

大阪第6地方合同庁舎（仮称）

へリポート設置事業

環境影響評価書

【 要 約 書 】

令和3年4月

PFI 大阪第6合同庁舎株式会社

1. はじめに

大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業では、大阪市環境影響評価条例に基づき、本事業の実施による環境への影響について、調査・予測及び評価を行う環境影響評価の手続きを行ってまいりました。この度、その結果を環境影響評価書として取りまとめました。本要約書はそのあらましについて説明したものです。

事業の実施にあたりましては、環境影響評価書に記載した環境保全対策を確実に実施し、周辺環境の保全に努めてまいりますので、皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

2. 事業の目的及び概要

本事業は、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す。

今回計画しているヘリポート（以下「計画ヘリポート」という）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を図ることが可能となります。

計画ヘリポートの種類及び規模は、表1に示すとおりです。なお、計画ヘリポート面の高さは地上約76mとなります。

表1 事業の概要

位置	大阪府中央区大手前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3,600m ²		
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 ²		
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	機種名	最大離陸重量	所有する地方整備局等
	AW139（アグスタウェストランド社）	6,400kg	関東、近畿
	412EP/412EPI（ベル社）	5,398kg	北海道、北陸、中部、中国・四国、九州
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ります。		
運用時間	24時間 (原則として日出又は7時の遅い方から日没又は19時の早い方まで)		
工事期間	工期約5ヶ月（供用開始予定：令和4年9月）		

(1) 施設計画

計画ヘリポートには、着陸帯のほか附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します。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います。

(2) 運用計画

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ます。計画ヘリポートはこのうち、災害発生時に迅速な被害状況の調査が求められる災害発生時の初動調査のために使用します。

また、計画ヘリポートの上空には大阪特別管区(PCA:Positive Control Area)が設定され、密集市街地に立地していることから、周囲の状況を把握しておくために計画ヘリポートでの離着陸訓練が必要となり、このためにも使用します。離着陸訓練を実施する際には、周辺に立地する学校や病院等の環境保全施設に配慮して実施します。

供用後の年間離着陸回数は、過去の八尾空港での離着陸回数の実績等を基に、離着陸訓練を含め最大で年間200回程度と想定しています。

(3) 飛行ルート及び高度

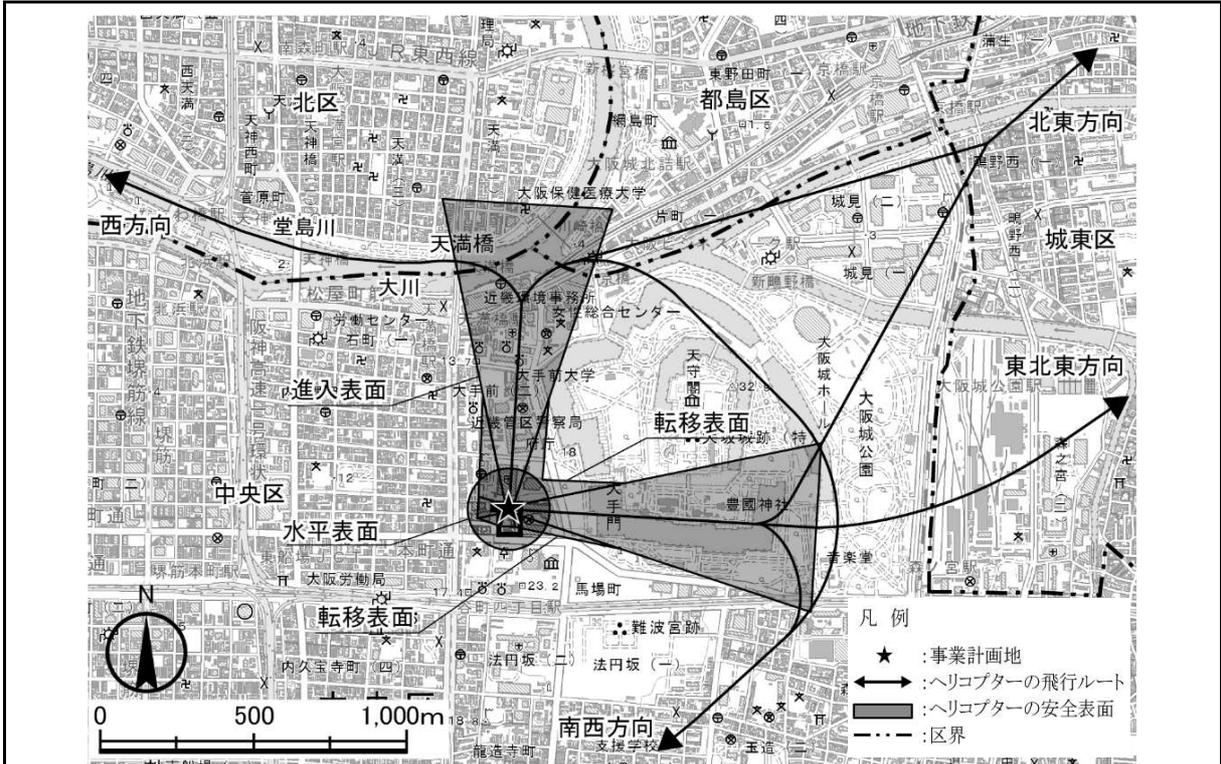
計画ヘリポートにおけるヘリコプターの運航は、大阪城及び西側の高層マンションを避ける必要があることから、**図1**に示すように北側及び大阪城公園の外堀沿い東側に進入平面を設け、大阪城及び大阪城公園上空で周回し、北東方向、東北東方向、南西方向、西方向への飛行ルートを想定しています。

また、計画ヘリポートへの進入及び出発にあたりましては、北側の進入表面下に環境保全施設が存在することから、可能な限り東側の進入表面から進入及び出発を行います。なお、気象条件等によっては、飛行の安全性を考慮し北側の進入表面も使用します。

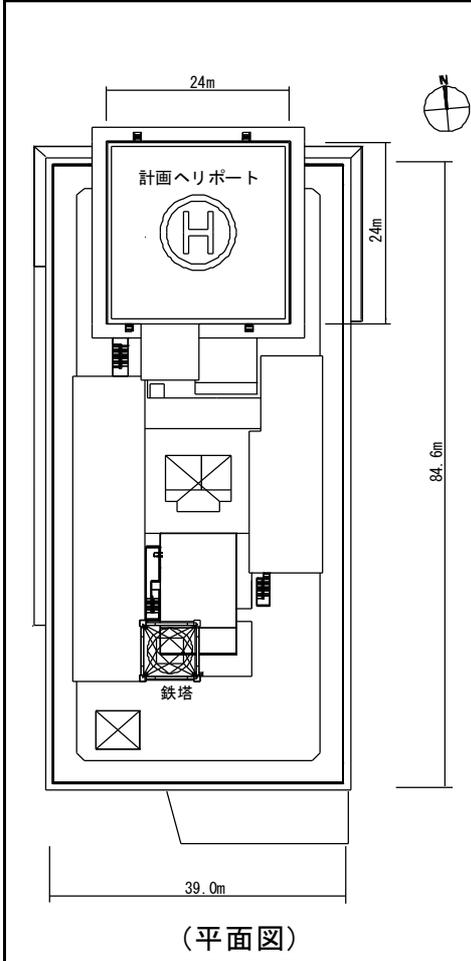
(4) 安全対策

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、離着陸できる気象条件、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します。

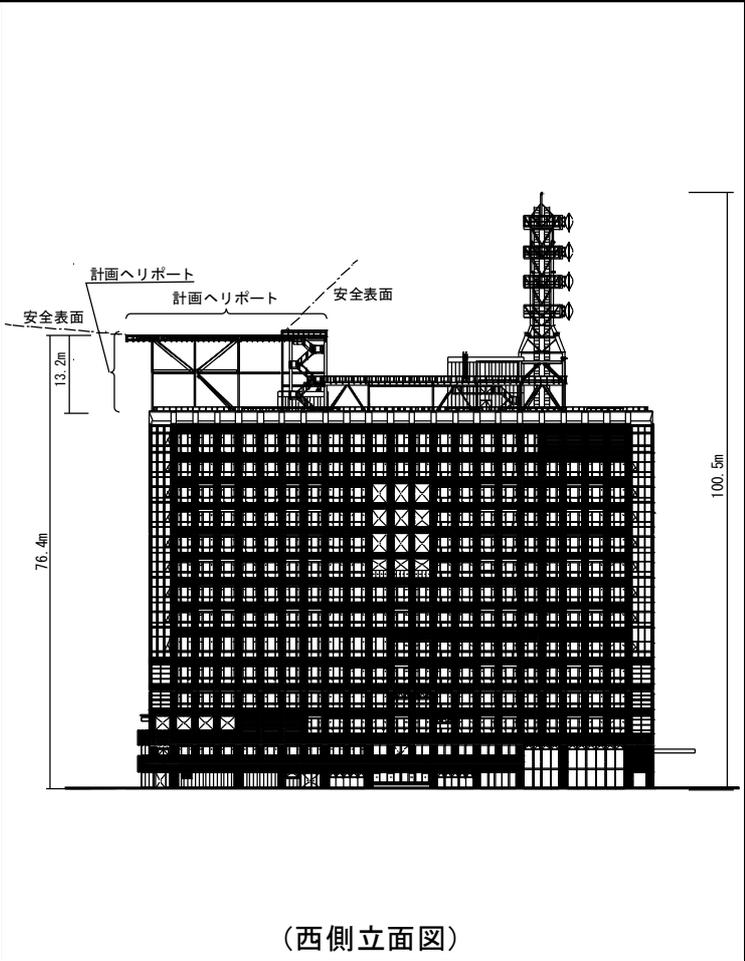
また、計画ヘリポートでは燃料の補給は行わず、計画ヘリポートの完成後も、機体の格納、保守整備及び運用は現在と同様に八尾空港を基地として運用します。



(事業計画地の位置、飛行ルート、安全表面)



(平面図)



(西側立面図)

図1 事業計画地の位置、飛行ルート、計画ヘリポート平面図、設置建築物等

3. 環境影響評価実施内容の概要

(1) 環境影響評価項目

本事業の実施により影響を受けると考えられ、環境影響評価において調査・予測・評価を行う必要がある項目として、航空機の運航に伴う騒音及び低周波音を選定しました。

表 2 環境影響 評価項目の選定

環境影響評価項目	環境影響要因	施設の利用
騒音（航空機騒音）		○
低周波音（航空機の低周波音）		○

(2) 現況調査の手法

選定した環境影響評価項目について、既存資料の収集・整理及びヘリコプターの試験飛行を伴う現地調査を実施することにより、事業計画地周辺の現況を把握しました。

(3) 予測、評価の手法

事業の実施が周辺地域の環境に及ぼす影響について、環境影響評価項目に応じて、数値計算によるシミュレーションにより予測評価を行いました。

評価は、大阪市「環境影響評価技術指針」に基づき、以下の観点から行うこととしました。

- ・「航空機騒音に係る環境基準について」を満足すること。
- ・大阪市環境基本計画の目標の達成と維持に支障がないこと。
- ・環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること。

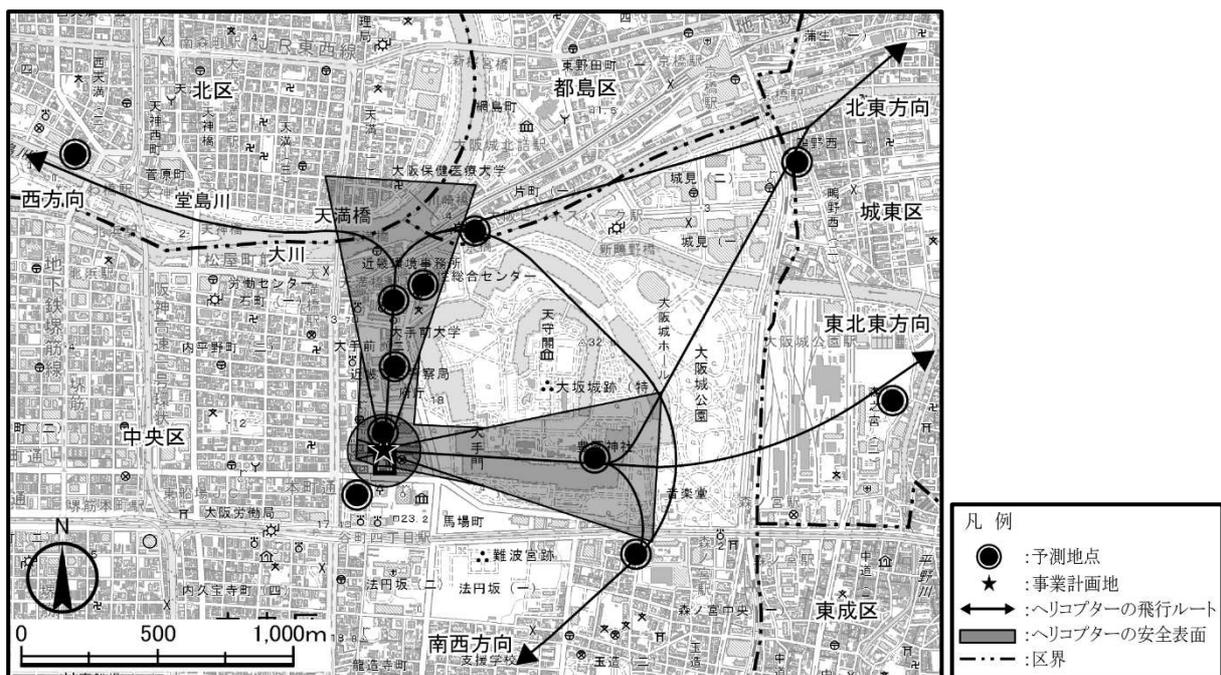


図 2 予測地点の位置

4. 環境影響予測の結果

(1) 騒音

【施設の利用による影響】

ヘリコプターの運航に伴う騒音レベルは、時間帯補正等価騒音レベル (L_{den}) で 39～57 デシベルとなり、環境基準値 (57 デシベルまたは 62 デシベル以下) を下回ると予測されます。

さらに、事業の実施にあたっては次項に示す環境保全及び創造のための措置を実施することにより、ヘリコプターの運航に伴う騒音の影響を可能な限り低減するよう計画しています。

(2) 低周波音

【施設の利用による影響】

ヘリコプターの運航に伴う低周波音の G 特性音圧レベルは、92～106 デシベルと予測されます。「ISO-7196」に示された感覚閾値 100 デシベルを超過する予測地点がありますが、建物による減衰を考慮すると屋内では超過しないと予測されます。

「環境アセスメントの技術」に示された低周波音による圧迫感・振動感を感じる値と比較すると、全ての予測地点において圧迫感・振動感を感じる値を上回りますが、建物による減衰を考慮すると 1 地点を除き屋内では圧迫感・振動感を感じる値を上回らないと予測されます。なお、東側進入表面から着陸及び離陸を行うと、全ての予測地点の屋内で圧迫感・振動感を感じる値を上回らないと予測されます。

また、「低周波音の測定方法に関するマニュアル」に示された建具のがたつき閾値と比較すると、全ての予測地点において建具のがたつき閾値を上回ると予測されます。

さらに、事業の実施にあたっては次項に示す環境保全及び創造のための措置を実施することにより、ヘリコプターの運航に伴う低周波音の影響を可能な限り低減するよう計画しています。

5. 評価の結果

騒音、低周波音についての予測結果は以上のとおりであり、また、次項に示す環境の保全及び創造のための措置を講じることから、ヘリコプターの運航に伴う騒音及び低周波音は、周辺地域の環境への影響を最小限にとどめるよう配慮されており、環境保全目標を満足するものと評価しています。

6. 環境の保全及び創造のための措置

本事業の実施にあたっては、環境への影響を軽減するために、環境の保全及び創造のための措置を講じます。主な措置の内容は、以下に示すとおりです。

- ・ヘリポートの運用時間は原則として日出又は7時の遅い方から日没又は19時の早い方までとし、離着陸訓練については実施時間帯に配慮します。
- ・北側の進入表面下に環境保全施設が存在することから、気象条件を考慮しながら飛行の安全性を保持した上で可能な限り東側の進入表面から着陸及び離陸を行います。
- ・ヘリコプター運航にあたっては、計画飛行ルートを遵守してPCAの下限高度近くの高度で飛行すること、北側進入表面については飛行の安全性に配慮しながら速やかに高度を上昇させること等により、飛行ルートと環境保全施設との距離の確保に努めます。
- ・ヘリコプター搭乗後の目的地・経路等に関する搭乗者間での簡易打合せ等の時間を短縮すること等により、ヘリポートにおける待機時間を3分程度まで短縮するよう努めます。
- ・ヘリコプターの運航会社がこれらの事項を確実に実施するよう運航管理者に要請し、実効性を継続的に確保します。
- ・低周波音の予測結果は建具のがたつき閾値を上回り、一部屋内でも圧迫感・振動感を感じる可能性があることから、供用後の事後調査において屋内での低周波音の測定や苦情等の問題が発生していないか確認し、その結果を踏まえて必要な環境保全措置を講じます。
- ・事後調査において、調査対象施設のご協力が得られる場合には、屋内での低周波音の測定を実施します。
- ・近畿地方整備局が防災ヘリコプターとして使用するヘリコプターの更新に際しては、性能等による選定が主となりますが、騒音及び低周波音の発生抑制にも留意して選定するよう努めます。

7. 準備書についての意見と事業者見解

「大阪市環境影響評価条例」第20条第1項の規定に基づく、「大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業環境影響評価準備書」に関する市長意見とこれに対する事業者の見解は、表3に示すとおりです。

表3 準備書に関する市長意見とこれに対する事業者の見解

市長の意見	事業者 (PFI 大阪第6合同庁舎株式会社) の見解
全般的事項	
<p>本事業は PFI 事業のため、ヘリコプターの運航は運航管理者に委ねられていることから、事業者は運航管理者に対して、次の騒音に関する指摘事項をはじめ、環境影響評価書を十分に踏まえた運航管理を行うよう、文書指示等により継続的に実効性を確保すること。</p>	<p>ヘリコプターの運航時には運航管理者を通じてヘリコプターの運航会社に対して使用目的、環境配慮事項等を明記した資料を提示することにより、騒音に関する指摘事項をはじめ、環境影響評価書を十分に踏まえた運航管理を行うよう文書指示を行います。</p> <p>上記の文書指示等を継続的に行うことにより、環境影響評価書を十分に踏まえた運航管理を行うことの実効性を継続的に確保します。</p>
騒音	
<p>計画ヘリポートの北側には病院や学校等の環境保全施設が多数立地していることから、安全面を考慮した上で、可能な限り東側の進入表面を選択し、周辺への騒音影響を低減すること。</p>	<p>気象条件等を考慮しながら、ヘリコプターの飛行の安全性を保持した上で、可能な限り東側の進入表面から着陸及び離陸を行うことで、周辺への騒音影響を低減します。</p>
<p>近接している環境保全施設においてはヘリコプターの待機時の騒音による影響が大きいことから、待機時間の短縮を確実に実施すること。</p>	<p>計画ヘリポートに近接している環境保全施設へのヘリコプターの待機時の騒音による影響を考慮し、待機中に行うヘリコプター搭乗後の目的地・経路等に関する搭乗者間での簡易打合せ等の時間を短縮すること等により、ヘリコプターの待機時間の短縮を確実に実施するよう、運航管理者を通じてヘリコプターの運航会社に対して指示を確実に実施します。</p>

お問合せ先

PFI 大阪第6合同庁舎株式会社

住所 大阪府大阪市北区中之島3丁目6番32号

電話 (06) 6456-7189 FAX (06) 6456-7208

※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。