

成田空港の更なる機能強化



計画段階環境配慮書 のあらまし

2016 年 6 月

成田国際空港株式会社

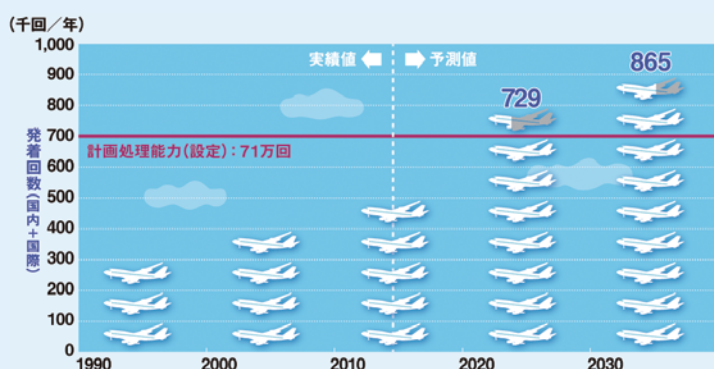


成田空港は、羽田空港とともに首都圏の経済・社会活動を航空の面から支える、日本の経済活動に不可欠な社会基盤です。羽田・成田両空港の処理能力はアジア諸国の主要空港トップクラスとなっていますが、航空需要は増加傾向にあり、2020年代前半には現在の空港処理能力約75万回のほぼ限界に達する見込みです。

このような状況の中、成田空港では、2015年（平成27年）より、国、千葉県、空港周辺9市町及び成田国際空港株式会社からなる四者協議会の場において、滑走路の増設及び既存滑走路の延長を含めた成田空港機能強化実現に向けた検討を進めています。

作成した計画段階環境配慮書は、滑走路の増設及び既存滑走路の延長にあたり、事業の早期段階における環境配慮を図るため、計画の立案段階において適正な配慮をするべき事項について検討した結果を、環境影響評価法に基づいてとりまとめたものです。

成田空港においては、空港建設に際して激しい反対運動を引き起こし、いわゆる成田空港問題を発生させたことへの反省から、地域との共生を理念として掲げ、空港整備を進めてきました。計画段階環境配慮書は、地域の声を反映し、更なる機能強化を環境の側面からより良いものにする目的で作成したものです。



- 首都圏空港の発着回数（国内線＋国際線）は、中位ケースで2022年度に現在の計画処理能力を超過する見込みである。（2032年度には86.5万回と予測）
- 首都圏空港の計画処理能力（約75万回）から、羽田・成田の貨物便の枠（約4万回）を除き、残り71万回を需要予測上の計画処理能力とした。

資料：「首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ 参考資料 首都圏空港の機能強化策について」（平成26年7月 国土交通省）より作成

首都圏空港の航空需要予測（発着回数）

環境影響評価（環境アセスメント）とは

開発事業の内容を決めるに当たって、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価を行い、その結果を公表して一般の方々、地方公共団体などからの意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全の観点からよりよい事業計画を作り上げていこうという制度です。成田空港の更なる機能強化では、その事業の規模から、国の環境影響評価法に基づく環境影響評価手続を実施します。

なお、2011年（平成23年）4月に環境影響評価法の一部が改正され、「計画段階環境配慮書の手続」が新設されました。これにより、「事業の早期段階における環境配慮を図るため、第一種事業※を実施しようとする者は、事業の位置、規模等を選定するにあたり環境の保全のために配慮すべき事項について検討を行い、計画段階環境配慮書を作成すること」が2013年（平成25年）4月1日より義務化されました。

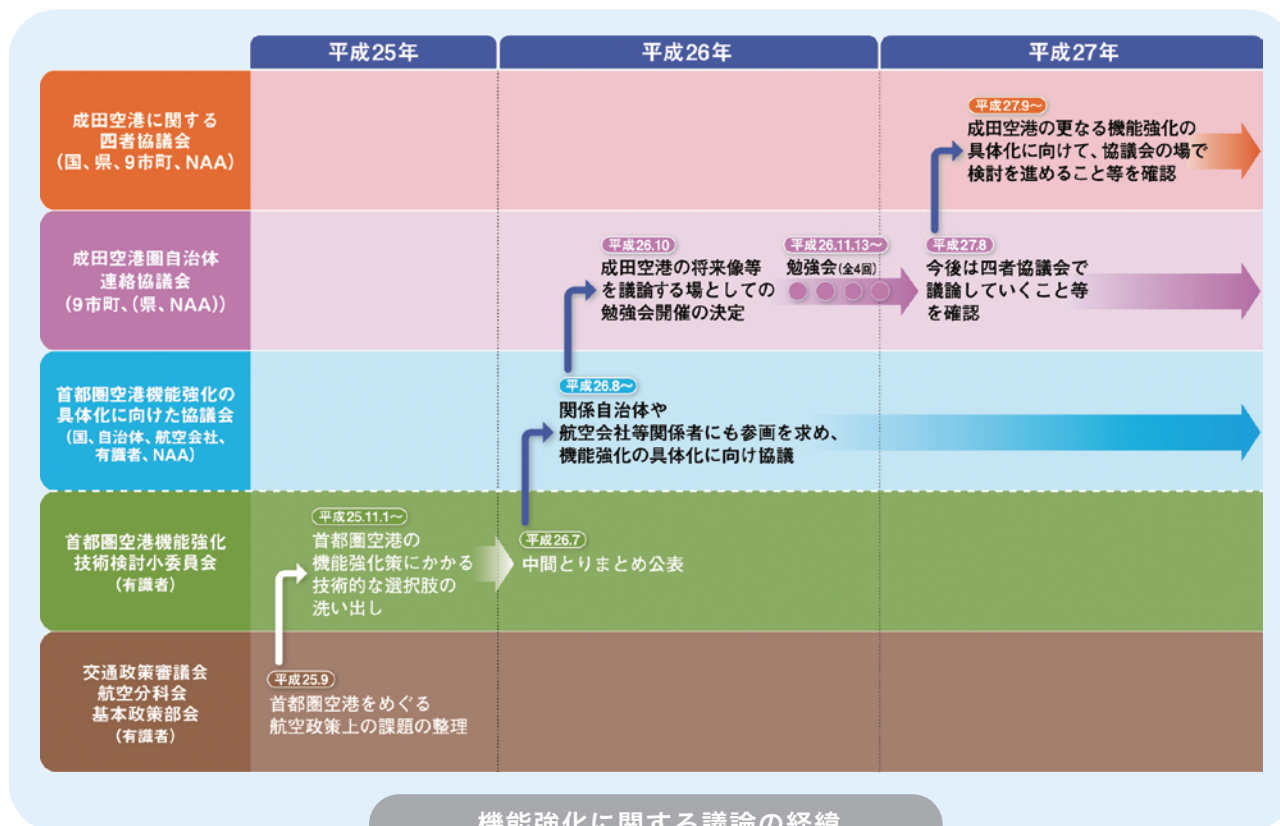
※ 環境影響評価法の対象事業には、必ず環境影響評価を行う規模の大きな「第一種事業」と、それに準ずる規模で環境影響評価を実施するか否かを個別に判定する「第二種事業」があります。第一種事業にあっては、計画段階環境配慮事項の検討を行う配慮書の手続は必須とされています。

更なる機能強化に関するこれまでの検討経緯



国土交通省では、2013年（平成25年）より首都圏空港をめぐる航空政策上の課題を整理し、首都圏空港の機能強化策に係る技術的な選択肢の洗い出しを行っています。その結果、2014年（平成26年）7月に「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」の中間とりまとめが公表されました。中間とりまとめの中で、成田空港については、2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策として「既存滑走路の延長」「滑走路の増設」が挙げられています。

その後、国や自治体等の関係者をメンバーとした協議会を開催し、協議等を継続的に実施しています。



	2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
羽田空港	滑走路処理能力の再検証 ⇨ 年間+約1.3万回（約35回/日） 滑走路運用・飛行経路の見直し ⇨ 年間+約2.3~2.6万回（約65~72回/日）	滑走路の増設
成田空港	管制機能の高度化 ⇨ 年間+約2万回（約55回/日） 高速離脱誘導路の整備 ⇨ 年間+約2万回（約55回/日） 夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間+α回	既存滑走路の延長 滑走路の増設
	合計 約82.6万回（年間+約7.9万回）	注：その他の課題として、両空港をフルに有効活用するための方策、異常発生時における回復性の強化、空港処理能力拡大以外の機能強化方策、羽田空港、成田空港以外のその他の空港の活用等が挙げられている。

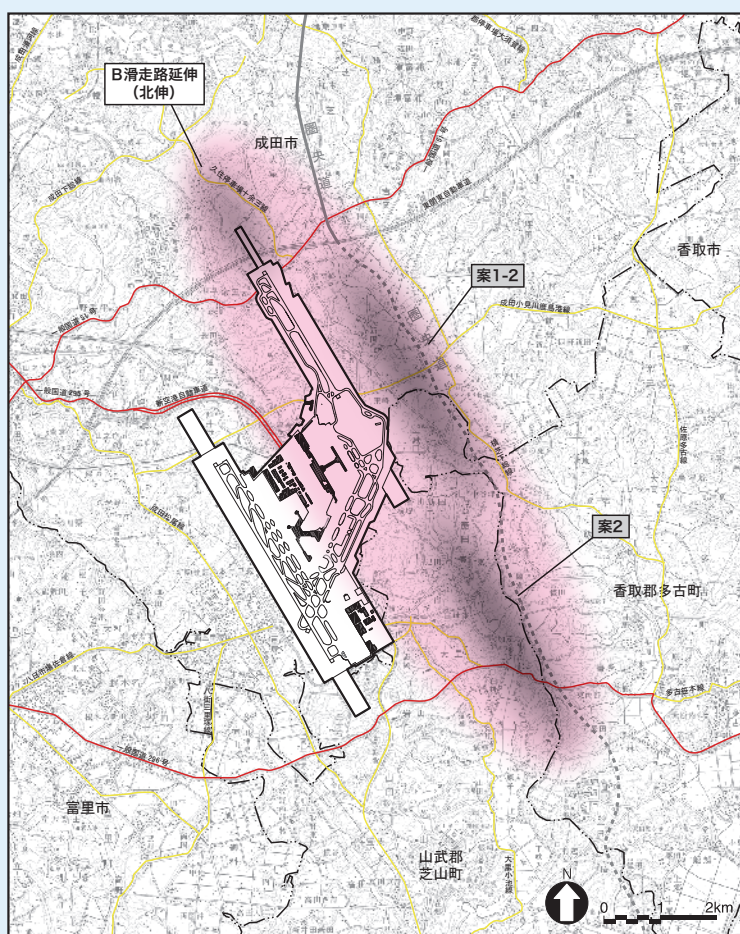
首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢
—首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ（概要）—

これまでの検討経緯

NAA 機能強化ホームページに、これまでの検討資料が掲載されています。
<http://www.narita-kinoukyouka.jp/>



- 事業予定者の名称：成田国際空港株式会社
- 代表者の氏名：代表取締役社長 夏目 誠
- 主たる事務所の所在地：千葉県成田市成田国際空港内（成田市古込字古込 1-1）
- 事業の名称：成田空港の更なる機能強化
- 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の事業
滑走路の延長を伴う飛行場及びその施設の変更の事業
- 事業の規模：滑走路の新設（2,700m 又は 3,500m）、
滑走路の延長（延長する長さ 1,000m、延長後の滑走路長 3,500m）
- 事業実施想定区域の位置：成田市、多古町、芝山町のうち下図に示す区域
- 事業の目的：本事業は、成田空港の更なる機能強化を図ることにより、2020 年代前半にはほぼ限界に達すると見込まれる首都圏空港の処理能力に対応し、首都圏の国際競争力の強化、訪日外国人旅行者の更なる増加への対応、国内各地への経済効果の波及等につなげることを目的とする。



凡 例	
	成田国際空港
	事業実施想定区域
	滑走路増設等想定位置
※具体的な事業実施区域、滑走路増設等の位置は、関係者で協議中である。	
	市町村界

事業実施想定区域



計画段階環境配慮書では、環境保全のために適切な配慮をすべき事項について検討するため、位置・規模に関する複数案を想定しました。

首都圏空港機能強化技術検討小委員会では、第3滑走路（C滑走路）及びB滑走路延伸に関する案として、案1-1、案1-2、案2の3つの案が示されました。この3案を対象に空港処理能力について検討を行った結果、案1-1は処理能力の拡大効果が小さく、案1-2及び案2は同程度の空港処理能力の拡大効果が見込まれました。そこで、計画段階環境配慮書では、位置・規模に関する複数案として、案1-2及び案2を想定しました。

	案1-1	案1-2	案2
	クロスパラレル	セミオープンパラレル	セミオープンパラレル
滑走路配置			
B・C滑走路の使い分け	B滑走路：出発専用 C滑走路：到着専用	B滑走路：出発専用 C滑走路：到着専用	B滑走路：出発用（北風時）、到着用（南風時） C滑走路：到着用（北風時）、出発用（南風時）
B・C滑走路の運用方法	従属運用※1	独立分離運用※2	独立分離運用

空港容量 拡大効果	拡大効果が 小さい 80回/時（+8回） 38万回/年（+4万回）	拡大効果が 大きい 98回/時（+26回） 50万回/年（+16万回）	拡大効果が 大きい 98回/時（+26回） 50万回/年（+16万回）
--------------	--	--	--

計画段階環境配慮書では対象としませんでした。

計画段階環境配慮書で対象としました。

計画段階環境配慮書で対象としました。

※1：従属運用とはB滑走路とC滑走路で航空機が同時に離着陸できない運用方法

※2：独立分離運用とはB滑走路とC滑走路を出発専用と到着専用に分けることで同時に離着陸が可能となる運用方法

案1-2の配置



案2の配置



※B滑走路の延伸部分を現滑走路の北側にするか、あるいは南側にするかに伴い、新C滑走路の増設位置も北側あるいは南側に移動しますが、B滑走路の延伸より環境面での影響が大きいことが考えられる新C滑走路の増設の位置・規模に主眼をおいた検討としたいことから、延伸部分の南北の位置の違いによる案は設けず、環境配慮のあり方が異なる場合には、計画段階環境配慮の調査、予測及び評価の結果において、必要に応じて言及することとしました。

計画段階配慮事項に関する予測結果



計画段階配慮事項は、計画の立案段階における環境配慮を図るため、事業の内容等を把握した上で重大な影響を受けるおそれがある環境の構成要素を選定しました。あわせて関連する項目も参考として選定しています。これらについて、案ごとに予測を行い、その結果を比較しました。

なお、予測は現時点での事業計画に応じて可能な範囲で実施したものです。今後実施する方法書以降の環境影響評価手続きにおいては、より詳細な予測・評価を実施します。

調査項目	案 1－2	案 2
騒音 ※ いずれの案も、主に飛行騒音のみを想定している。	・空港処理能力は年間50万回となることから、全体的に騒音影響が増加する。 ・C滑走路はB滑走路の東側に距離をおいて整備されるため、空港の東方向に騒音の増加領域が生じる。 ●：供用時の騒音影響 ○：現在の騒音影響	・空港処理能力は年間50万回となることから、全体的に騒音影響が増加する。 ・C滑走路はB滑走路の南延長線上に近い東側に整備されるため、B滑走路の東方向での騒音増加領域の発生は少ないが、南北方向に騒音の増加領域が生じる。
水質（土砂による水の濁り）	・C滑走路の工事中排水の流出先は、北側の尾羽根川及び南側の高谷川の2つの河川にまたがり、影響を及ぼすおそれがある範囲は案2より多い。 ・B滑走路を北側に延伸した場合は、工事中排水は北側の荒海川に排出されるが、南側に延伸した場合は、場内排水路を経由して取香川に排出される。	・C滑走路の工事中排水の流出先は、南側の高谷川のみとなり、影響を及ぼすおそれがある範囲は案1－2より少ない。 ・B滑走路を北側に延伸した場合は、工事中排水は北側の荒海川に排出されるが、南側に延伸した場合は、場内排水路を経由して取香川に排出される。
水文環境	・当該案は、地下水涵養域である下総台地を改変することにより、周辺への地下水涵養に影響を与える可能性がある。	・当該案は高谷川の付替えを伴う。 ・当該案は、地下水涵養域である下総台地の改変は少なく、案1－2に比べ、周辺の地下水涵養に与える影響は少ない。ただし、谷津の改変を伴うため、湧水を消失させ、周辺の水利に影響を及ぼす可能性がある。

調査項目	案 1－2	案 2
動物	・谷津環境が改変されるため、重要な種の生息環境に変化が生じる可能性がある。案 2 と比較すると、改変の割合は小さい。 ・河川が改変されるため、重要な種の生息環境に変化が生じる可能性がある。尾羽根川、高谷川が改変される。案 2 と比較すると、改変を受ける延長は短い。 ・鳥獣保護区、巨樹・巨木林、オオタカ、サンバの繁殖地について影響が生じる可能性がある。	・谷津環境が改変されるため、重要な種の生息環境に変化が生じる可能性がある。案 1－2 と比較すると、改変の割合は大きい。 ・河川が改変されるため、重要な種の生息環境に変化が生じる可能性がある。高谷川が改変される。案 1－2 と比較すると、改変を受ける延長は長い。 ・鳥獣保護区、巨樹・巨木林、オオタカ、サンバの繁殖地について影響が生じる可能性がある。
植物	・谷津環境が改変されるため、重要な種の生育環境に変化が生じる可能性がある。案 2 と比較すると、改変の割合は小さい。 ・重要な群落について、巨樹・巨木林に影響が生じる可能性がある。	・谷津環境が改変されるため、重要な種の生育環境に変化が生じる可能性がある。案 1－2 と比較すると、改変の割合は大きい。 ・重要な群落について、巨樹・巨木林、県・市町の天然記念物に影響が生じる可能性がある。
生態系	・重要な自然環境のまとまりの場について、鳥獣保護区、巨樹・巨木林に影響が生じる可能性がある。	・重要な自然環境のまとまりの場について、鳥獣保護区、巨樹・巨木林、県・市町の天然記念物に影響が生じる可能性がある。
廃棄物等	・比較的畑地が多いため、伐採樹木量は案 2 に比べ少ない。	・谷津斜面の樹林地が比較的多く、伐採樹木量は案 1－2 に比べ多い。
温室効果ガス	・空港処理能力が約 50 万回であることから、現時点での処理能力（約 30 万回）に比べ、温室効果ガス排出量は、約 1.7 倍となる。案 2 に比べ、地上走行距離が長くなることから、温室効果ガスの排出量の削減への寄与は少ない。	・空港処理能力が約 50 万回であることから、現時点での処理能力（約 30 万回）に比べ、温室効果ガス排出量は、約 1.7 倍となる。案 1－2 に比べ、地上走行距離が短縮されることから、温室効果ガス排出量の削減が図れる。

－ 関連する調査項目 －

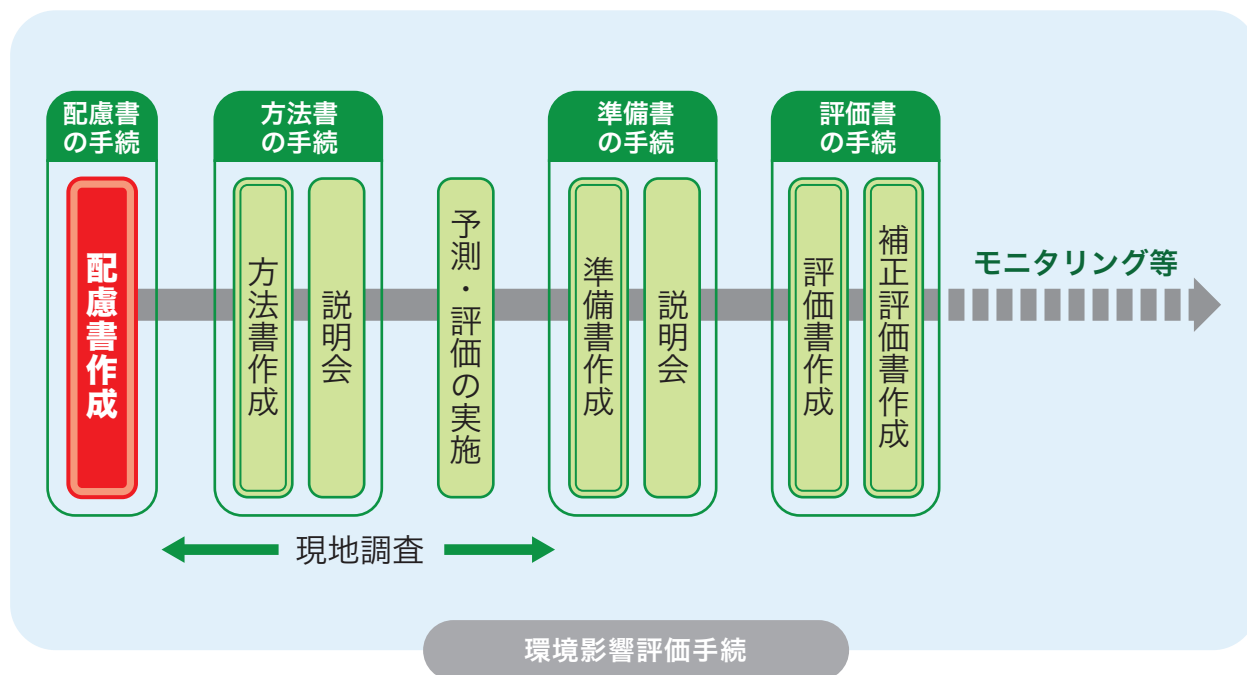
調査項目	案 1－2	案 2
文化財	・当該案は、滑走路増設等想定位置に埋蔵文化財が含まれる可能性がある。	・当該案は、滑走路増設等想定位置に指定文化財（芝山町指定天然記念物）及び埋蔵文化財が含まれる可能性がある。
飛行コース	・空港から南北方向に徐々に広がり、幅を持った設定がされる。 ・B 滑走路及び C 滑走路の南北方向に飛行経路が設定される。結果的に現行の B 滑走路の飛行経路東側に並行して飛行経路が設定されることとなる。	・空港から南北方向に徐々に広がり、幅を持った設定がされる。 ・B 滑走路は北側にのみ、C 滑走路は南側にのみ、飛行経路が設定される。

環境影響は案ごとに違いがありますが、いずれの案においても各項目に応じた環境配慮を適切に実施することにより、重大な影響の回避又は低減が図られると考えます。

今後のスケジュール



成田空港の更なる機能強化では、環境影響評価法の手続に基づき、調査、予測、評価の結果等を環境影響評価図書としてとりまとめるとともに、環境影響評価の内容に関する説明会を開催する予定です。



お問合せ先

成田国際空港株式会社
地域共生部エコ・エアポート推進グループ

〒282-8601
千葉県成田市成田国際空港内(成田市古込字古込1-1)
TEL : 0476-34-5089 FAX : 0476-30-1561