

## 第2章 対象事業の目的及び内容

## 第 2 章 対象事業の目的及び内容

### 2.1 対象事業の名称

那覇空港滑走路増設事業

### 2.2 対象事業の目的

那覇空港は、沖縄の玄関口として国内外各地を結ぶ拠点空港であるとともに、県内離島と沖縄本島を結ぶハブ空港として重要な役割を果たしており、沖縄県のリーディング産業である観光・リゾート産業をはじめとして、様々な経済活動や県民生活を支える重要な社会基盤である。

那覇空港は、平成 23 年度時点で、滑走路 1 本の空港としては国内で 2 番目に利用度が高い。この状況を国内の主要空港と比較すると、滑走路 1 本であるものの旅客数は 5 位、貨物取扱量は 4 位（国際貨物取扱量では 3 位）である。これに伴い、夏休みや春休みにあたる観光シーズンのピーク時を中心に増便がなされているが、希望する便の予約が取れないなどの状況が生じている。

このため、本事業は、将来の需要に適切に対応するとともに、沖縄県の持続的振興発展に寄与するため、また、将来にわたり国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しよう、那覇空港の沖合に 2 本目の滑走路を新設するものである。

### 2.3 対象事業の内容

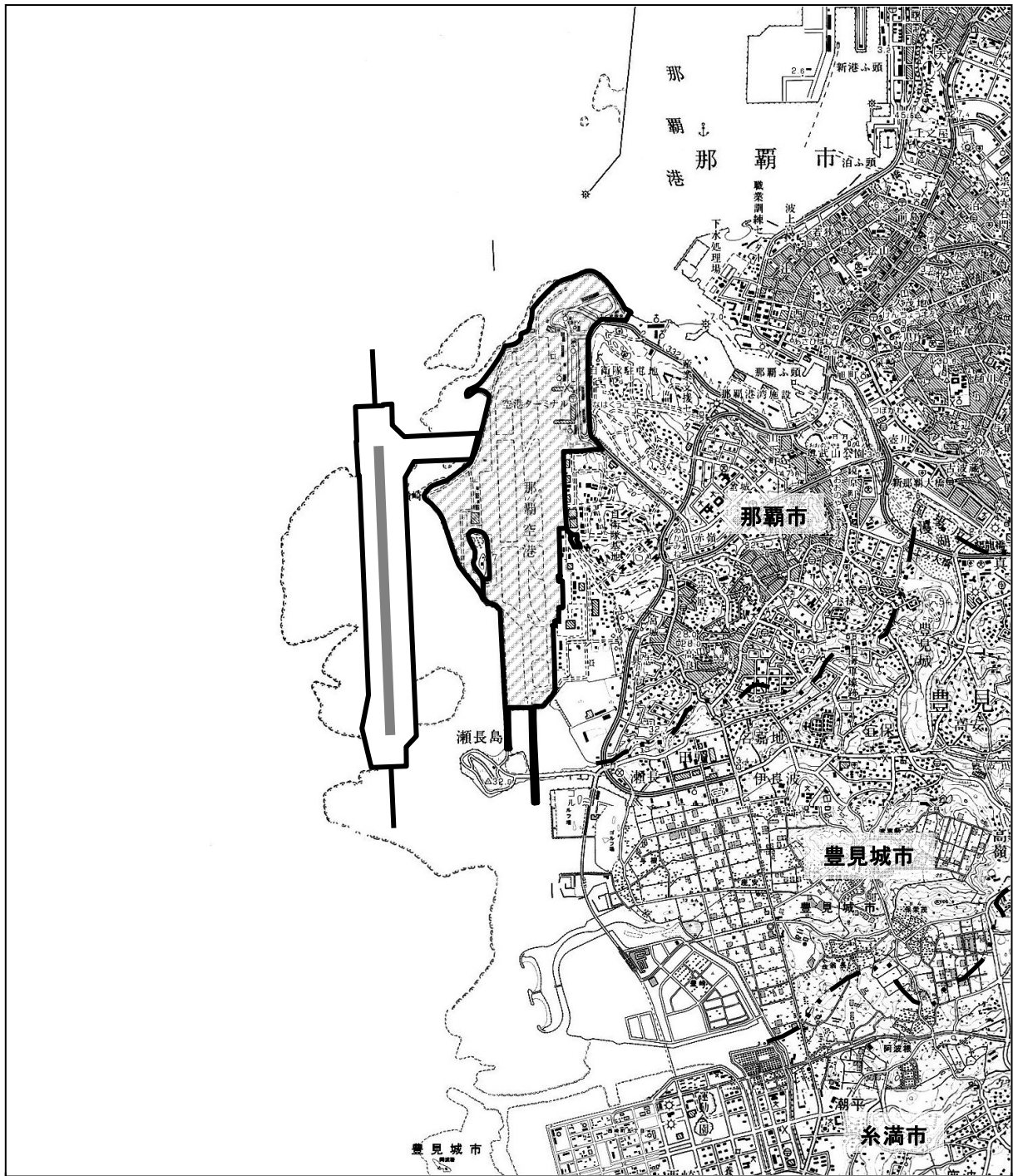
#### 2.3.1 対象事業の種類





- 滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更
- 公有水面の埋立て

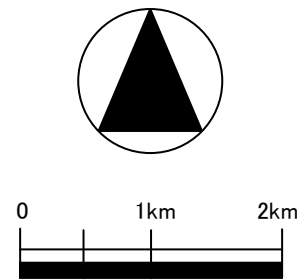
#### 2.3.2 対象事業が実施されるべき区域及び埋立区域の位置

- 滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更：  
沖縄県那覇市字大嶺、沖縄県那覇市字大嶺及び豊見城市字瀬長地先公有水面
- 公有水面の埋立て：  
沖縄県那覇市字大嶺及び豊見城市字瀬長地先公有水面

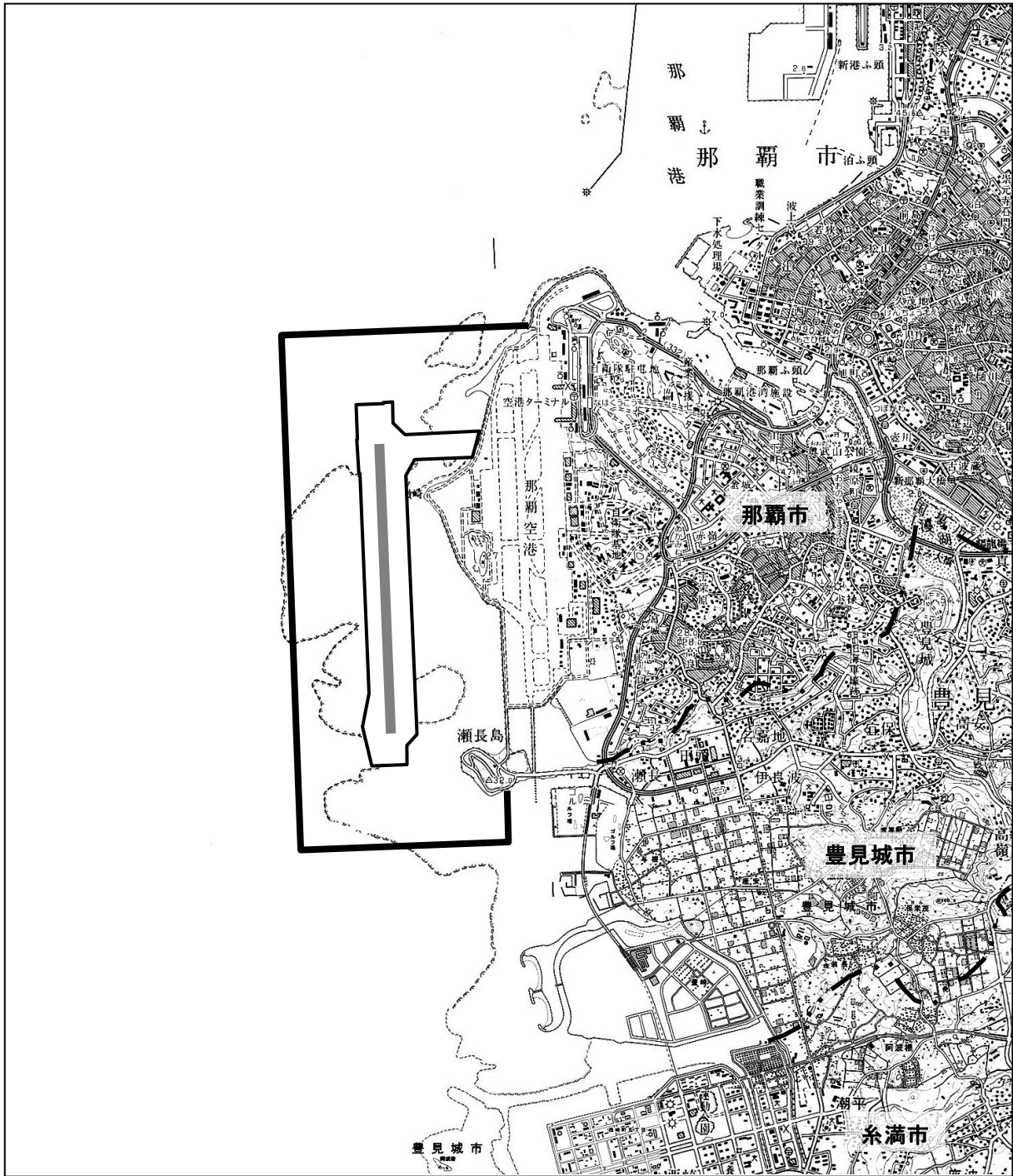
対象事業が実施されるべき区域及び埋立区域の位置は、図一 2.3.1 に示すとおりである。







-  : 対象事業が実施されるべき区域
-  : 新設する滑走路
-  : 現空港区域
-  : 市町村界

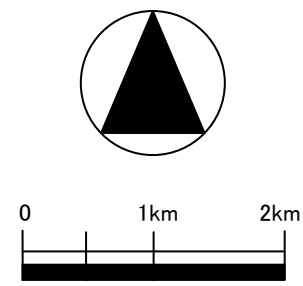


図一 2.3.1(1) 滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更に係る対象事業が実施されるべき区域の位置



-  : 対象事業が実施されるべき区域\*
-  : 新設する滑走路
-  : 埋立区域
-  : 市町村界

※対象事業が実施されるべき区域には海上工事の施工範囲を含んでいる。



図ー 2.3.1 (2) 公有水面の埋立てに係る対象事業が実施されるべき区域及び埋立区域の位置

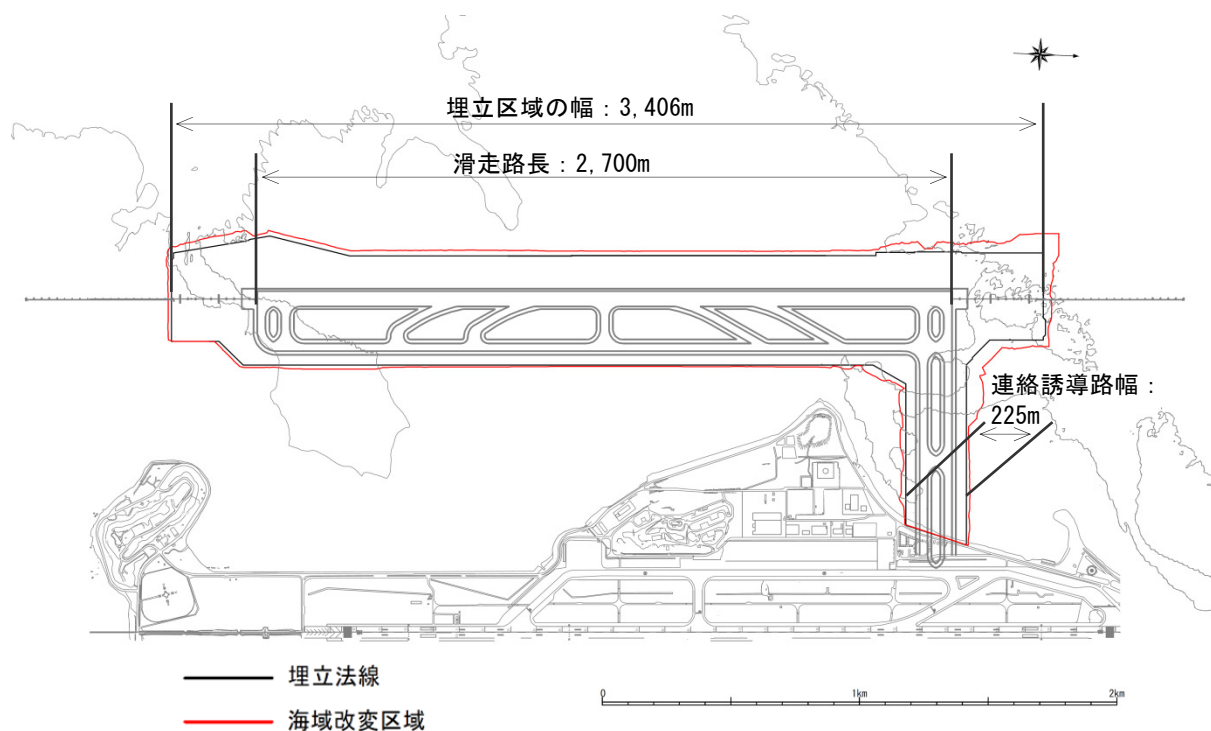
### 2.3.3 対象事業の規模

- 新設する滑走路の長さ : 2,700m
- 公有水面の埋立て : 約 160ha
- 公有水面の埋立に伴う海域改変区域 : 約 180ha

注 1 : 公有水面の埋立面積については、今後検討を行ううえで変動することがある。  
 注 2 : 海域改変区域の範囲については、図一 2.3.2 を参照。

表一 2.3.1 滑走路諸元

管理面積	481ha	
現滑走路	着陸帯	長さ 3,120m、幅 300m
	滑走路	長さ 3,000m、幅 45m
	方位	磁方位 18° - 36°
	誘導路	延長 7,071m、幅 23m~34m
増設滑走路	着陸帯	長さ 2,820m、幅 300m
	滑走路	長さ 2,700m、幅 60m
	過走帯 (オーバーラン)	長さ 60m、幅 60m
	滑走路端安全区域	長さ 240m、幅 300m
	方位	磁方位 18° - 36°
	誘導路	延長 6,245m、幅 30m~34m
	滑走路位置	現滑走路から 1,310m 沖合



図一 2.3.2 滑走路増設計画図

### 2.3.4 飛行場の利用を予定する航空機の種類及び数

飛行場の利用を予定する航空機の種類は、大型ジェット機、中型ジェット機、小型ジェット機、プロペラ機等である。

飛行場の利用を予定する航空機の数、民航機については平成42年を対象とした将来航空需要便数、自衛隊機については今後の部隊改編に伴う予測増加便数、その他航空機については現状便数を想定した。

これにより、飛行場の利用を予定する民航機等及び自衛隊機の発着回数は、大型ジェット機 61 回/日、中型ジェット機 64 回/日、小型ジェット機 217 回/日、プロペラ機 32 回/日、回転翼機 8 回/日、自衛隊機約 29,600 回/年である。

### 2.3.5 対象事業の工事計画の概要

#### (1) 公有水面の埋立て

埋立地の造成は、護岸の工事及び埋立ての工事からなる。護岸の工事については、一部地盤改良が必要な区域について地盤改良工事を行った後、護岸の築造を行う。埋立ての工事については、護岸が概成した後、埋立土砂を用いて埋立てを行い、整地して完成させる。

#### 1) 護岸

主要な護岸構造は、図-2.3.3を想定しており、深場がケーソン式護岸、浅海域が傾斜式護岸としている。ケーソン、消波ブロック等を作成する作業ヤードは、主に那覇港港湾区域としている。

なお、ケーソンについては、フローティングドッグを用いた海上施工を予定していた一部を陸上施工に変更し、作成している。

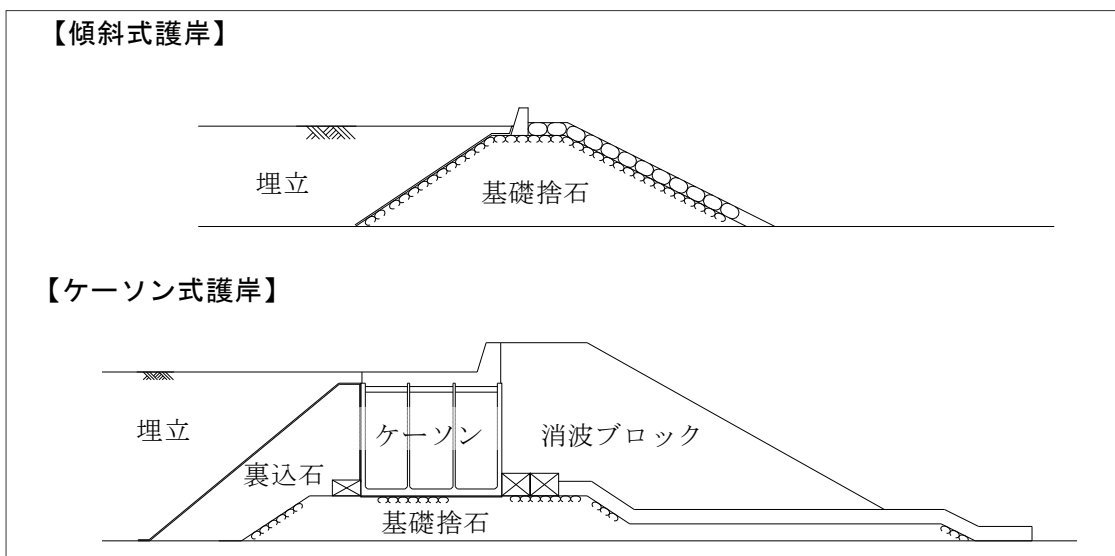


図- 2.3.3 主要護岸断面

## 2) 埋立て

埋立ては、現段階では土量約 1,000 万 $m^3$ を想定している。埋立土砂の確保については、砂材等の購入、浚渫土の活用、空港施設内における仮置土の利用、他事業者の建設残土の受け入れ等を想定している。

なお、本事業では、水深確保及び地盤改良のための浚渫以外、事業者自ら埋立土砂確保のための浚渫（土取り浚渫）は行わない。

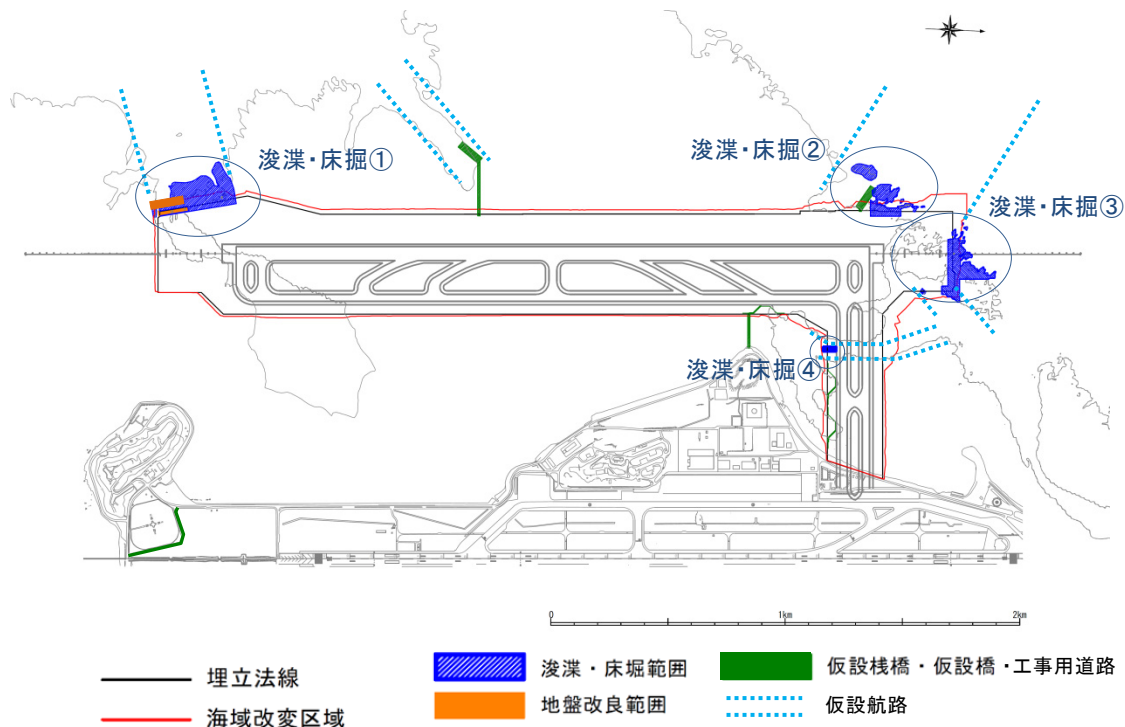
### (ア) 海底面における改変区域

埋立護岸の傾斜により改変される海底面の位置（海域改変区域）は、図－ 2.3.4 に示すとおりである。

資材搬入は海上輸送と陸上輸送を想定しており、主に海上輸送を予定している。資材搬入船舶の出入りのための仮設航路は5箇所を想定しており、その一部については、水深が浅いことから、水深確保のために浚渫を行う予定である。また、北側護岸においては、ケーソン据付に必要な水深確保のために浚渫を行う予定である。さらに、サンドコンパクションによる地盤改良を行う南側の護岸については、地盤改良前に浚渫を行うこととしている。通水路部においても、ボックスカルバート設置のため一部浚渫を行う予定である。

浚渫の深さは、資材搬入船舶が航行できるよう約 6.5m を確保することとし、浚渫・床掘の範囲は以下に示すとおりである。

なお、浚渫土砂は、那覇港に設ける施工ヤードに一時仮置きすることとしており、浚渫箇所については残置することとする。



図－ 2.3.4 海底面における改変区域

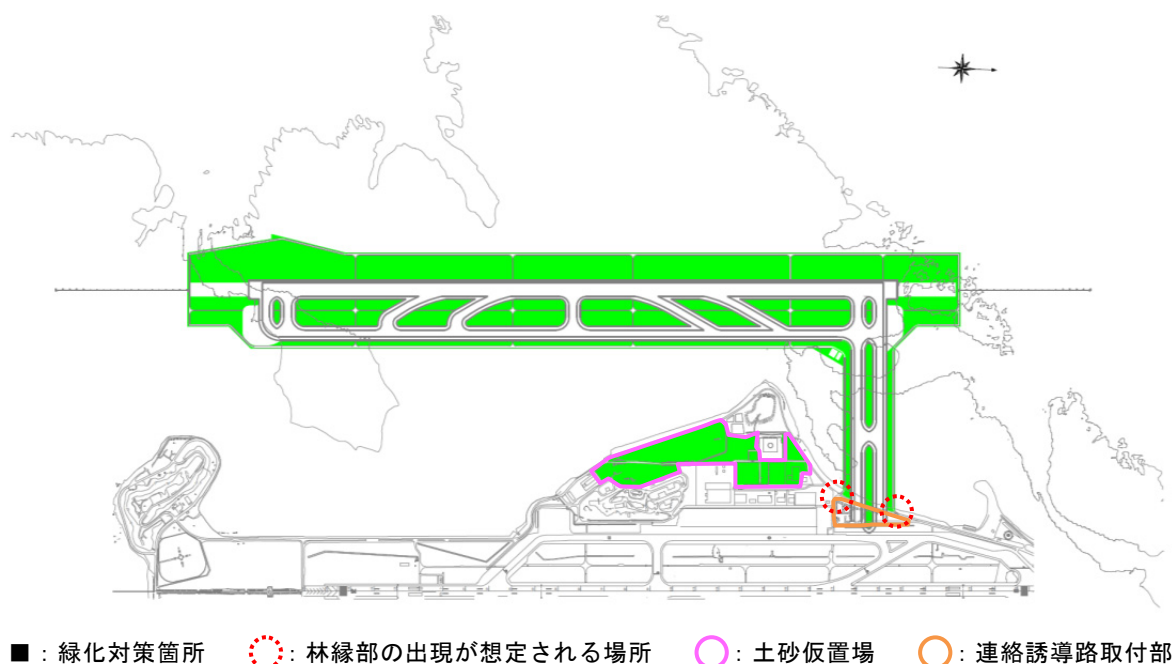
## (イ) 緑化計画

本事業における緑化対策の箇所について、図－ 2.3.5 に示す。

本事業では、新設する滑走路及び誘導路等以外の基本施設等において、現滑走路と同様の緑化を行うこととする。

また、陸域植物について工事の実施に伴う林内の乾燥化を防止するため、必要に応じて、林縁部が出現する場所にマント群落やソデ群落となる植物を植栽することとする。

さらに、現在の空港施設内における仮置土を埋立用材として利用することから仮置土撤去後には裸地が出現し、連絡誘導路取付部においても施工時には改変により裸地が出現する。これらの裸地においては、赤土等流出防止対策として、施工終了後に種子吹付工法による緑化を行うこととする。土砂仮置場の現在の空港施設内の緑化対策箇所において用いる種としては、バミューダグラスやホワイトクローバー、ヨモギ、メドハギ等の「我が国の生態系等に被害を及ぼすおそれのある外来種リスト（生態系被害防止外来種リスト）」に含まれない種で、沖縄島内で生育が確認されている種を想定している。また、「那覇空港滑走路増設事業環境監視委員会」の意見も踏まえ、赤土流出防止対策として沖縄県内で既に実績があり、種子吹付できる種（バミューダグラス、ハイランドベントグラス）で緑化を行った後、沖縄にもともと生育している在来種（ハイキビ、チガヤ等）に遷移させるような方法を想定し、遷移の有無、在来種の巻きだし方法について検討を行っている。なお、在来種として緑化に用いるハイキビ、チガヤについては、大嶺崎周辺地域から採取できるよう調整を行っている。

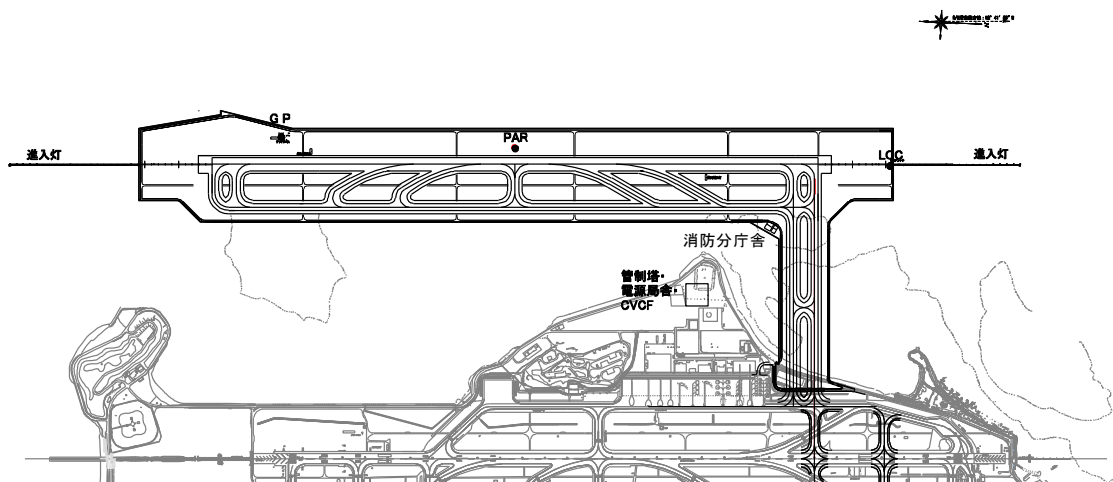


図－ 2.3.5 緑化対策箇所



## (2) 滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更

那覇空港滑走路増設事業整備基本計画図は、図－ 2.3.6 に示すとおりである。



注：図面の用地は、施設用地を示す。

図－ 2.3.6 那覇空港滑走路増設事業整備基本計画図

### 1) 新設する滑走路について

新設する滑走路は、埋立構造とする。また、新設する滑走路の高さは D.L. 4.5～5.0m、滑走路長は 2,700m とする。

### 2) 誘導路等について

誘導路は、平行誘導路及び高速脱出誘導路を配置し、滑走路と平行誘導路を連絡する取付誘導路を配置する。また、新設する滑走路と現空港との取付には、埋立構造による連絡誘導路を設置する。連絡誘導路においては、通水性を確保するために通水路部を設ける。

### 3) 現空港施設について

現空港施設においては、連絡誘導路設置に伴い、アンダーパスや新設誘導路の整備を行う。また、滑走路の新設に伴う管制塔の建設を行う。

### 4) その他

新設滑走路の建設にあたり、埋立地内に消防車庫を新設する。また、航空保安無線・管制施設として、ローカライザー装置 (LOC)、グライドパス装置 (GP)、精測進入レーダー (PAR) を新設する。

なお、超短波全方向式無線標識施設及び超短波全方位距離測定装置 (VORTAC) は、移転せず現状位置とする。

### (3) 工事中の赤土等流出防止対策

護岸の工事にあたり、工事による濁りが周辺海域に影響を及ぼすことを防止するため、汚濁防止膜を設置する。

また、護岸概成後の埋立の工事及び埋立地造成後の裸地面については、「赤土等流出防止対策技術指針(案)」(平成7年10月、沖縄県土木建築部)及び「赤土等流出防止対策マニュアル(案)」(平成13年3月、沖縄総合事務局開発建設部)に基づき、赤土等流出防止対策を行うこととする。

### (4) 工事工程

工事工程は、表－ 2.3.2 に示すとおり6年間を想定している。

表－ 2.3.2 工事工程

工種	年次					
	1年次	2年次	3年次	4年次	5年次	6年次
護岸工事	—————					
埋立工事		—————				
舗装工事				—————		
進入灯工事等 (空港施設工)				—————		

注1：新管制塔の整備完了後、現管制塔の撤去を行う予定としている。

注2：破線は上部工を示す。

(5) 環境影響評価書からの変更内容

1) 留意事項による協議①

<変更の理由>

環境影響評価書 p6. 1-29 に記載した「資材の種類と搬入方法」では、“石材の調達先は県内を想定”していたが、工事着手から1年が経過し、台風による作業中断に加え、冬季の施工条件が想定以上に厳しく、作業可能な日数が限られることが判明したことから、“石材の調達先は主に県内を想定しているが一部（最大2割程度）県外からの調達も想定”することとした。

環境影響評価書からの変更内容は、表－ 2.3.3 に示すとおりとしている。

<環境への影響>

県外からの調達による環境への影響は、事業実施区域及びその周辺の生態系に影響を及ぼすおそれのある動植物種の混入が想定される。石材の採取における動植物種の混入防止策として、石材の洗浄及び目視確認を実施することとする。県外での石材搬入の各段階での対応は、表－ 2.3.4 に示すとおりである。

表－ 2.3.3 環境影響評価書からの変更内容（協議①）

該当箇所 P6. 1-29 6.1 予測の前提 (4)護岸工 2) 資材の種類と搬入方法	
<p><b>【変更後】</b></p> <p>護岸工の資材の種類、調達計画については、表－ 6.1.1.9 に示すとおりである。また、搬入ルートは、図－6.1.1.30 に示すとおりである。</p> <p><u>このうち、石材の調達先は主に県内を想定しているが一部（最大2割程度）県外からの調達も想定する。</u></p> <p>なお、鉾山は主に沖縄島北部及び南部地域に多いことから、最も実績のある北部地域の組合にヒアリングを行った。その結果、現在の生産量は約 420,000 m<sup>3</sup>/年、ストック可能容量は約 260,000 m<sup>3</sup>/年であり、増産も約 2割程度可能と示された。</p> <p>以上のことから、本事業における石材の調達は十分可能であると考えている。</p> <p>また、搬入ルートは基本的に産出場所からもっとも近い港等から海上運搬とするが、必要に応じて積み出し可能な港等の近傍へ陸上運搬後に現場へ搬出することとする。</p>	<p><b>【変更前】</b>(平成 27 年 2 月 20 日付け土海第 1630 号、那港企経第 684-3 号にて承認済)</p> <p>護岸工の資材の種類、調達計画については、表－ 6.1.1.9 に示すとおりである。また、搬入ルートは、図－6.1.1.30 に示すとおりである。</p> <p>このうち、石材の調達先は<u>県内を想定しており</u>、鉾山は主に沖縄島北部及び南部地域に多いことから、最も実績のある北部地域の組合にヒアリングを行った。その結果、現在の生産量は約 420,000 m<sup>3</sup>/年、ストック可能容量は約 260,000 m<sup>3</sup>/年であり、増産も約 2割程度可能と示された。</p> <p>以上のことから、本事業における石材の調達は十分可能であると考えている。</p> <p>また、搬入ルートは基本的に産出場所からもっとも近い港等から海上運搬とするが、必要に応じて積み出し可能な港等の近傍へ陸上運搬後に現場へ搬出することとする。</p>

表－ 2.3.4 石材搬入の各段階での対応

<p>採石場での対応</p>	<p>ダンプトラックに石材を乗せた後、採石場内の洗浄施設にて、シャワーで水を流し、石材に付着した土砂等を洗浄する。洗浄にあたっては、洗浄時間 60 秒、90 秒、120 秒、150 秒、180 秒での洗浄水の SS を測定（濁度計、もしくは透視度計を用いて測定した結果を SS に換算）する。その結果、洗浄水と同一の SS となるか、または 3 段階（例：60 秒、90 秒、120 秒の各段階）で同一数値となる時間を洗浄時間として設定する。</p> <p>また、洗浄後の石材については、目視にて、土砂や植物等の付着がないかを確認する。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">実施状況（イメージ）</p>
<p>港での対応</p>	<p>港で船に積み替える際にも目視確認を行う。</p> <p>①石材を港に仮置きする時 ダンプトラックから石材を仮置き場に降ろした際、目視にて、土砂や植物等の付着がないかを確認する。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>②石材を船に積み込む時 港に仮置きした石材を船に積み込む際、目視にて、土砂や植物等の付着がないかを確認する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> </div> <div style="text-align: center;"> </div> </div>
<p>事業実施区域での対応</p>	<p>工事完了後の措置として、不確実性を伴うため、モニタリング調査を実施し、特定外来生物が確認された場合は位置や概数等を記録し、必要に応じて、駆除等の適切な対応を行う（環境影響評価書 p8-23）。</p>

## 2) 留意事項による協議②

### <変更の理由>

限られた工期の中で、工事を確実に進捗させるため、各工程において、作業の効率化をこれまで以上に行う必要がある。製作した消波ブロックは、事前に近隣の海上に仮置きを行うことにより外周護岸の据付作業の効率化が図られることから、消波ブロックを据付予定場所近隣の海上に仮置きする。

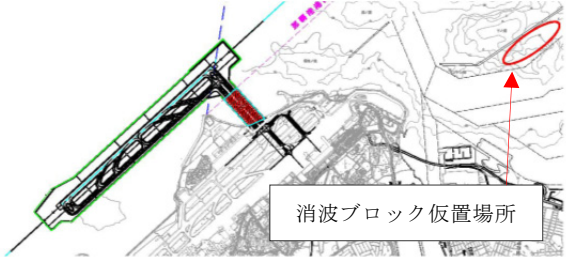
環境影響評価書からの変更内容は、表－ 2.3.5 に示すとおりとしている。

### <環境への影響>

消波ブロック仮置場所として、那覇港内を選定した経緯及び理由として、作業の効率化を図るため、事業実施区域の近傍であること、防波堤内で静穏な環境であること、航路を妨げない位置等を考慮した。

消波ブロック仮置場所は、評価書 p6. 13-214 に示すケーソン仮置きマウンド設置予定範囲に含まれており、既に海域生物に対する予測・評価を行っている。予測結果は、「サンゴ類は被度 1%未満で、消失面積もわずかであること等から、海域生物の生息・生育状況の変化は極めて小さいと考えられる。」としていることから、今回の変更に伴う環境への影響は極めて小さいものと考えられる。

表－ 2.3.5 環境影響評価書からの変更内容（協議②）

<p>該当箇所 P-6.1-21 6.1 予測の前提 (1) 準備工 3) 施工ヤードの確保 (イ) ブロック等施工</p>	
<p><b>【変更後】</b> イ) 製作・仮置き 施工ヤードを整備後、型枠及びコンクリート等の資材を搬入し、製作する。所定のコンクリートの圧縮強度の発現を確認した後、<u>陸上仮置場もしくは海上仮置場に転置保管する。</u> ウ) 設置 <b>a 陸上仮置場からの設置</b> <u>陸上仮置場からクレーン付き台船積込位置まで運搬積込する。また、積込岸壁でクレーン付き台船積込後、据付位置までクレーン付き台船を曳航し、潜水士の誘導により据付を行う。</u> <b>b 海上仮置場からの設置</b> <u>海上仮置場からクレーン付き台船で積込後、据付位置までクレーン付き台船を曳航し、潜水士の誘導により据付を行う。</u></p>	<p><b>【変更前】</b> イ) 製作 施工ヤードを整備後、型枠及びコンクリート等の資材を搬入し、製作する。所定のコンクリートの圧縮強度の発現を確認した後、転地保管する。 ウ) 設置 仮置場からクレーン付き台船積込位置まで運搬積込する。また、積込岸壁でクレーン付き台船積込後、据付位置までクレーン付き台船を曳航し、潜水士の誘導により据付を行う。</p>
	

### 3) 留意事項による協議③

#### ＜変更の理由＞

公有水面埋立承認留意事項に基づき、平成 26 年 2 月 3 日付けで行った協議では「通水路部の縦断図、断面図等については、現時点で実施設計を行っていないことから、今後、実施設計を行う段階において改めて協議いたします。」としていた。実施設計を踏まえた通水路部の縦断図、断面図については、平成 27 年 3 月 20 日付けで、留意事項に基づく協議を行い、平成 27 年 6 月 25 日付けで協議を終了している。

これにより、埋立承認願書の添付図書「(6)環境保全に関し講じる措置を記載した図書」に記載している通水路部の縦断図及び断面図に変更が生じることから、変更承認を受けた。

環境影響評価書からの変更内容は、表－ 2.3.6 に示すとおりとしている。

#### ＜環境への影響＞

通水路部に設置するボックスカルバートの形状に変更はあるが、施工日数や施工方法に変更が生じるものではないことから、実施設計に基づき新たに講じた環境保全措置、関連する環境監視調査及び事後調査はない。

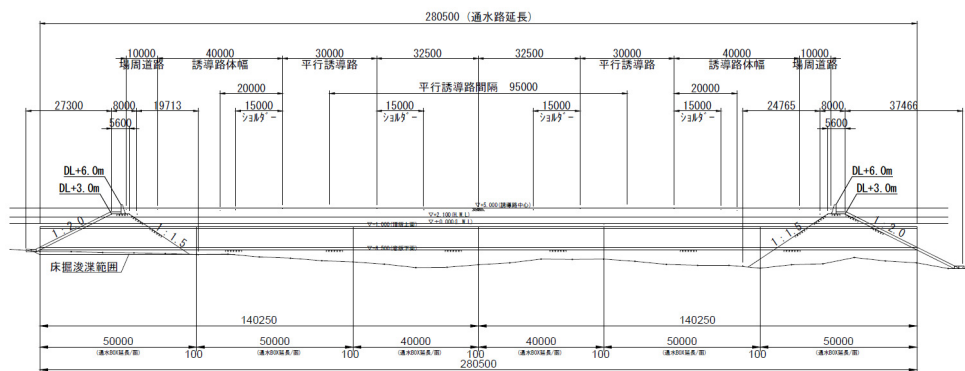
なお、水路幅（ボックスカルバートの内径）が、11.5m から 12.5m となるが、その理由は、環境影響評価書 p2-33～66 に示したとおり、10m の水路幅を設けることで、潮流、水質、底質への影響を低減する効果が期待できると評価しており、変更断面である 12.5m の水路幅においても 10m の水路幅と同様な結果となるためである。

表一 2.3.6(1) 環境影響評価書からの変更内容 (協議③)

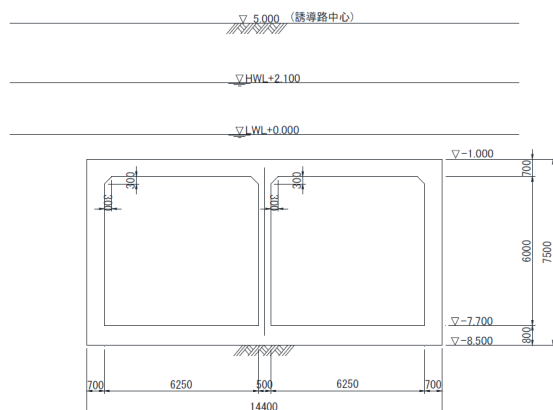
該当箇所 P6.1-42 6.1 予測の前提  
 (6)通水路工 図-6.1.1.39 ボックスカルバートの形状

【変更後】

(通水路部の縦断面図)



(通水路部断面図)

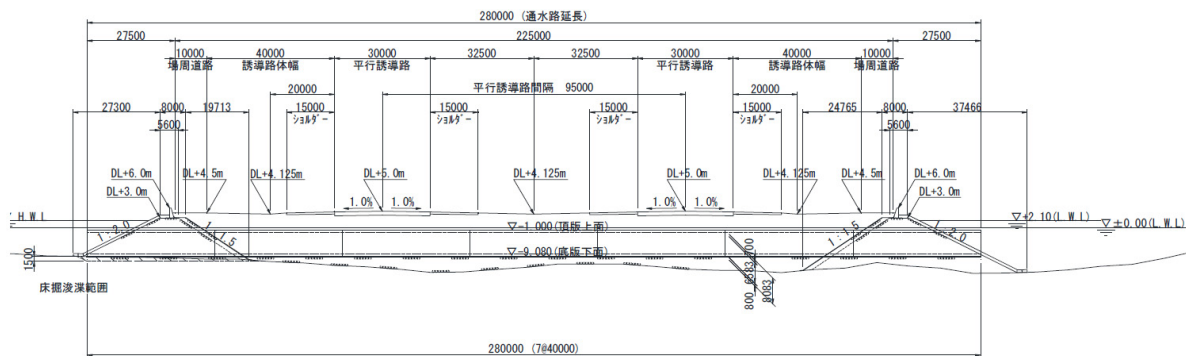


表一 2.3.6(2) 環境影響評価書からの変更内容 (協議③)

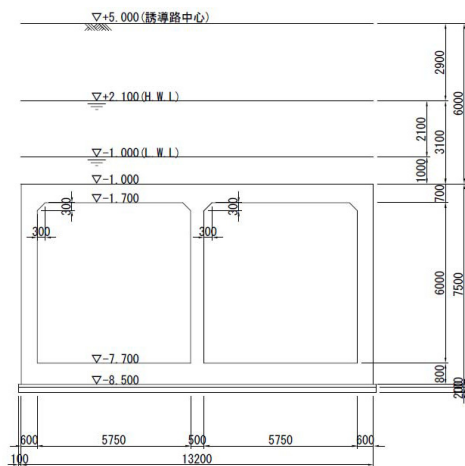
該当箇所 P6.1-42 6.1 予測の前提  
 (6)通水路工 図-6.1.1.39 ボックスカルバートの形状

【変更前】

(通水路部の縦断面図)



(通水路部断面図)





#### 4) 設計概要変更承認申請

##### <変更の理由>

- ・ **変更前の設計の考え方**

埋立工事は、中仕切堤により工区を分割し、外周護岸等を概成した後、順次行うこととし、埋立工事の順序としては、最初に護岸が締め切られるⅥ工区から行い、次に、水深の深いⅠ・Ⅳ工区、Ⅲ工区、Ⅱ・Ⅴ工区の順に行う考えとしていた。

- ・ **変更するに至った経緯**

着工から現在までの間、工事を進める中で、度重なる台風による作業中断に加え、冬場の施工条件が想定以上に厳しいことなどが判明した。平成32年3月末の供用に向け、今後の気象海象条件その他の要因を考慮した場合、可能な限り工事を前倒しすることが必要である。

埋立工事に着手するためには、護岸の締切を完了させる必要があるが、気象海象の影響を受けやすいⅠ・Ⅳ工区に対し、Ⅱ・Ⅲ工区については、比較的順調に護岸工事が進捗し、当初の予定より早く護岸の締切が完了する見通しである。

- ・ **変更後の設計の考え方**

Ⅱ・Ⅲ工区の埋立工事を前倒しし、より一層の施工の効率化を図るものである。

環境影響評価書からの変更内容は、表－ 2.3.7 に示すとおりとしている。

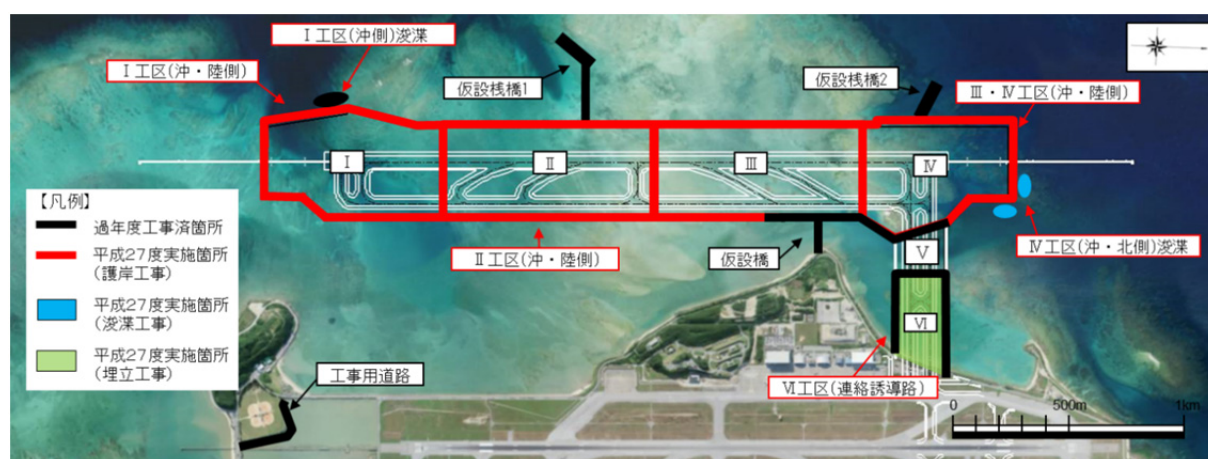
##### <環境への影響>

今回の設計概要変更に伴う環境影響要因を抽出し、変更による影響を受けると考えられる埋立工事の実施に係る環境要素・項目を選定し、変更前・変更後のインパクトの程度を比較するなどして各項目の予測・評価を行った。

今回の設計概要変更に伴う埋立工事の施行順序の変更が環境へ及ぼす影響については、大気質、騒音、振動、土砂による水の濁り及び温室効果ガス等で検討した結果、変更後の影響ピーク時の負荷状態は変更前のピーク時と同等であることから、変更後も環境保全措置を適切に講じることで、環境影響の回避・低減が図られるものと考えられる。

表－ 2.3.7 環境影響評価書からの変更内容（設計概要変更承認申請）

該当箇所 設計概要の変更	
②埋立に関する工事の施行順序	
<p><b>【変更後】</b></p> <p>まず、<u>I工区のグライドロープ用地護岸GS-3-1、IV工区の西側護岸W-1、W-2、W-3、北側護岸N-3、N-4、VI工区の連絡誘導路(南側)護岸AS-2-1、AS-2-2、連絡誘導路(北側)護岸AN-1-1、AN-1-2、および中仕切堤4を施行する。</u></p> <p>次に、<u>I工区のグライドロープ用地護岸GS-1、GS-2、I工区、II工区、III工区の東側護岸E-1-1、E-1-2、E-3-1、E-3-2、E-4-1、E-4-2、E-4-3、E-4-4、E-5、II工区、III工区、IV工区の西側護岸W-4-1、W-4-2、W-5、W-6-1、W-6-2、W-7-1、W-7-2、IV工区の北側護岸N-2、連絡誘導路(北側)護岸AN-3-2、AN-4、連絡誘導路(南側)護岸AS-1-1、AS-1-2、および中仕切堤1、2、3、5を施行し、外海と遮断されたVI工区の埋立てを行う。</u></p> <p>次に、<u>II工区、III工区の埋立を行う。また、I工区のグライドロープ用地護岸GS-3-2、東側護岸E-2、南側護岸S-1、S-2、IV工区の北側護岸N-1、連絡誘導路(北側)護岸AN-3-1を施工し、I工区、IV工区の埋立を行う。</u></p> <p>次に、<u>V工区の連絡誘導路(北側)護岸AN-2、連絡誘導路(南側)護岸AS-2-1を施行する。</u></p> <p>最後に、<u>V工区に埋立土を投入し、埋立てに関する工事を竣功させる。</u></p>	<p><b>【変更前】</b></p> <p>まず、I工区のグライドロープ用地護岸GS-3-1、GS-3-2、南側護岸S-1、III工区の東側護岸E-5、中仕切堤3、IV工区の西側護岸W-1、W-2、W-4-1、W-4-2、W-5、北側護岸N-3、N-4、連絡誘導路(北側)護岸AN-4、V工区の連絡誘導路(南側)護岸AS-2-1、AS-2-2、VI工区の連絡誘導路(北側)護岸AN-1-1、AN-1-2を施行する。</p> <p>次に、外海に面するI工区のグライドロープ用地護岸GS-2、II工区、III工区、IV工区の西側護岸W-3、W-6-1、W-6-2、W-7-1、W-7-2とIV工区の北側護岸N-2、連絡誘導路(北側)護岸AN-3-1、AN-3-2、連絡誘導路(南側)護岸AS-1-1、AS-1-2、III工区の東側護岸E-4-3、E-4-4、中仕切堤1、5を施行し、外海と遮断されたVI工区の埋立てを行う。</p> <p>次に、I工区の南側護岸S-2、I工区、II工区の東側護岸E-1-1、E-1-2、E-2、E-3-1、E-3-2、E-4-1、E-4-2、中仕切堤2、4を施行し、I工区、IV工区の埋立てを行う。</p> <p>次に、V工区の連絡誘導路(北側)護岸AN-2、連絡誘導路(南側)護岸AS-2-1を施行し、III工区の埋立てを行う。</p> <p>最後に、II工区、V工区に埋立土を投入し、埋立てに関する工事を竣功させる。</p>



図－ 2.3.7 平成27年度施工位置