

# 仙台塩釜港 港湾計画改訂(案)

## 概要版



仙台塩釜港 港湾管理者

宮 城 県

## 目 次

1. 仙台塩釜港の課題と対応 .....	1
(1) 港の概要及び沿革 .....	1
(2) 今回計画の方針 .....	3
(3) 港の抱える課題と今回計画での対応 .....	4
2. 利用、保全の考え方 .....	14
(1) 防災対策 .....	14
3. 環境への影響と評価の概要 .....	16
4. 環境の総合評価 .....	17

# 1. 仙台塩釜港の課題と対応

## (1) 港の概要及び沿革

仙台塩釜港は、仙台湾に位置し、仙台湾区、塩釜港区、石巻港区及び松島港区からなる国際拠点港湾である。

塩釜港区は、奈良時代にその歴史が始まると伝えられ、昭和 25 年の港湾法制定に伴い同 26 年重要港湾に指定され、同 30 年 2 月に承認を受けた港湾整備計画に基づき、同 44 年までに、主に貞山埠頭の岸壁、栈橋、上屋等の整備が進められた。また、東宮地区においても港湾施設と臨海企業団地の整備が進められ、西埠頭での栈橋完成、平成元年には観光船用浮栈橋が完成し、松島観光の玄関口として多くの観光客が利用している。さらに、港湾の再開発により賑わい空間の創出を図るため、その先導的施設として、塩釜港旅客ターミナル「マリゲート塩釜」が平成 8 年 7 月にオープンするとともに、老朽化により使用停止となっていた貞山 2 号岸壁が同 19 年 3 月に水深 9m 岸壁に改修・増深され、供用開始している。



港湾位置図

仙台港区は、昭和 39 年 3 月に新産業都市「仙台湾地区」の指定を受けて臨海型工業の発展拠点として同年 8 月に計画決定された掘込み港湾である。

その後、流通港湾としての必要性の高まりを受けて、東北地方における流通拠点港湾として建設が進められ、昭和 46 年 7 月に開港された。また、昭和 52 年 4 月にはフェリー埠頭が供用開始され、首都圏や北海道との国内貨物輸送拠点としての役割を果たしている。近年は、東北地方の成長に伴う物流需要の増大、船舶の大型化やコンテナ化の進展等に対応するため、平成 7 年 4 月に本格的な外貿コンテナ埠頭である水深 12m の高砂 1 号岸壁を供用開始し、平成 13 年 6 月には水深 14m の高砂 2 号耐震強化岸壁が供用開始された。また、平成 22 年には、中野地区新モータープール、増深した雷神埠頭 2 号岸壁が供用を開始している。

このような両港区の整備により、平成 13 年 4 月には、東北の港では初めて「特定重要港湾」に指定された。

石巻港区は、古くから石巻市を中心とする宮城県北部の物流拠点として発展し、昭和 39 年に重要港湾に指定されてからは、新産業都市仙台湾地区の地域開発の中核として重要な役割を果たしてきており、背後地域の産業活動を支える典型的な工業港となっている。

昭和 56 年には増大する貨物量に対応するため、沖合理立地（雲雀野地区）造成の港湾計

画が策定され、平成10年7月には中央埠頭1号岸壁(-13m)が供用開始した。その後、平成17年10月には中央埠頭2号岸壁(-13m)、平成18年10月には北埠頭岸壁(-10m)が竣工し、供用開始している。

松島港区は、明治20年東北本線が開通すると観光港としての利用が進み、昭和29年5月地方港湾の指定以後、本格的な観光港整備が開始され、昭和60年からは、海岸前地区で小型観光船用ポンツーンの整備が実施され、観光機能の充実が図られている。

このような4港区からなる仙台塩釜港は、平成24年10月に仙台塩釜港、石巻港、松島港の3港の港湾区域の統合により誕生した港湾であり、東北地方の国際貿易・国内物流拠点として重要な役割を担っている。

年号	塩釜港区	年号	仙台港区
明治15年 2月	塩釜港修築工事起工	昭和39年 3月	新産業都市「仙台湾地区」に指定
昭和 8年 1月	第一期修築工事完了	昭和42年12月	仙台港区建設に着手
昭和26年 1月	重要港湾に指定	昭和52年11月	中野埠頭(水深10m)岸壁完成
昭和30年 2月	港湾計画の改定	昭和54年11月	雷神埠頭(水深7.5m)岸壁完成
昭和35年 3月	貞山埠頭 1号岸壁完成	昭和57年 3月	高松木材埠頭(水深12m)岸壁完成
昭和40年 3月	貞山埠頭 2号岸壁完成	平成 2年 6月	仙台～東京間コンテナ・フィーダー航路開設
昭和41年 3月	西中埠頭棧橋完成	平成 6年 3月	高砂埠頭(水深12m)岸壁完成
昭和42年 1月	塩釜港湾区域変更(仙台港区編入)	平成 7年 3月	仙台港・仙台空港周辺地域が輸入促進地域に指定
昭和44年	貞山埠頭 3・4号岸壁完成	平成 8年 2月	向洋埠頭(水深12m)岸壁完成
昭和50年	塩釜港区航路(水深8.5m)浚渫完了	平成 9年 4月	日本/北米西岸コンテナ定期航路開設
平成 8年 7月	「マリゲート塩釜」オープン	平成13年 3月	高砂埠頭(水深14m)岸壁完成
平成13年 4月	特定重要港湾へ昇格 「仙台塩釜港」へ港名変更	平成16年10月	沖防波堤1,300m完成
平成19年	貞山埠頭 2号岸壁(水深9m)供用開始	平成22年	雷神埠頭 2号岸壁(水深9m)供用開始
年号	石巻港区	年号	松島港区
明治44～	河口埋没対策事業や港湾施設整備開始	昭和29年	地方港湾に指定
昭和21年	500トンの貨物船の航行が可能	昭和48年	地方港湾改修事業、高潮対策事業着手
昭和35年	釜地区に工業港の建設開始	昭和62年	海岸環境整備事業着手
昭和39年	重要港湾に指定	平成 3年	浪打浜(人工海浜)一部供用開始(平成6年完成)
昭和59年	港湾区域の変更(大曲地区編入)	平成 9年	海岸通り浮棧橋完成
昭和56年 3月	沖合埋立地造成の港湾計画策定	平成20年	仙随浮棧橋完成
平成 3年 8月	雲雀野地区公有水面埋立免許取得		
平成10年 7月	雲雀野中央 1号岸壁(水深13m)供用開始		
平成17年10月	雲雀野中央 2号岸壁(水深13m)供用開始		
平成18年10月	雲雀野北 1号岸壁(水深10m)供用開始		
平成20年11月	国内コンテナ定期航路開設		

## (2) 今回計画の方針

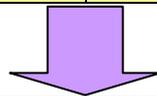
### 1) 目標年次

平成 30 年代後半を目標年次とする。

既定計画 仙台塩釜港：改訂時期 平成 20 年 11 月、目標年次 平成 30 年代前半  
 石 巻 港：改訂時期 平成 17 年 3 月、目標年次 平成 20 年代後半  
 松 島 港：港湾計画なし

### 2) 港湾計画改訂の方針

改訂の背景・要請・課題	
仙台港区	塩釜港区
① コンテナ貨物の増加に伴う航路、便数の増加への対応が急務 ② 増大する完成自動車及び自動車関連貨物等のユニット貨物の蔵置場所の確保 ③ ユニット貨物に特化した利用再編	① 物流空間の再編 ② 立地企業からの係留施設整備の要請への対応
石巻港区	松島港区
① 船舶の大型化への対応 ② RORO貨物計画の見直し ③ 災害危機への対応 ④ 立地企業の係留施設整備の要請への対応	① 港湾計画としての位置付けが無い



今回の改訂のポイント	
仙台港区	塩釜港区
① 既存の水深 12m岸壁(コンテナ船用)を延伸 ② 既設の港湾関連用地を埠頭用地に変更するとともに、埠頭用地の造成を計画 ③ RORO貨物等のユニット貨物を集約し、岸壁利用の特化・高度利用を図る	① 土地利用計画の見直し ② 危険物取扱施設(企業ドルフィン)を計画
石巻港区	松島港区
① 計画している水深 14m岸壁を延伸 ② 大型バルク貨物の取扱拠点として機能を高めるため、RORO貨物等対応の岸壁を削除 ③ 耐震強化岸壁の配置計画見直し ④ 専用ドルフィンを計画	① 新たな計画として位置付け

### 3) 計画の基本方針

仙台塩釜港は、従来の仙台塩釜港、石巻港、松島港の3港が一体となり、東北の産業の競争力を高め、産業・雇用・暮らしを守り発展させることを目指して、「東北をけん引する中核的国際拠点港湾」を実現するため、平成30年代後半を目標年次として、以下の方針のもと、港湾計画を改訂する。

#### 【物流・産業】港湾機能の再編・集約化による物流機能の強化

- ① 外・内貿コンテナ貨物の増加及びコンテナ船の大型化に対応するため、外・内貿コンテナ貨物の取扱機能の強化及びターミナルの拡張を図る。
- ② 増加する自動車関連貨物等の外・内貿ユニット貨物に対応するため、埠頭用地の拡張とともに、取扱貨物の利用再編によりバルク貨物との混在を解消し、外・内貿ユニット貨物の取扱機能の強化を図る。
- ③ 背後基幹産業の競争力を強化するため、港内の静穏度の向上を図り、安全で効率的な荷役を確保するとともに、バルク船の大型化に対応した物流機能の強化を図る。
- ④ 既存埠頭の再編・集約化により、バルク貨物の取扱機能の強化を図る。
- ⑤ 港湾と背後地域との連絡強化を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。

#### 【交流・観光】港湾観光拠点機能の強化

- ① 外・内航クルーズ船の受け入れを拡充するとともに、海上ネットワーク機能を強化し、広域観光拠点「日本三景松島」への海上輸送網の充実を図る。
- ② 観光船及び離島生活航路の機能強化を図る。
- ③ 港湾利用の安全性の向上を図るため、港内に放置されているプレジャーボートの適切な収容を図る。

#### 【環境】港湾空間の特色を活かしたアメニティ空間の充実

- ① 快適な港湾環境を創造するため、地域住民が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出を図る。
- ② 浚渫土砂や災害廃棄物を適正に処分する海面処分場を確保し、これらの適切な処

理・活用を図る。

**【安全・安心】防災基盤の拡充と大規模地震発生時の支援機能の強化**

- ① 大規模地震発生時における広域的な物資の緊急輸送、住民の避難及び企業の経済活動に供するため、大規模地震対策の強化を図る。
- ② 海上防災基地機能の形成を図り、広域海上防災拠点としての機能強化を図る。
- ③ ポートサービス船及び漁船等の安全かつ効率的な利用を図るため、小型船だまりの再配置による機能の強化を図る。

### (3) 港の抱える課題と今回計画での対応

#### 1) 外内貿コンテナ機能の強化

##### ①【仙台港区】

###### ■課題

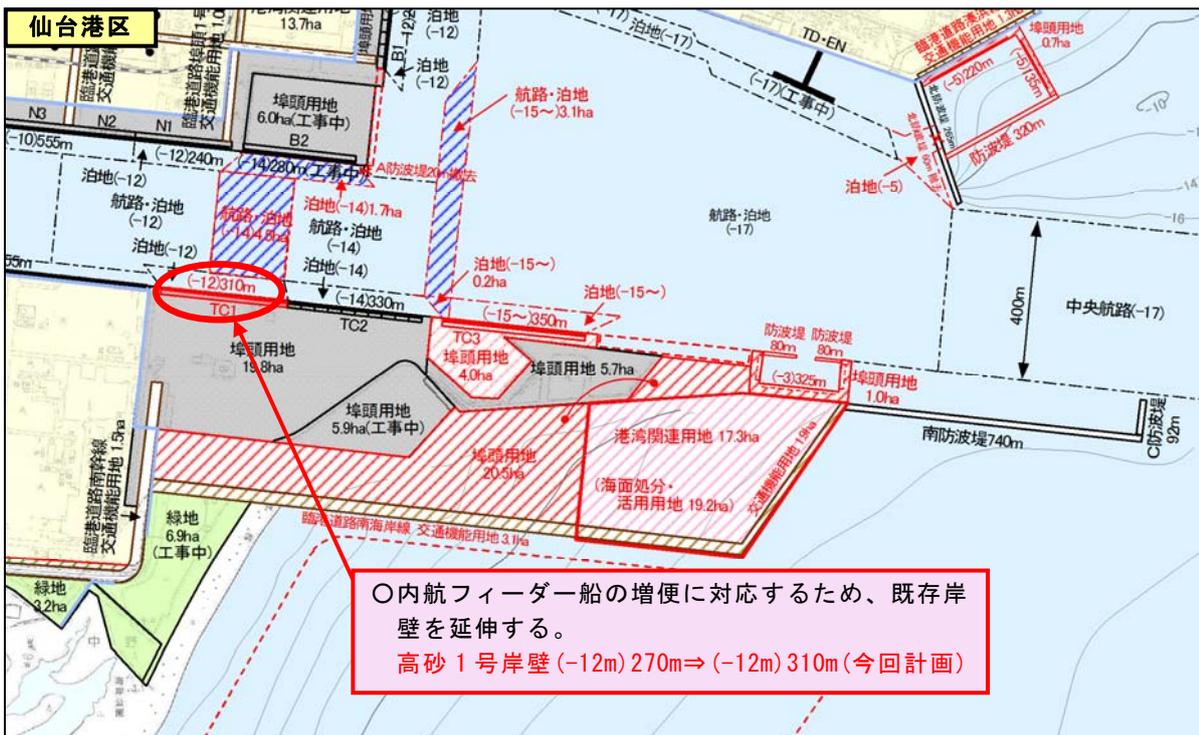
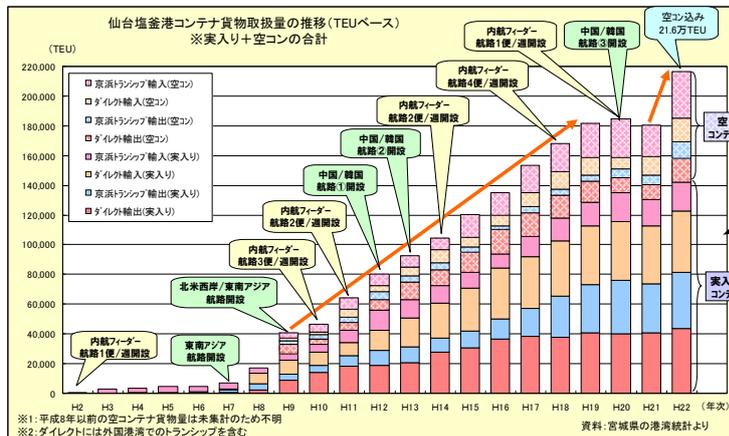
- 水深 14m (330m) と水深 12m (270m) の 2 バースが供用されており、今後の貨物増に伴う航路、便数の増加への対応が求められている。
- 北米西岸／東南アジア航路などの機能を強化していくためには、コンテナ船の大型化への対応や使い勝手の良いターミナル形状および拡張が求められている。

###### ■対応

- 船舶の大型化に対応するため、向洋地区の水深 15m～岸壁およびターミナル拡張を既定計画どおりとする。
- 内航フィーダー船の増便に対応するため、既存岸壁を延伸する。

###### ■施設

水深 12m 岸壁 1 バース 延長 310m (うち 270m 既設) [既設の変更計画]



## 2) 外貿・内貿ユニット貨物取扱機能の拡充・強化

### ①【仙台港区】

#### ■課題

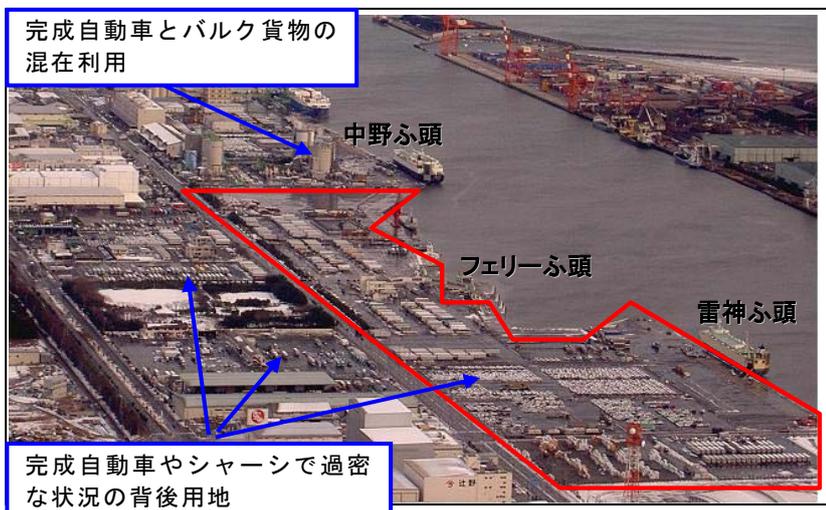
- ・自動車メーカーの増産に伴って増加する完成自動車やRORO貨物の取扱に対し埠頭用地の拡張が求められている。
- ・完成自動車とバルク貨物の混在利用の解消が求められている。

#### ■対応

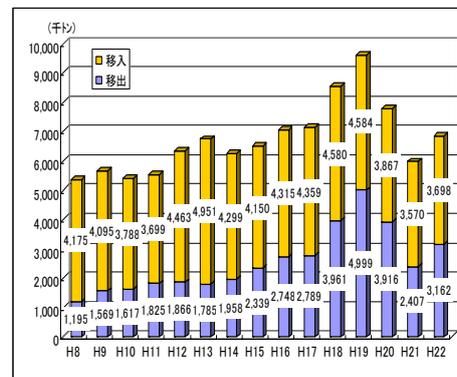
- ・完成自動車やRORO貨物の急増に対応するため、背後港湾関連用地を埠頭用地への利用転換およびフェリー第2バース前面を埋立て野積場、荷捌地等の用地を確保する。
- ・完成自動車およびユニット貨物とバルク貨物の混在利用を解消し効率性を高める。

#### ■施設

埠頭用地 面積 4.8ha（港湾関連用地を利用転換、フェリー第2バース前面の造成）

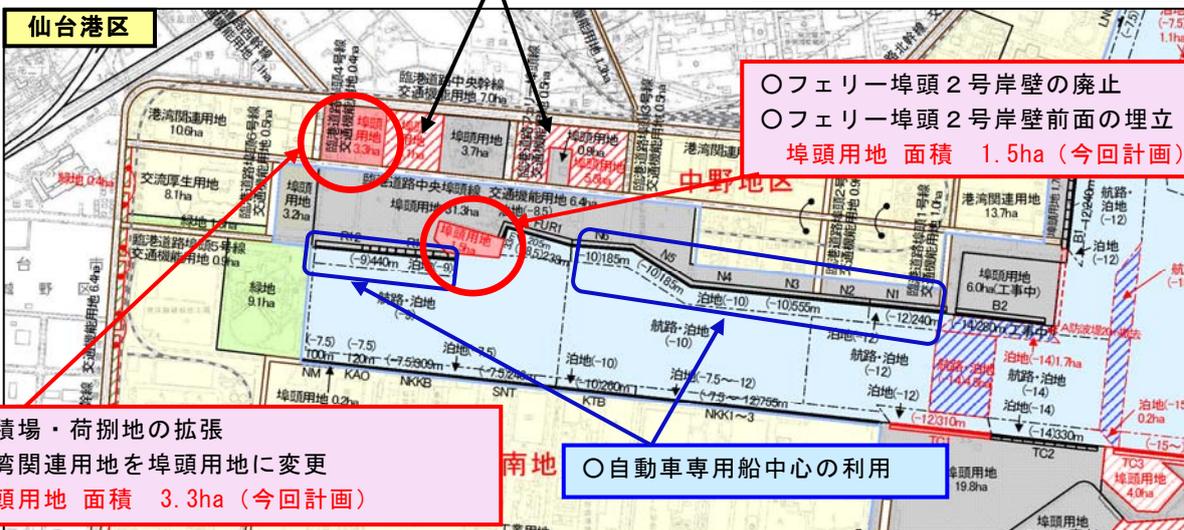


完成自動車貨物量の推移



○野積場・荷捌地の拡張  
埠頭用地 面積 8.6ha（既定計画）

○フェリー埠頭2号岸壁の廃止  
○フェリー埠頭2号岸壁前面の埋立  
埠頭用地 面積 1.5ha（今回計画）



○野積場・荷捌地の拡張  
○港湾関連用地を埠頭用地に変更  
埠頭用地 面積 3.3ha（今回計画）

○自動車専用船中心の利用

### 3) バルク貨物取扱機能の強化

#### ①【塩釜港区】

##### ■課題

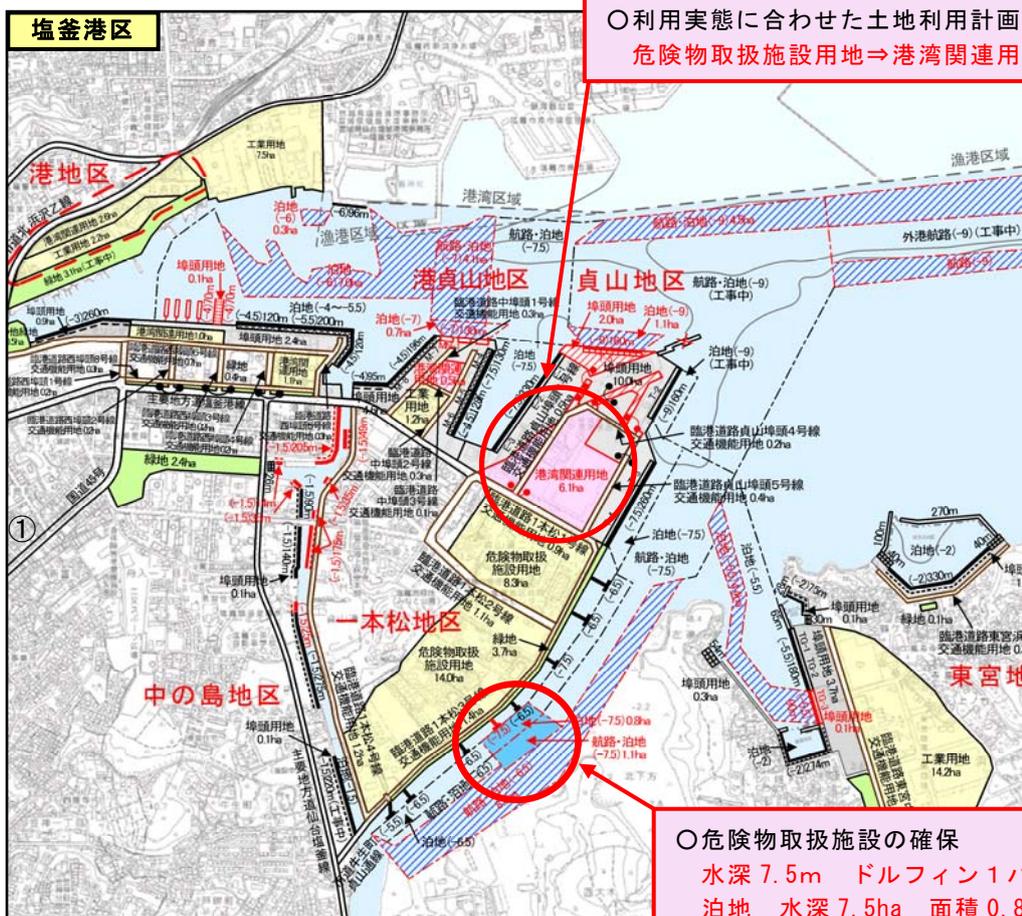
- ・施設の老朽化等により岸壁の使用停止や維持管理コストの増大、施設更新リスクが高まっている。
- ・仙台港区からの小型バルク貨物集約に対応した物流空間の再編が求められている。
- ・立地企業より係留施設の整備が要請されている。

##### ■対応

- ・既存埠頭の再編・集約化によりバルク貨物の取扱機能の強化を図る。

##### ■施設

危険物取扱施設 水深 7.5m ドルフィン1バース、泊地 水深 7.5m 面積 0.8ha、  
 航路・泊地 水深 7.5m 面積 1.1ha [新規計画]  
 港湾関連用地 面積 6.1ha (危険物取扱施設用地を利用転換)



○利用実態に合わせた土地利用計画の変更  
 危険物取扱施設用地⇒港湾関連用地 面積 6.1ha (今回計画)

○危険物取扱施設の確保  
 水深 7.5m ドルフィン1バース (今回計画)  
 泊地 水深 7.5ha 面積 0.8ha (今回計画)  
 航路・泊地 水深 7.5m 面積 1.1ha (今回計画)

## ②【石巻港区】

### ■課題

- ・雲雀野地区整備に伴い、大型貨物船の増加、平均積載量が増加している。
- ・バルク取扱い港湾としての特色を活かし、バルク貨物の集積を図っていく必要がある。
- ・船舶の大型化に伴い、ポストパナマックス船への対応が求められている。
- ・立地企業より係留施設の整備が要請されている。

### ■対応

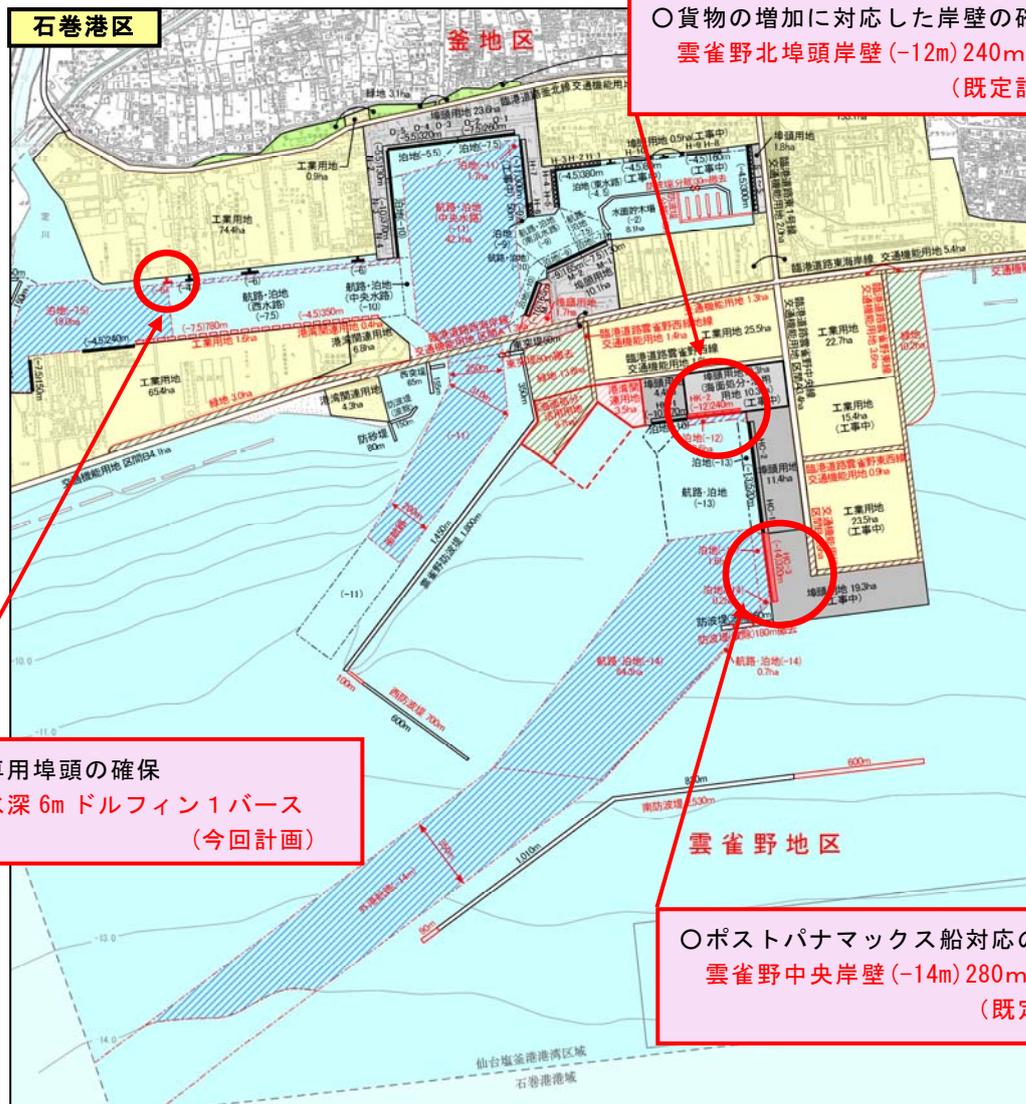
- ・背後基幹産業の競争力を強化するため、バルク船の大型化に対応した物流機能の強化を図る。
- ・港内静穏度の向上を図り、安全で効率的な荷役を確保する。

### ■施設

水深 14m 岸壁 1 バース 延長 320m [既定計画の変更]

水深 12m 岸壁 1 バース 延長 240m【耐震強化岸壁】[既定計画の変更]

専用埠頭 水深 6.0m ドルフィン 1 バース [新規計画]



○貨物の増加に対応した岸壁の確保  
雲雀野北埠頭岸壁(-12m)240m(耐震強化岸壁)  
(既定計画の変更)

○専用埠頭の確保  
水深 6m ドルフィン 1 バース  
(今回計画)

○ポストパナマックス船対応の機能確保  
雲雀野中央岸壁(-14m)280m⇒(-14m)320m  
(既定計画の変更)

#### 4) 工業用地の整備・利用促進

##### ①【仙台港区・石巻港区】

###### ■課題

- ・ 仙台港区は、新規企業誘致に向けた用地が不足している。
- ・ 石巻港区の雲雀野地区において工業用地を整備中である。
- ・ 港湾利用促進に向けた企業誘致を図っていく必要がある。

###### ■対応

- ・ 石巻港区において、既存企業の拡張及び新規立地企業のニーズに対応できる用地を確保し、臨海型開発拠点としての機能強化を図る。

###### ■施設

工業用地 面積 87.1ha (うち 48.2ha 既設、38.9ha 工事中)



○新規立地企業等への対応  
 工業用地 面積 87.1ha  
 うち 48.2ha(既設)  
 うち 38.9ha(工事中)

## 5) 日常的な憩いと安らぎの場の拡充

### ①【仙台港区・塩釜港区・石巻港区・松島港区】

#### ■課題

- ・市民が水際線を利用できる水辺空間が少ない。
- ・みなとの憩いの場にふさわしい景観形成が求められている。
- ・港湾内に港湾就労者等が休憩・休息できる空間が少ない。

#### ■対応

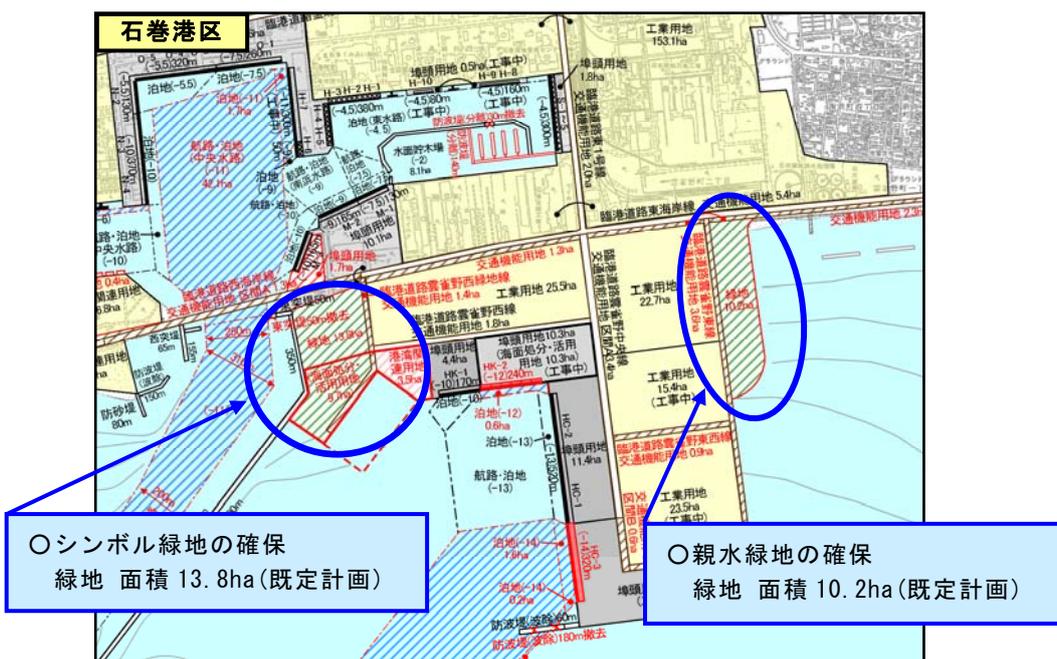
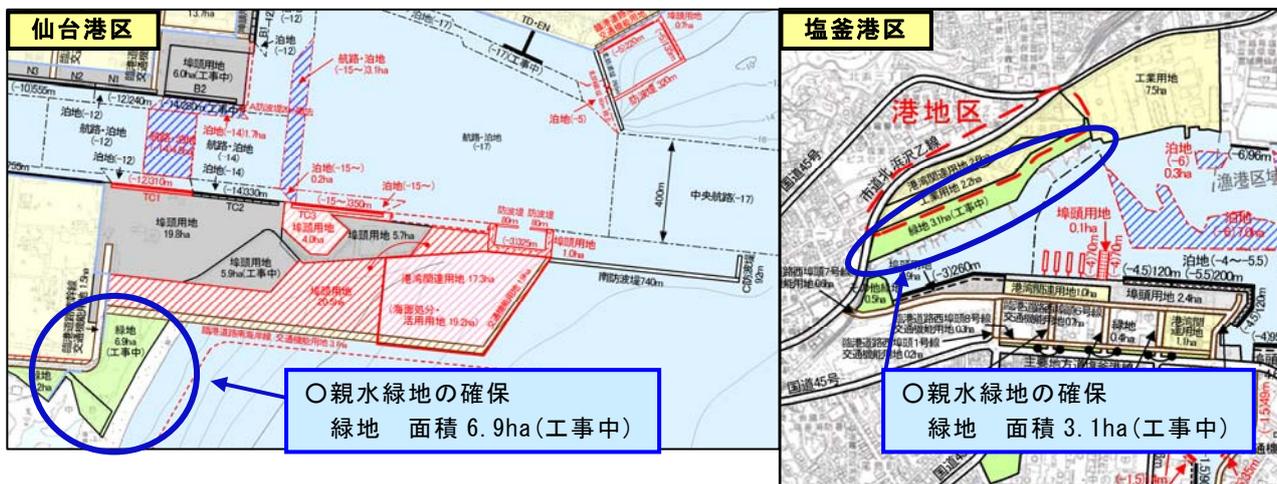
- ・快適な港湾環境を創造するため、地域住民が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出を図る。

#### ■施設

【仙台港区】緑地 6.9ha(工事中)

【塩釜港区】緑地 3.1ha(工事中)

【石巻港区】緑地 24.0ha [既定計画]



## 6) 観光・交流機能の強化

### ①【外内航クルーズ船】

#### ■課題

- ・ 仙台港区は、クルーズ船の受入のためにはRORO船との利用調整が必要となっている。
- ・ 塩釜港区は、観光客増加に向け、各港区と連携したクルーズ船の受入体制の強化を図っていく必要がある。
- ・ 石巻港区は、年々増加するクルーズ船の寄港に対し、ポートセールスの強化が必要である。



#### ■対応

- ・ 外内航クルーズ船の受け入れを拡充するとともに、海上ネットワーク機能を強化し、広域観光拠点「日本三景松島」への海上輸送網を拡充する。

#### ■施設

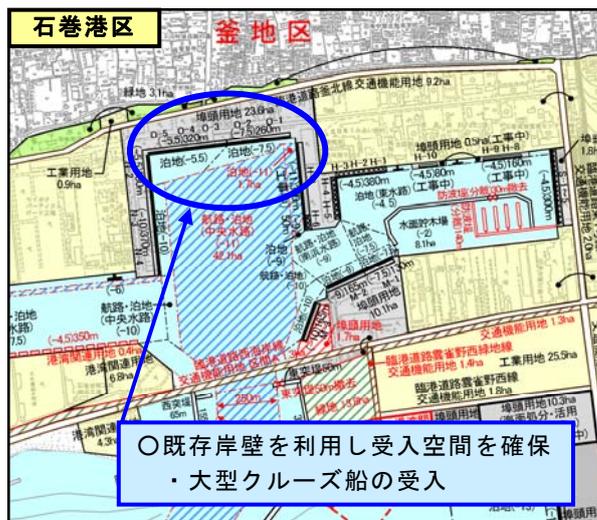
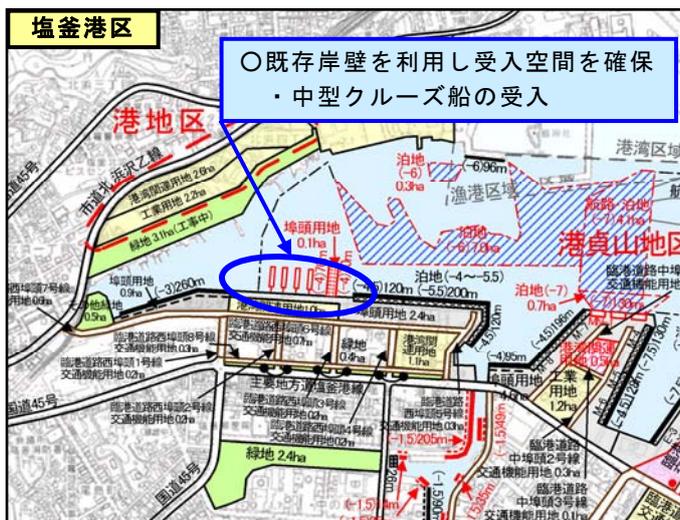
【塩釜港区】 中型クルーズ船の受け入れ空間の確保

【石巻港区】 大型クルーズ船の受け入れ空間の確保

東北各港のクルーズ船寄港回数

	H18	H19	H20	H21	H22
青森港	13	12	7	10	8
八戸港		1	1	1	2
久慈港					
宮古港	2	3	3	3	3
釜石港		2			3
大船渡港	2	2	2	5	3
仙台塩釜港	5	4	5	6	5
石巻港			2		1
能代港		2	2	1	
船川港	1	1	2	1	3
秋田港	5	5	3	5	6
酒田港	3	2	2	3	2
相馬港					
小名浜港		1		2	1
東北計	31	35	29	37	37

仙台港区クルーズ船接岸状況



## ②【観光船及び離島生活航路】

### ■課題

#### 【塩釜港区・石巻港区・松島港区】

- ・塩釜港区は、松島への海上輸送基地としての再整備、魅力ある観光拠点の形成及び観光資源との連携を図っていく必要がある。
- ・石巻港区は、南三陸観光や金華山観光の中継基地として受入体制の充実が必要である。
- ・松島港区は、各観光港とのネットワークを構築する必要がある。

### ■対応

- ・魅力ある観光拠点の形成に向け、観光船機能の強化及び離島生活航路の機能強化を図る。

### ■施設

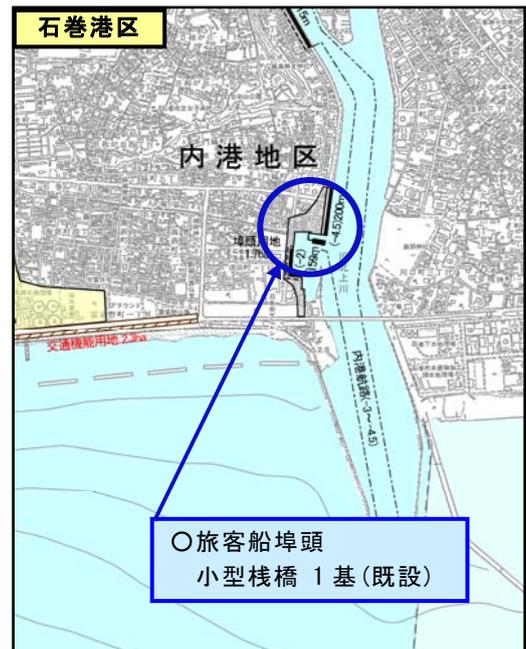
【塩釜港区】旅客船埠頭：小型栈橋 4 基、物揚場 水深 4m 延長 140m  
埠頭用地 0.1ha [既定計画]

【石巻港区】旅客船埠頭：小型栈橋 1 基（既設）

【松島港区】旅客船埠頭：小型栈橋 2 基（既設）



- 旅客船埠頭の再配置  
小型栈橋 4 基 (既定計画)
- 離島連絡船用栈橋の機能強化  
物揚場 水深 4m 延長 140m (離島連絡船用地)  
埠頭用地 0.1ha (既定計画)



- 旅客船埠頭  
小型栈橋 1 基 (既設)



- 旅客船埠頭  
小型栈橋 2 基 (既設)

## 7) プレジャーボートの集約・拠点化

### ①【塩釜港区・石巻港区】

#### ■課題

- ・塩釜港区、石巻港区及び松島港区には多くのプレジャーボートが係留されており、その多くが放置艇である。
- ・東日本大震災により、多くのプレジャーボートが流出し、現状及び今後の見通し等が不明であるが、今後の調査等による需要を踏まえた段階的な対応が必要である。

#### ■対応

- ・快適で適正なマリンレジャー活動の推進と、港湾利用の安全性の向上を図るため、港内に放置されているプレジャーボートの適切な収容を図る。

#### ■施設

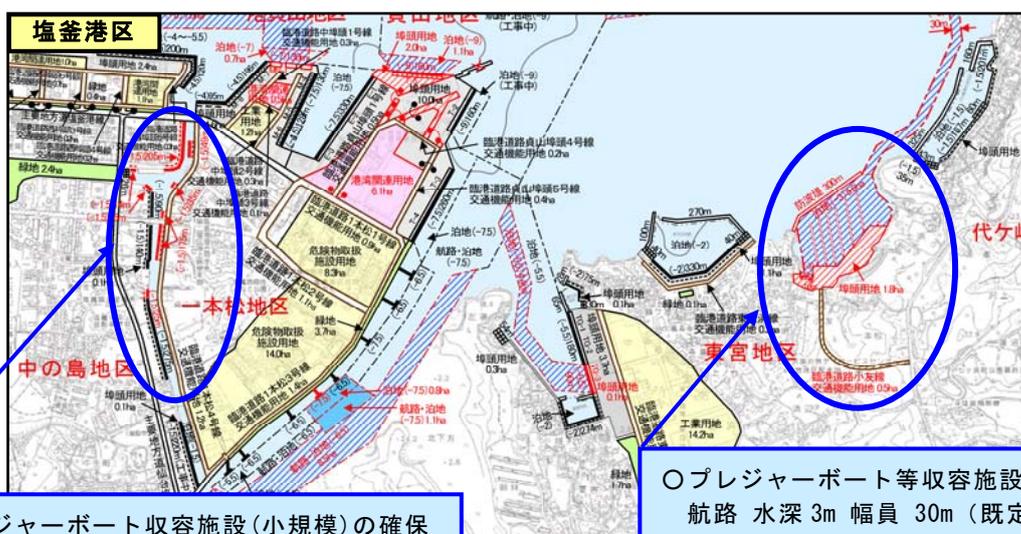
【塩釜港区】中の島：物揚場 水深 4.5m 延長 538m [既定計画]

東 宮：航路 水深 3m 幅員 30m、泊地 水深 3m 面積 5.6ha、防波堤 300m、

小型栈橋 7 基、埠頭用地 1.8ha、臨港道路小友線 2 車線 [既定計画]

【石巻港区】防波堤(分離) 140m、防波堤(分離) 30m 撤去、小型栈橋 4 基 [既定計画]

埠頭用地 0.3ha (既設)



○プレジャーボート収容施設(小規模)の確保  
物揚場 水深 1.5m 延長 538m(既定計画)

○プレジャーボート等収容施設の確保  
航路 水深 3m 幅員 30m (既定計画)  
泊地 水深 3m 面積 5.6ha (既定計画)  
防波堤 延長 300m (既定計画)  
小型栈橋 7 基 (既定計画)  
埠頭用地 1.8ha (既定計画)  
臨港道路小友線 2 車線 (既定計画)



○プレジャーボート収容施設の確保  
(水面貯木場の利用転換)  
防波堤(分離) 延長 140m (既定計画)  
防波堤(分離) 30m 撤去 (既定計画)  
小型栈橋 4 基 (既定計画)  
埠頭用地 0.3ha (既設)

## 8) 大規模地震防災体制の強化

### ■課題

#### 【大規模地震防災体制の強化】

- ・ 仙台港区は、大規模地震時の国際海上コンテナ機能の維持に向けた機能強化が求められている。
- ・ 塩釜港区及び石巻港区は、耐震強化岸壁の早期整備が求められている。

### ■対応

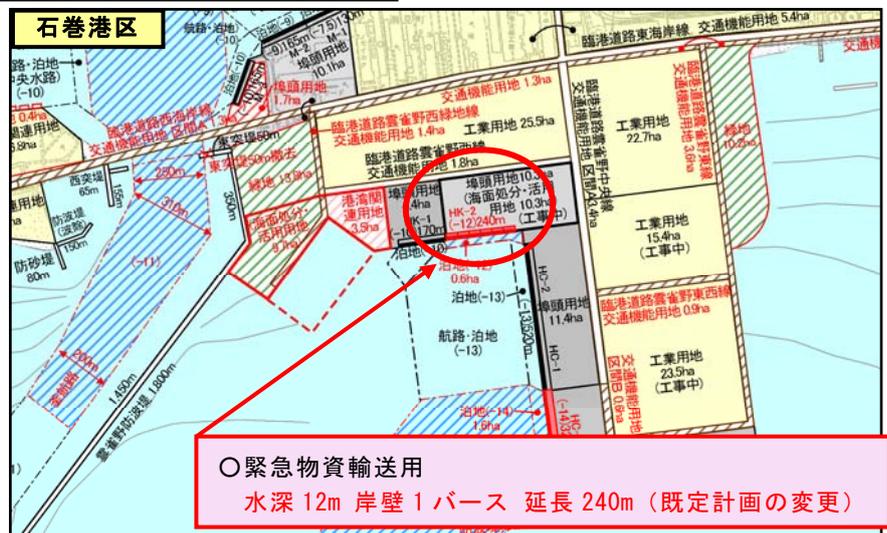
- ・ 大規模地震発生時における広域的な緊急避難、緊急物資輸送及び企業の経済活動を支えるため、大規模地震対策の強化を図る。

### ■施設

【仙台港区】水深 14m 岸壁 1 バース 延長 330m(国際物流機能維持用)[既設]  
 水深 12m 岸壁 1 バース 延長 240m(緊急物資輸送用)[既設]  
 水深 9m 岸壁 1 バース 延長 220m(緊急物資輸送用)[既設]

【塩釜港区】水深 9m 岸壁 1 バース 延長 160m(緊急物資輸送用)[既定計画]  
 水深 4m 物揚場 延長 140m(緊急物資輸送用)[既定計画]

【石巻港区】水深 12m 岸壁 1 バース 延長 240m(緊急物資輸送用)[既定計画の変更計画]



## 2. 利用、保全の考え方

### (1) 防災対策

#### 1) 地震対策

##### ① 地震対策施設の必要性

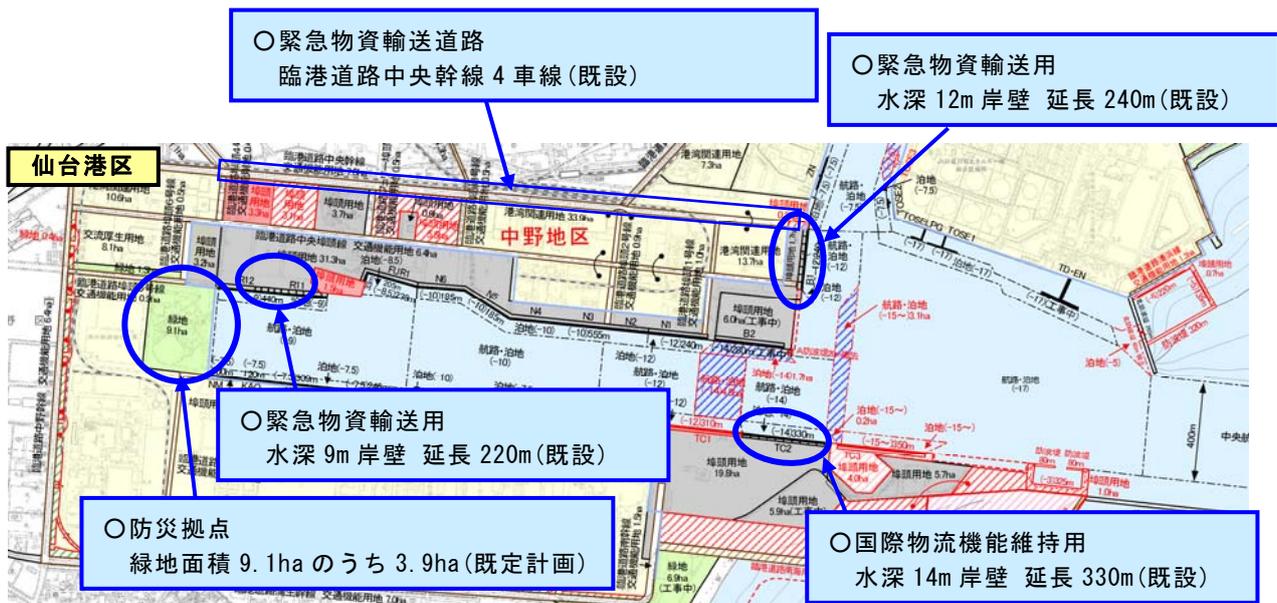
平成 23 年の東日本大震災を踏まえ、震災時の緊急物資輸送等に対応するための施設整備が急務となっている。

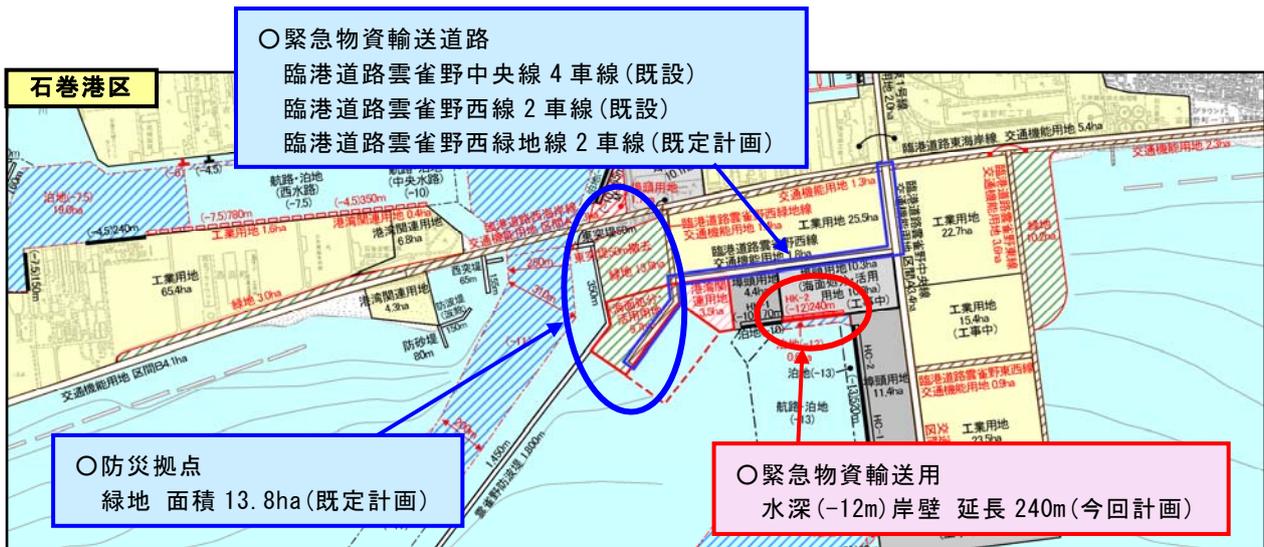
##### ② 必要な耐震強化岸壁及び関連施設の設定とその配置

震災時の緊急物資輸送岸壁については、「臨海部防災拠点マニュアル」(平成 9 年 3 月 運輸省港湾局(現国土交通省 港湾局))に基づき算定すると、耐震強化岸壁の必要バース数は以下のとおりである。

大規模地震対策施設計画

港区	緊急物資輸送用	国際物流機能維持用
仙台港区	水深 12m 1 バース 延長 240m(既設) 水深 9m 2 バース 延長 220m(既設)	水深 14m 1 バース 延長 330m(既設)
塩釜港区	水深 9m 1 バース 延長 160m(既定計画) 水深 4m 物揚場 延長 140m(既定計画)	
石巻港区	水深 12m 1 バース 延長 240m(今回計画)	





## 2) 津波防災対策

### ■ 課題

- ・津波防災対策(避難体制、避難路、津波防災施設等)が求められている。

### ■ 対策

#### ◇ 職住分離

- ・津波による浸水被害の恐れが少ない区域に住宅地域を配置する。

#### ◇ 多重防護

- ・海岸部の堤防だけでなく、内陸部の高盛土構造の道路等により多重的に防護する。

#### ◇ 海岸保全施設の復旧方針

「すべての人命を守る」という理念のもと「津波のレベル二つを設定」

#### ・津波防護レベル (津波レベル1)

数十年から百数十年に1度の津波を対象とし、海岸保全施設により人命及び資産を守る。

#### ・津波減災レベル (津波レベル2)

津波防護レベルをはるかに上回り、構造物による対策の限界を超過する津波に対して、人命を守るために必要な最大限の処置を行う。

### 3. 環境への影響と評価の概要

評価項目	予測及び評価
大気質	・今回計画においては既定計画から取扱貨物量は減少の計画である。また、今回計画で新たな工場等の立地計画はないことから、今回計画が周辺環境の大気質に与える影響は軽微であると考えられる。
騒音・振動	・今回計画による道路交通騒音を予測した結果、全ての予測地点において、道路交通騒音の要請限度を下回った。また、既定計画とほぼ同程度の騒音・振動レベルとなることから、今回計画が道路交通騒音・振動に与える影響は軽微であると考えられる。
悪臭	今回計画においては、新たな悪臭を発生させる施設の立地がないことから、今回計画が悪臭により与える影響はないものと考えられる。
潮流・水質	・今回計画においては、埋立計画地が防波堤及び岸壁により囲まれた水域の一部である。このため、周辺海域の流況に変化を及ぼす施設計画がないことや COD、T-N、T-P の濃度分布の変化が想定されないことから、今回計画が潮流・水質に与える影響は軽微であると考えられる。
底質	・今回計画においては、潮流や水質に与える影響が軽微であることや、現地調査結果より有害な物質等の溶出が無いことから、潮流や水質の変化並びに底質の攪乱等による底質への影響は軽微であると考えられる。
地形	・今回計画による潮流の変化は軽微であると予測されることから、今回計画による地形に与える影響は軽微であると考えられる。
生物	・今回計画は、埋立規模が既定計画に比べて減少すること、また、干潟域を直接改変するものではないこと、さらに、今回計画による大気質、潮流、水質及び地形に与える影響は軽微であると予測されることから、今回計画による生物に与える影響は軽微であると考えられる。
生態系	・今回計画による大気質、潮流、水質及び地形に与える影響は軽微であると予測されることから、今回計画による生物の生息生育環境に与える影響は軽微であり、生態系に与える影響は軽微であると考えられる。
景観	・今回計画では、自然景観資源や都市景観への直接の改変はなく、今回計画が景観に与える影響は軽微であると考えられる。
人と自然との触れ合い活動の場	・今回計画は、人と自然との触れ合い活動の場を直接改変するものではないこと、また、今回計画による大気質、潮流、水質及び地形への影響は軽微であると予測されることから、今回計画が人と自然との触れ合い活動の場に与える影響は軽微であると考えられる。
漁業	・今回計画による潮流、水質、地形及び海生生物に与える影響は軽微であると予測されることから、今回計画が漁業に与える影響は軽微であると考えられる。
文化財	・今回計画は、文化財が分布している地域を直接改変するものではないこと、また、今回計画による大気質、潮流、水質及び地形への影響は軽微であると予測されることから、今回計画が文化財に与える影響は軽微であると考えられる。

#### 4. 環境の総合評価

今回計画が周辺の環境に及ぼす影響について検討した結果、その影響は軽微なものであると考えられる。本計画の実施にあたっては、工法・工期等について十分検討し、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慎重に行うものとする。