

## 環境に及ぼす影響の評価の結論

地域の概況及び事業の内容を考慮して選定した予測・評価項目について現況を調査し、対象事業が環境に及ぼす影響について予測・評価を行った。

環境に及ぼす影響の評価の結論は、表(1)～(6)のとおりである。

なお、事業区域とは「対象事業区域に関連事業区域を含めた全体の事業区域」を示すものとした。

表(1) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	環境に及ぼす影響の評価の結論
大気汚染	<p><b>【工事の施行中】</b></p> <p>○建設機械及び工事船舶の稼働による影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区域境界の最大濃度（日平均値）は、二酸化窒素では0.0589ppm（寄与率：55.3%）、浮遊粒子状物質では0.0746mg/m<sup>3</sup>（寄与率：0.6%）、二酸化硫黄では0.0116ppm（寄与率：11.1%）であり、評価の指標とした「大気汚染に係る環境基準」（二酸化窒素：日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質：日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下、二酸化硫黄：日平均値が0.04ppm以下）を満足している。</li> <li>・事業区域周辺の一般環境大気測定局における濃度（日平均値）は、二酸化窒素では0.0500～0.0521ppm（寄与率：0.2～0.6%）、浮遊粒子状物質では0.0481～0.0595mg/m<sup>3</sup>（寄与率：0.1%以下）、二酸化硫黄では0.0079～0.0099ppm（寄与率：0.5～1.0%）であり、全ての予測地点で予測結果は評価の指標を満足している。</li> <li>・一部項目においては、対象事業の寄与率が高い傾向を示しており、工事に伴う大気汚染の影響を低減するための環境保全措置として、排出ガス対策型建設機械等の積極的な採用、工事施行箇所及び工事量の集中を避ける工事工程の計画等と併せ、工事現場からの土砂・粉じん等の飛散防止のため、散水等の措置を実施する。</li> <li>・以上のことから、建設機械等の稼働による大気汚染に及ぼす影響の程度は、評価の指標を満足するものと考える。</li> </ul> <p>○工事用車両の走行による影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な搬入経路の予測地点における濃度（日平均値）は、二酸化窒素では0.0516～0.0542ppm（寄与率：0.1～0.3%）、浮遊粒子状物質では0.0563～0.0573mg/m<sup>3</sup>（寄与率：0.01～0.04%）であり、全ての予測地点で評価の指標とした「大気汚染に係る環境基準」（二酸化窒素：日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質：日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足している。</li> <li>・以上のことから、工事用車両の走行による大気質に及ぼす影響の程度は、評価の指標を満足するものと考える。</li> </ul> <p><b>【工事の完了後】</b></p> <p>○作業機械及び利用船舶の稼働による影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区域境界の最大濃度（日平均値）は、二酸化窒素では0.0539ppm（寄与率：35.4%）、浮遊粒子状物質では0.0755mg/m<sup>3</sup>（寄与率：2.1%）、二酸化硫黄では0.0146ppm（寄与率：39.1%）であり、評価の指標とした「大気汚染に係る環境基準」（二酸化窒素：日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質：日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下、二酸化硫黄：日平均値が0.04ppm以下）を満足している。</li> <li>・事業区域周辺の一般環境大気測定局における濃度（日平均値）は、二酸化窒素では0.0500～0.0522ppm（寄与率：0.4～1.1%）、浮遊粒子状物質では0.0482～0.0596mg/m<sup>3</sup>（寄与率：0.1～0.2%）、二酸化硫黄では0.0080～0.0101ppm（寄与率：2.9～5.6%）であり、全ての予測地点で評価の指標を満足している。</li> </ul>

表(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	環境に及ぼす影響の評価の結論
<p>大気汚染</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部項目においては、対象事業の寄与率が高い傾向を示しているが、供用に伴う大気汚染の影響を低減するための環境保全措置として、施設利用者に対して、排出ガス削減効果の高い低炭素型のトランスファークレーン等の導入、利用船舶の無駄なアイドリング禁止の徹底、利用設備の日常点検及び定期点検実施等の要請を行う。</li> <li>・以上のことから、作業機械等の稼働による大気質に及ぼす影響の程度は、評価の指標を満足するものと考える。</li> </ul> <p>○利用車両の走行による影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な通行経路の予測地点における濃度（日平均値）は、二酸化窒素では0.0509～0.0526ppm（寄与率：1.5～2.4%）、浮遊粒子状物質では0.0560～0.0564mg/m<sup>3</sup>（寄与率：0.1～0.2%）であり、全ての予測地点で評価の指標とした「大気汚染に係る環境基準」（二酸化窒素：日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内又はそれ以下、浮遊粒子状物質：日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下）を満足している。</li> <li>・以上のことから、利用車両の走行による大気質に及ぼす影響の程度は、評価の指標を満足するものと考える。</li> </ul>
<p>騒音・振動</p>	<p>【工事の施行中】</p> <p>○工所用車両の走行に伴う騒音の発生による影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な搬入経路の予測地点における道路交通騒音レベル（L<sub>Aeq</sub>）は69.3～75.7dBであり、予測地点4（江東区若洲3丁目）は、評価の指標とした「騒音に係る環境基準」（幹線交通を担う道路に近接する空間の昼間：70dB以下）を満足している。</li> <li>・評価の指標を満足していない予測地点1（大田区城南島7丁目）及び予測地点3（江東区有明3丁目）は、現況の調査結果（表8.2-8、p.155参照）でも評価の指標を満足していないこと、工所用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は0.0～0.1dBとわずかであることから、影響は小さいものと考える。</li> <li>・また、工事の施行中の騒音の影響を低減するための環境保全措置として、過積載の防止や制限速度の遵守、無駄なアイドリング禁止の徹底、工事施行箇所及び工事量の集中を避ける工事工程の計画等を実施する。</li> <li>・以上のことから、工所用車両の走行による騒音に及ぼす影響は、極めて小さいものと考える。</li> </ul> <p>○工所用車両の走行に伴う振動の発生による影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な搬入経路の予測地点における道路交通振動レベル（L<sub>10</sub>）は39.6～55.1dBであり、全ての予測地点で評価の指標とした「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準（予測地点4（第1種区域）：昼間60dB、予測地点1及び予測地点3（第2種区域）：昼間65dB）を満足している。なお、工所用車両の走行に伴う振動レベルの増加分は0.0～0.1dBとわずかである。</li> <li>・以上のことから、工所用車両の走行による振動に及ぼす影響の程度は、評価の指標を満足するものと考える。</li> </ul>

表(3) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	環境に及ぼす影響の評価の結論
騒音・振動	<p><b>【工事の完了後】</b></p> <p>○利用車両の走行に伴う騒音の発生による影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な通行経路の予測地点における道路交通騒音レベル (<math>L_{Aeq}</math>) は69.6～76.3dBであり、予測地点2 (港区台場1丁目) 及び予測地点4 (江東区若洲3丁目) は、評価の指標とした「騒音に係る環境基準」(幹線交通を担う道路に近接する空間の昼間: 70dB以下) を満足している。</li> <li>・評価の指標を満足していない予測地点1 (大田区城南島7丁目) 及び予測地点3 (江東区有明3丁目) は、現況の調査結果(表8.2-8, p.155参照) でも評価の指標を満足していないこと、利用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は0.6dBとわずかであることから、影響は小さいものとする。</li> <li>・また、供用に伴う騒音の影響を低減するための環境保全措置として、施設利用者に対して、制限速度の遵守、無駄なアイドリング禁止の徹底、東京港臨海道路の利用促進等の要請を行う。</li> <li>・以上のことから、利用車両の走行による騒音に及ぼす影響は、極めて小さいものとする。</li> </ul> <p>○利用車両の走行に伴う振動の発生による影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な通行経路の予測地点における道路交通振動レベル (<math>L_{10}</math>) は38.6～55.6dBであり、全ての予測地点で評価の指標とした「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準(予測地点2及び予測地点4(第1種区域): 昼間60dB、予測地点1及び予測地点3(第2種区域): 昼間65dB) を満足している。なお、利用車両の走行に伴う振動レベルの増加分は0.5～0.6dBとわずかである。</li> <li>・以上のことから、利用車両の走行による振動に及ぼす影響の程度は、評価の指標を満足するものとする。</li> </ul>
水質汚濁	<p><b>【工事の施行中】</b></p> <p>○岸壁工事及び浚渫工事に伴う濁りの発生による影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・床掘・浚渫工事により発生する濁り(SS)の濃度が2mg/L以上となる範囲は、発生場所から50m程度であり、事業区域周辺に及ぼす影響はわずかである。</li> <li>・また、工事に伴う濁り(SS)の影響を低減するための環境保全措置として、床掘・浚渫工事の際に汚濁防止柵又は汚濁防止膜を使用し、濁りの拡散を防止することから、岸壁工事及び浚渫工事に伴い発生する濁り(SS)の濃度は、評価の指標とした「人為的に加えられる懸濁物質(SS)が+2mg/L以上となる範囲を極力小さくすること」を満足するものとする。</li> </ul> <p><b>【工事の完了後】</b></p> <p>○ふ頭の存在に伴う潮流の変化が水質に及ぼす影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境基準点における濃度について、化学的酸素要求量(75%値) C類型の地点では、評価の指標とした「水質汚濁に係る環境基準」を満足している。環境基準を満足していない化学的酸素要求量(75%値) B類型の地点、全窒素(年平均値)及び全リン(年平均値)は、現況の測定結果(表8.3-5(1), p.186、表8.3-5(2), p.187参照)でも環境基準を満足していないこと、工事完了後における水質の濃度変化は化学的酸素要求量(75%値)が±0.1mg/L未満、全窒素(年平均値)が+0.02mg/L以下、全リン(年平均値)が+0.002mg/L以下とわずかであることから、水質に及ぼす影響は小さいものとする。</li> <li>・以上のことから、ふ頭の存在により発生する潮流の変化を考慮した化学的酸素要求量、全窒素及び全リンの濃度は、評価の指標とした「環境基準の達成状況に支障を及ぼさないこと」を満足するものとする。</li> </ul>

表(4) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	環境に及ぼす影響の評価の結論
生物・生態系	<p><b>鳥類</b></p> <p><b>【工事の施行中】</b></p> <p>○工事に伴う鳥類相の変化の内容及びその程度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人為的影響が増加し、事業区域を利用する鳥類相は、現況よりも一層人為的な環境に適応した種に偏るものと考えられる。</li> <li>・しかし、工事に伴う影響範囲は事業区域の近傍に限られ、鳥類の生息環境の変化はわずかであること、鳥類についてはある程度の移動能力があること、事業区域の前面は急深であり、チドリ目等の好適な採餌場・休息場となる浅場がほとんど存在しないこと、事業区域の周辺にも鳥類の採餌場・休息場は広く存在することから、事業区域を利用する鳥類相に及ぼす影響は小さいものとする。</li> <li>・また、工事に伴う鳥類への影響を低減するための環境保全措置として、過積載の防止や制限速度の遵守、無駄なアイドリング禁止の徹底、工事施行箇所及び工事量の集中を避ける工事工程の計画、床掘・浚渫時における汚濁防止柵又は汚濁防止膜の使用等を実施する。</li> <li>・以上のことから、評価の指標とした「自然環境保全法」(昭和47年法律第85号)及び「東京における自然の保護と回復に関する条例」(平成12年東京都条例第216号)に定められた事業者等の責務を満足するものとする。</li> </ul> <p><b>【工事の完了後】</b></p> <p>○ふ頭の存在及び供用に伴う鳥類相の変化の内容及びその程度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人為的影響が増加し、事業区域を利用する鳥類相は、現況よりも人為的な環境に適応した種に偏るものと考えられる。</li> <li>・しかし、ふ頭の存在及び供用に伴う影響範囲は事業区域の近傍に限られ、鳥類の生息環境の変化はわずかであること、鳥類についてはある程度の移動能力があること、ふ頭の存在及び供用に伴う水面・水辺の減少は岸壁の沖出しが50mであり改変量は小さいこと、事業区域の前面は急深であり、チドリ目等の好適な採餌場・休息場となる浅場がほとんど存在しないこと、事業区域以外にも鳥類の採餌場・休息場は広く存在することから、事業区域を利用する鳥類相に及ぼす影響は小さいものとする。</li> <li>・また、供用に伴う鳥類への影響を低減するための環境保全措置として、制限速度の遵守、利用車両及び利用船舶の無駄なアイドリングの禁止の徹底、車両待機場やバン・シャーシープールの利用による交通量の調整等の要請を行う。</li> <li>・このほか、ヤード内は「東京における自然の保護と回復に関する条例」(平成12年東京都条例第216号)に基づき、関係自治体との調整を踏まえ緑化を推進するとともに、沿道環境の保全や排出ガス対策のための樹木等の植栽を推進する。</li> <li>・以上のことから、評価の指標とした「自然環境保全法」(昭和47年法律第85号)及び「東京における自然の保護と回復に関する条例」(平成12年東京都条例第216号)に定められた事業者等の責務を満足するものとする。</li> </ul>

表(5) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	環境に及ぼす影響の評価の結論
生物・生態系 水生生物	<p><b>【工事の施行中】</b></p> <p>○工事に伴う水生生物相の変化の内容及びその程度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事の施行に伴い改変される水域は水深-10m以上と深く、底生動物相は貧弱である。また、事業区域には既存資料調査において多くの注目される種が確認されている汽水域の浅場、干潟及び藻場等の水生生物の生息に適した環境はみられないことから、岸壁工事及び浚渫工事により海底が改変された場合でもその影響は小さいものとする。</li> <li>・さらに、浚渫工事により発生する濁り（SS）が2mg/L以上となる範囲は、水質汚濁の予測結果より発生場所から50m程度と限られ、水生生物の生息環境の変化はわずかであることから、水生生物相に及ぼす影響は小さいものとする。</li> <li>・また、工事に伴う水質汚濁の影響を低減するための環境保全措置として、工事の施行中においては、床掘・浚渫工事の際に汚濁防止枠又は汚濁防止膜を使用し、濁りの拡散を防止する。</li> <li>・以上のことから、評価の指標とした「自然環境保全法」（昭和47年法律第85号）及び「東京における自然の保護と回復に関する条例」（平成12年東京都条例第216号）に定められた事業者等の責務を満足するものとする。</li> </ul> <p><b>【工事の完了後】</b></p> <p>○ふ頭存在及び供用に伴う水生生物相の変化の内容及びその程度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事の完了後は、ふ頭存在に伴い生息場所である海底面及び水域が減少する。しかし、ふ頭は栈橋構造であることから、水生生物の生息に影響を及ぼす生息場所の減少は脚部のみとごくわずかである。</li> <li>・また、工事完了後における水質の濃度変化は、水質汚濁の予測結果より化学的酸素要求量（75%値）が±0.1mg/L未満、全窒素（年平均値）が+0.02mg/L以下、全リン（年平均値）が+0.002mg/L以下とわずかであり、水の汚れ及び富栄養化が著しく悪化するような水質変化はないことから、水生生物の生息環境の変化はわずかであり、水生生物相に及ぼす影響は小さいものとする。</li> <li>・以上のことから、評価の指標とした「自然環境保全法」（昭和47年法律第85号）及び「東京における自然の保護と回復に関する条例」（平成12年東京都条例第216号）に定められた事業者等の責務を満足するものとする。</li> </ul>
景観	<p><b>【工事の完了後】</b></p> <p>○ふ頭存在に伴う景観への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事業の実施により、ふ頭やガントリークレーン等の港湾施設が新たに出現するが、対象事業区域の周辺にはふ頭等の港湾施設が集積し、巨大なクレーン、大型船等が活動する港の景観を形成していることから、地域景観特性の変化はほとんどないものとする。</li> <li>・代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度については、対象事業によって新たに出現する港湾施設はいずれの眺望地点からも大きくは視認されず、スカイライン等の大きな変化はないものとする。</li> <li>・予測地点2（城南島海浜公園展望広場）からの眺望については、対象事業区域までの距離が比較的近いこと、背後に目立った建築物がなく開放的な空間が形成されていることから、他の眺望地点に比べてガントリークレーンの存在や航行船舶等を視認しやすくなる。また、対象事業区域の周辺にはふ頭等の港湾施設が集積していること、港湾施設の形態・意匠は突出したものを避け、臨海部の景観や周辺環境との調和を図ることから、眺望の変化の程度は小さいものとする。</li> <li>・また、ふ頭の供用に伴う景観に及ぼす影響を低減するための環境保全措置として、ガントリークレーン等の港湾施設整備にあたっては、「東京都景観計画」（東京都、平成23年）及び「東京港〈中央防波堤地区〉景観ガイドライン」（東京都港湾局、平成25年）における景観誘導基準等を参考に、形態・意匠・色彩は臨海部の景観や周辺環境との調和を図る。</li> <li>・以上のことから、評価の指標とした「東京都景観計画」（東京都、平成23年）及び「東京港〈中央防波堤地区〉景観ガイドライン」（東京都港湾局、平成25年）に定められた臨海景観基本軸の景観形成の方針を満足するものとする。</li> </ul>

表(6) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	環境に及ぼす影響の評価の結論
廃棄物	<p><b>【工事の施行中】</b></p> <p>○工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の発生による影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁工事に伴って撤去する既設護岸パラペットや消波ブロック等の発生材は、ブレーカー等による破碎・選別及び粒度調整等ののち、現場内再利用や他事業への有効活用を図る。</li> <li>・ヤード工事等に伴って余剰土砂等が発生した場合は、現場内再利用や受入先の受入基準への適合を確認した上で新海面処分場の埋立用材等の他事業への有効活用を図り、発生量を削減する。</li> <li>・岸壁工事及び浚渫工事に伴って発生する床掘・浚渫土は、工事の実施前に底質調査を実施し、受入先の受入基準や「海洋汚染等及び海上災害の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」（昭和48年総理府令第6号）による水底土砂に係る判定基準等を遵守した上で、新海面処分場の埋立用材や東京湾奥の深掘部の埋戻し用材等として活用する。</li> <li>・このほか、建設廃棄物及び建設発生土の再生利用及び処分にあたっては、関連法令及び条例、並びにガイドライン等の目標・施策等に基づき、適正に処理・処分を行うことから、評価の指標とした「循環型社会形成推進基本法」（平成12年法律第110号）、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和45年法律第137号）、「資源の有効な利用の促進に関する法律」（平成3年法律第48号）、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成12年法律第104号）及び「東京都廃棄物条例」（平成4年東京都条例第140号）に定められた事業者の責務を満足するものとする。</li> </ul>