

見 解 書

東京港臨海道路建設事業

平成 4 年 9 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 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

評価書案について、都民からの意見書1通及び関係区長として江東区、大田区の各区長から意見が提出された。また、公聴会においては3名の公述人より意見が述べられた。

これらの主な意見とそれら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。

表-1.4.1 主な意見と事業者の見解

### 主な意見の要旨

#### (1) 大気汚染

① 浮遊粒子状物質は、他の汚染ガスと複合して、人の健康に悪影響を及ぼすと指摘されているが、現在、区内の測定局では環境基準を満足していない。

浮遊粒子状物質の主たる発生源の一つとして、自動車排出ガスもあげられているが、評価書案では、その予測が行われていないので、環境庁監修の「浮遊粒子状物質の解析・予測（昭和62年）」に基づき、予測を行われたい。

② 若洲周辺では小さいとする都の交通、大気汚染の影響も「臨海道路」の建設によって生じる影響は「臨海道路」が交差する新木場4丁目周辺、湾岸道路に隣接する周辺地域に与える影響は大きいと考える。城南島の先も京浜島方向で合流しており、同じことが考えられる。

都が「臨海道路」計画を進めるにあたって実施した環境影響評価書案の予測区域は、その周辺150mの範囲であり、道路供用後の広域的な影響についての予測がされておらず、これでは本当の意味での環境影響評価案に値しないと考える。

③ 窒素酸化物のバックグラウンド濃度予測に用いた原データが不明で、検討の余地がありません。2000年と2010年の値が同一であることは、臨海部開発に伴う交通量の増大から到底考えられないわけであります。

## 見 解 の 要 旨

- ① 浮遊粒子状物質については、「東京地域公害防止計画」（昭和63年3月、東京都）によると、「浮遊粒子状物質は、固定発生源、移動発生源及び自然界に起因するもののほか、二次的に生成されるものなど複雑多岐であるため、現状では発生源別の実態把握及び発生源と環境濃度との関係などについて未解明な部分が残されている。環境基準の確保のためには、これらの調査研究を進め汚染予測モデルを開発し、削減手法を確立する必要がある。」としています。また、「第三次東京都長期計画」（平成2年11月、東京都）においても、「浮遊粒子状物質の対策として、生成・拡散のしくみの解明や削減対策などを進める。」としています。

また、環境庁の報告書においても、浮遊粒子状物質汚染状況の解析・予測が可能となったものの、二酸化いおう（ $SO_2$ ）、窒素酸化物（ $NO_x$ ）に比べて環境濃度の再現性が十分でなく、拡散シミュレーション・モデル等に課題が残されているとされています。

このように浮遊粒子状物質は、現時点において発生源データの集積がなく、また、生成拡散のしくみについて十分な知見が得られていないため、現時点においては、予測・評価が困難と考えています。

- ② 大気汚染の予測地域は、本道路を走行する車両による排出ガスの寄与濃度が最も大きくなる本事業区間の沿道とし、その範囲は、東京都環境影響評価技術指針に基づき走行車両による排出ガスの環境濃度がバックグラウンド濃度とほぼ等しくなる道路端から150mとしており、予測地域の設定は妥当であると考えています。

- ③ 臨海部開発のうち、臨海副都心及び豊洲・晴海地区については、おおむね完成する平成22年（2010年）における臨海副都心関連の自動車発生集中交通量は約17万台、豊洲・晴海地区は約14万台、あわせて約31万台と推計しています。そのうち、平成12年度までに約80%、その後の平成22年度までに残る約20%の増加を見込んでいます。

このように増大する交通量の大半を平成12年度までに見込んでいること、また、本事業の予測地点が臨海副都心地区から約3km以上離れ影響が小さくなっ

## 主な意見の要旨

### (2) 騒音・振動

- ① 建設工事に伴い発生する騒音・振動には、極めて高い値も予測されているので、できるだけ低騒音・低振動型の建設機械を使用するとともに、工事場所周辺の事業所に対しては、工事内容について十分に説明を行うこと。

### (3) 水質汚濁

- ① 油類が積んであったり、土砂、汚れた車がどんどん通過するわけで、私の聞いたところによると、この臨海道路のトンネル部分については、油類と雨水を分離するというをいっていますけれども、じゃ陸上を通るそういう車についてのあるいは雨が降ったときの雨水や油類をどうするのかということも明らかにされていません。したがってこれがそのまま海に流されるということになれば、東京湾の汚染に重大な影響を与えるということで、私どもはこの海を汚したり、それから海の生息動物に大きな被害を与える、こういう点から見てこの臨海道路建設には賛成できません。

### (4) 電波障害

- ① 本事業における電波障害は、橋梁のトラス部分からの発生によるものが大部分を占めているものと思料する。  
ビルなどによって起こる電波障害と異なり予測範囲を越えて発生することが懸念されるので、適切に対処されたい。

## 見 解 の 要 旨

ていることなどから、平成12年度と22年度のバックグラウンド濃度の予測値が、差のない結果となっています。

- ① 工事に当たっては、作業現場周辺の状況に応じて低騒音・低振動型の建設機械及び工法の採用に努めます。

また、著しい騒音・振動を発生させるおそれのある建設機械をやむを得ず使用する場合は、周辺地域の状況に応じて、作業手順、作業方法等を十分検討し、影響が予想される同一機械の同時使用は極力避け、騒音・振動の低減に努めます。

なお、実際に工事を行う際には、周辺地域の方々に工事説明会を行います。

- ① 道路面の雨水排水については、トンネル部、陸上部とも、一般的に行われていますように、道路脇の側溝により道路面の雨水を集水ますに集め、塵芥、土砂等を除去し下水道に放流します。

なお、海域の橋梁部等直接海域放流する場合は簡易処理を行い海域の水質保全に配慮し排水します。

- ① 電波障害の予測は、橋梁の構造を考慮した方法により行っており、電波障害の発生する範囲が予測結果と大きく異なることはないと考えています。

なお、本事業の実施により新たに電波障害が発生する地域については、「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）の基準に基づき、適切な対策を講じます。

## 主な意見の要旨

### (5) 景観

- ① 若洲には、ウォーターフロントを利用した「若洲海浜公園」「若洲キャンプ場」「若洲ゴルフ場」があり、都民の憩いの場、スポーツの場として多くの都民に利用されています。現在はたいへん静かで利用者にも好感が持たれています。こうした区域の真ん中に幹線道路がつくられることは、既成施設や周辺に対しても通過交通による影響が生じ、景観上もふさわしいものとは考えられない。

### (6) 環境一般

- ① 今後も自動車の増加傾向が予想されるが、とりわけ首都圏全体、東京都心部と臨海部地域全体における交通量予測と環境への影響についての見解を物流関係の動向、今後の交通システムの方向、ガソリン車、ディーゼル車別の排ガスと総量規制の具体的計画内容、その実現性の度合いについて明確にすべきである。

### (7) 交通量

- ① 東京港臨海道路は、高速湾岸線と国道357号線ですでに飽和状態になっている交通量を分散させる目的で建設されると思われませんが、大田区内の環七、環八、第一、第二京浜から千葉方面へ向かう車は、まず、この臨海道路へ集中するでしょう。こういう吸引効果は、大田区内の前に述べました幹線道路の交通量を一層増大させることになることは必然であります。



## 見 解 の 要 旨

- ① 事業の実施に伴う若洲の既成施設や周辺への影響としては、自動車の走行による大気汚染、騒音、振動等が挙げられます。予測結果によると影響は少ないと考えますが、より影響が少なくなるよう防音壁設置等の措置を講じます。

また、橋梁等の構造物は周辺環境に調和するよう形状、色彩等に十分配慮するとともに、道路に面する公園内には高木を植栽するなど、景観の保全に配慮します。

- ① 東京都は、平成4年5月「東京都環境管理計画」を策定し、二酸化窒素の環境基準を達成するため、窒素酸化物を平成2年度73,600t/年から平成12年度55,600t/年に削減する目標を設定しました。目標達成のため、自動車排出ガス規制の強化、低公害車の普及拡大、車種規制・交通量削減等の自動車対策の推進、固定発生源削減対策の充実・強化を推進します。

なお、臨海地域においては、交通量の分散を図るため、新交通システムの整備や海上輸送システムの導入のほか、京葉貨物線旅客化延伸等の公共輸送機関の整備を推進します。

- ① 高速湾岸線及び国道357号からなる東京湾岸道路は、臨海部の交通を処理するとともに既成市街地の通過交通量を軽減する重要な役割を担っています。本道路は、航路で分断された沖側の埋立地を相互に連絡させることより、湾岸道路とその海側の埋立地間における交通の利便性の向上と分散を図ることを目的としており、沖側の埋立地から湾岸道路に向う交通の分散に寄与します。

したがって、内陸側の交通に対する吸引効果は少ないものと考えています。

## 主な意見の要旨

### (8) その他

- ① 都は「臨海副都心計画」「豊洲・晴海地区再開発計画」「臨海部幹線道路計画」「周辺の開発動向」等を視野に入れた、広域的で総合的な「環境アセスメント」を実施することは不可欠である。広域的で総合的な「環境アセスメント」の実施を求めるとともに、都の見解を求める。

- ② 道路の植栽の方法を明らかにすること。また、中央分離帯及び歩道には十分な植栽を行うこと。特に、城南島の掘割り部近辺には城南島海浜公園のキャンプ場があるため沿道は可能な限り緑化すること。中央防波堤外側埋立地については、将来良好な環境となるよう道路及び周辺の緑化率の向上を図ること。

## 見 解 の 要 旨

- ① 東京都環境影響評価条例によれば、環境影響評価は各事業ごとに実施することになっています。

本評価書案は、東京都環境影響評価条例にしたがって、東京港臨海道路の建設事業が環境に与える影響について、予測・評価したものです。

なお、「臨海副都心計画」、「豊洲・晴海地区再開発計画」、「臨海部幹線道路計画」等の周辺地域の開発については、将来の交通量の設定や大気質のバックグラウンド濃度の設定の際の予測条件として考慮しています。

- ② 歩道には原則として植樹帯を設置し、中央分離帯には可能な限り植え込みし、十分な植栽を行うように努めます。城南島海浜公園周辺における沿道のトンネル及び堀割部の構築にあたっては可能な限り空地を確保し、道路の緑化に配慮します。

また、中央防波堤外側埋立地については土地利用計画の具体化に対応して沿道の緑化に努めます。

## 2 対象事業の目的及び内容

### 2-1 事業の目的

#### 2-1-1 事業の目的

東京港は、沖側の埋立地に、東京の都民生活と経済活動を支えるため、今後増加が見込まれるコンテナ貨物、輸入食品等の貨物取扱施設の整備拡充と内港地区（東京湾岸道路より陸側の港湾地区）の老朽化、船舶の大型化、市街化等に伴い機能の低下した港湾施設の移転・再配置を図っている。また、物流施設のほか、既成市街地の再開発に伴う移転用地の確保、スポーツ・レクリエーション施設、廃棄物処理施設等の整備のために埋立地の開発整備を進めている。

さらに、東京港の埋立地には、都心部への業務機能の過度の集中を分散・誘導し、東京の都市構造を多心型へと転換させ、職と住との均衡のとれた東京とするため、未来型の都市すなわち臨海副都心の建設が進められているところである。

このような東京港の埋立地の土地利用計画を推進するには、交通基盤の整備が不可欠である。東京臨海部の道路体系は、埋立地に沿って東西方向に横断する東京湾岸道路を軸とし、沖側の埋立地と内陸側の幹線道路とを接続させることによって、物流機能や埋立地開発整備に伴う交通を円滑に処理することを基本としている。今後、物流機能の沖合展開や臨海副都心開発を推進していくには、より一層の道路網の拡充整備が必要となっている。その一環として、東京湾岸道路から沖側の埋立地に向かい、航路で隔てられ分断している既設道路を相互に直結することにより、埋立地の道路網を強化拡充し、臨海部における円滑な交通の処理を図るため、幹線臨港道路として本事業が計画されたものである。

#### 2-1-2 事業の効果

本事業を整備することにより、次のような効果が期待できる。

- ① 今後、港湾等の物流機能は、東京湾岸道路より沖側の埋立地に展開する。航路で隔てられているこれらの地区が相互に連絡することにより、取扱貨物の背後地及び地区相互間の交通の分散とその経路を短絡化し、沖側の埋立地から発生する交通の円滑な処理が図れる。
- ② 臨海副都心地区の沖側の青海、中央防波堤内側埋立地に立地する港湾

施設、廃棄物処理施設等から出入りする貨物車を主とする物流関連交通は、臨海副都心地区を通過しないで城東及び城南方面と連絡ができるようになるので、臨海副都心地区内で乗用車を主とする副都心関連交通との錯綜及び混雑の軽減が図れる。

- ③ 沖側の埋立地は、豊洲・晴海地区の物流施設の移転先となっている。沖側の埋立地における交通の利便性を高めることにより、物流施設の移転・再配置を促進し、内港地区（東京湾岸道路より陸側の港湾地区）再開発の推進に寄与する。

## 2-2 事業の内容

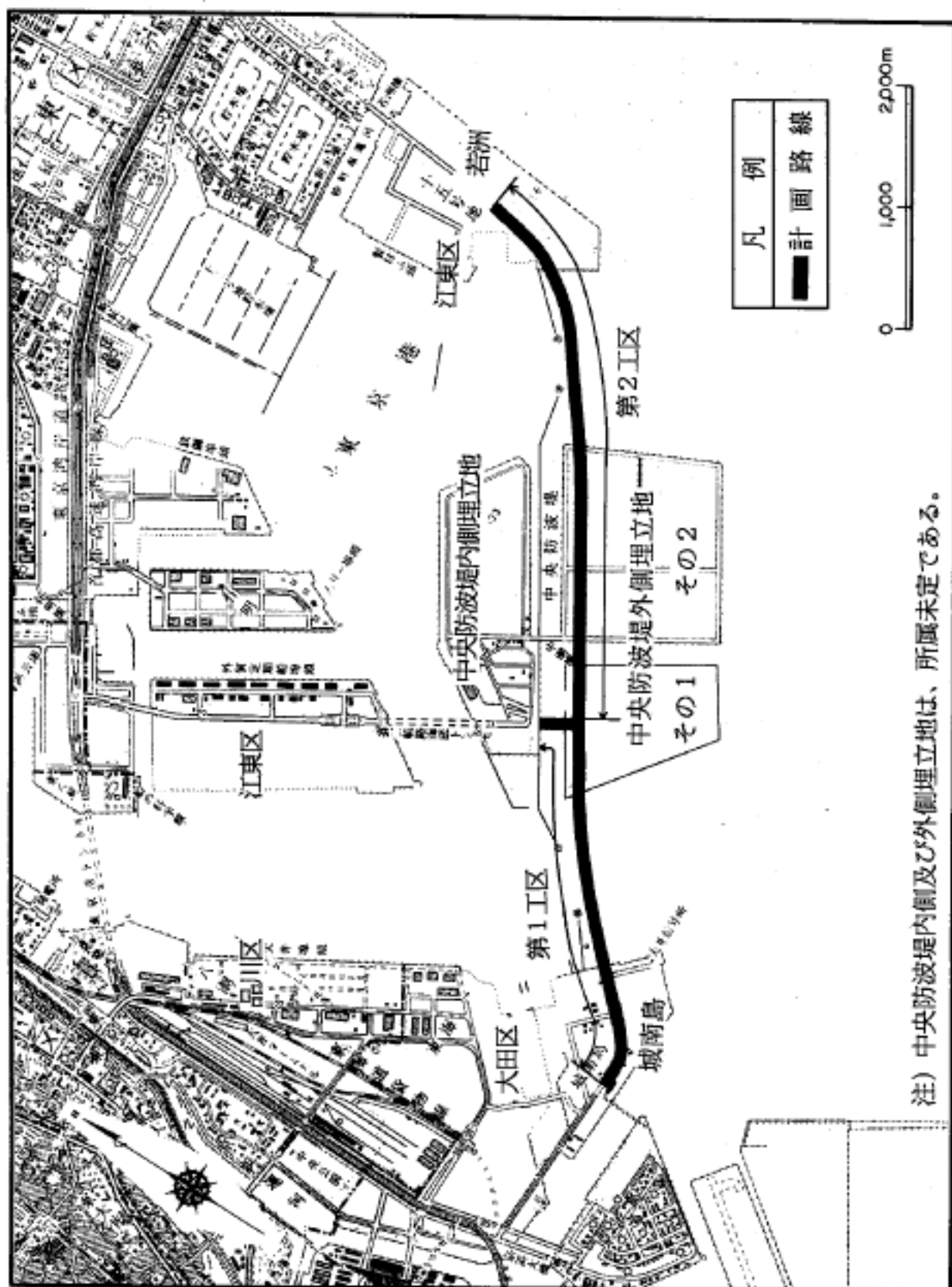
### 2-2-1 位置

対象事業の位置は、図-2.2.1 に示すとおりであり、計画路線は大田区及び江東区とその地先の造成中の中央防波堤外側埋立地に位置している。

### 2-2-2 事業の概要

#### (1) 対象事業の概要

対象事業の概要は表-2.2.1 に示すとおりである。計画路線の道路区分は第4種第1級で計画しており、路線位置及び断面図は図-2.2.2 に示すとおりである。



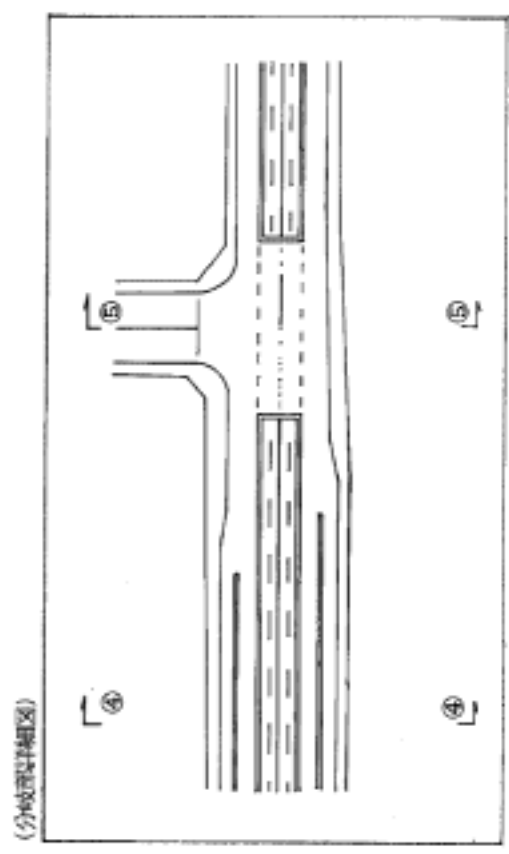
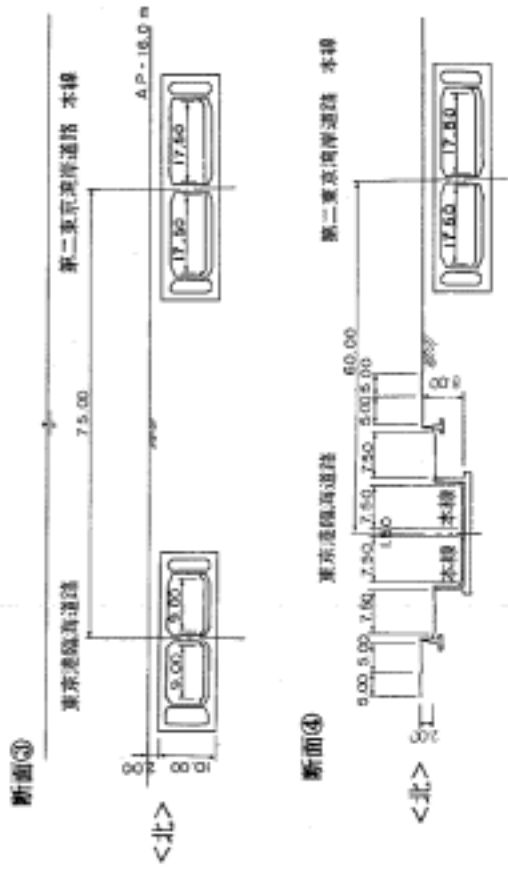
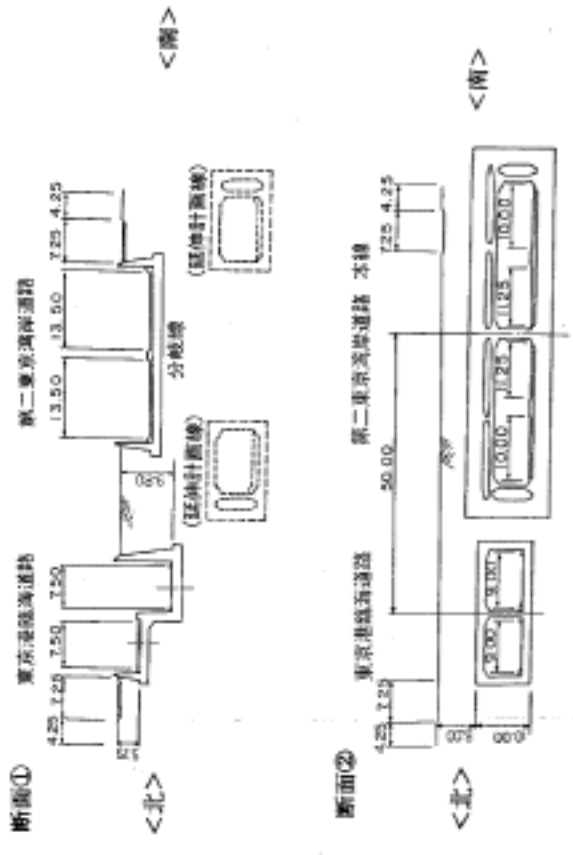
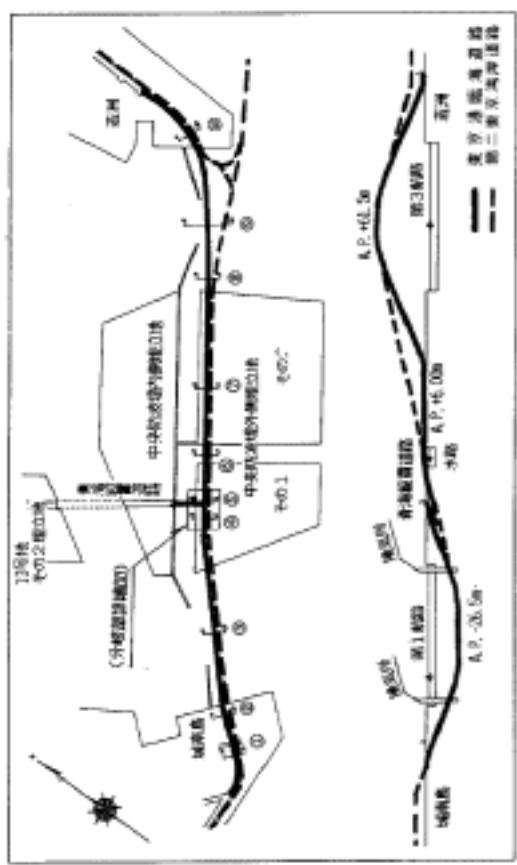
注) 中央防波堤内側及び外側埋立地は、所属未定である。

この地図は、建設省国土地部院長の承認を得て、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関植、第171号

表-2.2.1 対象事業の概要

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・掘割・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～12年度 第1工区：平成4年度～10年度 第2工区：平成6年度～12年度
完成予定	平成12年度

注) 構造は、平面・掘割・橋梁・トンネルに区分した。なお掘割は原地盤より下に掘割った形で作られる道路をいう。

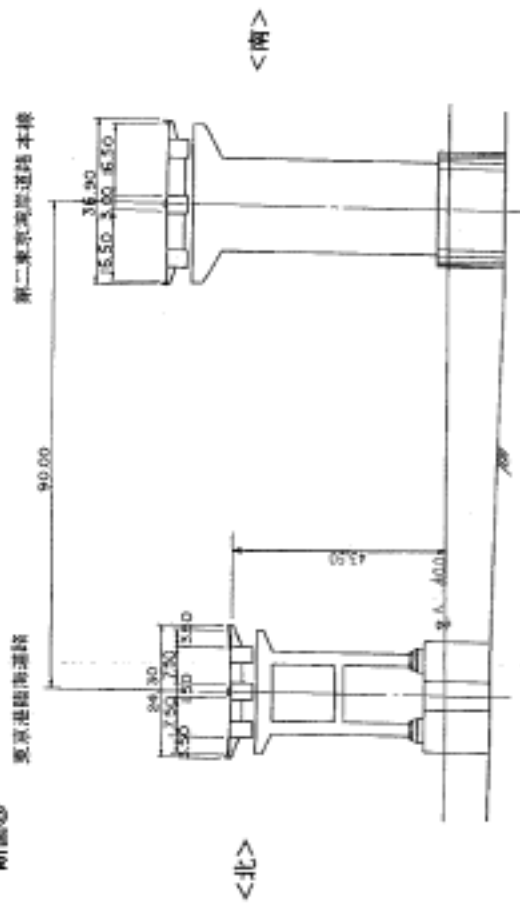


単位：m

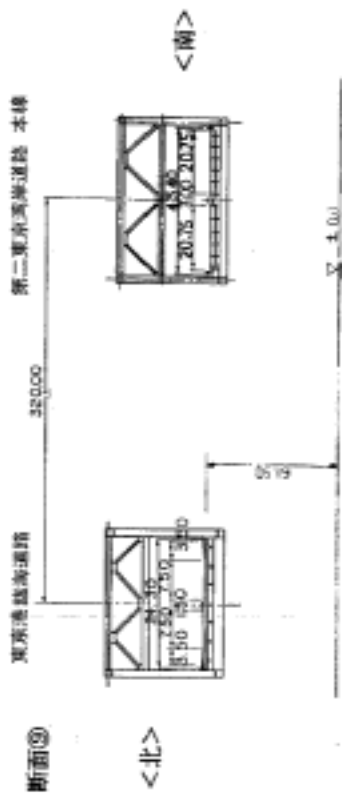
図-2.2.2(1) 路線位置及び標準断面図



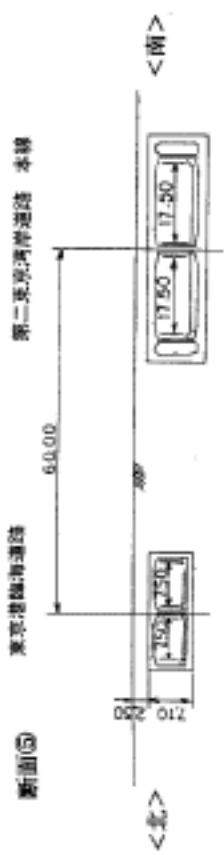
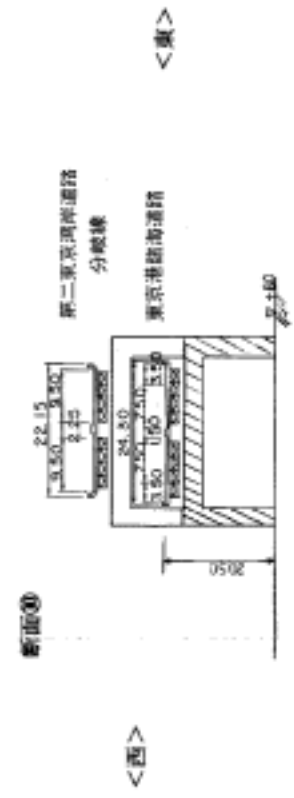
断面③



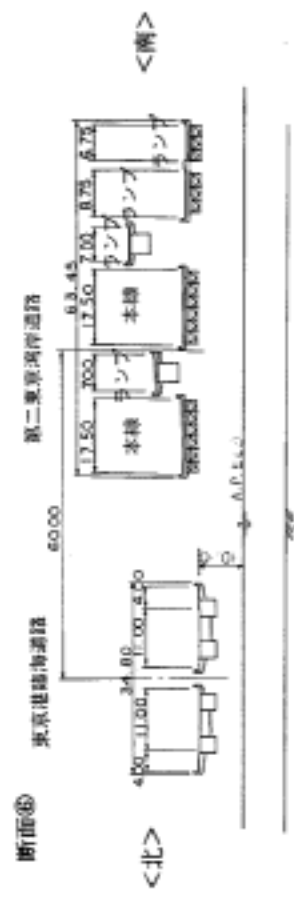
断面④



断面⑤



断面⑥



断面⑦



注) 橋脚の下段部分(枠線部)は臨海道路建設時に施工し、上段部分は第二東京湾  
道路建設時に施工する。また、橋桁は各々の建設時に施工する。

単位: m

図-2.2.2(2) 路線位置及び標準断面図

## (2) 関連する事業の概要

本事業の路線沿いに並列して通過する第二東京湾岸道路の構想路線がある。本事業の東京港臨海道路は、一般道路として東京港埋立地を通る短距離の地域交通を分散するが、第二東京湾岸道路は、自動車専用道路として東京湾岸地域を通過する長距離の広域的な交通を分散する役割を担うものである。

第二東京湾岸道路の位置及び概要は図-2.2.3 及び表-2.2.2 に示すとおりである。

また、その断面図は、図-2.2.2 に示すとおりである。

本事業の東京港臨海道路は、次の理由により、関連する事業の第二東京湾岸道路と個別に本手続を実施するものとした。

### 7. 環境への影響地域及び事業時期の相違

東京港臨海道路は、東京港地先の埋立地を結ぶ延長約8kmの東京港内の地域道路である。一方、第二東京湾岸道路も並列して沖合の埋立地を通るが、さらに、千葉方面に向かう路線（本線）と内陸に向かい東京湾岸道路と連絡する二本の路線（分岐線）からなる延長約19km（東京都内区間）の広域道路である。第二東京湾岸道路の環境への影響地域は広域に及ぶが、東京港臨海道路の場合はその一部の狭い範囲の地域である。

また、東京港臨海道路は、本手続完了後着手し、平成12年度を供用目途とするが、第二東京湾岸道路は、平成22年度までに供用を目途とする相当な長期間にわたる事業である。

このように、両事業の環境への影響範囲及び事業時期が大幅に相違することから、双方の環境への影響を十分考慮すれば、個別に環境影響評価書案を作成したほうが両者の事業による影響とそれぞれの個別の事業による影響の内容、地域、時期等が明確となるので、個別に手続をすることが適当である。

### 4. 事業手法の相違

東京港臨海道路は、港湾法に基づき港湾計画に位置づけており、事業実施のため本手続を行うものである。一方、第二東京湾岸道路は、都市計画法に基づき都市計画決定のため本手続を行うもので、両事業の事業化への段階が異なっている。

このように、両事業は、事業化への諸手続、関係機関並びに事業時期等が

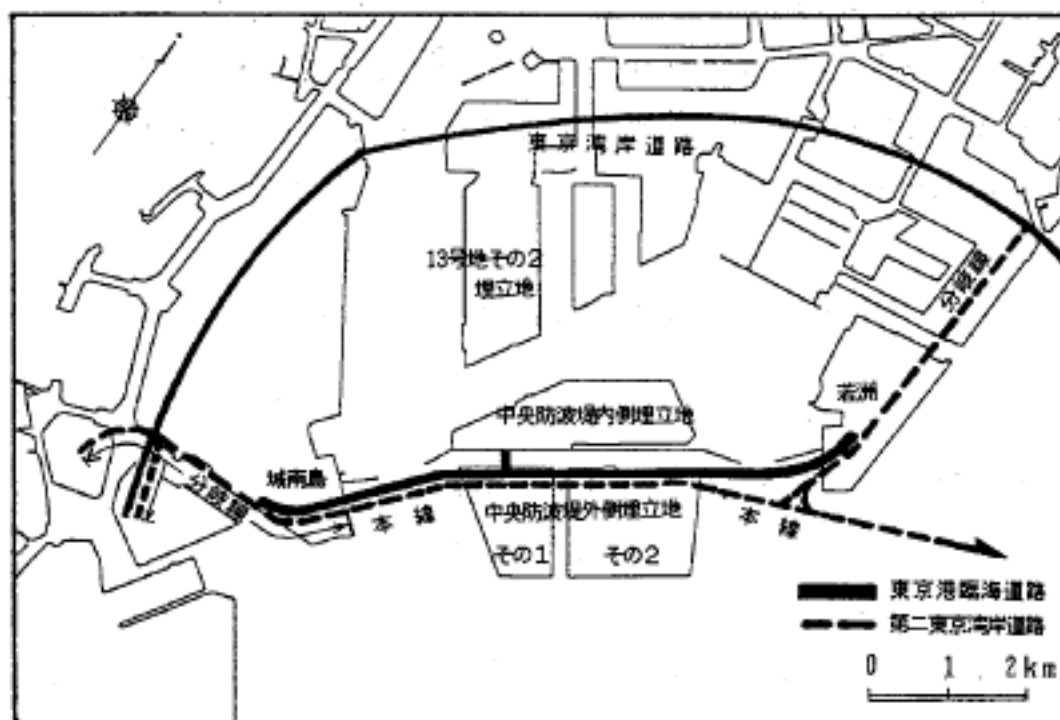


図-2.2.3 第二東京湾岸道路の位置

表-2.2.2 第二東京湾岸道路の概要

路線名	都市高速道路第二湾岸線
事業区間	本線：江戸川区臨海町地先海面～大田区城南島 分岐線：大田区城南島～大田区京浜島・昭和島 分岐線：江東区若洲地先～江東区夢の島
車線数	4～8車線

分岐線：第二東京湾岸道路（本線）と東京湾岸道路を連絡する路線

相違することから、相互の事業を円滑に進めるためには、個別に手続を進めることが適当である。

また、東京港臨海道路は、臨海部における交通の分散を図るため、できるだけ早期の完成を目指しているので、先行して本手続を進めていく必要がある。

#### ウ、 両事業の環境影響評価の整合

個別に手続を進めるに当たっては、並列する区間について両事業による環境への影響を合わせて予測して両者の影響を明確にすること。また、環境保全対策についても相互に整合を図ることなど、関連する事業区間の環境影響評価については、両事業の整合性を図る。

なお、本事業の予測において、第二東京湾岸道路の影響を考慮した事項は、次のとおりである。

##### (ア) 供用後

予測時点は、臨海部の開発が概ね完了し交通量が定常的になる平成22年とするが、第二東京湾岸道路の影響を含めて予測する。

なお、完成直後の平成12年における大気汚染、騒音、振動の予測については、その時点で第二東京湾岸道路が供用していないので、東京港臨海道路のみの影響である。

##### (イ) 工事中

東京港臨海道路の工事に伴う環境への影響は、影響が最も大きくなる時期における予測とするが、その時点で第二東京湾岸道路の工事が一部重なる区域がある場合は、これを含めて予測する。

### 2-2-3 構造物築造計画の概要

#### (1) 計画路線の概要

計画路線を構造別に分割した位置は、図-2.2.4 に示すとおりである。また、現時点で想定している構造物築造計画の概要は以下のとおりである。

城南島の既設道路を起点とし、掘削、陸上トンネルで城南島を通過して第1航路を海底トンネルで横断し、陸上トンネル、掘削で中央防波堤外側埋立地その1に至る。

さらに、水路を横断し中央防波堤外側埋立地その2を経て、第3航路を橋梁で渡り、若洲の既設道路に接続する。

なお、中央防波堤外側埋立地その1で分岐し、水路を橋梁で渡り中央防波堤内側埋立地の既設道路に接続する。

#### (2) 主要な構造物計画の概要

##### 7. 橋梁

橋梁の築造計画の概要は、表-2.2.3 に示すとおりである。

また、橋脚の形状図及び橋脚全体側面図は、図-2.2.5 に示すとおりである。

表-2.2.3 橋梁部一覧

位 置	延 長	上 部 構 造
中央防波堤外側埋立地その1～その2	約 250m	連続鋼床版箱桁橋
中央防波堤外側埋立地その2～ 江東区若洲	約 2,800m	トラス橋及び 連続鋼床版箱桁橋
中央防波堤外側埋立地その1～ 中央防波堤内側埋立地	約 230m	連続鋼床版箱桁橋

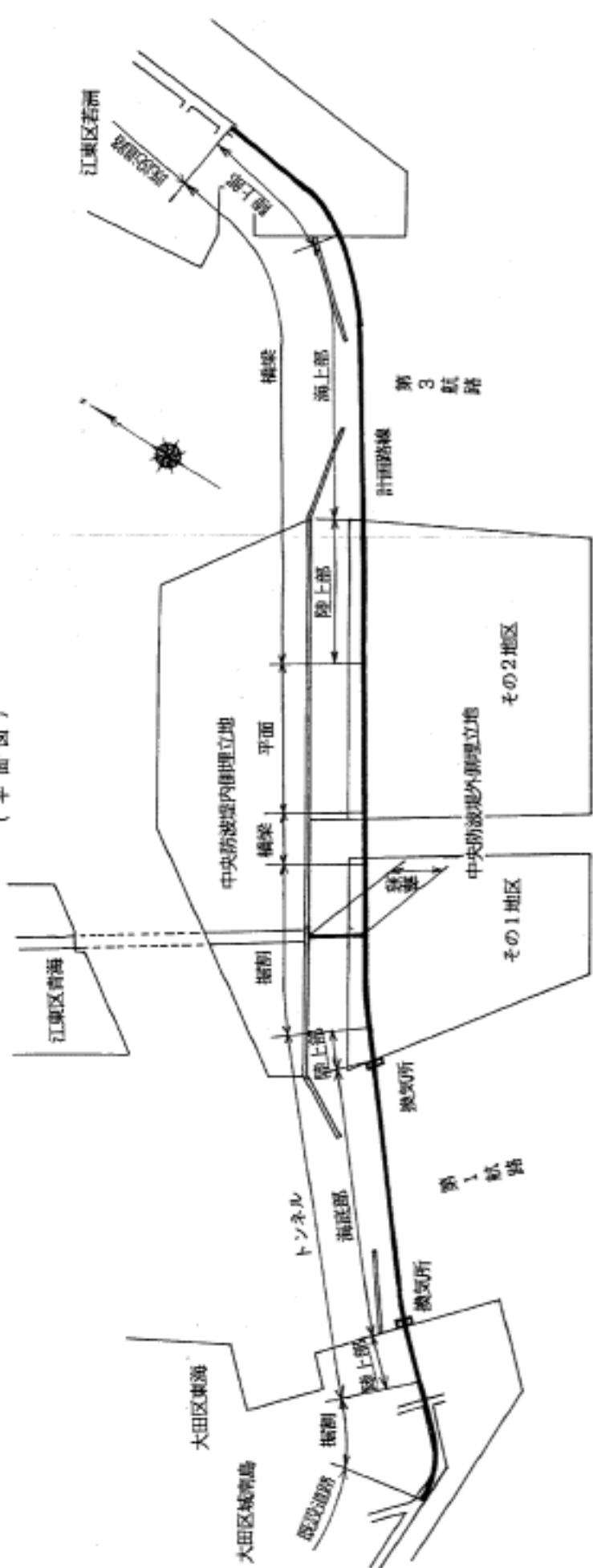
##### 4. トンネル

トンネル築造計画の概要は、表-2.2.4 に示すとおりである。

表-2.2.4 トンネル部一覧

位 置	延 長	施 工 方 法
大田区域城南島～ 中央防波堤外側埋立地その1	約 2,000m	開削工法、沈埋工法

( 平面図 )



( 縦断面図 )



図-2.2.4 計画路線の構造区分

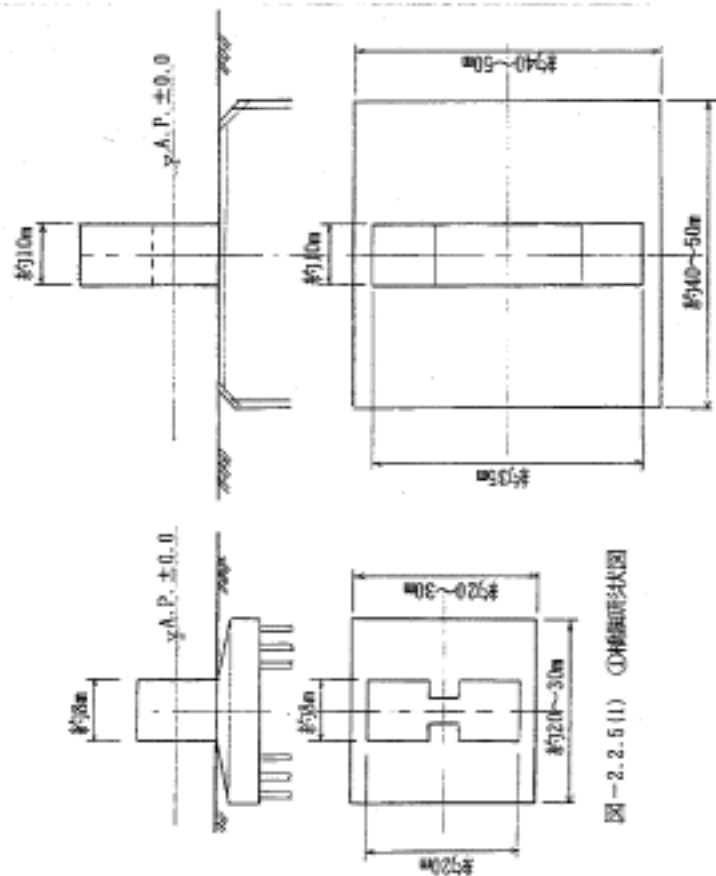


図-2.2.5(1) ①橋脚形状図

図-2.2.5(2) ②橋脚形状図

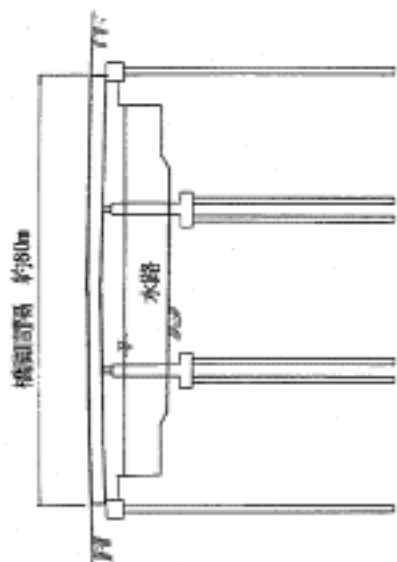


図-2.2.5(3) 水路橋脚部橋梁全体断面図

注) 水路橋脚部: 中央防波堤外側埋立地その1~同その2  
中央防波堤外側埋立地その1~中央防波  
堤内側埋立地

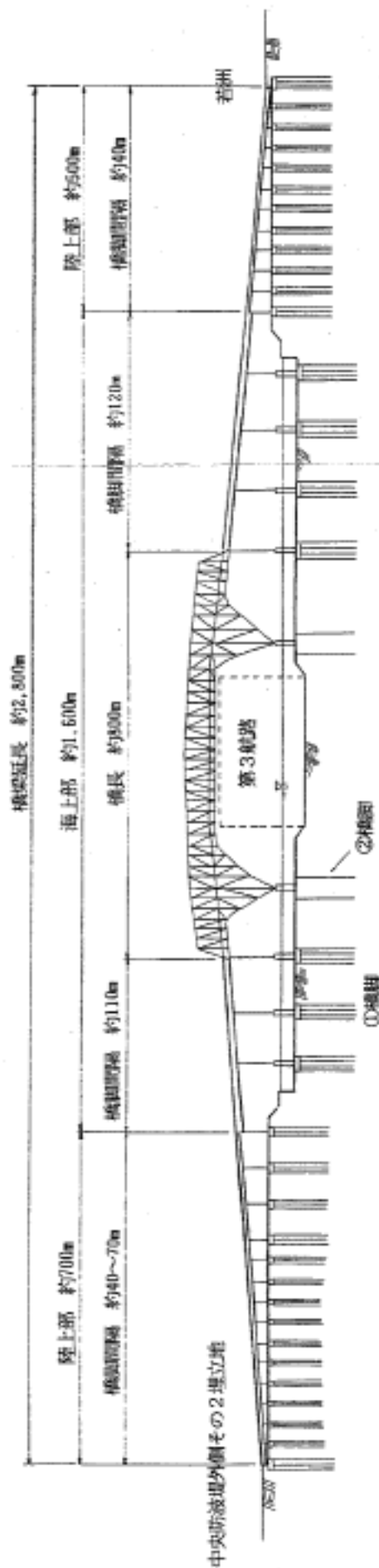


図-2.2.5(4) 航路橋脚部橋梁全体断面図

ウ. 付属施設

(7) 換気所

第一航路横断部については、トンネルを計画しており、トンネルの換気を行う施設として換気所を2か所設置する計画である。

換気所には送風機のほかに受変電設備、消音装置、換気制御装置等を設置する。その概略形状は図-2.2.6 に示すとおりである。

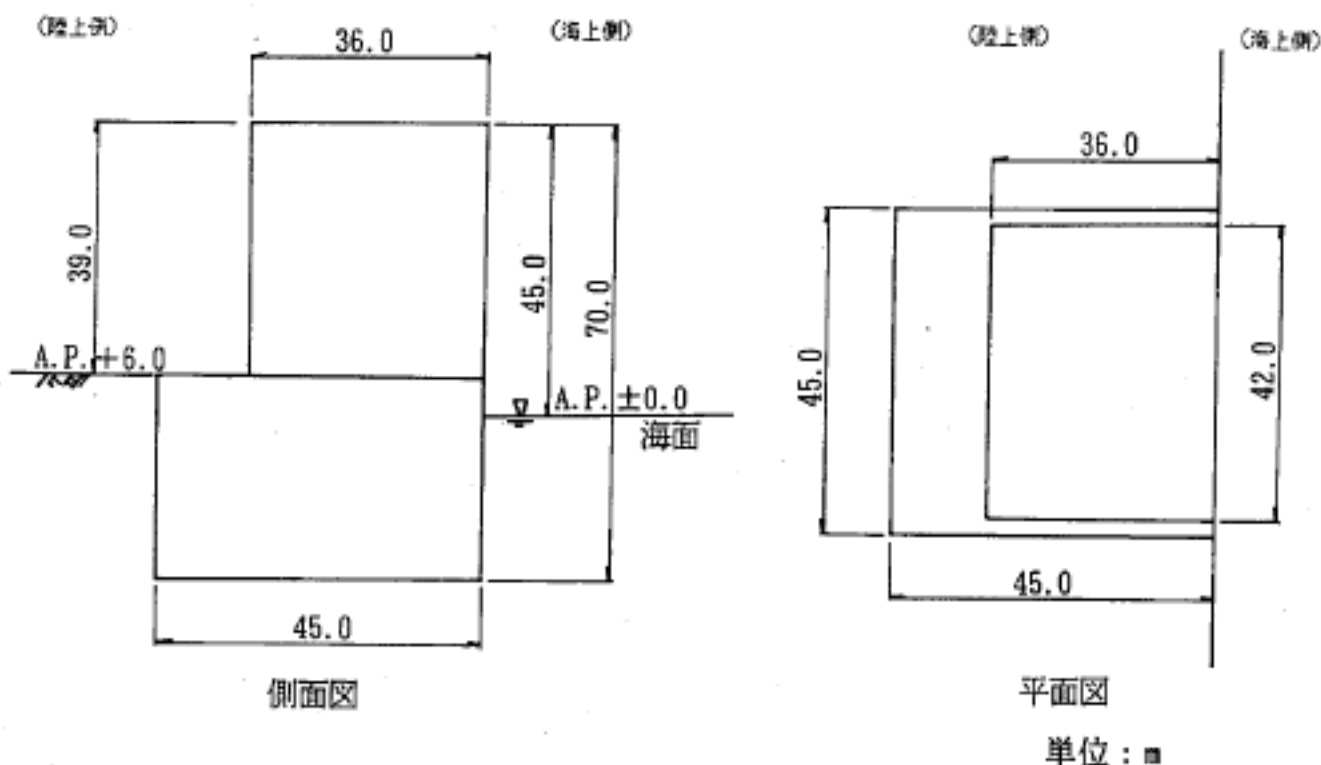


図-2.2.6 換気所の概略形状

(イ) その他

計画路線には、交通の安全や保安のため、以下に示す付属施設の設置を予定している。

a. 標識

交通の案内、警戒、規制等を表示する標識板等を設置する。

b. 防護柵

走行車両の路外逸脱を防止するため、道路の両側や中央分離帯にコンクリート高欄やガードレール等の防護柵を設置する。

c. 受配電設備

道路の付属施設に電力を供給するため、受配電設備を設置する。



d. 道路照明施設

道路交通の安全と円滑化を計るため、道路照明施設を設置する。

e. 排水施設

道路敷内の雨水を速やかに排除するため、排水施設を設置する。

f. 通信設備

道路利用者が、車両故障、その他の非常事態を道路管理者に容易に通報できるようにするため、非常用電話設備等を設置する。

g. 防災施設

道路上の交通を安全かつ円滑な状態に保つことはもちろんのこと、万一事故あるいは異常事態が発生した場合、それらの影響を最小限に抑えるため、避難路あるいは消火施設等の防災施設を設置する。

2-2-4 将来交通量の推計

推計した将来日交通量は、表-2.2.5 に示すとおりである。

表-2.2.5 将来日交通量

(単位：台/日)

地点	年次	平成 1 2 年	平成 2 2 年
	城南島	本線	29,000
側道		8,000	8,000
計		37,000	29,000 (34,000)
第 1 航路横断部		29,000	21,000 (72,000)
中央防波堤外側埋立地その 2		20,000	16,000 (80,000)
第 3 航路横断部		20,000	14,000 (100,000)
若洲		20,000	14,000 (22,000)

注) ( ) 内は、第二東京湾岸道路の将来日交通量。

### 2-2-5 施工計画

工事工程の概要は、表-2.2.6 に示すとおりであり、平成4年度に着工し、平成12年度に完成の予定である。

表-2.2.6 工事工程の概要

事業		年度	平成									
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	
対象事業	第1工区	城隅島										
		第1航路橋脚部										
		中央防波堤外側及び内側埋立地										
東京湾 港道路	第2工区	中央防波堤外側埋立地										
		第3航路橋脚部										
		若洲										

### 2-2-6 環境管理に関する計画等への配慮

東京都では、環境管理に関する計画として「東京都環境管理計画」（昭和62年10月）を策定しており、自動車公害防止に関する計画としては「東京都自動車公害防止計画」（平成元年5月）を策定している。

また、計画路線の周辺に位置する江東区、品川区及び大田区では、それぞれ中長期的な総合計画を策定しており、本事業の計画策定に当っては、これらの環境管理に関する計画等に対して配慮を行った。