

23

# 環境影響評価書の概要

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61年2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 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) 都市高速道路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		■							公有水面確立法 道路法 商売法
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 (地役の移転を含む)
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

地域の概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-1.2に示すとおりである。

表-1.2 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合わせると、二酸化窒素と二酸化硫黄が評価の指標を超える。</p> <p>しかし、「騒音」の項で記載していると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>工事の施行中の海城の橋脚工事中の浚渫に伴う浮遊物質(SS)の濃度は、評価の指標（環境目標値）以下であるため、影響は少ないと考える。</p> <p>工事の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。さらに、計画路線の路面排水処理を行なうため、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するとともに作業場所周囲に塀を設置すること及び建設機械の重複稼働を極力避けること等を配慮することにより、騒音レベルの低減に努め、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>

予測・評価項目	評 価 の 結 論
	<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容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、道路の容与分に環境騒音を合成して予測評価を行なった。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、環境基準を下回っている。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、環境基準を超えている。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る騒音の防止について（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39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ったり、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、関係者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するとともに、建設機械の重複稼働を極力避けること等を配慮することにより、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容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. 日照障害	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照の影響が生じるが、有明側については影響範囲内に住居として用いている建物は無い。一方、芝浦側では一部住居として用いられている建物に若干の影響があると考えられる。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照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、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（VHF、UHF）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地域であることから、影響は少ないと考える。なお、高架道路の設置に伴って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="293 1375 507 1816">陸上動物</p> <p data-bbox="507 1375 1359 1816">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若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="293 1816 507 1971">水生生物</p> <p data-bbox="507 1816 1359 1971">工事の施行中の水質の変化の程度が小さいこと、また、工事の完了後の流況及び水質の変化の程度が小さいことから、水生生物の生息環境は維持されると考える。</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、地下水を大量に揚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65m、100m程度の距離があり、十分離れているため、影響は少ないと考える。</p> <p>なお、工事の施行中のみならず、工事の完了後においても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い、品川台場の保全に努める。</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を特に損うものではない。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、「騒音」の項で記載しているとおりの環境保全の措置を講じて側方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>

1-5 評価書案の修正の概略

修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
第1章 総括	環境に及ぼす影響の評価の結論	大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、日照障害、電波障害、史跡・文化財について評価の結論を一部修正した。
第5章 現況調査、予測及び評価	現況調査	大気汚染、水質汚濁、騒音、低周波空気振動について現地調査を行いその結果を記述した。
	予測事項	浮遊粒子状物質、路面排水の海域への影響について予測対象としなかった理由を記述した。
	工事の施行中	(1) 大気汚染、水質汚濁、騒音、振動について予測手法及び予測条件等を追加説明した。 (2) 騒音、振動については予測値の高い建設機械の重複稼働について追加説明した。 (3) 工事用走行経路2ルートについて騒音、振動の予測・評価を追加した。
	工事の完了後	(1) 大気汚染、水質汚濁、騒音、振動について予測手法及び予測条件等を追加説明した。 (2) 大気汚染についてループ部、放射18号線沿道での予測・評価を追加した。 (3) 騒音について反射音の記述を追加した。
	日照障害	5時間未満の日影の状況について記述した。
	電波障害	UHFについても調査し、予測・評価した。
	陸上動物	(1) 生息状況について最新のデータを用いて補足説明した。 (2) 鳥類の飛来に及ぼす影響について本州四国連絡橋公団、日本道路公団での事例に基づき記述した。 (3) 評価の指標として用いた調査事例についてその妥当性を記述した。
	水生生物	最新のデータを追加した。
	史跡・文化財	工事中の予測方法及び予測条件について補足説明した。



修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由
第7章 環境の保全 のための 措置	景 観	(1) 航路部橋梁の構造に関する検討経過及び色彩等 についての検討手順について記述した。 (2) 海上部の代表的な眺望点を追加し、予測・評価 した。
	騒 音	防音壁の設置について具体的にその内容を記述した。
	史跡・文化財	工事中及び工事完了後の台場への影響を把握するた めの措置について記述した。