

環状第4号線の目的

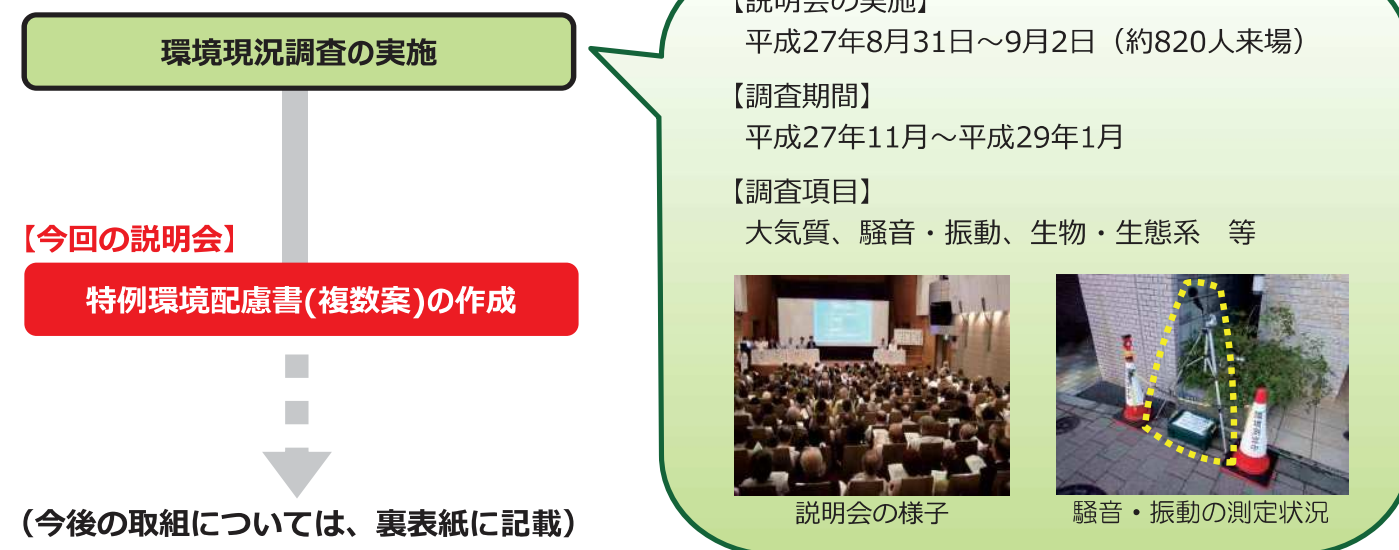
- **体系的な道路ネットワークの形成**
 - ・ 都市の骨格を形成する区部環状方向の幹線道路の一つであり、都心に集中する交通を分散化
- **品川駅・田町駅周辺のまちづくりへの寄与**
 - ・ 「国際交流拠点・品川」におけるビジネス、観光などの多様な交流を促進
- **交通の円滑化と安全で快適な歩行者・自転車通行空間の創出**
 - ・ 生活道路に流入する通過交通が減少し、身近な道路の安全性が向上
 - ・ 歩行者、自転車、自動車の通行空間を分離し、安全で快適な歩行者・自転車通行空間が確保
- **地域の防災性の向上**
 - ・ 緊急車両の速達性が向上
 - ・ 火災の延焼拡大を防ぐ延焼遮断帯が形成
 - ・ 電線類を地中化することにより、災害時の道路閉塞を防止
 - ・ 安全な避難経路や救援物資の輸送路が確保

環境影響評価手続の流れ

① 「計画段階環境影響評価」とは

環状第4号線の今回の事業予定区間は、延長2kmを越える4車線の道路となるため、「東京都環境影響評価条例」に基づく「計画段階環境影響評価」の手続の対象となります。「計画段階環境影響評価」とは、複数の対象計画案を策定し、計画立案の段階から環境保全について配慮するものです。

② これまでの取組



複数の対象計画案の概要（事業予定区間）

事業予定区間（目黒通り～旧海岸通り）のうち白金台区間（目黒通り～桜田通り）について、下表に示すとおり、道路構造を平面構造とした幅員の異なる2案（A案、B案）を策定しました。また、対象計画の策定にあたり、地下構造についても検討しましたが、一部側道を設置することとなり、より幅広い道路用地が必要となること、また、地下埋設物（共同溝）の移設が必要となること等を考慮し、採用には至りませんでした。

幅員の異なる2案（A案、B案）及び採用に至らなかった案について、道路の具体的な線形及び構造を、次ページ以降に掲載しています。

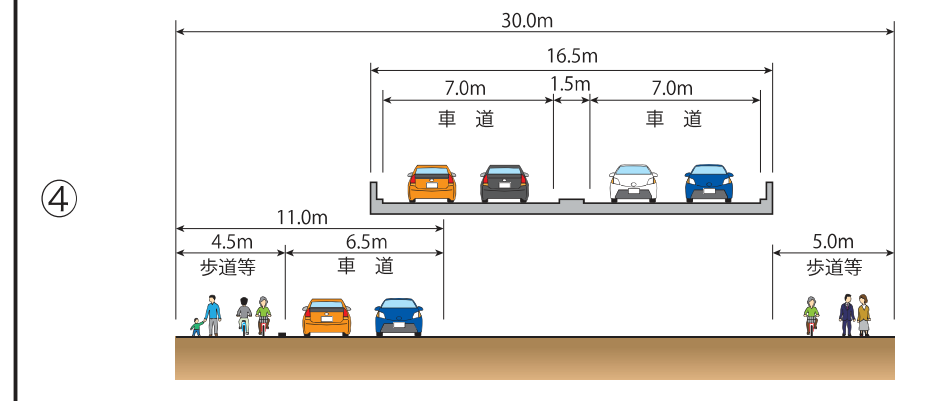
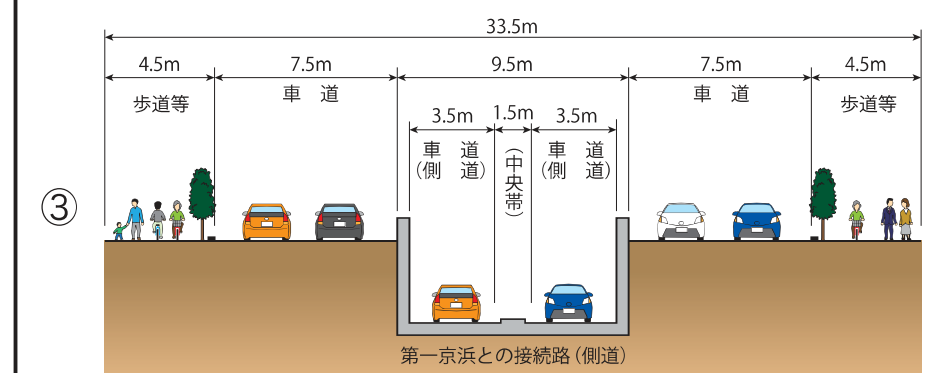
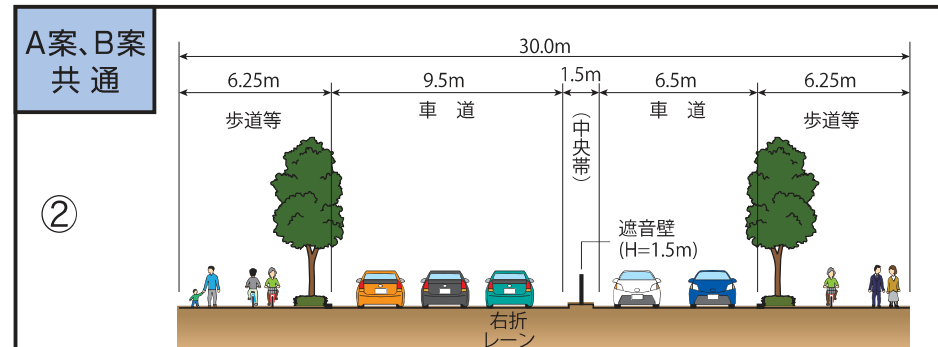
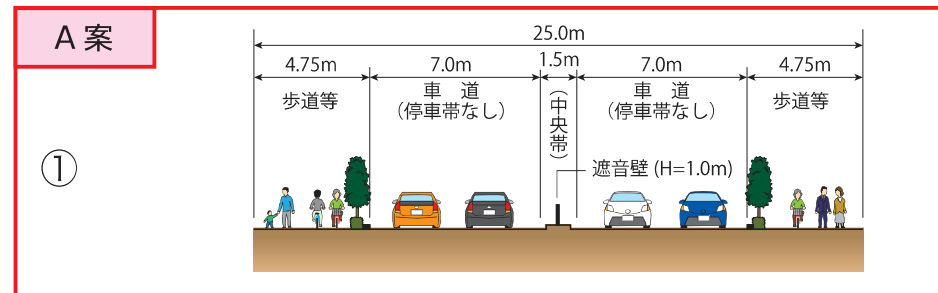
複数の対象計画案の概要

| 区 間 | 白金台区間 (目黒通り～桜田通り) | | 高輪・港南区間 (桜田通り～旧海岸通り) |
|-----------------|----------------------|----------|--------------------------------------|
| | 【A案】 | 【B案】 | |
| 延 長 | 約0.8km | | 約1.3km |
| 道路構造 | 平面構造 | | 平面構造 (約0.7km) 橋梁構造 (約0.6km) |
| 幅 員 | 25.0m | 30.0m | 平面構造：30.0m～33.5m 橋梁構造：25.6m～30.0m |
| 停 車 帯 | 無 | 有 | 無 |
| 歩行者・自転車 通行空間 | 視覚的分離 | 物理的分離 | 視覚的分離 |
| 植 樹 帯 | 中木・低木 | 高木・中木・低木 | 高木・中木・低木 (一部) |
| 遮 音 壁 | 有 | 無 | 有 (一部) |

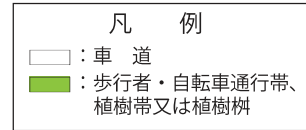
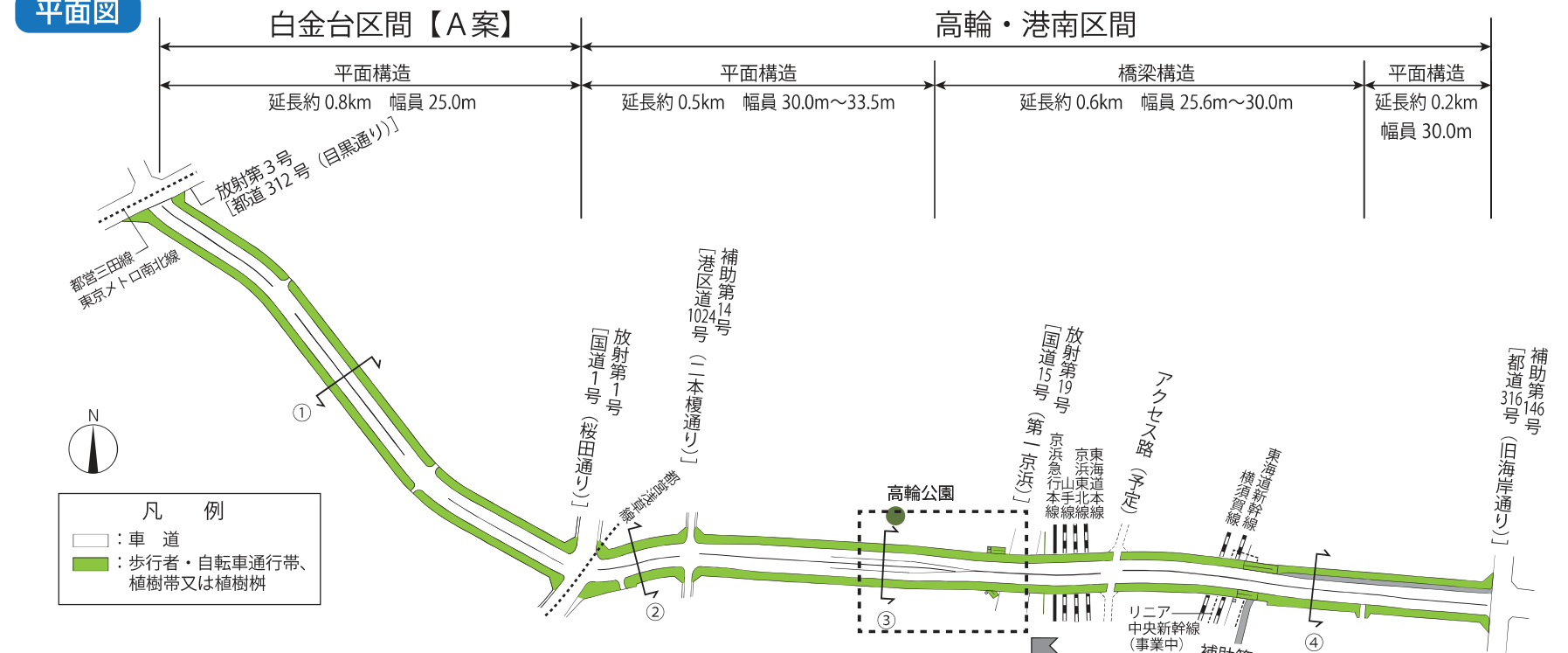
【A案】計画案の道路構造

- 白金台区間の幅員を既定都市計画の25mとする案で、平面構造を基本とし、国道1号（桜田通り）など、主な道路との交差形式も平面交差とします。車道の両側に設ける歩行者・自転車の通行空間はカラー舗装等による視覚的分離とし、植樹帯には中木及び低木を植栽します。また、車道部には低騒音舗装を敷設し、中央帯に遮音壁を設置します。
- 高輪・港南区間は、平面構造に加え、鉄道及び国道15号（第一京浜）との交差部については、高低差の大きい東西の地形等を考慮し、橋梁構造としました。また国道15号（第一京浜）へのアクセスのため、道路の中央部分に側道を設けます。なお、遮音壁は、国道1号（桜田通り）から国道15号（第一京浜）と接続する側道との分歧付近までの区間に設置します。

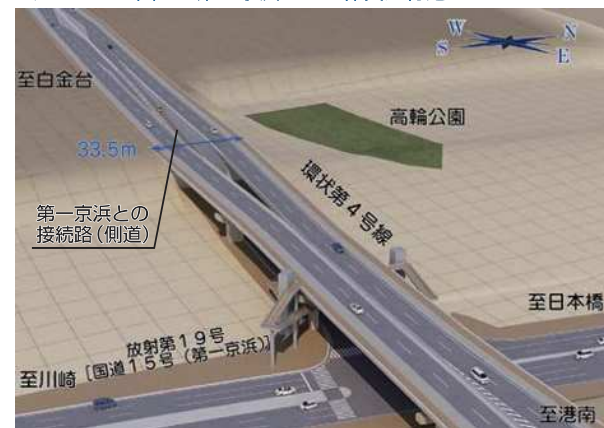
横断面



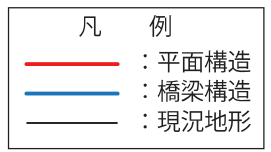
平面図



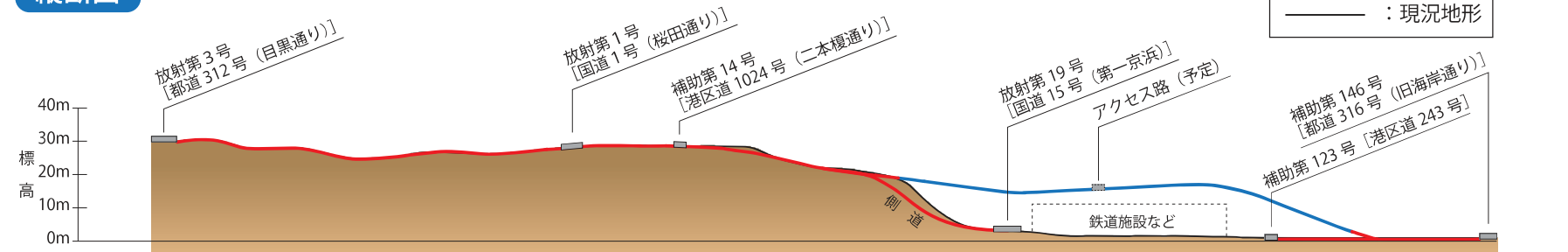
▼イメージ図1 第一京浜との立体交差付近



イメージ図1の視点位置



縦断面図



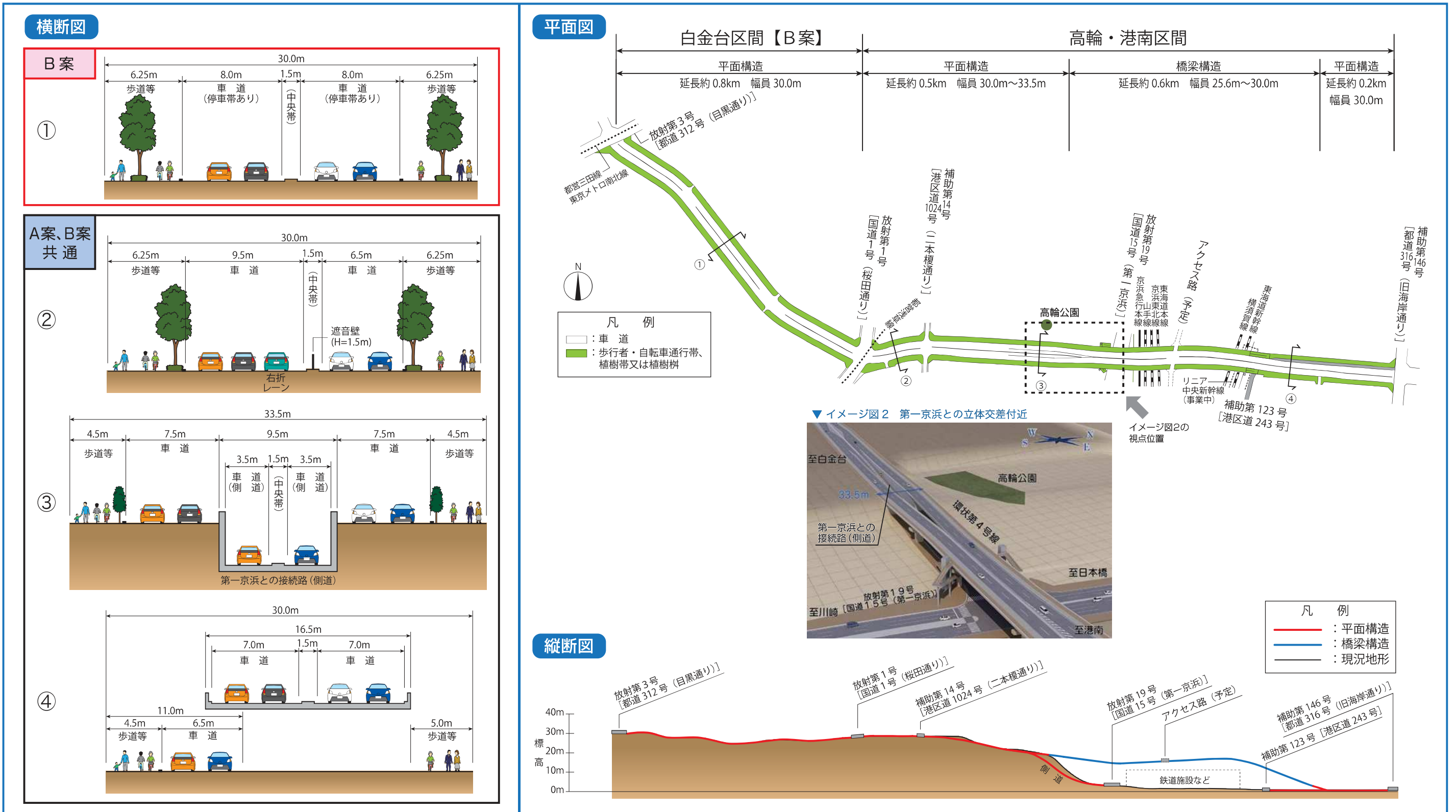
注1) 幅員構成、整備形態やイメージ図については、今後関係機関との調整等により、変更となる場合があります。また、イメージ図は道路構造をわかりやすく表現するため、植樹帯などの詳細は記載していません。

注2) 平面構造と橋梁構造との取付け部は、平面構造に含めています。

注3) 東海道本線（JR東日本）は、2016年11月に、図に掲載されている位置から移設されています。

【B案】計画案の道路構造

- 白金台区間について、都市計画の幅員を30mに変更する案で、平面構造を基本として、国道1号（桜田通り）など、主な道路との交差形式も平面交差とします。車道には両側に駐車帯を設け、歩行者・自転車の通行空間は物理的分離とし、植樹帯には高木、中木及び低木を植栽します。また、車道部には低騒音舗装を敷設しますが、中央帯には遮音壁を設置しません。
- 高輪・港南区間については、【A案】と同じです。



注1) 幅員構成、整備形態やイメージ図については、今後関係機関との調整等により、変更となる場合があります。また、イメージ図は道路構造をわかりやすく表現するため、植樹帯などの詳細は記載しておりません。

注2) 平面構造と橋梁構造との取付け部は、平面構造に含めています。

注3) 東海道本線（JR東日本）は、2016年11月に、図に掲載されている位置から移設されています。

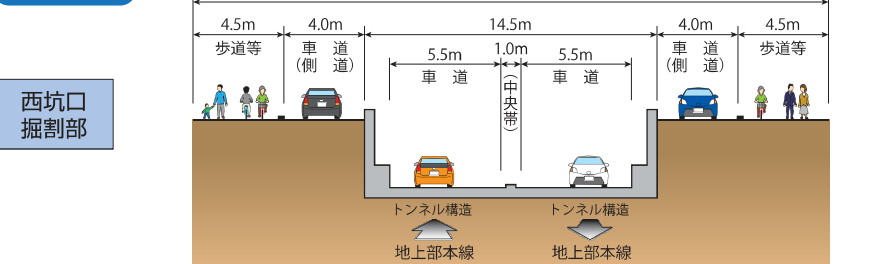
対象計画の案の検討に当たり、採用しなかった地下(トンネル)構造の2案【T①案】、【T②案】について、以下に計画案の概要や採用しなかった理由を記載します。
 なお、トンネル直上の地上部に片側1車線の車道を設けること、東坑口付近(下の「イメージ図4」参照)の道路線形が複雑となることから、地下(トンネル)構造の車線数は片側1車線としました。

＝【T①案】:都道312号(目黒通り)から国道15号(第一京浜)までの間にトンネルを設ける案＝

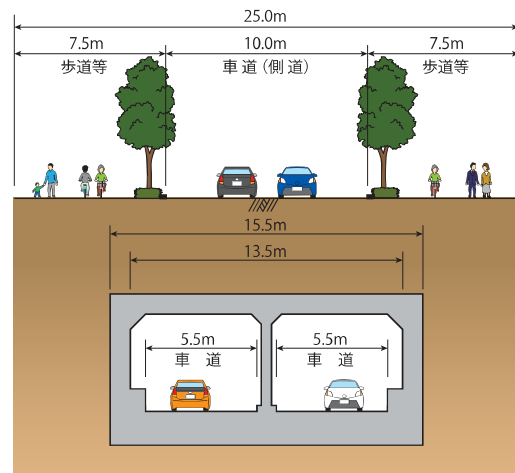
高低差の大きい東西方向の地形、交差する国道との接続や複数の鉄道施設との交差などの諸条件を考慮し、目黒通りから第一京浜までの間に、全長約920mの地下(トンネル)構造を設ける案について検討しました。
 しかし、この案には、次の課題があるため、採用しませんでした。

- 課題①: 坑口掘割部において、道路用地が広くなることや、横断箇所が制約されること等から、地域への影響が大きいです。
- 課題②: 地下水位よりも低い位置にトンネル本体の一部を構築するため、地下水に対する配慮が必要となること。
- 課題③: 国道1号(桜田通り)の地下にある「高輪共同溝」の移設が必要となること。

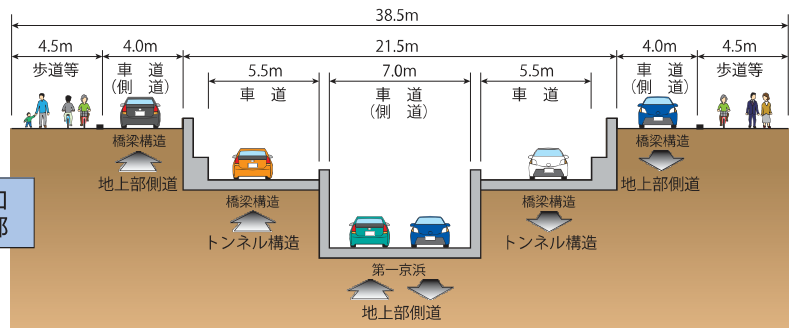
横断図



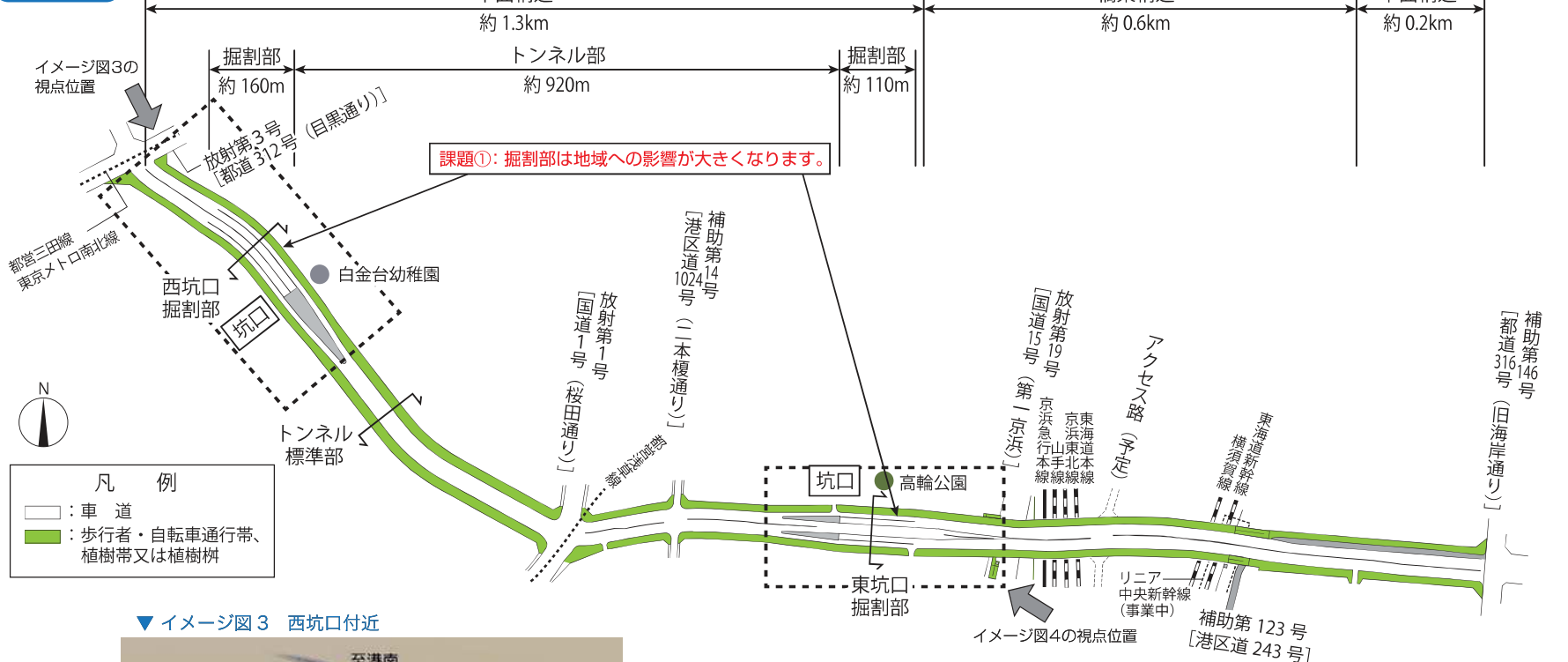
トンネル標準部



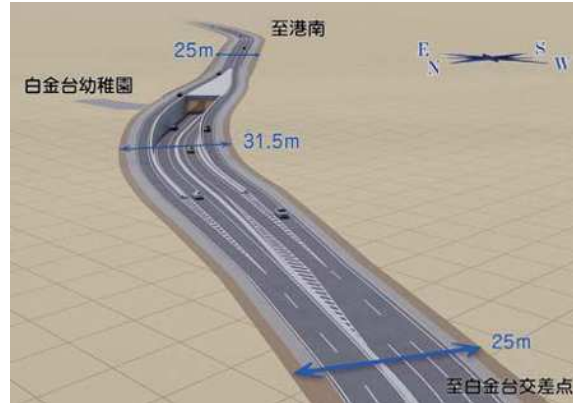
東坑口掘割部



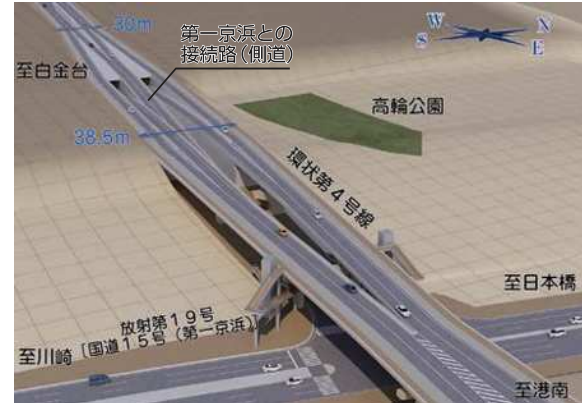
平面図



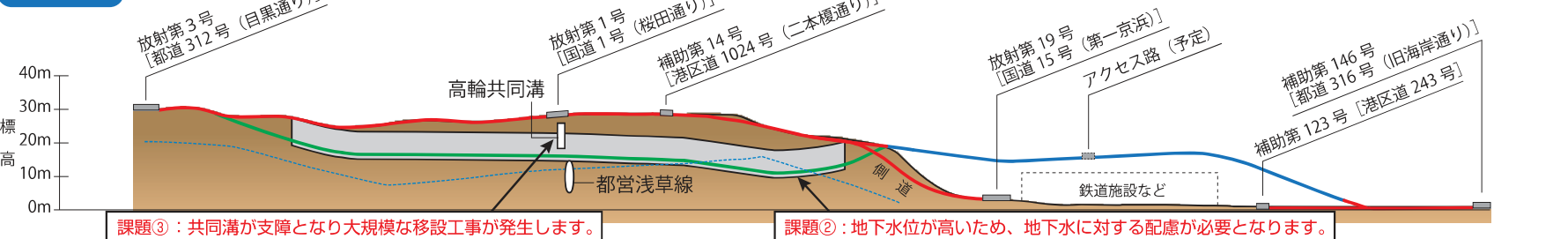
▼イメージ図3 西坑口付近



▼イメージ図4 東坑口付近(第一京浜との立体交差付近)



縦断図



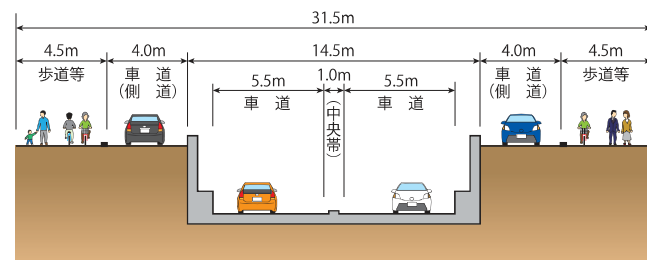
注1) イメージ図については、道路構造をわかりやすく表現するため、植樹帯などの詳細は記載していません。
 注2) 東海道本線(JR東日本)は、2016年11月に、図に掲載されている位置から移設されています。

＝【T②案】：都道312号(目黒通り)から国道1号(桜田通り)までの間にトンネルを設ける案＝

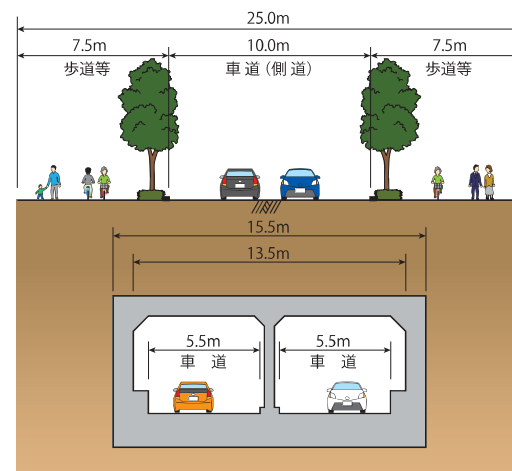
【T①案】の課題を可能な限り回避する案として、トンネル延長を短くして、目黒通りから桜田通りまでの間のみ地下(トンネル)構造とする案についても検討しました。
 検討の結果、「高輪共同溝」の移設は不要となりますが、坑口掘削部において道路用地が広くなることや、横断箇所が制約されること等から、地域への影響が大きくなるため、採用しませんでした。

横断図

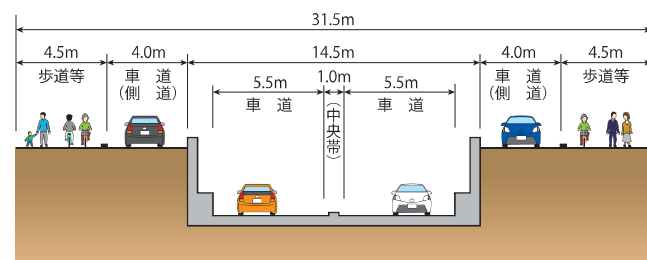
西坑口掘削部



トンネル標準部



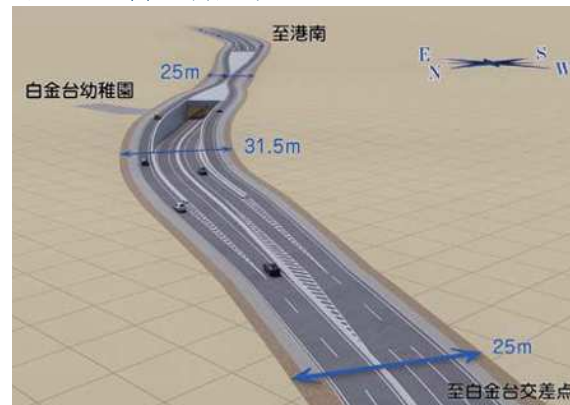
東坑口掘削部



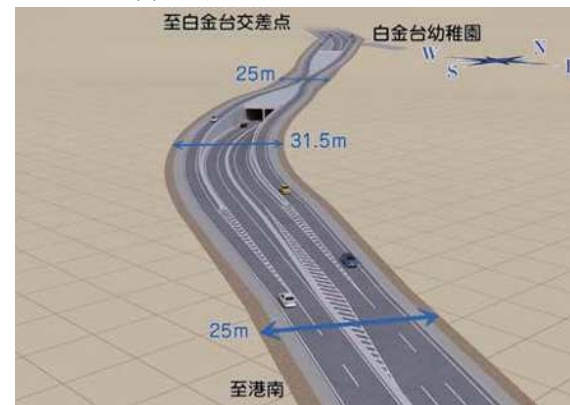
平面図



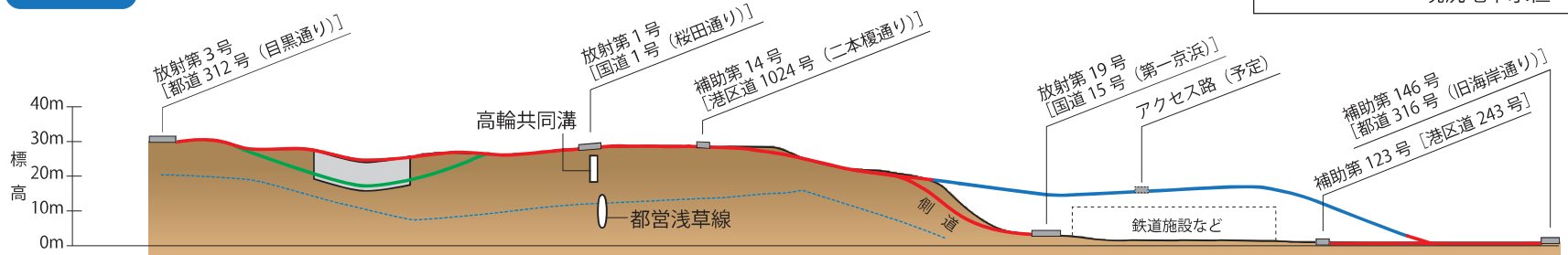
▼イメージ図5 西坑口付近



▼イメージ図6 東坑口付近



縦断図



注1) イメージ図については、道路構造をわかりやすく表現するため、植樹帯などの詳細は記載しておりません。
 注2) 東海道本線(JR東日本)は、2016年11月に、図に掲載されている位置から移設されています。

都市計画変更素案（複数案）の概要

既定の都市計画を変更する「都市計画変更素案（複数案）」は以下のとおりです。

