

東京国際空港（羽田空港）周辺海域における 貧酸素の状況について(その2)

トピックス

東京国際空港（羽田空港）の4本目の新たな滑走路となるD滑走路の建設工事は、護岸埋立工事に使用する岩ズリ・山砂を、トレミー船(図1)などを使用し、極力濁りを発生させない方法で施工するとともに、埋立部外周護岸を石積みの緩傾斜護岸にするとともに環境共生型消波ブロック(図2)を設置するなど、東京湾の水環境に与える影響を極力低減する施工方法と環境に配慮した構造を採用して工事を進めています。また、工事による水環境への影響を把握する為に環境監視計画「工事中」に基づき環境監視を毎日実施しています。

今回は、8月6日付のトピックス(貧酸素の状況について)¹に引き続き、羽田空港周辺海域(図3)において、例年魚介類の生息が困難と考えられている溶存酸素(DO)濃度3mg/l以下の非常に低いDO濃度(貧酸素の状況)が観測されている8月の観測結果(図4、5)を報告します。

影響評価点²のうち、多摩川の河口に位置し、その影響を受けやすいSt.A(水深約8~10m)の底層(海底面+1.0m)では、0.1~7.3mg/lの変動の大きいDO濃度を観測し、羽田沖の東側に位置するSt.B,C,D,E(水深約1.7~2.5m)の底層では、貧酸素の状況を毎日観測しました(魚介類の生息が困難と考えられる)。羽田沖の北側に位置するSt.F(水深約1.1~1.2m)の底層においても、8月5日(4.1mg/lを観測)以外は、貧酸素の状況を毎日観測しました。

全影響評価点の表層(海面-0.5m)では、毎日3mg/l以上(3.5~18.7mg/l)を観測しました。同評価点の中層(海面-5.0m)では、0.1~9.3mg/lを観測し、特に水深の浅いSt.A,Fでは、高い頻度で貧酸素の状況が観測されました。

また、バックグラウンド³点St.2,19,20,23,25の底層においても、影響評価点と同様の貧酸素の状況を確認しています。

D滑走路の建設工事の施工にあたっては、今後も確実な環境監視と細心の注意を払って工事を進めていきます。

1 http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/haneda/haneda/haneda_saikaku/topics/pdf/no-025.pdf

2 影響評価点：工事による周辺海域への影響を評価する目的の調査点(6点)

3 バックグラウンド点：工事の影響が及ばない海域で、影響評価点と比較する目的の調査点(6点)

平成20年9月18日

国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所

お問い合わせ先

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 竹田・近藤・中島
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 03-5756-6575
HP <http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/haneda/>



筒状の管を海底面付近まで挿入し、管の中に護岸埋立工事に使用する岩ズリ・山砂を徐々に投入することにより、濁りの発生を抑制できる

図1 トレミー船による施工状況(8月21日)



海藻の根の付着機能が高い凹凸を付けた環境共生型消波ブロックで護岸を被覆することにより、稚魚の生育場となる藻場の造成を促進し、漁礁や生物の付着場所としての効果も期待できる

図2 環境共生型消波ブロックの製作状況



図3 環境監視地点

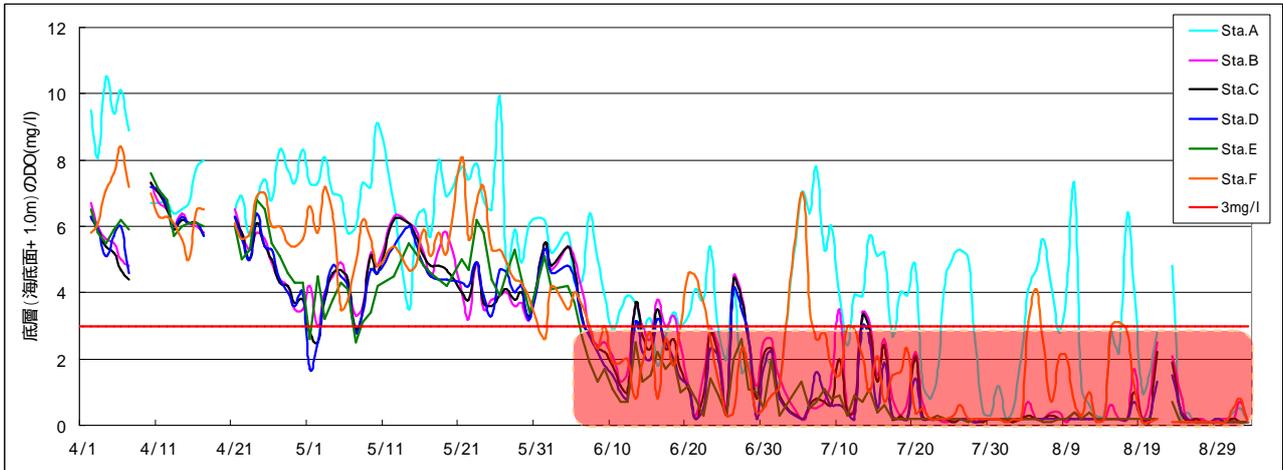


図4 羽田空港周辺海域の底層(海底面 + 1.0m)における溶存酸素(DO)濃度の観測結果(4~8月)
 ■ : 貧酸素の状況
 DO濃度: 水中に溶解している酸素のことで、濃度は単位容積あたりの酸素量 (mg/l) で現す

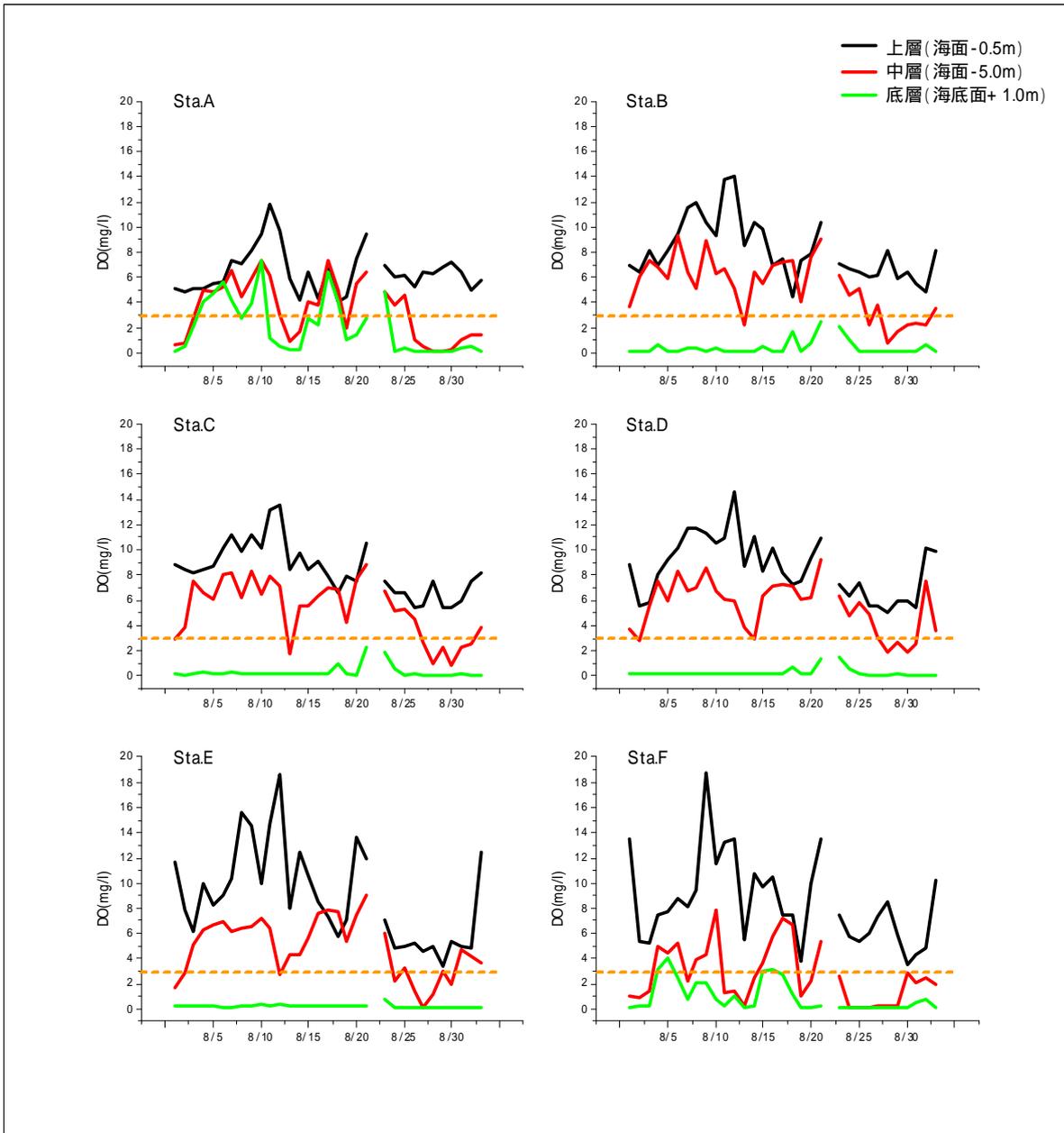


図5 羽田空港周辺海域における8月の溶存酸素(DO)濃度の観測結果