

## 平成28年度 第3回千葉県環境影響評価委員会 会議録

### 1 日 時

平成28年6月17日（金） 14時30分から16時30分まで

### 2 場 所

プラザ菜の花4階 楨

### 3 出席者

委 員：9名

事務局：環境生活部 大竹次長  
環境政策課 冨塚課長、松本副課長、田中班長、伊藤副主幹、  
小島主査、宮澤副主査、東副主査

事業者：成田国際空港株式会社（NAA）

傍聴人：13名

### 4 議題

(1) 成田空港の更なる機能強化に係る計画段階環境配慮書について（諮問）

### 5 結果概要

(1) 成田空港の更なる機能強化に係る計画段階環境配慮書について（諮問）

事務局から当該配慮書の手続きの状況（資料1）について説明が行われた後、事業者から当該配慮書の内容（資料2）について説明があり、審議が行われた。

次に、事務局から論点整理の案となるたたき台（資料3）について説明があり、審議が行われた。

審議等の詳細については別紙のとおり。

### [資料]

資料1： 成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価手続の状況等について

資料2： 成田空港の更なる機能強化 計画段階環境配慮書【事業者説明資料】

資料3： 答申案審議に向けた論点整理（たたき台）【委員限り】

## 【別紙】

### 1 開会挨拶要旨（大竹環境生活部次長）

本日ご審議いただく案件は成田空港の更なる機能強化に係る計画段階環境配慮書である。本案件は法第1種事業である、滑走路の新設を伴う飛行場の変更の事業と既存滑走路の延長を行う事業の2つの事業となっている。

環境影響評価に配慮書手続きが追加されてから、飛行場の配慮書手続きが行われるのは、全国でも初めての事例となると聞いている。

本日は、委員会への諮問の他、事業者から事業の概要について説明いただく予定としている。

委員の皆様には、専門的な見地から忌憚のない御意見を賜りたい。

### 2 議事

#### （1）成田空港の更なる機能強化に係る計画段階環境配慮書について（諮問）

- ①事務局から当該配慮書の手続きの状況（資料1）について説明が行われた後、事業者から配慮書の内容（資料2）について説明があり、審議が行われた。

## 【審議】

#### （委員）

両案で文化財に対して影響があるとの記載になっており、比べられるものではないかもしれないが、重要な文化財がそれぞれの案で含まれているのか、確認したい。

#### （事業者）

案2には、芝山町指定天然記念物の「普賢院の榎の木」という樹齢300年程の榎が含まれている。

#### （委員）

埋蔵文化財についてはどうか。

#### （事業者）

埋蔵文化財は、両案ともに多数存在する可能性がある。

#### （委員）

掘ってみないとわからないということか。

#### （事業者）

そのとおりである。

(委員)

「普賢院の榎の木」は資料2の30ページの地図で③と示されているものと思うが、案2になれば、滑走路にかかるために除去せざるをえないということではよいか。

(事業者)

そのとおりである。埋蔵文化財については、配慮書本編の240ページに位置図を記載している。

(委員)

どのような埋蔵文化財が予測されているのか、説明いただきたい。

(事業者)

埋蔵文化財の分布は、各市町の教育委員会で調査をしている埋蔵文化財の包蔵地の資料から取りまとめており、下総台地上には縄文時代の遺跡が分布しており、包蔵地として記録されている。その他にも古墳時代の遺跡も若干見られるとのことである。

(委員)

配慮書では、「景観」と「人と自然との触れ合いの活動の場」が配慮事項に選定されていないが、その理由を説明いただきたい。

(事業者)

配慮書本編の246、247ページに記載している。

景観については、事業の実施により、事業実施想定区域及びその周囲の景観資源を直接改変する事がなく、また、事業実施想定区域に整備する主な施設は滑走路であり、一部にターミナルビル等も整備するが、眺望を遮るような構造物を設置することは想定していないので、それらが眺望景観を著しく遮ることはないため、事業の実施が景観に重大な影響を及ぼすおそれはないと考えている。

なお、方法書以降については、環境影響評価において詳細に調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置を講じ、出来る限り環境への影響の回避、低減に努める。

人と自然との活動の場について、事業実施想定区域に人と自然との活動の場が存在するが、自治体が管理している近隣公園や、NAAが管理する果樹園等であり、方法書以降の環境影響評価において詳細に調査、予測及び評価を行い、

必要に応じて環境保全措置を講じるとしている。

(委員)

「景観」という言葉の意味について、記載されている内容は構造物の見た目が視野に入ることと想定していると思うが、もう少し広い意味である。

成田空港周辺地域共生財団という、過去の反省を踏まえてNAAや周辺自治体とで構成している財団において、平成7年に成田空港周辺緑化基本計画を策定されているかと思う。その中で、地域住民の住環境への特段の配慮から、空港周辺を6つのゾーンに分け、案1-2は花と緑のゾーンにかかり、案2は田園ふれあいゾーンにかかる。田園ふれあいゾーンについては、「谷津田景観が良好な形で残されており、周辺地区の原風景を次世代に残していくためにも、自然環境保全機能の拡充を中心とし、修景機能の導入を図る」とされている。

つまりは、現地は積極的に次世代に残すべき価値の高い里山景観であるとして、大事にしていくことを宣言されている場所であり、「景観」にはこういった意味も含まれる。

重要な生態系、希少な動植物の有無だけではなく、里山景観には生物多様性の他にも、文化的な側面も含めた広い意味での景観機能が含まれている。そういった観点今回の配慮書では触れられていないと感じる。

このことは、「景観」と「人と自然の触れ合いの場」に当てはまることと考えるので、NAA自らが重要と言っている事項を、配慮事項としてなぜ選定しなかったのか疑問を感じている。

(事業者)

御指摘のとおり、空港周辺緑化基本計画を定め、田園ふれあいゾーンに近い範囲の大規模な改変を行う事業計画の案を示している。

配慮書段階では、重要であるとして、その他の項目を選定しているが、今後の調査、予測、評価については、失われる自然環境等を少しでも残せるような方策について、意見を頂きながら、アセス手続きでも方針を定めていき、緑化基本計画については、今回の更なる機能強化に伴い見直しをしなければならないと考えている。

(委員)

案1-2と案2では地形の改変の方法が異なるようであるが、資料2の35ページについて、新しく作る滑走路は既存の滑走路と同じ平面上に作られることと思うが、案1-2と案2では関東ローム層の上か下かで相対的な滑走路面の高さが異なっている。

これは何故なのか、地層が傾いているということなのか。

(事業者)

空港については平面であることが望ましいが、滑走路等の勾配は規定の傾きの中ですりつけをすることが認められている。

具体的には、滑走路であれば1.5%までの勾配であれば徐々に低くしたり高くしたり出来る。

案1-2の地区は現状で地盤が既存の滑走路と同じくらいの高さになっていることから想定した位置、案2の地区には谷津田があり低くなっているため、既存の面から下げていく場合に想定した位置を仮定して、配慮書を作成した。

(委員)

例えば勾配をつけた場合には、飛行機が場内を移動するに当たって、余計にエンジンを噴かしたりすることが想定される。

また、案2では谷津田を埋め立てるような内容となるが、埋め立ての高さについて、説明では20m程度埋めるのではないかと受け取れたが、実際にはどのくらい埋めることになりそうなのか。

(事業者)

具体的な滑走路の位置が決まっていない状況での検討であるため、具体的な高さまでは検討ができていない。高低差を考えた場合、大きい所では10m程度は盛る必要が出てくるとの考えはあるが、正確な高さはわからない。

(委員)

現時点で埋め立て高さがはっきりとは分からなくとも、可能性としてはかなり埋め立てることがあり得るということと思う。そうした場合、埋め立てたことにより、その場だけではなく水文環境への影響が想定され、さらに河川の付け替えが生じるとなれば同様である。

説明では集水面積が変わらないことから、下流へ流出する水に影響はないとしている。確かに、年間総量としては変わらないかもしれないが、例えば、水源涵養機能が失われることにより一時に流出が起きる等、渇水と流出の振れ幅が大きくなる可能性が考えられ、その影響は下流に波及することになる。

地形、地質についても配慮事項として選定しないとのことであるが、環境影響の評価範囲を広めに考えれば関連してくるので、もう少し丁寧に検討していただきたい。

(事業者)

水文環境の予測結果、評価結果については、御指摘を踏まえ、説明を補足する資料を作成し提出することとしたい。

(委員)

航空機による影響に特化した説明であったと思うが、発着回数が増えることにより旅客の数も増えるので、旅客のための施設も増設することは、本計画の中に含まれるのか。

(事業者)

対象事業は滑走路の増設、滑走路の延長であるが、当然のこととして取扱う貨物や旅客の量が増えるので、そのための施設を設置する。今後の計画では、面的な施設の整備範囲や工法、出来上がった設備による騒音や大気などへの影響について検討していく必要があると考えている。

(委員)

貨物量や旅客量によっては、空港へアプローチする道路も再整備する必要が出てくるのではないかと思われるが、その際に、滑走路の位置により道路の位置や交通量が変わるのではないか。そうなれば、道路周辺への環境影響も現段階から考えなければならないのではないか。

滑走路の位置により色々と変わるが、そのことについて、どのような見解を持っているのか。

(事業者)

現在のところは、計画段階環境配慮書であるので、滑走路の位置についての案の比較を行うことがメインとなる。

御指摘の点については、事業者としても課題であると認識しており、今後、方法書や準備書を作成していく中で、道路の取り扱い等についても検討していきたいと考えている。

(委員)

案1-2も案2も、滑走路の予定地は現状の空港本体から離れており、それぞれをつなぐ通路等を整備する必要があると思われ、旅客等も増えることから、それをスムーズに誘導する施設も必要になり、そういった施設が倍になると考えてよいのかと思う。

その場合に必要なスペースについて、配慮書では滑走路だけの話となってい

るが、配慮書で示されていない部分も事業実施区域として相当含まれてくるのではないかと思うが、どうか。

(事業者)

事業実施想定区域として、配慮書ではピンク色の範囲を示しており、そのピンク色の範囲を滑走路以外の施設も含めて想定される区域として、ぼやけた表現となっているが示している。

この中で、さらにグレーの濃い部分は滑走路が想定される位置となるが、滑走路からターミナルに向けて至る航空機や車両の通路、エプロンと呼ばれる航空機の駐機スペース等、現段階では計画が定まっていない部分もあり、想定範囲として現段階で示せる範囲を示している。

(委員)

案1-2であればどのような範囲が含まれるのか、同じく案2であればどうか、次回に示していただきたい。

(事務局)

次回とは方法書と思われるが、方法書では案を1つに絞って示すので、どこにどのような施設を作る予定なのか、概ねお示しできると思う。

(委員)

方法書の段階では、既存の空港の範囲に加えてさらにどのように広がるのが計画として固まるということか。

(事業者)

概ね計画として固まるものと考えている。

(委員)

各委員の手元に配慮書が届いてから日が浅いため、各専門の部分について内容を検討できていないところもあると思う。次回委員会までに、読み込んでいただき、追加意見があれば次回までに事務局に寄せていただければと思う。

他に事業者を確認したいことがあれば、御発言願いたい。

(酒井委員)

航空機の離着陸について、離陸と着陸では異なると思うが、案により同じ滑走路でも使い方が違うとなっているが、現行の滑走路の使い方も含めて、騒音

等への影響を考える必要はないのか。

(事業者)

着陸と離陸では音の影響がそれぞれ違ってくる。また、航空機の重量や、エンジン等の機材といった色々な要素によって、音の影響は変わってくる。

現時点では、空港の機能強化の詳細な計画は決まっておらず、便数等も定まっていない。

今後、方法書の以降の段階で、離陸や着陸、飛ぶ方向や機材等について、詳細に計算に落とし込み、音の影響を今後示していく。

準備書の段階では示せると思うが、現段階では配慮書で示している内容となる。

(委員)

具体的な検討を踏まえた上で、案の絞り込みを行うのか。それとも、案を決めた上で、具体的に数字を出して検討を行うということか。

(事業者)

案の絞り込みの段階では、音の影響については配慮書に記載したレベルの比較であり、案を絞り込んだ上で滑走路の位置等の方針が決まってきたら、運用の方法等も伴って決まってくるので、それらの条件が決まった後に、精密な音の影響を検討していく考えである。

(委員)

精密な音の影響については現段階で出さなくても良いと思うが、案が決まった段階で離着陸の用法が自動的に決定してしまう。

離着陸の用法により音の影響が全く変わってしまうことを踏まえて、案の絞り込みに当たっては、そういった事も考慮するプロセスになっているという理解で良いか。

(事業者)

現段階での検討では、仮想ダイヤや運行方式等の詳細が決まっていないので、定量的な予測ができないことを御了解いただきたい。

資料2の33ページで示した内容が、現段階で可能な検討の結論となる。

内容を詳細に説明すると、案1-2ではB滑走路の両端にある破線が現在の騒音の影響範囲を模している。これに対して、ピンク色の領域が空港の処理能力が50万回/年となった場合に増えるであろう影響の範囲を示しており、現状



のB滑走路の両端よりも増えることを意味している。また、B滑走路の東側にC滑走路を設置するので、その両端にも騒音の影響範囲が増える。

B滑走路もC滑走路も恐らく出発と到着の回数は同程度となるであろうという予測を基に、同じように騒音の増加領域が増えると予測している。

案2では、風向きによって離着陸を使い分けるので、B滑走路については北側だけに騒音の増加領域が表れ、現状では南側にもある騒音の影響範囲はなくなる。C滑走路では南側だけに騒音の影響範囲が生じる。

現段階では、以上のように想定しており、絞り込みの段階ではこれらの影響を加味しながら計画を絞り込んでいく予定である。

(委員)

到着と出発は騒音の影響を分けて考えるべきものなのか、同レベルで考えざるを得ないものなのか。

(事業者)

到着や出発によって音の影響は異なるが、最終的に評価するのは音のエネルギーレベルによって行う。このため、到着と出発それぞれで違いはあるが、どちらが多い少ないというのは一概には言えない。

一般的な話ではあるが、到着の場合は出発に比べて燃料が少ない分重量は軽くなっているが、到着に際しては一定の低い高度を一定の角度で進入してくる。このため、騒音の影響は軽いが長く生じることになる。逆に出発では、早く上昇する方法を取るので、騒音の影響は重いが短くなると言える。

(委員)

配慮書の83ページに高谷川が示されているが、これを埋め立てるに当たって、水田の地域と重なっているが、水田の用水に影響が生じることはないのか。

また、水質調査の地点は、埋め立て等を行うのであれば下流域に影響が生じるので、調査地点の検討をした方が良い。

(事業者)

案2では高谷川周辺の水田地帯を埋め立てることとなると思われ、高谷川については河川の付け替えを行うこととなる。なお、当該地区の水田等の水の供給は成田用水から供給されているので、水田等の耕作を続ける場所には支障を及ぼさないよう、用水の付け替えを行う計画となる。

配慮書の83ページは、現在の成田空港周辺の水の調査地点を示しており、今後の環境影響評価の段階では、影響を及ぼす河川の下流側の地点にも調査地

点を配置する。

補足として、成田用水について、元々、高谷川を一部埋め立てて空港を作った経緯があり、これによる地域の水田への渇水対策として、県が利根川から水をポンプアップして成田空港周辺まで送っており、その流末が高谷川に流れている。このため、上流を埋め立てて水の供給が無くなったとしても、水路を切り替えれば渇水することはないということである。

(委員)

今日のところは他に委員から質問がなければ、次回までに質問を出していただきたい。次回は、よほど必要でなければ事業者の出席はないものと思うが、文書による回答をいただき、委員会で検討することとしたい。

本日の事業者への質疑応答は以上とする。事業者は御退席願う。

#### 【事業者退席】

②事務局から論点整理の案のたたき台（資料3）について説明があり、審議が行われた。

(事務局)

資料3について説明する。今回の知事意見の回答期限は8月5日とされており、配慮書手続きでは、審議の期間が限られるため、あらかじめ事務局側で論点となりそうなものを整理し、審議の参考となるよう、たたき台としての案を示したものとなる。

たたき台は、1 全般的事項、2 総括的事項、3 各論の大きく3項目に整理している。

まず、1 全般的事項について、当該事業に係る環境の保全の見地から配慮すべき特性等を挙げている。

(1) 地域特性として、事業実施想定区域及びその周辺について、①「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」に基づく区域指定がされていること。

②「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」に係る航空機騒音障害防止地区と特別地区に指定されていること。

③航空機騒音に係る環境基準の地域類型指定がされていて、環境基準未達成の地点が多数存在していること。

④周辺河川の水源地及び涵養域であること。

⑤下総台地に位置し、猛禽類等の希少な動植物の生息が確認されるなど良好な自然環境であること。

⑥人と自然との触れ合いの活動の場が多数あること。

⑦学校や病院等の施設や集落等も存在すること。

以上を、地域特性と考えている。

次に、(2) 事業特性は、①現行の成田国際空港は、4,000メートルのA滑走路と2,500メートルのB滑走路の2本の滑走路を有し、年間発着枠30万回を有する空港であること。

②深夜から早朝の離着陸に制限がある空港であること。

③本事業計画は、B滑走路の3,500メートルへの延長と、既存の滑走路に平行なC滑走路を新設する計画であること。

④複数案の案1-2は、B滑走路の延長と、2,700メートルのC滑走路をB滑走路の東側に新設する計画であること。

⑤案1-2では、滑走路の運用方法を風向きにより変えるため、騒音の発生位置が滑走路の両端に分散すること。

⑥複数案の案2は、B滑走路の延長と、3500メートルのC滑走路をB滑走路の南東に新設する計画であること。

⑦案2では、滑走路の運用方法を風向きにより変えるため、騒音の発生位置が滑走路の片側に集中すること。

⑧案2では高谷川の付け替え工事が生じること。

⑨両案とも、本事業による滑走路の増設等により、航空機の発着回数が約50万回/年の能力を有する空港になること。

以上を、事業特性と考えている。

次に、2 総括的事項について、これ以下の項目は、現時点の論点の参考程度と捉えていただき、それぞれの主旨等を説明する。

(1) は環境影響評価を適切に実施するよう求めるものであり、理念的なものとなる。

(2) は滑走路の延長や新設により、航空機の地上走行経路等、既存設備の運用方法の変更が想定されることが主旨で、それらを考慮したアセスを行う必要があるとの内容である。

(3) は延長したB滑走路の供用開始時期と、新設するC滑走路の供用開始時期が異なる場合は、環境影響の範囲等が変わることが想定されるので、それらを考慮したアセスを行う必要があるとの内容である。

(4) は配慮書の複数案について、特に騒音については、定性的な比較のみで評価しているため、改めて定量的な比較を行う必要があるとの考えを示したものとなる。

次に、3各論、(1) 騒音について、①は、騒音についての影響の変化が想定されることが主旨で、複数案選定後にも、事業計画の検討にさらなる騒音への

配慮を求める内容となる。

②は、周辺に騒音や低周波音の環境基準等を越えた地域が多数存在していることから飛行経路にも配慮を求める内容となる。

(2) 水質について、①は、配慮書の記載では、防除氷剤は、現状の対応と同様に回収して処理を行うとしているが、雨水と混ざって実際には排出されるのではないかとの懸念が主旨であり、回収と処理について具体的に記載するよう求める内容となる。

②は、配慮書では工事の濁水防止対策は必要に応じて行うと記載しており、実際に対応されるかどうか曖昧であることへの懸念が主旨で、濁水防止対策を具体的に記載するよう求める内容となる。

(3) 水文環境について、河川の付替えなどにより、水文環境への影響が生じるのではないかとの懸念が主旨であり、これについて事業計画の検討に配慮を求める内容となる。

(4) 動物及び植物について、①は、重要な動植物への影響が生じることへの懸念が主旨であり、これについて事業計画の検討に配慮を求める内容となる。

②は、河川の付け替えにより生態系への影響が生じることへの懸念が主旨であり、方法書以降にも生態系を環境影響評価項目に選定するよう求める内容となる。

(5) 景観については、景観への配慮についての念押しの内容となる。

(6) 人と自然との触れ合いの活動の場について、人触れに係る施設が周囲に多数存在することから、それへの影響が生じることへの懸念が主旨であり、事業計画の検討に配慮を求める内容となる。

最後に(7) 廃棄物等について、①は、本事業は、大規模な施設に係る計画であるため、供用後も含めた廃棄物発生量の抑制に配慮を求める内容となる。

②は、工事により多量の残土の発生が想定されることから、残土への対応を求める内容となる。

以上が、事務局として検討した、現時点の論点の案となる。

## 【審議】

(委員)

先ほども触れたが、成田空港は特殊な経緯を辿ってきた関係もあり、地域住民との協議の場の意味も含めて成田空港周辺地域共生財団を作り、協議を重ねる中でたくさんの取り決めをして事業も行っている。そういったこととの整合性も踏まえて、適切な評価がなされるよう期待したいので、総括的事項等で触れられた方が良くと思う。本件の配慮書では、これについて何事もなかったかのようにされているように感じられる。

(事務局)

御指摘の内容について表現等を検討し、次回答申案を示す際にお示ししたい。

(委員)

各論の(4)動植物等の②では、「生態系を環境影響評価項目として選定すること」となっていて、本日の事業者の説明や配慮書の評価結果の内容を見る限りは、公園などの特定の自然環境の広場が残るかどうかという観点からしか評価していないように見受けられる。

生態系としては、物理的に場所が残っていればそれで良いという考え方で良いのか、そうではなく、生き物が存在してこそその生態系であり、飛行機が飛んで来れば最上位に位置する猛禽類に対してなんらかな影響があると思われる。

そういったことについても考えなくてよいのか、もう一度確認いただきたい。

(事業者)

今回の配慮書では、生態系については自然環境のまとまりの場でしか評価しておらず、生態系に必要なえき場などへの考慮が見えないので、そういった面も含めて、方法書以降では生態系の予測評価が行われるように、意見を付けて指導していきたい。

(委員)

他に質問等がなければ、以上で審議を終わることとする。

傍聴者は御退席願う。

**【傍聴者退席】**