

# 環境影響評価書の概要

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

平成元年2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。

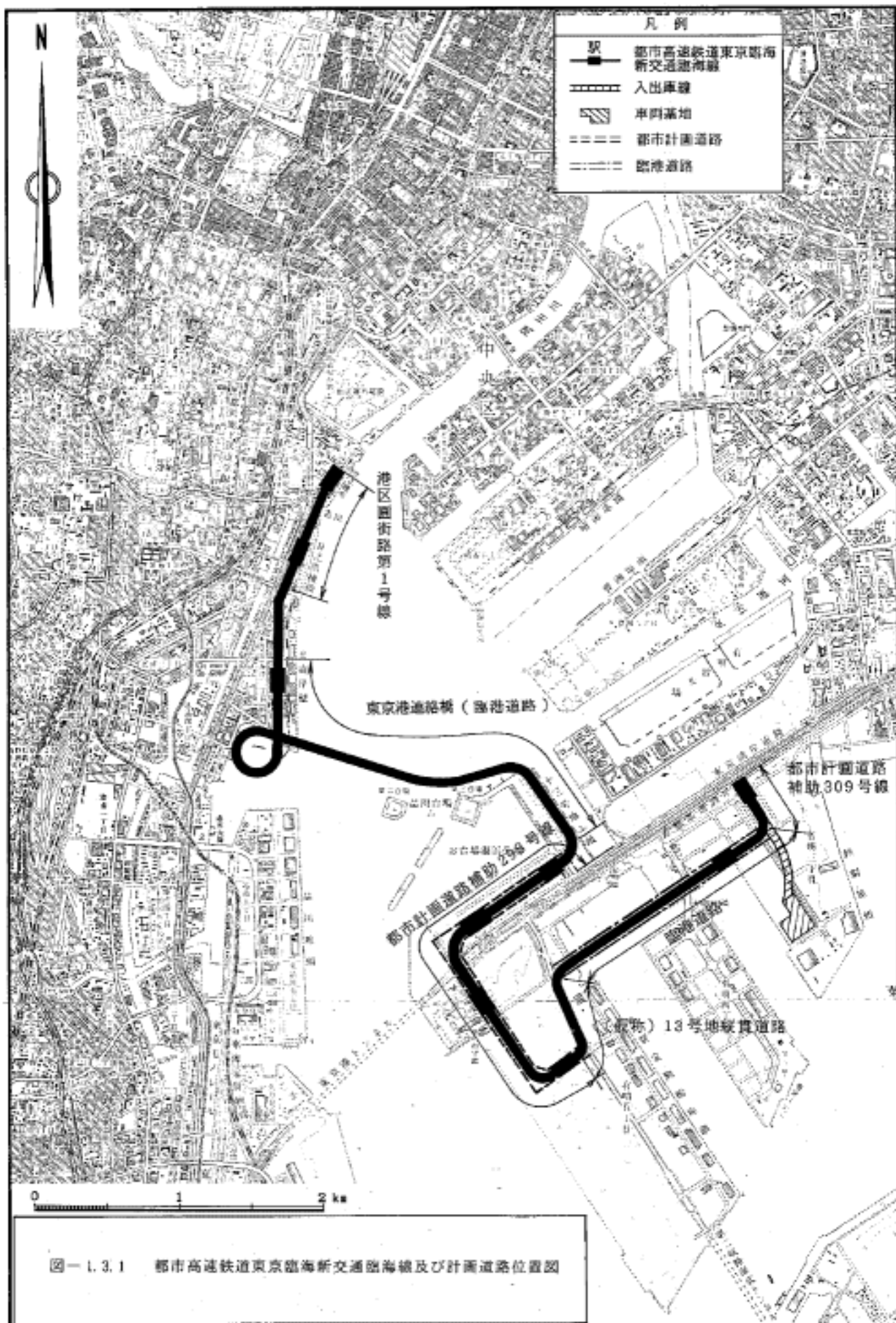
#### 1-2-2 対象事業の種類

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。



「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）昭田開規、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年～平成 5年度
	供 用 予 定	平成 5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	平成元年～ 5年度
	供 用 予 定	平成 5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	平成元年～ 5年度
	供 用 予 定	平成 5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イオウとともに環境基準）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勧告基準）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>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勧告基準）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>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、計画路線沿線の一部に日影を生じるが、現状の土地利用から判断して日常生活に影響を及ぼすことは少ないと考える。</p> <p>なお、事業の実施に起因して障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る。</p>
5. 電波障害	<p>事業の実施に伴い、計画路線沿線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、現状の土地利用から判断して日常生活に影響を及ぼすことは少ないと考える。</p> <p>なお、事業の実施に伴い障害が発生した場合には、「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）」に基づき適切な措置を講じる。</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、駅部及び軌道部の建設に当たっては、東京港連絡橋との関連をはじめ、開発が進む周辺的环境と調和したデザイン、色彩となるよう、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努めるため、影響は少ないと考える。</p>

1-5 評価書案の修正の概略

評価書案の修正の概略は表-1.5 に示すとおりである。

表-1.5 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	景観について東京港連絡橋との関連の記述を一部追加した。
第5章 現況調査、予測及び評価	大気汚染	臨海地域の特性を踏まえ港湾計画との関連について記述した。
	景観	駅部及び軌道部の色彩について、東京港連絡橋との関連について記述した。