

東京国際空港の4本目の滑走路（D滑走路）建設に係る 第2回建設発生土受入検討委員会の開催結果報告 記者発表資料

我が国航空ネットワークの拠点空港として極めて重要な位置を占めている東京国際空港（羽田空港）において、年間の発着能力を30.3万回(H19.9時点)から40.7万回に増強して、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上等を図る再拡張事業を進めています。その中核となる4本目の滑走路（以下：D滑走路）の整備を国の直轄事業として、24時間365日の昼夜連続施工で工事を進めています。

D滑走路工事においては、約100haに及ぶ空港島の埋立の材料として建設リサイクルの推進と、事業コストの縮減を図るため首都圏の工事等から発生する建設発生土を最大限有効活用する計画としています。

このため、建設発生土の受入にあたっては、学識経験者や関係自治体等から構成される「建設発生土受入検討委員会」（委員長 田中 洋行 北海道大学准教授）を設置するとともに、定期的に委員会を開催し、建設発生土の受入方法や品質確認等について意見を頂きながら進めて参りました。

平成21年3月13日（金）には第2回建設発生土受入検討委員会を別紙次第の通り開催し、建設発生土の受入を開始した平成20年7月から平成21年2月末までの受入状況について報告し、受入方法や品質確認上特段問題ないことが確認されました。

(http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/haneda/haneda/haneda_saikaku/hasseido/02_iinkai.html)

なお、委員会の審議を踏まえ、平成21年4月1日より、建設発生土の受入条件としている民間建設工事の土量規模について、1件工事あたり「10万m³以上」を「1万m³以上」に変更いたします。

平成21年3月30日（月）

国土交通省関東地方整備局 東京空港整備事務所

同時発表記者クラブ

竹芝記者クラブ 横浜海事記者クラブ 神奈川建設記者会
都庁記者クラブ 千葉県政記者クラブ 東京航空記者会

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所
D滑走路プロジェクト推進室 吉田・榊原・齋藤
住所 東京都大田区羽田空港3-5-7 メンテナンスセンターアネックス 5階
電話 03-5756-6582
HP <http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/haneda/>

東京国際空港D滑走路建設に係る建設発生土受入検討委員会 委員構成

委員会 区分	氏名等	所属
委員長	田中 洋行	北海道大学 大学院 工学研究科 准教授
委員	小倉 紀雄	東京農工大学 名誉教授
委員	渡部 要一	独立行政法人 港湾空港技術研究所 地盤研究領域 土質研究チームリーダー
関係者		羽田再拡張D滑走路建設工事共同企業体
関係者		株式会社 建設資源広域利用センター
関係者		関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会事務局 (関東地方整備局 企画部 技術調査課)
関係者		東京都 都市整備局 都市づくり政策部 広域調整課
事務局		関東地方整備局 東京空港整備事務所

第2回「東京国際空港D滑走路建設に係る建設発生土受入検討委員会」 議事概要

【開催日時】 平成21年 3月 13日（金） 15：00～16：15

【議題】 ・ 建設発生土の受入状況について
・ 建設発生土の品質確認結果について
・ 今後の予定について

【出席者】 田中委員長、小倉委員、渡部委員、
羽田再拡張D滑走路建設工事共同企業体、（株）建設資源広域利用センター、
関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会事務局、東京都、
東京空港整備事務所、財団法人港湾空間高度化環境研究センター

【開催場所】 東京空港整備事務所 分庁舎 5階A会議室

【資料】 資料-1 建設発生土の受入状況について
資料-2 建設発生土の品質確認結果について
資料-3 今後の予定について

1. 開会挨拶

2. 委員紹介

3. 委員長挨拶

4. 議 事

4-1 建設発生土の受入状況について

資料-1にて、建設発生土の受入状況について説明を行った。

委員：建設発生土の受入要領はどのように公開しているのか。

事務局：東京空港整備事務所のホームページに概要版として受入条件等を公開している。

委員：日常管理は受入場所で目視することとなっているが、化学性状や物理性状は事前に測定されていることが前提か。

事務局：化学性状や物理性状は、事前審査の段階で発生側にて試験が実施され、その結果を確認している。日常管理で実施する目視確認は見るだけであるが、汚泥なのか、第1種・第2種相当なのか、どれくらいの水分を含んでいるのか、粘土分を含んでいるのか概ね区別できる。また、受入場所においては、抜き取りで別途試験を実施し、受入基準を満足しているかチェックしている。

4-2 建設発生土の品質確認結果について

資料-2にて、建設発生土の品質確認結果について説明を行った。

委員 : 今後、揚土が本格的に始まると受入基準が厳しくなるが、細粒分含有率(以下、「F c」とする。)40%以下の建設発生土を受け入れるのか、また海中部でもF c 20%以下のものを受け入れているのか。

事務局 : 海中部には、F c 20%以下と40%以下の両方を受入れているが、F c 20%以下としても実際はF c 20%ぎりぎりが入ってくるのではなく、F c 10%前後が半分程度となっている。F c 40%以下でも同じような状況である。陸上部のみの施工になれば、F c 20%以下のみが対象となる。

関係者 : 揚土2が始まると重機による施工が始まり、F c 40%以下ではトラフィカビリティの面からダンプ走行ができない。海中部はトラフィカビリティが要求されないので、受入可としている。また、細粒分が多いと透水係数が小さくなり水の切れが悪くなり、島内の自然水位が上がることもある。シミュレーションの結果、海中部の埋立土の1割程度であれば島内水位は上がらないことから、海中部の一部にF c 40%以下が混じるのは問題ない。

委員 : 発生者にとっては、受入基準F c 20%以下よりF c 40%以下として持ってくる方が楽ではないのか。F c 20%以下は発生者にメリットがあるのか。

事務局 : F c 20%以下と40%以下では、事前審査に必要となる試験項目が異なり、F c 40%以下の場合は追加試験を要求している。

委員 : 海中部には、F c 20%以下と40%以下の建設発生土が利用可能であるが、資料—2の図—1及び2のデータは、陸上部及び海中部とに分けて整理されているのか。

事務局 : 資料—2の図—1は、受入基準F c 20%以下として陸上部と海中部に受入れした建設発生土、図—2は、受入基準F c 40%以下として海中部に受入れした建設発生土をまとめたものである。申請段階でF c 40%以下の扱いであっても、実際は20%以下のデータが含まれており、この程度の細粒分のバラツキがある。

4-3 今後の予定について

資料—3にて、今後の予定について説明を行った。

委員 : 450万m³の調達量に対し、不足する見込みの建設発生土量は約200万m³との説明があったが、現在首都圏ではどのくらいの建設発生土が発生しているのか。

関係者 : 東京都、埼玉県及び神奈川県で、公共及び民間工事あわせ年間約1,700万m³程度であり、それに千葉県を加えると、おおよそ年間約2,000万m³が1都3県からの

建設発生土量と考えられる。

関係者 : 羽田の埋立で求められている土質は受入条件が厳しいので、自治体の工事から出てくる建設発生土では合致するものが少ないと思われる。そこで、今度は民間工事への門戸をさらに開こうとしているが、民間工事はコスト優先のため、出口でしっかり管理を行わないと品質が劣るものが入ってくる可能性があり、注意を怠ってはいけない。

委員 : 民間工事からの受入条件を1件工事あたり10万m³から1万m³に変更すれば、受入土量がいっくらかは増えるのか。

事務局 : 現時点ではどこまで増えるかということとは分からない。ただし、受入条件のボリューム制限を小さくすると新たな参入者が入りやすくなるので、しっかり品質確認しなければならない。

関係者 : とにかく受入基準の中で、F c 20%以下を満足することが一番厳しい。空港用地造成のために必要な品質であることは理解しているが、F c 20%以下では、対象土は砂そのものになるため、限られた工事現場からしか出てこないのが現実である。

委員 : 事務局としては、資料に示す通り10万m³を1万m³に変更して、広く広報し、受入土量を増やしていきたいとのことですね。

事務局 : 羽田空港の積出棧橋も供用を開始し、日々の受入土量も多くなってきたことから、HP等を活用し、更なる情報発信を図りたい。

委員 : 今回の受入条件変更は大きな方針変更と思われるが、委員会としては、規模が小さくなれば、中小の業者からの建設発生土が入ってくる可能性も増すので、品質確認がこれまでどおり確実に実施されることを要請する。

事務局 : これまで通り、しっかりチェックを行っていく。

以上。