



環境影響評価書案の概要

都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線及び
都市計画道路補助298号線、臨港道路建設事業

昭和63年6月

東 京 都
東京臨海新交通株式会社

第1章 総括

1-1 事業者等の名称及び住所

1-1-1 事業者

(1) 都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線の新設事業

名 称：東京都

代表者：東京都知事 鈴木俊一

住 所：東京都千代田区丸の内三丁目 5番 1号

名 称：東京臨海新交通株式会社

代表者：代表取締役社長 鈴木俊一

住 所：東京都港区東新橋二丁目 2番 8号

(2) 道路の新設事業

名 称：東京都

代表者：東京都知事 鈴木俊一

住 所：東京都千代田区丸の内三丁目 5番 1号

1-1-2 都市計画を定める者

名 称：東京都知事 鈴木俊一

住 所：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

1-2-1 事業の名称

都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線、都市計画道路補助 298号線及び臨港道路建設事業。

1-2-2 対象事業の種類

都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線の新設及び道路の新設

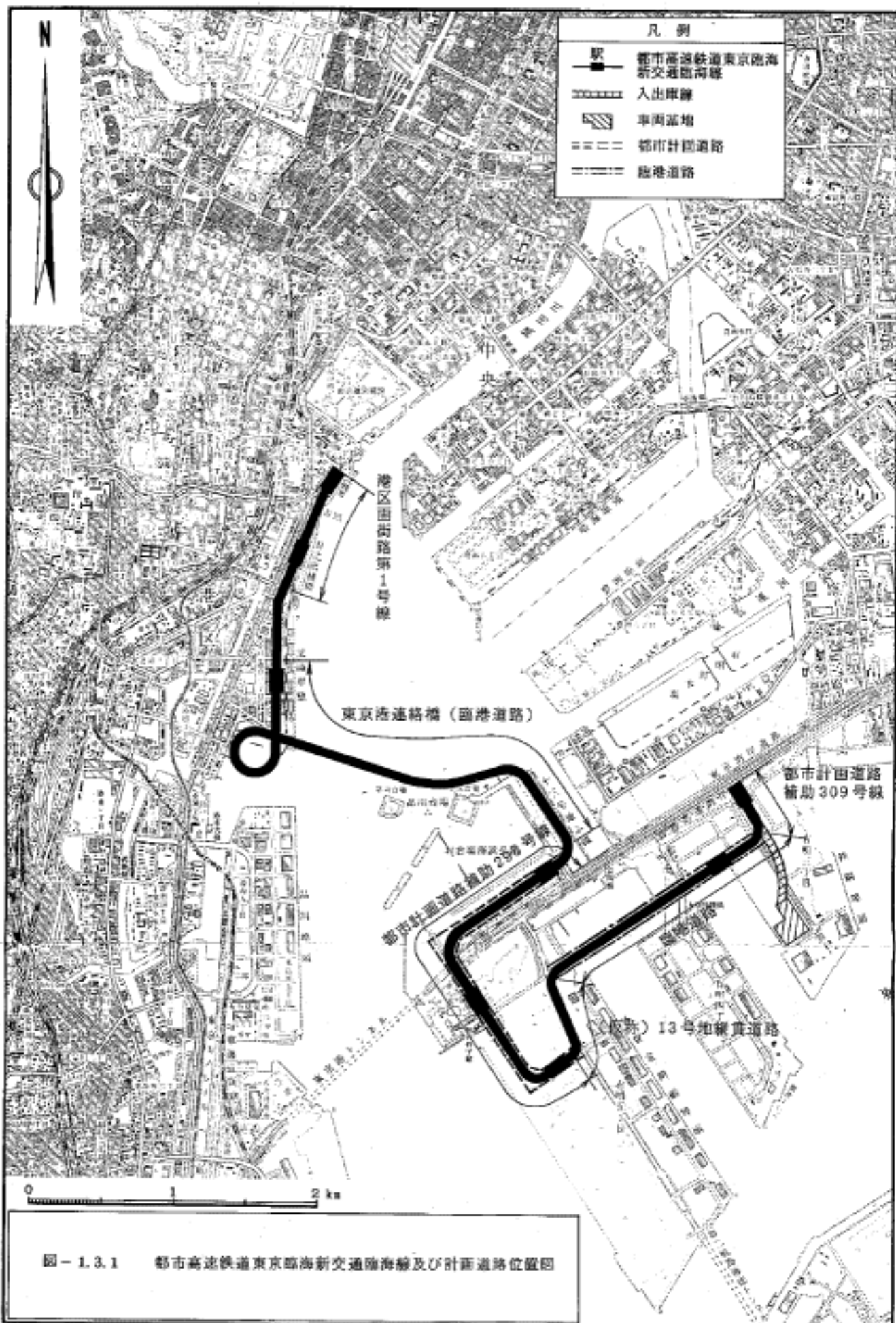


図-1.3.1 都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線及び計画道路位置図

「この地図は、建設省国土院院長の承認を得て、同院発行の2万5千分の1地形図を複製したものである。(承認番号)昭63国模、第388号」

表-1.3.1 都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線及び計画道路の計画概要

区 分	項 目	計 画 内 容
都市高速鉄道 東京臨海新交通 臨海線	名 称	都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線
	区 間	(起点) 港区海岸一丁目 (終点) 江東区有明二丁目
	延 長	約10.5km
	形 式	ガイドウェイ・中量軌道輸送システム
	単線・複線の別	複 線
	運 転 速 度	表定速度約30km/時
	工 事 期 間	昭和63~68年度
	供 用 予 定	昭和68年度末
	主 要 施 設	都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線 軌道、9 駅、1 車両基地
計 画 道 路	名 称	都市計画道路補助 298号線
	区 間	(起点) 港区台場 (終点) 江東区青海二丁目
	延 長・幅員	延長約 2.7km、道路幅員約40m
	道 路 規 格	第 4種第 1級
	車 線 数	往復 4車線
	設 計 速 度	60km/時
	工 事 期 間	昭和64~68年度
	供 用 予 定	昭和68年度末

区 分	項 目	計 画 内 容
臨 港 道 路	名 称	(仮称) 青海・有明南連絡道路
	区 間	(起点) 江東区青海一丁目 (終点) 江東区有明三丁目
	延 長・幅員	延長約1.7km、道路幅員約40~50m
	道 路 規 格	第 4種第 1級
	車 線 数	往復 6車線
	設 計 速 度	60km/時
	工 事 期 間	昭和64~68年度
	供 用 予 定	昭和68年度末

1-4 環境に及ぼす影響の評価の結論

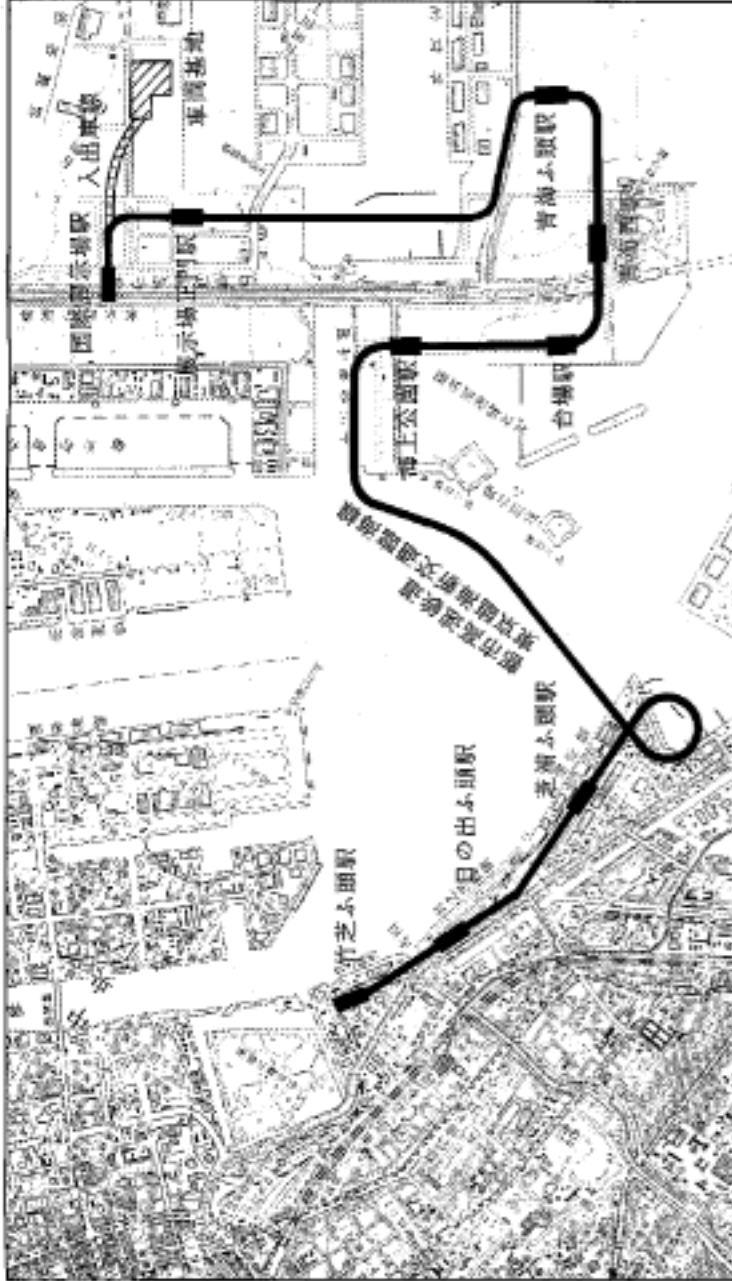
対象事業の計画内容を考慮し、都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線及び計画道路の周辺地域の概況を把握することにより選定した予測・評価項目について現況調査を行い、対象事業の実施が環境に及ぼす影響について予測・評価した。環境に及ぼす影響の評価の結論は表-1.4.1のとおりである。

表-1.4.1(1) 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>工事の完了後における計画道路の自動車交通による大気汚染については、評価の指標（一酸化炭素、二酸化窒素及び二酸化いおうともに環境基準）を下回るため、環境への影響は少ないと考える。</p>
2. 騒音	<p>工事の施行中の建設機械騒音については、評価の指標（騒音規制法並びに東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の騒音動告基準）を下回る。さらに、低騒音型の建設機械を積極的に使用する等により、騒音レベルの低減に努め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>工事の完了後の都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線の走行に伴って発生する騒音については、既存の新交通の騒音の実測により距離減衰式を作成して予測を行った。予測の結果、道路端においても評価の指標を下回るため、影響は少ないと考える。</p> <p>また、道路交通騒音については、評価の指標（環境基準）を下回るため影響は少ないと考える。</p>
3. 振動	<p>工事の施行中の建設機械振動については、評価の指標（振動規制法並びに東京都公害防止条例に基づく指定建設作業の振動動告基準）を下回る。さらに、低振動型の建設機械を積極的に使用する等により、振動レベルの低減に努め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>工事の完了後の都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線走行に伴って発生する振動は、評価の指標を下回るため、影響は少ないと考える。</p> <p>また、道路交通振動については、評価の指標（要請限度）を下回るため影響は少ないと考える。</p>

表-1.4.1(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
4. 日照阻害	<p>事業の実施に伴い、一部の地域において日陰を生じるが、「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）」に基づき対処する。</p>
5. 電波障害	<p>事業の実施に伴い、一部の地域においてテレビ電波（VHF, UHF）の受信に影響を与えることが予測される。</p> <p>なお、事業の実施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。</p>
6. 景 観	<p>事業の実施に伴い、高架構造物等が出現することにより、地域景観に変化が生ずる。しかし、駅部では周辺の状況に適合したデザインとし、周辺景観との調和を図る。また、軌道部及び車両については色彩等に配慮することにより、開発が進む周辺地域において都市的な景観を形成する要素として、変化に富んだ都市空間の創造に努めるものとなるため、影響は少ないと考える。</p>



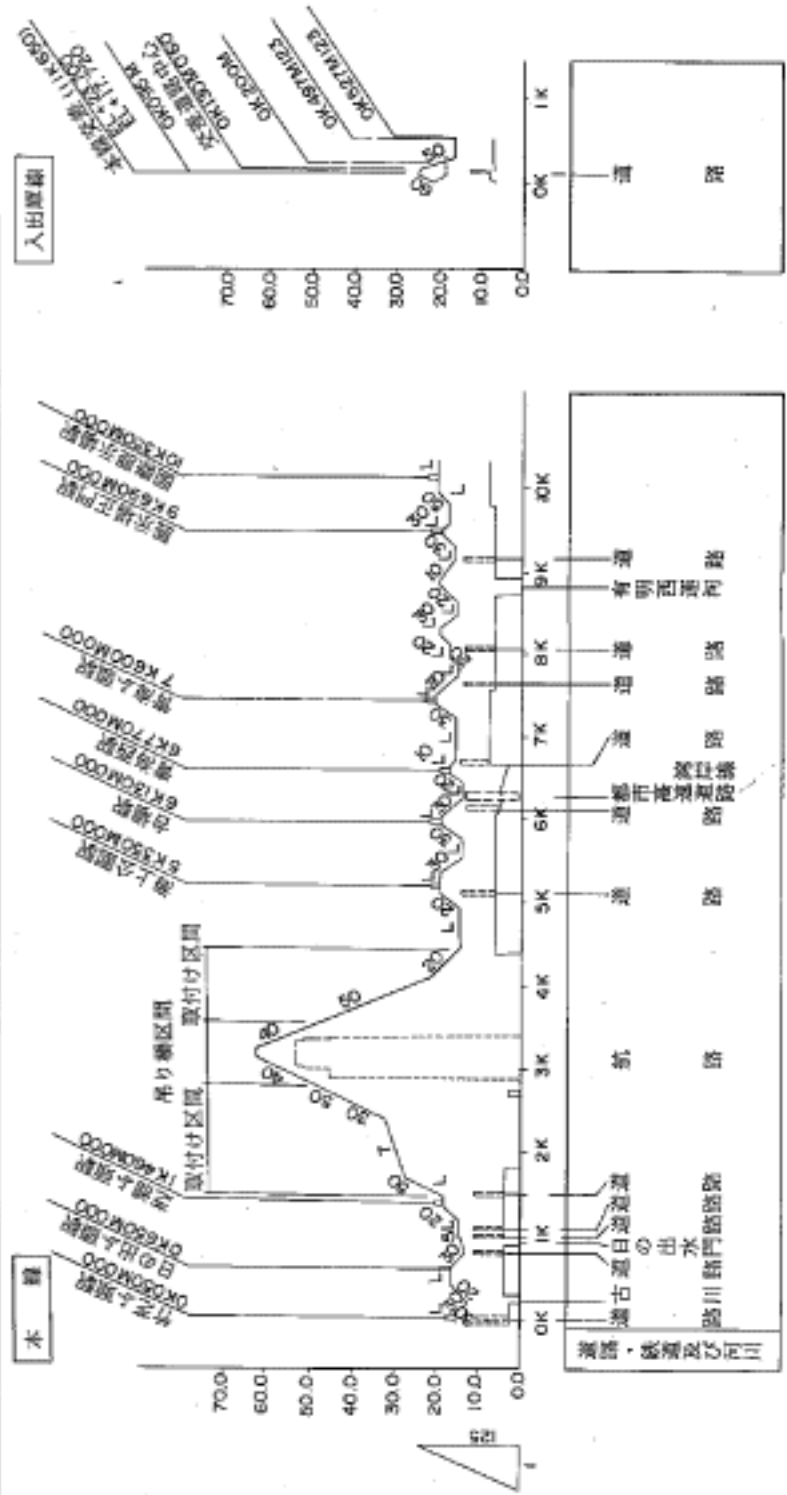
凡例

- 都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線
- 入出庫線
- 車両基地

駅間距離



注) 駅間距離は、駅舎中心部からの縦断距離を示す。



図一 2.2.1 都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線 計画路線断面図

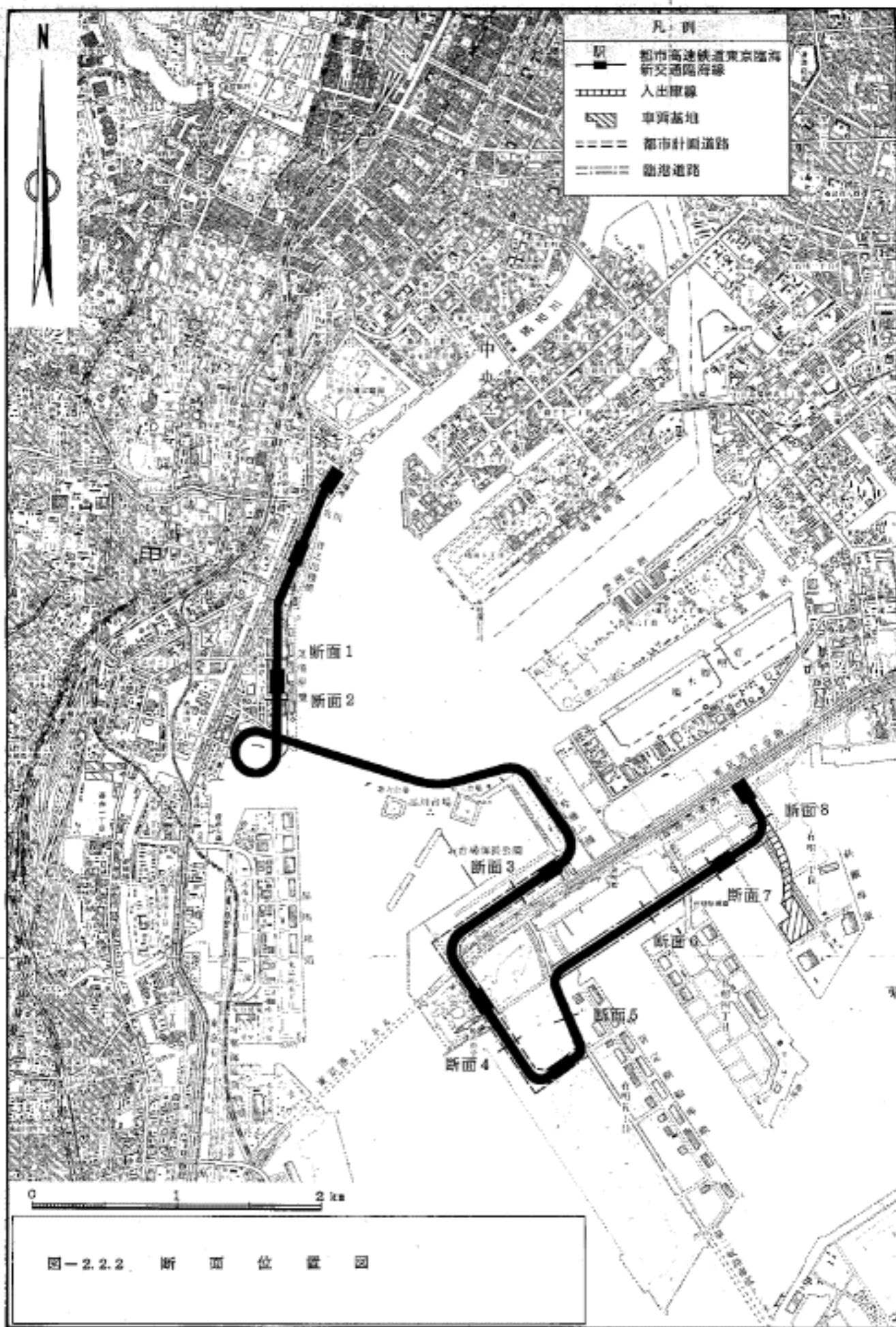


図-2.2.2 断面位置図

「この地図は、建設省国土院院長の承認を得て、同院発行の2万5千分の1地形図を複製したものである。(承認番号)昭63開基、第388号」