東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書の概要

平成16年10月

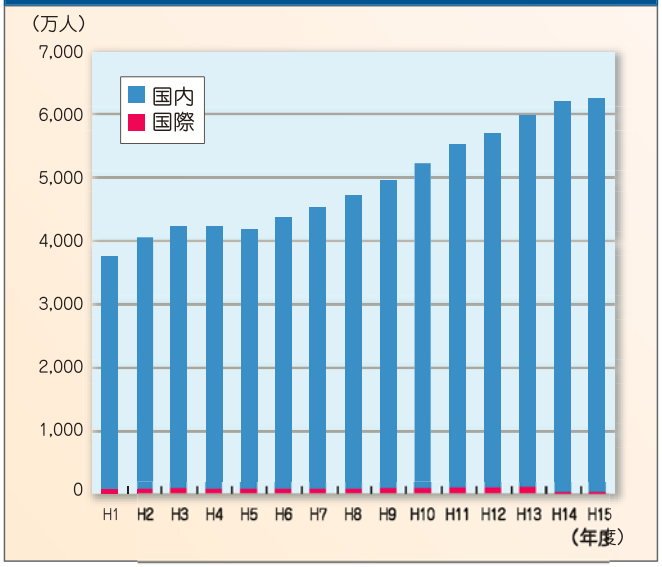
国土交通省関東地方整備局
国土交通省東京航空局

東京国際空港（羽田空港）の現状

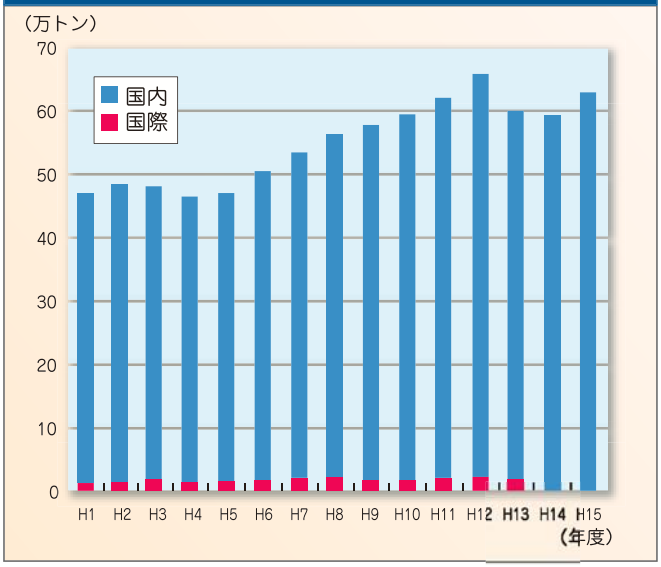
羽田空港は現在、国内48の空港と結ばれ、1日約391便が就航しています。平成15年度の実績では、国内航空旅客の約60％にあたる約6,196万人が利用しており、貨物の取扱量も約63万トンと、我が国の旅客・貨物両面における拠点空港として重要な位置を占めています。

また、24時間運用であるC滑走路を活かした羽田空港の有効な活用が求められる中、平成13年2月からは深夜早朝発着枠を利用して国際チャーター便が運航されています。

乗降客数の推移



貨物取扱量の推移



※統計データは、空港管理状況調書（国土交通省）による。
※成田空港の暫定平行滑走路供用開始（H14.4.18）に際し、羽田空港発着の国際定期便は全て成田空港発着に移行したため、平成14年度以降の国際乗降客数及び国際貨物取扱量が大幅に減少。

羽田空港再拡張事業の経緯

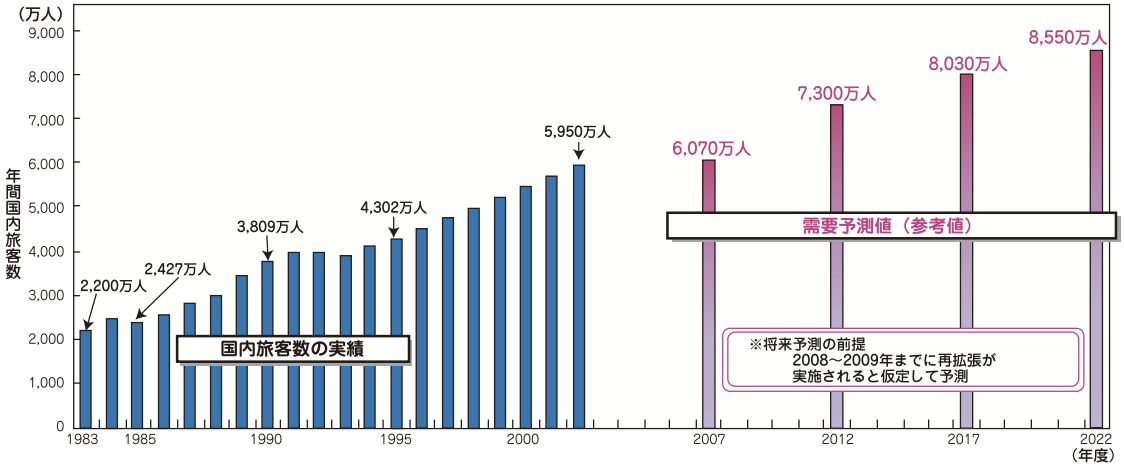
平成12年　9月	首都圏第3空港調査検討会の設置 （座長：中村英夫　武蔵工業大学教授）
13年　7月	第6回首都圏第3空港調査検討会 ●羽田空港再拡張が、既存ストックの有効活用、アクセス等の観点から大きな優位性があるため、これを優先して推進する。
13年 12月	国土交通省が「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を決定
14年　3月	羽田空港再拡張事業工法評価選定会議の設置 （座長：椎名武雄　日本アイ・ビー・エム株式会社最高顧問）
14年　6月	閣議決定「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」 ●財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。
14年 10月	第6回羽田空港再拡張事業工法評価選定会議（報告書とりまとめ） ●三工法とも致命的な問題はなく、工費・工期についても大きな差は認められない。 ●工費・工期の確実性を担保するため、設計・施工一括発注方式を提案
16年　3月	平成16年度予算成立（事業化のための予算を計上）
16年　5月	浦安市街地上空の飛行を回避するため、新滑走路の方位を変更
16年 10月	東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書を公告、縦覧開始

羽田空港再拡張事業の目的

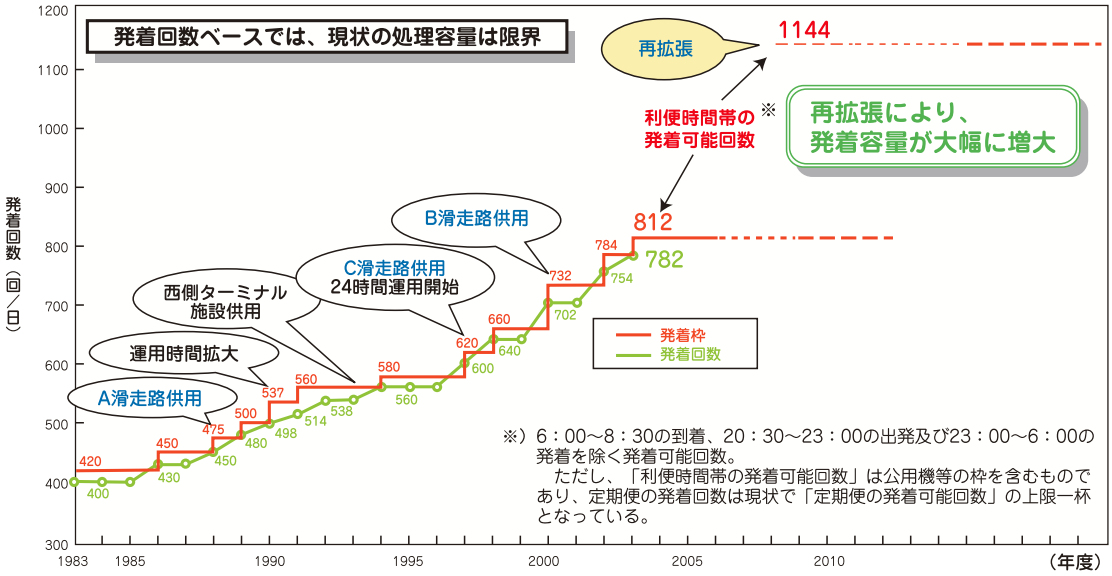
羽田空港は、国内航空旅客の約60％が利用する国内航空輸送ネットワークの要であり、今後さらに国内航空需要の増大が見込まれる中、既にその能力の限界に達しています。

本事業は、羽田空港に４本目の滑走路を新設し、年間の発着能力を現在の28.5万回から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を図るとともに、その発着余裕枠を活用して国際定期便の就航を可能とするものです。

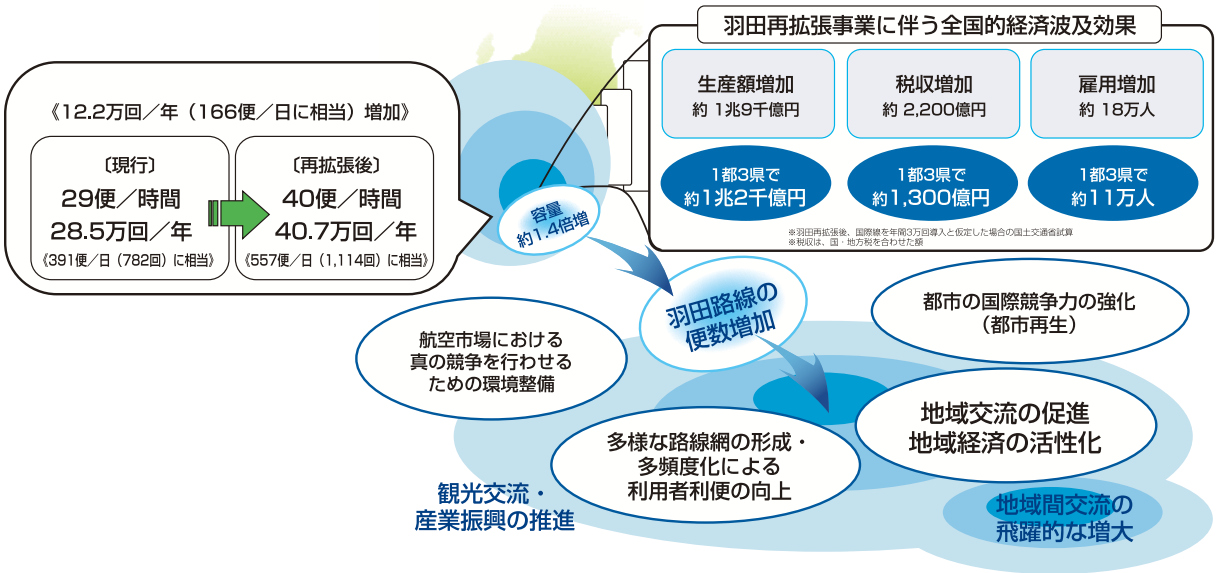
羽田空港の国内旅客数の実績及び将来予測



羽田空港の発着回数



羽田空港再拡張事業の効果



羽田空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書について

羽田空港再拡張事業は環境影響評価法（平成9年法律第81号）第2条第2項に規定する「第一種事業」に該当することから、環境影響評価法に基づき環境影響評価手続きを実施します。

このたび、環境影響評価法第5条の規定に基づく環境影響評価方法書を作成しました。その概要は次のとおりです。

羽田空港再拡張事業の内容

＜事業者の名称＞

国土交通省関東地方整備局
国土交通省東京航空局

＜事業の内容＞

本事業は、東京都大田区羽田空港及びその地先（右図参照）において、埋立・桟橋組合せ構造（左下図参照）を前提とし、滑走路の新設を行うとともに、滑走路の新設に伴い必要となる既存施設の移設等を実施するものです。

また、PFI手法等により、民間活力を導入して現空港用地内に国際線ターミナルビル、駐車場、エプロン等を新設します。

○事業の種類

・滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更
・公有水面の埋立て

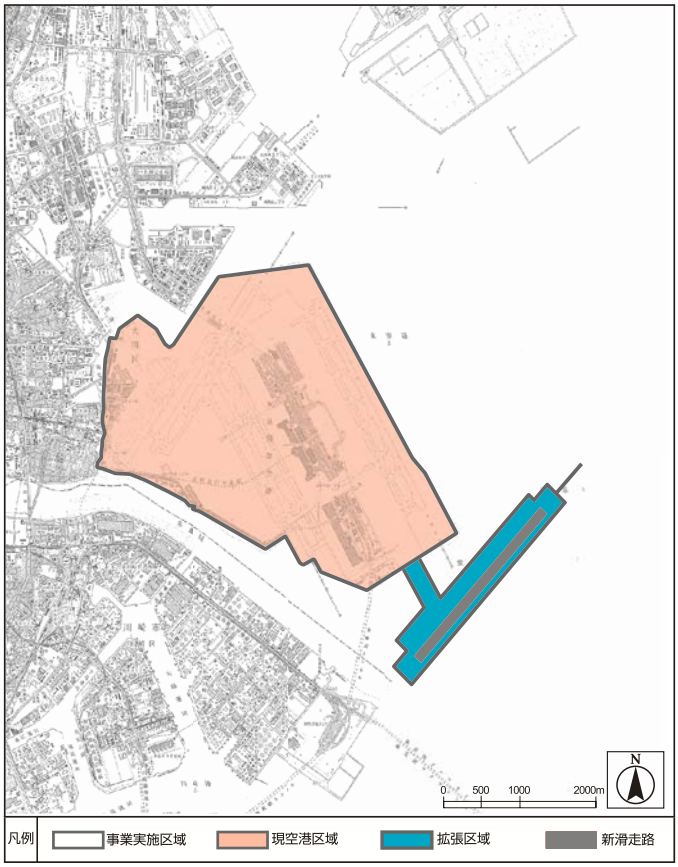
○事業の規模

・新設する滑走路の長さ：2,500m
・公有水面の埋立て：約100ha

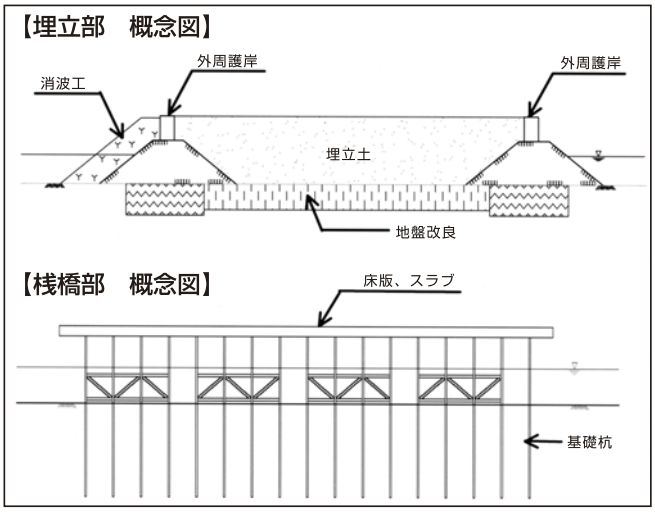
○利用を予定する航空機の種類

大型ジェット機、中型ジェット機、
小型ジェット機等

▼ 対象事業が実施されるべき区域の位置



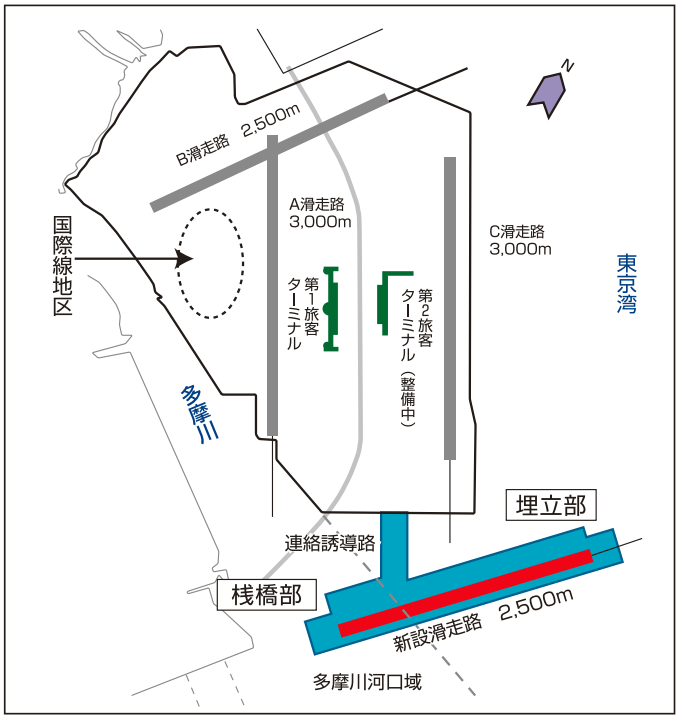
▼ 埋立・桟橋組合せ構造の概念図



埋立・桟橋組合せ構造は、関西国際空港、中部国際空港等の我が国の海上空港の建設に数多く用いられ実績のある埋立構造に、多摩川の河川流の透過を確保するために、桟橋構造を組合せたものです。

※羽田空港再拡張事業工法評価選定会議報告書及び会議資料をもとに作成

▼ 羽田空港再拡張概略図



▼ 羽田空港　飛行ルート概念図

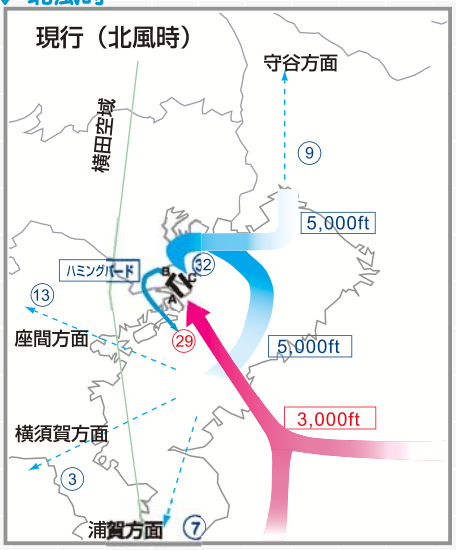
現行

凡　例

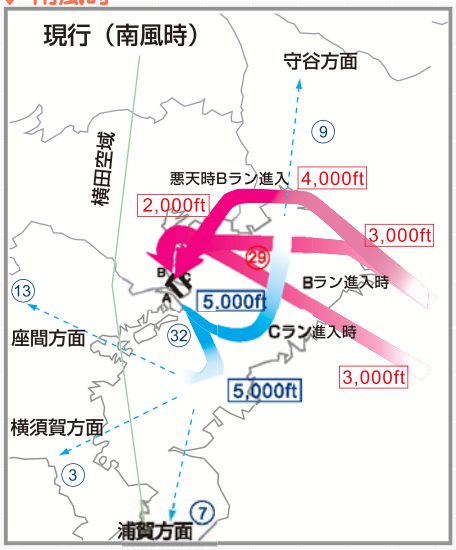
出発ルート

到着ルート

▼ 北風時



▼ 南風時



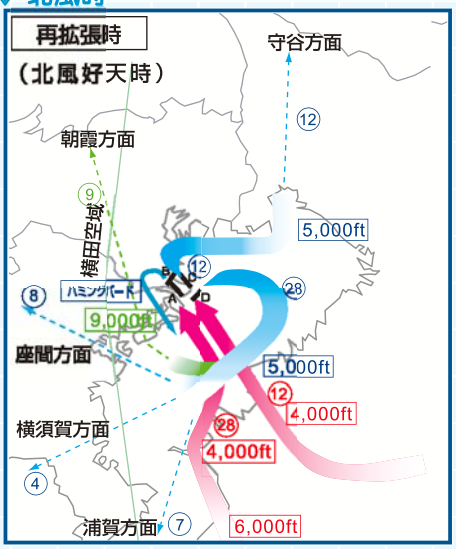
再拡張後

凡　例

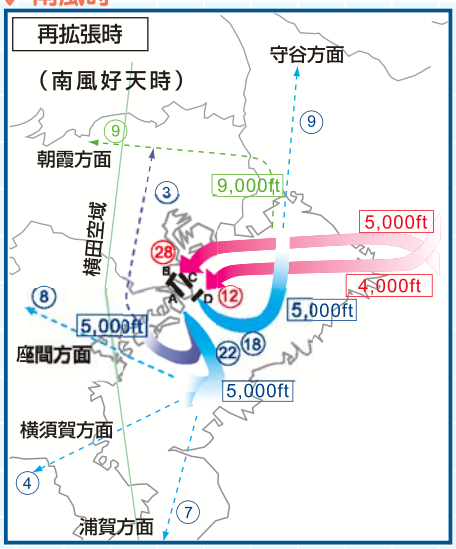
出発ルート

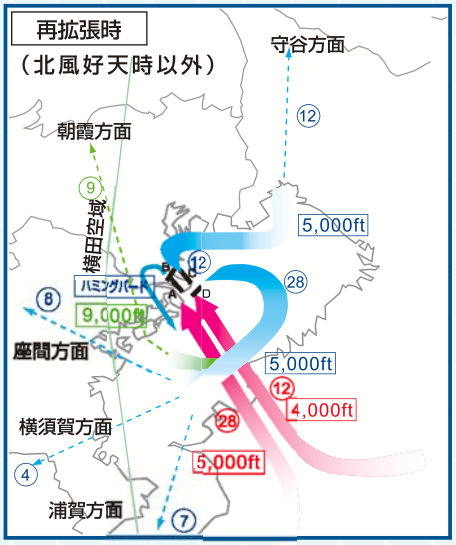
到着ルート

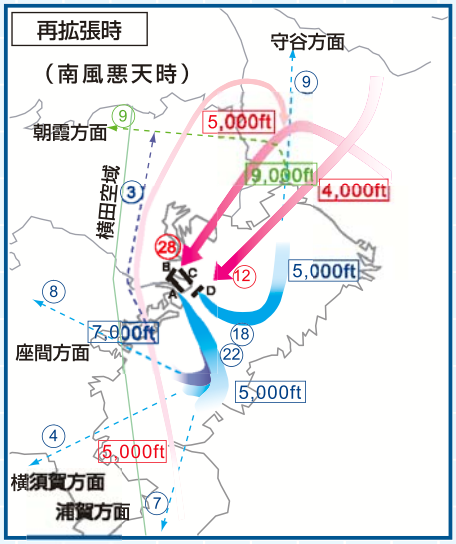
▼ 北風時



▼ 南風時







※注1：○の数字は、一日の平均的な運用での1時間あたりの機数を示したものであり、試算値です。
※注2：1時間あたりの機数、使用する滑走路は、気象状況、時間帯、交通量に応じて変化します。
（飛行ルートは、一定高度以上は、分散するため、平均的なものを示しています。）

環境影響評価の項目の選定

＜環境影響評価実施にあたっての考え方＞

本事業を実施する区域は、一部で住居系地域と隣接していますが、その大半は工業地域や準工業地域といった工業系の用途地域に囲まれ、その地域以遠に住居系地域が存在しています。周辺地域の航空機騒音や大気の環境についてみると、昭和59年度よりスタートしている沖合展開事業の実施に伴い、飛行経路や大気汚染物質の発生源となる空港関連施設が海側に移動し、航空機騒音や空港から発生する大気汚染物質の内陸への影響は軽減されました。しかしながら本事業を実施することにより、滑走路が増設され、新たな飛行ルートが設定されるとともに、航空機の離発着容量が増大することや、周辺地域において、大気質の一部で環境濃度の高いものもあることから、事業の実施による航空機騒音や大気汚染の影響を十分に考慮する必要があります。

また、本事業を実施する区域は、東京湾の西側の海岸線に沿った海域にあり、多摩川の河口域であるとともに東京港に河口をもつ他の河川流が流入する場所にあたります。海域環境についてみると、東京湾は富栄養化の状態にあり、事業実施区域周辺を含む東京湾奥部は春季から秋季にかけて赤潮や青潮が発生する海域です。また、事業実施区域周辺には天然記念物や学術上重要な地形及び地質に該当するものはみられませんが、造成された浅場等が存在しています。従って、事業の実施により、河川水の拡散や海水の流れの状況が変化し、周辺海域の水質や浅場等の地形に影響を与える可能性があるとともに、それにより周辺海域の生物の生息場、生息状況に対して影響を与える可能性が考えられることから、これらについて十分に考慮する必要があります。

以上のことから、本事業における環境影響評価の実施にあたっては、事業実施区域周辺を中心として、大気質、騒音、流況、水質、底質、動植物、生態系などの環境現況について現地調査の実施により詳細に把握するとともに、既存資料を活用し、より広い範囲についても考慮しつつ、予測等の検討を行うこととします。

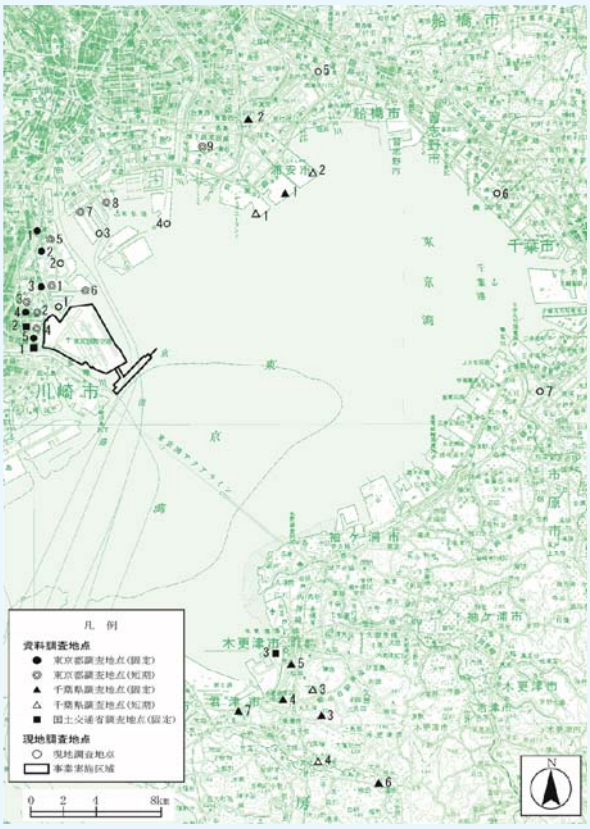
▼ 環境影響評価の項目

環境要素の区分				影響要因の区分	工事の実施					土地又は工作物の存在及び供用				
					飛行場			埋立		飛行場				埋立
					造成時の施工による一時的な影響	建設機械の稼動	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	護岸の工事	埋立ての工事	飛行場の存在	航空機の運航	飛行場の施設の供用	飛行場を利用する車両のアクセス道路走行	埋立地の存在
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質	窒素酸化物			●	●		●		●	●	●	
			粉じん等		●		●		●					
			浮遊粒子状物質			●	●		●		●	●	●	
			光化学オキシダント								●	●		
		騒音	建設作業騒音			●			●					
			道路交通騒音				●		●				●	
			航空機騒音								●			
		低周波音									●			
		振動	道路交通振動				●		●					
		電波障害									●			
		悪臭	悪臭の程度		●				●					
	水環境	水　質	水の汚れ　化学的酸素要求量							●				●
			水の汚れ　全窒素、全燐							●				●
			水の汚れ　溶存酸素							●				●
			水の汚れ　その他							●				●
			土砂による水の濁り		●				●					
		底　質			●				●	●				●
		流　況								●				●
	土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	海岸地形							●				●
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	動　物	水生動物	動物プランクトン、底生生物、魚介類、魚卵・稚仔魚等		●				●	●				●
		陸生動物	鳥類		●				●	●	●			●
	植　物	水生植物	植物プランクトン等		●				●	●				●
	生態系		地域を特徴づける生態系		●				●	●				●
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	景　観		主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観							●				●
	人と自然との触れ合いの活動の場		主要な人と自然との触れ合いの活動の場		●				●	●				●
環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等		建設工事に伴う副産物		●			●						
			施設の供用に伴い発生する一般廃棄物及び産業廃棄物									●		
	温室効果ガス等		二酸化炭素等			●	●		●		●	●		

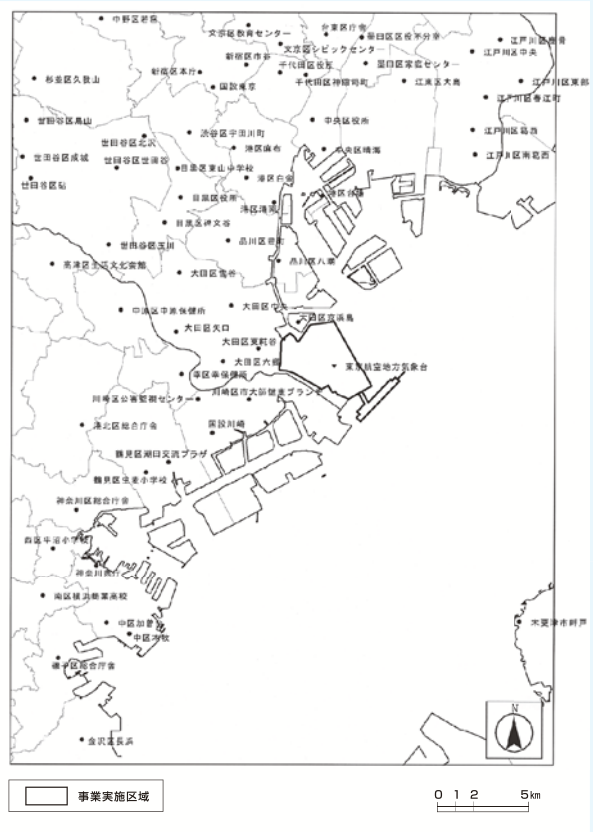
※ ● は環境影響評価項目として選定したものを示す。

▼ 環境影響評価の項目の調査地点（抜粋）

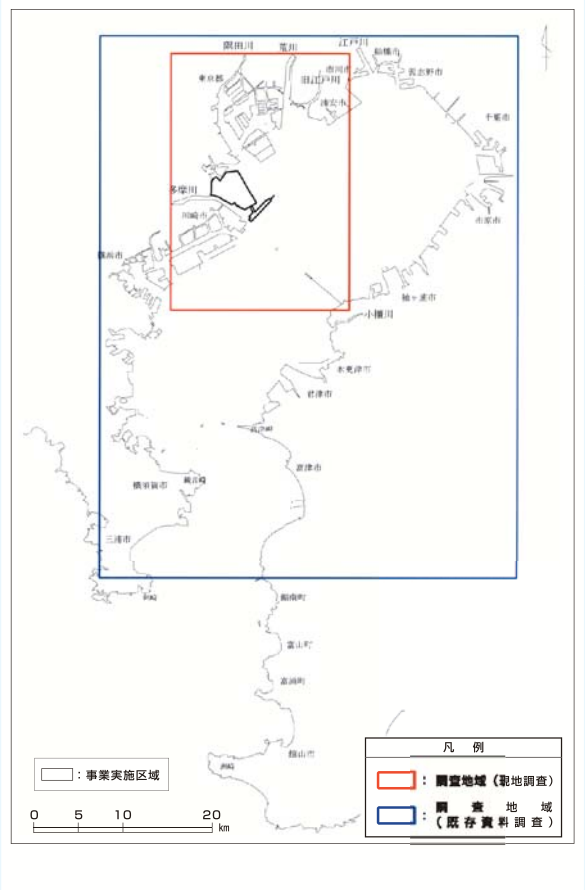
【航空機騒音の調査地点（現地調査）】



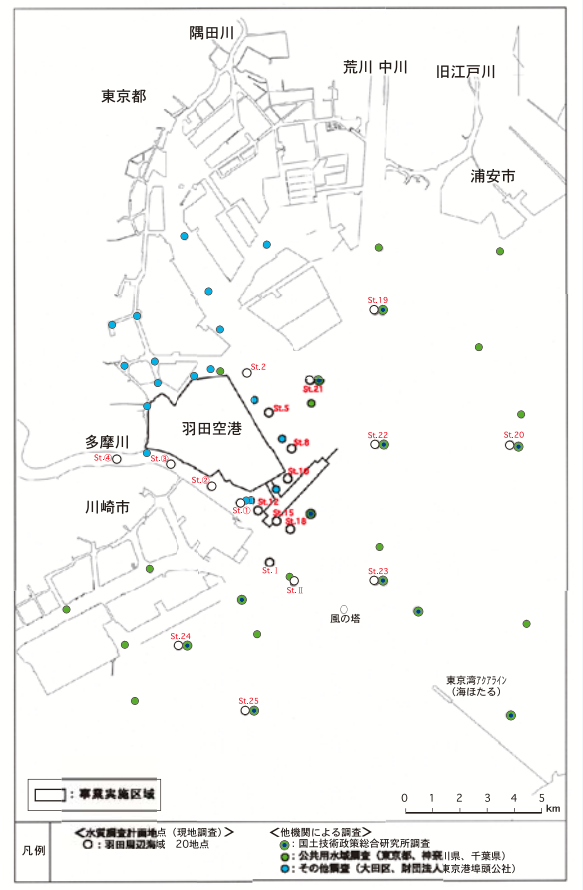
【大気質の調査地点（既存資料調査）】



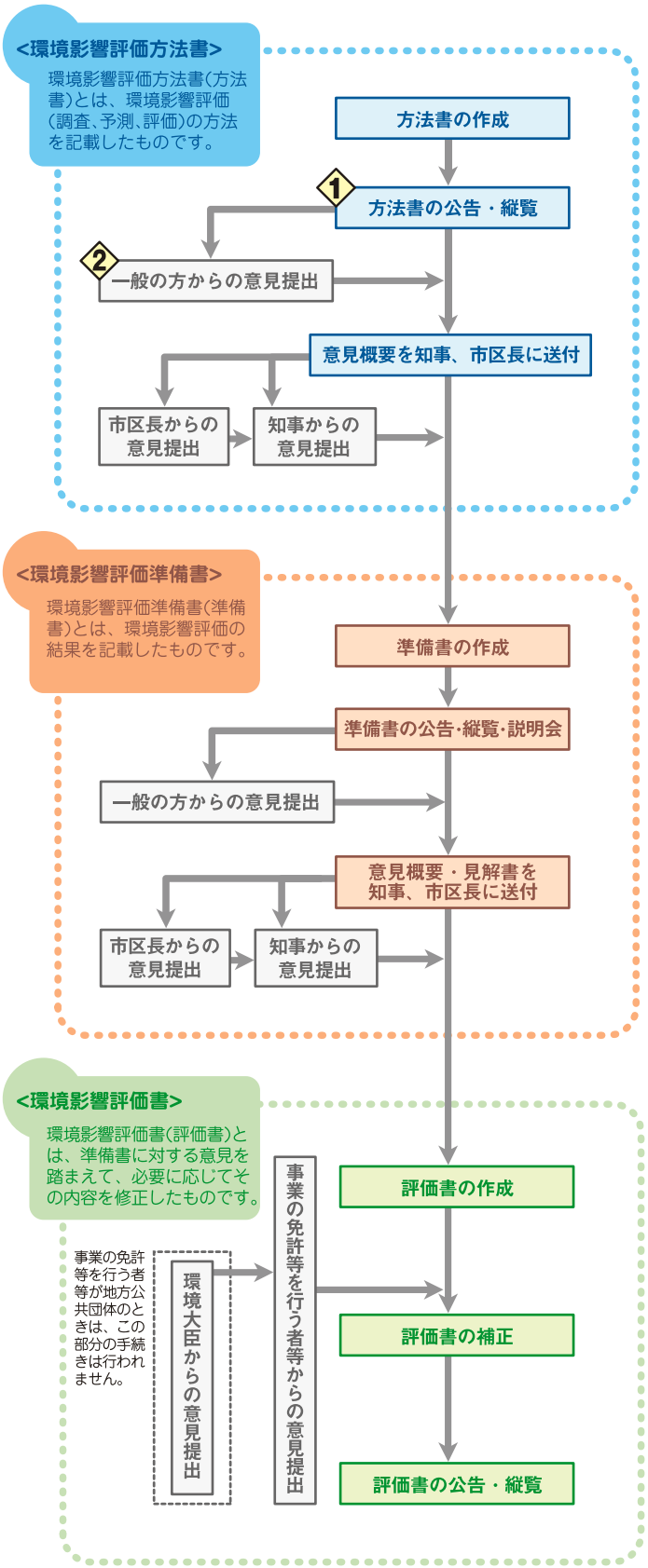
【水質、底質、流況、水生動物及び水生植物の調査地域（現地調査及び既存資料調査）】



【水質の調査地点（現地調査）】



羽田空港再拡張事業に係る環境影響評価の手続き



1 環境影響評価法第7条の規定に基づく方法書の縦覧については次のとおりです。

＜縦覧場所及び縦覧時間＞

縦覧場所は、関東地方整備局港湾空港部首都圏空港調査課、東京航空局飛行場部首都圏空港整備調整課の他、下記の ＜対象事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域の範囲＞ に示す地方公共団体の施設等があります。

縦覧場所及び縦覧時間については、以下のものに掲載しています。

・官報（平成16年10月29日）
・関東地方整備局ホームページ
（http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/menu.htm）
・東京航空局ホームページ
（http://www.mlit.go.jp/tokyo_cab/）

＜対象事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域の範囲＞

東京都江東区、品川区、大田区、江戸川区、
神奈川県川崎市、
千葉県千葉市、市川市、船橋市、木更津市、市原市、君津市
及び浦安市

＜縦覧期間＞

平成16年10月29日～平成16年11月28日

2 環境影響評価法第8条第1項の規定に基づく一般の方からの意見提出については次のとおりです。

＜意見の提出＞

方法書について環境の保全の見地からの意見を有する者は、意見を書面により提出できます。

＜意見書の提出に必要な事項＞

意見書には次に掲げる事項を記載願います。

1） 意見書を提出しようとする者の氏名及び住所
（法人その他の団体にあってはその名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地）
2） 意見書の提出の対象である方法書の名称
3） 方法書についての環境の保全の見地からの意見

意見は日本語により、意見の理由を含めて記載願います。

＜提出期間＞

平成16年10月29日～平成16年12月13日

＜提出先＞

関東地方整備局港湾空港部首都圏空港調査課
東京航空局飛行場部首都圏空港整備調整課

国土交通省関東地方整備局
港湾空港部首都圏空港調査課
〒231-8436 神奈川県横浜市中区北仲通5-57
TEL 045-211-7423

国土交通省東京航空局
飛行場部首都圏空港整備調整課
〒102-0074 東京都千代田区九段南1-1-15
TEL 03-5275-9298

R100
古紙配合率100%再生紙を使用しています