

愛知県環境影響評価審査会 会議録

- 1 日時 2022年（令和4年）7月8日（金）午後1時から午後2時30分まで
- 2 場所 愛知県庁 本庁舎6階 正庁
- 3 議事
 - ・ 中部国際空港滑走路増設事業に係る計画段階環境配慮書について
- 4 出席者
 - (1) 委員
中山会長、大石委員、片山委員、佐野委員、夏原委員、吉永委員
【オンライン出席】
岡村委員、長田委員、田代委員、塚田委員、中野委員、西田委員、二宮委員、橋本委員、葉山委員、宮崎委員

（以上16名）
 - (2) 事務局
環境局：
水野環境局長、近藤技監、武田環境政策部長
環境局環境政策部環境活動推進課：
加藤課長、渡邊担当課長、高橋課長補佐、猿渡主査、中村主任、大島主任

（以上9名）
 - (3) 事業者等
9名
- 5 傍聴人
2名
- 6 会議内容
 - (1) 開会
 - ・ 会議録の署名について、中山会長が長田委員と塚田委員を指名した。
 - (2) 議事
中部国際空港滑走路増設事業に係る計画段階環境配慮書について
 - ・ 中部国際空港滑走路増設事業に係る計画段階環境配慮書について、別紙1のとおり諮問を受けた。
 - ・ 資料1、資料2について、事務局から説明があった。

<質疑応答>

【夏原委員】 1点目として、工事中の影響については今後も評価しないということによいか。

2点目として、226ページの動物に関して定性的に評価をするとあるが、定性的に考えても、案の2の方は滑走路が大規模補修後も2本のままであるので、バードストライクの数が増えると考えるのが自然だと思う。

図 4.3-8 において、バードストライクの発生件数と発着回数との間に比例関係がないと書かれているが、より詳細な解析をすべきだと思う。季節あるいは天候のバードストライクへの影響についても解析すべきである。それから鳥の個体数そのものがバードストライクに関係するはずであり、欲を言えば2020年と2021年のデータを入れて解析できると良い。おそらくバードストライクは減っているのではないかと思うが、その2点についてお伺いしたい。

【事務局】 1点目の工事中の影響については、今回は配慮書段階ということで、工事が完了した後の土地又は工作物の存在及び供用時の影響を調査・予測・評価するもので、工事中の影響については、方法書以降で調査・予測・評価が行われる。

2点目のバードストライクの件数については、今回の配慮書の中では最新のデータとして2019年を掲載しているが、2020年、2021年も含めて今後評価していくべきと考えている。

それにあたって、季節的な条件などを含めた詳細な解析を行い、方法書以降で評価していくよう事業者に求めていきたいと考えている。

【片山委員】 案の1と案の2において、それぞれどのぐらいの工事期間となるのか伺いたい。また、滑走路が2本になった場合、飛行機はどのぐらい増えるのかということもお聞きしたい。

また、飛行機のトラブルがあった場合に滑走路が使えなくなってしまうと考えれば、滑走路は2本あったほうがよいと考えているかと思うが、2本あればどんどん飛行機を飛ばすのか、それとも使用するのは1本として予備としてもう1本を設置しておく考えなのか教えてほしい。

【事務局】 工事期間については、増設の滑走路を建設するには、案の1、案の2のいずれも約2年かかると聞いている。

2点目の飛行機の発着回数の増加量については、今回の事業で滑走路が2本できたとしても、現滑走路との離隔が210メートルもしくは112.5メートルであり、2本の滑走路を同時に運用するためには、離隔として210メートル以上離れている必要がある。

仮に210メートル離れた案の2の場合であれば、一般的には滑走路処理容量が約1.2倍になると言われているが、中部国際空港会社によれば、今回の滑走路増設の最大の目的は、大規模補修への対応ということであり、増設滑走路完成後の発着回数についてはまだ決まっていないと聞いている。

【事業者】事務局の回答に補足するが、この事業のもともとの目的は、発着回数の増加に対応するという事ではない。どうしても現滑走路のメンテナンスの時間を取らないといけないが、そのメンテナンスの間は、飛行機の発着ができないということで、それを解消したい。また、滑走路の大規模補修は、近い将来には絶対やらないといけないという事情があり、飛行機の発着を止めないで大規模補修を行うためには滑走路の増設が必要だということである。

なお、滑走路が2本になった場合には、運用を分けることを考えており、現滑走路を着陸専用とし、新しくできる滑走路を離陸専用として分けて、運用をしたいと現時点では考えている。

そうなると、滑走路に着陸してから少し時間が経てば、もう一方の滑走路から離陸できるので、滑走路の処理容量としては、現在より少し増えると考えられる。発着回数の設定については、これから詳しく検討していきたいと思っている。

【大石委員】案の1、案の2を見ると、案の2を目指していて案の1は妥協案みたいに見える。案の2をどの程度実現したいのか。いろいろ理由は述べられているが、環境に良くないとして評価されたら、すぐ引っ込めるようなものなのか。社会的な要請や政治的な要請はどうか、そのあたりも考える必要があると思う。基本的な考えの方向性を伺いたい。案の2を目指すということで会議を進めていくのか、それとも案の1、案の2はほとんど並列状態だと考えるのか。

【事務局】現時点では、事業者が2案を立案し、事業計画を検討している段階である。この審査会の中で、どちらかを目指すことを決めるというものではない。

配慮書手続においては、事業計画の位置、規模がまだ固まってない段階で、重大な環境影響を回避するために、どういったことが求められるかといった観点での審査をお願いしている。案の1、案の2それぞれについて、例えば、事業者としての予測評価の結果が環境保全の見地からみて妥当かどうか、また、今後事業計画を事業者が検討していく上で、環境面で配慮すべき点は何か、そういった観点を中心として審査をお願いしたい。

【大石委員】今は問題の洗い出しを全部やっておきたい。もし、案の2について問題が出すぎたら案の1になっても良いという理解でよいか。ここだけではなくて、いろんな方面からまだ今見えてない問題が出てくることも考えられる。

【事務局】今回の審査は環境影響評価法に基づく、環境保全の見地からの複数案の比較ということで審査をお願いしている。

環境影響評価の手続とは別に、事業者が事業計画を固めていく中でパブリックインボルブメントという手続があり、それは環境面以外の部分も含めて検討がなされる。

これらの手続を進めていく中で事業計画が固まっていくことになる。

【中山会長】今、大石委員が言われたことであるが、私も疑問に思っている。先ほどの事業者の回答では、明らかに2本の滑走路を実現させたいという意向が感じられた。複数案を出すのであれば、なぜ大規模補修後に2本の滑走路を残す別案を出さないのか。部会での審議で、事業者にとって非常に厳しい内容の取りまとめがされる可能性があるが、それでよいか。

【事務局】制度のことを説明させていただくと、現在は環境影響評価における一番初めの配慮書という手続である。この手続では、事業者が位置・規模等についての複数案を設定し、そこで行政や住民から環境に関する意見を受ける。今回、配慮書としては、案の1と案の2が提示されており、本審査会においては、どちらが現段階で優位性が高いかとかではなく、この両案について審議いただき、環境の保全の見地からの知事意見を述べていくということになる。また、事業者は、別途行われるパブリックインボルメント手続の意見の他、社会面、経済面も踏まえて検討し、案の絞り込みを行い、事業計画を決定していくことになる。

環境影響評価としては、配慮書手続の後に方法書以降の手続が行われるが、方法書以降では、どのような検討を行い、案を絞り込み事業計画を決めたかといったところを事業者から丁寧に説明いただきたいと考えている。

【中山会長】もう一度確認するが、私ども委員は、事業者の意向は勘案せずに経済面等も斟酌しながら、2つの案それぞれの評価を行うという形でよいか。

【事務局】本審査会では、案の1と案の2について、環境保全の観点から御審議いただきたい。経済性、社会性については、事業者の方で、諸々勘案して事業計画を決めていくということになる。

【吉永委員】以前、私が石炭火力のリプレース時に反対したのであるが、行政も私たちもその事業を止める権利はないし、法律上その計画自体を変えられる権限は持ってない。こういったフラストレーションは私も感じているのでよく分かる。

それはそれとして、13 ページでは、事業種類が「滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更事業」になっており、滑走路新設が前提であると考えている。

案の1は、滑走路を新設するが、すぐ撤去するという事となり、大規模補修の間だけ仮の滑走路をすぐ隣に造るものだが、この場合でも環境影響評価が必要なのか伺いたい。

【事務局】案の1で増設する滑走路は、撤去することが予定されているが、航空法の規定では、空港施設について重要な変更を加える時は、国土交通大臣の許可を受ける必要がある。その変更内容の一つとして「滑走路の新設」があり、今回のように設置後に撤去する滑走路についても当該許可を受ける必要がある。したがって、環境影響評価も国土交通大臣の許可に先立って必要である。

【吉永委員】承知した。次に教えていただきたいが、19 ページに空港沖の公有水面埋立事業の記載がある。この埋立事業は、継続して発生する土砂を処分するために行われるが、滑走路の設置も期待されているということだったような気がする。今回の案を見ると、滑走路の設置場所が土砂の埋立が行われる空港の西側ではなく、東側の建物側の方であるのが不思議だった。何となく流れからすると、今回説明のあった案の1、案の2以外に将来的には案の3が出てきそうに思えるが、そのあたりについて詳しい説明をお願いしたい。

【事務局】空港沖の埋立事業は、名古屋港ポートアイランドにある土砂を空港沖に埋め立てるという事業であり、その目的は環境影響評価の図書にも明記されている。一方、新たな滑走路を造りたいという地域の思いはある。なお、それは今回の配慮書に示された案とは別のものである。事業者としては、将来的には空港沖の埋立地に滑走路を造りたいという考えだと思う。

しかし、埋め立てには多大な時間がかかり、埋め立てが完了するのを待っていては現滑走路が劣化し使えなくなってしまう。

事業者としては現滑走路の大規模補修を早急に行いたいということから、空港沖の埋立地の造成前に滑走路の設置をするための事業計画として、今回の配慮書の案の1、2が示されたということである。

【吉永委員】滑走路が2本になるか3本になるかというのは将来のことか。

【事務局】昨年の12月に事業者や地域の関係者により「中部国際空港の将来構想」が取りまとめられており、この構想では、空港沖の埋立が完了する前に現在の空港用地内に滑走路の設置を目指すとしている。また、将来的には現滑走路を廃止して、空港沖の埋立地に1本の滑走路の設置を目指すとしている。

【佐野委員】事業者の説明では、案の2の誘導路上に設置する滑走路は、離陸用として主に運用するとのことだが、そうすると誘導路の利用に問題が生じるのではないかと思う。現時点でどういう運用をするかまだ決まっていなくても、誘導路が足りない部分が出てくると、タキシングの騒音が問題になるとか、エンジンテストをやる場所が変更になるとかの影響があるのではないか。要は、配慮書の審査をするのに、ある程度運用の見込みがどういうふうになるのかが見えてこない、案の1にしても案の2にしても意見を出せない。運用についてある程度見込みがあるのであれば、教えていただきたい。

【事業者】まず誘導路についてだが、今回設定した案の2の場合、平行誘導路を滑走路に転用するということになるので、平行誘導路が1本なくなる。中部国際空港には、平行誘導路が2本あり、そのうち1本を滑走路にしても平行誘導路はもう1本ある。空港の場合は航空機の発着と離陸の方向は大体同じであり、加えて地上での航空機の動きも一方通行になる。飛行機の就航便数がすごく多くなると、非常に混み合うので誘導路が2本ないといけなくなるが、我々の今の見通しとしては、平行誘導路1本で十分安全

上も問題ないと考えている。

増設した滑走路で離着陸する場合、滑走路がエプロンに近くなるので、案の1にしても案の2にしても、航空機の地上を走る距離は少し短くなるので、CO₂の排出等については、少し減るものと考えている。タキシングについては、これからまた検討していきたいと考えている。

【葉山委員】 本日説明があったバードストライクの頻度など、バードストライクのデータ取得方法とバードストライクの回数が個体数かどうかを教えていただきたい。

2点目は、今後の方法書段階以降で議論すべき内容になると思うが、バードストライクがあった鳥類の種類を見ると、陸鳥系と海鳥系があって、およそ陸鳥系はどの範囲でバードストライクが発生しているのか想像できる。海鳥系については、陸の部分と海の部分の両方でバードストライクが発生していると想定されるが、そういう点を細かく見る上で、バードストライクが起きた場所の位置情報と高さ情報が取得できているのかどうか伺いたい。

【事業者】 バードストライクのデータの取得方法は、まず最初にバードストライクが起きたことを認識するのがパイロットであり、パイロットが、バードストライクの発生状況を空港に報告する。空港は、パイロットからの報告を基に年間のバードストライクの件数などをとりまとめ、国に報告し、日本全国の空港のバードストライクの情報がまとめられることとなる。配慮書の218ページの表4.3-2の出典に、国土交通省の資料ということで記載されている。バードストライクの回数については個体数でなく発生件数となる。個体数などについては、方法書以降で現地調査等により把握していくことを考えている。

飛翔位置・高度などに関しては、パイロットが運航中に可能な範囲で記録している情報というところで、詳細の把握は難しいかもしれないが、どの程度のことまで把握しているのかということに関して、また次回以降にお示しをできたらと考えている。

【葉山委員】 成田空港の増設事業において、私は千葉県環境影響評価委員会、それから成田空港株式会社が自主的に行っている地域環境委員会の両面に関わっており、どんな分析をしているか承知している。成田空港では飛行機の高さによって、鳥類の飛行高度と重なるかどうかの分析をしており、ジェット機の場合は、急速に上昇するが、プロペラ機の場合は、さほど急激に上昇できないので、飛行高度が低めで鳥類とのバッティングが起きているという報告もある。そういう意味では、状況が違うが、それぞれの鳥類種によって、主にどの高さを飛翔するのかという情報が今後得られると良いと思う。

【中山会長】 218ページの表4.3-2では出典が「国土交通省資料」となっているが、資料と言ってもいろいろあるので、具体的な資料名を示すなど、もう少し出典は明らかにしていただきたい。また、219ページの図4.3-2、表4.3-

3をはじめ出典が記載されていないものもある。これらの点に関しては、修正される機会があれば修正願いたい。

【長田委員】 バードストライクに関係して教えていただきたい。228 ページに防止策の図があるが、鳥が来ているのがわかったら花火を上げるという対策は防止策として有効なのか。

【事業者】 バードパトロールする中での鳥の対応としては、空港島になるべく近づけないように、花火、煙火等での対応がメインになっている。

【長田委員】 そうした対策を講じているから、中部国際空港は他よりも、バードストライク発生率が低いということか。

【事業者】 バードパトロール隊がずっと張りつきではないが、何時間かおきに出動して、鳥の出現状況に応じて、花火での追い払いを行っている。それとは別に夜、空港の中に休憩しにくるような鳥もいるため、バードパトロール隊のみならず、グループ会社、また警備員、常駐している職員も連携しながら対応している。こうした体制により全体的には件数が抑えられていると考えている。

【長田委員】 温室効果ガスに係る環境政策において、愛知県は県内での目標を定めて排出量を下げようという計画があると思う。将来的にCO₂の排出量を削減することについては、何らか事業者も考えがあるのではないかと思う。仮に発着回数が1.2倍となればその分のCO₂の排出量は増加する。飛行機そのものは無理にしても、建物の部分から排出されるCO₂は減らすなど、何か考えていることはあるか。

【事業者】 事業者としても、カーボンニュートラルについては積極的に対応していきたいと考えており、ゼロカーボンを目指すという目標を公表し、国の目標と同じように2050年度に排出実質ゼロを目指すということで、宣言をしている。具体的には、太陽光発電を積極的に設置したり、あるいは空港施設からのCO₂削減、空港車両からのCO₂削減、水素利活用、それから、エネルギーマネジメントの新たな導入と、積極的に取り組んでいきたいと考えている。

また、今年度、CO₂削減の推進計画を作っていきたいと考えている。

【田代委員】 空港ができて、20年弱ぐらいで大規模補修が必要になったということだが、今後また新しい滑走路を造ったとしても、いずれ大規模補修の必要性は発生すると思う。

空港沖の埋め立てをしたところに、滑走路を造るとして時間的な関係を知っておきたい。空港沖に滑走路を造るスケジュールとこの大規模補修のサイクルというのはどのような関係になるのか。

今回、大規模補修を行っても、次回の大規模補修が必要になった頃に、埋立地に滑走路ができていないと大規模補修に支障が生じると思う。そうした事態が生じないように検討されているのか。将来的にはどういう運用の仕方を考えられているのか。

【事業者】 大規模補修と滑走路整備の関係についてだが、今回滑走路1本造って、2

本体制になった場合には、埋立地上に滑走路整備をする前でも、次回大規模補修への対応は可能と考えている。

- ・ 中部国際空港滑走路増設事業に係る計画段階環境配慮書について、セントレア滑走路増設部会（別紙２）を設置し、その審議が付託された。

（３）閉会



4環活第161号
令和4年7月8日

愛知県環境影響評価審査会
会長 中山 恵子 様

愛知県知事 大村 秀 章



中部国際空港滑走路増設事業に係る計画段階環境配慮書について(諮問)

このことについて、愛知県環境影響評価条例(平成10年愛知県条例第47号)第32条の2において準用する同条例第4条の7第4項の規定に基づき、貴審査会の環境の保全の見地からの意見を求めます。

担当 環境局環境政策部環境活動推進課
環境影響評価グループ
電話 052-954-6211(ダイヤルイン)

愛知県環境影響評価審査会 セントレア滑走路増設部会構成員

委員名	所属等
おおいし やさき 大石 弥幸	大同大学名誉教授
おさだ かずお 長田 和雄	名古屋大学大学院環境学研究科教授
すみ てつや 鷺見 哲也	大同大学工学部教授
なかの まさき 中野 正樹	名古屋大学大学院工学研究科教授
なつはら よしひろ 夏原 由博	名古屋大学名誉教授
にのみや よしひこ 二宮 善彦	中部大学工学部教授
はやま よしかず 葉山 嘉一	公益財団法人日本鳥類保護連盟評議員
ひつだ たまみ 櫃田 珠実	名古屋芸術大学芸術学部教授
よしなが みか 吉永 美香	名城大学理工学部教授

(敬称略、五十音順)