

環境影響評価書案

東京港臨海道路建設事業

平成4年2月

東 京 都

1 総括

1-1 事業者の氏名及び住所

氏名：東京都 代表者：東京都知事 鈴木俊一

住所：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

1-2 対象事業の名称

事業の名称：東京港臨海道路建設事業

事業の種類：道路の新設

1-3 対象事業の内容の概略

本事業は、大田区城南島～江東区若洲間に東京港臨海道路を新設するものである。

事業の概要は表-1.3.1 に示すとおりである。

表-1.3.1 事業の概要

名 称	東京港臨海道路
事業区間	全工区：大田区城南島二丁目～江東区若洲（約8.0km） 第1工区：大田区城南島二丁目～中央防波堤外側埋立地 その1～同内側埋立地（約3.4km） 第2工区：中央防波堤外側埋立地その1～同外側埋立地 その2～江東区若洲（約4.6km）
標準幅員	50～60m
道路区分	第4種 第1級
車線数	往復4車線 （中央防波堤外側埋立地内の約3.1km は、往復6車線）
構造	平面・掘削・トンネル・橋梁
設計速度	60km/h
事業予定期間	全工区：平成4年度～平成12年度 第1工区：平成4年度～平成10年度 第2工区：平成6年度～平成12年度
完成予定	平成12年度

1-4 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況と事業の内容を考慮して予測・評価項目を選定し、現況調査及び環境に及ぼす影響の予測と評価を行った。

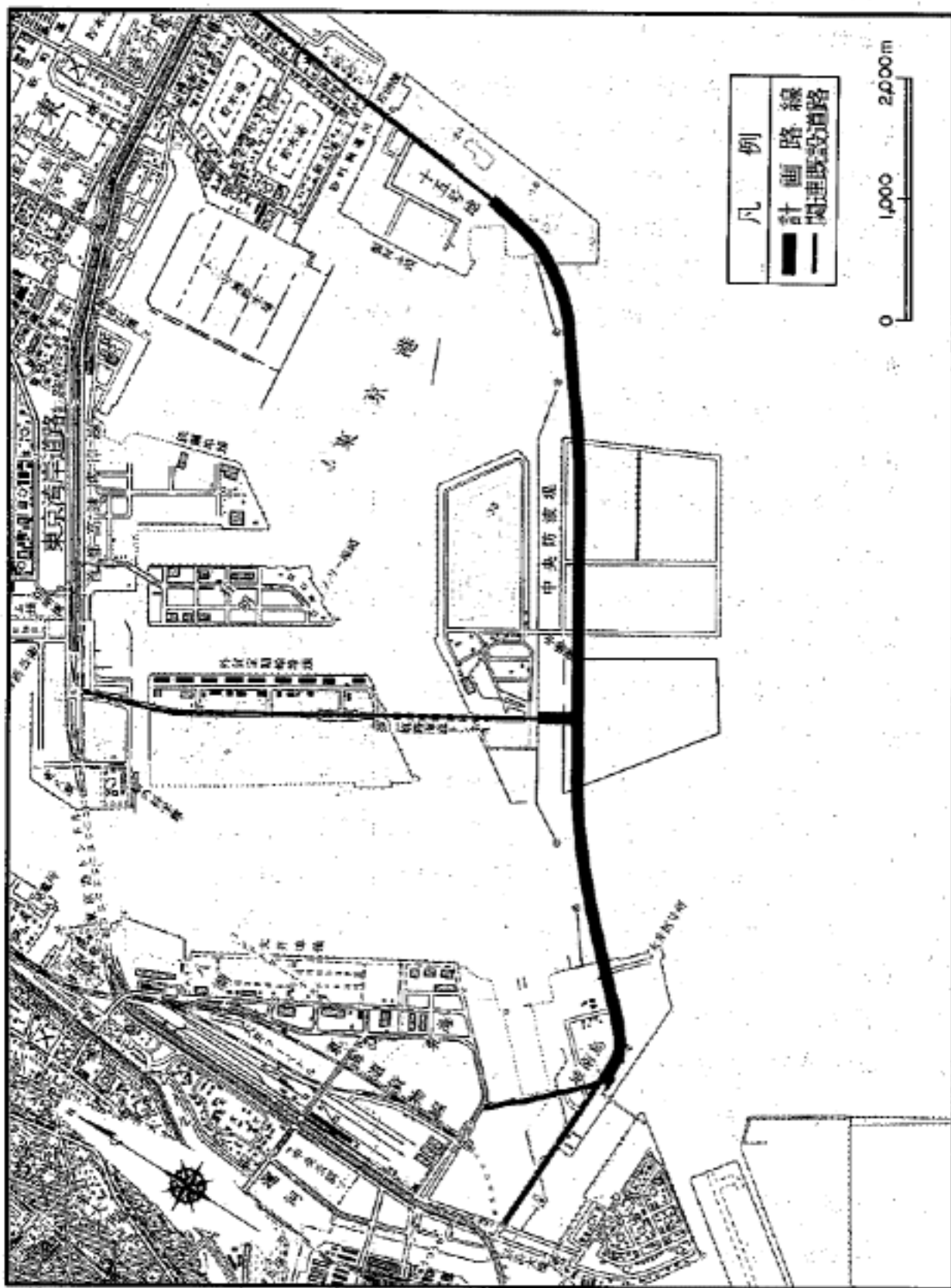
評価の結論は、表-1.4.1 に示すとおりである。

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>供用後の計画路線等の利用に伴う自動車の排出ガスの予測結果によると、将来濃度は二酸化いおう、一酸化炭素及び二酸化窒素とも評価の指標を下回っており、影響は少ないと考える。また、換気所による寄与濃度は小さく影響は少ないと考える。</p> <p>工事中の工事用車両の走行による寄与濃度は小さく、建設機械・船舶の稼働による寄与濃度の出現する場所が主として海上の狭い範囲に限られているため、影響は少ないと考える。</p>
2. 騒 音	<p>供用後の道路交通騒音は、評価の指標を下回っており、影響は少ないと考える。</p> <p>なお、若洲海浜公園のキャンプ場付近については、防音壁設置等の環境保全措置を講ずるため、さらに影響は少なくなると考えられる。</p> <p>工事中の工事用車両の走行による道路交通騒音の増加は、2ホン以下であり影響は少ないと考える。また、建設機械・船舶の稼働による建設作業騒音は、適切な環境保全対策を実施するため、影響は少ないと考える。</p>
3. 振 動	<p>供用後の道路交通振動は、評価の指標を下回っており、影響は少ないと考える。</p> <p>工事中の工事用車両の走行による道路交通振動の増加は、2dB以下であり、影響は少ないと考える。また、建設機械・船舶の稼働による建設作業振動は、適切な環境保全対策を実施するため、影響は少ないと考える。</p>
4. 低周波空気振動	<p>計画路線の橋梁（陸上部）周辺の低周波空気振動は、類似事例より都市部の日常生活の中に多様に存在している音圧レベルの範囲にあるので、「大部分の地域住民が日常生活において支障のない程度」であり、影響は少ないと考える。</p>
5. 水 質 汚 濁	<p>供用後の計画路線の出現による流況及び化学的酸素要求量（COD）濃度の変化の程度は小さく、影響は少ないと考える。</p> <p>また、工事中の浮遊物質（SS）濃度については、工事区域境界の最大寄与濃度にバックグラウンド濃度を加えた濃度が評価の指標を下回るため、影響は少ないと考える。</p>
6. 地盤沈下及び 地形・地質	<p>構造物の構築に際しては適切な基礎工を施工し、構造物の沈下を防ぐこと及び掘削工事は適切な工法を採用し、陸上部では十分な遮水性の確保をし、海上部では掘削中の湧水を抑止するため、地盤沈下の発生はほとんど</p>

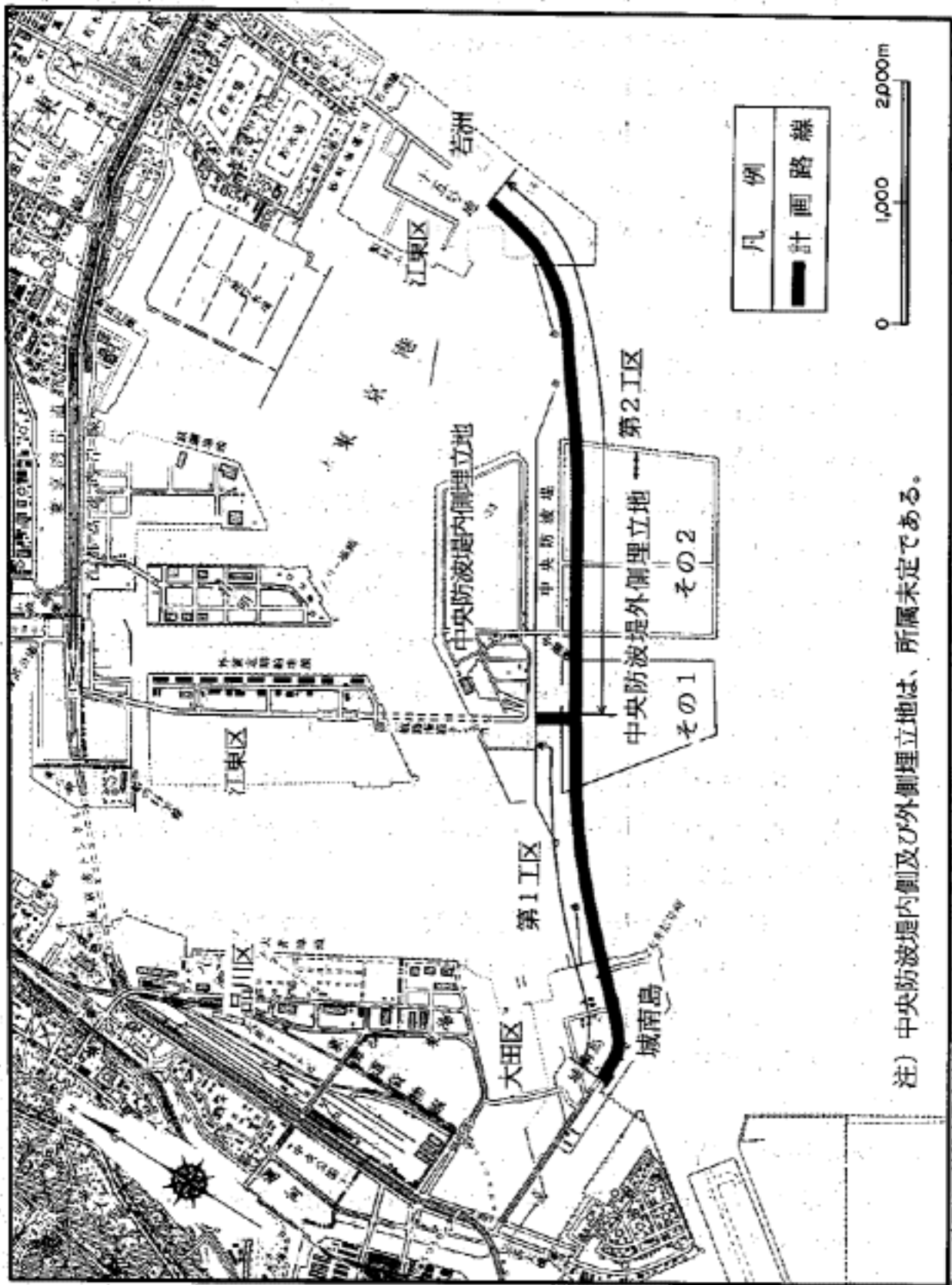
表-1.4.1(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評 価 の 結 論
	<p>ないと考える。</p> <p>また、地下構造物の構築により、不圧地下水の存在する埋土層及び被圧地下水の存在する帯水層の全体を遮断することはないことから、地下水の水位及び流動状態の変化はなく、陸上部及び海上部の掘削工事は、適切な工法により掘削地盤面の安定を確保するため、周辺地盤の変形、近接する埋立護岸の安定性の変化はないと考える。</p>
7. 陸 上 動 物	<p>供用後及び工事中とも、城南島、中央防波堤外側埋立地、若洲については、現状の環境が鳥類にとって良好な環境とは言い難く、鳥類の生息環境及び鳥類に及ぼす影響は少ないと考える。</p> <p>中央防波堤内側埋立地については、計画路線が中央防波堤内側埋立地から離れていることから、鳥類の生息環境及び鳥類に及ぼす影響は少ないと考える。</p> <p>また、東京港野鳥公園への工事用車両の走行に伴う影響については、緩衝帯等の保全対策がなされていること及び騒音レベルの増加は、1ホン程度と小さいことから鳥類に及ぼす影響は少ないと考える。</p>
8. 水 生 生 物	<p>供用後の流速及びCOD濃度の変化の程度は小さく、工事中のSS濃度の変化も現況の水生生物の生息環境に及ぼす影響は少ないと予測されることから、水生生物への影響は少ないと考える。</p>
9. 日 照 阻 害	<p>橋梁（陸上部）による日影（日陰）が評価の指標を上回る区域は、計画路線近傍のごく限られた範囲にとどまるため、影響は少ないと考える。</p>
10. 電 波 障 害	<p>橋梁及び換気所の出現により、テレビ電波の受信障害が一部の地域で予測されるが、「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）の基準に基づき、適切な対策を講じるため、影響は少なくなると考える。</p>
11. 景 観	<p>計画路線の構造物は、広大な埋立地及び水面からなる空間において景観構成上のアクセントとなり、新たな港湾地域としての景観を創出できるものと考えられる。</p> <p>また、計画路線の構造物のデザイン・色彩等に配慮を行うため、景観を損なう等の影響は少ないと考える。</p> <p>なお、換気所周辺の一部の地域において圧迫感が生じるが、形状・色彩等に配慮して、周辺景観との調和を図るため、影響は少ないと考える。</p>



この地図は、建設省国土院院長の承認を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製したものである。(承認番号) 平3開採、第171号]

図-2.1.1 計画路線と関連既設道路各線図



注) 中央防波堤内側及び外側埋立地は、所属未定である。

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5万分の1地形図を複製したものである。(承認番号) 平3-406号、第171号]

図-2.2.1 対象事業の位置