

原 本

5

見 解 書

—東京国際空港沖合展開事業—

昭和 58 年 9 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うこととなる。

(3) 対象事業の内容の概略

図1-1に東京国際空港沖合展開基本計画図を示す。

ア. 飛行場の施設変更

現在、処理能力の限界にきている東京国際空港について、国内航空交通の拠点としての機能を将来にわたって確保し、また航空機騒音問題を抜本的に解決するため、東京都が実施している羽田沖合廃棄物埋立地を活用し、現空港を沖合に展開する。

イ. 飛行場付帯施設としての駐車場の設置

自動車駐車場は、ターミナルを中心に必要な面積を確保する。

ウ. 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

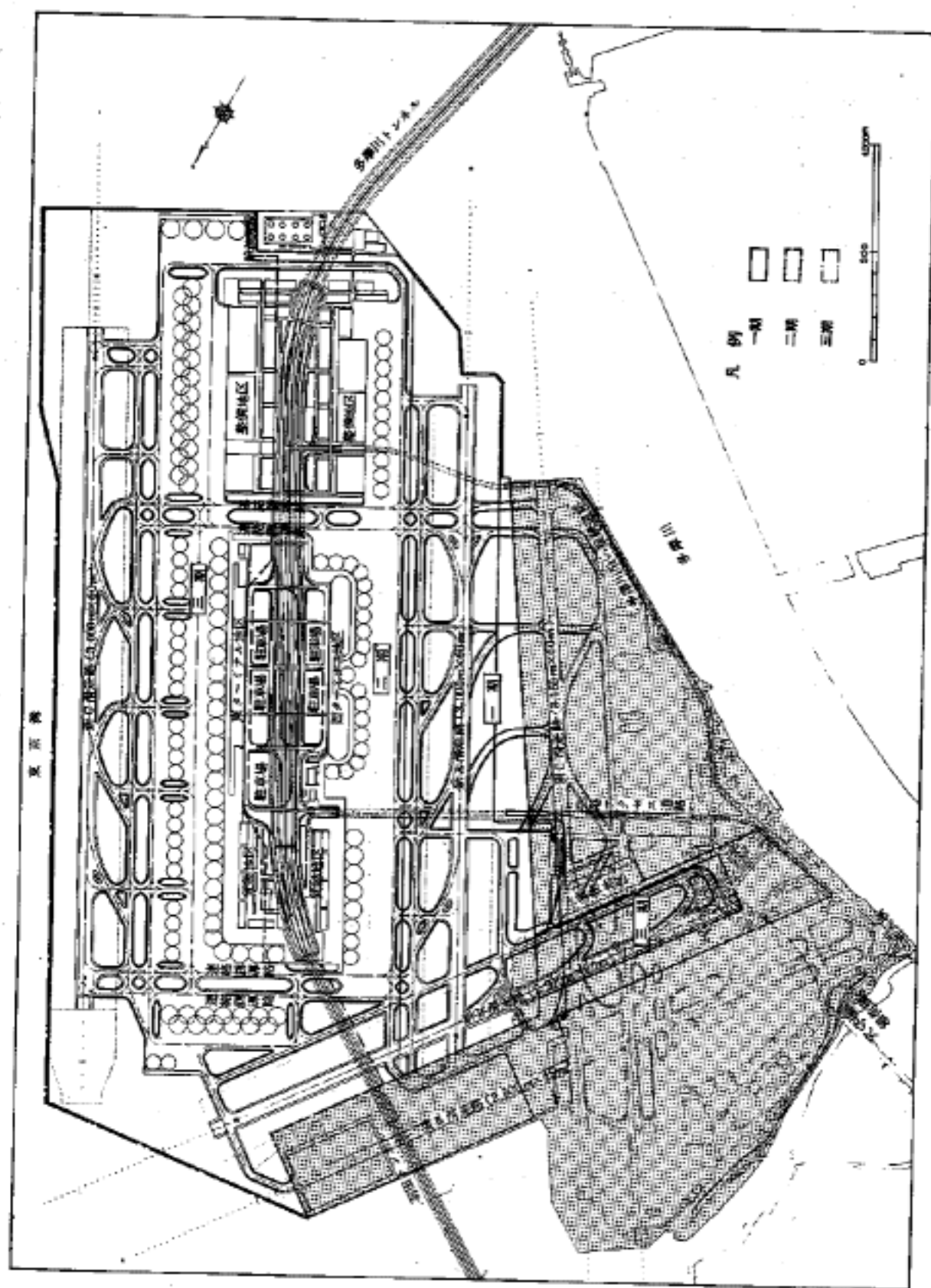


図1-1-1 計画住宅地と公共施設配置図

ート)、空港アクセス道路、湾岸道路があるが、飛行場付帯施設として多摩川沿い接続道路(環八延伸ルート)、空港アクセス道路を新設する。

なお、湾岸道路については計画決定がなされているため、環境影響評価の対象としない。

(4) 意見及び事業者の見解の概略

評価書案について、都民からの意見書が5通と、関係区市町村長として大田区長、品川区長、江東区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それらに対する事業者の見解の要旨の概略は、表1-1に示すとおりである。

表 1-1 主な意見の要旨と見解の要旨の概略

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 要 旨
多摩川河口部の埋立については、水生生物に与える影響が少ないと表現しているが、どのように考えているのか。	多摩川河口部の埋立については、空港の機能上必要最小限にとどめており、水生生物の生息環境としての干潟の大半は残存することとなる。 また工事施工にあたっては、海域生態系に与える影響を極力少なくするよう努力する。
近年の航空需要の動向を見ると、離着陸処理能力を増強する本事業は、必要性のない事業であると考えられる。むしろ航空機の騒音対策として同規模での空港移転を進めるべきである。	本計画は、首都圏における国内航空交通の拠点としての機能を将来にわたって確保するとともに、航空機騒音問題の抜本的解決を図るために必要であると考ええる。
新〇滑走路が出来までの間、京浜島が離着陸の直下になり、大気汚染、航空機騒音、悪臭、電波障害等の障害を受けることに対し、どのように考えているのか。	当該地域は、現空港に隣接し、航空機騒音等の影響を受けている区域で、このような環境下での土地利用がなされており、その結果工業専用地域で夜間人口は存在しない地域であると承知している。 本計画立案時において、東京都をはじめ地元区の意見を尊重しつつ、周辺環境改善に最大限の配慮をしたものであり、中間段階においては、当該区域の上空をやむなく飛行せざるを得ないものであるが、空港完成後は、原則として飛行しないこととしているので、早期完成に努力することとしたい。

主 な 意 見 の 要 旨	見 解 の 要 旨
大気汚染、騒音、振動、電波障害等の環境影響については、今後適切な措置を講じられたい。	都条例に準じて事後調査を行うこととする。

2 対象事業の目的及び内容

(1) 目 的

東京国際空港の沖合展開事業の目的は次のとおりである。

ア. 騒音問題の解消

現空港の沖合に滑走路を移設することにより、飛行経路を市街地から遠ざけるとともに、新A滑走路の北側への離陸、北側からの着陸及び新B滑走路の北側への離陸を原則として取りやめ、騒音問題を抜本的に解消する。

イ. 航空輸送力の確保

首都圏における国内航空交通の拠点としての機能を将来にわたって確保するため、3本の滑走路を建設し、処理能力の増大を図る。

ウ. 空港跡地の利用

沖合に展開することにより、現在の空港用地の一部を開放し、都市施設整備のために有効に利用する。

エ. 廃棄物処理場の有効利用

本計画では、廃棄物の埋立地に新しい滑走路と空港ターミナル施設を建設することにしており、廃棄物処理と空港整備の両立を図る。

(2) 内 容

ア. 位置及び区域

図1-1に示す東京都大田区羽田空港1丁目、羽田空港2丁目、羽田沖廃棄物処理場及びその拡張部を対象事業の区域とする。

イ. 面 積

1,269ヘクタール

ウ. 計画内容

(1) 航空需要予測

沖合展開計画の施設規模ならびに環境影響評価に使用する航空需要予測値は、表2-1に示すとおりである。

表 2 - 1 東京国際空港需要予測値

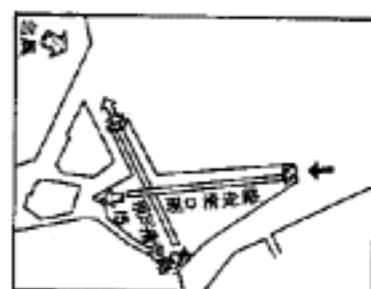
項目	年度 実績値 55	予 測 値					
		60	65	70	75	80	85
年間乗降客数 (千人/年)	20,439	28,000	43,000	54,000	66,000	75,000	85,000
年間貨物取扱量 (千t/年)	186	380	630	800	990	1,140	1,290
便 数 (便/日)	394	404	486	518	566	618	674
空港来港者数 (人/日)注)1	24,200	30,600	35,700	38,800	41,900	44,200	46,000

注)1 航空旅客を除く

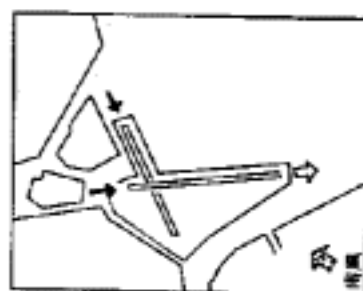
(f) 飛行場主要施設

図 1 - 1 に滑走路配置、表 2 - 2 に飛行場主要施設の概要、図 2 - 1 に滑走路運用方式を示す。

現状



(北風時)

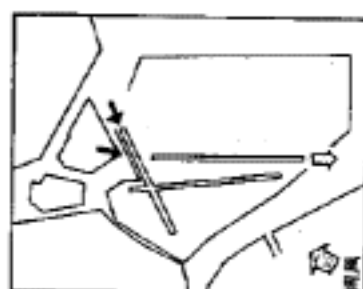


(南風時)

中間



(北風時)



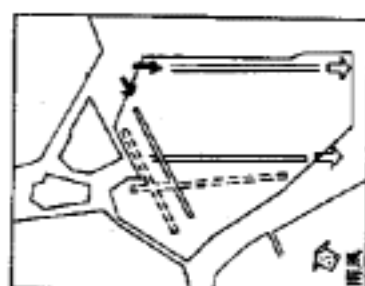
(南風時)

注) B滑走路04離陸は西側ターミナル移転後に廃止する。

将来



(北風時)



(南風時)

凡 例

← 着陸

風向

← 離陸

図 2-1 現状、中間、将来における滑走路運用方式
(滑走路の運用方式は原則として上記による)

表 2-2 飛行場主要施設の概要

項 目	現 状	計 画		
		第一期供用時	第二期供用時	第三期供用時
管理面積	408ha	583ha	815ha	1,269ha
滑 走 路	A 3,000m×60m	(新) A 3,000m×60m	第一期に同じ	(新) A 3,000m×60m
	B 2,500m×45m	B 2,500m×45m		(新) B 2,500m×60m
	C 3,150m×60m	C 3,150m×60m (現Aは廃止する)		(新) C 3,000m×60m (現B, Cは廃止する)
誘 導 路	5,120m (幅18m～30m)	12,080m (幅18m～30m)	16,960m (幅18m～30m)	21,600m (幅18m～30m)
エプロン	801,000m ²	936,000m ²	1,694,000m ²	2,298,000m ²
駐 車 場	45,000m ²	同 左	116,000m ²	233,000m ²
そ の 他	旅客、貨物取扱施設及び給油施設等用地 一 式	同 左	旅客、貨物取扱施設及び給油施設等用地 一 式	

(ウ) 段階展開計画の目標年次

第1期 昭和63年7月1日 新A滑走路供用

第2期 昭和65年7月1日 西ターミナル施設供用

第3期 昭和68年7月1日 新B, 新C滑走路及び東ターミナル施設供用

(エ) 空港用地の造成

東京都が実施する廃棄物による埋立地を使用する。なお、現C滑走路南端の多摩川河口部については、これとは別に埋立てを行なう。