

23

# 見 解 書 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 10 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、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約4.3kmの都市高速道路12号線を新設する事業と、港区台場を起点に港区海岸三丁目を終点とする延長約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。

なお，事業工程についてはおおむね表-1.1に示すとおりである。

表-1.1(1) 高速道路12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 構造設計(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-1.1(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 港池法
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 構造設計(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 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略

評価書案に対して、都民から4通の意見書と中央、港、江東、品川の各関係区長からの意見が提出された。また、公聴会においては、1名の公述人より意見が述べられた。

これらの主な意見とそれに対する事業者の見解の概略は、表-1.2 に示すとおりである。

表-1.2 主な意見と事業者の見解の概略

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 要 旨
<p>(1) 交通量</p> <p>「埋立地を中心とした臨海部」の開発等の具体的なものを明示しなければ、交通量の検討ができないのではないか。</p>	<p>将来の自動車交通の推計に当たっては、将来開発も加味したうえで、人、物の動きを推計し、それぞれ、鉄道、バス、自動車等の交通輸送機関別の分担を定め、自動車が分担すべき交通を決定するという手順を踏んでいます。</p> <p>したがって、今回の交通量の検討に当たっても、東京港埋立地の土地利用計画並びに埋立地開発計画に基づき発生集中交通量を推計しています。</p>
<p>(2) 大気汚染</p> <p>①大気汚染について、臨港道路のループ部も評価が必要である。</p> <p>②「バックグラウンド濃度」の観測点が、現場からはるかに遠い「白金台」になっているのはおかしい。</p>	<p>①ループ部等の特別な箇所では、現時点では、予測の手法が確立されておきませんが、評価書案の諸条件を使用できると仮定して試算を行いました。</p> <p>それによりますと、ループ部の交差箇所付近で、地上 1.5m の二酸化窒素の昭和75年における寄与濃度は 0.004ppm 程度となっております。</p> <p>②道路周辺の大気質濃度は、当該道路を通る自動車交通に起因するものと、その道路以外のいわゆる「バックグラウンド濃度」に大別されます。</p>

主  な  意  見  の  要  旨	見  解  の  要  旨
<p>③非メタン炭化水素並びに悪臭について解析に努められたい。</p> <p>④中・高層ビルに対する影響を明らかにされたい。</p>	<p>「バックグラウンド濃度」を設定する場合には、通常、一般環境大気測定局の資料を使用しており、「白金台」は観測点の一つとして設定したものです。</p> <p>③非メタン炭化水素、悪臭については、現在のところ、予測に係る知見が確立されておりませんが、国等の関係機関と調整を図り、解析に努めたいと考えております。</p> <p>④鉛直方向の予測方法については確立されておりませんが、参考までに評価書案で設定した諸条件が使用できると仮定し、代表的な場所を選定して試算しました。</p> <p>それによりますと、昭和75年における二酸化窒素の寄与濃度は、海岸三丁目付近（図-2.3、予測断面4、P.15～16参照）では、その高架橋が位置する付近の濃度と地表濃度が0.005ppmと同程度であり、海岸二丁目の放射18号線との併設区間（図-2.3、予測断面5、P.15～16参照）では地表濃度が高くなっております。</p>
<p>(3) 水質汚濁</p> <p>路面排水の処理についても検討すべきである。</p>	<p>公共下水道への放流および簡易処理を行なうことにより、東京港と運河の水質保全に配慮します。</p>

主 な 意 見 の 要 旨

見 解 の 要 旨

(4) 騒音

- ①環境基準をこえる箇所がある。
- ②吸音効果の高い防音壁の設置を図るなど万全の措置をとられたい。
- ③騒音について、土地の買い取りを前提とした計画は、住民無視である。
- ④ 1号線と計画路線にはさまれた地域は、響鳴効果のおそれがある。

- ①, ②, ③沿道建物の生活環境に及ぼす影響に係る問題については、防音壁を設置するほか、騒音が一定の基準をこえる場合には、道路交通騒音の対策に係わる諸制度の適用を図り、環境を改善するための必要な範囲について、関係人の意向をじゅうぶん尊重して、土地の買い取り等の方策を講じてまいります。
- ④ 1号線および放射18号線の影響も加味して計算しますと、昭和75年において地上 1.2mで下表のとおりとなります。

←都市高速道路 1号線・放射18号線側

都市高速道路12号線・臨港道路側→

200m	180m	160m	140m	120m	100m	80m	60m	40m	20m	0m
70	64	62	60	58	58	58	58	58	60	63

単位：dB(A)

(5) 振動

埋立地等、地盤のやわらかい地域や大型車の通行の多い地域では、振動が心配である。

予測の結果では、評価の指標（環境基準）を下回っておりますが、構造物の設計に当たっては、剛性の高い橋脚を採用するなど、振動の少ない構造となるよう配慮いたします。

主  な  意  見  の  要  旨	見  解  の  要  旨
<p>(6) 日照阻害</p> <p>頭上に構造物ができることで、日照が阻害される。</p>	<p>ご指摘の場所は、海岸三丁目付近と思われますが、予測結果では、影響は少ないと考えられます。なお、工事完了後に調査を行ない建設事務次官通知に該当する場合には、この通知に基づき対処いたします。</p>
<p>(7) 電波障害</p> <p>①反射等の調査も事前に行なうべきである。</p> <p>②高架道路の設置に起因する障害が発生した場合には、適切な措置を講ぜられたい。</p>	<p>①、②計画路線によるテレビ電波の反射障害は、現在、研究段階であり、その検証がじゅうぶん得られていない状況であります。</p> <p>障害の有無については、計画路線の建設前後に現地調査を行ない、障害が生じた場合には、建設省事務次官通知に基づき適切な措置を講じます。</p>
<p>(8) 陸上動物</p> <p>①鳥類への騒音・照明の影響は、「少ない」ではなく、「皆無」にすべきだ。</p> <p>②大気汚染の影響の検討も当然必要である。</p>	<p>①鳥類への騒音・照明等の影響は、予測・評価を行なった結果を基に、事業者として「影響は少ない」と結論づけたものであります。</p> <p>②大気汚染については、将来において現況値程度であり「影響はない」と考えております。</p>



主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 要 旨
<p>(9) 史跡・文化財</p> <p>①東京港に「埋蔵文化財は存在しない」と判定するのはおかしい。</p> <p>②振動の予測結果について、「影響がない」としているが、過去の東京都保健局公園課による品川台場の沿革によれば、「関東大地震において台場の石垣は崩壊した」とする事実からして、判定結果は、正しくない。</p>	<p>①計画路線が通過する位置は、東京港整備のために、すでに浚渫を実施済みであり、かつ各種資料からも「埋蔵文化財は存在しない」と評価しました。しかし、工事の施行に際して、万一、埋蔵文化財が発見された場合には、法令に基づき措置します。</p> <p>②建設機械による振動は、地震動に置き換えた場合、微震以下に相当します。</p> <p>建設機械の使用期間中は、品川台場に沈下計を設置し、石積みの変位測定を常時行なうとともに、工事の完了後も調査を行ないます。</p> <p>なお、工事の施行に当たっては、関係機関とじゅうぶん協議を行ない、必要な対策をとるよう努めます。</p>
<p>(10) 景観</p> <p>計画路線の構造・色彩・デザイン等については、地域と調和のとれた良好な景観形成を図られたい。</p>	<p>事業の実施に当たっては、検討委員会を設け、周辺環境と調和した構造・色彩・デザインとなるようにじゅうぶん配慮し、新しい魅力ある景観の形成に努めます。</p>

主  な  意  見  の  要  旨	見  解  の  要  旨
<p>(11) 環境一般</p> <p>現在でも、1号線による環境悪化の影響で苦しんでいるが、12号線建設でさらに悪化する。また、マンション等の財産価値も低下する。</p>	<p>12号線は、都市高速道路網の一環として早急に整備されるべき重要路線であります。</p> <p>当路線の事業実施に当たりましては、計画路線の沿道について、可能なかぎりの保全対策を進めてまいります。</p>

## 第2章 対象事業の目的及び内容

### 2.1 事業の目的

#### 2.1.1 都市高速道路12号線の目的

都市高速道路は、大都市における一般街路の自動車交通の混雑緩和を図り、都市内自動車交通を円滑かつ効率的に処理するために整備される自動車専用道路であり、都市交通の基幹的施設となるものである。

東京都内の都市高速道路は、昭和60年10月現在、約190kmが都市計画決定され、そのうち約140kmは既に完成供用され、東京都内の交通施設の中で重要な役割を果たしている。

このような大都市東京における基幹的交通施設としての都市高速道路網にあって、都市高速道路12号線は、都市高速道路湾岸線（有明付近）と都市高速道路1号線（浜崎橋インターチェンジ付近）とを、東京港を横断して結ぶ路線であり、千葉方面及び神奈川方面から都心部へ向う交通を迂回させて、箱崎、江戸橋岡インターチェンジ付近の交通混雑を緩和するとともに、羽田新空港及び埋立地と都心間とを連絡することを目的とした路線である。

また、東京都長期計画（マイタウン東京－21世紀をめざして－）で埋立地を中心とした臨海部は、新しい都市空間として既成市街地の再開発の推進と連動させて活用するほか、東京港のシンボルゾーンや都民の憩いの場となる文化、レクリエーションゾーンとして整備していくことが求められている。都市高速道路12号線は、併設する東京港連絡橋（臨港道路）とともに、都心との交通の便を確保し、同地域の開発促進に寄与する役割を担っている。

図-2.1 に都市高速道路網を示す。

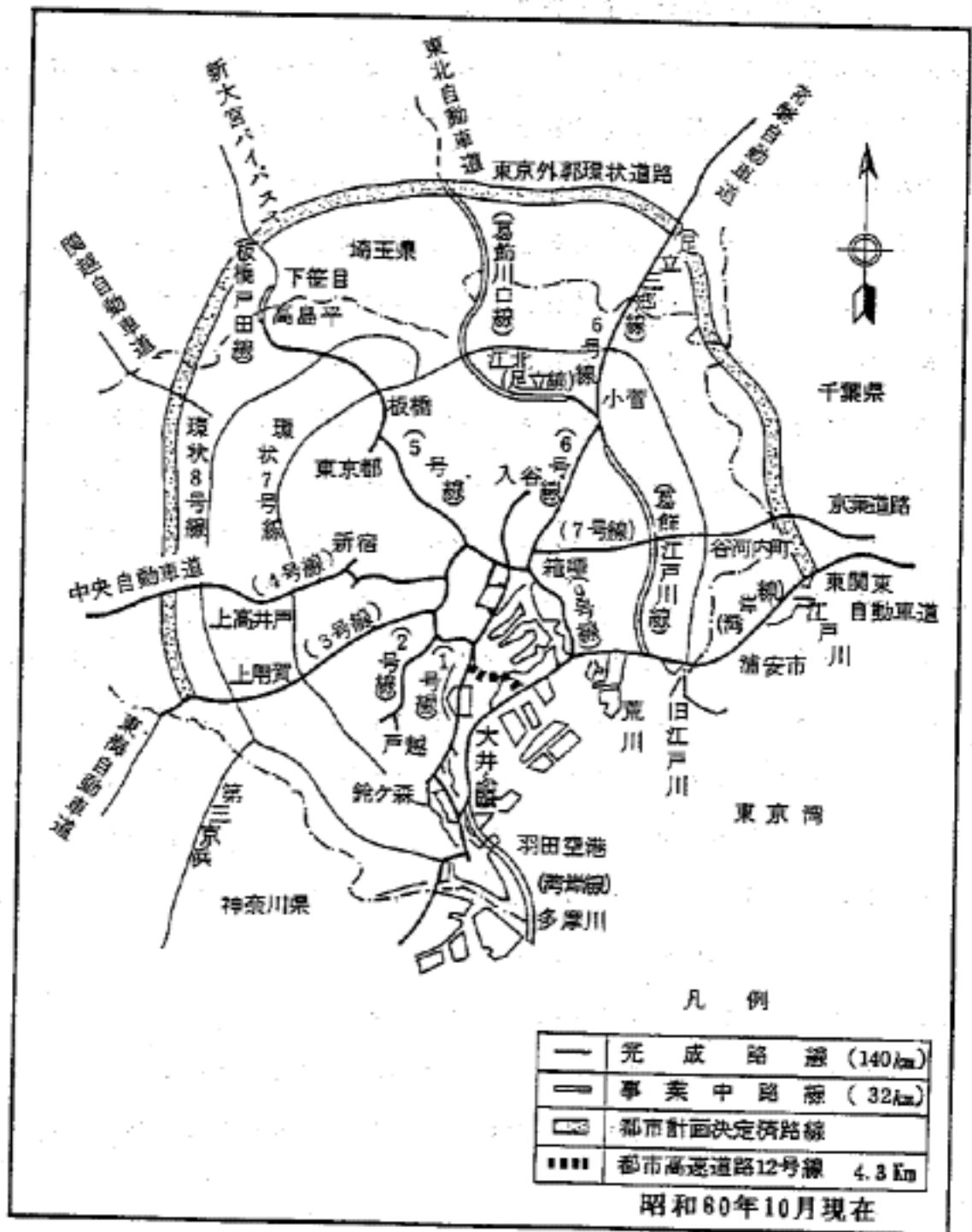


図-2.1 都市高速道路網

## 2.1.2 東京港連絡橋（臨港道路）の目的

東京港臨海部の都市計画道路は、埋立地側の都市計画道路東京湾環状線と既成市街地側の幹線道路を結び、港湾機能の拡充や埋立地開発に伴って増加する交通を、円滑に処理することにより、既成市街地における交通混雑の緩和を図ることを基本としている。現在、都市計画道路東京湾環状線と接続する既成市街地側の都市計画道路は、埋立地の東部地域（7号，12号，14号，15号埋立地）に都市計画道路補助116号線，環状3号線があり，南部地域（大井ふ頭周辺埋立地）には，都市計画道路補助150号線，補助28号線，補助145号線，環状7号線がある。しかし，中部地域（10号，11号，13号埋立地）においては，都心近くに位置するにもかかわらず水域にはばまれ，既成市街地と連絡する街路は放射34号線しかなく，東部地域や南部地域に較べて著しく不均衡となっている。

このような東京港臨海部の都市計画道路網にあって，東京港連絡橋（臨港道路）は，長大橋によって埋立地中部地域で都市計画道路東京湾環状線と都心とを連結し，既成市街地側の街路交通の混雑の緩和を図るとともに埋立地と都心，あるいは埋立地相互間の有機的な連結を図ることを目的とした路線である。特に，都心と当該地域に関連する自動車交通の利便性を増大させることにより，東京港のシンボルゾーンや都民の憩いの場となる文化・レクリエーションゾーンとしての開発が予定されている中部地域の開発促進に寄与するとともに，都民の快適な生活環境を築き，親しみやすい東京港とする役割を担った路線である。

図-2.2 に都市計画道路東京湾環状線と接続する東京港臨海部の街路網を示す。

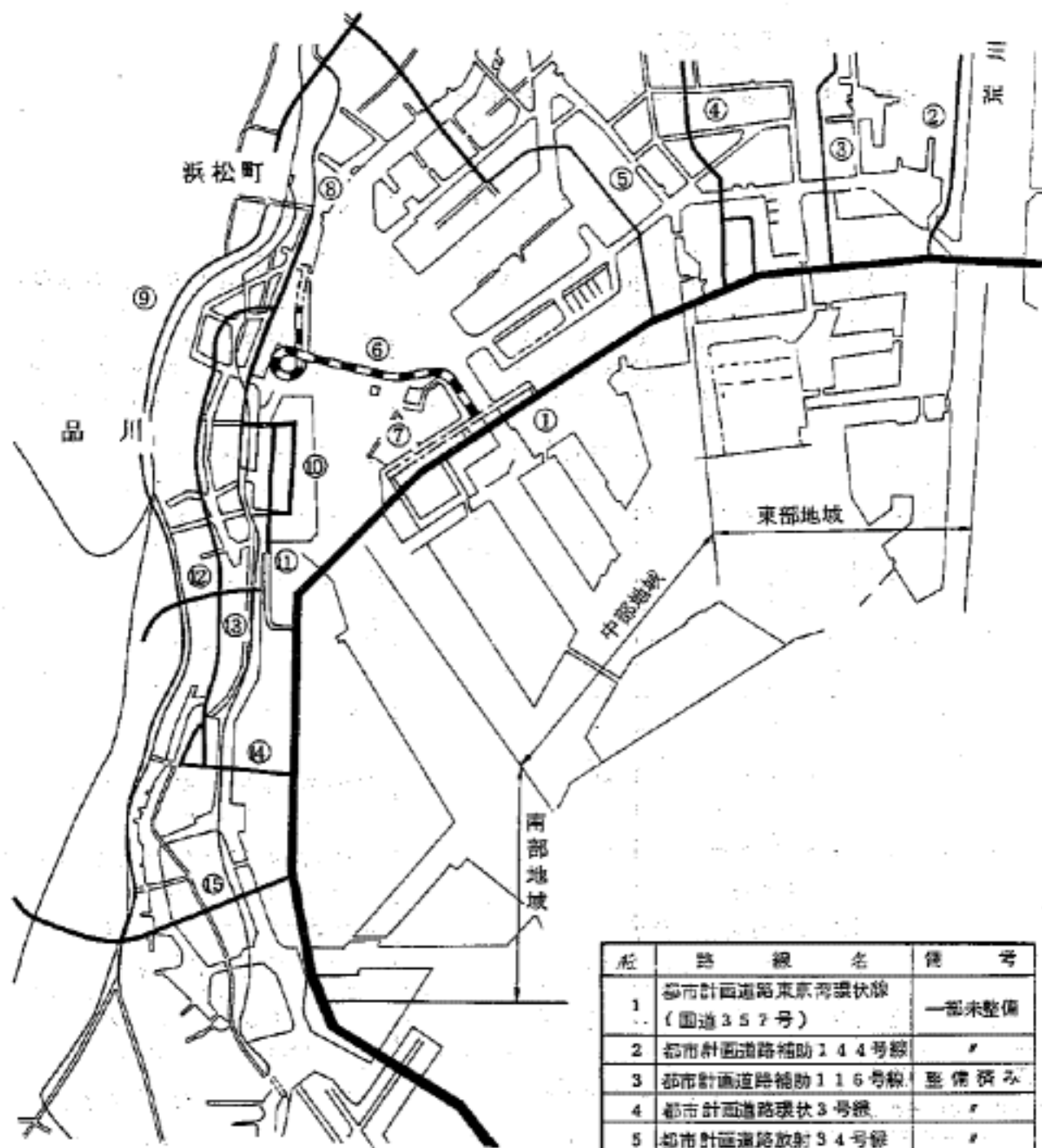


図-2.2 都市計画道路東京湾環状線と  
連絡する街路

区	路線名	備考
1	都市計画道路東京湾環状線 (国道357号)	一部未整備
2	都市計画道路補助144号線	〃
3	都市計画道路補助116号線	整備済み
4	都市計画道路環状3号線	〃
5	都市計画道路放射34号線	〃
6	東京港連絡橋(臨港道路)	本計画
7	東京港連絡橋との接続街路	一部整備
8	都市計画道路放射18号線	一部未整備
9	都市計画道路放射19号線	〃
10	都市計画道路補助16号線	整備済み
11	都市計画道路補助150号線	〃
12	都市計画道路補助28号線	〃
13	都市計画道路補助146号線	一部未整備
14	都市計画道路補助145号線	〃
15	都市計画道路環状7号線	〃

## 2.2 事業の内容

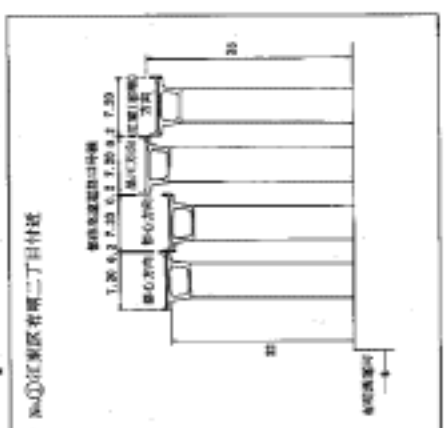
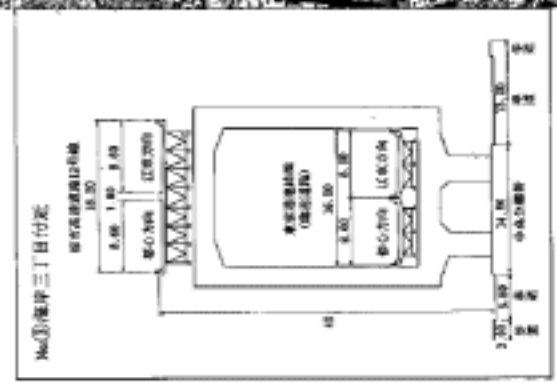
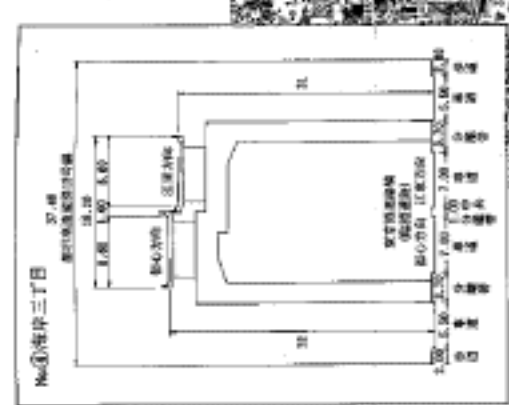
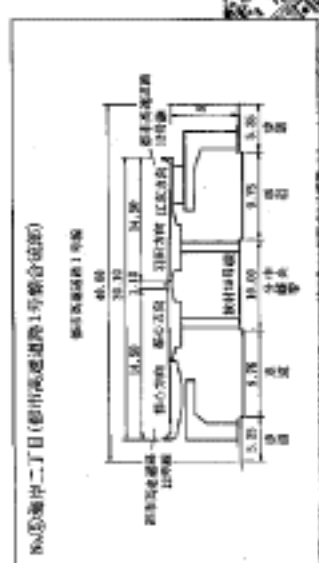
### 2.2.1 計画の概要

対象事業の計画概要を表-2.1 に示す。

表-2.1 対象事業の計画概要

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)
事業区間	延長…約 4.3 km 起点…東京都江東区有明二丁目 終点…東京都港区海岸二丁目	延長…約 3.5 km 起点…東京都港区台場 終点…東京都港区海岸三丁目
通過地域	東京都江東区, 東京都港区	東京都港区
道路の規格	第2種第2級	第4種第1級
車線数	往復4車線	往復4車線
構造形式	嵩上式	嵩上式, 平面
設計速度	本線…60km/時 出入路…40km/時	60 km/時
接続道路	都市高速道路湾岸線 (有明インターチェンジ) 都市高速道路1号線 (浜崎橋インターチェンジ付近) 東京港連絡橋(臨港道路) (13号ふ頭出入路)	都市計画道路東京湾環状線と接続する一般道路 (港区台場付近) 都市計画道路放射18号線と接続する一般道路 (港区海岸三丁目付近) 都市高速道路12号線 (13号ふ頭出入路)
路線位置	図-2.3 に示すとおりである。	図-2.3 に示すとおりである。
東京港中央の航路横断部の桁下空間と水域幅	図-2.4 に示すとおりである。	図-2.4 に示すとおりである。
標準横断構成	図-2.3 に示すとおりである。 (No 1, 2, 3, 4, 5)	図-2.3 に示すとおりである。 (No 2, 3, 4)
推定日交通量	図-2.5 に示すとおりである。	図-2.5 に示すとおりである。





注)1.単位:m  
2.高さは現地盛からの距離値を示している。  
3.標準断面図は起点(右明)側から終点(芝浦)方向を見た図である。

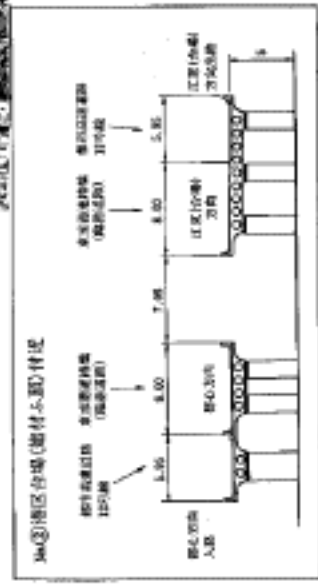


図-2.3 路線位置





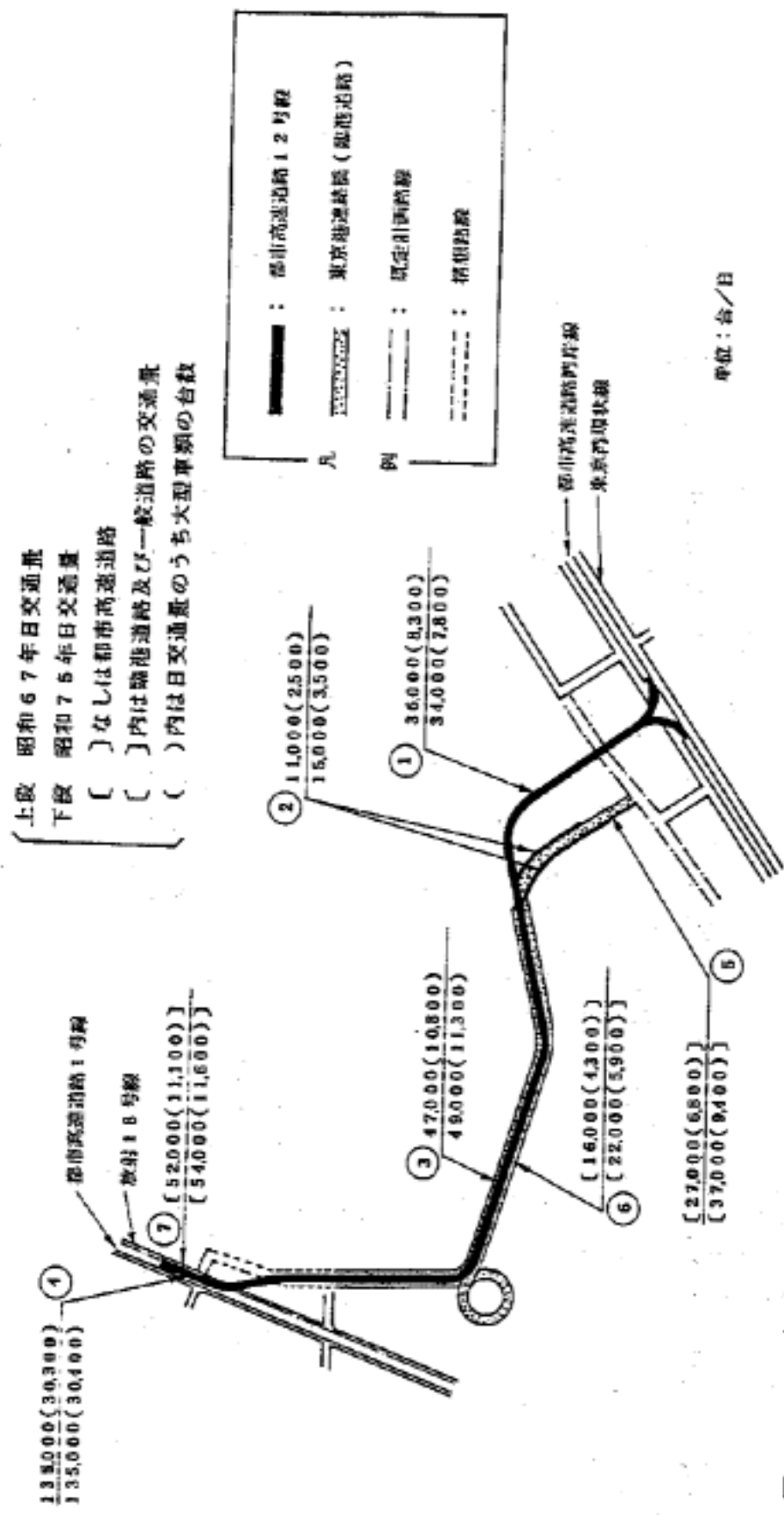


図-2.5 推定日交通量

注1.) 日交通量は、東京都都市計画道路阿片線の資料に基づき推計したものである。ただし、大型車種の台数は、予測上推定した値である。