

環境影響評価書案

—東京国際空港沖合展開事業—

昭和 58 年 4 月

運輸省航空局

1. 総 括

(1) 事業者の氏名及び住所

氏名

運輸大臣

住所

東京都千代田区霞が関2丁目1番3号

(2) 対象事業の名称

ア. 事業の名称

東京国際空港沖合展開事業

イ. 対象事業の種類

① 飛行場の施設変更

② 飛行場付帯施設としての自動車駐車場の設置

③ 飛行場付帯施設としての道路の新設

ウ. その他関連事業

① 鉄道、モノレールの延長等

鉄道、モノレールについては別途事業者が環境影響評価を行なうこととなるが、本評価書案においても参考として記載する。

(3) 対象事業の内容の概略

ア. 全体計画の概要

東京国際空港は、昭和56年に約2,200万人の乗降客があった。離着陸回数は既に処理能力の限界にきており、航空機の大型化を考慮しても、将来の需要に対応することができない。本計画では、環境保全に留意しつつ、実現可能な範囲で最大限の離着陸処理能力を付与し、21世紀における首都圏の国内航空の拠点としての機能を確保することとしている。

本計画においては3本の滑走路を整備することにより、滑走路の年間離着陸処理能力は24万回、一日当たり660回となり、航空機の大型化と相まって輸送力は飛躍的に強化され、最終的には現在の約4倍にあたる年間8,500万人程度の乗降客を取り扱うことができる。

3本の滑走路に囲まれたターミナル地域のほぼ中央部に旅客ターミナル地区を、その北側に貨物地区、南側に整備地区を配置した。また、新A滑走路と新B滑走路に囲まれた三角地を、将来の貨物地区として計画した。なお、航空機給油施設用地は、ターミナル地区最南端の多摩川河口付近に設定している。

管理地区は、沖合展開後の標点に近い位置に配置し、管制塔は、滑走路末端まで視認可能な場所を選定した。

空港へのアクセス交通施設としては、道路及び鉄道の導入を計画している。

道路については、既存の環状8号線と首都高速1号線との取付けに加えて、計画中の湾岸道路との取付けを考えている。

一方、鉄道については、西側旅客ターミナル供用開始時にモノレールを同ターミナルまで延伸し、京浜急行空港線をモノレールに接続する地点まで延伸することを計画している。さらに、その後の東京国際空港への旅客輸送需要の動向等を勘案し、適当と認められる時点において京浜急行をターミナル地区まで延伸することを計画している。

本沖合展開計画は、現空港がもつ各施設の機能を損なうことなく最大限に活用しつつ、今後の航空輸送需要に対応できるよう段階的に順次沖合に移行しようとするものである。したがって、移行に当っては、現有各施設の飽和年次等について、詳細な検討を行い、航空会社をはじめ関係者と十分調整の上、段階的に移行させる必要がある。

本事業の展開計画は、航空需要の動向、道路整備計画及び埋立計画等と整合性をとりつつ全体の工程を3段階に分けて次のとおりとする。

第1期 新A滑走路

第2期 西側ターミナル施設一部及び駐機場

第3期 新B、新C滑走路、駐機場及び東側ターミナル施設

イ 飛行場の施設変更

現空港は現在B (2500 m) , C (3150 m) の2本の滑走路を使用して運用している。

本事業では、現在のB, Cの滑走路を移設(新B: 2500 m, 新A: 3000 m)するとともに、更に沖合に新C滑走路(3000 m)を新設する。表1.3.2-1に飛行場の概要を示す。

3本の滑走路に囲まれたターミナル地域のほぼ中央部に旅客ターミナル地区を、その北側に貨物地区、南側に整備地区を配置する。また新A滑走路と新B滑走路に囲まれた三角地を将来の貨物地区として計画する。回転翼機離着陸場は、新A滑走路の西側地区に設置する。なお、航空機給油施設用地は、ターミナル地区最南端の多摩川河口付近に設定する。

管理地区は、沖合展開後の標点に近い位置に配置し、管制塔は滑走路末端まで視認可能な場所を選定する。

図1.3.2-1に東京国際空港整備基本計画図を示す。

表 1.3.2-1 飛行場の概要

区 分	現 状	計 画
滑 走 路	(B 滑走路) 2500M×45M	(新A滑走路) 3000M×60M
	(C 滑走路) 3150M×60M	(新B滑走路) 2500M×60M
面 積		(新C滑走路) 3000M×60M
	408ha	1269ha
滑走路処理能力	約17万回/年	約24万回/年

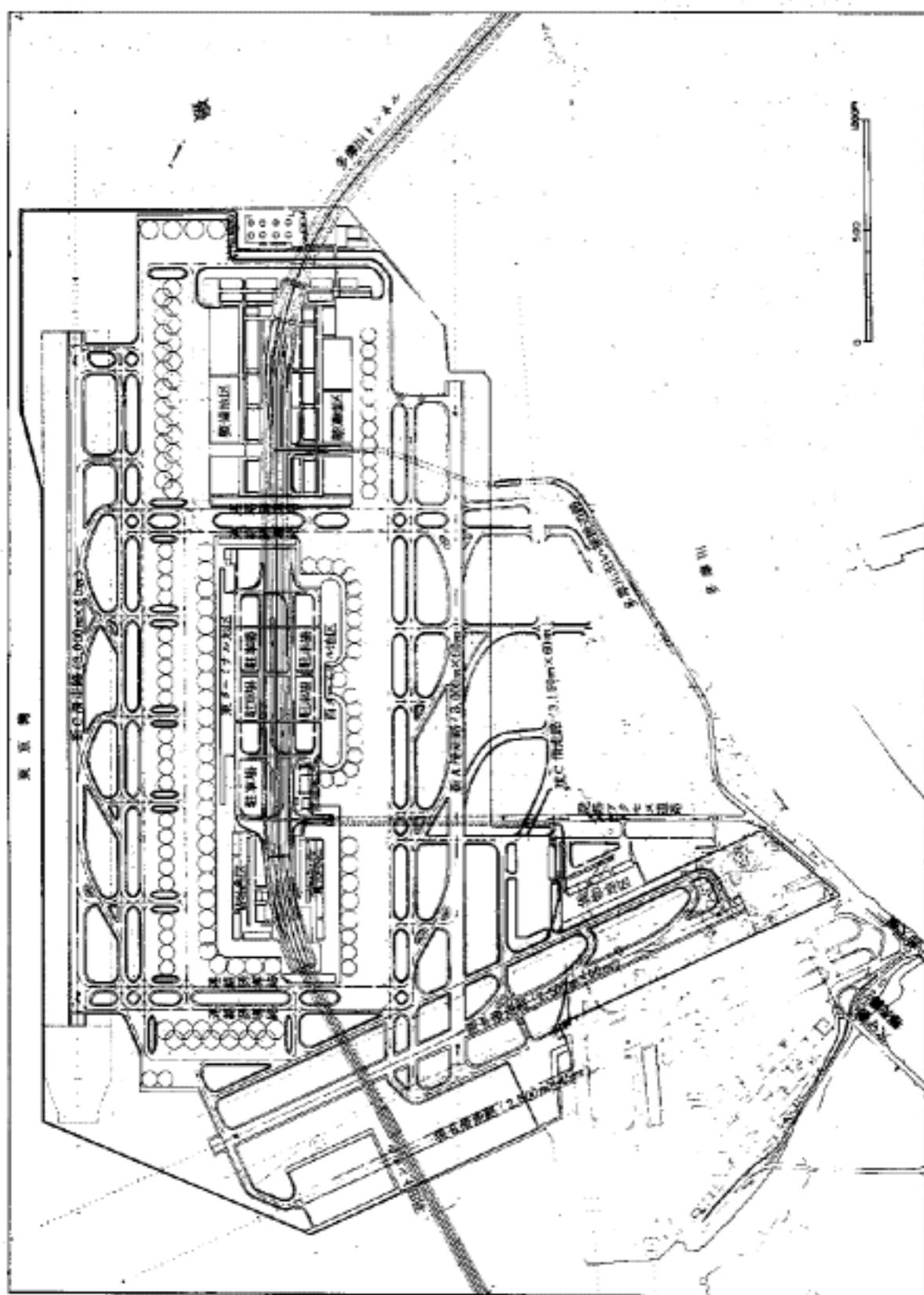


図 1.3.2-1 東京国際空港整備基本計画図

ウ. 飛行場付帯施設としての駐車場の設置

自動車駐車場施設としては、ターミナル地区を中心とし空港として必要な面積を確保する。建設工程は飛行場の建設に合わせ、西ターミナル側の駐車場については第2期に東ターミナル側の駐車場については第3期に建設する。

エ. 飛行場付帯施設としての道路の新設

空港へのアクセス道路としては、多摩川沿い接続道路（環八延伸ルート）、空港アクセス道路、湾岸道路がある。このうち本事業に係る道路は、多摩川沿い接続道路（環八延伸ルート）と空港アクセス道路である。建設工程は飛行場の建設に合わせ、多摩川沿い接続道路については第2期に、また空港アクセス道路については第3期に完成を予定している。

なお、湾岸道路についてはすでに計画決定されているため、環境影響評価の対象としない。

(4) 環境に及ぼす影響の評価の結論

東京国際空港沖合展開事業の内容および周辺地域の状況を勘案し、予測・評価項目を選定し、現況調査、予測及び評価を行なった。以下に影響評価の結論の概要を述べる。

表 1.4-1 影響評価の結論

予測・評価項目	結 論 の 概 要
1. 大 気 汚 染	現空港の沖合展開によって航空機、空港施設、出入自動車、工事用機械等の空港関連煙源が、二酸化窒素、一酸化炭素、炭化水素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質の各環境濃度に与える影響を予測した。この結果、本事業実施に伴い空港関連煙源の大気汚染物質排出総量は増えるものの煙源全体が沖合に移動するため、空港に隣接する地域については、濃度は改善される。また、その他の地域については、濃度の増加がみられる地点もあるがその増加量は極めて小さいため、本事業

予測・評価項目	結 論 の 概 要
	業が大気環境に与える影響は軽微と考える。また、工事中の大気汚染についても影響は軽微であると考ええる。
2 水 質 汚 濁	空港区域内の排水系は雨水と汚水を分けて排水する分流式で計画されており、空港区域内から発生する汚水は現状と同様東京都の公共下水道に排出され処理される。 雨水については海域に直接放流されるため、駐機場等限られた地域から油分の流出が考えられるが、必要に応じ油分離施設等の措置を講ずるため、海域での水質汚濁はないと考える。 埋立・護岸・盛土工事時の水質汚濁については、濁りの発生量が少ないため、多摩川河口部海域の水質に与える影響は少ないと考える。
3. 騒 音	航空機騒音は沖合展開によって離着陸回数は増加するものの、飛行経路が沖合に移転すること、低騒音機材導入の推進等により、騒音レベルは大巾に改善され既成市街地では環境基準が満足される。 自動車交通騒音については、将来年次に湾岸道路が全面開通することにより、環状八号等での交通量は減少するため沿道における騒音レベルは現状に比べ改善されると考える。また工事用車輛が環状八号沿道の騒音環境に与える影響は少ないと考える。
4. 振 動	自動車交通振動については、将来年次に湾岸道路が全面開通することにより、環状八号等での交通量は減少するため、沿道における振動レベルは現状に比べ改善されると考える。また、工事用車輛が環状八号沿道の振動環境に与える影響は少ないと考える。

予測・評価項目	結 論 の 概 要
5. 低周波 空気振動	航空機の飛行に伴う低周波 空気振動については、現空港の沖合展開によって飛行経路が沖合に移転するため、空港に隣接する既成市街地における低周波空気振動レベルは大巾に改善されると考える。 エンジンテスト時の低周波空気振動については、現状においても低周波空気振動レベルが低く、沖合展開に伴ってエンジンテスト場を沖合に移設するため問題ないと考える。
6. 電 波 障 害	沖合展開時に航空機の飛行に伴って発生するテレビ電波障害は軽微であり、現状の受信状況と同程度であるため、沖合展開事業がテレビ電波の受信状況に与える影響は少ないと考える。 空港施設等の設置に伴うテレビ電波の反射障害および遮へい障害の範囲は空港区域内に止まるため、空港に隣接する市街地におけるテレビ電波の受信状況に影響を与えないと考える。
7. 水 生 生 物	本事業に係る多摩川河口部の埋立面積は少なく、水生生物の産卵、成長の場である干潟域の大半が残存することおよび、埋立・護岸工事による多摩川河口部の水質に与える影響が少ないことから本事業が水生生物に与える影響は少ないと考える。
8. 景 観	現空港の沖合展開に伴い、ターミナル、整備工場等の建造物が造られるが、各種空港施設は整然と配置され、沖合からの眺望景観ではそれらが白のスカイラインとなって現われる。したがって沖合展開後の眺望景観は、現状と比較して特に違和感を与えることはないと考ええる。

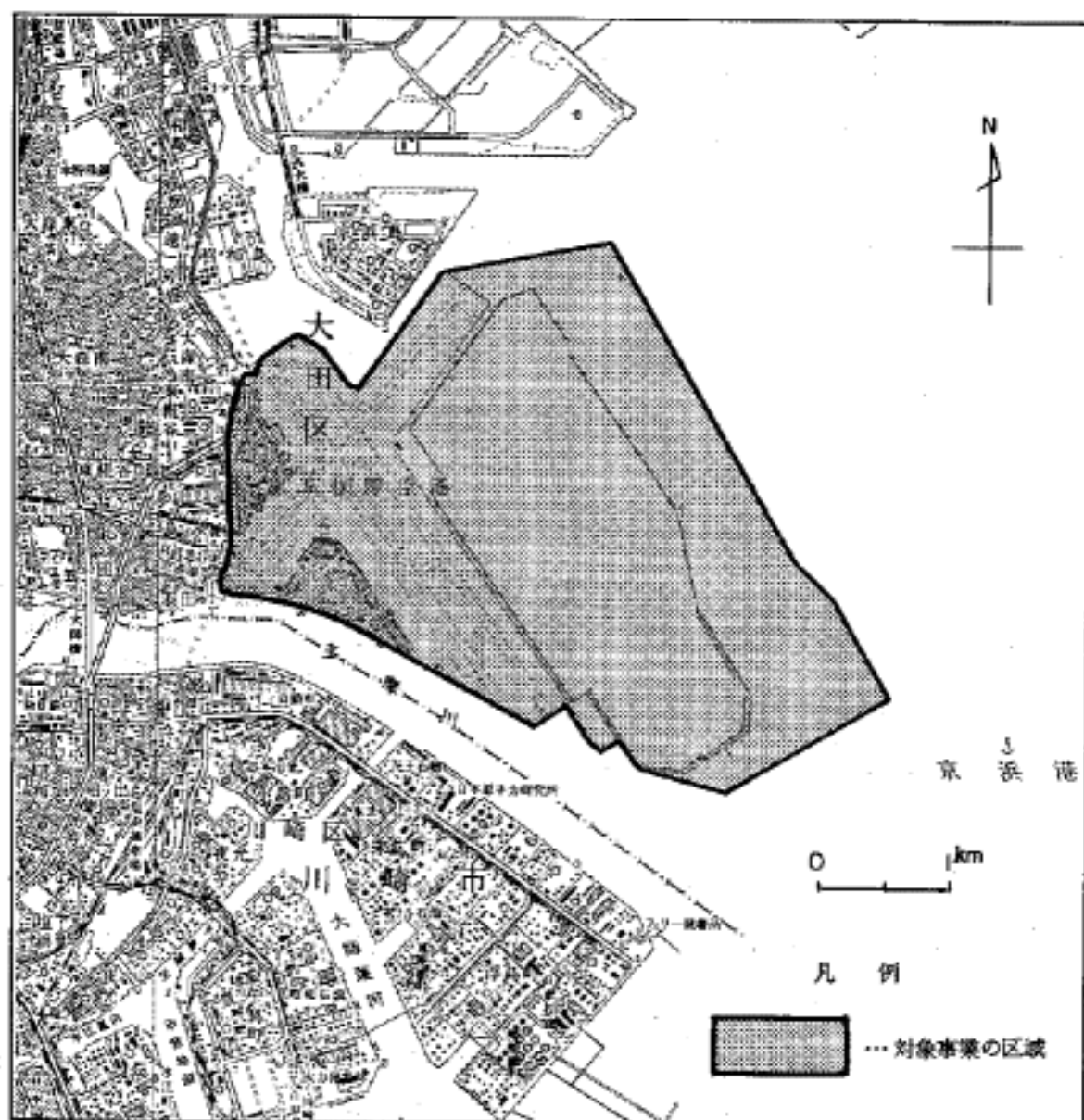


図 2.2.1-1 対象事業の区域図

イ. 面 積

1,269ヘクタール

ウ. 計画内容

㇏ 飛行場の施設変更

a. 航空需要予測

東京国際空港は、全国37空港との間に一日約420便が運航され、国内航空ネットワークの最大の拠点となっている。当空港の年

iv 飛行経路

図 2.2.3-3 ~ 図 2.2.3-5 に、現状、中間、将来における飛行経路を示す。

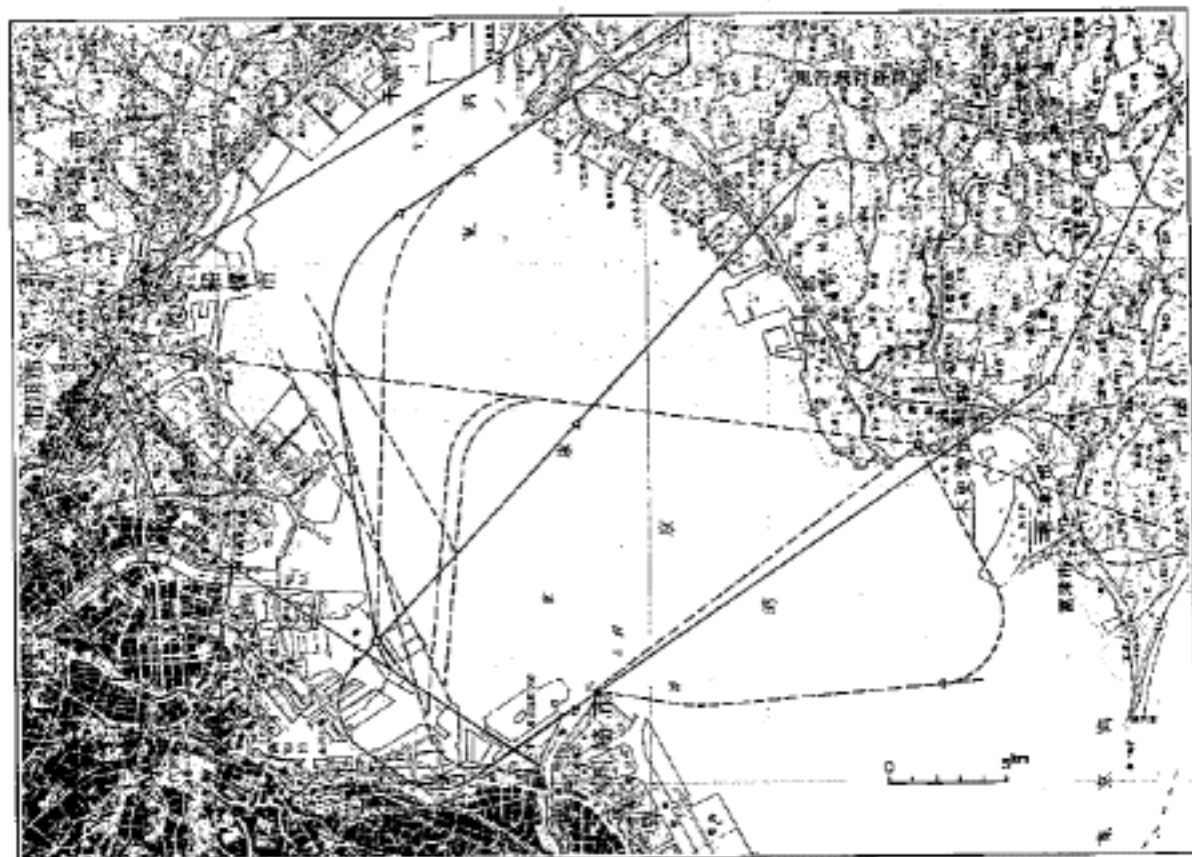


図 2.2.3-3 飛行経路図 (現行)

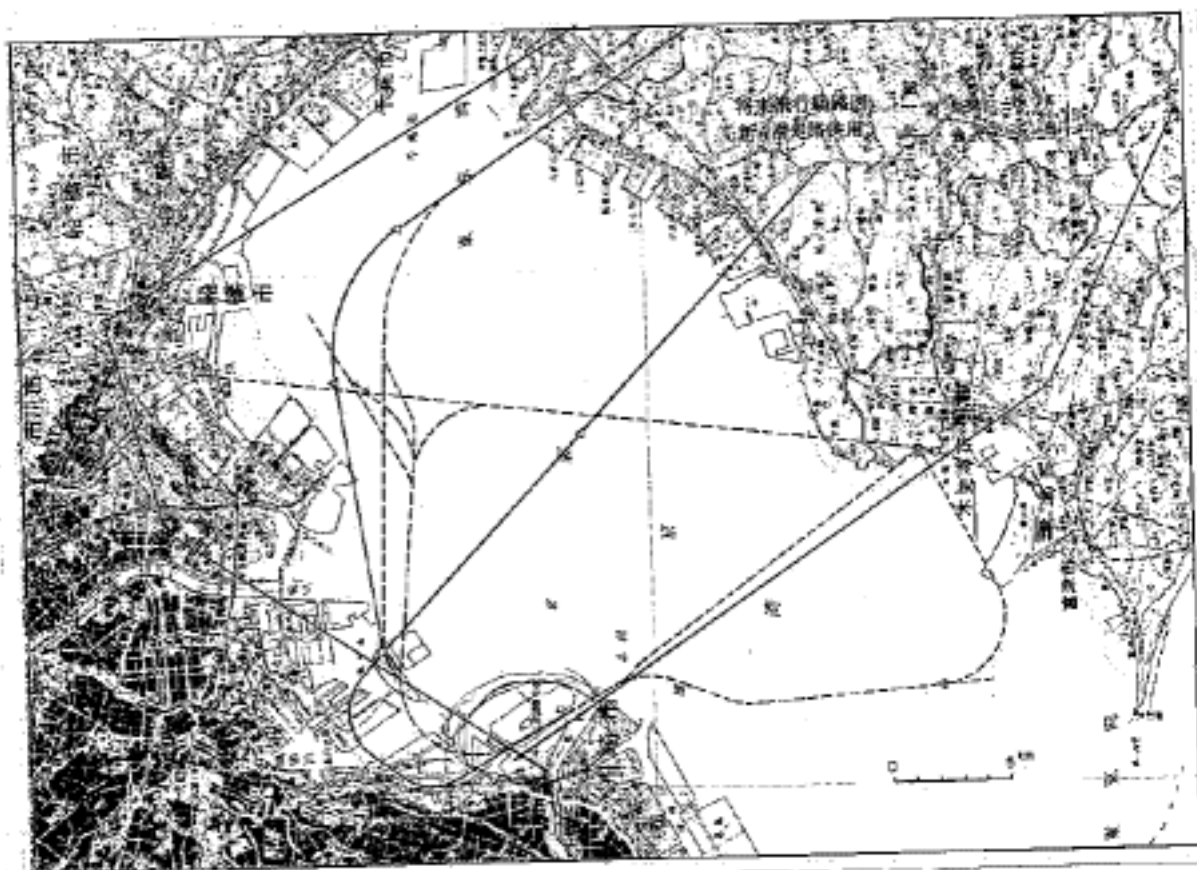


圖 2.2.3 - 4 飛行經路圖 (中間)

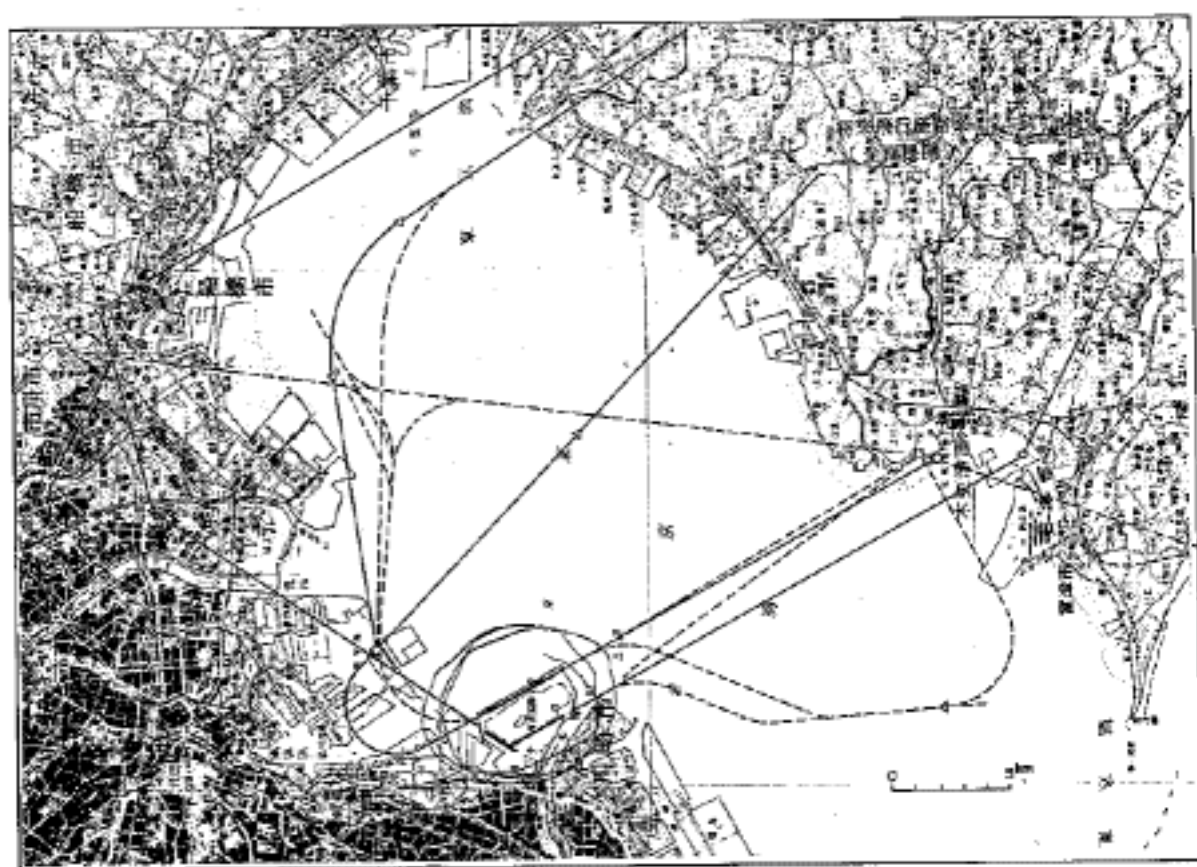


圖 2.2.3 - 5 飛行經路圖 (将来)