

165

環境影響評価書案

大島空港拡張整備事業

平成9年3月

東京都

1. 総括

1.1 事業者の名称及び所在地

名称：東京都

代表者：青島幸男

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

1.2 対象事業の名称及び種類

名称：大島空港拡張整備事業

種類：飛行場の変更（位置及び滑走路の延長）

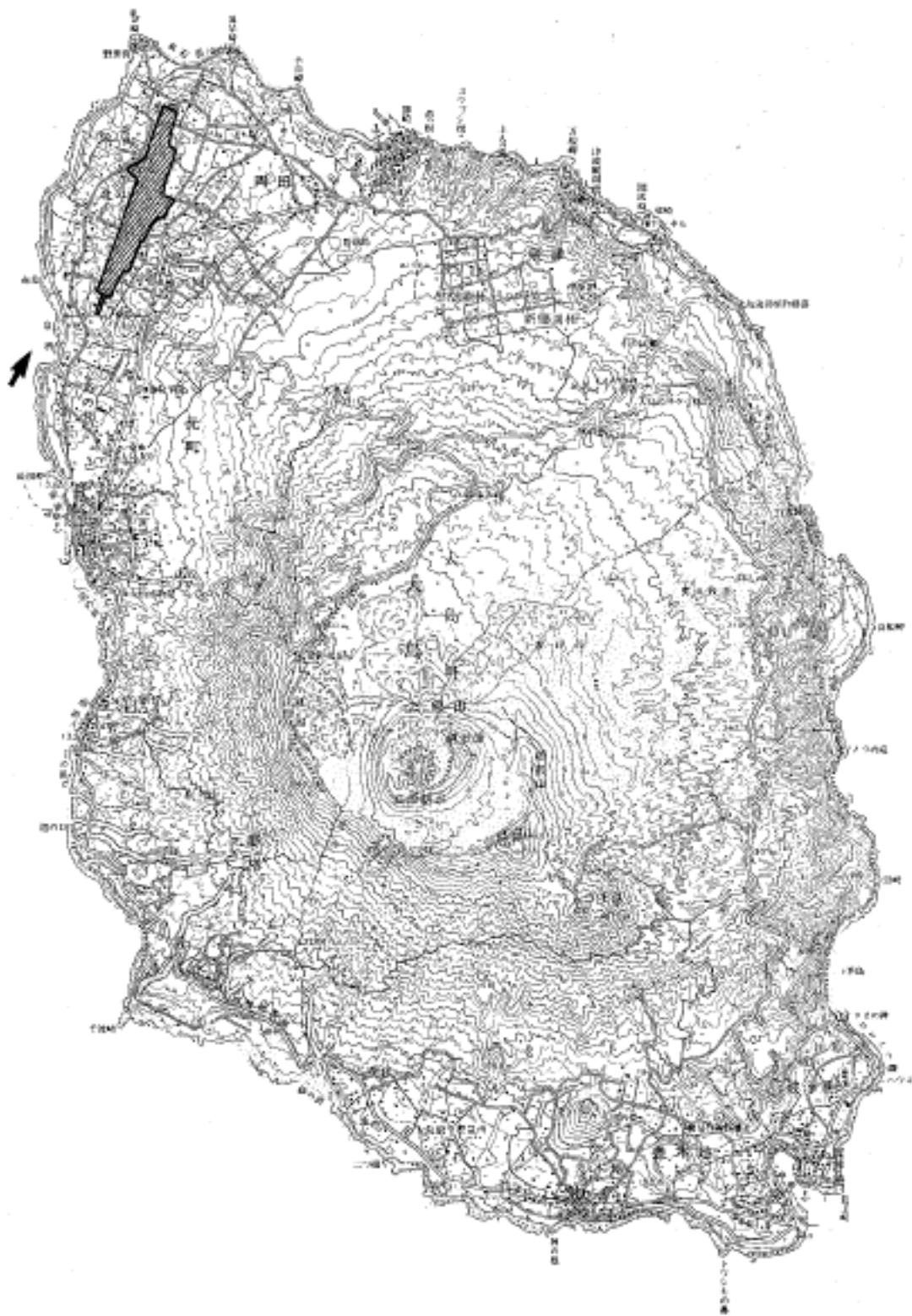
1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、現在の東京都大島町において東京都が管理運営している大島空港を、西方向に位置を移動させかつ第三種C級空港へと拡張するものであり、その計画の概要は表1.3-1に示すとおりである。また、対象事業の位置は、図1.3-1及び写真1.3-1に示すとおりである。

表1.3-1 空港拡張計画の概要

項目	拡張後
事業区域面積	約69ha
飛行場の位置	東京都大島町元町字北の山
標点の位置	北緯 34° 46' 43" 東経 139° 21' 48" 標高 37.8m
種別・等級	第三種空港 C級
着陸帯	1,920m×150m
滑走路	1,800m×45m
ターミナル	高さ10m、延床面積2,800㎡
主要運航機種	B737-500(定員126人)
工事期間	平成10年度～平成14年度
供用開始	平成14年度

- 注) 1. 標点：滑走路の中心点
2. 第三種空港：地方的な航空運送を確保するために必要な空港（空港整備法第2条）
3. C級空港：1,800m以上2,150m未満の滑走路を有する空港



凡 例



事業区域



写真1.3-1における
空中写真の撮影方向

1:70,000

0 500 1000 2000m



図1.3-1 対象事業の位置



写真1.3-1 対象事業の位置

1.4 環境に及ぼす影響の評価の結論

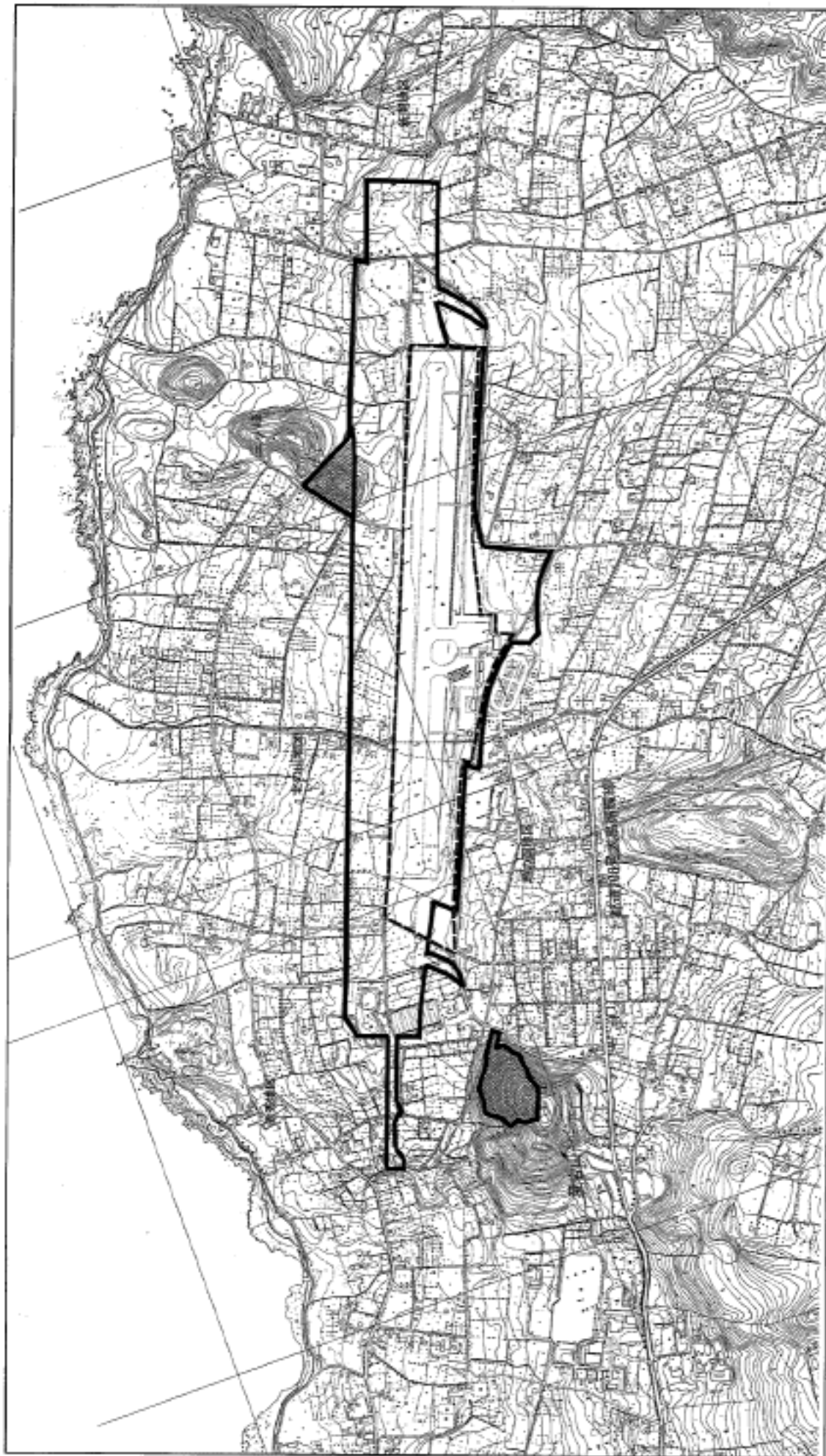
地域の概況と事業の内容を考慮して選定した予測・評価項目について現況を調査し、対象事業の実施が及ぼす影響について予測・評価した。その結果は、表1.4-1に示すとおりである。

表1.4-1(1) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評 価 の 結 論
1. 大気汚染	<p>供用後の発生集中交通量による大気質の変化については、一酸化炭素及び二酸化窒素の付加濃度はそれぞれ0.002ppm、0.0002ppmと小さく、現況の年平均値と比較しても小さいため、影響は少ないと考える。また、航空機の運航による大気質の変化については、一酸化炭素及び二酸化窒素の付加濃度はそれぞれ0ppm、0.0001ppm小さく、現況の年平均値と比較しても小さいため、影響は少ないと考える。</p>
2. 騒音	<p>供用後の発生集中交通量による騒音レベルは評価の指標を上回っているが、騒音レベルの増加分は最大で0.6dB(A)と小さいこと、道路交通騒音レベルの予測値は環境騒音以下であることから、影響は少ないと考える。また、航空機騒音については全体的にはWECPNLの増加する面積よりも減少する面積のほうが大きく、影響は減少する方向にあるが、一部の地域で評価の指標を上回っているため防音工事等の保全対策を実施する。</p> <p>工事の施行中における建設機械の稼働による建設作業騒音は評価の指標を下回っており、影響は少ないと考える。</p>
3. 振動	<p>供用後の発生集中交通量による道路交通振動レベルは、評価の指標を下回っており、影響は少ないと考える。</p> <p>工事の施行中における建設機械の稼働による建設作業振動レベルは敷地境界の一部の地域において評価の指標を上回っているが、評価の指標を上回る地域には振動の影響を受ける住宅等の施設がないことから、影響は少ないと考える。</p>
4. 低周波 空気振動	<p>供用後の航空機の運航による低周波空気振動レベルは、現況値を下回ること及び一般環境中にも多様に存在している音圧レベルの範囲内にあるため、影響は少ないと考える。</p>
5. 地形・地質	<p>土地の安定性の変化の程度については、事業の実施により形成される切土法面の最小安全率は評価の指標を満足しているため、切土法面の安定性は保たれると考える。</p>

表1.4-1(2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

予測・評価項目	評 価 の 結 論
6. 植 物 ・ 動 物	<p>陸上植物</p> <p>生育環境の変化の程度については、工事により表土が一時的に失われるが、緑化に際しては表土を客土として再利用すること、伐採した樹木を有効利用することにより、良好な土壌環境を創出する。供用後は植栽された樹木が生長し、植物の生長に適した生育環境が形成されるため影響は少ないと考える。</p> <p>植物個体については、切土区域においてのみ確認されたハチジョウネッタイランについては、移植等の保全対策により種の保全を図る。供用後は環境保全林が安定期を迎えるため、消失した植物個体が復元すると考える。</p> <p>植物群落については、工事により愛宕山地区の自然植生の一部が消失する。供用後は植栽の実施により、現況に比べてより広い自然植生域が復元するため、影響は最小限にとどめられると考える。</p> <p>緑の量の変化の程度については、工事の施行中は現況より減少すると予測される。供用後は自然植生域が復元すると予測されるため、緑の量の変化は最小限にとどめられると考える。</p> <p>陸上動物</p> <p>生息環境の変化の程度については、工事により一時的に悪化するものの、供用後は植生の復元が進むにつれ生息環境は回復するため影響は少ないと考える。</p> <p>動物の消滅の有無及びその変化の程度については、工事により移動力のあるものは切土区域から移動し、移動力のないものは淘汰されるが、植生復元を実施する区域では生息環境の回復により、動物相は徐々に回復すると考える。</p> <p>注目される種の消滅の有無及びその変化の程度については、カラスバトが一時的に愛宕山及び三ッ峰から逃避するが、生息環境の回復により現状と同じように確認されるようになるかと考える。</p>
7. 景 観	<p>地域景観の特性の変化については、土地の改変の程度もわずかであるため、変化は少ないと考える。</p> <p>代表的な眺望地点からの眺望の変化については、大島空港東側道路でスカイラインの変化が見られるものの、三ッ峰の切土区域には植生の復元が実施されるため、影響は最小限にとどめられると考える。乳ヶ崎展望台及び大島郷土資料館では、愛宕山及び三ッ峰の切土区域には植生の復元が実施されるため周囲の景観と調和し、影響は少ないと考える。あさひ牧場パーベキューハウス前及び三原山駐車場では、大島空港の視野に占める割合は大きな変化はなく、影響は少ないと考える。</p>



凡例

空港本体区域

制限表面に抵触するため切土する区域

現空橋敷地

事業区域

1:10,000



図2.2-1

事業の区域及び現空橋敷地との位置関係