

縦覧用

11

11

見 解 書

新 島 空 港 整 備 事 業

昭和 59 年 8 月

東 京 都

1 総 括

1.1 事業者の氏名及び住所

氏名：東京都 代表者 東京都知事 鈴木 俊一

住所：東京都千代田区丸の内三丁目5番1号

1.2 対象事業の名称

新島空港整備事業

〔飛行場の設置〕

1.3 対象事業の内容の概略

当事業は現在の新島本村村営の飛行場外離着陸場を東京都管理の第三種空港として整備するものであり、その計画の概要は表-1のとおりである。

表-1 空港整備計画の概要

項 目 \ 年	現 状 (昭和58年)	昭和62年	昭和72年
旅 客 数 (千人/年)	14	39	51
就 航 機 材 (乗客)	BN-2A アイランダー (9人)	DHC-6 ツインオッタ ー (19人)	DHC-6 ツインオッタ ー (19人)
離着陸回数 (回/日)	6	10	12
滑 走 路 諸 元 (m)	800×25	800×25	800×25
事業区域の面積 (m ²)	181,269	175,000	

1.4 意見及び事業者の見解の概略

評価書案について、新島本村長からの意見が提出された。

また、公聴会においては、公述人3名から意見が述べられた。

これらの主な意見と事業者の見解の要旨の概略は、表-2のとおりである。

表-2 主な意見の要旨と見解の要旨の概要

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 要 旨
学校、診療所については、航空機騒音が異常に高い場合を想定して、空港整備計画の中で防音装置等の処置を講ずべきではないか。	新島空港周辺は環境基準の適用を受けないが、新島中学校等については、空港供用後実態を調査し、必要に応じ関係機関と協議の上騒音対策等適切な環境保全措置を講ずることになっている。
25人～30人乗りの航空機の導入は考えられないか？ これにより離着陸回数が少なくて済み、騒音も小さくなり、事故率も下がると考えられる。	25人～30人乗りの航空機は、現在、日本のどの航空会社も採用していない。新島については、今後の利用客の動向により航空会社はその導入について検討することも考えられる。
新島の交通は、特に冬期においては、非常に不便である。 新島の発展あるいは交通の便利さを考えると、多少の騒音はやむを得ないのではないか。	新島空港は地域振興を図ることを目的に計画されたものであり、当初63年完成を1年繰り上げ62年完成の予定である。 なお、騒音についても、極力軽減させるため滑走路を東側に110m移設することになっている。

2 対象事業の目的及び内容

2.1 事業の目的

新島空港の整備事業の目的は次のとおりである。

(1) 空港施設の改善

現在、新島では飛行場外離着陸場により航空機の離着陸が行われているが、その施設規模（舗装、航空保安施設、ターミナル施設）は十分とはいえない。

したがって、航空機離着陸の安全性及び利便性を向上させるために空港整備法による東京都管理の第三種空港として整備する。

(2) 民生の安定

新島の生活物資は主に海運にたよっているが、海が荒れると欠航し、生活物資の欠乏、本土への移動に支障が生じることがある。このため空港を整備することによって、本土との交流をいっそう強め、もって民生の安定をはかる。

(3) 地域経済の発展

高級果物・高級魚介類などの生鮮品輸送に道を開き、農・漁業産業の振興に寄与するとともに、訪島者増大により観光業、飲食業等の地域の主要経済を発展させる。

2.2 事業の内容

2.2.1 位置及び区域

事業位置は東京都新島本村字川原にあり、その区域は図2-1に示すとおりである。なお、滑走路の標点の標高は29.5mである。

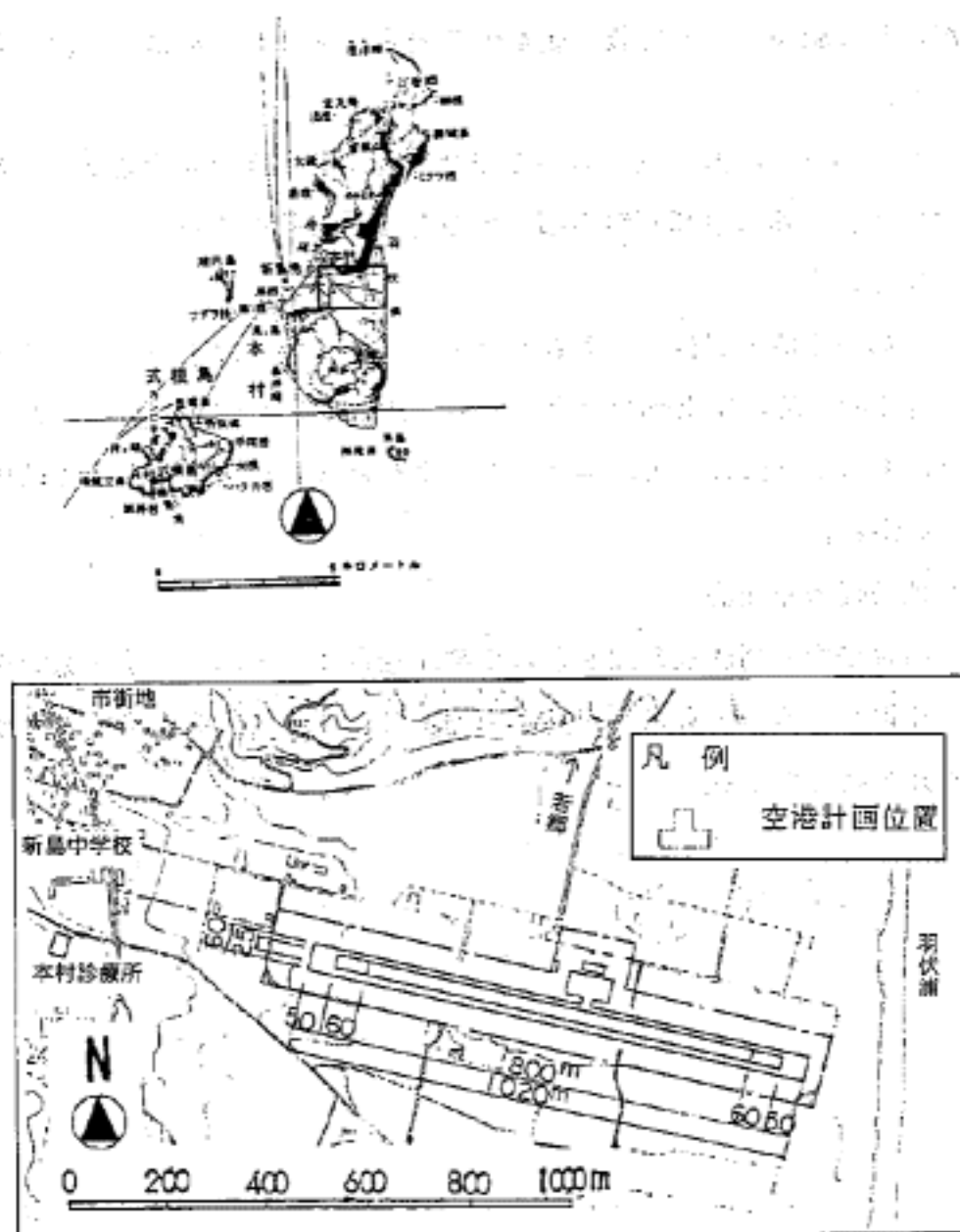


図2-1 事業の計画図

2.2.2 事業の内容

(1) 航空需要予測

新島空港整備による航空需要予測は表2-1に示すとおりである。

表2-1 新島空港の需要予測

年 項 目	実績値 昭和58年	予 測 値		
		昭和62年	昭和67年	昭和72年
旅客数(千人/年)	14	39	45	51
貨物量(t/年)	-	130	130	160

(2) 計画対象機材と離着陸回数

計画対象機材と離着陸回数は表2-2に示すとおりである。

表2-2 計画対象機材と離着陸回数

年 項 目	昭和 62 年	昭和 67 年	昭和 72 年
	回 数 (回 / 日)	10	10
機 材	DHC-6 ツインオッター 全長 15.8m, 全幅 19.8m, 座席数 19		

(3) 空港施設

滑走路等の空港施設は表2-3及び図2-2に示すとおりである。

なお、ターミナルビルのし尿は汲み取りし、村の処理場で処理する。

表 2-3 空港施設の諸元

施設名	諸元
滑走路	800 m × 25 m
着陸帯	920 m × 60 m
誘導路	30 m × 9 m
エプロン	3 バース, 75 m × 40 m
ターミナルビル	590 m ²
駐車場	1050 m ² (30 台)
構内道路	車道幅員 6.5 m
場周道路	車道幅員 5.5 m

(4) 飛行経路

航空機の飛行経路は図 2-3 に示すとおりである。

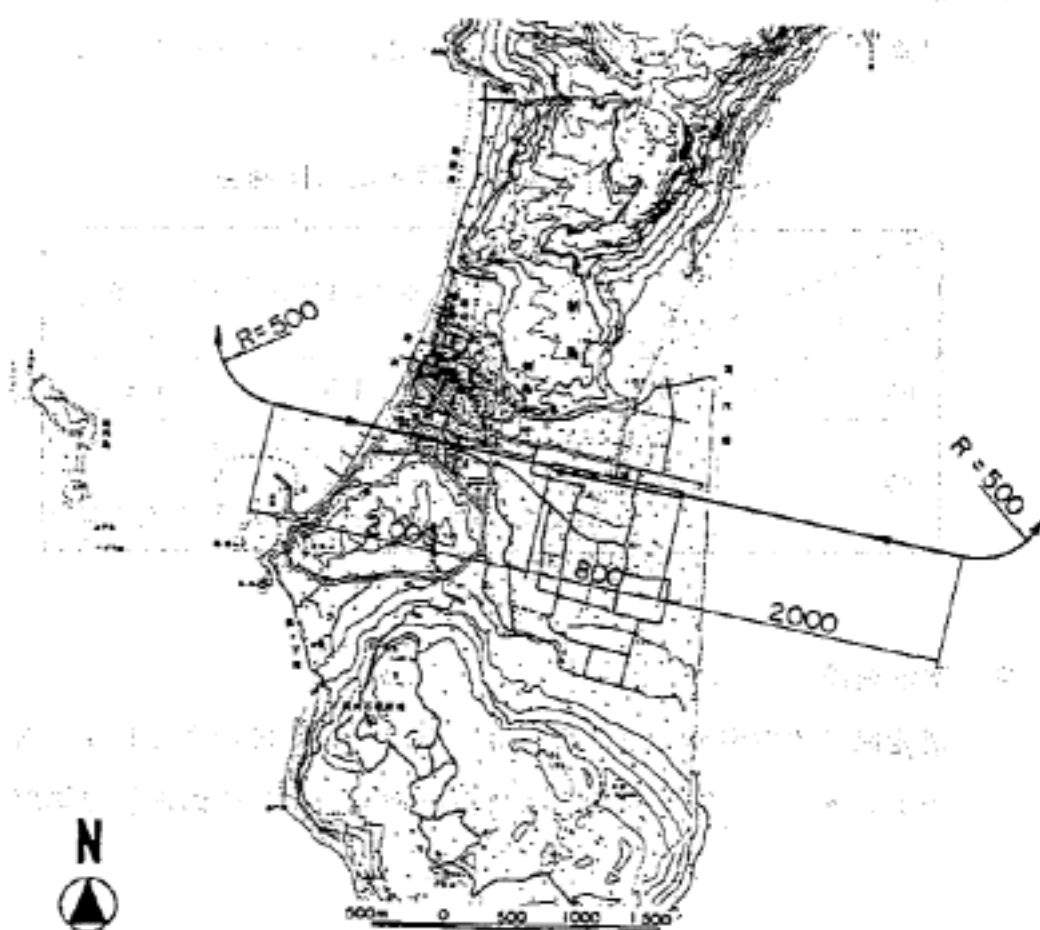


図 2-3 航空機の飛行経路

(5) 事業区域

事業区域の概要は表 2-4 及び図 2-4 に示すとおりである。

表 2-4 事業区域の概要

項 目	面 積 (㎡)
事業区域の面積	175,000
伐開区域の面積	25,400
舗装面積	38,000

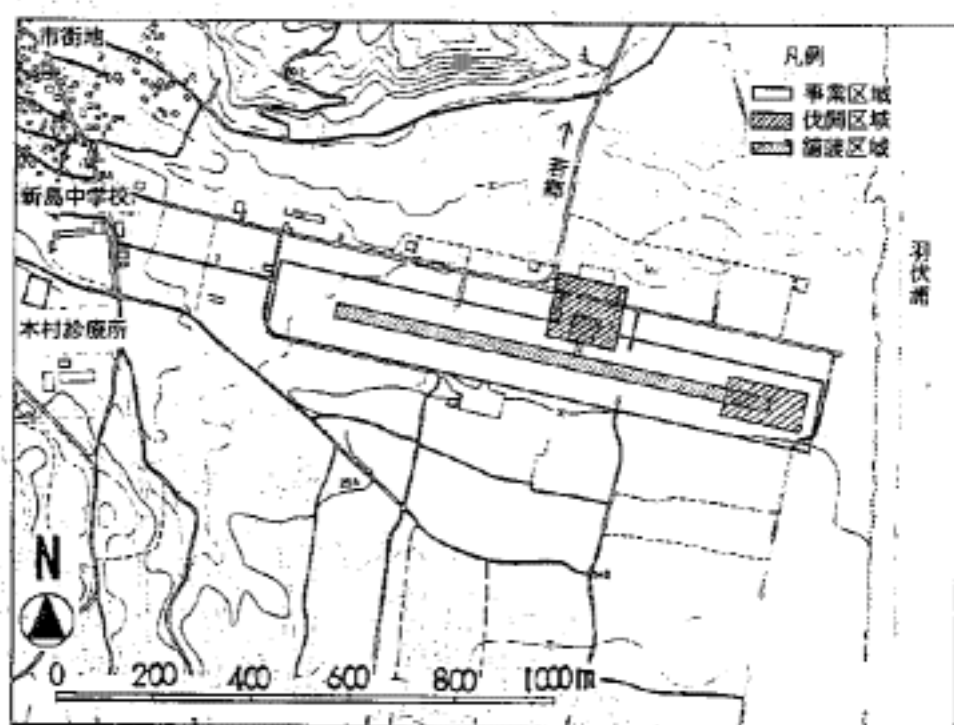


図 2-4 事業区域の概要

(6) アクセス交通

アクセス交通量は表 2-5 に示すとおりである。

表 2-5 アクセス交通量

単位：台

項目 \ 年	昭和 62 年	昭和 72 年
ピーク日交通量	165	217
ピーク時交通量	21	28

(7) 植栽計画

空港計画地の緑地は、自然公園内の開発に対する緑化復元であることを考慮し、在来種群を利用し、長期的な視点に立った緑の造成をはかることを基本的な考え方とする。

① スダジイ林保護のための緩衝緑地の造成

伐採をうけるターミナル地区北側スダジイ林の林縁部には風や日照の林内への流入による乾燥害を防止するために緩衝緑地の造成をはかる。

まず、伐採されたスダジイ林の林縁部に5～6m程の植栽帯を設け十分な客土(50～70cm程)を行い、外側から先駆的な低木林、常緑の中木林、自然林構成種の高木林となるような植栽区を設け、適種を選んで植栽することとする。この際Ⅲ区には、注目種のオガタマノキ、クロガネモチを移植する。

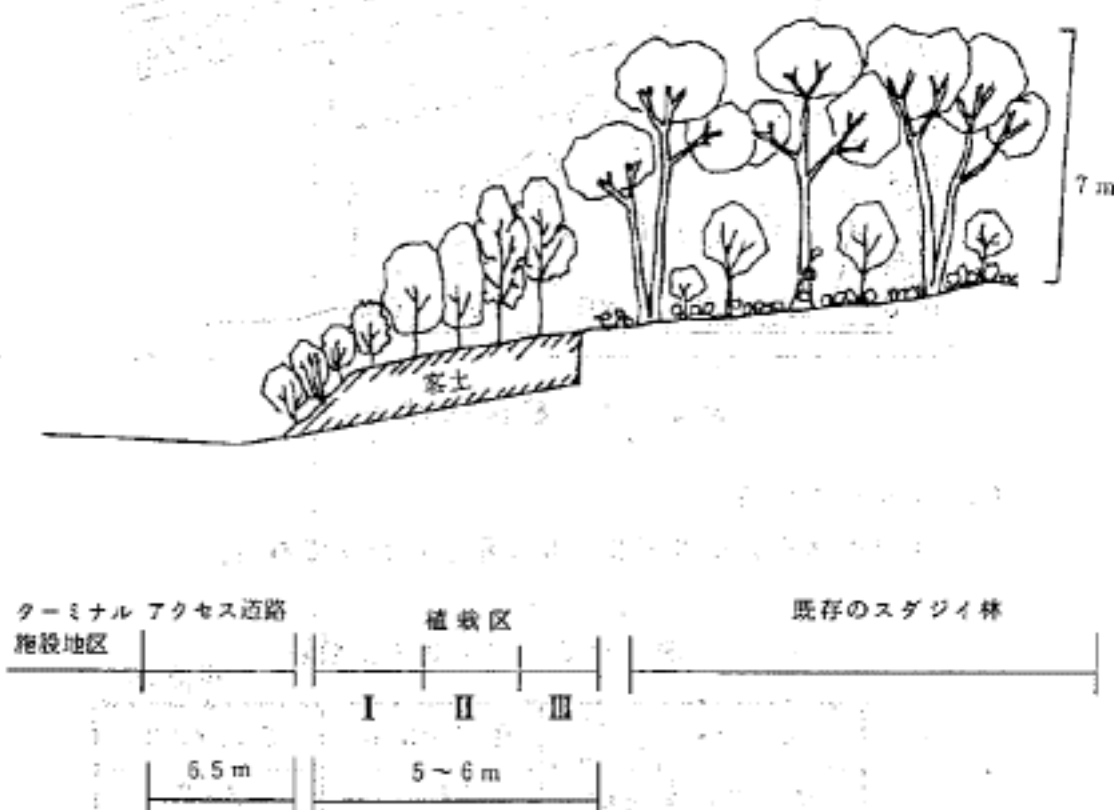


図2-5 スダジイ林保護のための緩衝緑地の植栽模式図の一例

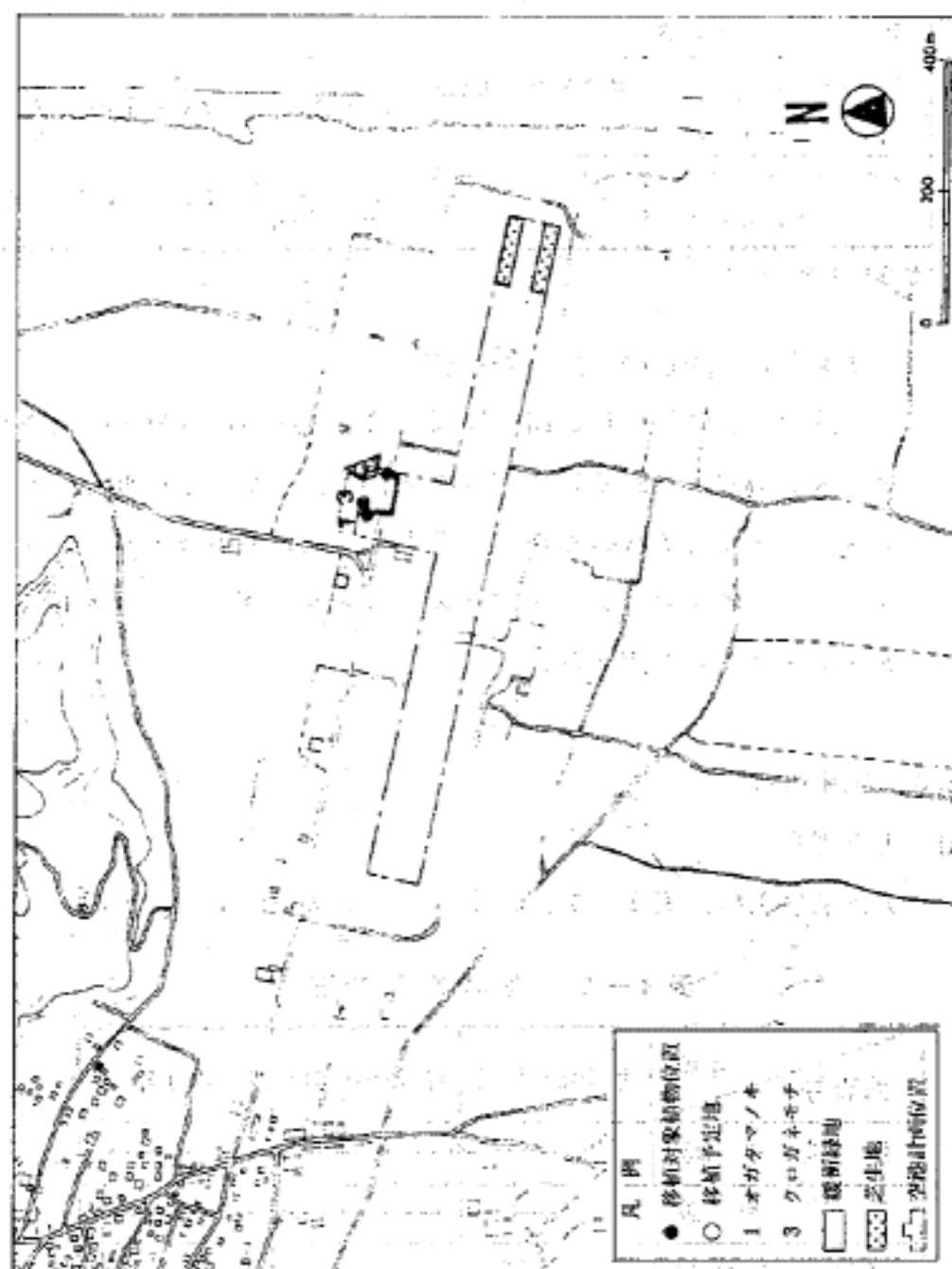


図 2-6 植栽計画及び移植対象植物の分布地とその移植予定地

表2-6 植栽種とその概要

植栽区	植 栽 種	樹 高 (m)	植 栽 密 度
I	カジイチゴ, ハチジョウイチゴ, マルバ アキグミ, ガクアジサイ, マサキ, トベ ラ, ハチジョウイボタ	1.5~2.0	30~40本/100m ²
II	ヤマツバキ, モッコク, ヒサカキ, イヌ マキ	2.0~3.0	20~30本/100m ²
III	スタジイ,*クロガネモチ, タブノキ,*オ ガタマノキ, ホルトノキ	3.0~4.0	15~20本/100m ²

*は移植樹種

② 空港滑走路周辺の芝生地の造成

空港の拡張区域の滑走路の周囲には、流紋岩の母材による腐植の少ない未熟土が現われる裸地が造成される。ここには初期緑化を目的とする西洋芝による吹付草地を造成する。主な使用種として、ギョウギシバ、ケンタッキーブルーグラス、ペントグラス、クリーピングレッドフェスクなどを用いる。

2.2.3 工事計画

(1) 工事工程

全体工事工程は表2-7に示すとおりである。

表2-7 全体工事工程

施設等 \ 年度	昭和59年度	昭和60年度	昭和61年度
用地造成			
基本施設			
航空保安施設			
機能・管理施設			
道路・駐車場			

(2) 施設等の概要

1) 用地造成

既設滑走路を掘さく後の埋戻しによる土工であり、主な作業機械は、掘さく工がパワーショベル、ダンプトラック、盛土工がダンプトラック、ブルドーザである。

2) 基本施設

滑走路、誘導路、エプロンの舗装工であり、主な作業機械は、アスファルトフィニッシャー、タイヤローラ、ダンプトラックである。

3) 航空保安施設

航空灯火、航空気象施設の各施設の設置、建設である。

4) 機能・管理施設

旅客取扱施設等の建設である。

5) 道路・駐車場

構内道路、駐車場の舗装工であり、主な作業機械は、アスファルトフィニッシャー、タイヤローラ、ダンプトラックである。