

縦覧用

見 解 書

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10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及び都市計画道路補助 298号線、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

1-3 対象事業の内容の概略

本事業は、図-1.3.1 に示す東京都港区海岸一丁目を起点とし東京都江東区有明二丁目を終点とする約10.5kmの区間に都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線を高架で新設（一部、東京港連絡橋〈臨港道路〉と併設）するとともに、港区台場を起点として江東区青海二丁目を終点とする延長約 2.7kmの都市計画道路補助 298号線及び江東区青海一丁目を起点として江東区有明三丁目を終点とする延長約 1.7kmの臨港道路を建設するものである。都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線、都市計画道路及び臨港道路の計画概要は、表-1.3.1 のとおりである。

都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線は、港区海岸一丁目、海岸二丁目において、港区画街路第 1号線（新設）を通り、同区海岸三丁目において、東京港連絡橋（臨港道路、事業中）の中央部を使用して、東京港を吊橋で渡り港区台場へ向う。この後、都市計画道路補助 298号線（新設）を通り、港区台場、品川区東八潮で都市計画道路東京湾環状線（既設）、都市高速道路湾岸線（既設）を横断し、江東区青海一丁目、青海二丁目を通過し、（仮称）13号地縦貫道路（既設）に接続する。さらに（仮称）13号地縦貫道路を江東区青海一丁目で分岐し、臨港道路（（仮称）青海・有明南連絡道路、新設）を通り、江東区有明三丁目へ向い、都市計画道路補助 309号線（新設）までの計画である。

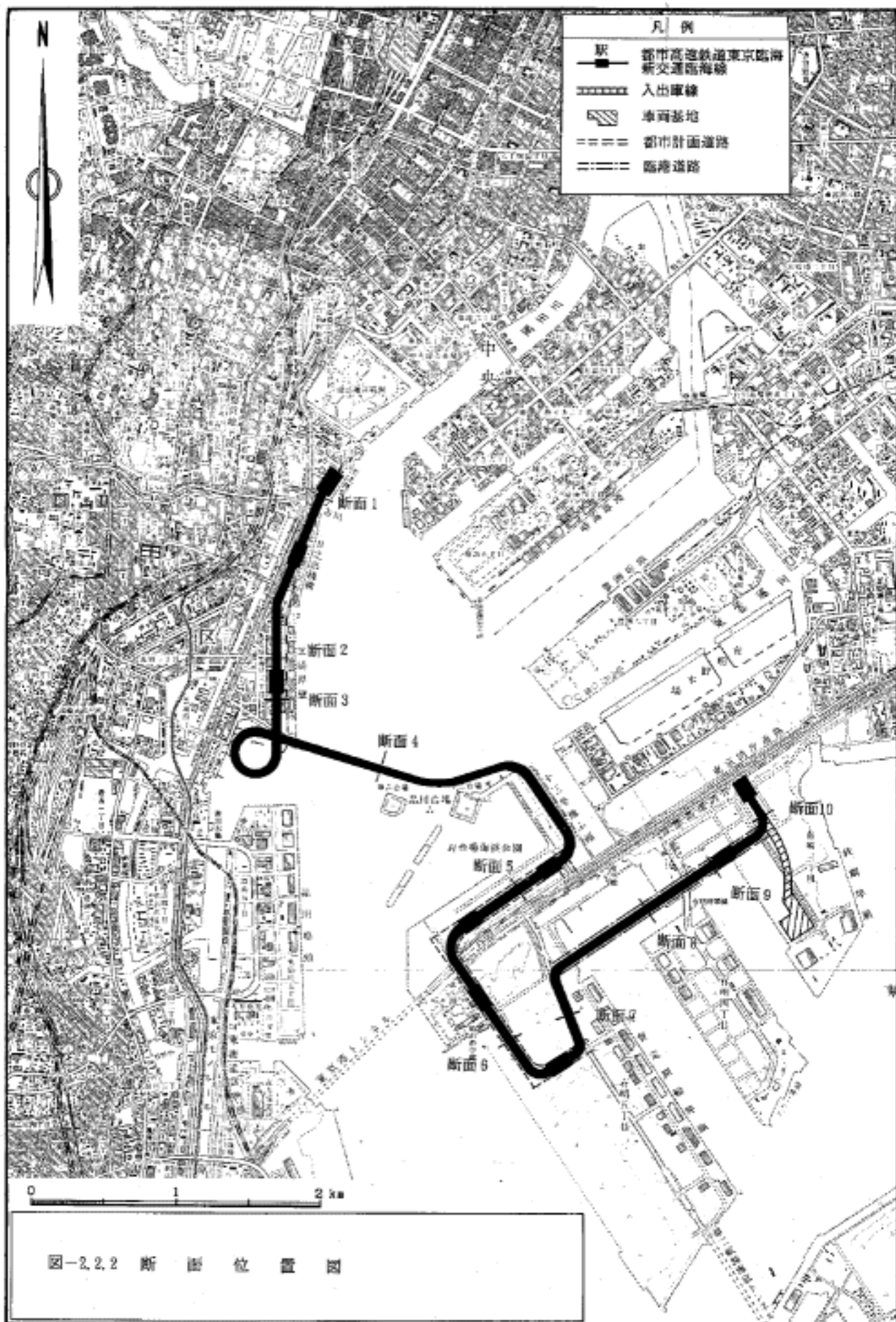


図-2.2.2 断面位置図

「この地図は、建設省国土地理院長の承認を得て、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)附63開復、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 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

環境影響評価書案について、港、江東、品川の各関係区長からの意見 3通が提出された。これらの各関係区長からの意見とそれに対する事業者の見解の概略は、表-1.4.1 に示すとおりである。

なお、都民からの意見書の提出はなく、公聴会は公述の申込がなかった。

表-1.4.1 主な意見と事業者の見解の概略

意 見	見 解
<p>[1] 大気汚染</p> <p>①都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線の走行に伴い、油滴・粉じん等の飛散が懸念されるので、その対策を明らかにされたい。 (港区長)</p> <p>②現状でも大気汚染、水質汚濁、道路騒音等環境基準未達成で環境改善が遅れており新たな負荷による環境保全への支障が懸念されるので総合的広域環境予測調査評価を実施していただきたい。 (江東区長)</p> <p>③63.6「都における窒素酸化物対策の推進について」中、臨海部の都市開発等に際しての窒素酸化物対策を示しているが周辺地域への影響とNO₂、AP、O₃等環境基準達成の具体策を明示願いたい。 (江東区長)</p>	<p>①新交通は走行路面がなめらかで、通過密度が小さいなど、自動車等と比較して油滴や粉じん等の飛散が少ないうえ、軌道が高欄を設けた閉床式の構造であり影響は少ないと考えます。</p> <p>②本工事完了後における大気汚染及び道路交通騒音等についての予測を行った結果いずれも評価の指標を下回るため周辺地域への影響は少ないと考えます。 なお、開発に伴う諸事業の実施に当たっては、環境影響評価条例に基づき事前に周辺環境に及ぼす影響の調査、予測、評価を行うこととなります。</p> <p>③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、周辺地域への影響は少ないと考えます。 また、NO₂、AP(浮遊粒子状物質)、O₃等の環境基準達成の具体策については、国等関係機関に引き続き要望していくと共に、東京都窒素酸化物削減対策検討会の報告「都における窒素酸化物削減対策の</p>

意見	見解
<p>[2] 騒音・振動</p> <p>①港区海岸三丁目においては、都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線、首都高速 1号線・12号線及び東京港連絡橋（臨港道路）等との複合騒音の影響が考えられるので、これらの予測・評価をされたい。</p> <p style="text-align: right;">（港区長）</p> <p>②供用開始に伴う予測評価では騒音・振動とも評価の指標を下回っているが自動車交通量の増加が懸念されるので今後継続的な調査検討を行うとともに評価書案の指標を遵守するため最善の努力をされたい。</p> <p style="text-align: right;">（江東区長）</p>	<p>推進について」を受け、都としても検討を進めてまいります。</p> <p>①都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線と都市高速道路 1号線、12号線及び東京港連絡橋（臨港道路）等の複合的影響については、時間帯別の等価騒音レベルによる合成値を求めてみると54～64dB(A)で、東京臨海新交通臨海線を併設することによる騒音の増加分は 0.0～0.6dB(A)であります。</p> <p>②騒音及び振動については、工事完了後適切な時期に事後調査を行い、評価の指標を遵守するように努めます。</p>
<p>[3] 水質汚濁</p> <p>計画路線の道路面における雨水等は公共下水道への放流と見られるが排水処理に当たっては東京湾・運河の水質保全に十分配慮されたい。</p> <p style="text-align: right;">（江東区長）</p>	<p>計画路線の道路面の雨水等の排水に当たっては、東京湾及び運河の水質保全に十分配慮します。</p>
<p>[4] 陸上動物</p> <p>①第六台場における鳥類等の生息環境を損なわないよう十分な対応策を講じられたい。</p> <p style="text-align: right;">（港区長）</p>	<p>①本事業の工事中及び工事完了後とも陸上動物に影響を及ぼす行為及び要因が少ないので鳥類等の生息環境に及ぼす影響は少ないと考えます。</p>

意見	見解
<p>②江東区南部埋め立て地における野鳥(8科40種)・野草(600種)等の生息環境を損なわないよう十分配慮されたい。</p> <p>(江東区長)</p> <p>〔5〕日照阻害 本事業計画により日照阻害が生じた場合は、速やかに誠意をもって対処されたい。</p> <p>(港区長)</p> <p>〔6〕電波障害 本事業計画により電波障害が発生した場合は、速やかに誠意をもって対処されたい。</p> <p>(港区長)</p> <p>〔7〕景観 ①駅舎・軌道の建設については、現状は埋め立て地などで障害となる建造物は少ないが今後の開発計画と周辺的环境を考慮し景観を損なうことのないよう色彩等十分検討されたい。</p> <p>(江東区長)</p>	<p>なお事業実施に当たっては鳥類等の生息環境を損なわないように努めます。</p> <p>②江東区南部埋め立て地における陸上植物、陸上動物が問題となる行為要因は少ないと考えます。</p> <p>なお事業実施に当たっては、野鳥や野草等の生息環境を損なわないように努めます。</p> <p>事業の実施に起因して阻害が発生した場合には、「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)に基づき適切な措置を講じます。</p> <p>事業実施に起因して障害が発生した場合には、「公共施設に起因するテレビジョン電波障害等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)に基づき適切な措置を講じます。</p> <p>①駅舎及び軌道の建設に当たっては、周辺的环境と調和した構造、デザイン、色彩となるように十分配慮し、魅力的な都市景観を形成する要素となるように努めます。</p>

意 見	見 解
<p>②21世紀のウォーターフロントとしてふさわしい景観の創造に努められたい。</p> <p>(港区長)</p>	<p>②事業実施に当たっては、周辺の環境との調和を図り、ウォーターフロントとしての魅力ある都市景観の創造に努めます。</p>
<p>【8】史跡・文化財</p> <p>国史跡の品川台場の保全については、十分配慮されたい。</p> <p>(港区長)</p>	<p>本事業の工事中及び工事完了後とも品川台場の保全上影響を及ぼす要因は少ないので、影響は少ないと考えます。</p> <p>なお事業実施に当たっては品川台場の保全について十分配慮します。</p>
<p>【9】その他</p> <p>①評価書案のなかで、本計画事業と首都高速12号線及び東京港連絡橋（臨港道路）建設事業との関係についての説明が不十分であるので、この点について明らかにされたい。なお、併設されることによる複合的影響についても合わせて明らかにされたい。</p> <p>(港区長)</p>	<p>①東京臨海新交通は、一部区間において東京港連絡橋（臨港道路）に併設することになります。</p> <p>なお、都市高速道路12号線及び東京港連絡橋（臨港道路）建設事業の環境影響評価書は、昭和61年2月に作成されました。</p> <p>今回、新たに東京臨海新交通を東京港連絡橋（臨港道路）に併設することによる影響については以下のとおりです。</p> <p>◎大気汚染については、新交通が電気駆動の交通機関であるため走行することにより新たに大気汚染物質を発生しません。</p> <p>◎新交通と併設することによる騒音の複合的影響については、新交通そのものが低騒音の交通機関であるため複合騒音による影響は少ないと考えます。</p> <p>◎新交通の走行に伴って発生する振動については、予測の結果31～32dBであり、複合振動による</p>

意 見	見 解
<p>②計画道路については、歩行者が安全かつ快適に歩行できるように広幅員の歩道を確保するとともに植樹等緑化対策について検討されたい。 (港区長、江東区長)</p> <p>③計画区域は埋め立て地でありメタンガス等の発生が懸念されるので安全確保のため十分な対策を講じていただきたい。 (江東区長)</p> <p>④都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線の建設にあたっては、区道等公共施設の整備について区と十分協議されたい。 (港区長)</p> <p>⑤本事業計画の建設にあたっては、港区芝浦港南地域整備構想及び整備基本計画を十分尊重されたい。 (港区長)</p>	<p>影響はほとんどないと考えます。</p> <p>④新交通を併設することによる新たな日陰及び電波障害は生じません。</p> <p>⑤構造物や車両については、周辺景観と調和したデザイン・色彩となるように十分配慮し魅力ある都市空間の創造に努めるため景観に与える影響は少ないと考えます。</p> <p>②計画道路の整備に当たっては、貴区及び関係機関と協議のうえ安全対策及び環境整備に努めます。</p> <p>③事業の実施区域は、メタンガス等の発生の要因となるようなごみ等の埋め立てはありません。 なお、事業実施に当たっては、安全確保を十分に図ってまいります。</p> <p>④本事業の実施に当たっては、区道等公共施設の整備について貴区と十分協議します。</p> <p>⑤港区芝浦港南地域整備構想及び整備基本計画の主旨を十分尊重して事業を実施いたします。</p>

意見	見解
<p>⑥駅の新設にあたっては、安全かつ快適な利用が図られるよう駐輪場、駐車場等駅前広場の整備を考慮されたい。また、高齢者、障害者等の安全な利用が図られるよう配慮されたい。</p> <p>(港区長)</p>	<p>⑥駅及びその他の施設の整備にあたっては、貴区及び関係機関と協議のうえ、高齢者及び障害者を含む利用者が安全、快適な利用ができるように努めます。</p>
<p>⑦工事期間中における土砂の運搬等工事用車両の走行経路を具体的に示すとともに、その沿道付近の住民に迷惑をかけぬよう十分な対策を講じること。</p> <p>(江東区長)</p>	<p>⑦工事用車両の走行経路については竹芝、日の出及び芝浦ふ頭については放射18号線(海岸通り)を使用し、台場、青海及び有明南は、東京湾環状線及び都市高速道路湾岸線を使用します。なお、事業実施に際しては、関係機関と十分協議するとともに沿道住民の理解と協力を得るよう努めます。</p>
<p>⑧事業実施にあたっては、周辺住民の生活環境に支障のないよう配慮するとともに、周辺住民への周知徹底を図り、要望・意見を十分反映されたい。</p> <p>(港区長)</p>	<p>⑧事業実施においては、地元説明会を開催するなどにより周辺住民の理解と協力を得られるよう努めるなど、生活環境に支障のないように配慮します。</p>
<p>⑨当該事業の実施にあたっては、環境保全の見地から、道路および新駅周辺の環境整備に十分配慮するとともに、新駅の景観については、周囲の環境と調和のとれた外観・色彩となるよう考慮されたい。</p> <p>なお、新駅の名称等の決定にあたっては、当区に事前に協議されたい。</p> <p>(品川区長)</p>	<p>⑨事業の実施に当たり、関係機関と協議のうえ、道路及び新駅周辺の環境整備に努めます。</p> <p>新駅の景観については、周囲の環境と調和のとれた外観及び色彩となるよう努めます。</p> <p>また、新駅の名称等については、臨海部副都心にふさわしい、わかりやすく、親しまれる駅名を開業までに関係機関と調整してまいります。</p>

意 見	見 解
<p>⑩地図は最新のものを使用し、かつ正確を期されたい。</p> <p>(港 区 長)</p>	<p>⑩地図は最新のものを使用し、かつ正確を期します。</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 都市計画事業（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）

東京都は、21世紀に向けて、東京をより住み良い活力に満ちた都市にするため、一点集中型といわれる都市構造を是正し、業務機能の都心部への過度な集中の抑制とその分散を目途とし、13号地、10号地及び有明地区において国際化・情報化に対応し、ゆとりとうるおいのある未来型の臨海部副都心の育成を図っている。

そのためには交通網の整備が不可欠であり、とくに既成市街地と当該地区を直結する公共機関を導入する必要がある。東京都としても現在、港区芝浦と13号地・有明間を結ぶ東京港連絡橋を昭和67年度の完成を目標に事業を推進しているところであり、これに新たな軌道系の輸送機関を併設すれば、経済的に安全性・定時性の確保できる交通サービスを提供することができる。さらに、臨海部副都心の地域内の都市基盤整備の一環として、台場地区と青海地区を接続する都市計画道路を整備するものである。

2-1-2 港湾整備事業（臨港道路）

「臨海部副都心開発基本計画」において、臨港道路は臨海部副都心関連の交通と港湾関連交通の錯綜を避けるため、東京港連絡橋の臨港道路を都市計画道路東京湾環状線の地下を通過する構造で延伸し、青海地区、有明南地区への接続を図るとされている。

よって、本臨港道路の整備によって、将来予定されている東京港連絡橋の延伸部と接続し、青海地区と有明南地区を結び、臨海部副都心関連の交通と港湾関連交通を円滑に分散・処理することを目的とする。

2-2 事業の内容

事業計画の内容を表-2.2.1～表-2.2.3に示す。

表-2.2.1(1) 事業計画の内容(都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線)

項 目		計 画 内 容		
路 線	本 線	東京都港区海岸一丁目(竹芝ふ頭)を起点とし、東京都江東区有明二丁目(東京湾環状線付近)を終点とする延長約10.5kmの路線。		
	入出庫線	有明三丁目で本線より分岐し、10号地その1地区に計画する車両基地に至る延長約0.5kmの路線		
主要施設	軌 道	複線(高架構造) 軌道中心間隔(標準) 3.75m		
	駅 (仮称)	港区 5駅	No.1駅 竹芝ふ頭 (港区海岸一丁目) No.2駅 日の出ふ頭 (港区海岸二丁目) No.3駅 芝浦ふ頭 (港区海岸三丁目) No.4駅 海上公園 (港区台場) No.5駅 台場 (港区台場)	
		江東区 4駅	No.6駅 青海西 (江東区青海一丁目) No.7駅 青海ふ頭 (江東区青海二丁目) No.8駅 展示場正門 (江東区有明三丁目) No.9駅 国際展示場 (江東区有明二丁目、三丁目)	
		上記のほかにNo.7駅～8駅間に1駅の設置を予定している。		
	車両基地	10号地その1地区に新設。敷地規模は約57000m ² 、主要施設は右表のとおり。	主要施設名	建築面積
		管理棟	1050 m ²	5階
		検修場棟	2890 m ²	2階
		月検場棟	1470 m ²	2階
		列検場棟	1180 m ²	1階
		保守車庫	470 m ²	2階
	変電所	車両基地内に非常用発電機室、き電室及び受電変電所を設ける。		
車 両	形 式	ガイドウェイ・中量軌道輸送システム		
	定 員	約85人/両		
	輸送能力	片側 約19,000人/時		
	列車編成	6両編成、全長約54m(約9m/両)		
	動 力	交流 600V		
運転計画	運転間隔	一方向につき、ラッシュ時 約2分、非ラッシュ時 6～10分。		
	運転速度	最高速度 60 km/時、表定速度約 30 km/時		
工 事 期 間	昭和63～68年度			
開 業 予 定	昭和68年度末			

表-2.2.1(2) 事業計画の内容（都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線）

項 目	計 画 内 容		
	道 路 名	道 路 幅 員	延 長
関 連 街 路 (都市高速鉄道 東京臨海新交通 臨海線を導入 する街路)	・港区画街路第1号線	20m	約1.3 km
	・東京港連絡橋(臨港道路)	22m	約3.5 km
	・都市計画道路補助298号線	40m	約2.7 km
	・(仮称)13号地縦貫道路	60m	約2.5 km
	・(仮称)青海・有明南連絡 道路	40.50 m	約1.7 km
	・都市計画道路補助309号線	50m	約0.4 km
主要交差	道 路	・都市計画道路東京湾環状線(国道357号) -既設- ・都市高速道路湾岸線 -既設-	

表-2.2.2 計画道路の事業計画の内容

区 分	項 目	計 画 内 容
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	約2.7km
	道 路 規 格	第4種第1級
	車 線 数	往復4車線
	設 計 速 度	60 km/時
	計 画 日 交 通 量	昭和70年, 約10,000~11,000台/日
	幅 員	30 m ~ 40 m
	工 事 期 間	昭和64~68年度
	供 用 予 定	昭和68年度末

表-2.2.3 臨港道路の内容

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	約1.7km
	道 路 規 格	第4種第1級
	車 線 数	往復6車線
	設 計 速 度	60km/時
	計 画 日 交 通 量	昭和70年, 26,000台/日
	幅 員	40m~50m
	工 事 期 間	昭和64~68年度
	供 用 予 定	昭和68年度末

都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線

駅

入出庫線

車両基地

駅間距離



注) 駅間距離は、駅を中心部からの概算距離を示す。
注) 駅名は、仮称

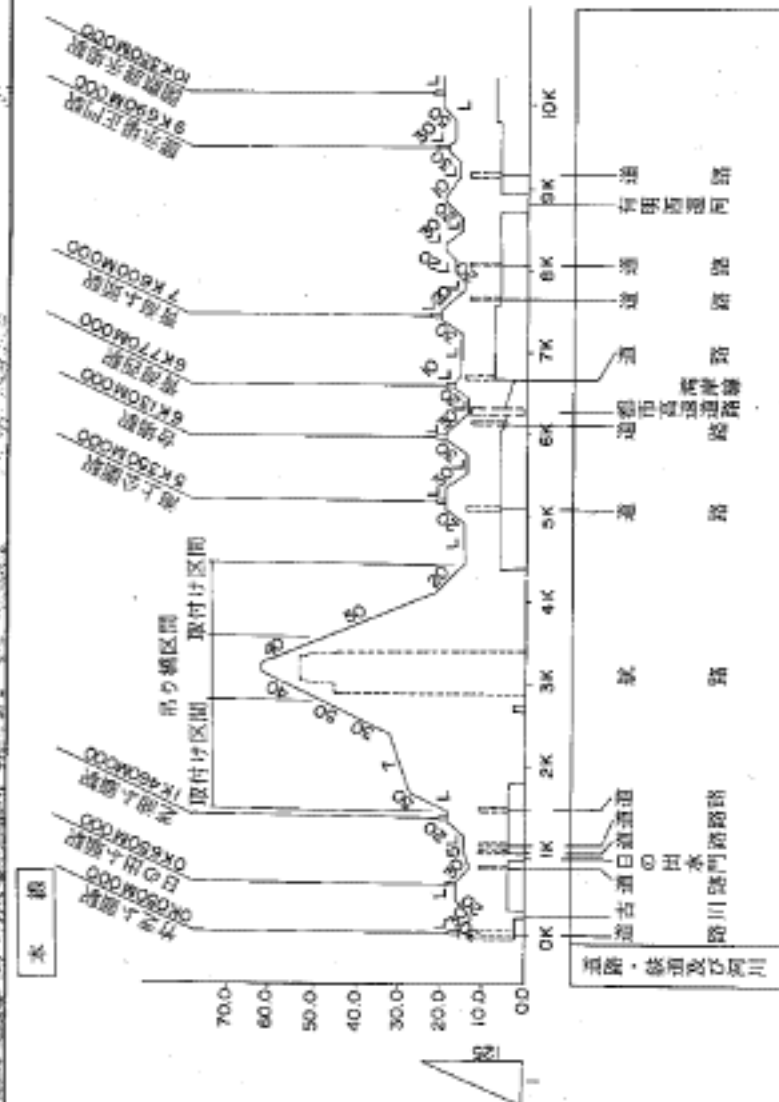
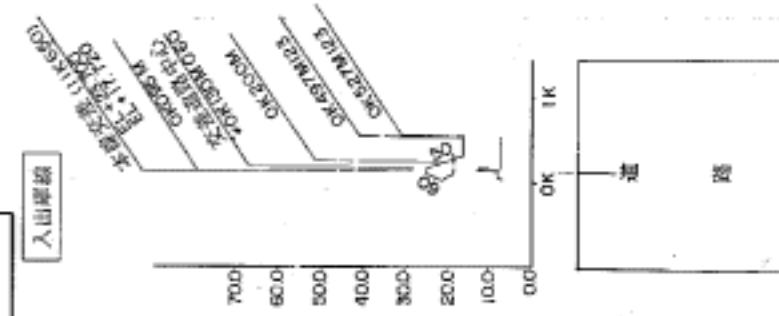
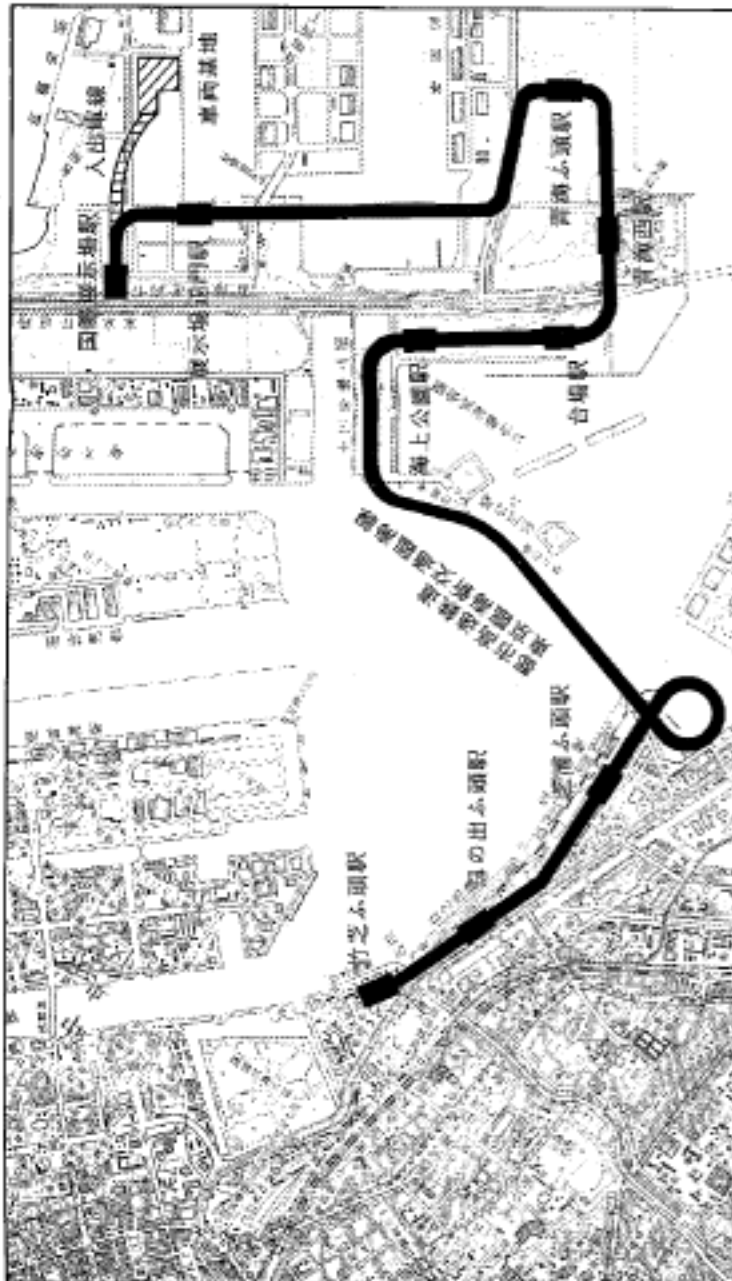
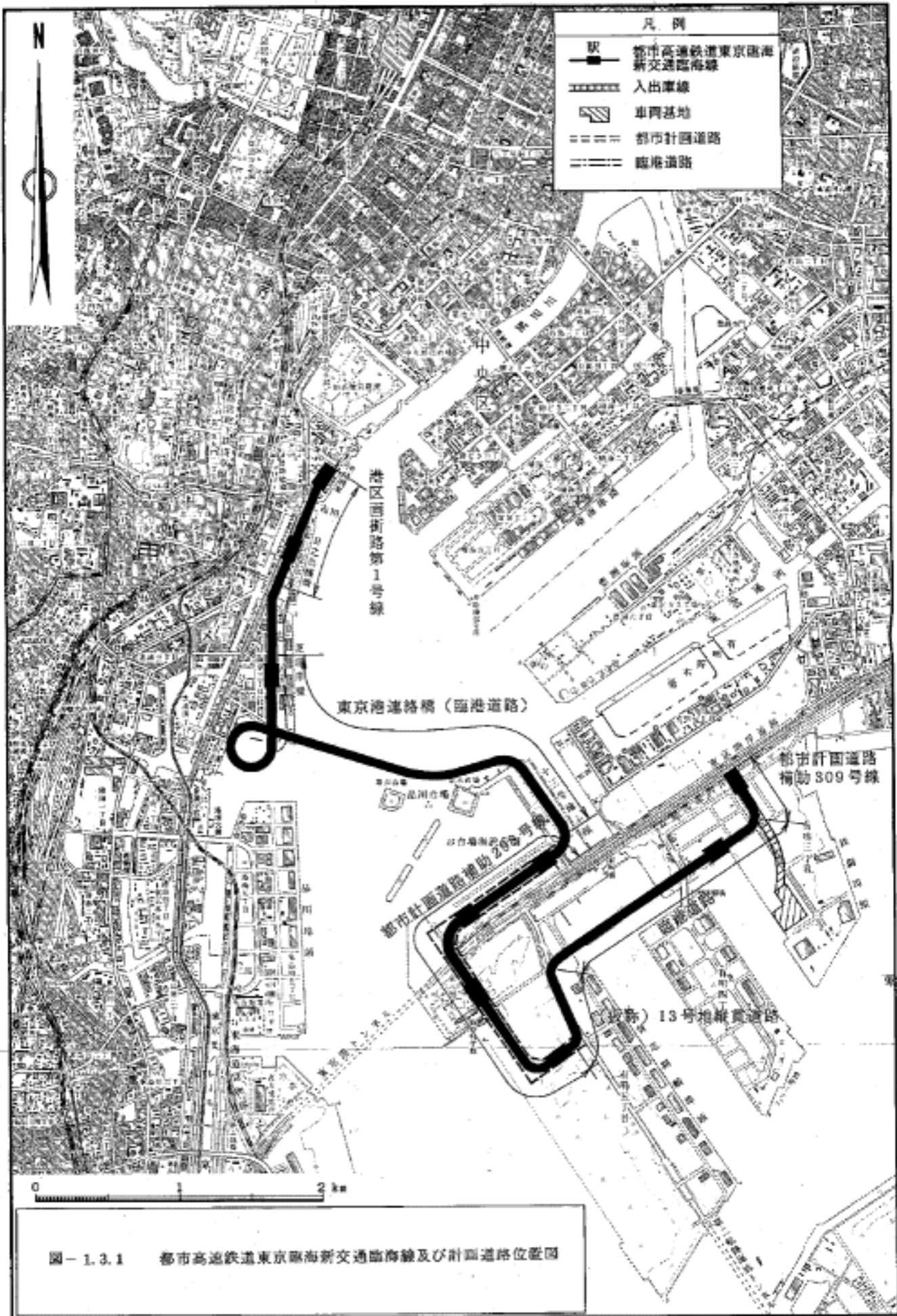
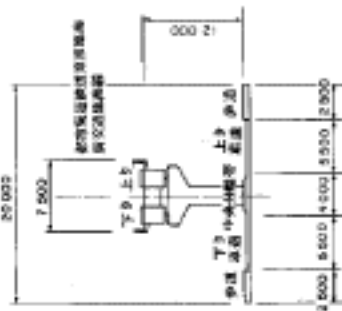


図-2.2.1 都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線 計画路線断面図

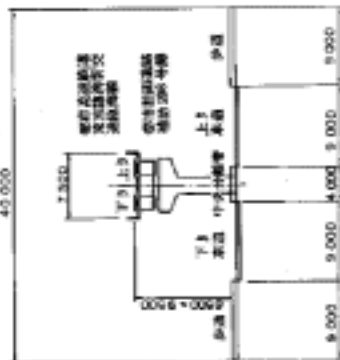


「この地図は、建設省国土院院長の承認を得て、同院発行の2万5千分の1地形図を複製したものである。（承認番号）昭63国設、第388号」。

(断面1)



(断面5, 6)



(图) 1. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 2. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 3. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型

(断面7)

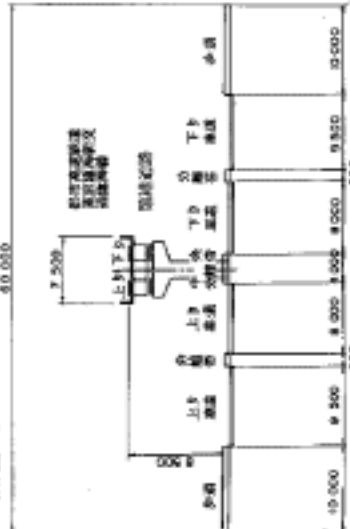


图-2.2.3(11) 断片断面图

图 1. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 2. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 3. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型

(断面2)

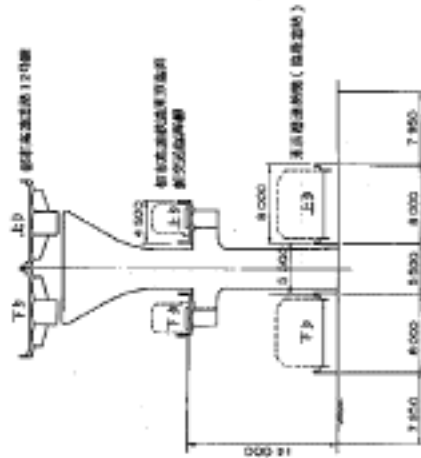


图-2.2.3(10) 断片断面图

图 1. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 2. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 3. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型

(断面3)

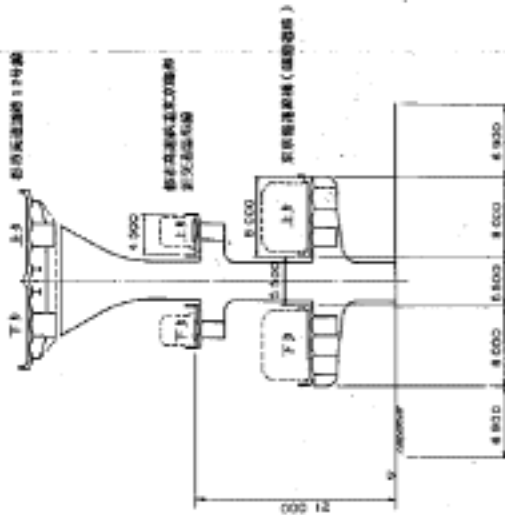


图-2.2.3(9) 断片断面图

图 1. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 2. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 3. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型

(断面8)

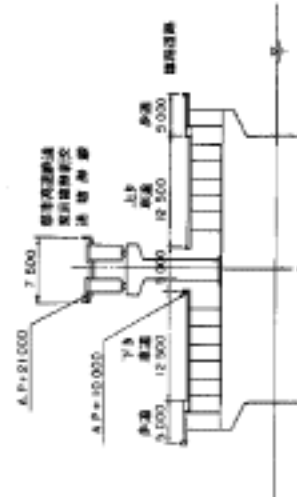
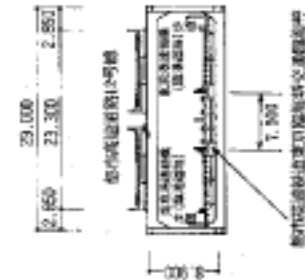


图-2.2.3(8) 断片断面图

图 1. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 2. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 3. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型

(断面4)



断片(即T8)型-4级A(即T8)型

(断面10)

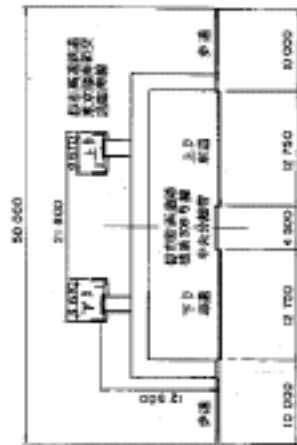


图-2.2.3(12) 断片断面图

图 1. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 2. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型; 3. 断片(即T8)型-4级A(即T8)型

(1) 工事工程

本事業の工事工程は、表-2.2.4のとおりである。

表-2.2.4 工事工程表

工事対象		年度					
		63	64	65	66	67	68
都市高速 鉄道東京 臨海新交 通臨海線	インフラ部		■				
	インフラ外部		■				
計画道路	都市計画道路 補助 298号線		■				
	臨港道路 (仮称) 青海 ・有明南連絡 道路		■				

注) 1. インフラ部：支柱（基礎）、桁及び床板、駅部の構造物、階段、コンコース等

2. インフラ外部：車両、車両基地、軌道、駅部の駅務室、改札施設等

(2) 施工計画の概要

都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線及び計画道路の施工方法は、図-2.2.10に示す通りである。

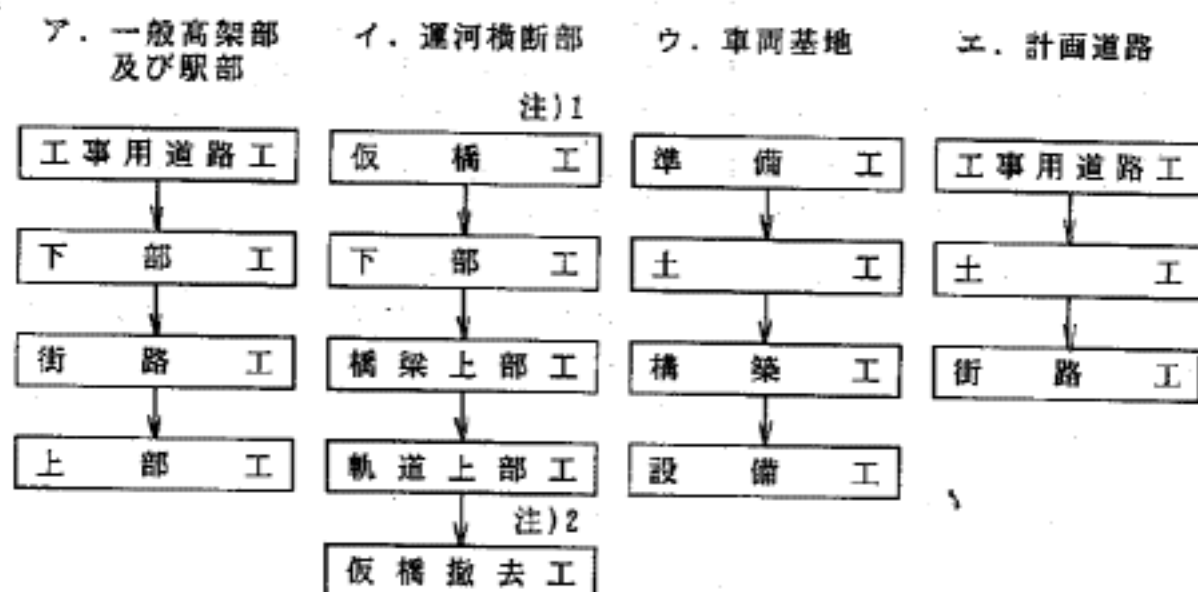


図-2.2.10 都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線及び計画道路の施工方法

注) 1. 工事用の仮橋の設置工事

2. 工事用の仮橋の撤去工事

2-3 環境管理に関する計画との関係

東京都では、第二次東京都長期計画に基づき快適な環境を創りあげていくための環境に関する都の基本計画として、東京都環境管理計画（昭和62年10月）を策定するとともに、公害対策基本法に基づき東京地域公害防止計画（昭和63年3月）を策定した。

本事業の計画策定に当っては、これら環境保全に関する計画等の趣旨に沿って本計画を立案した。

第3章 関係地域

東京都環境影響評価条例第13条第2項の規定により定められた関係地域の範囲は、表-3.1に示すとおりである。

表-3.1 関係地域

区	関係地域
港	海岸一丁目，海岸二丁目，海岸三丁目，芝浦一丁目，芝浦二丁目，港南三丁目，港南五丁目及び台場の区域
江東	青海一丁目，青海二丁目，有明一丁目，有明二丁目，有明三丁目及び有明四丁目の区域
品川	東八潮の区域