

4. 環境への影響と評価

4-1 環境影響評価項目の選定と予測・評価手法の基本的な考え方

(1) 環境影響評価項目の選定

今回の一部変更に係る環境影響要因は、公共ふ頭計画の変更、水域施設計画の変更及び臨港交通施設の計画である。環境影響評価項目は、それぞれの計画内容及び地域の特性より表4.1-1に示す項目を選定した。

表4.1-1 環境影響評価項目の選定結果

◎：参考項目、○：参考項目以外の項目

環境要素の区分		主要な水域施設または係留施設の供用（ふ頭）	主要な水域施設の存在（泊地、航路）	主要な臨港交通施設の供用・存在
大気環境	大気質（窒素酸化物）	◎		◎
	騒音（道路交通騒音）			◎
	振動（道路交通振動）			◎
水環境	水質（潮流を含む）		◎ ○	
土壌環境	地形・地質		◎	
生物・生態系	動物		◎	○
	植物		◎	○
	生態系		◎	○
自然とのふれあい	景観			○
	人と自然とのふれあい活動の場		◎	○
その他	漁業		○	

(注) 1 参考項目（◎）：環境影響評価法第48条第2項において準用する第11条第1項及び第12条第1項の規定に基づく国土交通省令（港湾環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令 平成18年3月30日国土交通省令第20号）第4条別表第1に定めるもので、以下の項目が示されている。

大気質（窒素酸化物）、騒音、振動、水質（COD）、地形及び地質、動物、植物、生態系、人と自然とのふれあいの活動の場

2 参考項目以外の項目（○）で地域特性により選定した理由

水質（全窒素、全リン）：東京港において全窒素、全リンの基準が定められているため

生物・生態系：臨海交通施設が新たに埋立て地内等に計画されるため

景観：臨海交通施設が新たに埋立て地内等に計画されるため

人と自然とのふれあい活動の場：臨海交通施設が新たに埋立て地内等に計画されるため

その他（漁業）：生物（水生生物）に関係しているため

(2) 予測・評価手法の基本的な考え方

予測及び評価手法の基本的な考え方は、今回の一部変更に係る計画規模や計画位置等を勘案して表4.1-2に示すとおりとした。

表4.1-2 予測及び評価手法の基本的な考え方

環境要素の区分		予 測	評 価
大気環境	大気質（窒素酸化物）	定量的に予測した。	計画の一部変更内容及び地域の特性より評価した。
	騒音（道路交通騒音）		
	振動（道路交通振動）		
水環境	水 質	定性的に予測した。	
土壌環境	地 形		
生物・生態系	動 物		
	植 物		
	生態系		
自然とのふれあい	景 観		
	人と自然とのふれあい活動の場		
その他	漁 業		

4-2 大気質への影響と評価

4-2-1 予測概要

計画の一部変更に係る大気汚染物質（窒素酸化物）の発生源は、臨港交通施設の供用に係る自動車と主要な水域施設または係留施設の供用に係る船舶である。これらの発生源からの窒素酸化物排出量を推計したのち既定計画の排出量と比較し、一部変更による大気質への影響と評価を行った（図4.2-1）。

なお、予測年度は平成27年度、排出量の算定対象範囲は図4.2-2に示すとおり東京港港湾区域を含む東西約10km、南北約15kmの地域である。

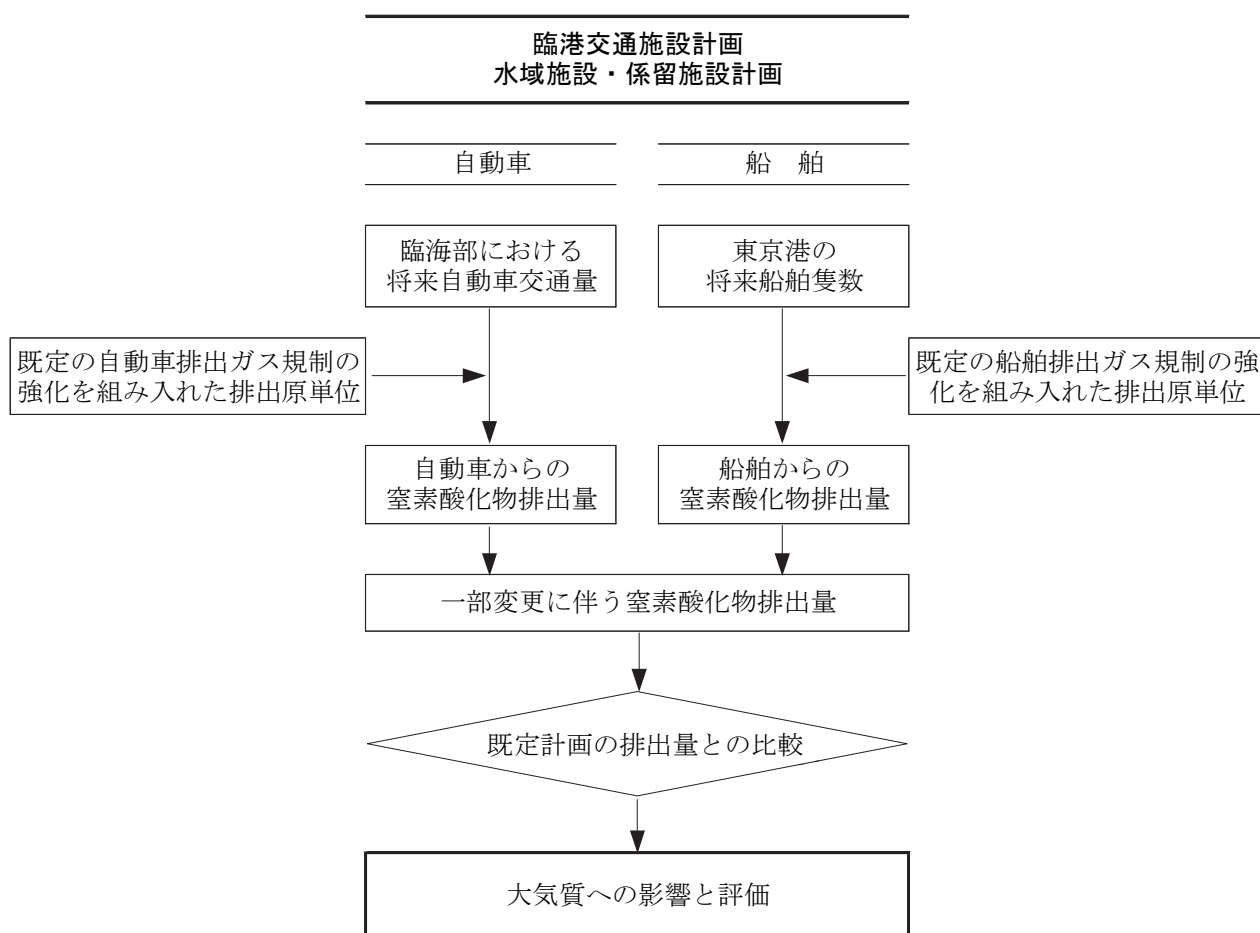


図4.2-1 予測手順

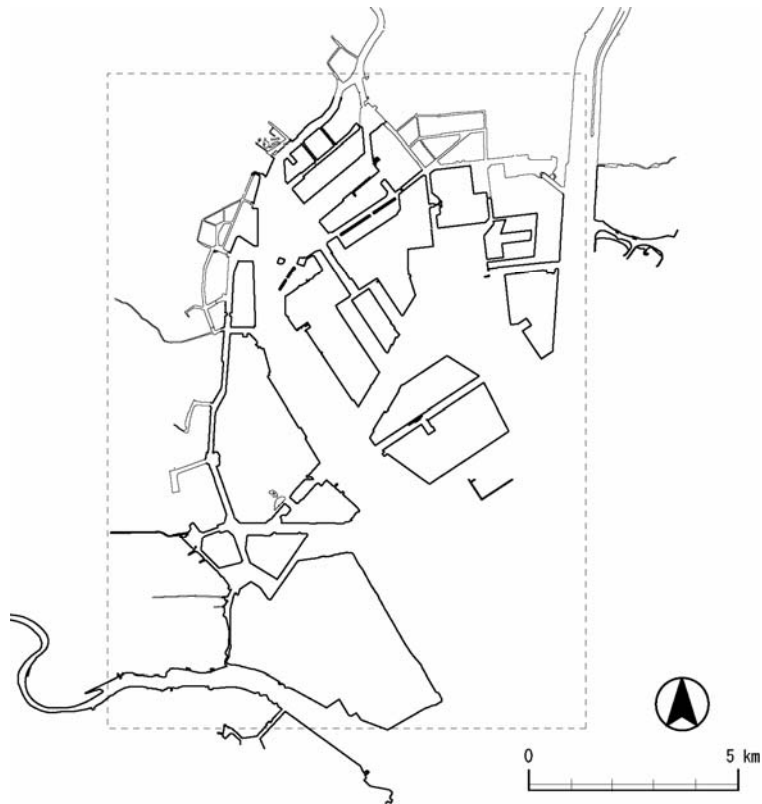


図 4.2-2 予測対象地域

4-2-2 排出量の算定

(1) 自動車

① 将来自動車交通量

計画の一部変更による発生集中交通量は、港湾取扱貨物量及び施設利用計画に基づき推計し、路線別交通量は発生集中交通量を道路ネットワークに配分して推計した。

推計結果は表 4.2-1 に示すとおりで、走行台キロは既定計画と概ね同程度である。

表4.2-1 予測対象地域の将来走行台キロ

単位：百万台km/年

	一部変更 ①	既定計画 ②	①/②
走行台キロ(年間)	4,210	4,200	1.00

(注) 1 走行台キロ = Σ (区間別交通量 × 区間延長)

2 七次改訂では豊洲晴海線は首都高速環状線への接続を見込んでいたが、今回の一部変更では未接続。

② 自動車の窒素酸化物排出係数

既定計画（第七次改訂）後において制定された表 4. 2-2 に示す自動車排出ガス規制の強化（ポスト新長期規制）（2009 年施行）による低減を考慮した。また、平成 27 年度までの新車代替も考慮して 27 年度の排出係数を新たに算定した。

算定結果は図 4. 2-3 に示すとおりで、単位走行距離当たりの排出原単位（排出係数）は既定計画に比べ大幅な低減が見込まれる。

表4. 2-2 自動車排出ガス規制（窒素酸化物）の強化（ポスト新長期規制）

車両区分	車両総重量	排出ガス基準値 (g/km)	低減率(%)	規制開始日
乗用車	1.265t以下	0.08	▲43	新型車:平成21年10月1日 継続生産・輸入車:平成22年9月1日
	1.265t超	0.08	▲47	同上
軽量車	1.7t以下	0.08	▲43	同上
中量車	1.7t超2.5t以下	0.15	▲40	新型車:平成22年10月1日 継続生産・輸入車:平成23年9月1日
	2.5t超3.5t以下	0.15	▲40	新型車:平成21年10月1日 継続生産・輸入車:平成22年9月1日
重量車	3.5t超12t以下	0.7	▲65	新型車:平成22年10月1日 継続生産・輸入車:平成23年9月1日
	12t超	0.7	▲65	新型車:平成21年10月1日 継続生産・輸入車:平成22年9月1日

(注) ▲は改正前の基準値に対する低減率

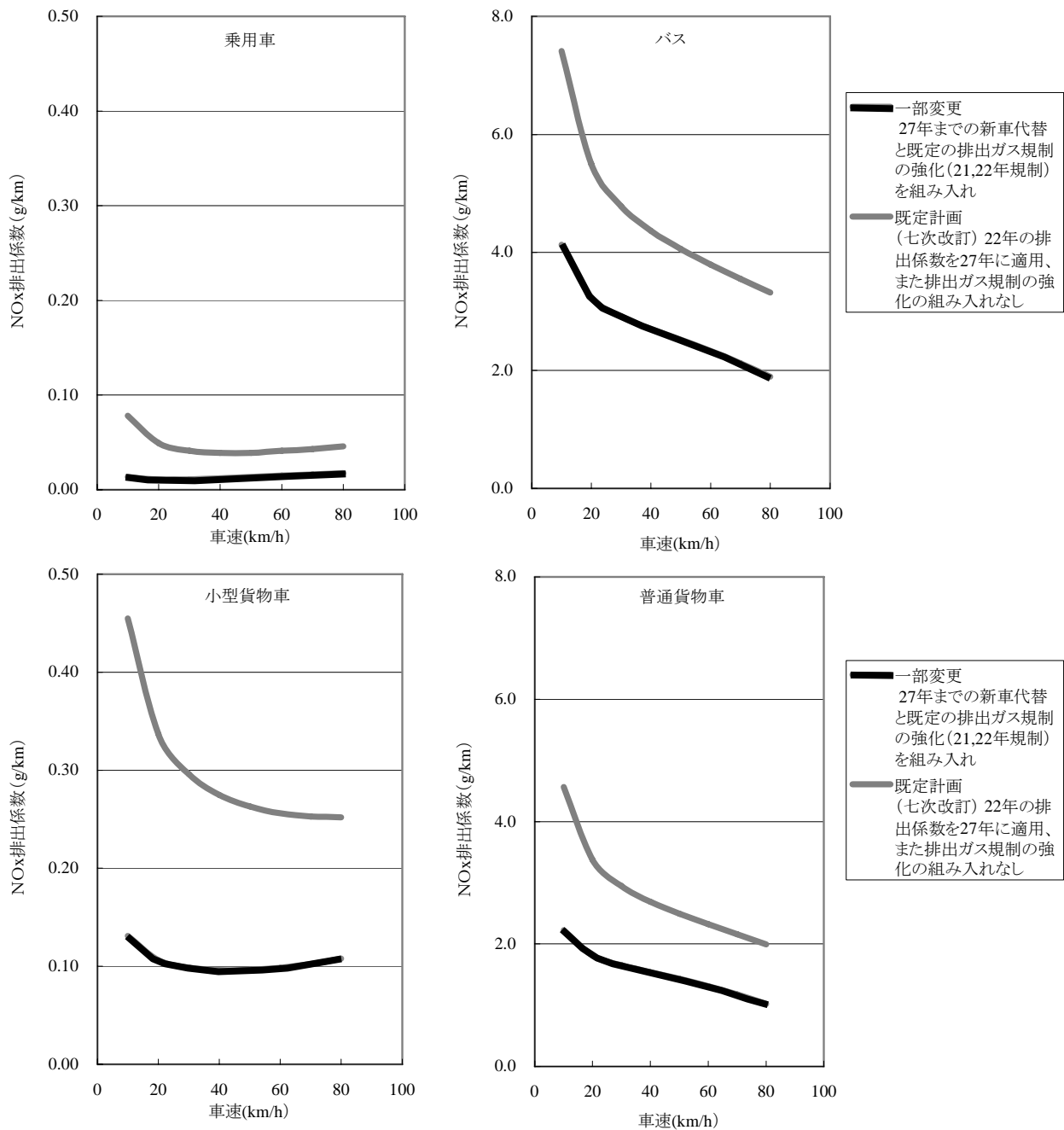


図4.2-3 既定計画と一部変更における自動車排出係数（窒素酸化物）の比較

(注) 既定計画の排出係数は東京都環境局「平成12年度都内自動車走行量及び自動車排出ガス量等算出調査報告書」(平成14年3月)の22年度排出係数を用いている。

(2) 船舶

① 将来船舶隻数

計画の一部変更による船舶隻数は、港湾取扱貨物量に基づいて推計した。

一部変更による将来船舶隻数は表 4.2-3 に示すとおりで、既定計画に比べ約 16%減少するものと見込まれる。

表4.2-3 将来入港隻数

単位：隻/年

	一部変更 ①	既定計画 ②	①/②
隻数(年間)	37,600	44,700	0.84

② 船舶の窒素酸化物排出係数

船舶排出ガス規制（窒素酸化物）は、「船舶による汚染の防止のための国際条約」（MARPOL73/78）に基づいて規制されており、これを考慮した排出係数は表 4.2-4 に示すとおりである。

船舶の排出係数は既定計画（第七次改訂）においてはすべての船舶を未規制としていたが、2005年、2011年規制を考慮すると、既定計画に比べ内航船は約 8%減少、外航船は約 14%減少するものと予測される。

表4.2-4 既定計画と一部変更における船舶排出係数（窒素酸化物）の比較

船舶排出ガス 規制	排出係数比 (未規制=1.0) ①	内航船		外航船	
		船舶構成割合 (%) ②	係数 ①×②	船舶構成割合 (%) ③	係数 ①×③
未規制	1.00	70	0.70	43	0.43
tier1 (2005年)	0.77	18	0.14	46	0.35
tier2 (2011年)	0.63	12	0.08	12	0.08
規制を考慮した平成27年度の 排出係数比 (対既定計画)			0.92		0.86

(注) 1 既定計画ではすべての船舶を未規制としている。

2 東京都環境局「平成19年度船舶排ガス対策効果の解析調査報告書」（平成20年3月）より作成

3 上記報告書の構成割合見通しは平成28年（2016）であるが、27年も同一とした。

4-2-3 予測結果

計画の一部変更による自動車からの窒素酸化物排出量は、将来交通量と予測年度の排出係数に基づいて算定した。また、船舶からの窒素酸化物排出量は船舶隻数、停泊時間、航行時間及び排出係数に基づいて算定した。

予測結果は表 4.2-5 に示すとおりで、約 3,800 トン/年と推計される。これは既定計画に比べ約 40%減である。

表4.2-5 窒素酸化物排出量の予測結果

発生源	一部変更(A) トン/年	既定計画(B) トン/年	一部変更/既定計画(A/B)
自動車	2,300	4,300	0.51
船舶	1,500	1,900	0.79
合計	3,800	6,200	0.61

4-2-4 評価

窒素酸化物排出量は、既定計画（第七次改訂）策定後において制定された自動車排出ガス規制の強化（ポスト新長期規制）（2009年施行）や船舶排ガス規制（2005年、2011年施行）により低減が見込まれる。それにより、一部変更による計画が窒素酸化物の排出量に与える影響は、規制による低減を見込んでいない既定計画（6,200トン/年）に比べ約40%（3,800トン/年）減少するものと予測される。

以上のことから、一部変更による計画が大気環境（大気質）に与える影響は軽微と考えられる。

4-3 騒音への影響と評価

4-3-1 予測概要

計画の一部変更に係る臨港交通施設の供用による道路交通騒音が周辺環境に与える影響と評価を行った。予測年度は平成 27 年度、予測地点は図 4.3-1～図 4.3-2 に示す 5 地点で、既定計画における予測地点と同一地点である。

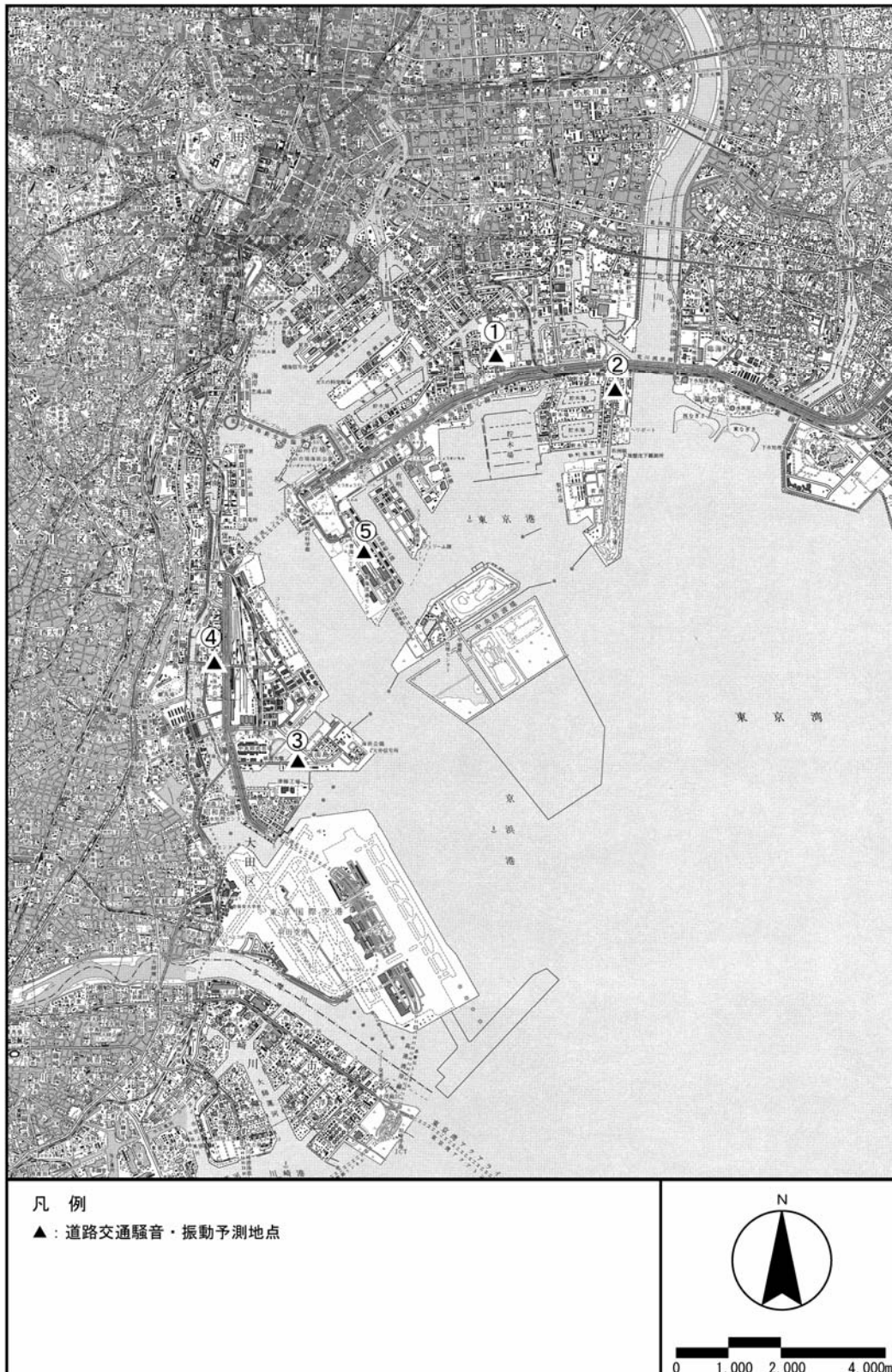


図 4.3-1 道路交通騒音・振動予測地点

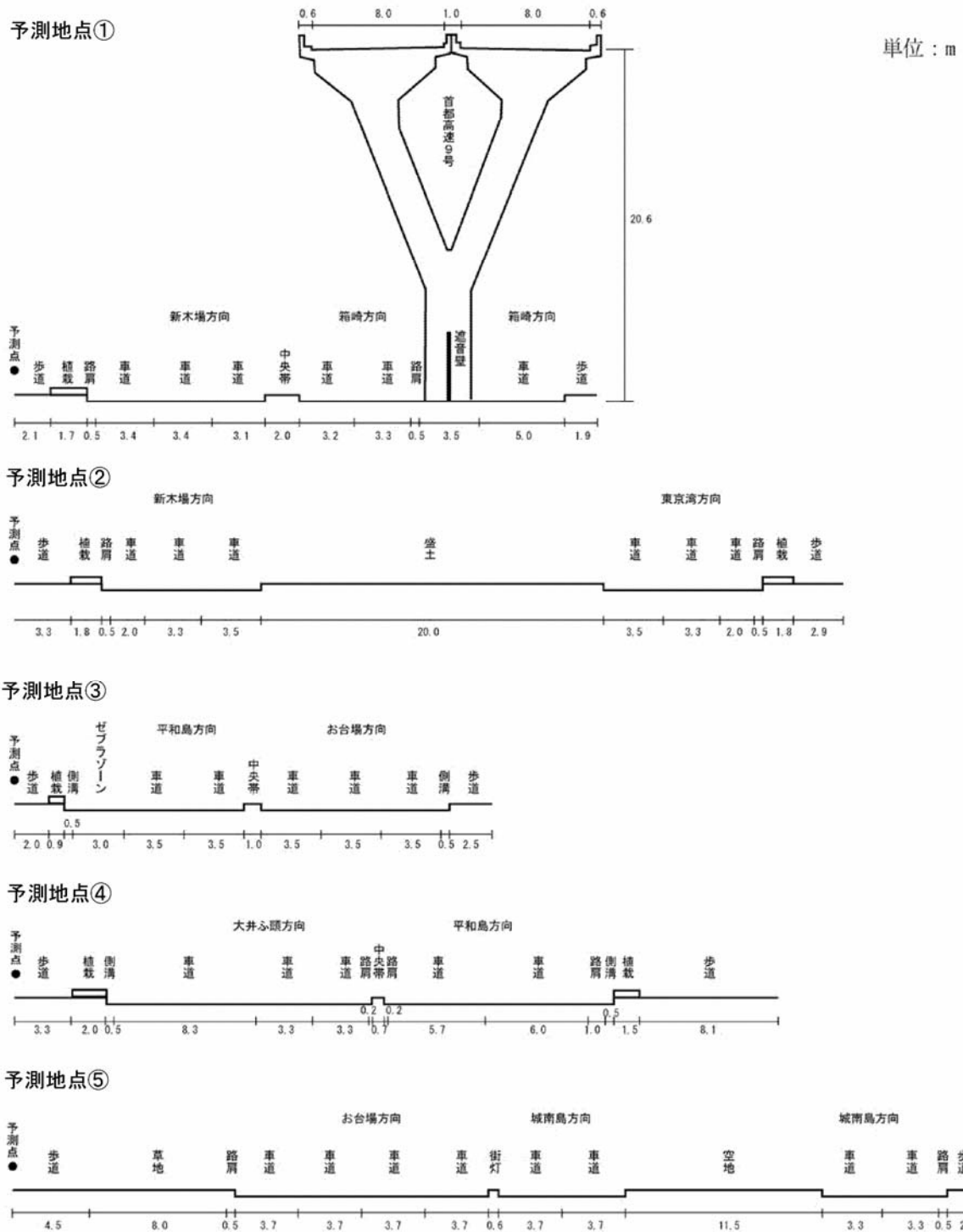


図 4-3-2 道路交通騒音・振動予測地点の道路断面図

4-3-2 予測手法

道路交通騒音の予測は、計画の一部変更による将来交通量に基づいて行った。予測式は既定計画と同様、(社)日本音響学会の道路交通予測モデル (ASJ RTN-Model 2003) である。また、交通量以外の予測条件も既定計画の予測条件と同一とした (表 4.3-1)。

① 基本式

$$L_{Aeq} = 10 \log_{10} \left(10^{L_{AE}/10} \cdot \frac{N}{3600} \right)$$

$$= L_{AE} + 10 \log_{10} N - 35.6$$

$$L_{AE} = 10 \log_{10} \frac{1}{T_0} \sum_{i=1}^n 10^{L_{PA,i}/10} \cdot \Delta t_i$$

ここで、

- L_{Aeq} : 等価騒音レベル (デシベル)
- L_{AE} : 1台の自動車が行ったときの単発騒音暴露レベル (デシベル)
- N : 交通量 (台/h)
- $L_{PA,i}$: A特性音圧レベルの時間的変化
 $T_0 = 1s$ (基準の時間)、 $\Delta t_i = \Delta l_i / V_i$ (s)
- Δl_i : i番目の区間の長さ
- V_i : i番目の区間における自動車の走行速度 (m/s)

$$L_{PA} = L_{WA} - 8 - 20 \log_{10} r + \Delta L_d + \Delta L_g$$

ここで、

- L_{PA} : A特性音圧レベル (デシベル)
- L_{WA} : 自動車走行騒音のA特性パワーレベル (デシベル)
- r : 音源点から予測地点までの距離 (m)
- ΔL_d : 回折効果による補正量 (デシベル)
 音源から予測地点の間に障害物等がある場合以下の式により設定

$$\Delta L_d = \begin{cases} -20 - 10 \log_{10} \delta & \delta \geq 1 \\ -5 \pm \frac{-15}{\ln(1 + \sqrt{2})} \cdot \sinh^{-1}(|\delta|^{0.414}) & -0.0537 \leq \delta < 1 \\ 0 & \delta < -0.0537 \end{cases}$$
 (±符号の+は $\sigma > 0$ 、-は $\sigma < 0$ のとき)
 δ : 行路差
- ΔL_g : 地表面効果による補正量 (デシベル)
 地表面がコンクリート、アスファルトの場合 $\Delta L_g = 0$

② 自動車走行騒音のA特性パワーレベル

[定常走行区間]

小型車類 : $L_{WA} = 46.7 + 30 \log_{10} V$

大型車類 : $L_{WA} = 53.2 + 30 \log_{10} V$

[非定常走行区間]

小型車類 : $L_{WA} = 82.3 + 10 \log_{10} V$

大型車類 : $L_{WA} = 88.8 + 10 \log_{10} V$

ここで、

L_{WA} : 自動車走行騒音のA特性パワーレベル (デシベル)

V : 走行速度 (km/h)

表4.3-1 道路交通騒音予測条件

予測地点	予測位置	予測高さ	交通量		走行速度
			一部変更	既定計画	
①	官民境界	1.2m	一般道 : 31,000台/日 高速道路 : 31,600台/日	一般道 : 32,700台/日 高速道路 : 38,700台/日	一般道 : 50km/h 高速道路 : 60km/h
②	官民境界	1.2m	46,000台/日	40,400台/日	60km/h
③	官民境界	1.2m	25,800台/日	29,000台/日	60km/h
④	官民境界	1.2m	39,700台/日	36,200台/日	50km/h
⑤	官民境界	1.2m	53,600台/日	65,400台/日	60km/h

4-3-3 予測結果

計画の一部変更による道路交通騒音の予測結果は、表 4.3-2 に示すとおり、予測地点 5 地点のうち既定計画を上回る地点は 2 地点でいずれも 1 デシベルの増加、その他の 3 地点は減少または増減なしと予測される。なお、全ての地点で要請限度を満たしている。

表4.3-2 道路交通騒音の予測結果

単位：デシベル

予測地点	道路名	車線数	環境基準 /要請限度		平成14年度 現況調査結果		一部変更 (A)		既定計画 (B)		増加分 (A)-(B)	
			昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
①江東区辰己2-1	首都高速9号線、都道環状3号線	6	70/75	65/70	69	66	70	65	69	65	1	0
②江東区新木場1-11	臨港道路新木場・若洲線	6	(65/75)	(60/70)	69	66	74	69	74	69	0	0
③大田区城南島1-3	臨港道路城南島・大井1号線	5	(65/75)	(60/70)	74	71	73	68	75	70	-2	-2
④品川区八潮5-7 (都下水道局八潮ポンプ場前)	臨港道路大井2号線	5	65/75	60/70	67	63	69	63	68	62	1	1
⑤江東区青海2 (エバーグリーン東京コテナターミナル前)	臨港道路青海縦貫線	8	(65/75)	(60/70)	72	69	75	70	75	71	0	-1

(注) 1 昼間：6時～22時、夜間：22時～6時

2 予測地点②、③、⑤は環境基準を適用する地域から除外されており（平成11年都告示第259号）、また騒音規制法に基づく地域の指定が定められていないため、参考として環境基準のC類型（道路に面する地域）及び要請限度のc区域の値を（ ）で示した。

3 予測地点④は環境保全措置として排水性舗装を行う計画であるため、環境保全措置の効果を見込んで予測を行った。

4-3-4 評価

一部変更による計画が道路交通騒音に与える影響は、予測地点において1デシベル以内の増加であると予測される。以上のことから、一部変更による計画が大気環境（騒音）に与える影響は軽微であると考えられる。

4-4 振動への影響と評価

4-4-1 予測手法

道路交通振動の予測は、計画の一部変更による将来交通量に基づいて行った。予測式は既定計画と同様、旧建設省土木研究所の提案式である。予測地点は道路交通騒音と同一地点であり、これらの5地点は既定計画における予測地点と同一地点であり、交通量以外の予測条件も既定計画の予測条件と同一とした。

$$L_{10} = a \cdot \log_{10}(\log_{10} Q') + b \cdot \log_{10} V + c \cdot \log_{10} M + d + \alpha_{\sigma} + \alpha_f + \alpha_s - \alpha_1$$

L_{10}	: 振動レベルの80%レンジ上端値の予測値 (デシベル)
Q'	: 500秒間の1車線当たりの等価交通量 (台/500秒/車線)
	$Q' = \frac{500}{3,600} \times \frac{1}{M} \times (Q_1 + KQ_2)$
Q_1	: 小型車時間交通量 (台/h)
Q_2	: 大型車時間交通量 (台/h)
K	: 大型車の小型車への変換係数、 $K=13$ ($V \leq 100\text{km/h}$ の時)
V	: 平均走行速度 (km/時)
M	: 上下車線合計の車線数 (車線)
α_{σ}	: 路面の平坦性等による補正值 (デシベル)
α_f	: 地盤卓越振動数による補正值 (デシベル)
α_s	: 道路構造による補正值 (デシベル)
α_1	: 距離減衰値 (デシベル)
a, b, c, d	: 定数

4-4-2 予測結果

計画の一部変更による道路交通振動の予測結果は、表 4.4-1 に示すとおり、予測地点 5 地点のうち既定計画を上回る地点は 3 地点でいずれも 1 デシベルの増加、その他の 2 地点は減少または増減なしと予測される。なお、全ての地点で要請限度を満たしている。

表4.4-1 道路交通振動の予測結果

単位：デシベル

予測地点	区域の区分	道路名	車線数	要請限度		平成14年度 現況調査 結果		一部変更 (A)		既定計画 (B)		増加分 (A) - (B)	
				昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
①江東区辰巳2-1	第1種	首都高速9号線、都道環状三号線	6	65	60	49	45	50	46	49	46	1	0
②江東区新木場1-11	—	臨港道路新木場・若洲線	6	(70)	(65)	52	50	57	53	56	52	1	1
③大田区城南島1-3	—	臨港道路城南島・大井1号線	5	(70)	(65)	51	46	55	52	56	52	-1	0
④品川区八潮5-7 (都下水道局八潮ポンプ場前)	第1種	臨港道路大井2号線	5	65	60	42	38	53	48	52	47	1	1
⑤江東区青海2 (エバークリーン東京コテナターミナル前)	—	臨港道路青海縦貫線	8	(70)	(65)	54	49	58	55	58	55	0	0

(注) 1 第1種区域 昼間：8時～19時、夜間：19時～8時

第2種区域 昼間：8時～20時、夜間：20時～8時

2 予測地点②、③、⑤は、振動規制法に基づく地域の指定が定められていないため、参考として準工業地域等（区域区分：第2種区域）の要請限度を（ ）で示した。

4-4-3 評価

一部変更による計画が道路交通振動に与える影響は、予測地点において1デシベル以内の増加であると予測される。以上のことから、一部変更による計画が大気環境（振動）に与える影響は軽微であると考えられる。

4-5 水質への影響と評価

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行なわれるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はないため、海岸形状の変化が少なく、一部変更による計画が潮流に与える影響は小さいと予測される。

以上のことから、一部変更による計画が水質環境（COD、T-N、T-Pの濃度変化）に与える影響は軽微と考えられる。

4-6 地形への影響と評価

既定計画において東京港周辺には、重要な地形、自然海浜はないとされている。また、一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はないため、海岸形状の変化が少なく、一部変更による計画が潮流に与える影響は小さいと予測される。

以上のことから、一部変更による計画が護岸前面や海底などの地形に与える影響は軽微であると考えられる。

4-7 生物・生態系への影響と評価

（1）水生生物

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はないため、一部変更による計画が潮流へ与える影響は少ないことから、水環境・土壌環境への影響は小さいと予測される。

以上のことから、一部変更による計画が動物プランクトン、底生生物、魚卵・稚仔魚及び魚類などの水生生物に与える影響は軽微であると考えられる。

（2）陸上動物

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はない。さらに一部変更の対象計画地域には、重要な哺乳類、両生類・爬虫類及び昆虫類の生息地はない。鳥類については、東京港周辺地域において貴重な種が確認されているが、営巣は確認されておらず、一部変更による計画で陸域の改変は臨港交通施設近傍のごく限られた場所であり、水鳥の生息環境に影響を及ぼす海域の消失はない。また、背後地への大気環境や水環境への影響も小さいと予測される。

以上のことから、一部変更による計画が陸上動物へ与える影響は軽微であると考えられる。

(3) 水生植物

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はない。また、植物プランクトンや動物プランクトンは東京港周辺海域に広く分布する種である。さらに水環境、土壌環境への影響は小さく、生息域の水質への影響も小さいと予測される。このことから、一部変更による計画が水環境に与える影響は小さいと予測され、植物プランクトンへの影響は軽微であると考えられる。また、一部変更による計画対象地域を含む東京港には、海草・藻類の群落が存在しない。

以上のことから一部変更による計画が水生植物へ与える影響は軽微であると考えられる。

(4) 陸上植物

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はない。東京港周辺地域の哺乳類、両生類・爬虫類及び昆虫類は、陸域及び水辺域などに生息しているが、一部変更による計画において生息域である陸域及び水域の改変はない。また、一部変更の計画対象地域には、重要な植物や植物群落は存在しない。さらに土壌環境や背後地の大気環境に与える影響が小さいと予測される。

以上のことから、一部変更による計画が陸上植物に与える影響は軽微であると考えられる。

(5) 生態系

計画の一部変更により泊地の増深、臨港道路の新設が地域を特徴づける生態系の指標種に与える影響について予測および評価を行う。第七次改訂港湾計画では、当該海域を特徴づける生態系の指標種として、上位性、典型性の観点から表 4.2-5 に示す 9 種類を選定している。

表4.2-5 指標種の選定

指標種	選定の観点	選定理由
ミサゴ (鳥類)	上位性	魚類を餌料とし、当該海域における高次捕食者である。
カワウ (鳥類)	上位性	魚類を餌料とし、当該海域における高次捕食者である。
スズガモ (鳥類)	典型性	雑食性であり当該海域周辺に多く見られ、当該海域において主要な地位を占める種である。
ユリカモメ (鳥類)	典型性	雑食性であり当該海域周辺に多く見られ、当該海域において主要な地位を占める種である。
スズキ (魚類)	上位性	甲殻類や小型魚類を餌料とし、当該海域において比較的高次捕食者であるとともに、多く見られる種である。
カタクチイワシ (魚類)	典型性	当該海域において広く分布が確認され、高次捕食者の餌料となる種である。
アサリ (底生生物)	典型性	当該海域において広く分布が確認されている。
オイトナ属 (動物プランクトン)	典型性	当該海域において広く分布が確認されている。
スケレトネマ属 (植物プランクトン)	典型性	当該海域において広く分布が確認されている。

① ミサゴ（鳥類）

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はなく、大気環境や水環境、土壌環境への影響は小さく、生息域である陸域の改変は局所的であり影響は小さいと予測される。

以上のことから、一部変更による計画がミサゴに与える影響は軽微であると考えられる。

② カワウ（鳥類）

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はなく、大気環境や水環境、土壌環境への影響は小さく、生息域である陸域の水域のは直接改変されない。

以上のことから、一部変更による計画がカワウに与える影響は軽微であると考えられる。

③ スズガモ（鳥類）

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はなく、大気環境や水環境、土壌環境への影響は小さく、生息域である沿岸付近は直接改変されない。

以上のことから、一部変更による計画がスズガモに与える影響は軽微であると考えられる。

④ ユリカモメ（鳥類）

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はなく、大気環境や水環境、土壌環境への影響は小さく、生息域である陸域の水辺域は直接改変されない。

以上のことから、一部変更による計画がユリカモメに与える影響は軽微であると考えられる。

⑤ スズキ（魚類）

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はなく、水環境、土壌環境への影響は小さく、生息域の水質への影響も小さいと予測される。

以上のことから、一部変更による計画がスズキに与える影響は軽微であると考えられる。

⑥ カタクチイワシ（魚類）

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はなく、水環境、土壌環境への影響は小さく、水生生物（動物プランクトン）や生息域の水質への影響も小さいと予測される。

以上のことから、一部変更による計画がカタクチイワシに与える影響は軽微であると考えられる。

⑦ アサリ（底生生物）

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はない。さらに、水環境、土壌環境への影響は小さく、生息域である水辺域も直接改変されない。

以上のことから、一部変更による計画がアサリに与える影響は軽微であると考えられる。

⑧ オイトナ属（動物プランクトン）

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はなく、水環境、土壌環境への影響は小さい。また、オイトナ属は東京港周辺海域に広く分布しており広範囲な環境に生息し、水質への影響も小さいと予測される。

以上のことから、一部変更による計画がオイトナ属に与える影響は軽微であると考えられる。

⑨ スケルトネマ属（植物プランクトン）

計画の一部変更による地形の変化は、航路・泊地の拡幅・拡張や増深、臨港交通施設の新設が行われるが、一部変更による計画では新たな埋立地の造成による海域の消失はない。また、スケルトネマ属は東京港周辺海域に広く分布しており比較的広範囲な環境に生息している。さらに水環境、土壌環境への影響は小さく、生息域の水質への影響も小さいと予測される。以上のことから、一部変更による計画がスケルトネマ属に与える影響は軽微であると考えられる。

以上より、選定した指標種の生息環境、飼料生物の生息環境へ与える影響は小さいと予測されることから、一部変更による計画が生態系に与える影響は軽微であると考えられる。

4-8 景観への影響と評価

東京港における主要な眺望点のうち計画の一部変更により消滅、減少する眺望点はない。

一部変更による計画では臨港交通施設が出現するが、周辺は高層ビルを背景に、ふ頭などの港湾施設が集積しており、クレーンや大型船が活動を展開するダイナミックな港の景観を形成している。新たに臨港交通施設が出現するものの、港の景観を変化させるものではなく、地域景観の特性に大きな変化は少ないと考えられる。また、既定計画において施設の色彩に配慮した良好な港景観を形成することとしている。

以上のことから、一部変更による計画が景観に与える影響は軽微であると考えられる。

4-9 人と自然のふれあい活動の場への影響と評価

一部変更による計画により消滅、減少する海浜公園等はなく、大気環境、水環境、土壌環境への影響は小さいと予測される。

以上のことから、既存の海浜公園等の野外レクリエーション地及びその利用に与える影響は軽微であると考えられる。

4-10 漁業への影響と評価

一部変更による計画が水環境並びに生物・生態系に与える影響は小さいと予測される。
以上のことから、一部変更による計画が漁業に与える影響は軽微であると考えられる。

5. 総合評価

今回の計画の一部変更による東京港周辺の環境に与える影響について予測・評価を行った結果は、項目ごとに「環境への影響と評価」で検討したとおりである。その結果、一部変更による影響は軽微であると考えられる。

なお、計画の実施にあたっては、環境保全について十分に配慮するとともに、工法・工期等について十分に検討し、十分な監視体制のもとに、環境に与える影響を少なくするように慎重に行うものとする。