

**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 対象計画の案の名称及び種類**

名 称：東京都市計画道路幹線街路環状第4号線(港区港南一丁目～同区白金台三丁目間)建設事業

種 類：道路の新設

**3 対象計画の案の内容の概略**

本計画は、東京都市計画道路幹線街路環状第4号線（以下「環状第4号線」といいます。）のうち、港区高輪三丁目の起点から港区白金台三丁目までの区間に加え、起点を港区港南三丁目まで変更（環状第4号線の延伸）する都市計画変更を前提とし、このうち港区港南一丁目から港区白金台三丁目までの約2.1km（以下「計画道路」といいます。）の区間において、平面構造及び橋梁構造により、本線往復4車線の道路を整備するものです。

この計画について、一部の区間において道路幅員の異なる二つの対象計画案を策定しました。二つの対象計画案の概要について、表1及び図1に示します。

表 1 複数の対象計画の案の概要

都市計画道路 名 称	東京都市計画道路幹線街路環状第4号線			
対象とする 延長及び区間	延長：約2.1km 起点：港区港南一丁目（補助第146号〔都道316号（旧海岸通り）〕交差点） 終点：港区白金台三丁目（放射第3号〔都道312号（目黒通り）〕交差点）			
通過地域	港区			
車 線 数	本線往復4車線			
道路規格	第4種第1級※1			
設計速度	60km/時			
複数の計画案	区 間	白金台区間 放射第3号〔都道312号（目黒通り）〕 ～放射第1号〔国道1号（桜田通り）〕		高輪・港南区間 放射第1号〔国道1号（桜田通り）〕 ～補助第146号〔都道316号（旧海岸通り）〕
		【A案】	【B案】	
	延 長	約0.8km		約1.3km
	道路構造※2	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 又は植樹柵	中木・低木	高木・中木・低木	高木・中木・低木（一部※3）
	遮 音 壁	有	無	有（一部※4）
主 要 交 通 と の 交 差	【交差道路】 放射第3号〔都道312号（目黒通り）〕：平面交差 放射第1号〔国道1号（桜田通り）〕：平面交差 補助第14号〔港区道1024号（二本榎通り）〕：平面交差 放射第19号〔国道15号（第一京浜）〕：立体交差（計画道路は橋梁構造） 補助第146号〔都道316号（旧海岸通り）〕：平面交差			
	【交差鉄道】 都営地下鉄 三田線：立体交差（計画道路は平面構造） 東京メトロ 南北線：立体交差（計画道路は平面構造） 都営地下鉄 浅草線：立体交差（計画道路は平面構造） 京浜急行電鉄 本線：立体交差（計画道路は橋梁構造） JR東日本 山手線：立体交差（計画道路は橋梁構造） JR東日本 京浜東北線：立体交差（計画道路は橋梁構造） JR東日本 東海道本線：立体交差（計画道路は橋梁構造） JR東日本 横須賀線：立体交差（計画道路は橋梁構造） JR東海 東海道新幹線：立体交差（計画道路は橋梁構造） JR東海 リニア中央新幹線（事業中）：立体交差（計画道路は橋梁構造）			
計 画 交 通 量	計画道路の供用時：28,100～39,500台/日 道路ネットワークの整備完了時：28,000～39,700台/日			
供 用 開 始	平成44年度（予定）			
工 事 期 間	平成31年度から平成44年度（予定）			

※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す。

※2：平面構造と橋梁構造との取り付け部は、平面構造に含めています。

※3：高輪・港南区間は、国道1号（桜田通り）から港区道1024号（二本榎通り）付近までの区間に設置しますが、その他の区間には設置しません。

※4：高輪・港南区間は、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岐付近までの区間に設置しますが、その他の区間には設置しません。