略は、表-1.1に示すとおりである。

なお、事業工程についてはおおむね表-1.2に示すとおりである。

表-1.1 各計画路線の事業の概略

項目		路線	都市高速道路12号線	東京港連絡橋（臨港道路）
起 終 点	起点		江東区有明二丁目	港区台場
	終点		港区海岸二丁目	港区海岸三丁目
延 長			約4.3km	約3.5km
構 造			嵩上式	嵩上式 平 面
規 格			第2種第2級	第4種第1級

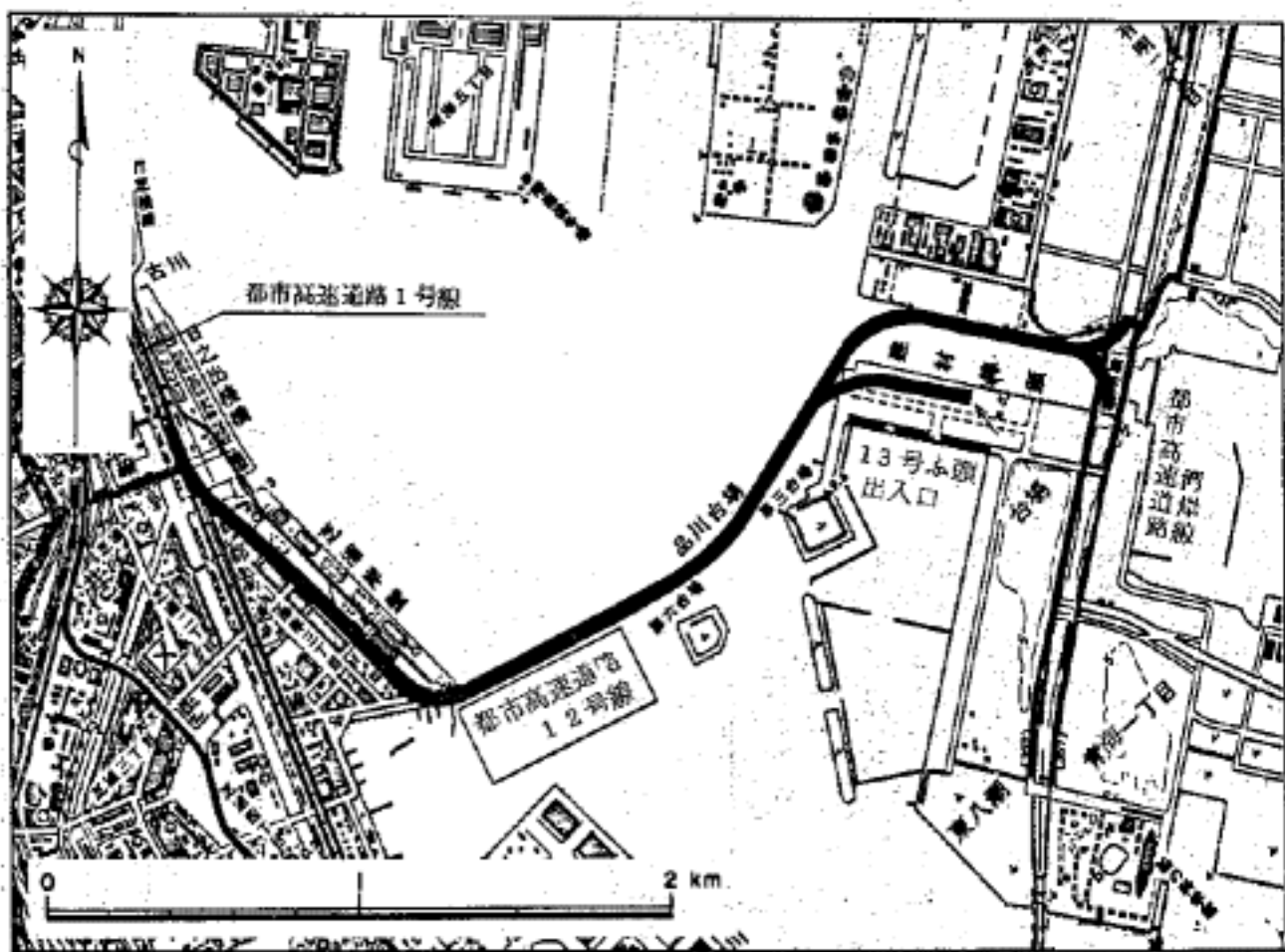


图-1.1 都市高速道路12号線路線図

注) **——** : 都市高速道路12号線

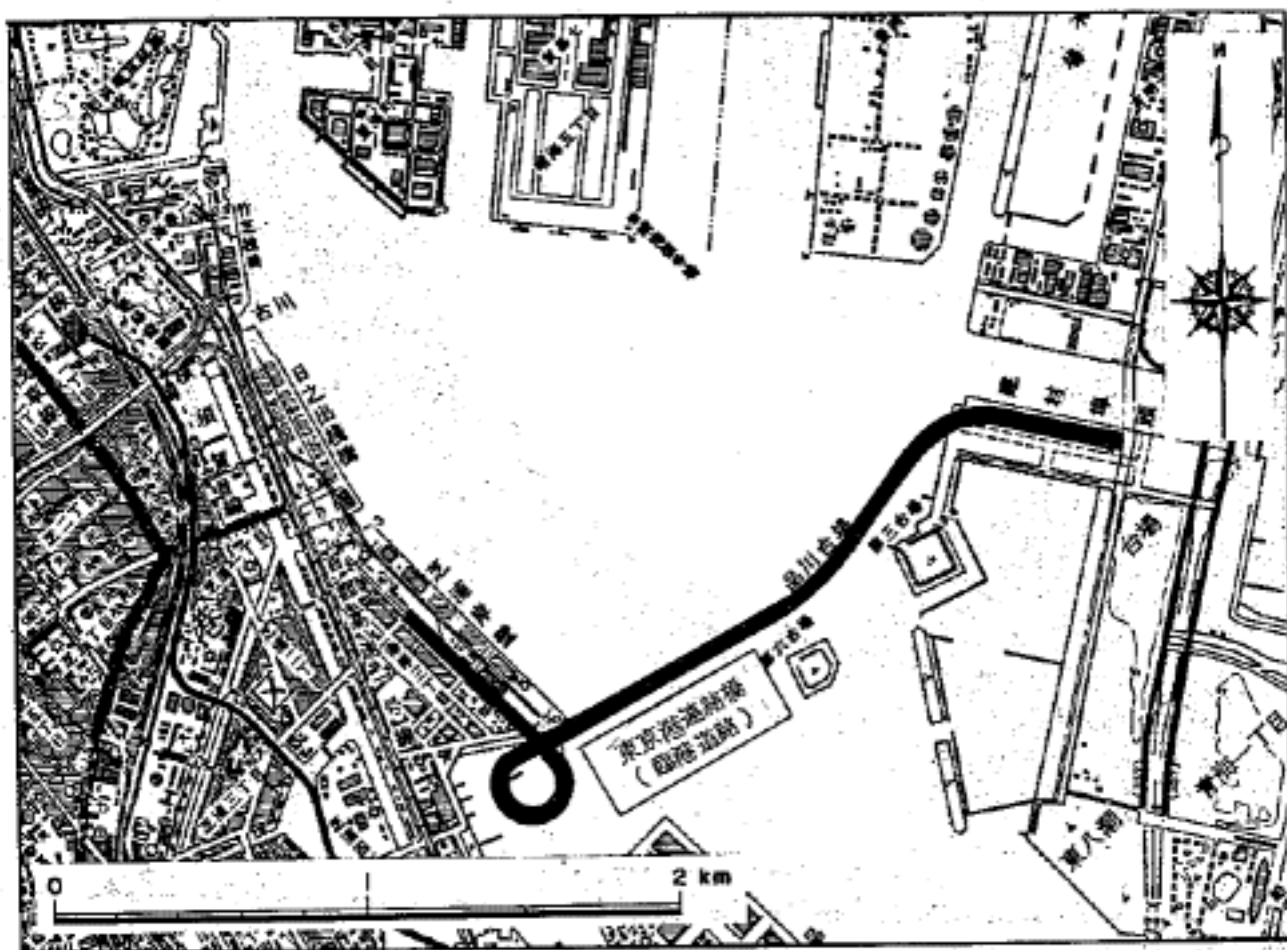


図-1.2 東京港連絡橋(臨港道路)路線図

- 注) **——** : 東京港連絡橋(臨港道路)
- - - - -** : 既定計画路線 (現行の東京港港湾計画(第4次改訂)で計画決定されている路線)
-** : 構想路線 (次回の東京港港湾計画の改訂において計画決定する路線)

表-1.2(1) 都市高速道路1,2号線
事業工程表<都市計画決定後>

項目	年	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	備考
関係法規に基づく手続		■							都市計画法 道路整備特別措置法 首都高速道路公団法
測量及び調査		■	■						基本測量 用地測量 地質調査
道路設計			■	■	■	■			線形設計 構設設計(施工法も含む) 施工計画
用地買収			■	■					建物除去
工事				■	■	■	■	■	基礎工事、下部工事 上部工事、床版舗装工事 付帯工事

表-1.2(2) 東京港連絡橋(臨港道路)
事業工程表

項目	年	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	備考
関係法規に基づく手続		■							公有水面埋立法 港則法 港務法
測量及び調査		■	■						基本測量 用地測量 地質調査
道路設計			■	■	■	■			線形設計 構設設計(施工法も含む) 施工計画
用地買収			■	■					建物除去 (施設の移転を含む)
工事				■	■	■	■	■	基礎工事、下部工事 上部工事、床版舗装工事 付帯工事

1-4 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の状況と事業の内容を考慮して予測・評価項目を選定し、現況調査、環境に及ぼす影響の予測及び評価を行った。その評価の結論は表-1.3に示すとおりである。

表-1.3 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
1. 大 気 汚 染	<p>工事の施行中の工事用車両から排出する大気汚染物質は、走行ルートにおける現況の自動車交通の排出量に比較して少なく、その期間も一時的であるため、工事用車両の走行による大気質に及ぼす影響は少ないと考える。</p> <p>工事の完了後の自動車の走行に伴って発生する二酸化窒素、一酸化炭素、二酸化硫黄の3物質について予測した。</p> <p>予測の結果、予測断面5（都市高速道路12号線が同1号線と合流する放射18号線沿道）以外の地域においては、いずれの物質も評価の指標を下回るが、予測断面5は、既設道路（都市高速道路1号線と放射18号線）を含むすべての道路からの濃度を併せると、二酸化窒素と二酸化硫黄が評価の指標を超える。その範囲は、放射18号線の歩道端から二酸化窒素で最大約20m、二酸化硫黄で最大約10mである。計画路線が予測環境濃度に占める寄与分は、二酸化窒素で6%、二酸化硫黄で8%程度であるが、「3. 騒音」の項で記載しているとおりの環境保全の措置を講ずることにより、大気に及ぼす影響は軽減される。</p>
2. 水 質 汚 濁	<p>工事の施行中の海域の橋脚工事中の浚渫に伴う浮遊物質(SS)の濃度は、環境目標値以下であるため、影響は少ないと考える。</p> <p>工事完了後の橋脚の出現に伴うCOD濃度は、橋脚がない場合と比較して、濃度の変化の程度は小さいため、影響は少ないと考える。</p>
3. 騒 音	<p>工事の施行中の建設機械騒音については、低騒音型の建設機械を積極的に使用し、作業場所等を考慮することにより、騒音レベル</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
	<p>の低減に努め、騒音規制法並びに東京都公害防止条例等関係法令の定める基準を遵守するため、影響は少ないと考える。</p> <p>また、工事用車両の走行は、計画路線周辺の騒音の増加に寄与しない程度であり、期間も一時的であるため影響は少ないと考える。</p> <p>工事の完了後の自動車の走行に伴って発生する騒音は、いずれの断面においても評価の指標（環境基準もしくは現況値が環境基準を超えている場合には現況値）を下回っている。しかし、都市高速道路12号線と都市高速道路1号線とが合流する放射18号線沿道では、評価の指標を下回るものの環境基準をかなり超えており、必ずしも好ましい状況とはいえない。そこで道路交通騒音が一定の基準を超える場合には、「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係わる障害の防止について（昭和51年7月21日建設省都道監発第23号建設省都市局長通知、建設省道政発第33号建設省道路局長通知）」により防音工事の助成等の対策を行うほか道路に面する建物について幹線道路沿道の生活環境の保全に係る諸制度の適用を図り、都市高速道路12号線の車道端から環境を改善するための必要な範囲について、関係人の意向を十分尊重して土地の買取り等の方策を講ずるため、影響は軽減される。</p>
4. 振 動	<p>工事の施行中の建設機械振動については、低振動型の建設機械を積極的に使用し、作業場所等を考慮することにより、振動レベルの低減に努め振動規制法並びに東京都公害防止条例等関係法令の定める基準を遵守するため、影響は少ないと考える。</p> <p>また、工事用車両の走行は、計画路線周辺の振動の増加に寄与しない程度であり、期間も一時的であるため影響は少ないと考える。</p> <p>工事の完了後の自動車の走行に伴って発生する振動は、いずれの断面においても評価の指標（要請基準限度値）を下回っているため、影響は少ないと考える。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
5. 低周波空気振動	計画路線沿道の低周波空気振動は、既存の資料から判断すると都市部の日常生活の中に多様に存在している音圧レベルの範囲内にあるため、沿道住民の日常生活に支障のない程度のものであると考える。
6. 日照阻害	高架道路の設置により、芝浦側の一部及び有明側の沿道に日陰の影響が生じるが、現在両地域とも影響範囲内には、住居として用いている建物はなく影響は少ないと考える。なお、工事の完了後に調査を行い、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について（昭和51年2月23日 建設事務次官通知）」に該当する場合は、この通知に基づき対処する。
7. 電波障害	高架道路の設置により、芝浦側、有明側の一部にテレビ電波の受信に影響を与えることが予測されるが、現在両地域とも建築物等の数も少なく、また影響を受ける範囲はほとんどが海域であることから、影響は少ないと考える。なお、高架道路の設置に伴い発生した電波障害に対しては「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について（昭和54年10月12日 建設事務次官通知）」に基づき対処する。
8. 植物・動物	<p data-bbox="233 1323 448 1926">陸上動物</p> <p data-bbox="448 1323 1268 1760">影響を考慮すべき対象として品川台場周辺の鳥類がある。 工事の施行中の建設機械による騒音は鳥類に著しい影響を及ぼさない程度の騒音レベルであるため、鳥類に与える影響は少ないと考える。 工事の完了後に鳥類に与える影響としては、自動車の走行に伴って発生する大気汚染と騒音、照明灯の設置に起因する夜間照明がある。大気汚染は各汚染物質の予測結果がほぼ現況値程度であり、騒音と夜間照明の予測結果も鳥類に影響を及ぼさない程度であり、鳥類に与える影響は少ないと考える。</p> <p data-bbox="233 1771 448 1926">水生生物</p> <p data-bbox="448 1771 1268 1926">工事の施行中の水質の変化の程度が少ないこと、また、工事の完了後の流況及び水質の変化の程度が少ないことから水生生物の生態環境は維持されることが考えられる。</p>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
9. 地形・地質	<p>基礎構造物の施工背面の地盤変形については、設計・施工上十分配慮するため、影響は少ないと考える。</p> <p>また、地下水を大量に排水する工法は採用しないため地下水位に与える影響はないと考える。</p>
10. 史跡・文化財	<p>影響を考慮すべき対象としては、品川台場がある。工事の施行中の建設機械による振動の影響は少ない。また、橋脚の設置による品川台場周辺海域の流況変化は小さく、品川台場石積み基礎に与える影響はないと考える。計画路線と第三台場、第六台場はそれぞれ60m、100m以上の距離があり、十分離れているため、影響は少ないと考える。</p>
11. 景 観	<p>事業の実施に伴い、陸上部における高架橋及び海上部における吊橋の出現により、現状の東京港としての港湾景観に特を損うものではない。また、海上面を渡る道路橋の構造には、吊橋構造を計画しており、東京港のシンボルとしての構造美が期待できる。</p> <p>ただし、計画路線（都市高速道路12号線）が高架で接続する都市高速道路1号線の拡市区間については、現道（放射18号線）の路上空間を一層覆うことになるが、「3. 騒音」の項で記載していると通りの環境保全の措置を講じて何れ空間を確保する等により、良好な都市景観づくりに努める。</p>

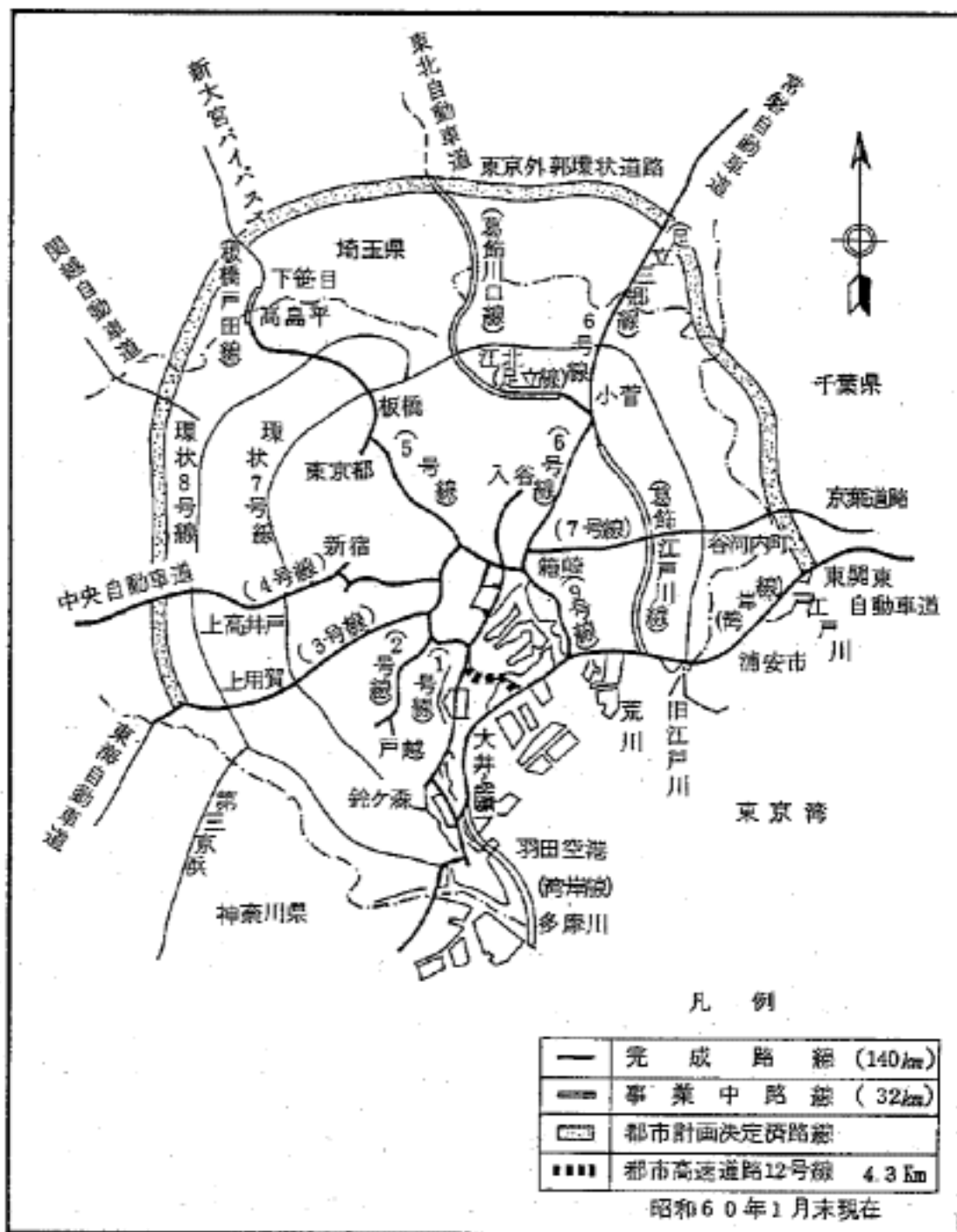
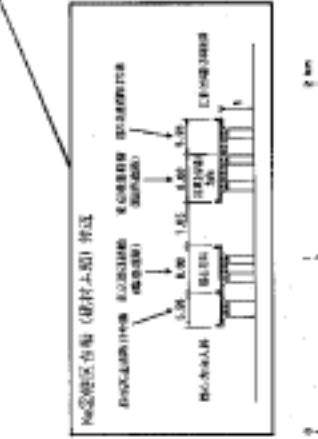
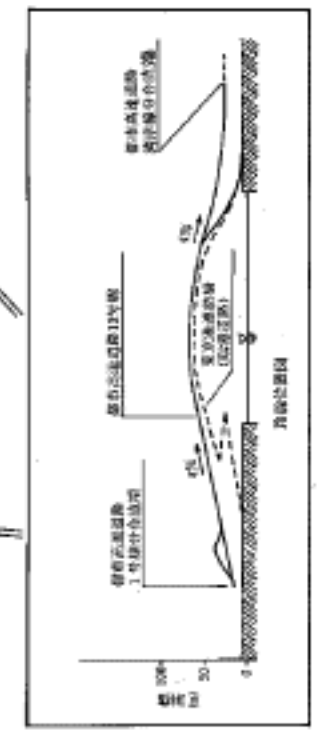
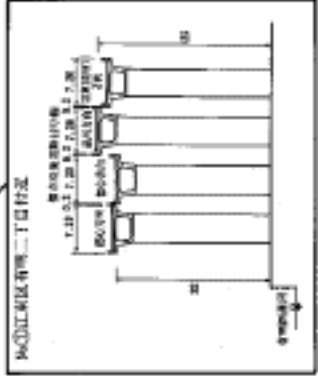
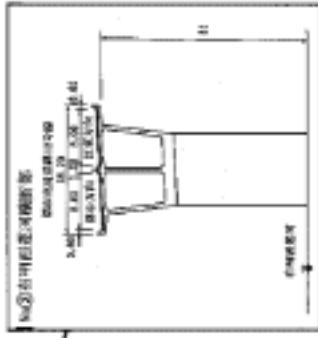
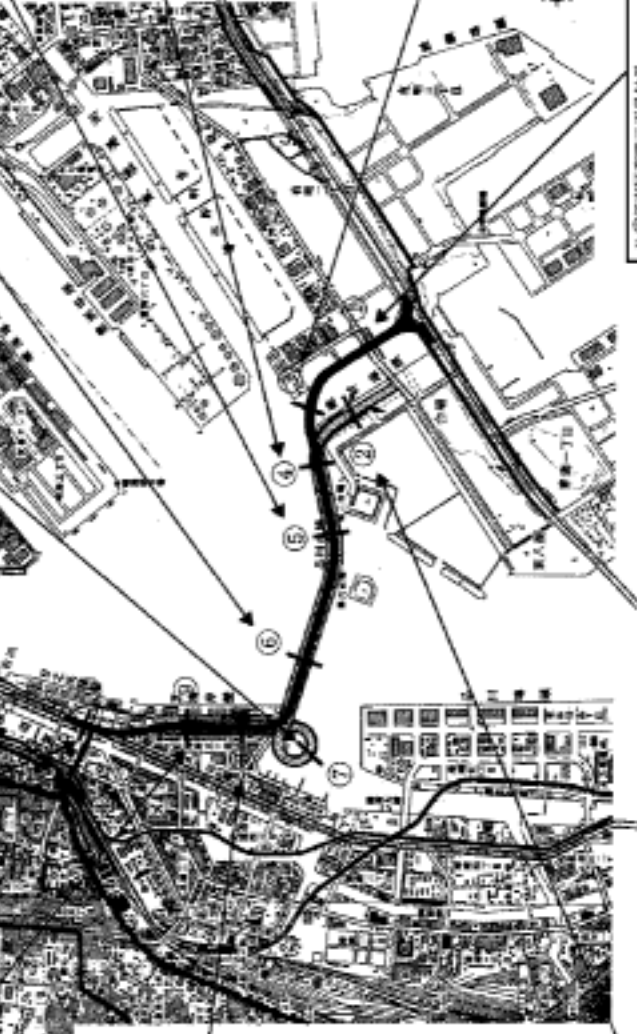
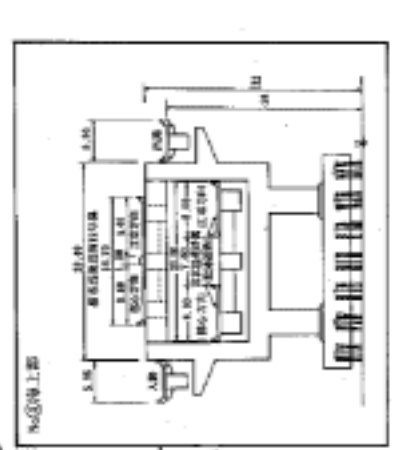
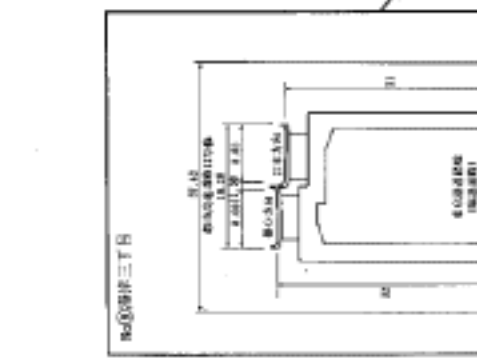
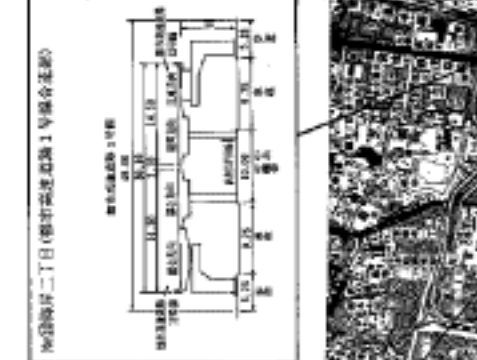
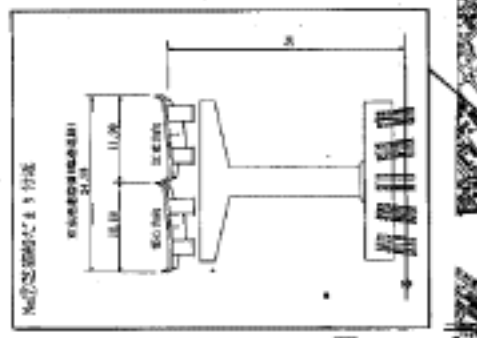
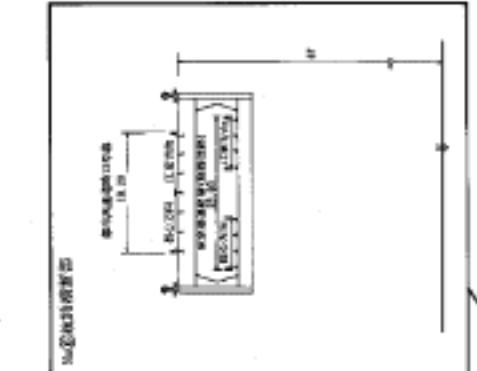
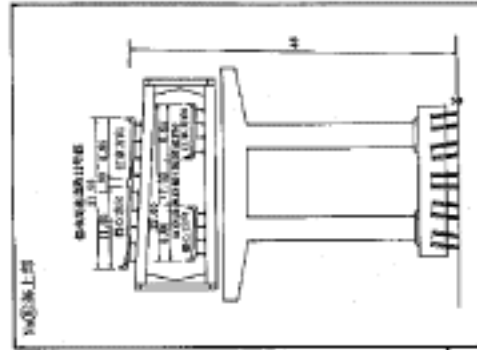


図-2.1 都市高速道路網



注1. 単位：m
 2. 高さは現地測量からの概略値を示している。
 3. 断面図は北点(有明側)から終点(芝浦側)方向を見た図である。

図-2.3 路線位置