

成田空港の更なる機能強化

環境影響評価方法書 のあらまし



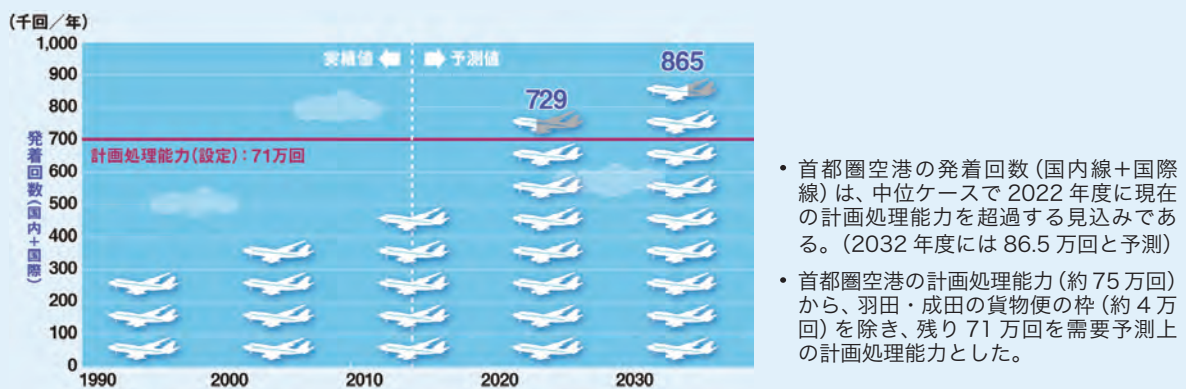
2017 年 1 月
成田国際空港株式会社



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。このような状況の下、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（以下、「NAA」という。）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。

今般、NAAは、空港機能強化に係る環境配慮を具体的に検討するため、環境影響評価方法書（以下、「方法書」という。）を作成いたしました。方法書には、2016年（平成28年）6月に公表した「成田空港の更なる機能強化 計画段階環境配慮書」（以下、「配慮書」という。）への意見に対する事業者としての見解を示すとともに、事業実施による環境影響要因を想定した上で、環境影響評価を行う項目並びに調査、予測及び評価の手法を検討し、明らかにしたものです。

今回、方法書に記載した対象事業の内容は、配慮書に示したB滑走路延伸とC滑走路増設等想定位置の「案2」をより具体化し、四者協議会に示したのですが、これを以って事業を決定したものではありません。成田空港の更なる機能強化については、四者協議会の確認書に基づき地域住民への丁寧な説明を継続するとともに、関係機関との協議の結果も踏まえ、四者で改めて協議のうえ、最終的な結論を得ることとしています。



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

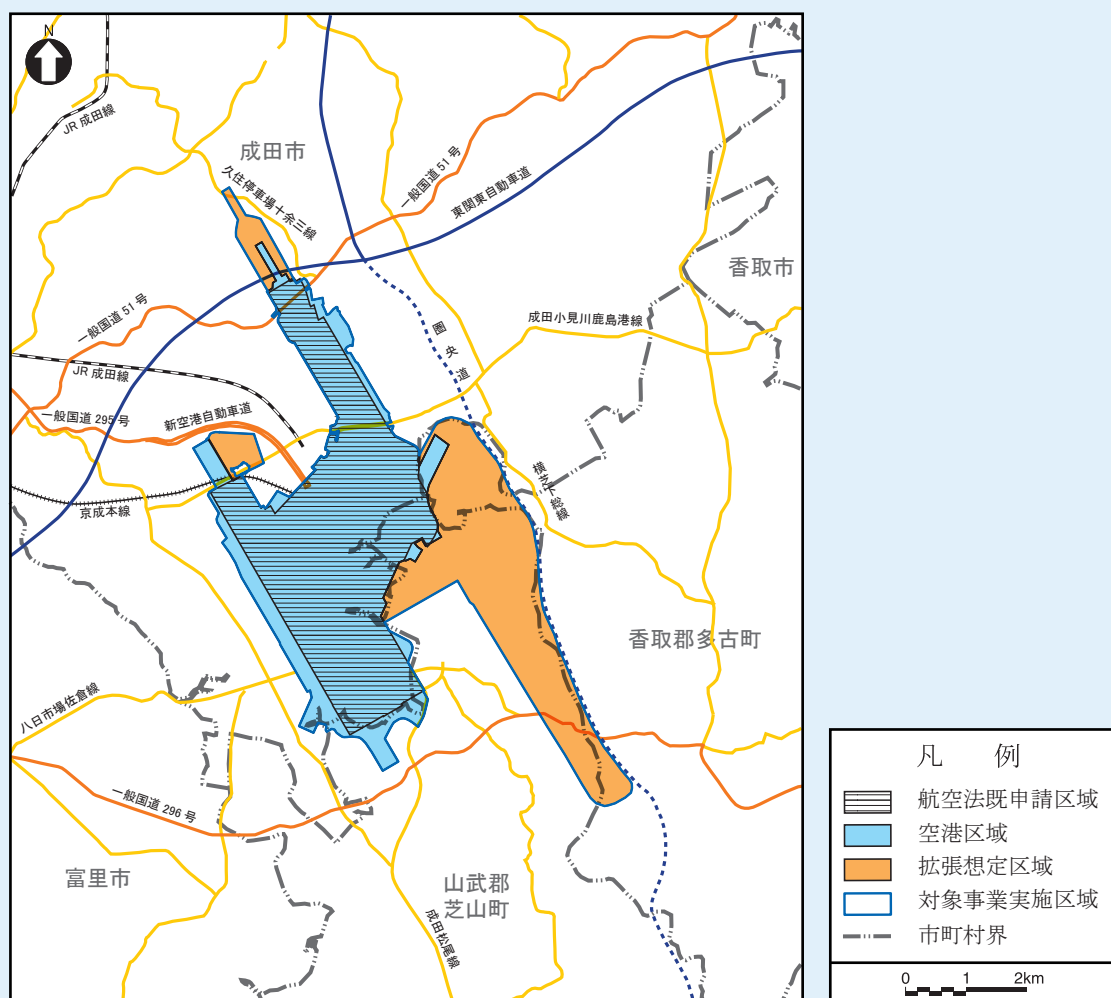
首都圏空港の航空需要予測（発着回数）

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くという制度です。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。



- 事業者の名称：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）
- 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
- 対象事業が実施されるべき：成田市、多古町、芝山町のうち下図に示す区域
区域の位置
- 対象事業の規模：新設する滑走路（C 滑走路）…滑走路長 3,500m
延長する滑走路（B 滑走路）…滑走路長 3,500m（現在 2,500m）
- 飛行場の利用を予定する：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
航空機の種類



対象事業が実施されるべき区域の位置

更なる機能強化に関するこれまでの検討経緯

国の検討

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」の中間取りまとめが公表されました。中間取りまとめの中で、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。滑走路の増設については、その配置案として 3 つの案が示されました。

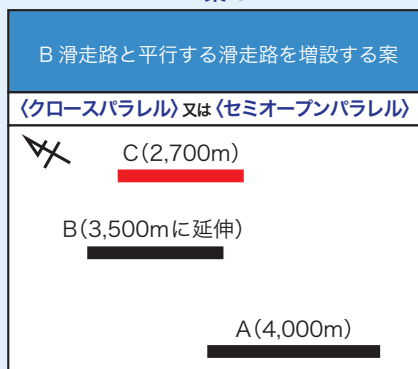
	2020 年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	2020 年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
羽田空港	滑走路処理能力の再検証 ⇨ 年間＋約 1.3 万回（約 35 回／日） 滑走路運用・飛行経路の見直し ⇨ 年間＋約 2.3～2.6 万回（約 63～72 回／日）	滑走路の増設
成田空港	管制機能の高度化 ⇨ 年間＋約 2 万回（約 55 回／日） 高速離脱誘導路の整備 ⇨ 年間＋約 2 万回（約 55 回／日） 夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間＋α 回	既存滑走路の延長 滑走路の増設
	合計 約 82.6 万回（年間＋約 7.9 万回）	

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。

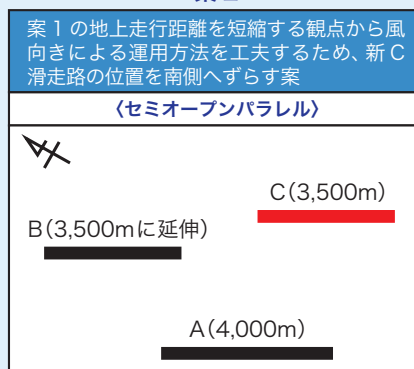
首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢

— 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） —

－ 案 1 －



－ 案 2 －



注：案 1（B 滑走路と平行に滑走路を増設する案）は、新 C 滑走路を既存の B 滑走路の近い位置（クロスパラレル）に整備する案、新 C 滑走路を既存の B 滑走路と離れた位置（セミオープンパラレル）に整備してそれぞれの滑走路を独立して運用することが可能とする案の 2 つが示されており、これに案 2 を加え、合計 3 つの案が示されました。

提案された 3 案

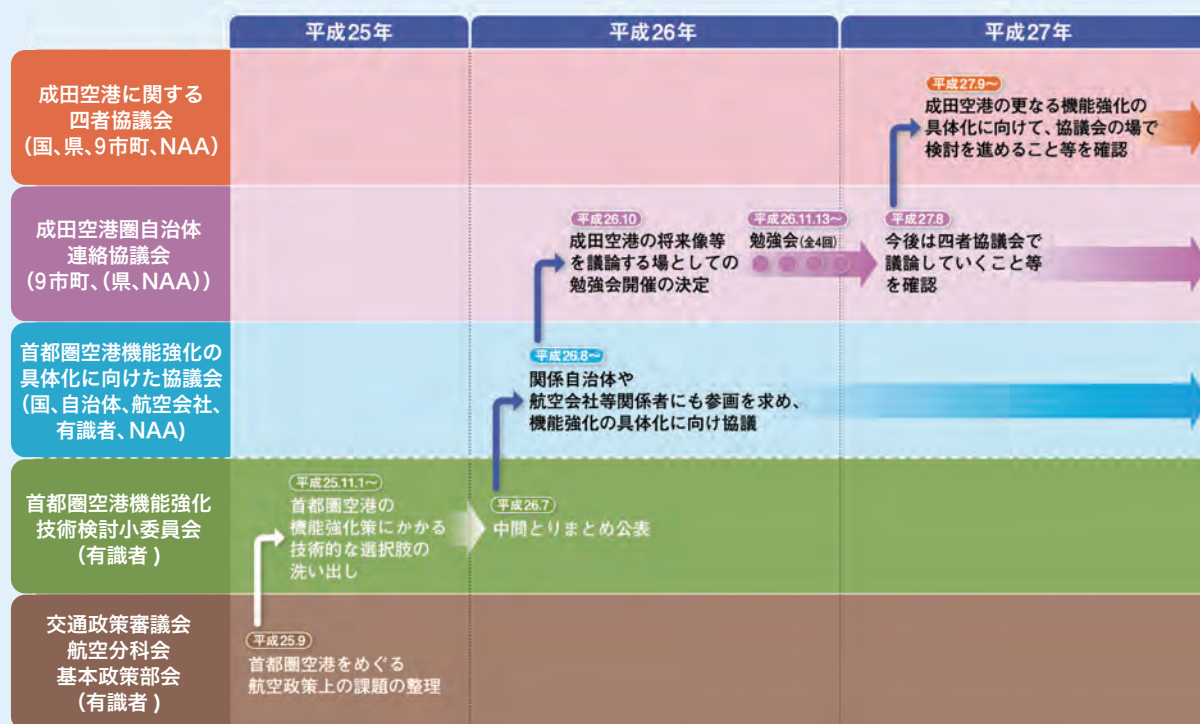


国及び自治体による協議会の開催

国の検討結果（技術的な選択肢）が示された後、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。

国は、関係自治体や航空会社等の関係者間で協議を行う場として、「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」を設置し、関係自治体や航空会社等関係者にも参画を求め、協議を行っています。

また、成田空港周辺9市町（成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町）から構成され、千葉県及びNAAが顧問を務める「成田空港圏自治体連絡協議会」は、航空会社への今後の成田空港の活用方針等についてのヒアリングと、そのヒアリング結果も踏まえた勉強会を、2014年（平成26年）から2015年（平成27年）にかけて開催しています。その結果、成田空港の機能強化には抜本的な環境対策が必要であるものの、機能強化の必要性は9市町とも認識は一致していることが確認されたため、国、県、市町及びNAAの四者が対等の立場でより具体的な検討を行うこととなりました。



成田空港の機能強化に関する協議の主な流れ

四者協議会

国（国土交通省）、千葉県、空港周辺9市町、NAAにより構成される「四者協議会」は、2015年（平成27年）9月以降、4回開催されており、更なる機能強化に関する協議が行われています。2015年（平成27年）9月の四者協議会において、国は、「機能強化を実現するためには様々な課題があるため、まず課題を整理し、具体化に向けた検討に取り組む必要がある。」「このため、NAAは、機能強化の具体化に向けて必要な調査を実施してほしい」との発言がありました。それを踏まえて、NAAは調査を進め、2015年（平成27年）11月以降の四者協議会で報告しています。

NAAからの調査報告

滑走路の具体的な位置を検討するにあたっては、国の中間取りまとめで示された3つの案について、容量拡大効果、運用の効率性、整備費用、用地上の影響、騒音影響等を考慮しました。首都圏空港の更なる機能強化方策として長期的な航空需要に応えるとともに、激化する空港間競争に対応するために必要となる十分な発着容量が確保できる案は、案1-2、案2の2つの案となりました。また、地上走行距離は案2の方が短く、運用の効率性（空港としての競争力向上効果）は案2が優位な結果となりました。

十分な発着容量が確保できる案

	案1-1	案1-2	案2
	クロスパラルル	セミオープンパラルル	セミオープンパラルル
レイアウト			
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※2
ICAO基準上のB・C滑走路間隔 (ICAO：国際民間航空機関)	760m未満	760m以上	300m以上 (CはBの進入復行のために安全性が確保できる位置に配置)
容量拡大効果	● 80回/時（+8回） ● 38万回/年（+4万回）	● 98回/時（+26回） ● 50万回/年（+16万回）	● 98回/時（+26回） ● 50万回/年（+16万回）

地上走行距離が短く
運用の効率性が優位な案

※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

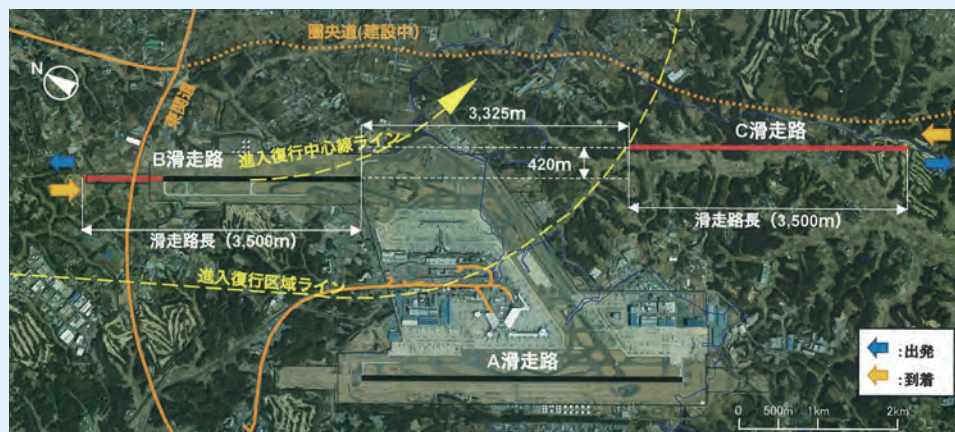
第3滑走路（C滑走路）整備及びB滑走路延伸に関する3案



2016 年（平成 28 年）9 月の四者協議会で NAA から提案した事項

滑走路配置の考え方

- B 滑走路を北側へ延伸。
- B 滑走路の進入復行区域が、C 滑走路と重複しないようにする。
- C 滑走路と B 滑走路の間隔については、エプロン等の諸施設の配置上、なるべく遠ざけることが望ましい。
- 圏央道の整備計画と整合を図る。

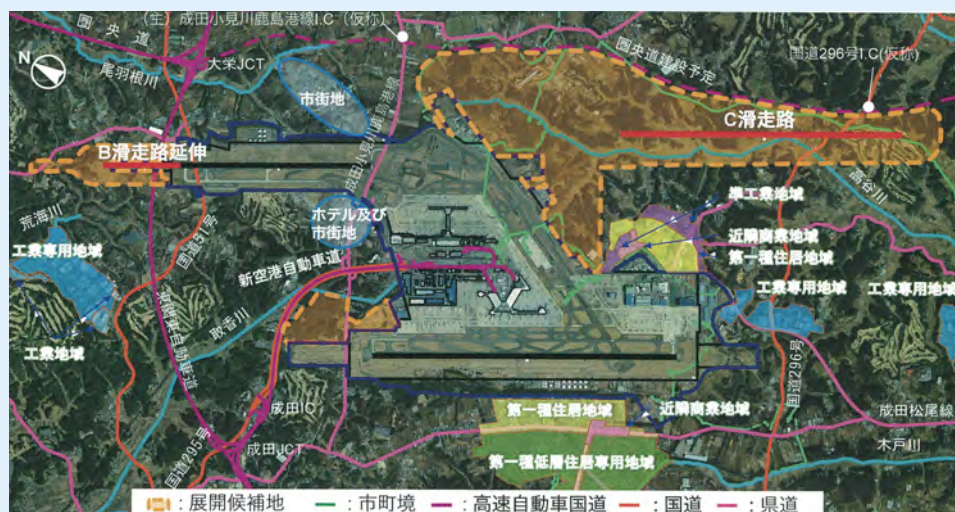


※B 滑走路の延伸及び第 3 滑走路の整備については、東関東自動車道及び圏央道を含む道路等に多大な影響を与えるため、今後関係者と協議・検討していくことが必要。

滑走路の具体的な配置検討

拡張想定区域について

年間発着容量を 50 万回まで拡大していくためには、1,000ha 程度敷地を拡大していく必要があります。空港の周囲における都市計画区域の設定状況や市街地等の状況を踏まえると、下図に示した区域が空港の新たな展開候補地と考えられます。



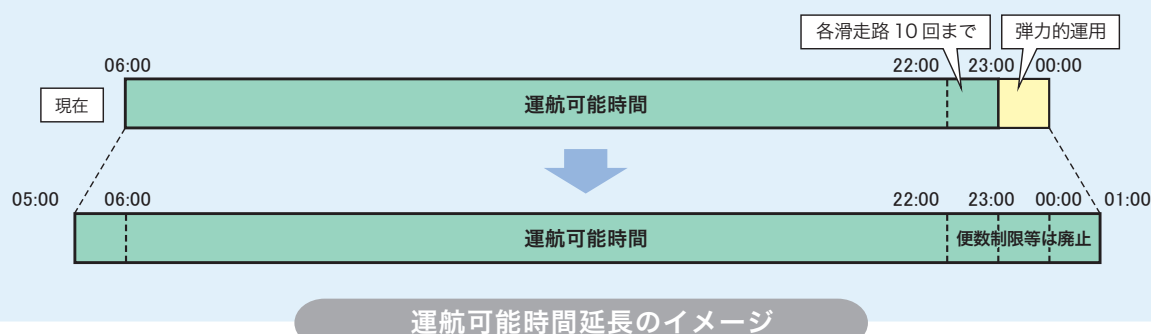
※1,000ha と大規模な敷地拡張となるため、展開候補地については、今後、関係者と協議・検討していくことが必要。

空港敷地範囲の検討

更なる機能強化に関するこれまでの検討経緯（続き）

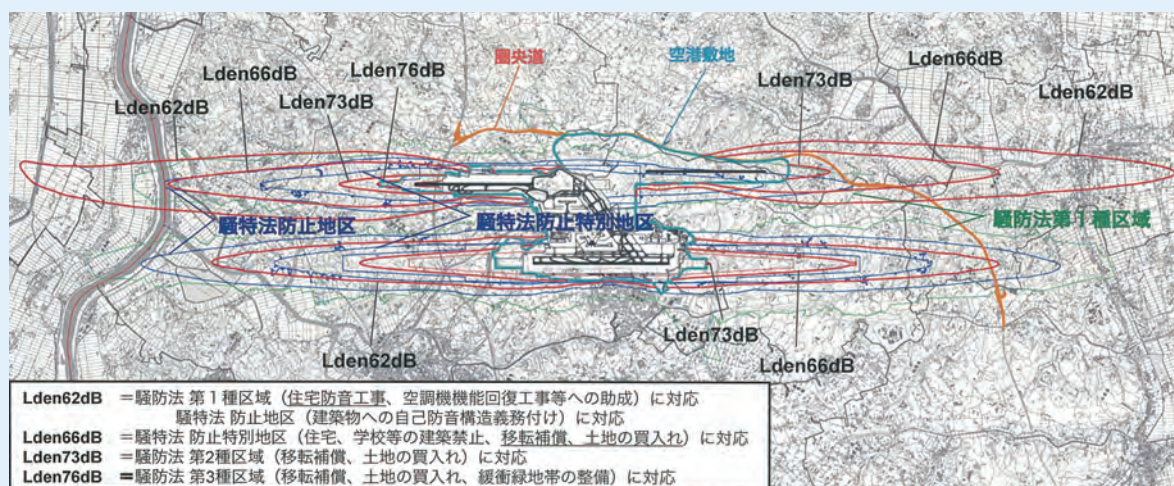
夜間飛行制限の緩和について

成田空港では、1978年の開港以降 23 時から翌朝 6 時までの時間帯は原則として離着陸を禁止していますが、緊急またはやむを得ない場合に限定し、緊急事態として離着陸を認めています。2013 年（平成 25 年）3 月 31 日からそれらに加え、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合に限り、23 時台の離着陸を認める「離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用」を開始しています。一方で、乗継便が集中する夕方のピーク時間帯及び夜間の発着枠は既に満杯であり、航空需要に十分応えられていない状況です。そのため、現在設けられている 22 時台の便数制限やカーフェューの弾力的運用などの諸制約は廃止し、運航可能時間を午前 5 時から午前 1 時まで（悪天候や安全上の理由等による緊急事態を除く。）とすることを考えていますが、環境対策とあわせて慎重に検討を行っていきます。



騒音予測コンターについて

年間発着回数 50 万回時の騒音コンターは以下に示すとおりです。



50 万回時の騒音コンター

確認書の締結

更なる機能強化の検討を進めるに当たって、国、千葉県、成田空港周辺 9 市町（成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町）、NAA の四者で「成田空港の更なる機能強化の検討を進めるに当たっての確認書」を 2016 年（平成 28 年）9 月の四者協議会で締結しました。今後は、確認書を踏まえ、地域住民への丁寧な説明の中で、理解と協力が得られるよう最大限の努力を行い、改めて協議のうえ、最終的な結論を得ることといたします。また、この確認書において、NAA が示した案で環境影響評価の手続きを進めていくことも確認されました。



配慮書に対する意見

2016 年（平成 28 年）6 月に公表した配慮書に対して、住民の皆様等から意見を頂きました。

— 住民等の意見の概要と事業者の見解（抜粋） —

住民等の意見の概要	事業者（NAA）の見解
【事業計画】 羽田国際空港が拡張され、都心からのアクセスが便利になった以上、成田空港を拡張する意義はどこにあるのか。	羽田・成田両空港の航空需要は増加傾向にあり、2020 年代前半には現在の計画処理能力 75 万回のほぼ限界に達する見込みです。 なお、空港の整備は、一気に行うものではなく、特にエプロン、ターミナルの整備は、航空需要の動向を見ながら、段階的に進めてまいります。
【騒音】 騒音問題は内陸空港の宿命である。とにかく抜本的に住戸移転に尽きるので、徹底した丁寧な説明、理解、協力が不可欠である。道を境に線引きせず、大括りでも移転補償交渉が大事である。	成田空港では「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（騒防法）」に基づく防音工事の実施や、「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（騒特法）」に基づく移転補償等を行っております。本事業の実施に伴い騒音の増加する区域が増えることと見込まれることから、継続して発生源対策に努めるほか、新たな騒音区域の設定に際しては、地域分断等ができるだけ生じないように、市町の意向を尊重するように、関係機関と協議を行ってまいります。
【騒音】 今現在でも夜 10 時以降の騒音が気になるのに、これからはどの程度の騒音があるのか。正直うろさ。	更なる機能強化を進めるに当たっては、地域の皆様の安眠を確保するという観点から、騒特法による航空機騒音障害防止地区内の民家の寝室に対して、既存の防音工事と併せて、内窓の設置について協議を行ってまいります。

複数の計画案に係る候補地選定の考え方

複数の計画案について、容量拡大効果、運用の効率性、用地上の影響の他、環境面の影響の比較を行い、配慮書に寄せられた意見等も考慮し、候補地の選定を行いました。

— 第 3 滑走路の新設候補地を案 2 とした考え方 —

事業性、経済性	《容量拡大効果》 空港の発着容量は、案 1－2、案 2 とともに年間 50 万回を実現でき、長期的な航空需要に応えるために必要となる十分な発着容量を確保できる。 《運用の効率性》 滑走路とエプロンの位置の関係から、平均地上走行距離は案 2 の方が小さくなり、無駄な地上走行を避けることによる航空機燃料の節減、運航コストの抑制、目的地への移動時間の短縮等が図られるなど、航空機の効率的な運航が可能となる。
社会的側面	《用地上の影響》 過去の成田空港建設に際して国・NAA と反対派との対立構造を生じさせた経緯があるが、 更なる機能強化を進めるに当たっては、その過去を繰り返すことのないよう、地域の人々との話し合いを十分に行うとともに、移転をお願いさせていただく方をできる限り少なくすることが何よりも重要であると NAA は考える。 滑走路増設等想定位置の住居数は、案 1－2 は約 500 戸であるのに対し、案 2 は約 100 戸であり、移転が必要となる住居数は案 2 の方が少ない。
環境面の影響	《騒音》 影響が増加する面積は案 2 の方が若干少ない。また、両案とも騒音の増加領域には集落が存在する。環境保全上重要と考えられる学校・病院の数は案 2 の方が若干少なく、航空機の地上走行による騒音の影響も、走行距離が短い案 2 の方が影響範囲を少なくできる。 《水文環境》 案 2 は地下水涵養域の改変は少ない。また湧水地点が消失するおそれがあるが、調整池や緩衝緑地帯等の整備箇所では、可能な限り既存の環境を維持するなど、湧水の保全対策を講じることが可能である。 《動物、植物、生態系、等》 重要な種の生息・生育環境については、案 1－2、案 2 のいずれにおいても影響が生じる可能性がある。環境保全上重要と考えられる項目について、鳥獣保護区は、新設する滑走路の位置の違いによる影響の差はない。 《廃棄物等》 伐採樹木量は案 2 の方が多いが、可能な限り有効活用を行うことで、廃棄物の発生を抑制することが可能である。 《温室効果ガス等》 温室効果ガス排出量は、航空機の地上走行距離が短い案 2 の方が少ない。
配慮書への意見	・自治体からの意見では、比較した 2 つの案のうちいずれかの案を優位とするものはなかった。 ・住民等の意見では、案 1－2、案 2 のいずれかに賛成する意見が寄せられたが、それらは環境面からの理由ではなく、また一方の案だけ意見数が多いということではなかった。

— B 滑走路の延伸方向の候補を北側とした考え方 —

C 滑走路は B 滑走路との一定の離隔を確保する必要があることを考慮すると、B 滑走路を北伸させる方が C 滑走路の位置は既存の空港に近くなる。それにより、**空港南部の貴重な谷津環境の保全、伐採樹木量の軽減に寄与するほか、航空機の平均地上走行距離も若干短くなることによる効率的な航空機運航、燃料消費量及び二酸化炭素排出量の抑制にもつながる。**



本事業に関わる環境影響評価の項目は、事業の内容等を把握した上で、「飛行場及びその施設の設置又は変更の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成 10 年 6 月 12 日 運輸省令第 36 号）（以下、「主務省令」という。）の別表第一参考項目を基本として、表に示すとおり選定しました。

影響要因の区分 環境要素の区分				工事の実施			土地又は工作物の存在及び供用			
				造成等の施工による	建設機械の稼働	資材及び機械の運搬	飛行場の存在	航空機の運航	飛行場の施設の供用	飛行場を利用する車両のアクセス道路走行
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質	窒素酸化物		○	○		○	○	○
			粉じん等		○		○			
			浮遊粒子状物質		○	○		○	○	○
		騒音	建設作業騒音		○					
			道路交通騒音			○				○
			航空機騒音					○		
			空港内作業騒音						○	
		低周波音						○		
		振動	建設作業振動		○					
	道路交通振動				○				○	
	水環境	水質	土砂による水の濁り	○						
			水の汚れ						○	
		水文環境	地下水位、水利用等	○				○		
	土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	重要な地形及び地質							
		光害								
	生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	動物	重要な種及び注目すべき生息地	○				○	○	○
植物		重要な種及び群落	○				○			
生態系		地域を特徴づける生態系	○				○		○	
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観					○			
	人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場					○	○		
環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等	建設工事に伴う副産物	○							
		飛行場の施設の供用に伴う廃棄物							○	
	温室効果ガス等	二酸化炭素等			○	○		○	○	
一般環境中の放射性物質について調査、予測及び評価されるべき環境要素	放射線の量	放射線の量								

[備考] 網掛けは、主務省令に基づく参考項目を示す。
○印は、環境影響評価項目として選定した項目を示す。

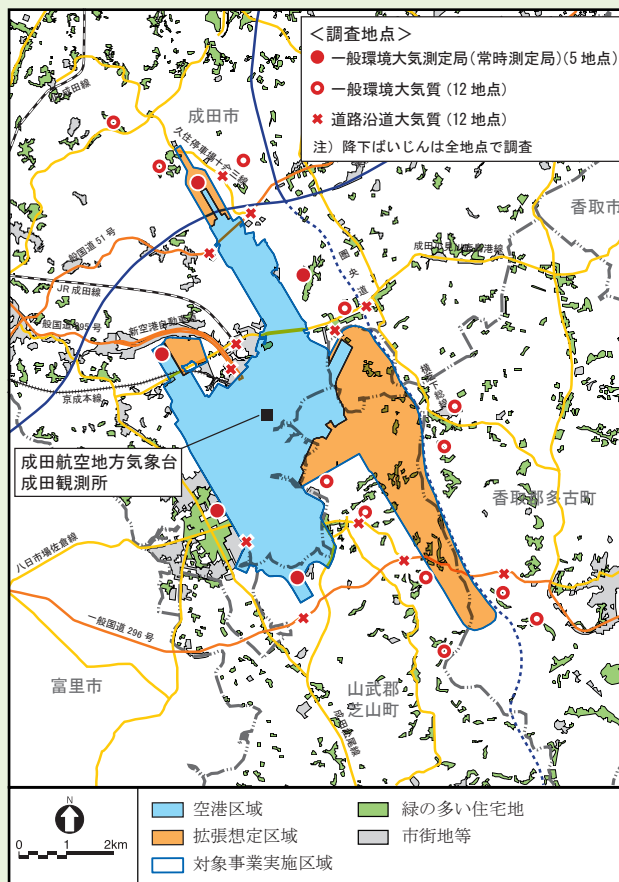


環境影響評価の項目ごとの調査及び予測の手法は、以下のとおり選定しました。

なお評価の手法は、いずれの項目も、その影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避または低減され環境の保全についての配慮が適切になされているかを評価すること、また、基準又は目標が示されている項目についてはそれらと予測結果との間に整合が図られているかどうかを評価することにより行います。

大気質

環境要素		調査の手法			予測の手法
		主な調査項目	主な手法		
大気質	窒素酸化物 浮遊粒子状物質	・ 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度の状況 ・ 気象の状況 ・ その他（交通量の状況）	資料調査	現地調査	大気の拡散式（ブルーム式及びパフ式）を用いた計算式又は事例の引用
	粉じん等	・ 降下ばいじん量の状況 ・ 気象の状況 ・ その他（交通量の状況）	資料調査	現地調査	事例の引用又は解析

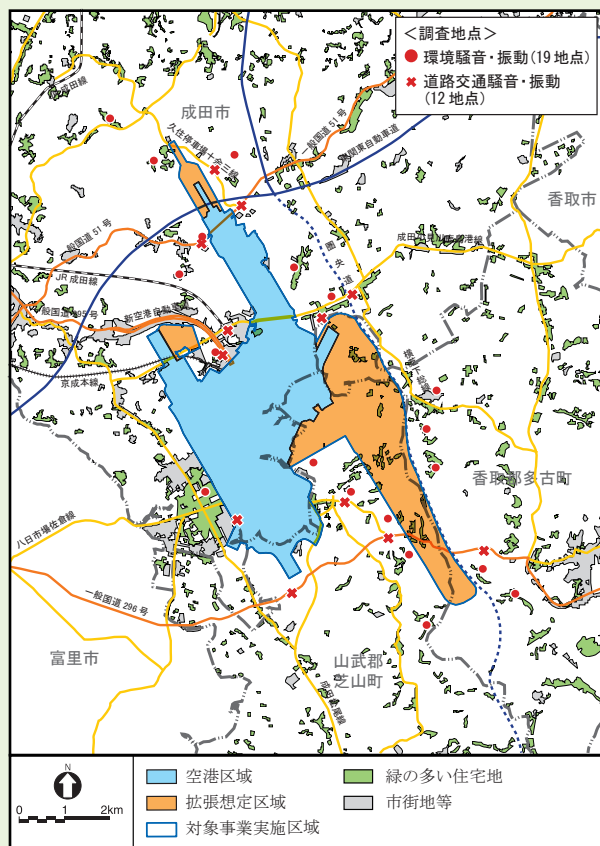


大気質調査地点位置図

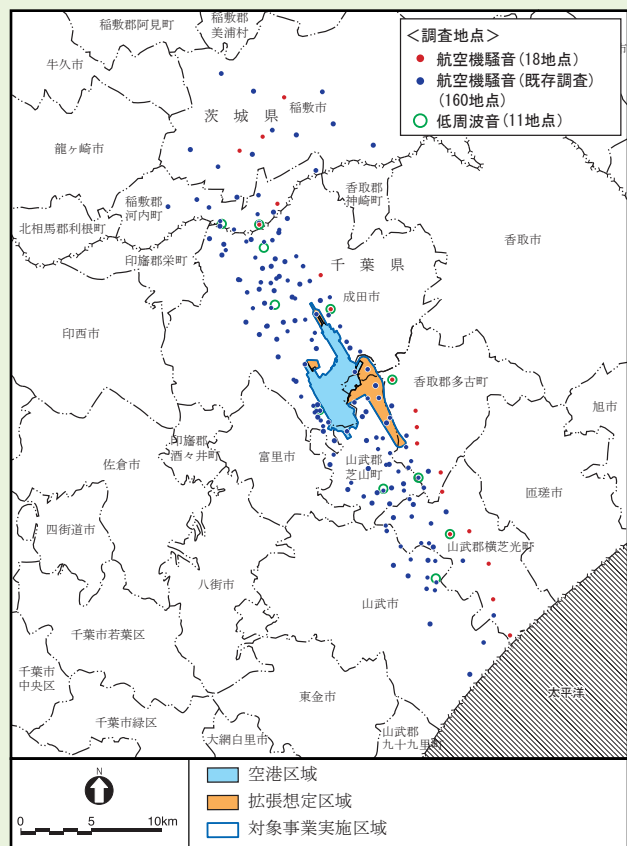
調査、予測及び評価の手法（続き）

騒音、低周波音、振動

環境要素		調査の手法		予測の手法
		主な調査項目	主な手法	
騒音	建設作業騒音 道路交通騒音 空港内作業騒音	・騒音の状況 ・地表面の状況 ・沿道の状況 ・その他（交通量の状況）	資料調査	現地調査
	航空機騒音	・騒音の状況 ・騒音対策の実施状況		
低周波音		超低周波音及び低周波音の状況	—	現地調査
振動		建設作業振動 道路交通振動	資料調査	現地調査



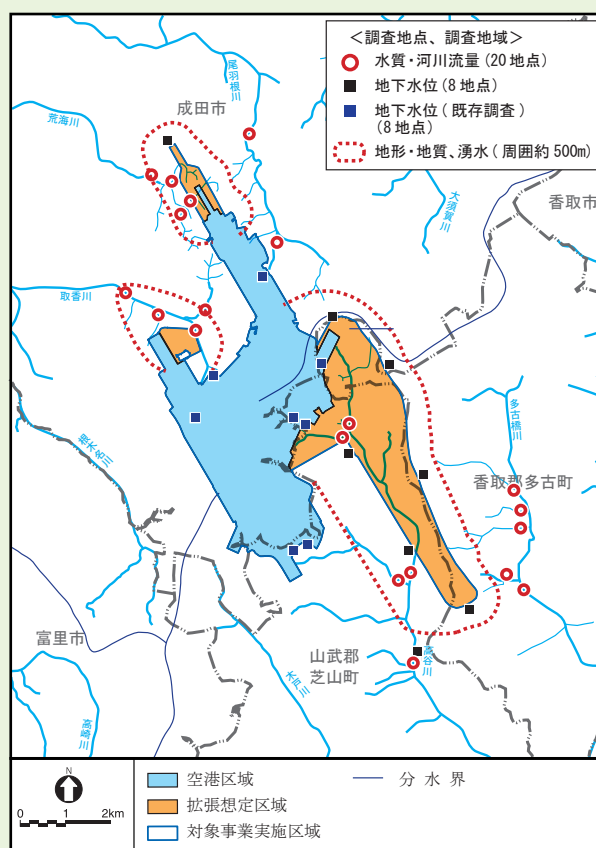
騒音・振動調査地点位置図



航空機騒音・低周波音調査地点位置図

水質、水文環境

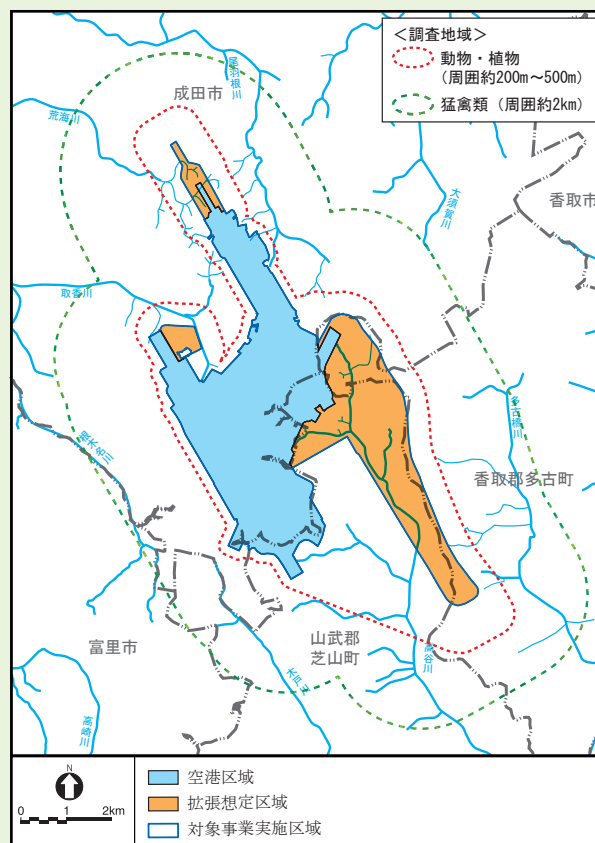
環境要素		調査の手法			予測の手法
		主な調査項目	主な手法		
水 質	土砂による水の濁り	・浮遊物質質量 (SS)、流量の状況 ・流れの状況 ・気象の状況 ・土質の状況	資料調査	現地調査	現地調査結果並びに土砂の沈降試験結果を基に物質の収支に関する計算により、降雨時における排水の影響による河川の浮遊物質質量 (SS) の濃度を予測、又は事例等の引用から河川における浮遊物質質量 (SS) の濃度を予測
	水の汚れ	・生物化学的酸素要求量 (BOD) の濃度及び流量の状況 ・気象の状況 等			生物化学的酸素要求量 (BOD) について、空港内の水質保全対策及び流域等を考慮した事例の引用又は解析
水 文 環 境	地下水位、水利用等	・河川流況の状況 ・地形・地質の状況 ・地下水位の状況 ・井戸の分布及び利用等の状況 ・湧水の状況 ・気象 (降水量) の状況	資料調査	現地調査	対象事業実施区域及びその周囲における地下水位及び周辺河川の流量等について、定性的及び定量的手法 (数値解析により、地下水等の変化を定量的に把握) により変化の程度を予測



水質・水文環境調査地点位置図

動物、植物、生態系

環境要素	調査の手法		予測の手法
	主な調査項目	主な手法	
動物	- 動物相の状況 - 動物の重要な種の分布、生息の状況及び生息環境の状況 - 注目すべき生息地の分布並びに当該生息地が注目される理由である動物の種の生息状況及び生息環境の状況	資料調査 現地調査	動物の重要な種及び注目すべき生息地について、分布又は生息環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析
植物	- 植物相及び植生の状況 - 植物の重要な種及び群落の分布、生育の状況及び生育環境の状況	資料調査 現地調査	植物の重要な種及び群落について、分布又は生育環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析
生態系	- 動植物その他の自然環境に係る概況 - 複数の注目種等の生態、他の動植物との関係又は生息環境もしくは生育環境の状況	資料調査 現地調査	注目種等について、分布、生息環境又は生育環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析

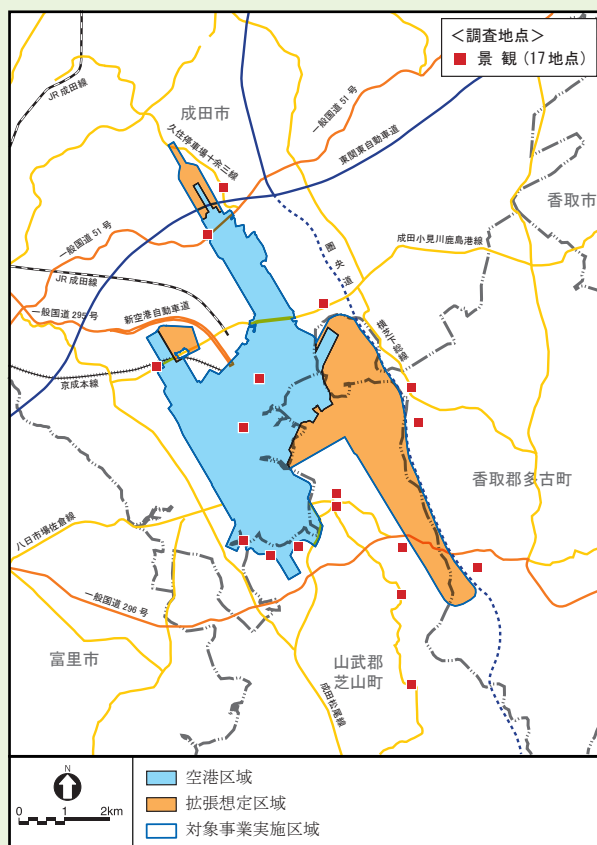


動物・植物調査地点位置図（現地調査）

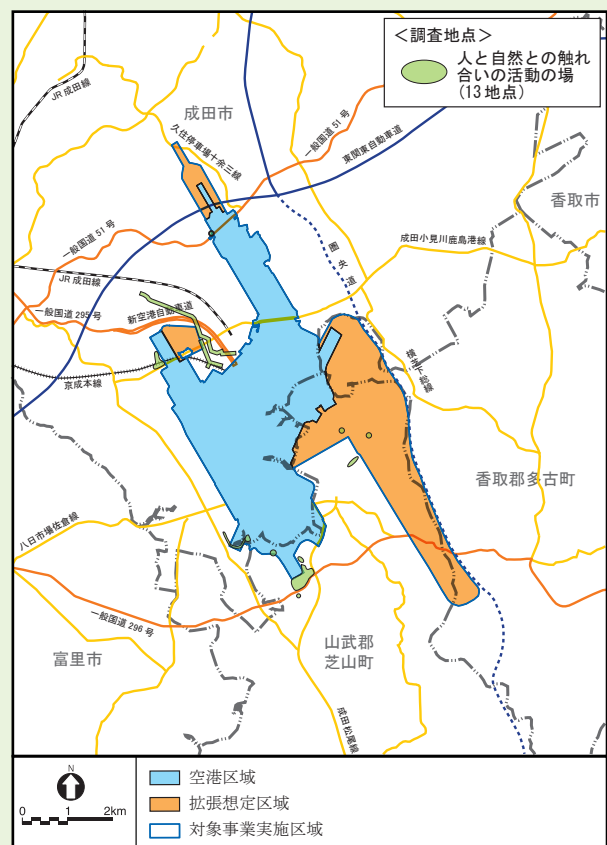
景観、人と自然との触れ合い活動の場、廃棄物等、温室効果ガス等

環境要素	調査の手法		予測の手法
	主な調査項目	主な手法	
景 観	・ 主要な眺望点の状況 ・ 景観資源の状況 ・ 主要な眺望景観の状況	資料調査 現地調査	・ 主要な眺望点及び景観資源についての分布の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析 ・ 主要な眺望景観についてはフォトモンタージュ法又はその他の視覚的な表現方法により予測
人と自然との触れ合いの活動の場	・ 人と自然との触れ合いの活動の場の概況 ・ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況	資料調査 現地調査	主要な人と自然との触れ合いの活動の場について、分布又は利用環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析
廃棄物等	・ 現空港における廃棄物等の種類及び量 ・ 廃棄物の処理並びに処分等の状況	資料調査 —	・ 建設工事に伴う建設副産物の種類ごとの発生状況を把握 ・ 飛行場の施設の供用に伴う廃棄物の種類と発生量を事業計画及び類似事例等を用いて把握
温室効果ガス等	・ 温室効果ガス等の排出係数及びエネルギー使用量の把握	資料調査 —	対象発生源毎に燃料消費量等を把握し、これに排出係数を乗じて温室効果ガスの排出量を算出

※ 人と自然との触れ合い活動の場の現地調査は下記に示す地点の他に、航空機騒音の増加による影響が生じる可能性が考えられる地点として、「千葉県サイクリングロード（佐原我孫子自転車道線）」「マリニピア栗山川」「屋形海水浴場」の3地点についても調査を実施する。



景観調査地点位置図



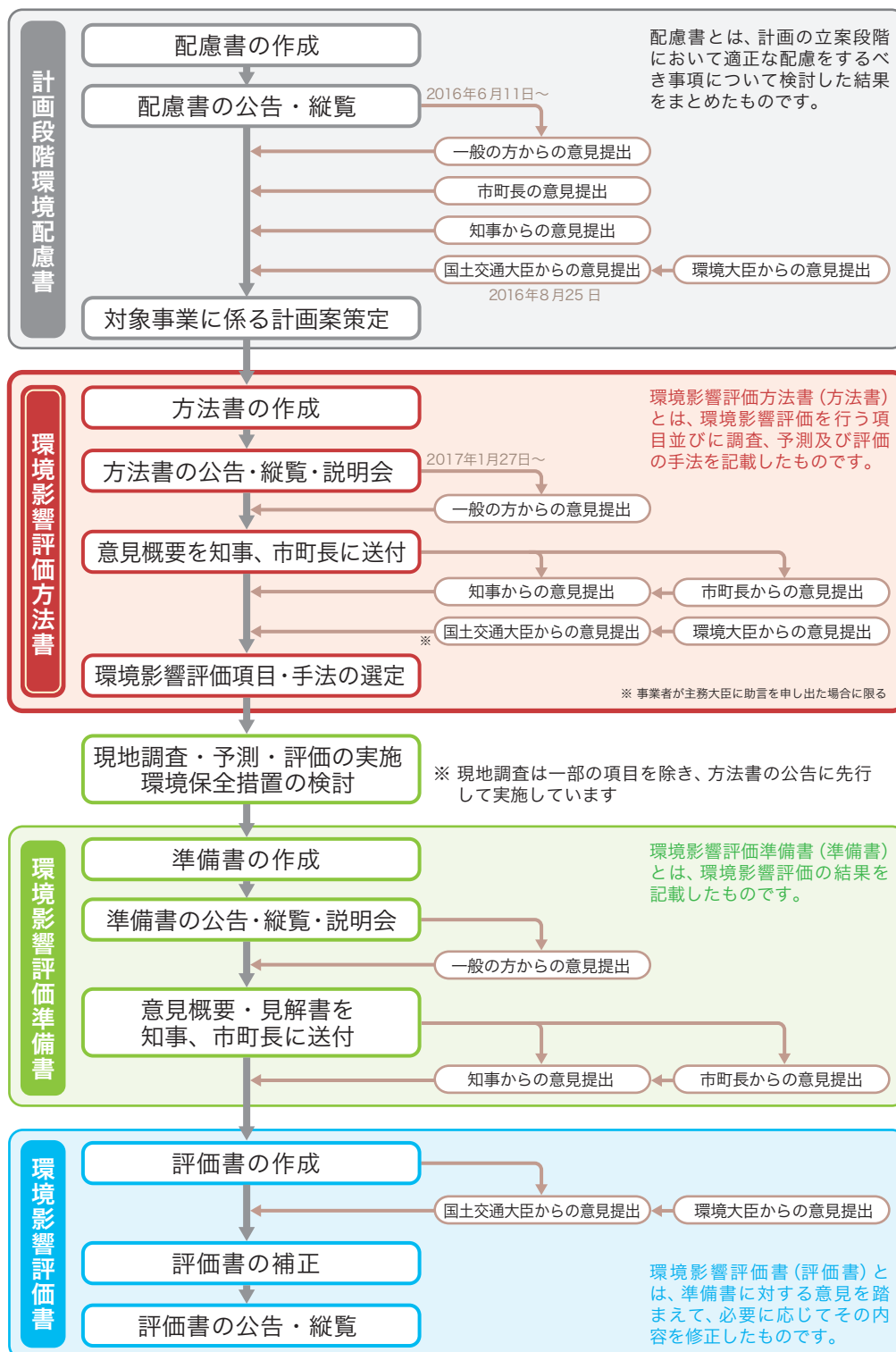
人と自然との触れ合い活動の場調査地点位置図

環境影響評価手続の流れ



本事業に係る環境影響評価の手続の流れは、以下のとおり、一般の方や関係地方公共団体などからの意見をいただき、それらを踏まえて進めてまいります。

現在のステップは、「方法書の公告・縦覧・説明会」の手続の段階です。



※ 環境保全対策の実績が少ない場合や不確実性が大きい場合などには、評価書の手続後に事後調査を実施し、報告書の作成・公表を行います。

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