

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

名 称：国土交通省 関東地方整備局

代表者：局長 土井 弘次

所在地：埼玉県さいたま市中央区新都心2-1

2. 対象事業の名称及び種類

名 称：(仮称) 東京港臨港道路南北線建設計画

種 類：道路の新設

3. 対象事業の内容の概略

対象事業は、10号地その2埋立地（東京都江東区有明4丁目）を起点とし、中央防波堤内側埋立地を終点とする区間において、往復4車線の臨港道路*（以下「計画道路」という。）を整備するものである。

事業計画の概要は、表3-1のとおりである。

*臨港道路：「港湾法」（昭和25年5月法律第218号）第2条第5項に規定されている「港湾施設」のうち、同条同項第4号に規定される「臨港交通施設」として東京港港湾計画において位置付けられる。

表3-1 事業計画の概要

項 目	計画の概要
計 画 道 路 名 称	（仮称）東京港臨港道路南北線
延 長 及 び 区 間	延長：約2.5km 起点：10号地その2埋立地（東京都江東区有明4丁目） 終点：中央防波堤内側埋立地
通 過 地 域	江東区、中央防波堤内側埋立地
道 路 規 格	第4種第1級 ^{（注1）}
車 線 数	往復4車線
車 線 幅 員	片側7.0m（路肩部を除く）
設 計 速 度	60km/時
道 路 構 造	トンネル構造：約1.6km 沈埋トンネル構造：約0.9km 開削トンネル構造：約0.6km 接続部構造：約0.1km スリット構造：約0.1km 掘割構造：約0.5km 平坦部：約0.2km 嵩上げ部：約0.1km
主 要 交 通 網 と の 交 差	主要航路：第2航路
計 画 交 通 量	32,400 台/日
事 業 予 定 期 間	平成28年度～令和3年度
供 用 開 始	令和2年度 ^{（注2）}

注：1. 第4種第1級とは、「道路構造令」（昭和45年政令第320号）で定められた道路の区分である。

2. 供用開始しているが、一部の工事が残っている。

4. 対象事業の目的及び内容

4.1 目的

国際戦略港湾・京浜港の一翼を担う東京港は、首都圏4,000万人の人口を背後に擁し、国内各港と結ばれた国内輸送の拠点であるとともに、我が国最大の外貿コンテナ取扱量を誇る国際貿易港として、生活と産業活動を支える結節点の役割を担っている。

このため、日々、大きく変化する国内外の社会経済状況やロジスティクスの変化に的確に対応し、効率的かつ高機能な港を維持していくことが求められている。

東京港においては、平成18年3月に平成20年代後半を目標年次として「東京港第7次改訂港湾計画」が策定され、東京港の国際競争力の強化とともに物流・交流・環境・安全の4つの機能が融合した魅力あるみなとの実現を推進する将来像が定められた。

一方で、東京港の外貿コンテナ取扱貨物量（輸出入計）は、第7次改訂港湾計画の推計値を超える傾向で増加しており、平成20年7月の東京都港湾審議会で、「将来を見据えた東京港及びその周辺の円滑な道路ネットワークの形成が喫緊の課題であり、第二航路海底トンネルへの交通の集中を回避するための南北道路軸の強化の検討が必要。」との答申がなされた。対象事業は、これを踏まえ、平成21年8月に「東京港港湾計画 一部変更」において計画されたものである。

なお、東京港は、川崎港、横浜港と連携して、国際戦略港湾・京浜港として平成23年3月に位置づけられ、平成26年12月には国際戦略港湾・京浜港の制定以降、東京港では初となる「東京港第8次改訂港湾計画」を策定し、国際競争力の強化を推進している。

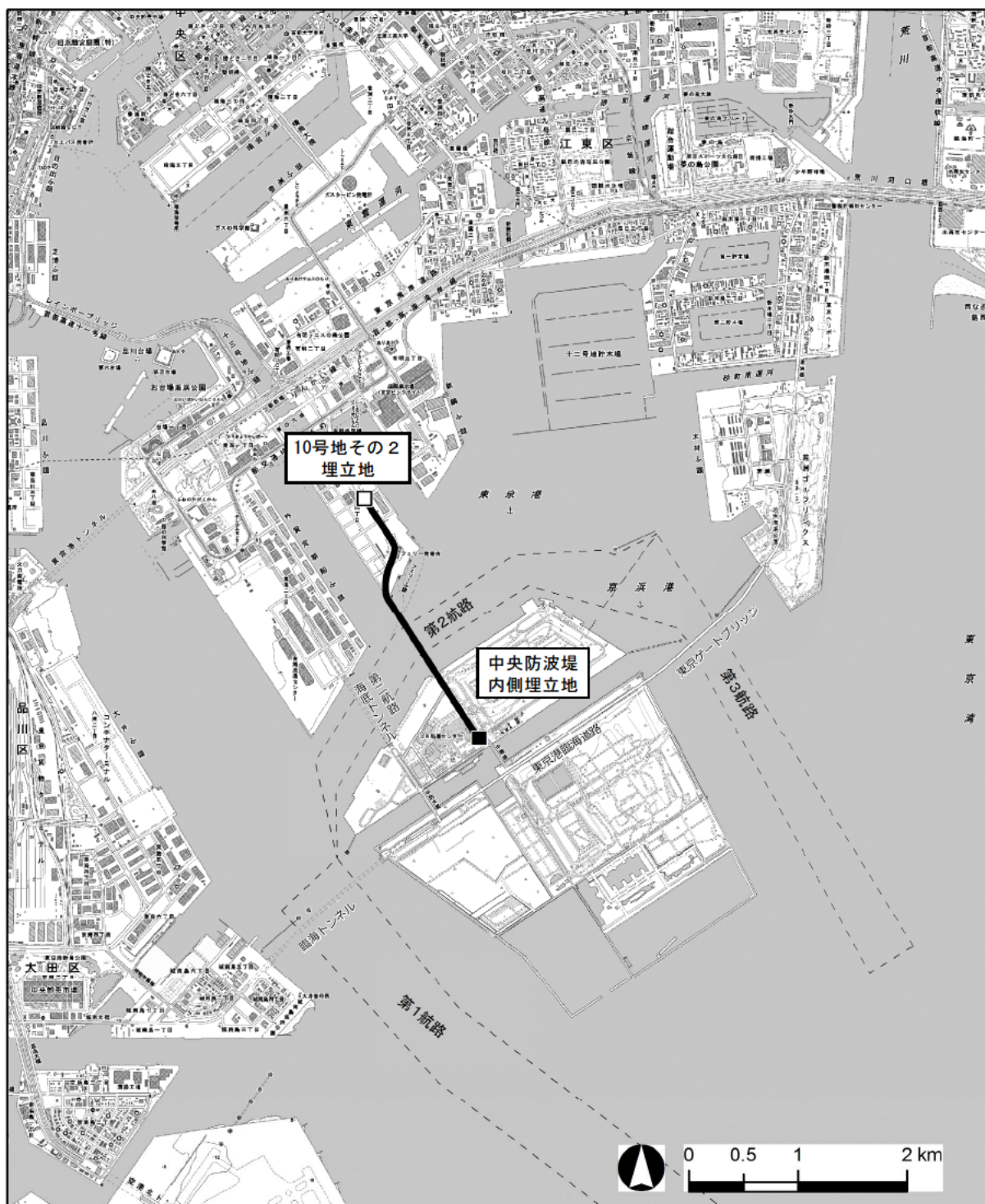
このような背景を踏まえ、新たな南北方向の計画道路を整備するものである。

4.2 内容

4.2.1 対象事業の位置

対象事業の位置は図4.2-1のとおりであり、計画道路は10号地その2埋立地を起点とし、中央防波堤内側埋立地を終点に位置している。計画道路に接続する主要交通網は、主要道路では東京ゲートブリッジや臨海トンネルを通過する東京港臨海道路、計画道路と交差する主要交通網は、主要航路である第1航路と第3航路を結ぶ第2航路がある。また、南北方向の交通網である第二航路海底トンネルは計画道路の西側約700mに位置している。

対象事業は、10号地その2埋立地から中央防波堤内側埋立地の約2.5kmの区間を結ぶ往復4車線道路として整備するものである。道路構造は大部分がトンネル構造であり、それ以外はスリット構造及び掘割構造である。



凡 例

- 計画道路
- 起点
- 終点
- - 航路

「東京港便覧2017」（東京都港湾局、平成29年）より作成

図4.2-1 対象事業の位置

4.2.2 対象事業計画の内容

対象事業の内容は、表4.2-1のとおりである。

計画道路を構造別に分割した平面図・縦断図は図4.2-2、構造別標準断面図は図4.2-3のとおりである。

表4.2-1 対象事業の延長、構造、道路規格、車線数及び供用開始時期

項 目		内 容
主 たる 構 造		トンネル構造
延 長		約2.5km
構造別延長	トンネル構造	約1.6km 沈埋トンネル構造：約0.9km 開削トンネル構造：約0.6km 接続部構造：約0.1km
	スリット構造	約0.1km
	掘割構造	約0.5km
	平坦部	約0.2km
	嵩上げ部	約0.1km
道 路 規 格		第4種第1級 ^(注1)
車 線 数		往復4車線
供 用 開 始		令和2年度 ^(注2)

注：1. 第4種第1級とは、「道路構造令」（昭和45年政令第320号）で定められた道路の区分である。

2. 供用開始しているが、一部の工事が残っている。

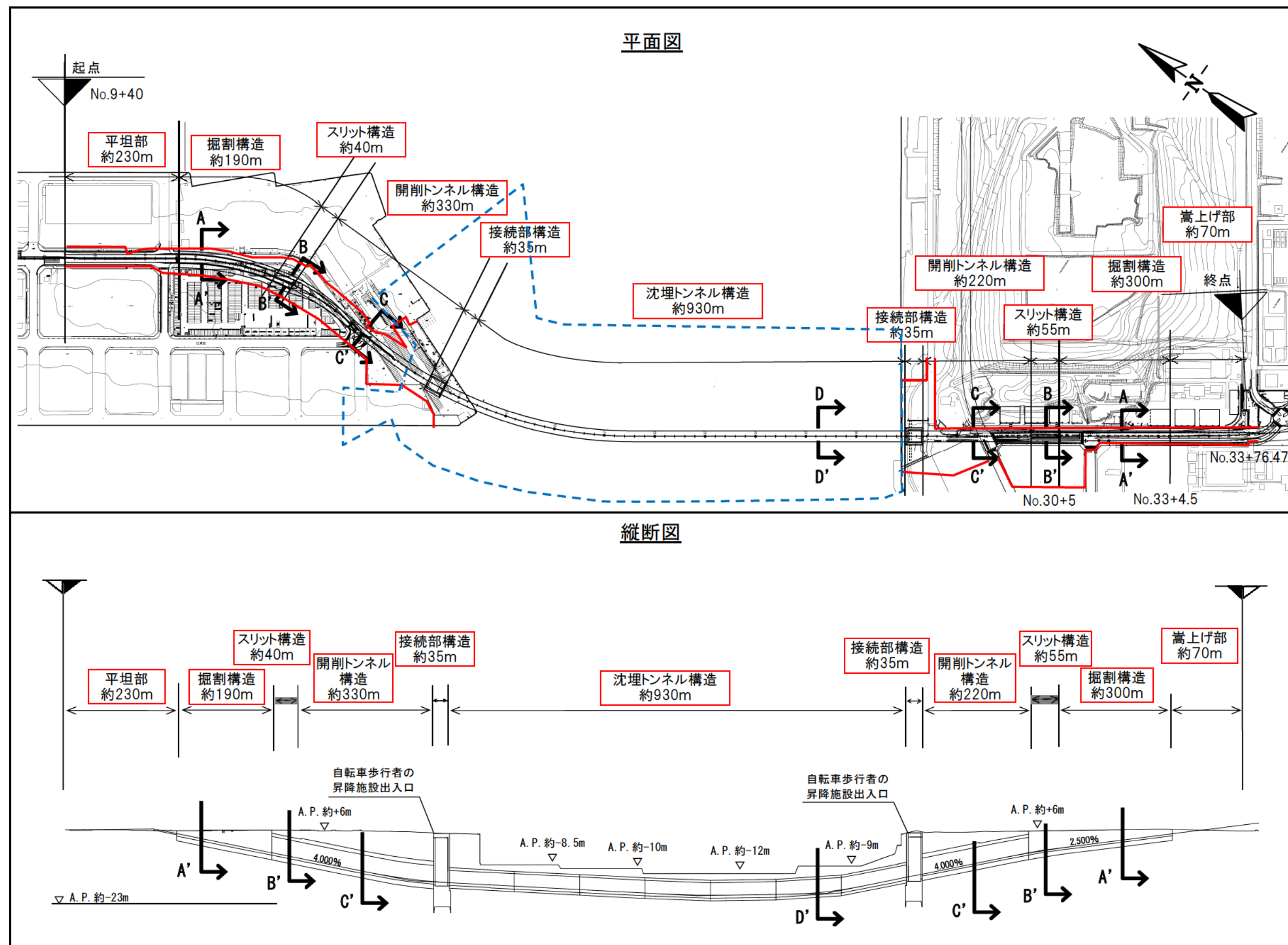
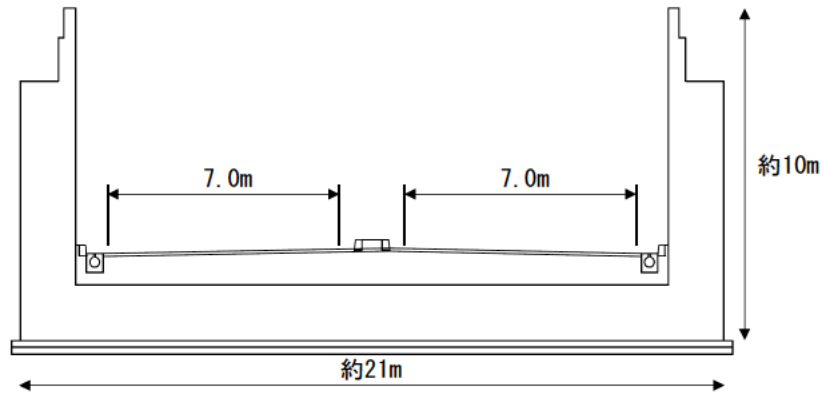
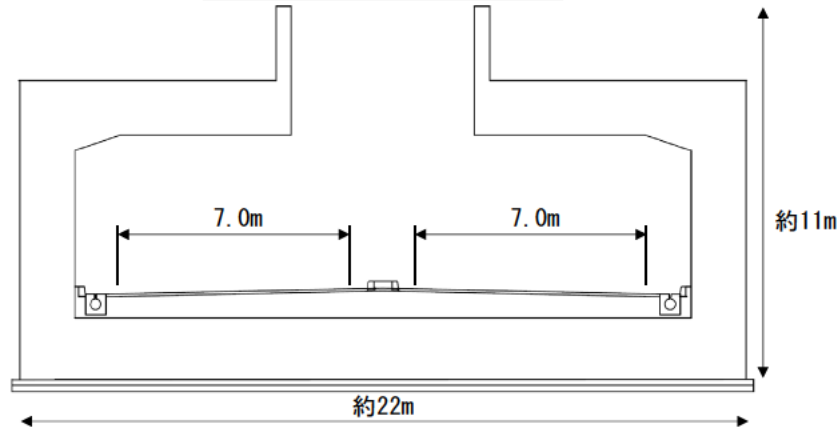


図4.2-2 平面図・縦断図

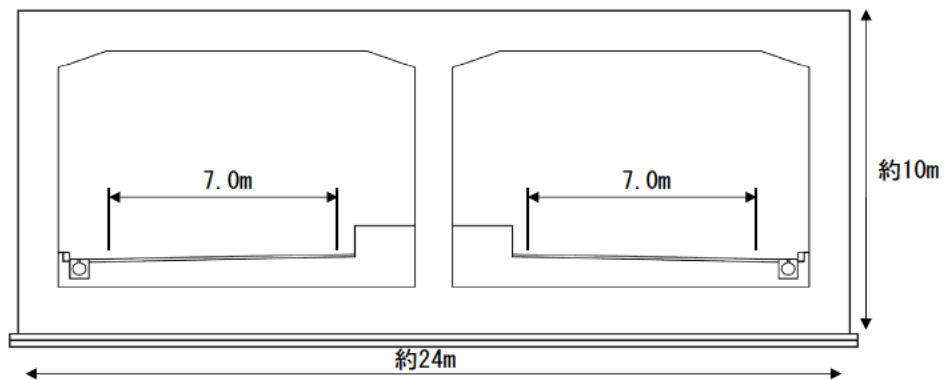
掘割構造断面図（A-A'）



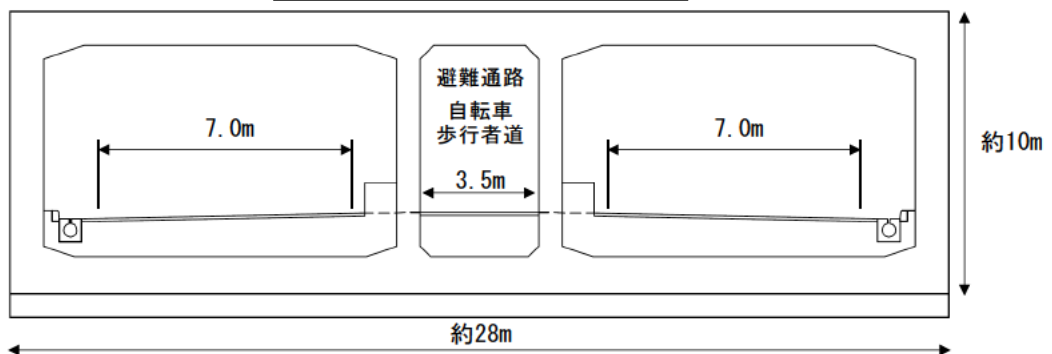
スリット構造断面図（B-B'）



開削トンネル構造断面図（C-C'）



沈埋トンネル構造断面図（D-D'）



注：各構造の断面位置は、図4.2-2の平面図に示す位置に対応する。

図4.2-3 構造別標準断面図

4.3 環境影響評価手続きの状況

対象事業に係るこれまでの環境影響評価手続きは、表4.3-1に示すとおりである。

表4.3-1 環境影響評価手続きの状況

項 目	提出年月	備 考
「環境配慮書」の提出	平成20年10月30日	
「変更届」の提出	平成26年4月1日	事業の実施に伴う事業者の変更
「環境影響評価調査計画書」の提出	平成26年7月30日	
「環境影響評価書案」の提出	平成27年3月23日	
「環境影響評価書」の提出	平成28年2月8日	
「事後調査計画書」の提出	平成28年3月2日	
「着工届」の提出	平成28年3月2日	
「変更届」の提出	平成28年3月15日	法令による基準等に適合しない 土壌の存在による措置
「変更届（その2）」の提出	平成30年11月6日	舗装工工事期間、施設整備期間 の変更
「事後調査報告書 工事の施行中 （その1）」の提出	令和元年12月16日	調査項目：大気汚染、騒音・振 動、水質汚濁、土壌汚染、地盤、 水循環、生物・生態系（鳥類、 水生生物）、廃棄物
「変更届（その3）」の提出	令和2年3月18日	工事工程の変更に伴う工事期間 の変更
「事後調査報告書（工事の施行中そ の2）」の提出	令和2年12月21日	調査項目：大気汚染（工事用車 両の走行）、騒音・振動、土壌汚 染、自然との触れ合い活動の場、 廃棄物、その他（大気汚染（建設 機械の稼働）、水質汚濁、地盤、 水循環、生物・生態系（鳥類、水 生生物））