

6. 計画段階環境配慮書に対する住民等の意見の概要
及び地方公共団体の長、国土交通大臣の意見
並びに事業者の見解

小目次

6. 計画段階環境配慮書に対する住民等の意見の概要及び地方公共団体の長、 国土交通大臣の意見並びに事業者の見解	6-1
6.1. 計画段階環境配慮書に対する住民等の意見の概要及び事業者の見解	6-1
6.2. 計画段階環境配慮書に対する地方公共団体の長の意見及び事業者の見解	6-9
6.2.1. 成田市長の意見及び事業者の見解	6-9
6.2.2. 多古町長の意見及び事業者の見解	6-10
6.2.3. 芝山町長の意見及び事業者の見解	6-11
6.2.4. 横芝光町長の意見及び事業者の見解	6-12
6.2.5. 山武市長の意見及び事業者の見解	6-13
6.2.6. 稲敷市長の意見及び事業者の見解	6-13
6.2.7. 河内町長の意見及び事業者の見解	6-13
6.2.8. 千葉県知事の意見及び事業者の見解	6-14
6.2.9. 茨城県知事の意見及び事業者の見解	6-16
6.3. 計画段階環境配慮書に対する国土交通大臣の意見及び事業者の見解	6-17

6. 計画段階環境配慮書に対する住民等の意見の概要及び地方公共団体の長、国土交通大臣の意見並びに事業者の見解

本章は、2017年（平成29年）1月に公表した方法書の第6章の記載内容を転記したものである。

6.1. 計画段階環境配慮書に対する住民等の意見の概要及び事業者の見解

表 6.1-1(1) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
■事業計画（目的等）		
1	東南アジアを含め、世界のどの空港もそれ相応の規模のターミナルと滑走路の本数を揃えている。成田空港も今後の日本の国際線を発達させるために、良い形に切り替わっていくことを願っている。	成田空港を、国際拠点空港としての役割を果たし、グローバルな航空ネットワークの発展に貢献する世界のトップレベルの空港とするよう、今後とも環境保全に配慮しながら、空港施設の整備を行っていきたいと考えております。
2	羽田空港で再国際線化が進められているが、施設の狭さや発着枠を考慮すると、成田空港は国際線をメインに支える空港として必要だと考える。	同上
3	現在やるべき事は第3滑走路建設ではなく、混雑時間帯の発着回数を増やす「高速離脱誘導路」の早期完成や、現在のA滑走路63%、・B滑走路37%と言う使用頻度アンバランスを解消して、成田空港の持っている可能性を十分に引き出す事である。	2020年東京オリンピック・パラリンピックまでの機能強化策として管制機能の高度化、高速離脱誘導路についても整備を進めることで、発着回数を増やすことができます。しかし、国及びNAAによる今後の航空需要予測の結果を踏まえると、それだけでは今後増大する航空需要に対応することができず、成田空港の更なる機能強化が必要とされています。
4	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。2020年東京オリンピックで一時的な需要は増しても、今後確実に訪れる中国経済の崩壊、欧州不安、それにともなう世界経済の縮小とともにビジネス客はもちろん観光客が大幅に減ることが予想される。将来を見据え、そうなった場合の成田空港の維持利用についてどのように検討されているか。	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、国の示した需要予測には、上位、中位、下位の3ケースがあり、幅を持った予測となっています。 また、NAAにおいて試算した成田空港の長期需要予測は、国の中位ケースと概ね同程度となっており、2020年代には年間30万回を超え、2037年頃には年間50万回に達すると予測しています。 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。
5	計画段階環境配慮書8ページの図2.3-2「国際線旅客数統計」を見ても、成田空港の国際線旅客数はそれほど伸びていない。2015年の増加は、中国人観光客の激増など一時的なもので、成田空港国際線旅客数がこの勢いで伸び続けるとは考えられない。同9ページの需要予測の「下位ケース」にも及ばない可能性が強い。しかしながら、この「計画段階環境配慮書」では、予測の「上位ケース」を元に書かれており、おかしい。	国の示した首都圏空港の需要予測には、上位、中位、下位の3ケースがあり、幅を持った予測となっています。また、NAAにおいて試算した長期の需要予測は、国の中位ケースと概ね同程度となっており、2020年代には年間30万回を超え、2037年頃には年間50万回に達すると予測しています。 計画段階環境配慮書では、同書3ページの図にも示しているとおり、国の中位ケース或いはNAAの予測ケース程度の需要を想定しています。

表 6.1-1(2) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
6	日本の人口減少も加速する中、本事業は本当に必要なのか。	航空需要予測は、人口や社会経済動向等の他、LCC による運賃低廉化のような航空会社に関する要因等、諸要素を考慮して行っております。その結果、NAA において試算した成田空港の長期需要予測は、国の中位ケースと概ね同程度となっており、2020 年代には年間 30 万回を超え、2037 年頃には年間 50 万回に達すると予測しています。
■事業計画（複数案）		
7	C 滑走路増設計画は、3500m 案（案 2）で支持する。	滑走路の位置等については、3 章に示した検討の経緯により、整備に伴う社会的・経済的効果とともに、環境面への影響についても比較し、可能な限り環境への影響の回避及び低減に配慮して、案 2 により検討を進めることと致しました。
8	滑走路増設は案 1-2 が効果的と思われる。B 滑走路は、北側に 500m 延伸し、計 3000m もあれば大型機も着陸可能と思われる。C 滑走路はセミオープンパラレルの 2500m あればよいと思う。	滑走路の長さ、位置等の検討については、「3.3 四者協議会の開催」に示したとおりです。四者協議会での協議等を経て、案 2 により検討を進めることといたしました。
9	案 2 は、B 滑走路から東側に 300m 程度ずれただけでは、成田空港特有の濃霧発生時に、判断ミス・勘違い等から事故が発生することも考えられる。安全性から、案 1-2 の方が安心と考えられる。	管制機能の高度化を踏まえると、低視程時においても航空機の位置が把握できるため、安全性の確保に問題はないと考えられます。
10	現在の 2500m の B 滑走路を 1000m 延伸し、3500m に延伸する案は賛成である。C 滑走路増設について、案 2 の 3500m では不足であり、最低でも 3800m 級にすべきある。	滑走路の長さの検討については、3.3.2(1)に示したとおり、3,500m あれば成田空港を利用するすべての離着陸便に対応できます。
11	国際線をメインに運用している空港として、B 滑走路 2500m は短すぎる。一番良いのは、南側に延伸して、ターミナル近い形で延伸という形だと思う。	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 滑走路を北寄せさせる方が C 滑走路の位置は既存の空港に近くなります。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ります。 また、B 滑走路の供用開始以降、現在においても、B 滑走路の南側の一部には空港建設に反対される方が所有する土地が存在しています。そのため、B 滑走路はその南側の整備には至っておりません。土地所有者とは今後も誠意を持って話し合いを継続いたします。
12	30 万回発着、滑走路を南方に延長、第 3 滑走路の計画を聞くが、具体的な提示がなく、もやもやしている。	成田空港の更なる機能強化の検討の経緯は、3 章にお示ししているとおりです。平成 26 年に首都圏空港機能強化技術検討小委員会による中間とりまとめが公表されて以降、協議が重ねられてきており、その結果、案 2 により検討を進めることといたしました。

表 6.1-1(3) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
13	<p>計画段階環境配慮書 20 ページでは今回の計画についての周辺図が載っている。しかし、強い影響が及ぶ地域をピンクの網掛けで表しているだけで、空港から離れた地域は「関係はない」とばかりに、全く除外されている。</p> <p>滑走路の建設場所も薄い黒の網掛けである。「場所が確定していない」と言うのかも知れないが、故意にぼかしているとは思えない。</p>	<p>計画段階環境配慮書 20 ページの図は、環境面への影響を予測・評価するために滑走路等のおおよその位置・規模の複数案を想定したものを表示したものです。滑走路の位置等は正確に決まっていなかったため、同図に示すような表示としておりました。</p> <p>成田空港の更なる機能強化は、2016年9月に開催した四者協議会において、C滑走路位置は案2、B滑走路は北側延伸の案で検討を進めることが、確認されたことから、方法書では2章に滑走路の位置等を示しています。</p>
<p>■事業計画（施設の整備費用等）</p>		
14	<p>計画段階環境配慮書 17 ページで、両案共に建設費用を 1000～1200 億円としているが、過小評価である。オリンピックまでに整備する予定の高速離脱誘導路でも、約 500 億円かかると言われている。第 3 滑走路建設と、それに付帯する施設の工事で、2000～3000 億円近くの資金が必要と考えられる。需要予測がはずれば、これは、成田国際空港株式会社（NAA）の財務体制を弱体化し、結局は、国民の税金を使うことになる。</p>	<p>計画段階環境配慮書に示している整備費用は、用地費を含む滑走路及び新滑走路に付随する誘導路のみ推計しているもので、その他必要となるエプロン、ターミナル等については、今後、検討を進め、整備費用の精査を進めてまいります。</p> <p>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。</p>
15	<p>今でも先進国で最も厳しく言われる、国の借金をさらに増やす事になる。第 3 滑走路建設は少なくとも、現在検討すべき問題ではない。</p>	<p>同上</p>
16	<p>発着回数を増やすと言うことはそれ相応の旅客の数が増加するため、ターミナルの計画も必要になると感じる。</p>	<p>更なる機能強化に伴う旅客数増加に対して、現在3つあるターミナルビルの再編拡充により対応するのか、新たなターミナルビルを増設するのかは検討中です。</p>
17	<p>成田空港の最大の弱点は、国内線の貧弱さであると感じる。羽田空港が国際線ターミナルを建設したように、成田空港にも国内線ターミナルを増設してみてもどうか。</p>	<p>同上</p>
<p>■事業計画（その他）</p>		
18	<p>成田空港へのアクセスは京成線、北総線、JR が乗り入れしているが、バスのほうがコスト、時間の点で勝っている。飛行機の発着回数も大事だが、空港の価値は空港のアクセスがいかどうかポイントとなる。</p>	<p>成田空港に対するアクセスは、北総鉄道を経由する成田スカイアクセス線の開通、空港と都心を結ぶ低価格の空港アクセスバス路線の運行開始、空港と観光地等を直結するバス路線の拡充等により、交通アクセスの改善が図られてきました。</p> <p>今後は、首都圏中央連絡自動車道（大栄 JCT～松尾横芝 IC 間）の整備・開通により、房総地域や横浜・川崎方面との連携がスムーズになると見込んでおります。</p> <p>成田空港と各地を結ぶ交通アクセスの改善については、第一義的には交通事業者によることですが、更なる機能強化に伴う成田空港を利用する旅客数増加に対しては、国、県、交通事業者、NAA からなる「成田空港のアクセス利便性向上等に関する連絡協議会」を通じて、改善を図っていきたいと考えております。</p>

表 6.1-1(4) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
■住民関与		
19	<p>計画段階環境配慮書 3 ページで「シンポジウム」をもって、「地域の理解を得ながら、順次施設の増強や年間発着枠の上限が引き上げられてきたところである。」としているが、これは誤りである。</p> <p>シンポジウムに参加したのは賛成派住民と、一部の反対派住民だけである。周辺住民のほとんどは、参加していないし、関与もしてこなかった。</p>	<p>成田空港問題シンポジウムでの合意に基づき、運輸省、千葉県、反対同盟、三郡代表、地元民間代表、住民代表、NAAによる円卓会議を開催し、また円卓会議終了後は、成田空港地域共生委員会により、円卓会議で合意された 22 項目の点検が継続的に行われました。</p> <p>その後、新たな共生スキームに基づき、「成田空港地域共生・共栄会議」を設立し、成田空港の設置、管理および運用に関し、地域住民と空港の共生と、空港を核とした地域の共栄を図るとともに、今後の地域と空港のあり方について検討を重ねております。また、共栄ワーキングを設置し、成田空港周辺地域でのイベント、事業を開催しております。</p> <p>更なる機能強化に関しては、住民説明会や対話型説明会の開催、あるいは NAA ホームページへの情報掲載等により、広く情報を提供するとともに、ご意見を伺う機会を設けます。</p>
20	<p>「年間発着回数 24 万回増」の時も「同 30 万回増」の時も、関係する騒音地区住民の多くは、地域の説明会などで反対の意見を表明したが、これを一切無視して「四者協議会」が勝手に決めたものであり、「地域の理解を得ながら」とは全く言えないものであった。</p> <p>今回の第 3 滑走路建設についても、現在までの経過を見れば、直接の利害関係者である一般住民の意見を聞くこともなく進めていると感じる。</p>	<p>2016 年 9 月の四者協議会で「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」が締結されて以降、空港敷地範囲の展開が見込まれる地区や騒音影響の増大が見込まれる地区については、地域毎に住民説明会を開催し、説明とご意見を頂ける場を設けております。また、役場等において対話型説明会を開催する等、より多くの方からの意見を頂けるよう配慮しています。</p> <p>今後の環境影響評価手続においても、環境影響評価法に基づく意見聴取や説明会開催を行います。</p> <p>なお、四者協議会における検討状況については、成田空港ホームページにおいて、資料や検討結果の概要を公表しています。</p>
■騒音		
21	<p>夜間飛行制限(カーフェュー)の緩和について、計画段階環境配慮書 11 ページには、大事な問題であるにもかかわらず「夜間飛行制限の緩和については、環境対策と併せ慎重に検討していく。」とのみ記述されている。騒音問題が原因で大きな事件が多発している昨今、騒音下住民に「カーフェュー弾力的運用」の更なる緩和を押しつけようとする試みは、大きな問題である。</p> <p>もし、「影響は少ない」として実施する場合は、ヨーロッパにおいて数百万人単位で実施された疫学調査結果などに基き、2009 年に発表された「欧州 WHO:夜間騒音ガイドライン」や、2011 年に発表された「欧州 WHO:環境騒音による疾病負荷」の調査結果などを否定する、「住民への健康には全く問題ない」とする、疫学的な知見を周辺住民に示すべきである。</p>	<p>成田空港に関する四者協議会において合意した「成田空港の離着陸制限(カーフェュー)の弾力的運用に関する確認書(平成 25 年 3 月 29 日付)」に基づき航空機騒音健康影響調査を実施しています。また、NAA では、学術的知識の必要性及び公平性の観点から、学識経験者等で構成する第三者評価委員会(正式名称:成田国際空港航空機騒音健康影響調査委員会)を平成 25 年 7 月 1 日に設置し、調査・検討を進めてきました。</p> <p>平成 27 年 9 月には、四者協議会において「成田国際空港航空機騒音健康影響調査結果(報告)」を報告しており、その結果の概要を 3 章に示しています。</p> <p>今後、住民の皆様や関係する皆様の声を聴きながら、上記のような健康影響調査の実施についても、関係者と検討してまいります。</p>

表 6.1-1(5) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
22	<p>夜間騒音は時間帯補正等価騒音レベルでは、夕方の時間帯で5デジベル、深夜早朝の時間帯で10デジベルの重み付けされているが、睡眠への影響を評価できるものではない。</p> <p>夜間に発生する航空機騒音の影響について、環境基準の趣旨に基づき、今後騒音下住民に示されるコンターに反映して頂き、どのように反映したかを説明して頂く様要望する。</p> <p>実際騒音下に住んでいると、深夜に突然の飛行機騒音は、静けさの中での騒音であり、何かの事故かと勘違いすることもたびたびあり夜間騒音は別の騒音として捉えて頂きたい。</p>	<p>航空機騒音の評価については、平成19年に改正、平成25年より施行されたL_{den}を評価指標としています。L_{den}による評価では、飛行騒音だけでなく航空機の地上走行騒音を含めた総暴露量を評価するとともに、夕方及び夜間の騒音について重み付けを行っているところです。</p> <p>航空機騒音の影響については、コンター図を3章にお示しいたしました。</p> <p>なお、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、「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(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。</p>
23	<p>デシベル評価は、極めて小さな数値から極めて大きな数値までを取り扱う便法として採用されてきたものであり、数デシベルの変化を問うための指標として採用するのは好ましくない。デシベルの変化値と実際に感じられる騒音レベルとに大きな乖離が生ずる。騒音評価に際しては、デシベル評価でなく、体感評価を取り入れて行うべきである。</p>	<p>同上</p>
24	<p>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。正直うるさい。</p>	<p>同上</p>
25	<p>新たに空港内地域に入るかも知れない人にとっては、「案1-2」か「案2」かは大問題であり、案ごとの影響を明らかにしなければ、判断のしようがない。</p> <p>新たな騒音が発生する地域、既存の騒音が増大する地域の人たちにとって、計画段階環境配慮書に記載されている予測結果では、判断をする事が出来ない。</p>	<p>成田空港の更なる機能強化は、ご意見をいただいた時には、おおよその配置での複数の案を比較する段階にありましたが、2016年9月に開催した四者協議会において、C滑走路位置は案2、B滑走路は北側延伸の案で検討を進めることが、確認されました。</p> <p>騒音の影響については、四者協議会資料及びこの3章において、その結果をお示ししています。</p>
26	<p>厳密なコンターなどは無理かも知れないが、案別に詳しい影響の程度の説明が必要ではないか。</p>	<p>同上</p>
27	<p>騒音について、「滑走路端から何kmでは何dBひどくなる」などの説明があつて当然と考える。動物・植物の予測のように、案別に具体的な予測をすべきである。</p>	<p>同上</p>
28	<p>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。</p>	<p>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、騒特法に基づく移転補償等を行っております。</p> <p>本事業の実施に伴い騒音の増加する区域が増えることを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。</p>

表 6.1-1(6) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
29	とにかく騒音下区域を無くす、減らすことを一義的な目標にし、第3滑走路に限らずA・B滑走路における騒音区域からの住戸移転をも同時進行で対策をしないと成田問題は終わらない。	同上
30	現時点での第3滑走路の建設には反対である。今やるべき事は、航空機騒音に40年近くもさらされてきた住民や地域に、制度改正も含めた抜本的な対策を行う事と考える。	今回の機能強化に当たっては、これまでの住民の皆様からの様々なご意見やご要望等も勘案し、周辺対策交付金の充実や、ペアガラスなどの防音工事施工内容の改善、さらには騒特法による航空機騒音障害防止地区内の寝室への内窓設置といった新たな対策をお示しさせていただきました。騒音対策については、可能な限り地域の皆様のご意見を伺いながら、法令等に基づき実施可能な範囲で対応を推進してまいりたいと考えております。
31	多古町船越(栗田地区)では、5、6年前頃から騒音が特に激しくなった。朝早くから11時頃まで、殆ど真上を飛行し、テレビの音もよく聞き取れない。隣の牛尾地区は従来から騒音地区に指定されているが、道ひとつ隔てた船越地区は指定がない。第三滑走路ができれば、もっとひどくなると思われる。騒音調査も牛尾地区で実施されているが、船越地区では無いように思われる。第三滑走路を否定、反対するものではない。	騒防法に基づく騒音対策区域の設定は、今後、国により関係市町や住民の皆様のご意見を反映した上で行われるものと承知しており、当社としてもそうしたご意見が反映されるよう協議をして参りたいと考えております。
32	騒特法の中で、基準が達成ができない場合には室内騒音レベルを所定数値以内にする事が記載されている。このことは、騒音防止対策工事による対策結果の評価が義務付けられていると解釈できる。 既存の騒音防止対策工事結果の科学的評価(周波数帯域別の定量評価)を直ちに実施し、騒音評価及び対策案策定に資することとされたい。	NAAでは2004年以降、防音対策工事を実施した箇所について、遮音効果測定を実施しております。防音工事実施後1年以内の住宅に対する遮音効果測定は、2004年度(平成16年度)以降、2015年度(平成27年度)末までに73件実施しています。また、防音工事実施済住宅に対する測定に加え、遮音効果測定実施済住宅に対する再測定を2011年度(平成23年度)から開始し、遮音性能の経年変化についても調査をしています。平成27年度の調査結果を4章にお示ししています。 この遮音効果測定は、住宅防音工事を実施する際の計画遮音量が500Hzにおける総合透過損失で検討されていることから、500Hzの周波数を評価対象として実施しています。 騒音対策については、可能な限り地域の皆様のご意見を伺いながら、法令等に基づき実施可能な範囲で対応を推進してまいりたいと考えております。
33	音響エネルギーを測定しているだけの騒音計の測定では、科学的配慮に基づく防音設計を行うことが不可能であるので、周波数帯域ごとの騒音測定を実施し、対策案を取りまとめることを求める。	同上

表 6.1-1(7) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
34	<p>地域を限定せず、騒音調査や、住民の意見を聞く機会を広く設け、騒音防止装置の助成等、きめ細かい対応をお願いしたい。</p>	<p>成田空港の更なる機能強化については、現在、住民の皆様への説明会に加え、役場等において対話型説明会を開催する等、より多くの方に訪れていただきご意見を頂ける場を設けてまいります。</p> <p>騒音対策については、可能な限り地域の皆様のご意見を伺いながら、法令等に基づき実施可能な範囲で対応を推進してまいりたいと考えております。</p>
35	<p>航空機が小型化して離陸が早く、騒音が低減するとの説明を聞くが、天候・気圧・航路・高度によってうるさく感じる。</p>	<p>航空機騒音の伝搬には、天候、風、航空機の飛行経路・高度が密接に関連しており、天候条件等によっては、本来のコースより外れたり、あるいは低い高度で飛行せざるを得ない状況に遭遇し、結果的に騒音が増大することがあります。</p> <p>ただし、成田空港では、航空機騒音による影響をできるかぎり小さくするために、利根川から九十九里浜までの間は、離陸の時には直進上昇、着陸の時には直進降下するように飛行コースが設定されています。また、成田空港から離陸した航空機は、直進上昇の際に、できるだけ高い高度が得られるよう上昇し、その後加速する急上昇方式を行っています。NAA では、安全の確保と合わせて、航空機騒音による影響をできるだけ小さくするよう、飛行コースの監視を行うとともに、航空会社に対しては、飛行コース等の遵守をお願いしております。</p>
36	<p>2020年のオリンピックまでには、成田空港国際線がさらに4万回増になる事になっているが、全く考慮に入れていない。そのため、予測を誤り、周辺住民への騒音被害を拡大する恐れがある。</p>	<p>計画段階環境配慮書では、2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の機能強化について取り扱っており、2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実施する管制機能の高度化についてはすでに整備実施済み、高速離脱誘導路の整備については2016年度～2019年度までに実施する予定です。</p> <p>これらにより発着回数を年間4万回増加させることができますが、更なる機能強化後の年間50万回という発着回数には、この増加分も含まれています。</p>
<p>■大気質、水質</p>		
37	<p>生態系、これには水質、動植物をどうするかである。水質の濁り等は4000m造成事業時の対策を踏襲すべき。</p>	<p>本事業の実施に伴い、土地の造成等による濁水が発生するおそれが考えられます。その濁水が周辺河川に流入することによる周辺地域への影響を可能な限り回避・低減するため、調整池や沈砂池の設置等、有効な濁水対策を講じてまいります。</p>

表 6.1-1(8) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
38	騒音のみに触れがちだが、大気汚染も深刻であり、汚染された雨が地下水に混じり影響を受けたら、米で生計を立てている町は風評被害により全滅を免れないだろう。	<p>NAA では、空港内外 6 カ所に大気質常時測定局を設置し空港内及び近傍の大気に占める二酸化硫黄、窒素酸化物、一酸化炭素、光化学オキシダント、非メタン炭化水素、浮遊粒子状物質の濃度などについて、常時監視しています。平成 26 年度においては、光化学オキシダント以外の項目については環境基準を達成しており、航空機の運航に伴って著しい大気汚染は発生していないと判断しております。光化学オキシダントは環境基準を満たしていませんでしたが、空港周辺の自治体測定局においても同様な現象が見られることから、この現象は空港特有のものではなく広域的なものと考えられます。なお、発着回数が増加することから、環境影響評価手続において大気質の調査、予測及び評価を行うこととしています。</p> <p>また、空港周辺の地下水について、NAA では測定を継続的に行っていますが、良好な水質が維持されております。</p>
■その他の環境項目等		
39	貴重な動植物は、基本的には捕獲し近似する森に放したり移植を行う等、保全を図るべき。	貴重な動植物については、その生育・生息環境への影響を回避・低減させることを第一に考え、回避・低減策の実施が困難な場合には、移植等の代償措置を講じてまいります。
40	滑走路の土地の確保がどうなのか、地質の問題や、誘導路がへの字になったりしないか、周辺環境はどうなるかも確認が必要である。	空港用地の確保については、地域と協議の上、地権者の皆様と別途交渉させていただきます。周辺環境への影響については、環境影響評価手続の中で調査、予測及び評価を行い、また影響が生じるおそれがある項目については予め対策等の検討を行うことで、可能な限り影響の回避・低減が図られるよう努めます。
41	天候と滑走路の関係で、たまに電波障害（テレビにノイズ）がある。	テレビジョン電波については、地上デジタル放送への移行に伴い、航空機によるフラッター障害等は基本的に解消されていると考えておりますが、ご意見をいただいた際には個別に対応させていただきます。
42	「光害」について全く検討されていない。成田空港周辺は明るすぎる。月夜や星空など夜間の景観を著しく害している。また、夜間の飛行機は強烈なライトを照らしたまま九十九里の海岸線上を通過している。子供達に「天の川」を見せたくても、成田空港周辺ではままならない。空港の存在そのものを否定するものではないが、空港全体で省エネの LED に変えただけでなく、余計な明かりを（とりわけ上空に向けて）出さないよう検討していただきたい。	<p>ご意見として承りました。一方で、夜間の航空機の安全な離着陸には、視認性の高い光源を設置する必要があります。それらが星空の観察等に支障をきたすことは認識しておりますが、安全確保の観点から、ご理解を頂きたく考えております。</p> <p>なお、成田空港では、夏季に節電と地球温暖化防止に向けた取り組みの一環としてライトダウンキャンペーンを NAA ログ看板等の一部施設で実施しています。この取り組みは、効果は小さいものの空港外部への漏れ光の削減にもつながっています。</p>

6.2. 計画段階環境配慮書に対する地方公共団体の長の意見及び事業者の見解

6.2.1. 成田市長の意見及び事業者の見解

表 6.2.1-1 成田市長の意見及び事業者の見解

成田市長の意見	事業者の見解
<p>1. 全体的事項について</p> <p>環境影響評価にあたっては、本事業が成田国際空港の既存滑走路の延長・滑走路の増設であることを踏まえ、現在の環境がどのように変化するかを調査・予測・評価し、環境影響評価図書に分かりやすく記載すること。</p>	<p>今後の環境影響評価手続において、現況からの変化の程度が把握できるよう可能な限り配慮して、調査、予測及び評価を実施します。その結果は、環境影響評価図書に記載するほか、あらましを作成するなど、できる限り分かりやすくとりまとめるよう努めます。</p>
<p>2. 個別的事項について</p> <p>(1) 騒音について</p> <p>成田空港の機能強化により、夜間飛行制限が緩和され、B滑走路が延長されると、航空機の発着回数が増加することが見込まれ、航空機騒音による影響の範囲が広がることから、住民の生活環境を保全するために、新たに騒音区域となる家屋の防音工事が必要となる。また、既存の騒音区域でも航空機による騒音影響が増加することから、さらに遮音効果のある防音工事が必要となる。</p>	<p>今回の機能強化により、新たに騒音区域となる地域においては、騒防法に基づく防音工事や騒特法に基づく移転補償等の環境対策を実施してまいります。また、これまでの住民の皆様からの様々なご意見やご要望等も勘案し、周辺対策交付金の充実や、ペアガラスなどの防音工事施工内容の改善、さらには騒特法による航空機騒音障害防止地区内の寝室への内窓設置といった新たな対策をお示しさせていただきました。</p> <p>騒音対策については、可能な限り地域の皆様のご意見を伺いながら、法令等に基づき実施可能な範囲で対応を推進してまいりたいと考えております。</p>
<p>(2) 飛行コースについて</p> <p>成田空港の飛行コースについては、航空機騒音による影響をできるかぎり小さくするために、利根川から九十九里浜までの間は、直進上昇・直進降下するように飛行コースが設定されている。機能強化後についても、航空機騒音による影響をできる限り小さくするための飛行コースの設定が必要となる。</p>	<p>飛行コースについては、今後、国土交通省により航空機騒音の影響の回避及び低減を考慮して検討が行われます。</p>
<p>(3) その他（B滑走路北伸について）</p> <p>成田市の最終処分場である成田クリーンパークについては、平成19年3月末に埋め立てを終了したが、最終処分場廃止基準を満たしておらず、一般廃棄物処理施設である最終処分場としては廃止されていない為、水処理を継続させなければならない状況にあることから、その取扱いについては関係機関と十分協議願いたい。</p>	<p>成田クリーンパークの取扱いについては、関係機関等と適切に協議を行います。</p>

6.2.2. 多古町長の意見及び事業者の見解

表 6.2.2-1 多古町長の意見及び事業者の見解

多古町長の意見	事業者の見解
<p>1 全体的事項について</p> <p>環境影響評価にあつては、本事業が既設空港の滑走路の増設及び既設滑走路の延長事業であることを踏まえ、現在の環境がどのように変化するかを予測・評価するとともに、地域の声を十分反映した環境影響評価方法書等の作成を進めていくこと。</p>	<p>今後の環境影響評価手続において、現況からの変化の程度が把握できるよう可能な限り配慮して、調査、予測及び評価を実施します。その結果は、環境影響評価図書に記載するほか、あらましを作成するなど、できる限り分かりやすくとりまとめるよう努めます。</p> <p>また、環境影響評価手続の中で意見書の受付や説明会の開催を行い、住民等のご意見も踏まえて環境影響評価を進めてまいります。</p>
<p>2 個別的事項について</p> <p>(1) 騒音について</p> <p>航空機の運航に伴い発生する騒音については、滑走路の増設及び延長により騒音の増加領域が生じるため、現況の飛行経路、増設・延長予定の滑走路における飛行経路及び運航ダイヤ等を十分に考慮し、適切な調査地点を設定するとともに、予測・評価にあつては、現況との比較の観点を踏まえて実施すること。また、事業実施にあつては、騒音による影響の回避又は低減を図るための環境配慮措置を十分に実施すること。</p>	<p>現地調査の実施地点については、飛行経路や運航ダイヤ等の環境影響の要因や、集落の状況等を考慮し、選定しました。また、予測・評価は、現況からの変化の程度を把握できるよう可能な限り配慮して行います。</p> <p>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とともに、新たに騒音区域となる地域においては、騒防法に基づく防音工事や騒特法に基づく移転補償等の環境対策を実施してまいります。</p>
<p>(2) 低周波音について</p> <p>滑走路の増設及び延長により低周波音による影響範囲が拡大することが考えられることから、調査地点について適切な調査地点を設定するとともに、予測・評価にあつては、現況との比較の観点を踏まえて実施すること。</p>	<p>現地調査の実施地点については、環境影響の要因や集落の状況等を考慮し選定しました。また、予測・評価は、現況からの変化の程度を把握できるよう可能な限り配慮して行います。</p>
<p>(3) 水質（土砂による水の濁り）について</p> <p>造成等の施工による工事排水の流出先への影響の回避及び低減を図るための環境配慮措置を十分に実施すること。</p>	<p>本事業の実施に伴い、土地の造成等による濁水が発生するおそれが考えられます。その濁水が周辺河川に流入することによる周辺地域への影響を可能な限り回避・低減するため、調整池や沈砂池の設置等、有効な濁水対策を講じてまいります。</p>
<p>(4) 水文環境について</p> <p>滑走路の増設及び延長に伴う地下水涵養域の減少による地下水への影響の回避及び低減を図るための環境配慮措置を十分に実施すること。また、事業想定区域周辺の滞水層への影響の可能性について検討し、必要と認められるときは所要の調査・予測等を実施すること。</p>	<p>地下水涵養域の減少による地下水への影響については、地下水涵養域や滞水層の改変等を考慮して、今後の環境影響評価手続において、調査、予測及び評価を実施します。事業実施による水文環境への影響については、調整池の容量の十分な確保、空港内の芝地部分への砕石浸透トレンチの設置、通水管による盛土部の適切な排水等を検討し、その回避・低減に努めます。</p>
<p>(5) 動物・植物について</p> <p>動・植物、特に貴重種等については、滑走路増設工事に伴い環境への影響が懸念されることから、現状の把握に十分努め、適切な予測・評価を行うとともに影響の回避及び軽減を図るための環境配慮措置を十分に実施すること。</p>	<p>動物及び植物への影響については、今後の環境影響評価手続において、主務省令等を参考に適切な調査、予測及び評価を実施します。文献調査等の結果から現時点で生息・生育が想定される貴重な動物・植物については、その現状が確認できるよう特に配慮します。また、調査、予測の結果を踏まえ、必要に応じて環境保全措置を検討します。</p>

6.2.3. 芝山町長の意見及び事業者の見解

表 6.2.3-1(1) 芝山町長の意見及び事業者の見解

芝山町長の意見	事業者の見解
<p>1 全般について 本事業が既設滑走路の増設及び延長であることを踏まえ、現在の自然環境等がどのように変化するかを適切に予測・評価し、今後の環境影響評価方法書等の作成を進めていくこと。</p>	<p>今後の環境影響評価手続において、現況からの変化の程度が把握できるよう可能な限り配慮して、調査、予測及び評価を実施します。その結果は、環境影響評価図書に記載するほか、あらましを作成するなど、できる限り分かりやすくとりまとめるよう努めます。</p>
<p>2 騒音関係 航空機騒音については、空港の処理能力が向上する為、全体的に騒音影響は増加することが考えられる。また、滑走路の増設及び延長により騒音領域が増大することから、飛行経路及び運航ダイヤ等を十分に考慮し、予測、評価すること。 また、超低周波についても、滑走路の増設及び延長による影響範囲が拡大することが考えられることから、影響の回避又は低減を図るための配慮措置を十分に実施すること。</p>	<p>航空機騒音及び低周波音については、環境影響の要因や集落の状況等を考慮し、調査、予測及び評価を実施します。</p>
<p>3 水質関係 当該事業による土地の造成等の施工により、工事排水の流出先となる河川への影響の回避及び低減を図るための環境配慮措置を十分に実施すること。また、工事排水の流出先となった河川への排水量又は雨水計算を実施し、溢水等の災害が起これぬよう十分配慮すること。</p>	<p>本事業の実施に伴い、土地の造成等による濁水が発生するおそれが考えられます。その濁水が周辺河川に流入することによる周辺地域への影響を可能な限り回避・低減するため、調整池や沈砂池の設置等、有効な濁水対策を講じてまいります。 なお、溢水等の災害が生じないよう、関係機関と協議を行い、河川への排水量や調整池容量等を検討いたします。</p>
<p>4 水文環境関係 滑走路の増設及び延長に伴う地下水涵養の減少による地下水への影響の回避及び低減を図るための環境配慮措置を十分に実施すること。また、湧水への影響について十分な配慮を行うこと。</p>	<p>地下水涵養域の減少による地下水への影響については、今後の環境影響評価手続において、調査、予測及び評価を実施します。事業実施による水文環境への影響については、調整池の容量の十分な確保、空港内の芝地部分への砕石浸透トレンチの設置、通水管による盛土部の適切な排水等を検討し、その回避・低減に努めます。 湧水について、調査によりその状況等を把握し、事業実施による影響の回避及び低減に努めます。</p>
<p>5 動物関係 動物については、滑走路の増設及び延長により重要な種に対し影響が懸念されることから、現状の把握を十分に行い、適切な予測・評価を行うとともに影響の回避及び軽減を図るための環境配慮措置を実施すること。</p>	<p>動物への影響については、今後の環境影響評価手続において、主務省令等を参考に適切な調査、予測及び評価を実施します。文献調査等の結果から現時点で生息が想定される重要な動物については、その現状が確認できるよう特に配慮します。また、調査、予測の結果を踏まえて、必要なものについて環境保全措置を検討します。</p>
<p>6 植物関係 植物については、滑走路の増設及び延長により重要な種に影響が懸念されることから、現状の把握を十分に行い、適切な予測・評価を行うとともに影響の回避及び軽減を図るための環境配慮措置を実施すること。</p>	<p>植物への影響については、今後の環境影響評価手続において、主務省令等を参考に適切な調査、予測及び評価を実施します。文献調査等の結果から現時点で生育が想定される重要な植物については、その現状が確認できるよう特に配慮します。また、調査、予測の結果を踏まえて、必要なものについて環境保全措置を検討します。</p>

表 6.2.3-1(2) 芝山町長の意見及び事業者の見解

芝山町長の意見	事業者の見解
<p>7 生態系関係 当該事業により土地の改変や樹木伐採を最小限に留める等の自然環境の維持を検討し、影響の回避及び低減を図ること。</p>	<p>事業計画の検討に際しては、土地の改変等の自然環境への影響にも配慮し、その回避及び低減に努めます。</p>
<p>8 廃棄物等関係 滑走路の増設及び延長により伐採樹木が発生しますが、廃棄物としての発生を抑制し、有効活用に努めること。</p>	<p>伐採樹木の再利用の方法については、今後の環境影響評価手続で実施する調査及び予測の結果を踏まえて検討を行います。</p>
<p>9 温室効果ガス関係 空港処理能力が増加することにより温室効果ガス排出量の増加が予想されるが、二酸化炭素排出量の削減目標を定め、発生抑制に努めること。</p>	<p>現在、N A Aは、当社が策定した「エコ・エアポートビジョン 2030」及び「エコ・エアポート基本計画（2016～2020年度）」に基づき、空港から排出されるCO₂を、2020年度には発着回数1回あたり基準年度（2015年度）比で7%削減、また2030年度には同じく基準年度比30%削減を目標として掲げ、取り組みを進めています。当社は、この目標の達成に向けて、取組を推進してまいります。また、事業計画の検討に際しては、環境への影響にも配慮し、温室効果ガスの発生抑制につながるよう努めます。</p>
<p>10 文化財関係 事業実施想定区域に芝山町指定文化財である「普賢院の槇の木」が存在するため、事業の実施にあたっては、事前に教育委員会と協議を行い、影響の回避又は低減を図ること。</p>	<p>「普賢院の槇の木」など、指定文化財等への影響が生じるおそれがある場合には、事前に教育委員会などの関係機関と協議を行います。</p>

6.2.4. 横芝光町長の意見及び事業者の見解

表 6.2.4-1 横芝光町長の意見及び事業者の見解

横芝光町長の意見	事業者の見解
<p>1. 騒音関係 航空機騒音については、現況の飛行経路、新C滑走路建設後における飛行経路を十分に考慮し、適切な調査地点を設定するとともに、予測・評価にあたっては現況との比較の観点を踏まえ実施すること。</p>	<p>現地調査の実施地点については、環境影響の要因や集落の状況等を考慮し選定しました。また、予測・評価は現況からの変化の程度が把握できるよう、可能な限り配慮して実施します。</p>
<p>2. 排水関係 案2の場合、新C滑走路建設により高谷川そして栗山川へ排出される水量が増加すると思われるため、排水量をできる限り低減させるとともに、適切に予測・評価すること。</p>	<p>空港からの雨水排水について、空港周辺の河川への流入による周辺地域への影響を可能な限り回避・低減するため、調整池の設置等、有効な対策を検討いたします。</p>
<p>3. 社会的状況（人口） 新C滑走路建設により周辺地域の人口にどのような影響が及ぶかについて、可能な範囲で予測・評価すること。</p>	<p>環境影響評価は、事業実施による周辺地域への環境面での影響について調査、予測及び評価を行うものと考えております。なお、人口減少対策については、空港周辺市町の計画や施策に協力いたします。</p>

6.2.5. 山武市長の意見及び事業者の見解

表 6.2.5-1 山武市長の意見及び事業者の見解

山武市長の意見	事業者の見解
<p>1. 全体的事項</p> <p>環境影響評価の手続きにあたっては事業内容や地域環境の特性を考慮し、適時適切な調査・予測・評価を行うとともに、必要に応じて配慮内容の見直しを検討して下さい。</p>	<p>今後の環境影響評価手続において、環境影響の要因や集落の状況等、事業内容や地域環境の特性を考慮し、調査、予測及び評価を実施します。また、調査、予測の結果を踏まえて、必要なものについて環境保全措置を検討します。</p>
<p>2. 個別的事項</p> <p>航空機騒音の測定については、現況の飛行経路、新C滑走路建設後における飛行経路を考慮のうえ、適切な調査地点を設定するとともに、予測・評価にあたっては現状との比較の観点を踏まえて下さい。</p>	<p>現地調査の実施地点については、環境影響の要因や集落の状況等を考慮し選定しました。また、予測・評価は現況からの変化の程度が把握できるよう、可能な限り配慮して実施します。</p>

6.2.6. 稲敷市長の意見及び事業者の見解

表 6.2.6-1 稲敷市長の意見及び事業者の見解

稲敷市長の意見	事業者の見解
<p>1. 全体的事項について</p> <p>環境影響評価にあたっては、成田空港の更なる機能強化にあたり、現在の環境がどのように変化するかを予測・評価し、環境影響評価図書にわかりやすく記載すること。</p>	<p>今後の環境影響評価手続において、主務省令等を参考に適切な調査、予測及び評価を実施します。その結果は、環境影響評価図書に記載するほか、あらましを作成するなど、できる限り分かりやすくとりまとめるよう努めます。予測・評価は、現況からの変化の程度が把握できるよう可能な限り配慮して行います。</p>
<p>2. 個別的事項について</p> <p>(1) 騒音について</p> <p>航空機の運航に伴い発生する騒音領域の増加が予測されているため、適切な調査の上、集落のある地域への配慮をすること。</p>	<p>航空機騒音については、環境影響の要因や集落の状況等を考慮し、調査、予測及び評価を実施します。</p> <p>なお、本事業の実施に伴い騒音の増加する区域が増えると見込まれることから、継続して発生源対策に努めるとともに、新たに騒音区域となる地域においては、騒防法に基づく防音工事や騒特法に基づく移転補償等の環境対策を実施してまいります。</p>

6.2.7. 河内町長の意見及び事業者の見解

表 6.2.7-1 河内町長の意見及び事業者の見解

河内町長の意見	事業者の見解
<p>1. 騒音関係について</p> <p>B滑走路の延伸及びC滑走路の増設により航空機の運航数が増えることから、今まで以上に航空機の騒音が継続的に発生する事が予測されるため、時間帯や場所を考慮して騒音の測定を行い、生活への影響を配慮し、十分に調査を行うこと。</p>	<p>航空機騒音については、環境影響の要因や集落の状況等を考慮し、調査、予測及び評価を実施します。</p>
<p>2. 飛行ルートについて</p> <p>C滑走路の増設により、航空機の運航数が増えることから、飛行状況のモニタリングを行い、飛行高度やルートを遵守するよう十分に調査を行うこと。</p>	<p>これまでに引き続き、飛行コースを逸脱した航空機がないか、監視を継続します。</p>

6.2.8. 千葉県知事の意見及び事業者の見解

表 6.2.8-1(1) 千葉県知事の意見及び事業者の見解

千葉県知事の意見	事業者の見解
<p>1 総括的事項</p> <p>(1) 環境影響評価の実施に当たっては、今後作成する事業計画を基に、各活動要素及び環境要素に係る影響について改めて検討した上で環境影響評価項目を適切に選定し、最新の知見を基に、調査、予測及び評価を定量的に行うこと。</p>	<p>今後の環境影響評価手続では、作成した事業計画案について、その環境影響を適切に評価するための項目選定を行うとともに、専門家の意見等を踏まえながら、調査、予測及び評価を行います。</p>
<p>(2) 事業計画の検討に当たっては、当該地域におけるこれまでの様々な環境への取組が後退することのないよう十分配慮すること。</p>	<p>事業実施に際しては、空港の周辺地域における環境への取組を継続的に推進いたします。</p> <p>特に騒音については、本事業の実施に伴い騒音の増加する区域が増えることを見込まれることから、継続して発生源対策に努めるとともに、新たに騒音区域となる地域においては、騒防法に基づく防音工事や騒特法に基づく移転補償等の環境対策を実施してまいります。</p>
<p>(3) 本事業は、滑走路の延長及び新設を行うものであり、これに伴い、既存の滑走路等の運用方法の変更、新たな空港施設の整備等が想定されることから、これらによる影響も含めて予測、評価を行うこと。</p>	<p>空港の整備は、航空需要に応じて段階的に実施され、滑走路等の運用方法もその整備状況にあわせたものになることが想定されますが、可能な限り環境に配慮した計画とするため、環境影響評価では影響が最も大きくなると考えられるケースを項目毎に想定し、予測及び評価を行います。</p>
<p>(4) 本事業に伴い、旅客量や貨物取扱量が増加し、周辺道路の交通量の増加及び交通流の変化が想定されることから、これらによる影響も含めて予測、評価を行うこと。</p>	<p>環境影響評価では、旅客量や貨物取扱量が最大となり、航空機の発着回数が最大となると想定される時点について、空港周辺の道路ネットワークの整備状況等を把握した上で、交通量の増加及び交通流の変化を考慮した予測及び評価を行います。</p>
<p>(5) 滑走路の延長と新設で、供用開始時期が異なる場合は、環境影響を受ける範囲が変わることが想定されることから、滑走路を含めた施設の使用状況に応じた予測、評価を行うこと。</p>	<p>空港の整備は、航空需要に応じて段階的に実施され、滑走路等の運用方法もその整備状況にあわせたものになることが想定されますが、可能な限り環境に配慮した計画とするため、環境影響評価では影響が最も大きくなると考えられるケースを項目毎に想定し、予測及び評価を行います。現時点においては、新設する C 滑走路と B 滑走路の延長部分は同時期に供用開始することを考えています。</p>
<p>2 各論</p> <p>(1) 騒音</p> <p>① 騒音については、2 案が定性的な予測により比較されていることから、改めて定量的に予測し比較を行った上で事業計画を作成し、その検討経過を含めて結果を方法書に記載すること。</p>	<p>航空機騒音について、現時点で予測条件が想定できる範囲内で案ごとに定量的な予測を行い、3 章に掲載しました。</p>
<p>② 騒音の環境基準を超過している地点が多数存在しており、航空機の運行本数の増加により、さらに、騒音の影響の拡大が懸念されることから、事業計画の検討に当たっては、騒音の影響が最大となる状況を想定し、環境負荷が可能な限り低減されるよう配慮すること。</p>	<p>可能な限り環境に配慮した計画とするため、環境影響評価では騒音の影響が最も大きくなると考えられるケースを想定し、予測、評価及び対策を行うことで、環境負荷の低減に努めます。</p>

表 6.2.8-1(2) 千葉県知事の意見及び事業者の見解

千葉県知事の意見	事業者の見解
<p>(2) 水質 ① 供用時の汚濁負荷量の増加が想定されることから、事業計画の検討に当たっては、排水処理対策に十分配慮すること。</p>	<p>事業実施に際して、施設供用後、ターミナルビル等の空港施設から生じる汚水排水や、滑走路やエプロン等から生じる雨水排水の増加量を想定するとともに、その処理方法について検討を行います。</p>
<p>② 事業実施想定区域は周辺河川の上流域にあり、工事に伴い、下流域への濁水の影響が想定されることから、事業計画の検討に当たっては、濁水防止対策に十分配慮すること。</p>	<p>本事業の実施に伴い、土地の造成等による濁水が発生するおそれが考えられます。その濁水が周辺河川に流入することによる周辺地域への影響を可能な限り回避・低減するため、調整池や沈砂池の設置等、有効な濁水対策を検討いたします。</p>
<p>(3) 水文環境 本事業は大規模な土地の改変を伴うことから、事業計画の検討に当たっては、河川の水量等に影響が出ないように十分配慮すること。</p>	<p>事業実施に際して、空港周辺の河川の水量等への影響が生じないように、施設供用後、滑走路やエプロン等から生じる雨水排水の増加量を想定するとともに、その処理方法や調整池の整備等について検討を行います。</p>
<p>(4) 動植物及び生態系 ① 事業実施想定区域及び周辺では、オオタカ等の猛禽類をはじめ重要な動植物の生息が予測されることから、事業計画の検討に当たっては、専門家等からの助言を踏まえ、これら重要な動植物の生息地、生育地に十分配慮すること。</p>	<p>動植物及び生態系への影響について、専門家等へのヒアリングを実施し、調査、予測及び評価の実施と、適切な環境保全措置の検討を行います。</p>
<p>② 本事業の実施に当たり、河川の改変や付け替えが伴うとされており、周辺の生態系への影響が想定されることから、生態系を環境影響評価項目として選定すること。</p>	<p>本事業の実施により、対象事業実施区域及びその周囲に成立する地域を特徴付ける生態系に影響を及ぼすことが考えられることから、生態系を環境影響評価の項目として選定いたしました。</p>
<p>(5) 景観 事業実施想定区域及び周辺は、良好な景観を有する地域であることから、事業計画の検討に当たっては、周辺地域の景観と調和を図るよう十分配慮すること。</p>	<p>事業計画の検討に際しては、「成田市景観計画」など関連する計画等を踏まえながら、地域の景観特性に応じた適切な景観形成に努めます。</p>
<p>(6) 人と自然との触れ合いの活動の場 事業実施想定区域及び周辺には、人と自然との触れ合いの活動の場が多く存在することから、事業計画の検討に当たっては、これらの機能を低下させないように十分配慮すること。</p>	<p>事業実施により影響が生じるおそれがある人と自然との触れ合いの活動の場について、主務省令等を参考に適切な調査、予測及び評価を実施し、可能な限り影響の回避又は低減に努めます。また、必要に応じて代償措置の検討を行います。</p>
<p>(7) 廃棄物等 工事及び供用に伴い発生する廃棄物について、具体的な有効活用を検討し、発生量の抑制に十分配慮すること。</p>	<p>施工計画の検討に際して、土砂の搬出入の量を可能な限り抑制する等、可能な限り廃棄物等の発生量の抑制に努めます。また、伐採樹木の再利用の方法については、今後の環境影響評価手続で実施する調査及び予測の結果を踏まえて検討を行います。</p>
<p>(8) その他 事業実施想定区域及び周辺には、多くの天然記念物、史跡及び埋蔵文化財包蔵地が存在することから、事業計画の検討に当たっては、これらの保全等に十分配慮すること。</p>	<p>天然記念物、史跡及び埋蔵文化財包蔵地について、今後実施する調査の結果を踏まえ、関係機関と協議を行います。</p>

6.2.9. 茨城県知事の意見及び事業者の見解

表 6.2.9-1 茨城県知事の意見及び事業者の見解

茨城県知事の意見	事業者の見解
<p>1 総括的事項</p> <p>(1) 事業計画の具体化に伴い、滑走路の位置等を選定するにあたっては、航空機が本県の上空を飛行する回数が相当に多くなることや飛行ルートによっては影響地域が拡大し、環境負荷が増加することが懸念されることから、住民への影響を回避又は低減することを最大限に考慮の上、十分に検討し決定すること。なお、滑走路の位置を検討した内容及びその結果については、方法書以降の図書に記載すること。さらに、事業計画を具体化する過程においては、関係地域の住民から理解が得られるよう努めること。</p>	<p>滑走路等の位置については、環境面の影響についても考慮した上で検討を行い、滑走路の位置等の検討及び対象事業実施区域の設定を行いました。検討の経緯は、3章に記載しました。また、今後の環境影響評価手続等の中で、関係する自治体や住民等の意見を伺いながら、事業に対してご理解をいただけるよう努めてまいります。</p>
<p>(2) 環境影響評価方法書以降の図書は、関係地域の住民が事業の実施に伴う住環境への影響を明確に理解できるよう、創意工夫のうえ作成すること。</p>	<p>環境影響評価図書は、可能な限り分かりやすい内容となるよう努めるほか、環境影響評価手続において実施する説明会での資料等は可能な限り平易な表現とし、住民等の方々のご理解を促すよう努めます。</p>
<p>2 個別的事項</p> <p>(1) 騒音</p> <p>稲敷市、河内町においては航空機の騒音が一層拡大することが懸念されることから、生活環境の保全の観点から踏まえ、これらの影響を可能な限り低減・回避を図るよう、地域の意見を考慮し十分な調査を行い、滑走路の位置及び飛行ルートを選定すること。</p> <p>また、供用時の必要な措置として、航空機発着ピーク時間帯の抑制による平準化、騒音軽減運行策などの騒音対策についても検討を進め、方法書以降の図書に記載すること。</p>	<p>滑走路の位置等については、3章に示した検討の経緯により、案2により検討を進めることと致しました。飛行コースについては、今後、国土交通省により航空機騒音の影響の回避及び低減を考慮して検討が行われます。</p> <p>また、本事業の実施に伴い航空機騒音の増加する区域が増えると見込まれることから、継続して発生源対策に努めるとともに、新たに騒音区域となる地域においては、騒防法に基づく防音工事や騒特法に基づく移転補償等の環境対策を実施してまいります。それらは、準備書以降の環境影響評価図書でもお示し致します。</p>
<p>(2) 動物</p> <p>本県には、稲敷市江戸崎地区に関東で唯一の「オオヒシクイ」の貴重な越冬地があることから、飛行ルートの選定にあたっては、これらの渡り鳥への影響を回避するため、専門家の意見や科学的な知見による検討を行うこと。</p>	<p>渡り鳥への影響について、専門家等へのヒアリングを実施し、適切な調査、予測及び評価の実施と、適切な環境保全措置の検討を行います。</p>

6.3. 計画段階環境配慮書に対する国土交通大臣の意見及び事業者の見解

表 6.3-1(1) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

国土交通大臣の意見	事業者の見解
<p>1. 総論</p> <p>(1) 環境保全の最適化に向けた対象事業実施区域の設定及び事業計画の検討</p> <p>① 滑走路の新設及び延伸に関する複数案のいずれについても、本事業の実施に伴う重大な影響が生ずるおそれがあることから、対象事業実施区域の設定並びに滑走路及び関連施設等（以下「事業設備等」という。）の位置・規模又は構造・配置（以下「位置等」という。）の検討に当たっては、環境保全上重要と考えられる以下の（i）～（iv）について、本事業の実施に伴う影響を改変回避、離隔確保等により極力回避又は低減し、成田空港を含む事業実施想定区域及びその周辺における環境保全の最適化を図ること。また、必要に応じ、代償措置を検討すること。</p> <p>(i) 市街地、集落、学校・病院等配慮が特に必要な施設及び住居</p> <p>(ii) 河川、水路及び湧水地</p> <p>(iii) 鳥獣保護区、天然記念物及び巨樹・巨木林</p> <p>(iv) 人と自然との触れ合いの活動の場及び条例に基づく里山活動協定認定箇所</p>	<p>ご指摘いただいた（i）～（iv）への影響の程度を、配慮書で示した案1-2及び案2のそれぞれの場合について整理し、成田空港を含む事業実施想定区域及びその周辺において可能な限り環境への影響の回避及び低減に努め、滑走路の位置等の検討及び対象事業実施区域の設定を行いました。その結果は3章に示しています。また、今後の環境影響評価手続の中で必要と考えられる場合には、代償措置等の検討を行います。</p> <p>（i）市街地、集落、学校・病院等配慮が特に必要な施設及び住居について、滑走路増設等想定位置の範囲内の住居数を比較しました。その結果、案1-2では約500戸、案2では約100戸であり、案2の方が案1-2と比べ少なくなります。</p> <p>また、57dB以上の航空機騒音の影響が及ぶと想定される範囲について、住居数は、案1-2では現在より約10,300戸増加、案2では現在より10,700戸増加することが想定されます。学校数は、案1-2、案2とも現在より23校増加することが、病院数は、案1-2では現在より4施設、案2では現在より3施設増加することが想定されます。</p> <p>（ii）河川、水路及び湧水地、（iii）鳥獣保護区、天然記念物及び巨樹・巨木林、（iv）人と自然との触れ合いの活動の場及び条例に基づく里山活動協定認定箇所について、湧水地については、湧水地点となる斜面地の改変範囲が、案2の方が案1-2に比べ多いと考えます。鳥獣保護区については、B滑走路を北側に延伸する場合その一部を改変することになります。C滑走路の新設による鳥獣保護区の改変は、いずれの案においてもありません。人と自然との触れ合いの活動の場は、案1-2は「グリーンウォーターパーク」が、案2は「芝山湧水の里」等が滑走路増設等想定位置に存在します。条例に基づく里山活動協定認定箇所は、協定を結んだ私有林が、案1-2の滑走路増設等想定位置に存在します。</p>
<p>② 今後、環境影響評価手続の過程においても、社会状況の変化等に応じた航空需要予測の精度向上、オフピーク時間帯の活用等現在の成田空港における空港設備を最大限有効活用するための方策及び平成25年10月に国土交通省交通政策審議会航空分科会に設置された首都圏空港機能強化技術検討小委員会の検討状況を踏まえ、環境保全上最適な計画となるよう、引き続き精査すること。</p>	<p>国土交通省交通政策審議会航空分科会基本政策部に設置された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に示された、2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現しうる方策として、管制機能の高度化、高速離脱誘導路の整備があり、現在の成田空港における空港設備を最大限利用し発着回数の増加を図ることとしております。一方、2020年代には年間30万回を超えるとみられる航空需要の増加に対応するには、B滑走路の延長、C滑走路の増設は不可欠であるとも考えております。</p> <p>今後とも社会状況の変化等に応じた航空需要予測の精度向上に努め、オフピーク時間帯の活用等を図り、本空港機能強化事業が環境保全上最適な計画となるよう、引き続き精査してまいります。</p>

表 6.3-1(2) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

国土交通大臣の意見	事業者の見解
<p>(2) 今後の手続における留意事項</p> <p>① 方法書以降の手続における対象事業実施区域の設定及び事業設備等の位置等の決定に当たっては、計画段階配慮事項に係る環境影響の重大性の程度を整理し、反映させること。</p>	<p>対象事業実施区域の設定及び事業設備等の位置等の設定に際しては、配慮書に示した2つの案について、環境要素ごとの影響の比較を行ったほか、国土交通大臣の意見に示された環境保全上重要と考えられる項目についても案ごとの影響の程度を比較・整理し、それらの結果も考慮いたしました。</p>
<p>② 環境保全措置の検討に当たっては、環境影響を回避又は低減させる措置を検討し、その結果を踏まえ、必要に応じ、代償措置を検討すること。</p>	<p>今後の環境影響評価手続における、調査及び予測の結果等を踏まえ、可能な限り環境への影響の回避及び低減に努めます。また、必要に応じて代償措置の検討を行います。</p>
<p>③ 引き続き、地元自治体の意見を十分勘案し、環境影響評価において重要である住民等の関係者の関与についても十全を期すこと。また、四者協議会の場等における、環境保全面を含めた最適な計画の立案に係る検討の経緯及び内容について、引き続き公表していくこと。</p>	<p>2016年9月の四者協議会で「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」が締結されて以降、空港敷地範囲の展開が見込まれる地区や騒音影響の増大が見込まれる地区については、地域毎に住民説明会を開催し、説明とご意見を頂ける場を設けております。また、役場等において対話型説明会を開催する等、より多くの方からの意見を頂けるよう配慮します。</p> <p>今後の環境影響評価手続においても、環境影響評価法に基づく意見聴取や説明会開催を行います。</p> <p>なお、四者協議会における検討状況については、成田空港ホームページにおいて、資料や検討結果の概要を公表しています。</p>

表 6.3-1(3) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

国土交通大臣の意見	事業者の見解
<p>2. 各論</p> <p>(1) 航空機騒音</p> <p>本事業の実施による航空機の発着回数の増加に伴い騒音が影響を及ぼす範囲の拡大及び飛行経路周辺における騒音レベルの増大が生じ、周辺の生活環境が更に悪化するおそれがある。このため、周辺地域における生活環境の更なる悪化を防止する観点から、本事業の実施に伴う事業設備等の供用後における航空機騒音の環境基準の達成状況の改善に向け、以下の事項に取り組むこと。</p> <p>① より低騒音な航空機の一層の導入促進等、本事業者としてできる限りの航空機騒音対策を引き続き強化すること。その際、環境基準の達成状況の改善に資する各種対策について、取組時期や具体的な数値目標等を設定したロードマップを速やかに作成・公表し、計画的に着実に取り組むこと。また、その取組は、専門家、関係機関、地域住民等の関与により透明性及び実効性を確保し、その取組状況を毎年度公表すること。</p>	<p>航空機騒音対策は、環境保全上、特に重要なことと認識しています。これまでも環境基準の達成率向上にむけて低騒音型航空機の導入促進や防音堤・防音林などの整備を行っているほか、空港周辺対策として住宅や公共施設などへの騒防法に基づく防音工事の助成や、騒特法に基づく移転補償等を行っています。また、空港周辺の首長、議長、学識経験者、住民代表、国土交通省、千葉県、航空会社及びNAAが一体となって、航空機騒音による障害の防止、または軽減措置を協議する場として、成田国際空港騒音対策委員会を組織し、騒音対策の充実と安全かつ適切な空港運営を図っています。引き続き、本事業者として可能な限りこれまでの対策を推進するとともに、事業実施に向けては、環境影響評価手続で実施する調査及び予測の結果を踏まえ、必要に応じて対策を検討します。</p> <p>NAAにおける環境基準の達成状況の改善に資する各種対策については、2030年度に向けて目指すべき方向性を示す「エコ・エアポートビジョン2030」を、またこのビジョンを実現するための新たな実施計画として「エコ・エアポート基本計画(2016～2020年度)」をそれぞれ2016年4月に策定し、大気汚染物質やCO₂排出量、エネルギー使用量などについて具体的な数値目標を設定して取り組んでいます。当基本計画では、航空機騒音による環境負荷低減を取り組み目標の一つとして掲げ、その目標達成に向け、各種施策(低騒音型航空機の導入促進等)を推進しています。環境基準の達成状況の改善に向け、各種施策、数値目標等の設定を行ってまいります。当基本計画の実施状況は、環境報告書に取りまとめ毎年度公表します。その内容は、有識者により構成されるNAA地域環境委員会、航空会社や貨物事業者が加盟する各業種団体をはじめとする空港関連事業者等が参加する「成田国際空港エコ・エアポート推進協議会」への報告、あるいは環境報告書に対する一般の読者からのアンケート調査票による意見収集等により、取り組みの透明性及び実効性を確保致します。</p>
<p>② 本事業の実施に伴う航空機騒音の影響について、上記①の取組状況及び夜間飛行制限の緩和の検討状況等を踏まえ、事業設備等の供用時における航空機の騒音レベルを的確に予測及び評価し、その結果を踏まえ、本事業の実施に伴う事業設備等の供用開始以降における環境基準の達成状況の改善に向けた環境保全措置を検討し、評価書に記載すること。</p>	<p>航空機騒音の影響については、定量的に予測を行います。また、本事業の実施に伴い航空機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とともに、新たに騒音区域となる地域においては、騒防法に基づく防音工事や騒特法に基づく移転補償等の環境対策を実施してまいります。それらについては、準備書以降の図書に掲載いたします。</p>
<p>③ 評価書までの段階で、環境基準の達成状況に改善が見られない場合には、地元自治体や住民等の関係者の意見等も踏まえつつ、改善のための航空機騒音対策の検討を改めて行い、可能な限り最大限の対策に取り組むこと。</p>	<p>今後の環境影響評価手続等を通じて、関係する自治体や住民等の意見を伺いながら、可能な限り最大限の対策に取り組みます。</p>

表 6.3-1(4) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

国土交通大臣の意見	事業者の見解
<p>④ 中長期的に抜本的な航空機騒音対策となりうる方策について、今後の技術開発の状況を踏まえ、航空会社や関係機関等と連携しつつ、最大限検討すること。</p>	<p>国内外の空港や関係機関等との情報交換等により、最新の知見の収集を継続いたします。</p>
<p>⑤ 上記①～④の取組に加え、必要に応じ、代償措置を検討すること。</p>	<p>航空機騒音については、上記の①～④の見解に示した取組を推進いたします。</p> <p>また、これまでの住民の皆様からの様々なご意見やご要望等も勘案し、周辺対策交付金の充実や、ペアガラスなどの防音工事施工内容の改善、さらには騒特法による航空機騒音障害防止地区内の寝室への内窓設置といった新たな対策をお示しさせていただきました。</p> <p>騒音対策については、可能な限り地域の皆様のご意見を伺いながら、法令等に基づき実施可能な範囲で対応を推進してまいりたいと考えております。</p>
<p>(2) 大気質</p> <p>本事業の実施に伴い窒素酸化物をはじめとした大気汚染物質の排出量の増加が懸念されるため、本事業の実施に伴う大気汚染物質の排出量の増加について、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、燃費効率の良い最新鋭機材の導入促進、地上動力装置（GPU）の使用率向上等により、大気汚染物質の排出量を最大限抑制すること。</p>	<p>大気質については、今後の環境影響評価手続において、主務省令等を参考に適切な調査、予測及び評価を行います。また、その結果を踏まえて、環境保全措置を検討し、可能な限り影響の低減に努めます。</p>
<p>(3) 水環境及び土壌環境</p> <p>① 事業実施想定区域及びその周辺には、河川、水路及び湧水地が存在しており、大規模な土地改変に伴い発生する土砂等による水環境等への影響が懸念されることから、今後、本事業の実施に伴う水環境及び土壌環境への影響を把握するための調査、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。</p>	<p>本事業の実施に伴い、土地の造成等による濁水が発生するおそれが考えられます。その濁水が周辺河川に流入することによる周辺地域への影響を可能な限り回避・低減するため、調査、予測及び評価を行い、調整池や沈砂池の設置等、有効な濁水対策を検討いたします。</p>
<p>② 事業実施想定区域及びその周辺には、谷底平野の一部に軟弱地盤が分布している地域があることから、本事業の実施に伴う大規模な造成に当たり適切な工法等を検討するなど、周辺環境への影響を回避又は極力低減すること。</p>	<p>造成に伴う周辺への影響について、今後施工計画を検討する際にあわせて検討を行い、影響の回避又は低減に努めます。</p>
<p>(4) 動植物及び生態系</p> <p>事業実施想定区域及びその周辺には、谷状地形を有する里地里山の環境がまとまって存在する地域があることから、本事業の実施に伴うこれらに生息又は生育する重要な動植物への影響を回避又は極力低減するため、今後、専門家等からの意見を十分踏まえ、動植物の生息又は生育状況を詳細かつ広範に調査し、その結果に基づき、適切な環境保全措置を検討すること。</p>	<p>動植物及び生態系への影響について、専門家等へのヒアリングを実施し、調査、予測及び評価の実施と、環境保全措置の検討を行います。</p>

表 6.3-1(5) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

国土交通大臣の意見	事業者の見解
<p>(5) 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場</p> <p>① 事業実施想定区域及びその周辺は、成田市景観計画（平成 26 年 4 月成田市）に基づく景観計画の区域が含まれているため、対象事業実施区域の設定等に当たり、緑化整備等地域の景観特性に応じた適切な景観形成を図ること。</p>	<p>事業計画の検討に際しては、「成田市景観計画」など関連する計画等を踏まえながら、地域の景観特性に応じた適切な景観形成に努めます。</p>
<p>② 事業実施想定区域及びその周辺には、芝山湧水の里など人と自然との触れ合いの活動の場が存在するため、本事業の実施に伴う影響について当該場の改変や機能低下の回避等により極力回避又は低減すること。</p>	<p>事業実施により影響が生じるおそれがある人と自然との触れ合いの活動の場について、今後実施する調査及び予測の結果を踏まえ、可能な限り影響の回避又は低減に努めます。また、必要に応じて代償措置の検討を行います。</p>
<p>(6) 廃棄物及び建設発生土</p> <p>① 本事業の実施に伴う大規模な土地改変により大量の廃棄物及び建設発生土が発生するおそれがあるため、廃棄物等の発生量を最大限抑制すること。</p>	<p>事業計画の検討に際して、土砂の搬出入の量を可能な限り抑制する等、可能な限り廃棄物等の発生量の抑制に努めます。</p>
<p>② 事業実施想定区域及びその周辺における現在の空港敷地よりも標高が低い地域では、本事業の実施に伴い盛土のため土地造成に膨大な土量が必要となるため、盛土量及び切土量の均衡、建設発生土の現場内再利用の徹底等により、区域外からの土砂搬入量を最大限抑制すること。</p>	<p>同上</p>
<p>③ 本事業の実施に伴う森林の改変により、建設発生木材が大量に発生するおそれがあるため、木材製品や燃料資源等として再利用を推進すること。</p>	<p>伐採樹木の再利用の方法については、今後の環境影響評価手続で実施する調査及び予測の結果を踏まえて検討を行います。</p>
<p>④ 事業実施想定区域及びその周辺には、集落、住居等が立地し、河川、水路、湧水地等が存在しているため、本事業の実施に伴う土砂の飛散又は流出等による周辺環境への影響を回避又は極力低減すること。</p>	<p>今後の環境影響評価手続において、工事の実施による土砂の大気中への飛散や周辺水路等への流出の抑制等の方策について検討を行います。</p>
<p>(7) 温室効果ガス</p> <p>我が国の温室効果ガス削減目標の達成に向け、本事業の実施に伴う二酸化炭素の排出量の増加について、調査、予測及び評価を行い、以下の事項に取り組むこと。</p> <p>① 航空機の発着回数の増加に伴う二酸化炭素の排出量の増加が懸念されるため、国際民間航空機関における二酸化炭素の排出基準の策定に係る動向を踏まえ、エネルギー効率の良い航空機材の導入促進、地上動力装置（GPU）の使用率向上等により、二酸化炭素の排出量を最大限抑制すること。また、航空機の運航に伴う二酸化炭素の排出量が大幅に削減されることが期待される代替航空燃料については、その実用化に向けた動向を踏まえ、その導入及び普及促進に向けた検討を行うこと。</p>	<p>今後の環境影響評価手続の中で、事業実施による温室効果ガスの排出量の変化について予測するとともに、抑制に向けた取り組みを検討し、準備書以降の環境影響評価図書に記載します。また、代替航空燃料について、実用化に向けた動向を注視します。</p>

表 6.3-1(6) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

国土交通大臣の意見	事業者の見解
<p>② 空港施設の利用者の増加に伴う施設利用による二酸化炭素の排出量の増加が懸念されるため、既設設備の更なる省エネ化や最新の省エネ技術の導入等によりエネルギー使用量を最大限抑制するとともに、二酸化炭素排出係数の小さい電力の購入、再生可能エネルギーの導入推進等により使用電力の低炭素化を図ること。</p>	<p>今後の環境影響評価手続の中で、事業実施による温室効果ガスの排出量の変化について予測するとともに、抑制に向けた取り組みを検討し、準備書以降の環境影響評価図書に記載します。また、今後、成田空港における将来のエネルギー利用の在り方について、検討を行ってまいります。</p>