



## 1. はじめに

埋め立てによる干潟など浅い海域の減少によって藻場、産卵場、稚魚の生育場所などが少なくなっている現在、利用可能な水域をできるだけ活用して行く必要がある

## 2. 新滑走路周辺

湾内は経済活動が盛んであり、生物を保護できる海域はあまりなく、限られた場所をできるだけ見つけて活用していかなければならない。

その一つに羽田空港周辺海域がある。従前の空港に加えて、2010年沖合の海面に新たなD滑走路がつくられた。

グーグルで概略測るとD滑走路は長さ3100m幅470m、誘導路は長650m幅160m。あたりの水深は建設土砂が投入されていないと滑走路南端の18mから誘導路付け根の2m未満まで。

周辺の環境生物状況は、夏場、有機物濃

度が最も高くなる湾奥部の縁で、藻類を食べてくれる貝類やアマモの生育が大いに望まれるところである。多摩川を約1.2km遡った空港側に三角に凹んだ干潟があり、最大干潮時でも水深10cmくらいであるが、かつてはアサリの沢山取れる潮干狩り場であった。現在は貝類がほとんどいない。たまにハマグリがある程度生息することがあり、定着した稚貝が流されないなら、増える見込みのある地域と考える。その少し上流にはカキの島（カキ礁）ができていくようである。

西側上空からみた新滑走路と誘導路



誘導路から見た新滑走路栈橋



## 3. 利用可能と想定される区域

生育場所確保のために独占的に使用できそうな区域を考える。まず栈橋部分で、新滑走路では多摩川河口近くの部分は流路確保のため残すとし、海側30mに照明の列がありそれを含めると46ha、誘導路の栈橋で約14haある。誘導路の東側は空港の外挿線まで使えたと約33ha。但しこの海域には滑走路の誘導灯があり、この保守管理を考える必要がある。誘導路の西側に燃料補給の波止場があり、利用可能区域は少ないと思われる、栈橋から130mの所が利用可能とすると14ha。合計は107haで葛西海浜公園の西なぎさ干潟約16haの7倍近くになる。

## 4. 利用計画

滑走路栈橋あたりの水深は16~17m程度と推察される。誘導路栈橋下は2m~15m。ここではカキ筏のように貝類を吊して生育させたい。カキ、ムール貝、アサリなどが考えられるが資源枯渇が激しいアサリだとありがたい。アサリはカキのように固着しないので、下に砂、礫、貝殻を敷いたカゴのようなものを縦にいくつかロープに吊して、稚貝を入れるか、漂流稚貝の着床を待ち、流出しないようカゴの高さを設定して、格子蓋で魚害を防ぎ、

河口少し上流の干潟



天井まで釣り上げられるようにしておけば採取など管理も円滑にできると考えられる。

実際にカゴの養殖試験では成功例が報告されている。効率は悪いであろうが、稚貝が着床して育つようなカゴであるとありがたい。少し上流の河口干潟での設置も考えられる。

海面では浅いところではアマモの栽培、深い所では浮きの付いたロープのようなものを多数設置し、藻類付着、稚魚などの居場所や産卵場とすることが考えられる。

## 5. 課題

立ち入りができないところで、空港管理者に保安も兼ねて担当してもらうことになる。整備そのものにはそれほどお金はかからないと思われるが管理には手がかかるであろう。青潮などで生物が死滅することがあるかもしれない。庭園管理と同じように考えて費用がかかっても貴重な海面の活用をSDGs活動として実現してほしいものである。