

〔別紙 1〕環境影響評価書案の要約

東京都市計画道路都市高速道路第1号線（新京橋連結路）建設事業の環境影響評価書案について（要約）

- 環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）の名称及び所在地
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
- 事業予定者の名称及び所在地
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

名称：首都高速道路株式会社
代表者：代表取締役 前田 信弘
所在地：東京都千代田区霞が関一丁目4番1号
- 対象事業の名称及び種類
名称：東京都市計画道路都市高速道路第1号線（新京橋連結路）建設事業
種類：道路の改築
- 対象事業の内容の概略

都市計画道路名	東京都市計画道路都市高速道路第1号線（連結路）
延長及び区間	延長：約1.1km 起点：東京都中央区新富二丁目 終点：東京都中央区八重洲二丁目
通過地域	東京都中央区、千代田区
車線数	往復2車線
道路幅員	片側6.5m（標準）
設計速度	40km/時
道路構造	トンネル構造、擁壁構造
主要の交通差	JR京葉線、東京メトロ銀座線、都営浅草線
計画交通量	計画道路の供用時：30,500台/日 道路ネットワークの整備完了時：33,700台/日
供用開始	令和17年度（予定）
工事期間	約12年（予定）
関連工事	出入口設置、擁壁更新等

5 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>大気汚染</p>	<p>《工事の施行中（建設機械の稼働）》 【二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】 二酸化窒素の大気中における最大着地濃度は0.055ppm、浮遊粒子状物質の大気中における最大着地濃度は0.043mg/m³と予測し、評価の指標とした環境基準を満足します。</p> <p>《工事の施行中（工事用車両の走行）》 【二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】 二酸化窒素の大気中における濃度の最大値は0.039ppm、浮遊粒子状物質の大気中における濃度の最大値は0.035mg/m³と予測し、評価の指標とした環境基準を満足します。</p> <p>《工事の完了後（自動車の走行）》 【二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】 二酸化窒素の大気中における濃度の最大値は0.042ppm、浮遊粒子状物質の大気中における濃度の最大値は0.035mg/m³と予測し、評価の指標とした環境基準を満足します。</p> <p>《工事の完了後（換気所の供用）》 【二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度】 二酸化窒素の大気中における最大着地濃度は0.039ppm、浮遊粒子状物質の大気中における最大着地濃度は0.035mg/m³と予測し、評価の指標とした環境基準を満足します。</p>
<p>騒音・振動</p>	<p>《工事の施行中（建設機械の稼働）》 【騒音・振動レベル】 騒音レベルの最大値は72dB、振動レベルの最大値は64dBと予測し、評価の指標とした規制基準及び勧告基準を満足します。</p> <p>《工事の施行中（工事用車両の走行）》 【騒音・振動レベル】 騒音レベルの最大値は昼間67dB/夜間65dB、振動レベルの最大値は昼間43dB/夜間42dBと予測し、評価の指標とした環境基準、規制基準及び要請限度を満足します。</p> <p>《工事の完了後（自動車の走行）》 【騒音・振動レベル】 騒音レベルの最大値は昼間62dB/夜間59dB、振動レベルの最大値は昼間41dB/夜間41dBと予測し、評価の指標とした環境基準、規制基準及び要請限度を満足します。</p> <p>《工事の完了後（換気所の供用）》 【騒音・振動レベル及び低周波音圧レベル】 騒音レベルは50dB、振動レベルは30dB未満と予測し、評価の指標とした基準（条例基準）を満足します。 低周波音圧レベルは、L₅₀で69～77dB、L₆₅で70～78dBと予測し、評価の指標とした一般環境中に存在する低周波音圧レベルなどの参考値を満足します。</p>

予測・評価項目	評価の結論
地盤／水循環	<p>《工事の施行中》</p> <p>【施設の建設に伴う地盤の変形の範囲及び変形の程度】及び【掘削工事等に伴う地下水の水位の変化の程度】</p> <p>開削区間について、圧密沈下量は0～7mmと予測し、許容最大沈下量である20mm以下となっています。また、地下水位の変化量は-1.23～-0.14mと予測され、おおむね季節変動の範囲内となっています。</p> <p>シールド区間について、掘削工事等の範囲の大部分は難透水層である粘性土層に位置しています。また、地下水はシールド区間とほぼ平行に流動していると考えられるため、地下水の流動阻害はほとんど発生しません。なお、シールドトンネル工法は掘削後すぐに遮水性の高いセグメントを組み立てる工法です。さらに、工事に当たっては、その影響を常にモニタリングしながら適切な施工管理を行います。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」及び「地下水の水位、流況に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。</p> <p>《工事の完了後》</p> <p>【施設の存在に伴う地盤の変形の範囲及び変形の程度】及び【地下構造物の存在に伴う地下水の水位の変化の程度】</p> <p>開削区間について、圧密沈下量は0～2mmと予測し、許容最大沈下量である20mm以下となっています。また、地下水位の変化量は-0.29～+0.27mと予測され、おおむね季節変動の範囲内となっています。</p> <p>シールド区間について、掘削工事等の範囲の大部分は難透水層である粘性土層に位置しています。また、地下水はシールド区間とほぼ平行に流動していると考えられるため、地下水の流動阻害はほとんど発生しません。さらに、シールドトンネルは遮水性の高い構造物となるため、地下水湧出を抑止することにより、地下水位に与える影響は小さいと予測します。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないこと」及び「地下水の水位、流況に著しい影響を及ぼさないこと」を満足します。</p>
景観	<p>《工事の完了後》</p> <p>【施設の存在及び換気所の存在に伴う主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度】及び【代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度】</p> <p>新金橋付近では、一部のビル等の建築物が改変され、既設の京橋入口が廃止されるとともに、新たに管理施設が出現しますが、管理施設の高さは、周辺の建築物より低くすることで、人工物の多い周辺の街並みと一体となった景観となります。</p> <p>有楽橋交差点付近では、新たに丸の内入口が出現しますが、地上の構造物は、擁壁構造及び表示板等の道路附属施設のみとすることで、人工物の多い周辺の街並みと一体となった景観となります。</p> <p>鍛冶橋交差点付近では、鍛冶橋換気所は現況でも存在する換気所であり、周辺の建物群と一体的な景観として認識されていることや、現在と同じ場所に、現況以下の高さ及び幅での造り替えを予定しています。</p> <p>いずれの地点でも、眺望の変化の程度は小さいと予測します。また、周辺の主要な景観構成要素である、近代建築、大規模構造物、橋りょう等は改変されず、地域景観の特性に変化は生じません。</p> <p>以上のことから、評価の指標とした「景観の連続性に配慮しながら、快適性や個性（地域の特性）の創出を工夫すること」及び「地域のシンボルとなる建物については、周辺景観との調和を図りつつ、地域の景観を先導する新たな空間を形成するよう工夫すること」を満足します。</p>

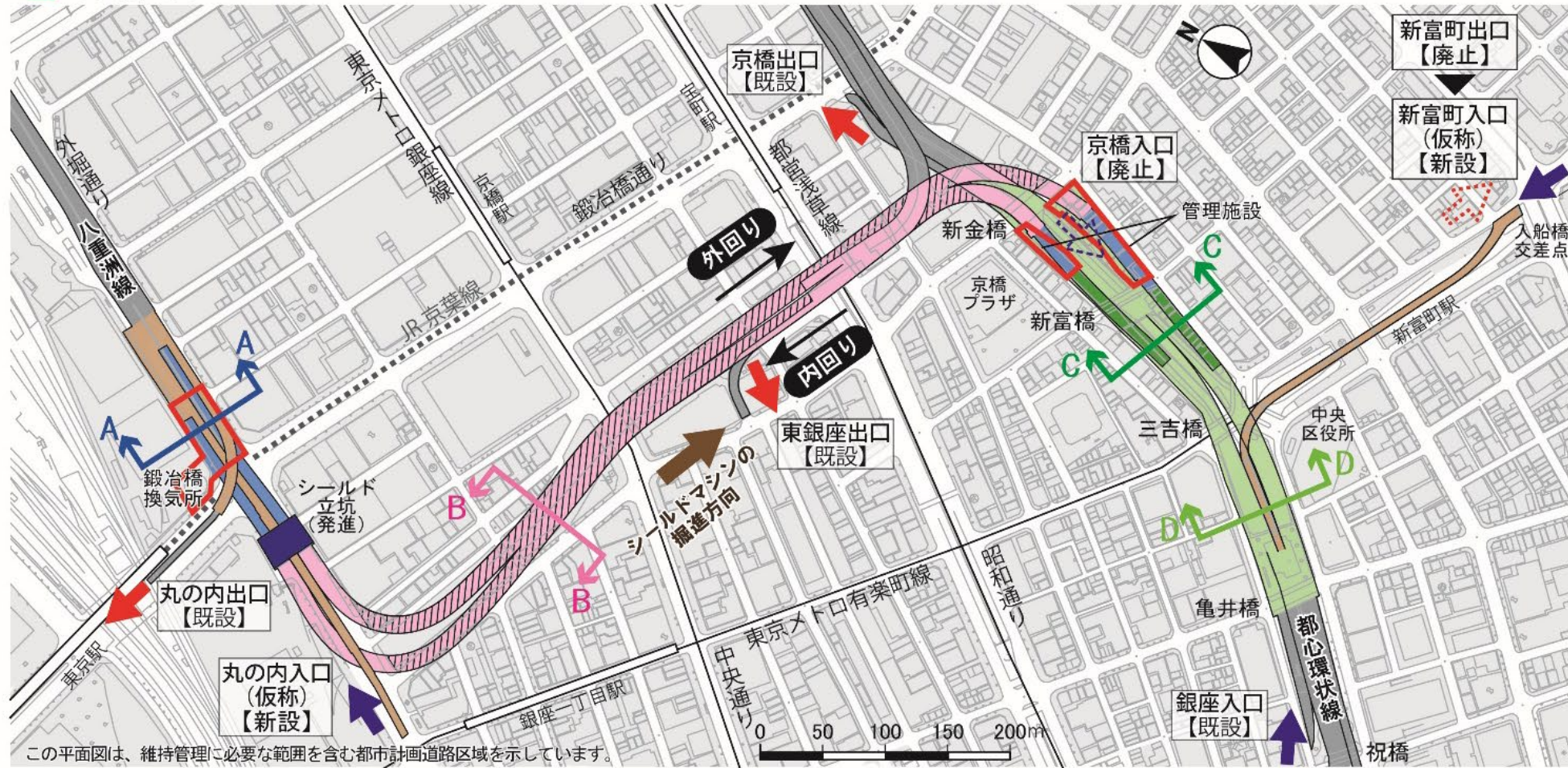
予測・評価項目	評 価 の 結 論
<p>史跡・文化財</p>	<p>《工事の施行中》 【計画地内の文化財の現状変更の程度又は周辺地域の文化財の損傷等の程度】及び【埋蔵文化財包蔵地の改変の程度】 擁壁構造の区間の沿道に位置する国登録の文化財の大野屋總本店店舗や、トンネル構造のシールド区間の沿道に位置する中央区指定文化財の京橋の親柱は、直接改変はありません。 また、対象事業地内や沿道の埋蔵文化財包蔵地は、関係機関との協議に基づき事前に適切な対応を図り、影響の低減に努めます。 さらに、地盤変位等を計測することにより工事の影響を常にモニタリングしながら適切な施工管理を行います。 以上のことから、評価の指標とした「文化財等の保存及び管理に支障が生じないこと」を満足します。</p>
<p>自然との触れ合い活動の場</p>	<p>《工事の施行中》 【自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度】及び【自然との触れ合い活動の場の持つ機能の変化の程度】 対象事業地内に存在する楓川新富橋公園及び築地川亀井橋公園は、対象事業の実施に伴い一時撤去しますが、当該公園の近傍にはそれぞれ代替となる新金橋児童遊園、京橋公園及び築地川祝橋公園が存在します。ウォーキングコースの京橋コース（銀座・新川・新富）は、対象事業の実施に伴いコースの一部である三吉橋を一時撤去しますが、当該跨道橋の近傍には代替となる築地橋が存在します。 以上のことから、評価の指標とした「自然との触れ合い活動の場の持つ機能に著しい影響を及ぼさないこと」等を満足します。</p> <p>《工事の完了後》 【自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度】及び【自然との触れ合い活動の場の持つ機能の変化の程度】 楓川新富橋公園及び築地川亀井橋公園は、同位置に同規模の復旧を行います。 京橋コース（銀座・新川・新富）は、三吉橋の架け替えにより、工事の完了後も現況と同様のコースが維持されます。 以上のことから、評価の指標とした「自然との触れ合い活動の場の消滅又は改変を生じさせないこと」等を満足します。</p>
<p>廃棄物</p>	<p>《工事の施行中》 【施設の建設に伴い発生する建設発生土及び建設廃棄物の排出量、再利用・再資源化量及び処理・処分方法】 建設廃棄物（建設汚泥を除く）は約130,000t、建設汚泥は約255,900 m³、建設発生土は約278,100 m³と予測します。廃棄物ごとの再利用・再資源化は東京都建設リサイクル推進計画の達成基準値を上回るよう努め、関係法令等を遵守し、適切に処理します。 以上のことから、評価の指標とした各種関係法令等に定める事業者の責務を果たすと考えます。</p>

事業予定区間の位置



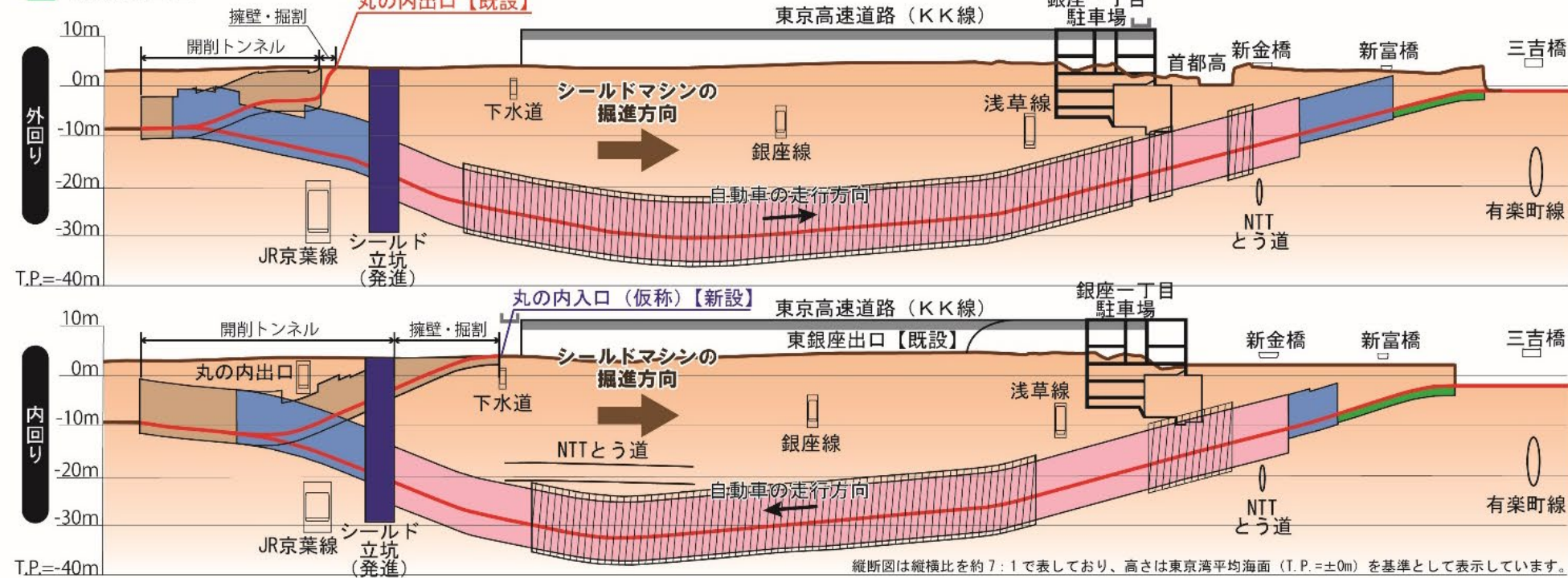
東京都市計画道路都市高速道路第1号線（新京橋連結路）対象計画の概要

平面模式図



この平面図は、維持管理に必要な範囲を含む都市計画道路区域を示しています。

縦断模式図

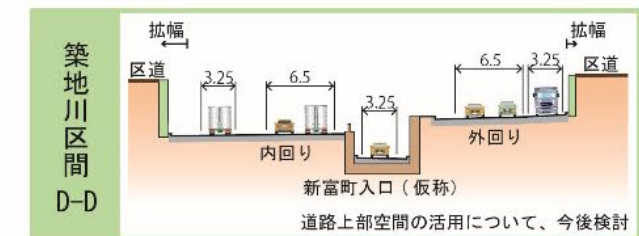
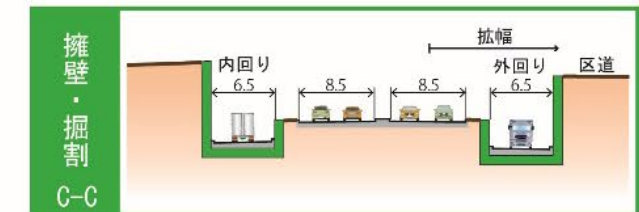
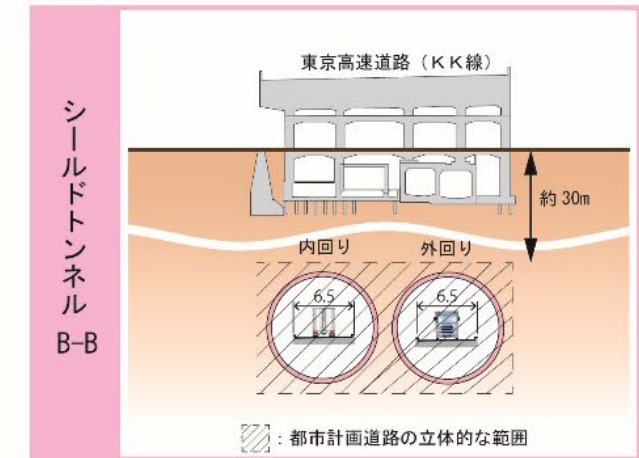
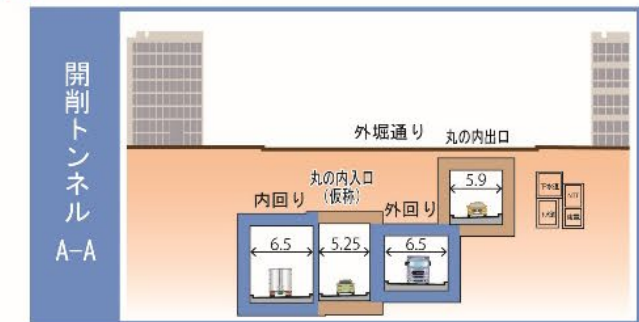


縦断図は縦横比を約 7 : 1 で表しており、高さは東京湾平均海面 (T.P. = ±0m) を基準として表示しています。

- 凡 例
- シールド立坑 (発進)
 - シールドトンネル
 - ▨ 立体都市計画制度[※]を適用する区域
 - 開削トンネル
 - 擁壁・掘削
 - 換気所・管理施設
 - 出入口等
 - 築地川区間 (擁壁取替え等)

※ 道路を整備する立体的な範囲を都市計画に明確にすることにより、建築の自由度を高め、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るものです。

横断模式図



事業の流れ

