

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(新橋～竹芝ふ頭間)
及び都市計画道路補助313号線建設事業

平成元年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：東京都港区芝大門一丁目 3番 7号

(2) 道路の新設事業（都市計画を定める者：当該事業を実施する者が別途定める迄の間）

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

1-1-2 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（新橋～竹芝ふ頭間）及び都市計画道路
補助313号線建設事業

1-2-2 対象事業の種類

軌道の新設及び道路の新設

1-3 対象事業の内容の概略

都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線（以下「東京臨海新交通臨海線」という。）は、図-1.3.1に示す港区新橋二丁目を起点とし、東京港10号その1埋立地に建設を予定している国際展示場駅までの間、全線約12.2kmの建設を予定している。このうち、港区海岸一丁目の竹芝ふ頭駅から国際展示場駅間約10.5kmについては、環境影響評価手続を終え、都市計画決定済みの路線（以下「新交通既決定路線」という。）であり、今回の計画は、JR新橋駅から竹芝ふ頭駅までの約1.7kmの路線（以下「新交通計画路線」という。）を新設するものである。

また、これとともに、港区東新橋一丁目を起点として同区海岸一丁目を終点とする延長約1.2kmの都市計画道路補助線街路第313号線（以下「計画道路」という。）を建設するものである。

表-1.3.1 都市高速鉄道及び都市計画道路の計画概要

| 区 分 | 項 目 | 計 画 内 容 |
|--------|---------|-------------------------------|
| 都市高速鉄道 | 名 称 | 東京臨海新交通臨海線 |
| | 区 間 | (起点) 港区新橋二丁目 (終点) 港区海岸一丁目 |
| | 延 長 | 約 1.7km |
| | 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 | 平成 2～ 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、2駅 |
| 都市計画道路 | 名 称 | 補助 313号線 |
| | 区 間 | (起点) 港区東新橋一丁目 (終点) 港区海岸一丁目 |
| | 延 長・幅員 | 延長約 1.2 km、道路幅員約30～40m |
| | 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 4～ 6年度 |
| | 供 用 予 定 | 平成 6年度末 |

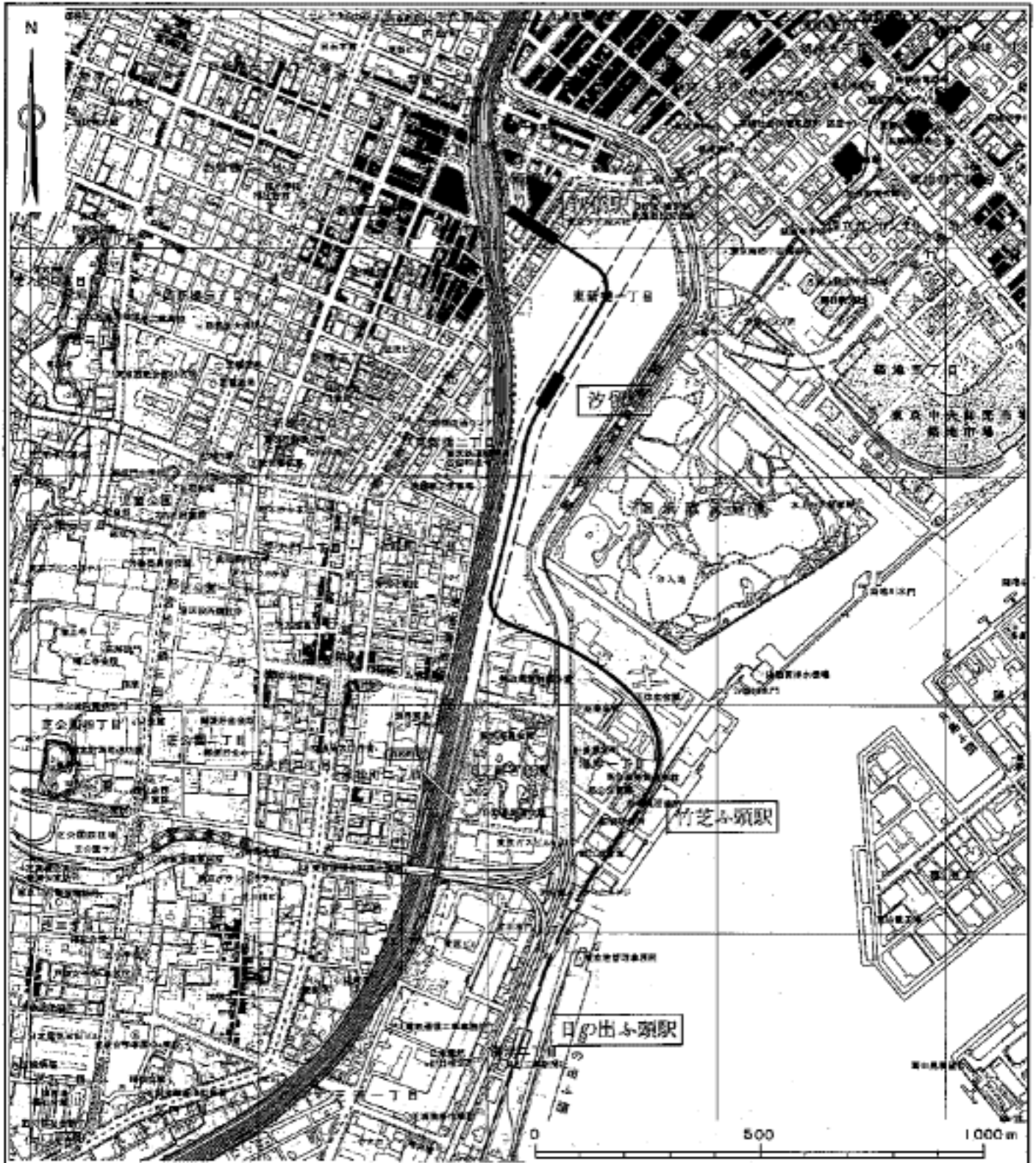


図-1.3.1 東京臨海新交通臨海線及び
計画道路位置図

| 凡 例 | |
|-----|----------|
| | 新交通計画路線 |
| | 新交通既決定路線 |
| | 計画道路 |

「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1万分の1地形図を複製したものである。（承認番号）平元開発、第384号」

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、新交通計画路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>工事の完了後の新交通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>工事の完了後の新交通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、新交通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、新交通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、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> |