

大阪第6地方合同庁舎（仮称）

へリポート設置事業

環境影響評価方法書

令和2年3月

PFI 大阪第6合同庁舎株式会社

# 目 次

第1章 事業者の氏名及び住所 .....	1
第2章 対象事業の名称、目的及び内容 .....	2
2.1 対象事業の名称 .....	2
2.2 対象事業の種類 .....	2
2.3 対象事業の目的 .....	2
2.4 対象事業の内容及び規模 .....	3
2.5 事業計画 .....	5
第3章 対象事業の実施を予定している区域及びその周囲の概況 .....	16
3.1 事業の実施予定場所 .....	16
3.2 事業の実施予定場所の周囲の概況 .....	16
第4章 事業計画に反映した環境配慮の内容 .....	81
第5章 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法 .....	86
5.1 環境影響要因 .....	86
5.2 環境影響評価項目 .....	86
5.3 環境影響評価の実施を予定している区域 .....	89
5.4 調査、予測及び評価の手法 .....	89
第6章 対象事業の実施にあたっての環境の保全及び創造の考え方 .....	96
6.1 工事計画 .....	96
6.2 交通計画 .....	96
6.3 緑化計画 .....	96
6.4 廃棄物に関する計画 .....	96
6.5 環境保全計画 .....	96
6.6 大阪市環境基本計画の推進 .....	97
第7章 特定届出の種類 .....	98

※本書に掲載した地図は、電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成した。

## 第1章 事業者の氏名及び住所

名称 PFI 大阪第6 合同庁舎株式会社

氏名 代表取締役 森田 兼光

所在地 大阪府大阪市北区中之島3丁目6番32号

## 第2章 対象事業の名称、目的及び内容

### 2.1 対象事業の名称

大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業

### 2.2 対象事業の種類

航空法（昭和27年法律第231号）第2条第6項に規定する空港等（以下「空港等」という）の設置の事業。

### 2.3 対象事業の目的

大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業は、災害等が発生した際に国土交通省近畿地方整備局の拠点となる大阪第6地方合同庁舎（仮称）の庁舎屋上に専用ヘリポート（非公共用）を設置することで、機動性、迅速性を確保した災害対応活動を目的とするものである。

屋上にヘリポートを設置することにより、防災ヘリコプターと災害対応の中核である災害対策本部が設けられる大阪第6地方合同庁舎（仮称）が直接接続されることになり、必要な人員等の搭乗が迅速かつ的確に行えるようになるため、災害対応活動の更なる充実に資することが可能となる。

## 2.4 対象事業の内容及び規模

本事業は、現在建設中の大阪第6地方合同庁舎（仮称）の屋上に、非公共用ヘリポートを整備するものであり、その位置は図2.4.1に示すとおりである。

計画しているヘリポート（以下「計画ヘリポート」という）の種類及び規模は、表2.4.1に示すとおりである。なお、計画ヘリポート面の高さは地上約76mである。

表 2.4.1 事業計画の概要

対象事業の種類	大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業									
位置	大阪市中央区大手前3丁目3番10、11、12、17 （大阪第6地方合同庁舎（仮称）屋上）									
面積	約3,600 m <sup>2</sup>									
飛行場の種類	陸上ヘリポート（屋上型）									
飛行場の種別	非公共用									
飛行場の規模	着陸帯の面積：約580m <sup>2</sup>									
着陸帯の長さ・幅	長さ24m・幅24m									
滑走路の長さ・幅	長さ24m・幅24m									
使用予定機種	<table border="1"> <thead> <tr> <th>機種名</th> <th>最大離陸重量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>412EP/412EPI（ベル社）</td> <td>5,398kg</td> </tr> <tr> <td>AW139（アグスタウェストランド社）</td> <td>6,400kg</td> </tr> <tr> <td>AS332L2（アエロスパシアル社）</td> <td>9,300kg</td> </tr> </tbody> </table>		機種名	最大離陸重量	412EP/412EPI（ベル社）	5,398kg	AW139（アグスタウェストランド社）	6,400kg	AS332L2（アエロスパシアル社）	9,300kg
	機種名	最大離陸重量								
	412EP/412EPI（ベル社）	5,398kg								
	AW139（アグスタウェストランド社）	6,400kg								
AS332L2（アエロスパシアル社）	9,300kg									
離着陸回数	最大で年間200回程度 ただし、災害等の発生状況により変更となる可能性がある。									
運用時間	24時間（原則として日出から日没まで）									
供用開始予定	令和4年度									



凡例

★ : 事業計画地

□ : 大阪第6地方合同庁舎(仮称)の敷地境界

--- : 区界

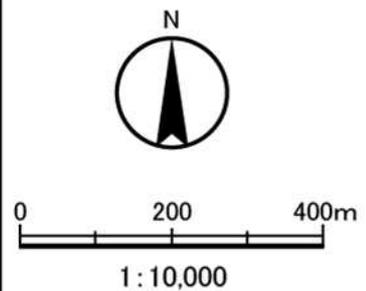


図 2.4.1 事業計画地の位置

## 2.5 事業計画

### 2.5.1 対象事業実施の背景及び計画策定の経緯

国土交通省近畿地方整備局では、平成8年からあらゆる自然災害や重大事故の情報収集活動等に対応するためヘリコプターを運用している。

現在、機体の格納、保守整備及び運用は八尾空港を拠点としつつ、近畿地方の各府県に飛行場外離着陸場を確保し、状況に応じて利用している。近年、多発する災害に対し、迅速かつ的確な情報収集活動を実施するためには、災害対策本部が設けられる大阪第6地方合同庁舎（仮称）の屋上にヘリポートを設置することが必要である。

計画ヘリポートは、自然災害等に備えた情報収集活動や災害対応用のヘリポートとして、その機能を最大限に発揮できるようにするためのものである。

### 2.5.2 施設計画

計画ヘリポートには、着陸帯のほか付帯施設として風向指示器、脱落防止施設、燃料流出防止施設、消火施設などを整備する。また、計画ヘリポートの周辺には、航空法第2条により、航空機が安全に離着陸を行うため障害物のない一定の広さを持つ空間（安全表面）の確保が義務付けられており、それらの概要は表2.5.1に示すとおりである。

計画ヘリポートの計画図及び安全表面図を図2.5.1～図2.5.5に示している。

表 2.5.1 計画ヘリポートの施設概要

項目	内容
着陸帯	使用を計画しているヘリコプターの最大機種である AS332L2（全長 19.5m、全幅 16.2m）に基づいて設定。 長さ 24m、幅 24m
標識施設	着陸帯標識：24m×24m 接地帯標識：直径 10m の円の中に H マーク 風向指示器：吹流しの直径 0.6m 先 0.3m 長さ 2.4m
脱落防止施設	着陸帯周囲に 1.5m 以上の脱落防止施設を設置
燃料流出防止施設	使用を計画しているヘリコプターの最大機種である AS332L2 対応として 2,200L の油水分離槽を設置
係留環	ヘリコプターの駐機時に自然移動しないようにする固定装置を設置
航空灯火	下記の灯火施設を設置 風向灯 : 1 灯 着陸区域照明灯 : 8 灯 境界灯 : 8 灯 境界誘導灯 : 8 灯
安全表面	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全表面には、進入表面（離着陸直後又は最終進入の際の直線飛行の安全のため）、転移表面（着陸復行を安全に行うため）及び水平表面（最終侵入経路に入る前の場周経路の飛行の安全のため）の区分があり、その解説を図 2.5.4 に示している。</li> <li>計画ヘリポートでは、障害物件（南東側の NHK 大阪放送会館（地上 134m）、西側の高層マンション（地上 135m））との関係、緊急時の不時着場の確保、飛行ルート下の建造物の密集度を勘案して図 2.5.5 のとおりとした。</li> </ul>
その他	最大就航機材の大きさに合わせた消火設備を設置。 ※ヘリポート用消防カテゴリーは ICAO（国際民間航空機関）基準の H2 を適用。

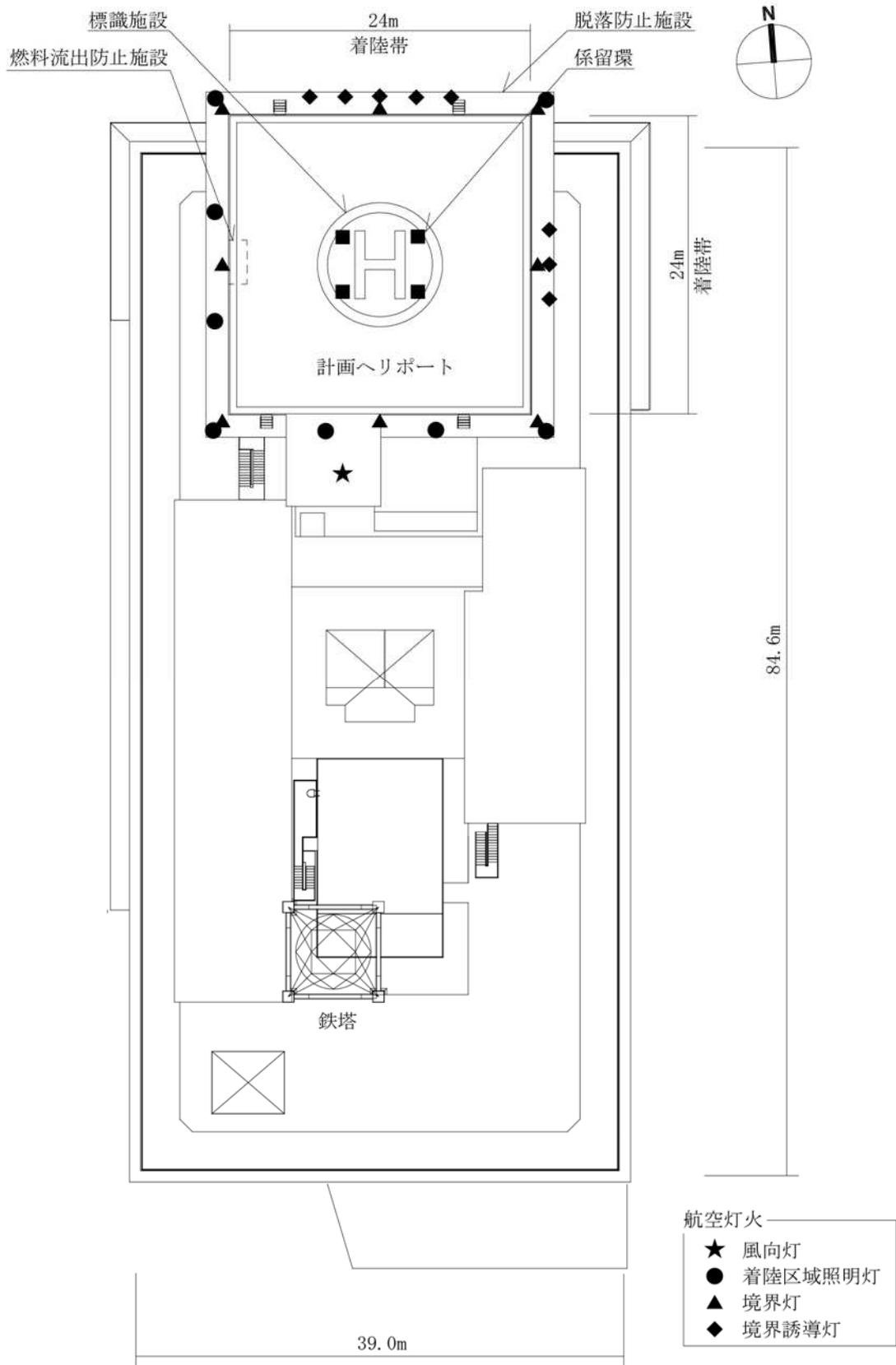


図 2.5.1 計画ヘリポート設置建築物と計画ヘリポート平面図

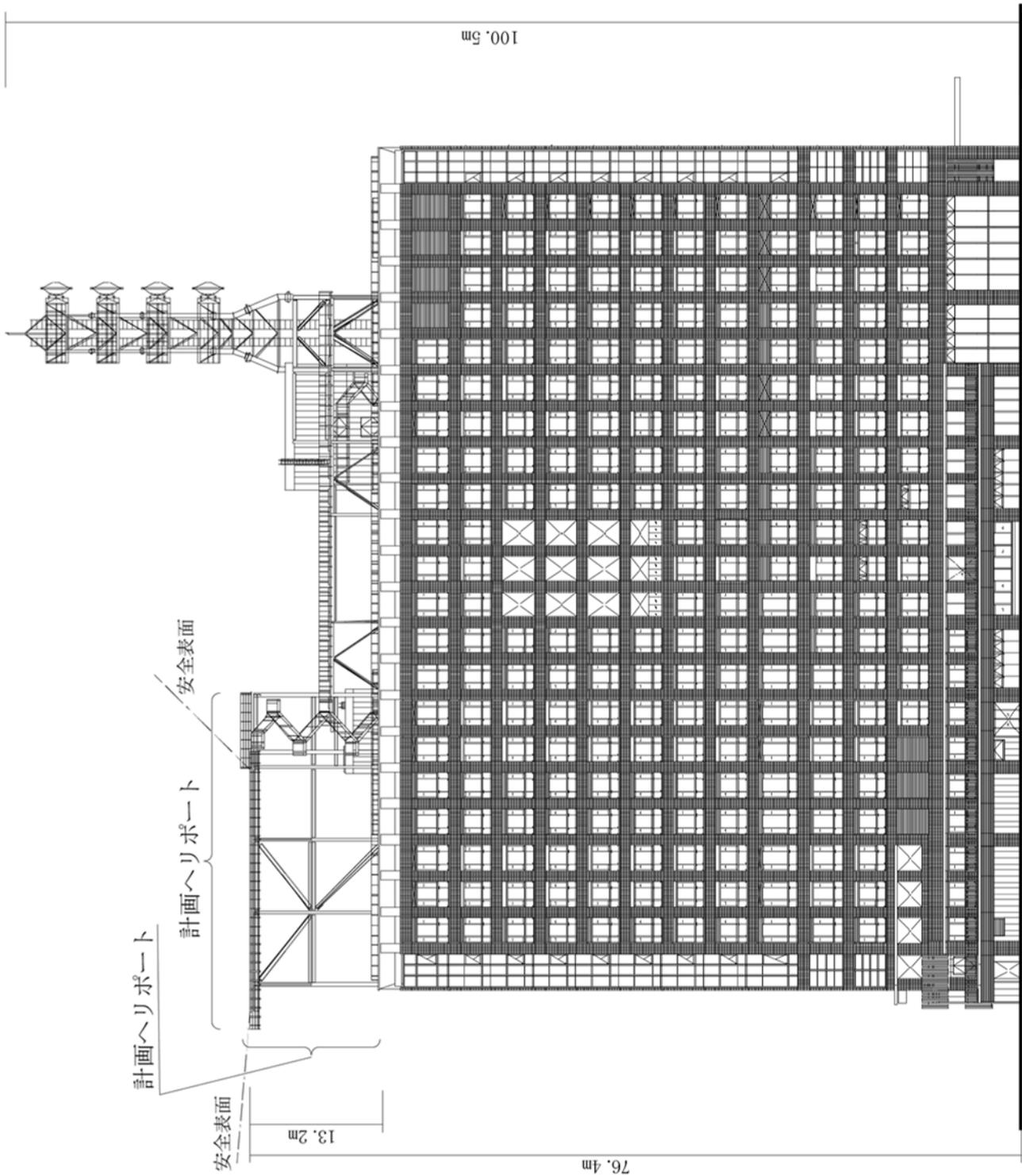


図 2.5.2 計画ヘリポート設置建築物の西側立面図

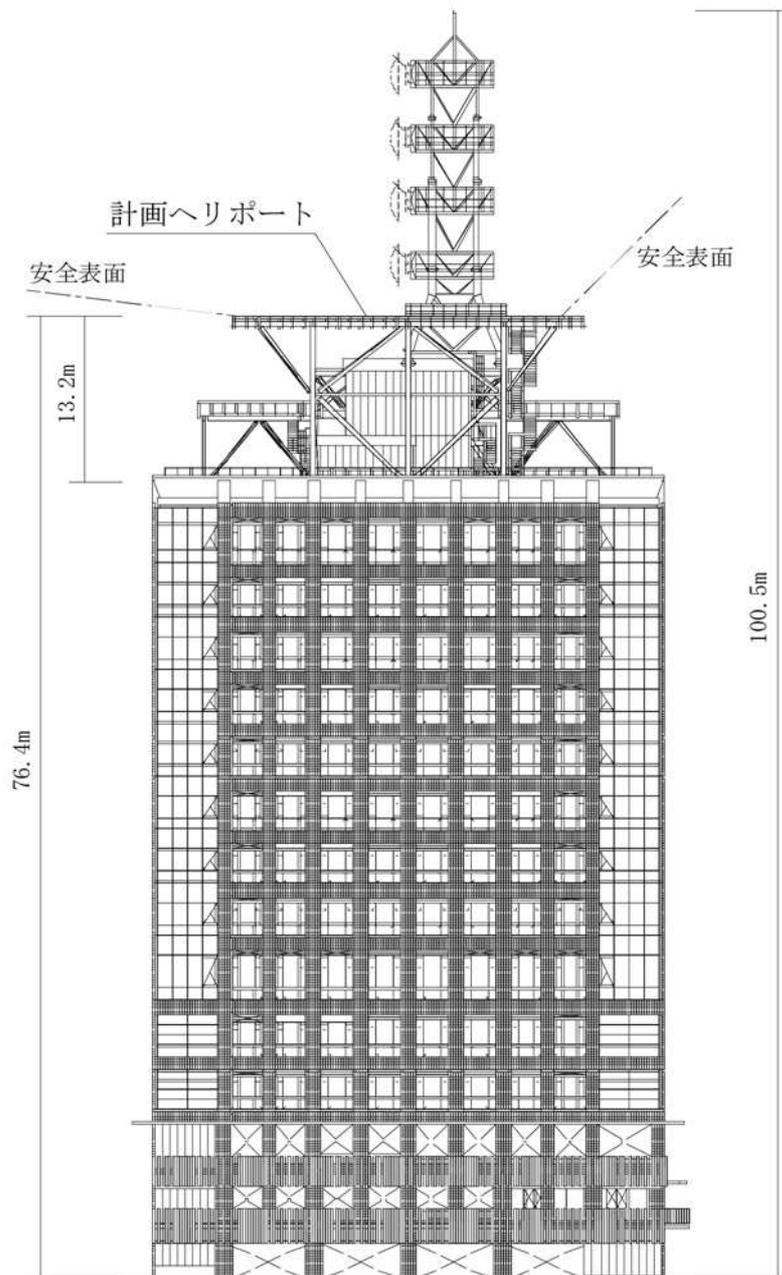


図 2.5.3 計画ヘリポート設置建築物の北側立面図

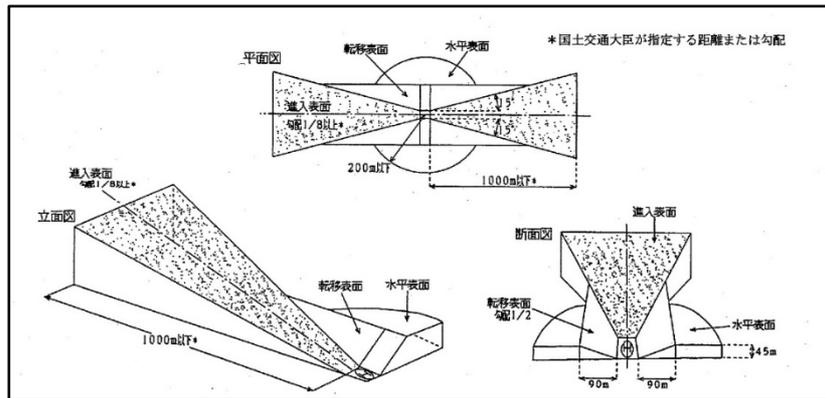


図 2.5.4 安全表面解説図

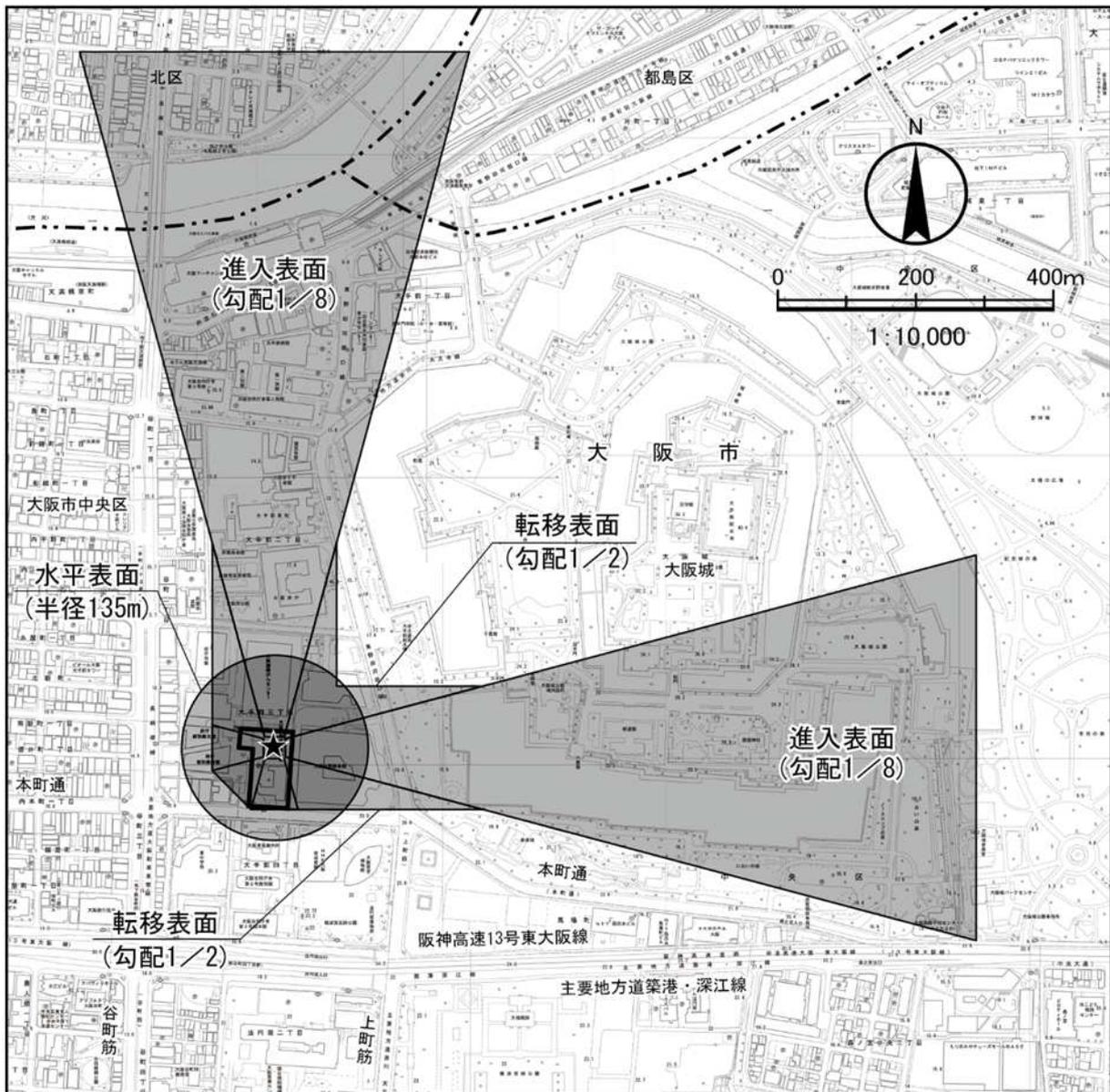


図 2.5.5 計画ヘリポート安全表面図

### 2.5.3 運用計画

計画ヘリポートの運用計画は、将来の利用計画から求めた。

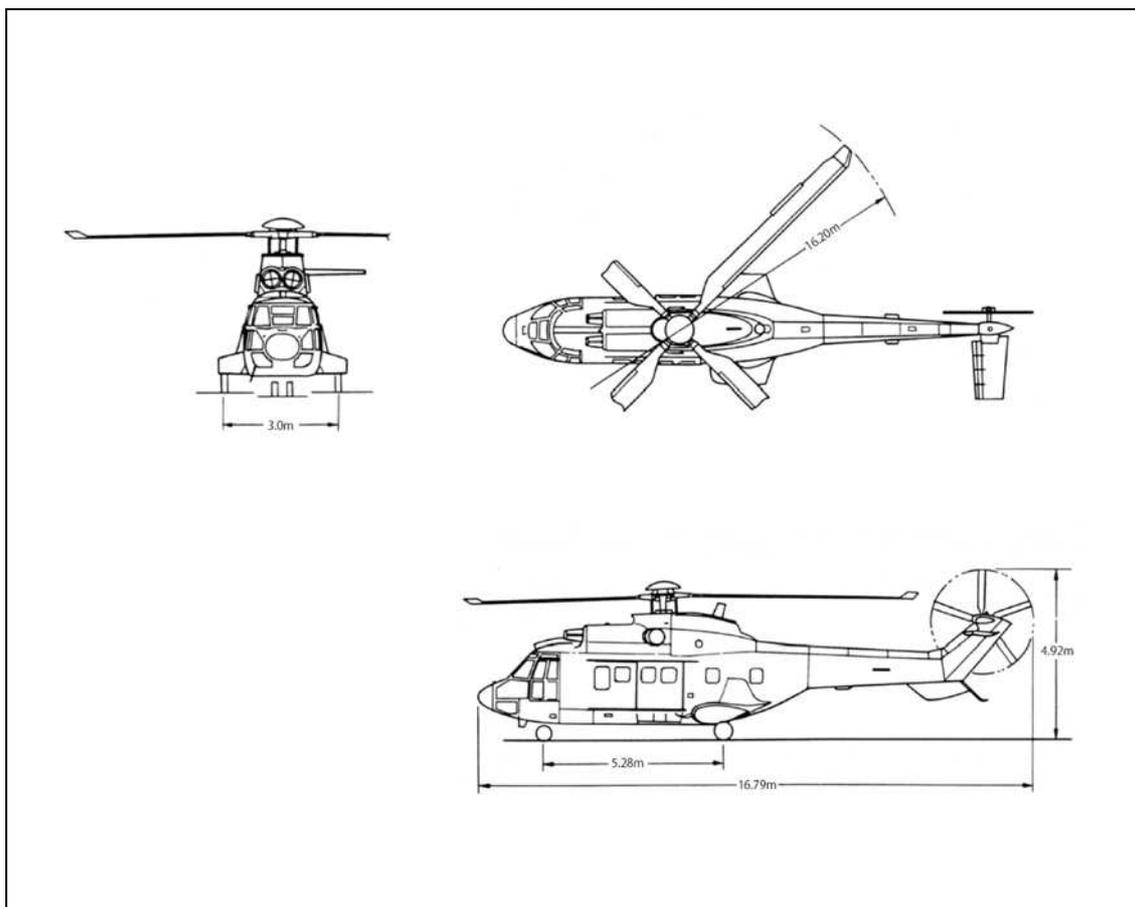
現在、国土交通省近畿地方整備局では、八尾空港を拠点にヘリコプターによる自然災害や重大事故の情報収集活動等を行っている。

このたび計画ヘリポートの設置により、災害対策本部が設けられる大阪第6地方合同庁舎（仮称）と計画ヘリポートが直接接続されることになる。これにより計画ヘリポートの利用目的である機動性、迅速性が確保され、災害対応活動の更なる充実を図ることが可能となり、供用後の離着陸回数は最大で年間200回程度と想定される。ただし、災害等の発生状況により変更となる可能性がある。

### 2.5.4 使用機種

計画ヘリポートでの使用予定機種は表 2.4.1 に示したとおり3機種を予定しており、そのうち最大離陸重量が最も重い機種である、アエロスパシアル AS332L2 型の主要な性能は表 2.5.2 に示すとおりである。

表 2.5.2 機体の主要性能等



製造会社	アエロスパシアル (仏)	
発動機	ツルボメカ・マキラ 1A1 型×2	
耐空類別	輸送 TA 及び TB 級	
出力	1,877SHP (SHP : 軸馬力) ×2	
回転翼	(主) グラス及びカーボン・ファイバー製 4 枚羽根×1 (尾) 5 枚羽根×1	
寸度	全幅	16.2m/主回転翼直径
	全長	19.5m
	全高	4.92m/尾回転翼上端
燃料	容量	2,060L
	等級	ASTMD-1655 JetA/A-1, JetB
最大離陸重量	9,300kg	
速度	256km/h (巡航)	
最大乗員数	26 名	

## 2.5.5 飛行ルート及び高度

計画ヘリポートにおけるヘリコプターの運航は、大阪城及び西側の高層マンションを避ける必要があることから、大阪城公園の外堀沿いに北側及び東側に進入平面を設け、大阪城及び大阪城公園上空で周回し、北東方向、東北東方向、南西方向、西方向への飛行ルートを想定している。ヘリコプターの飛行ルート、安全表面等は図 2.5.6 に示すとおりである。

この計画ヘリポートの上空には、大阪特別管制区 (PCA : Positive Control Area) が設定されており、高度 1,100 フィート (約 335m) から 4,000 フィート (約 1,219m) は無断進入できないこととなっている。

したがって、計画ヘリポートを利用する場合は、PCA の下限高度 (1,100 フィート) 未満での飛行が要求されるが、より一層の安全運航を図るため PCA の区域を最短で脱出するような形で飛行ルートを設定した。

その飛行ルートは、図 2.5.6 のとおりであり、ルートの概要は下記のとおりである。

### (1) 進入

進入ルートは北東方向、東北東方向、南西方向及び西方向からの 4 ルートとし、適切な地点で関西 TCA (TCA : Terminal Control Area) と交信、計画ヘリポートに進入する旨を通報する。

- ① 北東、東北東及び南西方向からの進入は、計画ヘリポートに向かいほぼ直線コースで高度は 1,100 フィート未満とする。
- ② 西方向からの進入は、堂島川・大川沿いに飛行し天満橋付近から所定のルートに入り、高度は 700 フィート (約 213m) 未満とする。

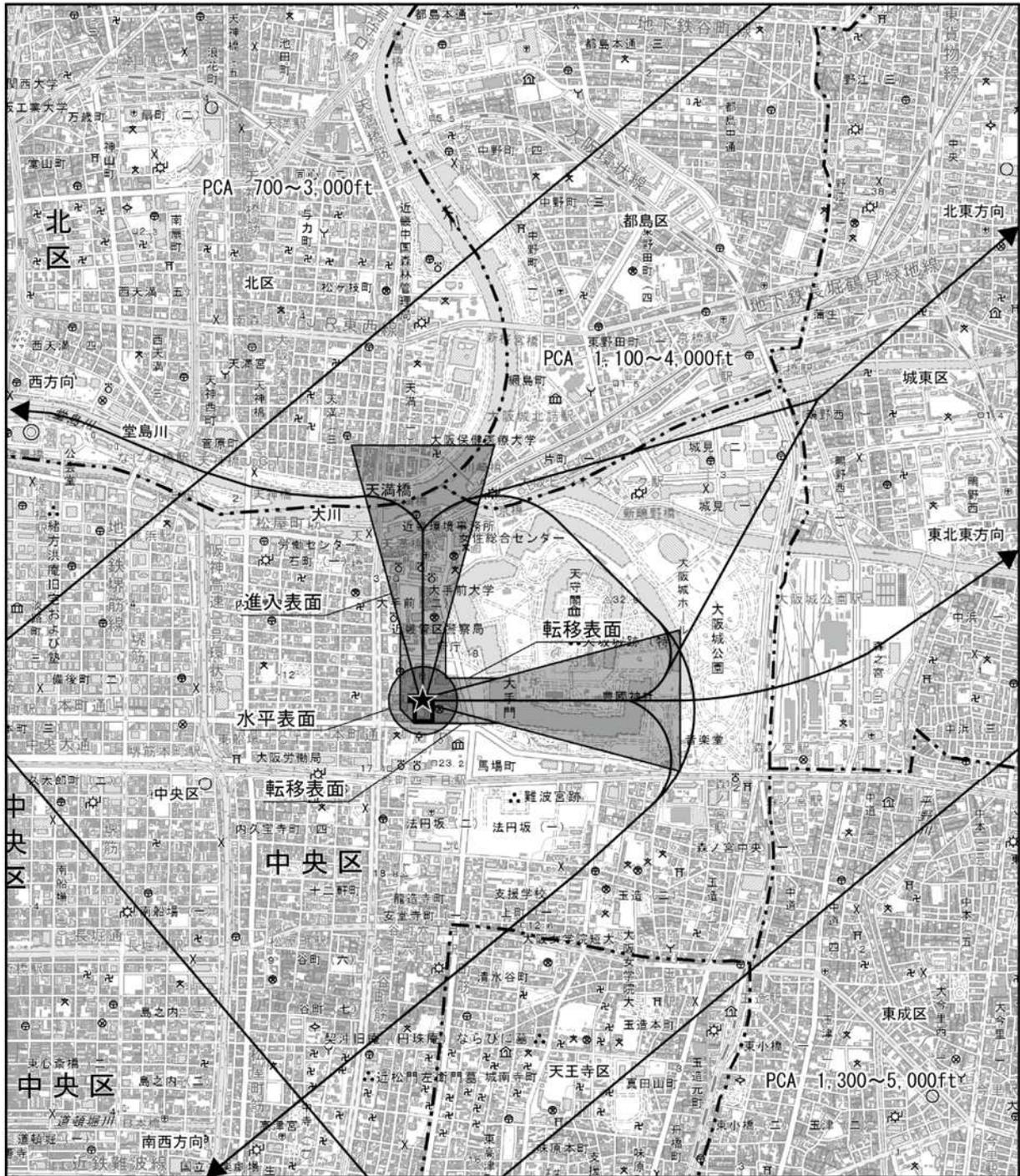
### (2) 出発

出発ルートは、進入ルートの逆ルートとする。

## 2.5.6 安全対策

計画ヘリポートの運用に際してその安全性を確保するため、航空法に定められた安全施設の設置を行うとともに、ヘリポート運用のための管理規程を制定し、離発着できる気象条件、利用できるヘリコプター等について適切な管理ができるようにする。

また、計画ヘリポートでは燃料の補給は行わず、計画ヘリポートの完成後も、機体の格納、保守整備及び運用は現在と同様に八尾空港を基地として運用する。



<p>凡例</p> <p>★ : 事業計画地    - - - : 区界</p> <p>↔ : ヘリコプターの飛行ルート</p> <p>■ : ヘリコプターの安全表面(図2.5.4、図2.5.5参照)</p> <p>PCA : 大阪特別管制区による飛行高度制限 (ヘリコプターは下限高度未満での飛行となる)</p>		<p>N</p> <p>0      500      1,000m</p> <p>1:25,000</p>

図 2.5.6 ヘリコプターの飛行ルート

### 2.5.7 交通計画

ヘリポートの運用目的は自然災害時等における調査及び情報収集活動を主としており、これに伴う新たな交通はほとんど発生しない。

### 2.5.8 関連事業の概要

本事業に関連する事業としては、大阪第 6 地方合同庁舎（仮称）整備事業（PFI）により庁舎建築工事が進められており、計画ヘリポートは同庁舎の屋上に建設する。庁舎建設工事は、令和元年 12 月に着工しており、令和 4 年 3 月に完成する予定である。

### 2.5.9 工事計画の概要

計画ヘリポートは、大阪第 6 地方合同庁舎（仮称）の庁舎屋上に設置される。したがって、庁舎工事の屋上躯体構築後にヘリポート工事に着手する。

計画ヘリポートの工事は、施工時期により、鉄骨工事、床・手摺工事及び附帯設備等工事に大別できる。鉄骨工事はヘリポートの鉄骨フレームを構築する工事、床・手摺工事は金属製の床、手摺を設置する工事、附帯設備等工事は、離着陸帯等の標識、風向指示器、消火施設等を設置する工事である。

庁舎工事の屋上躯体構築後、ヘリポートの鉄骨工事を行う。その後、周囲の庁舎工事の施工状況を考慮して、床及び手摺を設置し、最後に附帯設備等工事を施工する。鉄骨はトレーラーまたはトラックで敷地内に搬入し、タワークレーンで引き上げ及び組み立てを行う。床、手摺の資材はトラックで敷地内に搬入後、タワークレーンで引き上げる。附帯設備等は主として工事用エレベーターで引き上げる。

なお、計画ヘリポートの床は金属製であるため、ヘリポート工事ではコンクリートミキサー車は発生しない。また、トレーラーの台数は延べ 10 台程度、トラックの台数は延べ 20 台程度を予定している。

これらの工事に要する期間は、約 5 ヶ月の計画である。