

提出年月：令和元年 11 月

事後調査報告書（工事の施行中その3）

－（仮称）東京港臨港道路中防内 5 号線、中防外 5 号線及び中防外 3 号線道路建設計画－

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）、生物・生態系（水生生物）、廃棄物）

環境影響評価書の提出 平成 28 年 1 月 4 日

事後調査計画書の提出 平成 28 年 3 月 1 日

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：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

2. 対象事業の名称及び種類

名 称：（仮称）東京港臨港道路中防内 5 号線、中防外 5 号線及び中防外 3 号線道路建設計画

種 類：道路の新設

3. 対象事業の内容の概略

本事業は、中央防波堤内側埋立地（以下「中防内」という。）を起点とし、中央防波堤外側埋立地（以下「中防外」という。）を終点とする区間において、延長約 1.6km 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 に、計画道路の位置は図 3-1 に示すとおりである。

計画道路と交差する主要交通としては、東京港臨海道路がある。また、計画道路の北西には現状における南北方向の交通網である青海縦貫線がある。なお、道路構造は橋梁及び平面構造である。

表 3-1 事業計画の概要

項目	計画の概要
計画道路名	東京港臨港道路中防内5号線、中防外5号線及び中防外3号線
延長及び区間	延長：約1.6km 起点：中央防波堤内側埋立地 終点：中央防波堤外側埋立地
通過地域	中央防波堤内側埋立地、中央防波堤外側埋立地、新海面処分場埋立地
道路規格	第4種第1級 ^{注1)}
車線数	往復4車線
道路幅員	約30～40m
設計速度	60km/時
道路構造	橋梁及び平面構造
主要交通との交差	東京港臨海道路と立体交差
計画交通量	令和7年度（2025年度） 7,200～44,900台/日 ^{注2)} （令和2年度（2020年度） 7,300～16,100台/日）
事業予定期間	平成28年度（2016年度）～令和4年度（2022年度） ^{注3)}
供用開始	令和5年度（2023年度） ^{注4)} （予定）

注1) 第4種第1級とは、「道路構造令」（昭和45年10月29日政令第320号）で定められた道路の区分である。

注2) 東京港第8次改訂港湾計画の目標年次である平成30年代後半（令和7年度）の周辺開発及び周辺ネットワークを踏まえ検討した計画交通量により環境影響評価を行っている

注3) 令和2年度に2車線を暫定的に供用し、その後、同道路に接続する港湾関連施設の供用時期を見据えながら、4車線化を実施していくため、想定される期間のうち最も早い令和4年度までを事業期間として環境影響評価を行っている。

注4) 令和2年度に2車線を暫定的に供用し、その後、同道路に接続する港湾関連施設の供用時期を見据えながら、4車線化を実施していくため、想定される期間のうち最も早い令和5年度を供用開始として環境影響評価を行っている。



凡 例

- : 計画道路
- (Red) : 計画道路 起点
- (Blue) : 計画道路 終点



図 3-1 計画道路位置図

4. 事後調査の結果の概略（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）、生物・生態系（水生生物）、廃棄物）

平成 30 年度に実施した工事の施行箇所は図 4-1 に示すとおりである。

平成 30 年度の主な工事は、東西水路横断橋の A1 橋台、P1 及び P2 橋脚の埋戻工が 5 月末までに完了し、東側ランプ橋の躯体構築工、西側ランプ橋の井筒内掘削及び躯体構築工を実施したほか、6 月には臨港道路横断橋の一括架設、8 月には東西水路横断橋の一括架設を実施した。

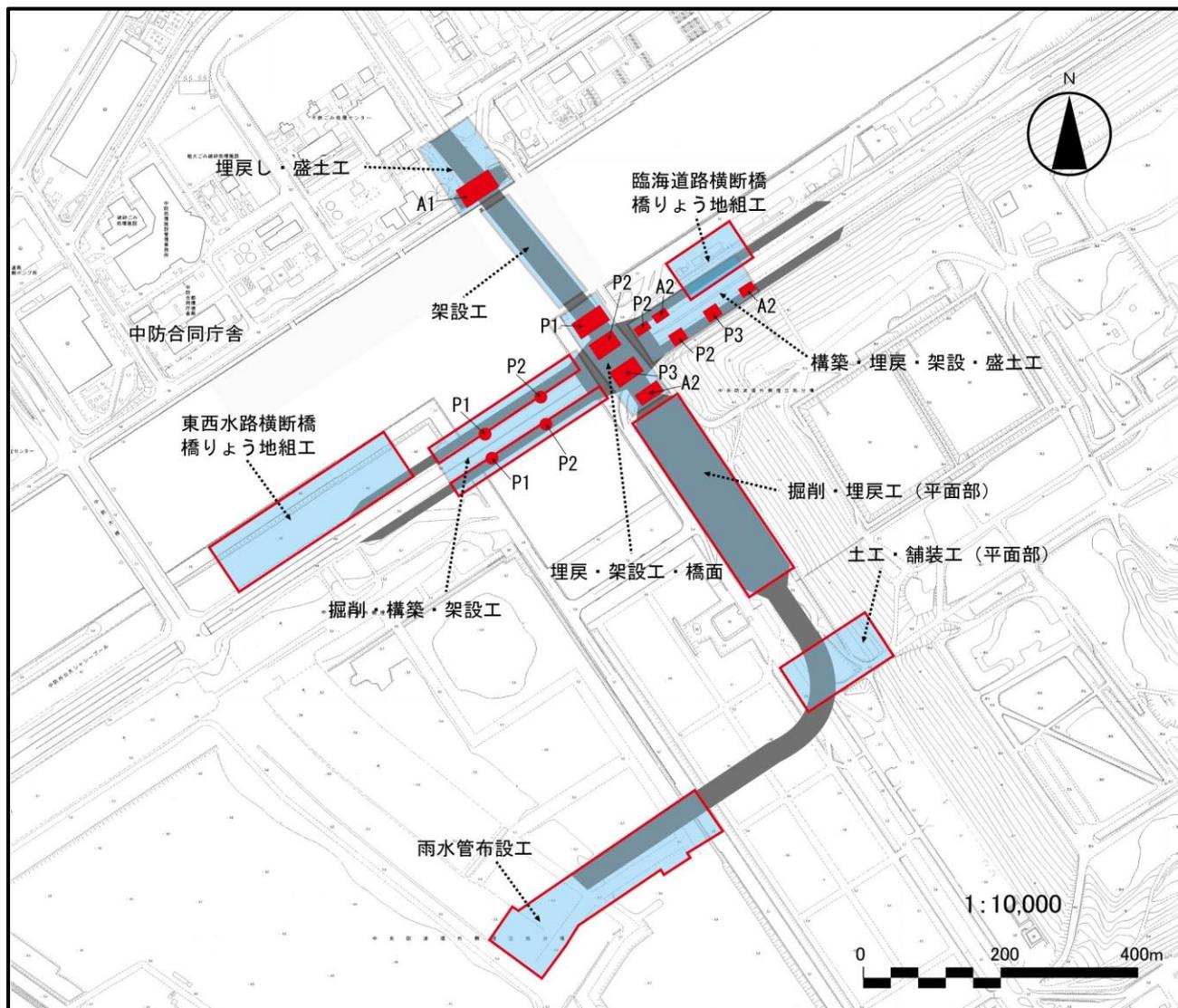


図 4-1 施工箇所位置図

(1) 大気汚染

1) 建設機械の稼働（陸上）による大気汚染物質の大気中における濃度

事後調査結果は、二酸化窒素の日平均値の最高値は0.041ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の最高値は0.032mg/m³であり、予測結果（二酸化窒素:0.058ppm、浮遊粒子状物質:0.059mg/m³）を下回った。

予測結果を下回った理由としては、作業手順・工程の調整を行いできる限り建設機械の同時稼働を避けたこと及び建設機械の稼働台数が環境影響評価書の想定台数を下回ったこと並びに最新の排出ガス対策型の建設機械を使用したこと等が要因と考えられる。

なお、評価の指標である環境基準値を二酸化窒素及び浮遊粒子状物質とも満足していた。

2) 建設機械の稼働（海上）による大気汚染物質の大気中における濃度

事後調査結果は、二酸化窒素の日平均値の最高値は0.017ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の最高値は0.024mg/m³、二酸化硫黄0.004ppmであり、予測結果（二酸化窒素:0.050ppm、浮遊粒子状物質:0.056mg/m³、二酸化硫黄:0.014ppm）を下回った。

予測結果を下回った理由としては、作業手順・工程の調整を行い建設機械を効率的に稼働させたことや必要がない場合はエンジンを停止するなど排出ガスの発生の低減に努めたこと等が要因と考えられる。

なお、評価の指標である環境基準値を二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄とも満足していた。

3) 工事用車両の走行による大気汚染物質の大気中における濃度

事後調査結果のうち二酸化窒素の日平均値の最高値は0.040ppm～0.045ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の最高値は0.034mg/m³～0.044mg/m³であり、予測結果（二酸化窒素:0.049ppm～0.050ppm、浮遊粒子状物質:0.056mg/m³）を下回った。

予測結果と同程度から下回った理由としては、同時期の工事を調整し、工事用車両の極端な集中を避けるなどのスケジュール調整を行ったことや自動車排出ガス規制により排出ガスの改善が図られたことが要因と考えられる。

なお、評価の指標である環境基準値を二酸化窒素及び浮遊粒子状物質とも満足していた。

(2) 騒音・振動

1) 建設機械の稼働（陸上）による建設作業騒音レベル

事後調査結果は73dBであり、予測結果（92dB）を下回った。

予測結果を下回った理由としては、多軸台車を使用する施工方法とし、予測で使用した架設工のユニットの音響パワーレベルと比較し、下回ったことが要因と考えられる。なお、評価の指標である「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」（以下、「環境確保条例」という）に基づく指定建設作業に係る騒音の勧告基準（80dB）を満足していた。

2) 工事用車両の走行による道路交通騒音レベル

事後調査結果は、3断面6地点のうち、No. 1の東側及びNo. 2の両側（順に73、73、69dB）の3地点で予測結果を上回ったが、その他の3地点（69dB、71dB）では予測結果と同程度であった。

予測結果を上回った理由としては、No. 1の東側については、No. 1の東側の予測をNo. 1の西側の現況値を用いて行い、東側の状況を十分反映できなかったこと、No. 2の東側は舗装工事の施工後の経過時間による騒音低減効果に変化したこと、No. 2の西側は舗装工事の施工後の経過時間に加え、走行状態の違い（駐車車両の存在）が要因と考えられる。

なお、評価の指標である「環境基本法」に基づく昼間の環境基準値（70dB）をNo. 1の西側及びNo. 2の西側（ともに69dB）の2地点では満足していたが、その他の4地点（71dB～73dB）では超過していた。また、No. 3については、「環境影響評価書」の現地調査の時点においても超過していた。調査地点における工事用車両台数の大型車交通量への寄与率は、全地点とも1%未満（0.07%～0.38%）と小さいことから評価の指標を超過した要因は、工事用車両の影響ではないと考えられる。

3) 工事用車両の走行による道路交通振動レベル

事後調査結果は、3断面6地点のうち、No. 1の両側（43dB、45dB）及びNo. 2（51dB）の東側で予測値を上回ったが、その他の3地点（44dB～51dB）では予測値と同程度であった。

予測結果を上回った理由としては、舗装工事の施工後の経過時間による路面の凹凸や亀裂などが考えられる。

なお、評価の指標である「環境確保条例」に基づく日常環境等に適用する振動の昼間の規制基準（第1種区域：60dB、第2種区域：65dB）を全地点で満足していた。

(3) 水質汚濁

事後調査結果は、No. 1から順に上層は27mg/L、38mg/L、22mg/L、下層は49mg/L、100mg/L、54mg/Lであり、「環境影響評価書」の現地調査結果は、上層5mg/L～8mg/L、下層4mg/L～6mg/Lであることから、予測結果（人為的に加えられる濁り（SS）の濃度が2mg/L以上の範囲は、しゅんせつ工の先端から北東に200m程度までとなり東西水路内に留まっている）を上回っていた。

事後調査結果が予測結果を上回った理由としては、東西水路内では各種工事との調整が必要であり、5月の中旬にグラブ浚渫船とバックホウ浚渫船の合計2船団による施工を行ったことが要因と考えられる。なお、人為的に加えられるSSが2mg/L以上となる範囲が定期水質調査結果より施工地点の先端部から北東に700m程度（No. E）及び南西側の地点（No. D）に達しておらず、東西水路内に留まっていることから評価の指標である「人為的に加えられる懸濁物（SS）が2mg/L以上となる範囲を極力小さくすること」を満足していると考えられる。

また、しゅんせつ工事では、汚濁防止膜を使用し、汚濁防止枠内での水切りに努め、濁りの発生の低減に努めていた。

(4) 土壌汚染

建設発生土は、中央防波堤の指定場所に保管したほか、埋戻及び中央防波堤の工事間で再利用したため、場外への搬出は行っていない。

しゅんせつ土は、「海洋汚染等及び海上災害防止に関する法律施行令第5条第1項に規定する埋立場所等に排出しようとする金属等を含む廃棄物に係る判定基準を定める省令」（以下、「判定基準を定める省令」という）及び「ダイオキシン類による大気汚染、水質汚濁（水底の底質汚染を含む）及び土壌汚染に係る環境基準について」（以下、「ダイオキシン類環境基準」という）に基づき試料分析を行い、判定基準及び環境基準を満足していることを確認の上、新海面処分場埋立地の埋立用材として再利用した。

なお、土地の改変に際して、平成28年度に「環境確保条例」第117条及び「土壌汚染対策法」第4条の規定に基づく届出を行い、汚染のおそれがないことを確認した。

事後調査の結果、工事の施工に伴い発生する建設発生土、しゅんせつ土による新たな土地への土壌汚染の拡散の可能性はないと考えられる。以上のことから評価の指標である「計画道路周辺の土壌に著しい影響を及ぼさないこと」を満足していると考えられる。

(5) 地盤

事後調査結果は、当初測定値からの水平方向の最大変位量が中防内で9mm、中防外で32mm、鉛直方向の最大変位が中防内で+9mm、中防外で+13mmであり、管理基準値の範囲内であり、地盤沈下は観測されていないことから地盤変形への影響は小さいと考えられる。以上のことから評価の指標である「計画道路周辺の地盤に著しい影響を及ぼさないこと」を満足していると考えられる。

(6) 水循環

事後調査結果は、中防内でA.P.+2.21m～4.04m、中防外でA.P.+0.67m～1.59mであった。

9月に降雨の影響とみられる地下水位の増加がみられたが、掘削工事（平成30年5月末までに完了）に伴う地下水位の変化は観測されなかったことから水循環に影響を及ぼすような地下水の変化はないと考えられる。以上のことから評価の指標である「計画道路周辺の地下水の水位に著しい影響を及ぼさないこと」を満足していると考えられる。

(7) 生物・生態系（鳥類）

事後調査の結果、陸域及び水域を利用する鳥類相は、「環境影響評価書」の調査結果と比較し、出現種の組成に大きな変化を示唆するものはなかった。

以上のことから鳥類相に及ぼす影響は極めて小さいと考えられる。

また、陸域及び水域を利用する注目される種への影響は、鳥類はある程度移動能力があること、工事の影響は計画道路の近傍に限られること、餌場や休息場となる環境が周辺に存在していることから注目される種に及ぼす影響は極めて小さいと考えられる。

なお、道路工事の施工の際は、できる限り低騒音・排出ガス対策型の建設機械を使用し、南北水路での掘削工事では、遮水性の高い工法を採用し、東西水路でのしゅんせつ工事では濁り拡散防止のため汚濁防止膜を使用した。以上、自然環境へ及ぼす影響の低減にできる限り努めていたことから評価の指標である「自然環境保全法」に定める基本理念に従い自然環境の保全に努めること及び「東京都における自然の保護と回復に関する条例」に定める自然保護と回復に係る事業者の責務を果たすことを満足していると考えられる。

(8) 生物・生態系（水生生物）

事後調査の結果、水生生物は東京湾沿岸の潮間帯で一般的に見られる水生生物相が形成されていることが確認され、「環境影響評価書」の調査結果と比較し、出現種の組成に大きな変化を示唆するものはなかった。

以上のことから水生生物相の生息環境へ与える影響は極めて小さいと考えられる。

また、注目される種への影響は、「環境影響評価書」の現地調査で確認されたモクズガニが確認されなかったが、モクズガニは河川と海を回遊する習性があり、移動能力があることやイシガニ、ガザミ、マルバガニが確認されたことから、モクズガニの生息環境が存在し、かつ、しゅんせつ工事による濁りの影響は「環境影響評価」の現地調査でモクズガニが確認されたNo. 1及びNo. 3には及ばないことから、注目される種の生息環境への影響は極めて小さいと考えられる。

なお、水域での工事の施工に際しては、水の濁りの拡散防止のため、南北水路での掘削工事では、遮水性の高い工法を採用し、東西水路でのしゅんせつ工事では濁り拡散防止のため汚濁防止膜を使用した。以上、自然環境へ及ぼす影響の低減にできる限り努めていたことから評価の指標である「自然環境保全法」に定める基本理念に従い自然環境の保全に努めること及び「東京都における自然の保護と回復に関する条例」に定める自然保護と回復に係る事業者の責務を果たすことを満足していると考えられる。

(9) 廃棄物

事後調査の結果、建設発生土は、中央防波堤の指定場所に保管したほか、埋戻及び中央防波堤の工事間での再利用により、再利用率は 100%であった。廃棄物の混在する建設発生土は、中防外の指定場所に仮置きし、適正に処理・処分を行っていた。

しゅんせつ土は、「判定基準を定める省令」に定める判定基準及び「ダイオキシン類環境基準」を満足していることを確認の上、新海面処分場埋立地の埋立用材として 100%再利用した。建設廃棄物は、「建設リサイクル法」に基づき分別収集し、運搬・処分の許可を得た業者に運搬、処理・処分を委託した。処理・処分、再資源化の実施状況は電子マニフェストにより報告を受け、適正に行われたか監視に努めた。なお、建設廃棄物の再資源化率は予測結果を満足していた。以上のことから評価の指標である「廃棄物処理法」ほか廃棄物関連法令の遵守を工事施工業者（排出事業者）の責務とすることを満足していると考えられる。

5. その他

- (1) 事後調査を実施した者の名称、代表者の氏名及び主たる事業所の所在地並びにその委託を受けた者の名称、代表者の氏名及び主たる事業所の所在地

1) 事業を実施した者

名 称 : 東京都
代表者 : 東京都知事 小池 百合子
所在地 : 東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

2) 受託を受けた者

名 称 : 株式会社 P C E R
代表者 : 代表取締役社長 笠井 睦
所在地 : 千葉県流山市鱈ヶ崎 474 番地

(2) 添付資料一覧

別紙 1	大気汚染	p. 11
別紙 2	騒音・振動	p. 63
別紙 3	水質汚濁	p. 99
別紙 4	土壌汚染	p. 111
別紙 5	地盤	p. 123
別紙 6	水循環	p. 135
別紙 7	生物・生態系 (鳥類)	p. 145
別紙 8	生物・生態系 (水生生物)	p. 169
別紙 9	廃棄物	p. 191
別添 1	環境影響評価の手続き等の状況	p. 201
別添 2	事後調査報告書の提出予定時期	p. 202

(3) 連絡先

東京都港湾局 東京港建設事務所 港湾整備課 道路整備担当

住所 : 東京都江東区青海二丁目 4 番 24 号 青海フロンティアビル 19 階
電話 : 03-5500-3227