

## 1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

名 称：東京都

代表者：東京都知事 石原 慎太郎

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

## 2. 対象事業の名称及び種類

名 称：大井ふ頭その1・その2間埋立事業

種 類：公有水面の埋立

## 3. 対象事業の内容の概略

本事業は、「東京港第7次改訂港湾計画」（平成18年3月公示）に基づき、東京港の物流機能を強化するための港湾関連用地を確保する目的で、大井ふ頭その1及び大井ふ頭その2埋立地間の水域に新たに埋立地を造成するものである。

対象事業の内容の概略は表3-1に示すとおりである。

表 3-1 対象事業の内容の概略

項 目	内 容
計 画 地	東京都大田区東海六丁目地先
用途地域	工業専用地域、準工業地域（現状）
埋立面積	22ha
工事期間	平成22年度～平成26年度
竣工予定	平成26年度

## 4. 対象事業の目的及び内容

### 4.1 事業の目的

#### 4.1.1 東京港の現状

東京港は、世界各国への外航コンテナ船が就航する国際貿易港であるとともに、国内の主要港と定期航路で結ばれた国内海上輸送の拠点港である。

しかし、急増するコンテナ貨物に対し、東京港のコンテナふ頭の施設能力はほぼ限界に達しており、ふ頭の再編成や新規の整備が求められている。ふ頭周辺のコンテナ関連用地も、現在は臨時に小規模な用地を確保して対応しているものの、用地が不足しかつ散在しているため、待機渋滞が発生するなど、荷役効率の低下とともに周辺の交通渋滞発生要因ともなっている。そのため、今後の貨物量増大にも対応した恒久的な用地確保が急務となっている。

#### 4.1.2 事業の目的

本事業は、東京港の国際競争力を強化するため、大井ふ頭その1及び大井ふ頭その2埋立地間の水域に新たに埋立地を造成し、周辺用地との一体的な土地利用を行うことにより、ふ頭背後の物流機能強化を図ることを目的として、22haの埋立を行うものである。

### 4.2 事業の内容

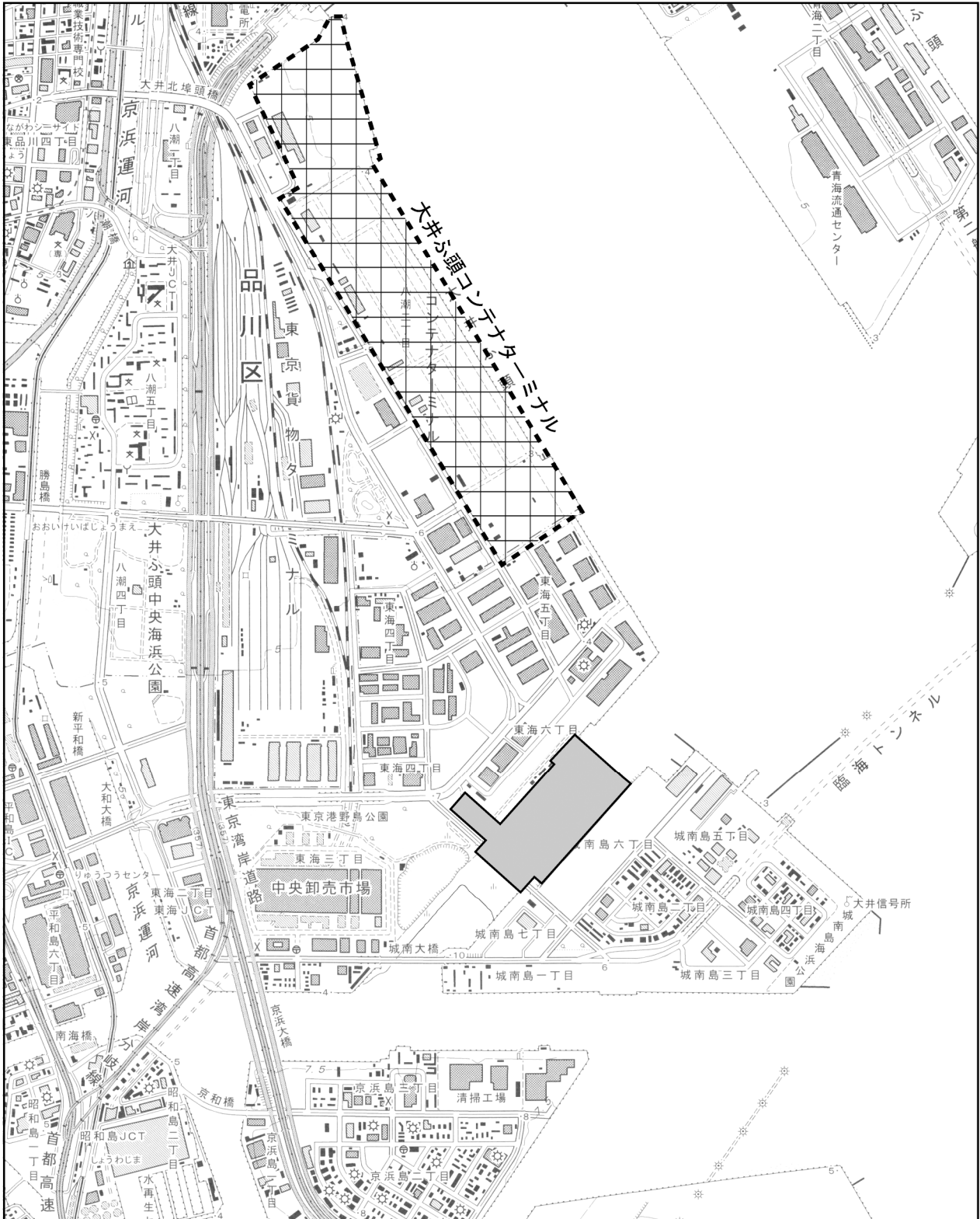
#### 4.2.1 事業の位置

埋立事業の位置は、図4.2-1に、周辺の航空写真は写真4.2-1に示すとおりである。


事業位置は大井ふ頭その1埋立地及び大井ふ頭その2埋立地間の水域である。この水域は、東京港トンネルの沈埋函製作の目的で昭和45年6月にドライドックが整備された。その後、東京港第二航路トンネル工事（昭和48年12月～昭和55年10月）、多摩川・川崎航路トンネル工事（昭和61年5月～平成6年12月）の際にもドライドックとして使用された。平成5年7月から平成14年3月までは東京港臨海道路臨海トンネル工事のために利用されていたが、工事の完了にともなって平成14年度にドライドックが撤去され、水路に戻されている。

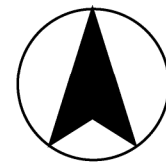
現在は、新海面処分場建設工事用ケーソンの仮置場となっている。

また、大井ふ頭その1・その2間の水路の計画地西側部分には、水路を東西に分断する土手状の地形がある。この場所には樹木も繁茂しており、国土地理院発行の地形図並びに現地調査結果によれば陸化している。



〔凡例〕

 埋立計画地



0 500 1000 m

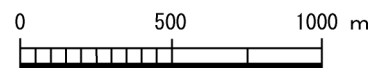


図4.2-1 事業計画地の位置

## 5. 評価書案について提出された主な意見及び事業者の見解の概要

評価書案について、都民からの意見書1件及び事業段階関係区長（大田区・品川区）からの意見2件が提出された。意見書の内訳は、表5-1に示すとおりである。

これらの主な意見の概要とそれらに対する事業者の見解は、表5-2～表5-3に示すとおりである。

表5-1 意見等の件数の内訳

意見等	件数
都民からの意見書	1
事業段階関係区長からの意見	2
合計	3

表 5-2 (1) 都民からの主な意見と事業者の見解の概要

NO	意見 提出者	意見の内容	対 応
1	都民	<p>アサリやカレイが生息しており、干潟が形成されているのではないかと懸念。水面には多数の水鳥も見られる。</p> <p>このような場所は干潟として保全のための配慮を検討すべきではないか。</p>	<p>計画地は埋立によって人為的に作られた水路地形です。計画地背後の野鳥公園側の水路（水深5m程度）と異なり、計画地側の水深は広い範囲で10m以上となっています。平成14年度にドライドックを撤去した後、縁辺部の一部に若干の砂泥が堆積し、潮間帯が数m程度ある箇所も存在しますが、その前面は急激に水深10m以上に落ち込んでおり、運河等の岸際に形成されている地形とほぼ同じものであると考えられます。</p> <p>第7次改訂港湾計画では、東京港全体で、これまで整備してきた浅場や海浜等によって生物生息環境のネットワークが形成できるよう配慮しています。また、水生生物を始めとした多様な生息環境を創出しネットワークを拡充するため、新たな干潟や磯浜の整備も位置づけており、計画地背後の東京港野鳥公園前面に延長850mの海浜（干潟）を計画しています。</p>

表 5-2 (2) 都民からの主な意見と事業者の見解の概要

NO	意見 提出者	意見の内容	対応
		<p>埋立用地の用途はコンテナの保管ヤードとのことであるが、空コンテナが増えているのはコンテナ輸送計画に問題があるのではないか。</p> <p>また、城南野鳥橋周辺には東京都が管理している空き地があり、東京港全体のレイアウトを検討すれば、今回の埋立の必要はないと考えられ、事業計画の再検討を求める。</p>	<p>コンテナは船会社の所有物であるため、荷主への搬送が終了するごとに埠頭周辺に返却され、次の輸送に備えて清掃等メンテナンスを行い、一時的に保管する必要があります。</p> <p>ふ頭周辺のコンテナ関連用地は、現在は臨時に小規模な用地を確保して対応しているものの、用地が不足し、かつ点在しているため、現在待機渋滞が発生するなど荷役効率の低下とともに周辺の交通渋滞発生の一因ともなっています。</p> <p>このような課題を解決するため、本件埋立事業は埋立地と周辺用地との一体的な土地利用を行うことにより、ふ頭背後の物流機能強化や渋滞解消を図るものであり、東京港全体としての施設の計画を定めたものです。</p>

表 5-3(1) 事業段階関係区長からの意見と事業者の見解の概要

NO	意見提出者	意見の内容	対応
1	大田区長	<p>「東京港第7次改訂港湾計画の基本方針」は、城南島などに点在しているバンプール、シャーシプールを中央防波堤外側埋立地に恒久施設として集約し、コンテナ車輛の輻輳による渋滞を緩和するとしている。</p> <p>基本方針でバンプール等を集約するための候補地とした中央防波堤外側埋立地ではなく、大田区城南島及び東海地先水面を新たに埋立てることになった経緯を明らかにすること。</p>	<p>東京港では、近年の外貿コンテナ貨物の増加に伴い、バンプール・シャーシプール等をコンテナターミナル近傍の小規模な空き地に分散し臨時的に増設して対応しているため、交通が輻輳し、渋滞発生の一因となっています。</p> <p>バンプール・シャーシプールを適切に配置するためには、臨時施設の恒久化、大規模用地の確保と集約が必要となります。「東京港第7次改訂港湾計画の基本方針」(平成16年2月東京都港湾審議会答申)では、東京港内に点在する臨時バンプール・シャーシプールを中央防波堤外側埋立地に集約することが提案されました。</p> <p>その後、より効率的な物流動線の確保や渋滞対策について検討した結果、「東京港第7次改訂港湾計画」(平成18年3月公示)では、大井ふ頭等の物流機能強化や背後の臨時的なバンプール・シャーシプールの集約・恒久化は、大井コンテナターミナルの近傍に位置し、まとまった用地を確保することができる大井ふ頭その1・その2間水域の埋立てにより対応していくことが計画されました。</p> <p>なお、青海ふ頭や中央防波堤地区等の物流機能強化のためには、引き続き中央防波堤外側埋立地にバンプール・シャーシプールを集約していくこととしています。</p>

表 5-3(2) 事業段階関係区長からの意見と事業者の見解の概要

NO	意見提出者	意見の内容	対応
2	大田 区長	(1) 大気汚染 工事用車両・建設機械については、最新の排ガス規制適合車を優先的に使用するとともに、作業用船舶については低硫黄の良質燃料の使用を推進すること。	環境保全のための措置として記載のとおり、工事用車両については最新規制適合車の使用に努めるとともに、排出ガス対策に対応した建設機械を可能な限り導入します。 作業用船舶は計画的・効率的な運航に努めるとともに、低硫黄の良質燃料の使用を検討します。
3	大田 区長	(2) 水質汚濁 土壌改良にセメント系固化材を使用する場合には、国土交通省通知に基づき六価クロム溶出量の低いものを使用するとともに、余水吐からの排水が水質基準を超えないように監視し、基準を超過する場合には対策を講じること。	土壌改良にセメント系固化材を使用する場合には、東京都の土木材料仕様書に基づき、基準を満たす材料を使用します。 なお、改良は計画地が陸化してから行い、溶出試験を実施するなど六価クロム溶出量が環境基準を超えないよう対策を講じます。
4	大田 区長	東京湾の再生をめざす取り組みが湾岸自治体に求められており、埋立後は干潟・浅場・岩場を増やし、貧酸素水域をより少なくするなど自然浄化機能を高める生態系護岸の整備に努められたい。	第7次改訂港湾計画では、東京港全体で、これまで整備してきた浅場や海浜等によって生物生息環境のネットワークが形成できるよう配慮しています。 また、水生生物をはじめとした多様な生息環境を創出しネットワークを拡充するため、新たな干潟や磯浜の整備も位置づけており、計画地背後の東京港野鳥公園前面に延長850mの海浜（干潟）を計画しています。
5	大田 区長	(3) 生態系 一般区民の水辺へのアクセスが自由に出出来ない状況にある特徴をいかし、埋立後に出来る砂浜部分をシロチドリ等の野鳥の営巣地として整備するなど、東京都野鳥公園と連続した生態系の創出に努められたい。	本埋立事業では砂浜を造成する計画はありませんが、上記のとおり、東京港全体での生物生息環境のネットワーク形成に配慮し、計画地背後の東京港野鳥公園前面に海浜（干潟）を計画しています。



表 5-3(3) 事業段階関係区長からの意見と事業者の見解の概要

NO	意見提出者	意見の内容	対応
6	大田 区長	(4)その他 大田区は、埋立地に進出する事業者と環境保全協定を締結し、道路に面する部分の緑化などを進めることで、埋立地の良好な環境の創出に努めている。本件事業においても、出入口を除いた道路に面する部分や敷地境界に緑地帯を設置することで、水面減少によるみどり率の減少とヒートアイランドの進行の抑制、景観の向上に努められたい。	埋立終了後の土地利用においては道路に面する部分等に緑地帯を設置するなど、埋立地の良好な環境の創出に配慮いたします。
7	大田 区長	埋立に用いる土砂は、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に規定する「埋立場所に排出しようとする金属等を含む廃棄物に係る判定基準」を満たす建設発生土のみを使用するとあるが、同基準は土壤環境基準の10倍高い値であることから、区内の埋立に用いる土砂は土壤環境基準に適合するものを使用すること。	本事業は公有水面の埋立てであり、埋立土には原則として「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に規定する「埋立場所に排出しようとする金属等を含む廃棄物に係る判定基準」を満たす公共系建設発生土を使用しますが、表層部の埋立てに用いる土砂には土壤環境基準に適合するものを使用するなど、環境に配慮いたします。
8	品川 区長	詳細な環境影響評価を実施し、遺漏のないよう、十分な環境対策を実施されたい。 特に、生物・生態系や水質、景観等については、その保全に十分配慮した事業とされたい。	遺漏のないよう、十分な環境対策を実施するよう配慮いたします。
9	品川 区長	工事用車両の運行にあたっては、交通渋滞の防止と交通安全の確保に努めるとともに、埋立土砂の搬送車両以外についても、周辺環境に配慮したルートを選択されたい。	工事用車両の運行にあたっては、交通渋滞の防止と交通安全の確保に努めるとともに、埋立土砂の搬送車両以外の工事用車両のルート選択にあたって、できるだけ周辺環境に配慮いたします。