

成田空港の更なる機能強化
環境影響評価方法書について

(平成28年度第8回千葉県環境影響評価委員会 プレゼン資料)

2017年2月17日

成田国際空港株式会社



成田空港の更なる機能強化とは

増加傾向にある首都圏の航空需要



空港の発着容量を拡大

より利便性の高い空港に



滑走路の新設



滑走路の延長



環境影響評価手続の流れ

計画段階環境配慮書

2016年6月公表

環境影響評価方法書

2017年1月公表

現地調査・予測・評価の実施
環境保全措置の検討

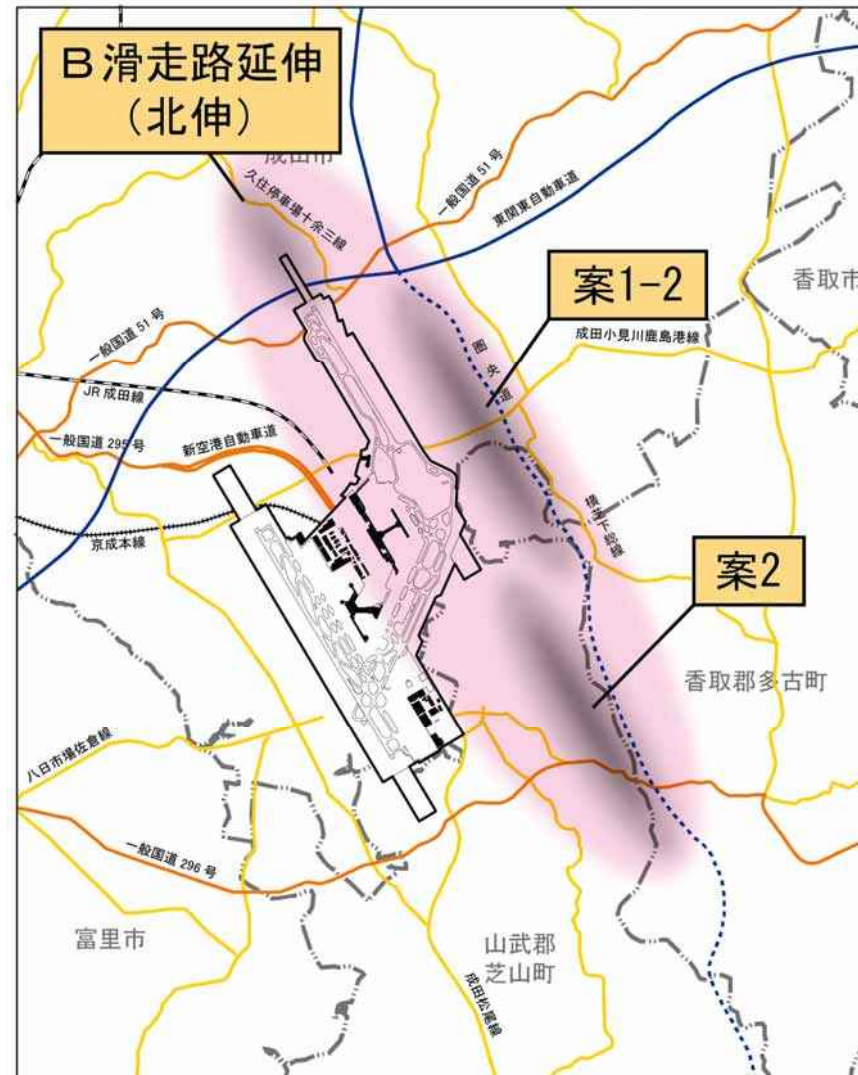
環境影響評価準備書

環境影響評価書



選定した複数の案の位置

配慮書で示した、位置・規模に関する複数の案



事業者の名称、代表者の氏名及び 主たる事務所の所在地



事業者の名称等

➤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）

対象事業の目的及び内容



対象事業の目的

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



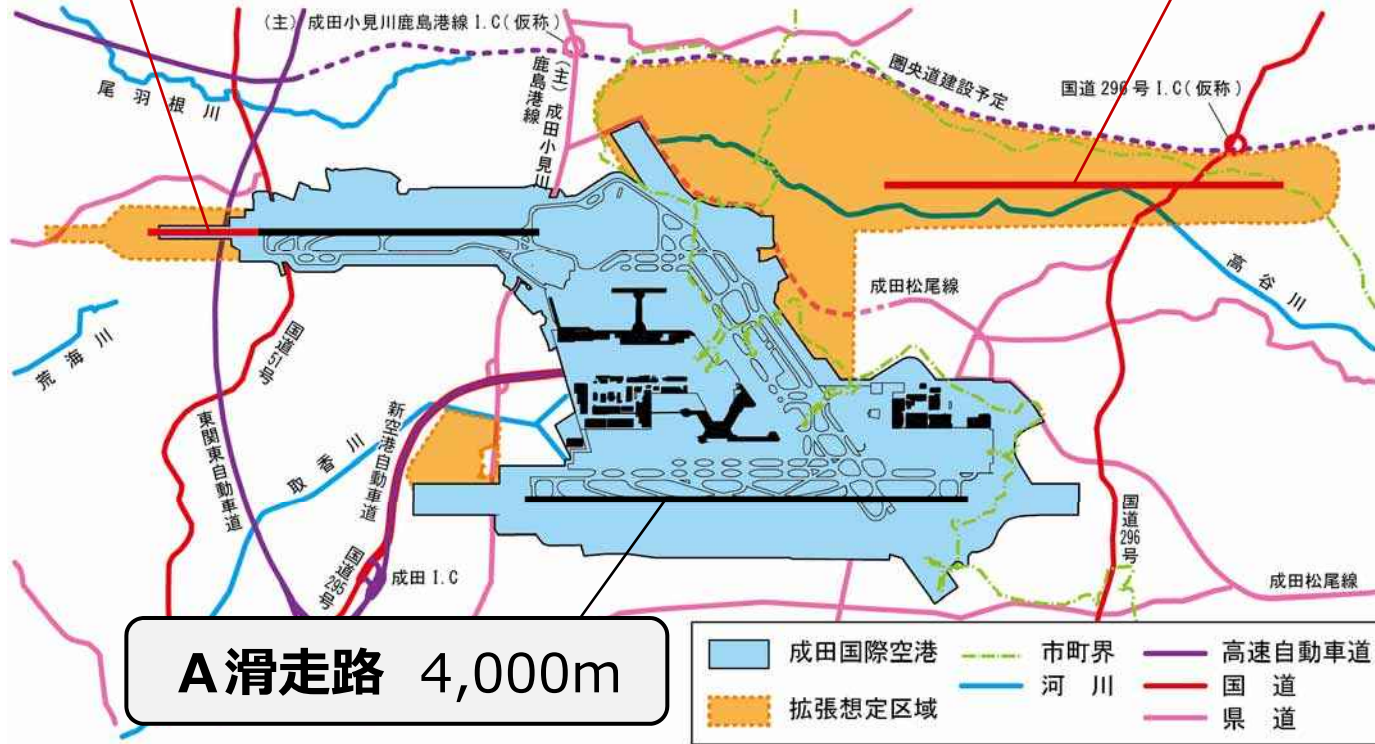
- **首都圏の国際競争力の強化**
- **訪日外国人旅行者の更なる増加への対応**
- **国内各地への経済効果の波及**



対象事業の概要

B 滑走路の延長
2,500m → 3,500m

C 滑走路の新設
3,500m



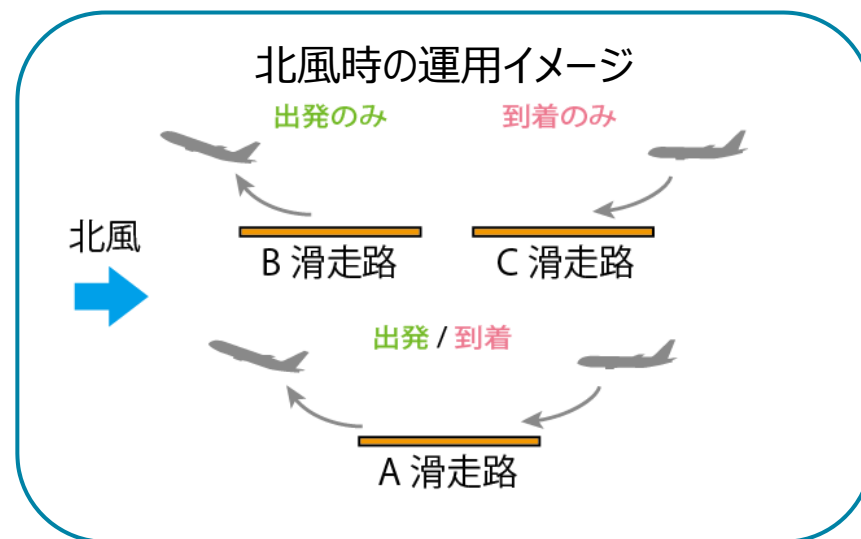
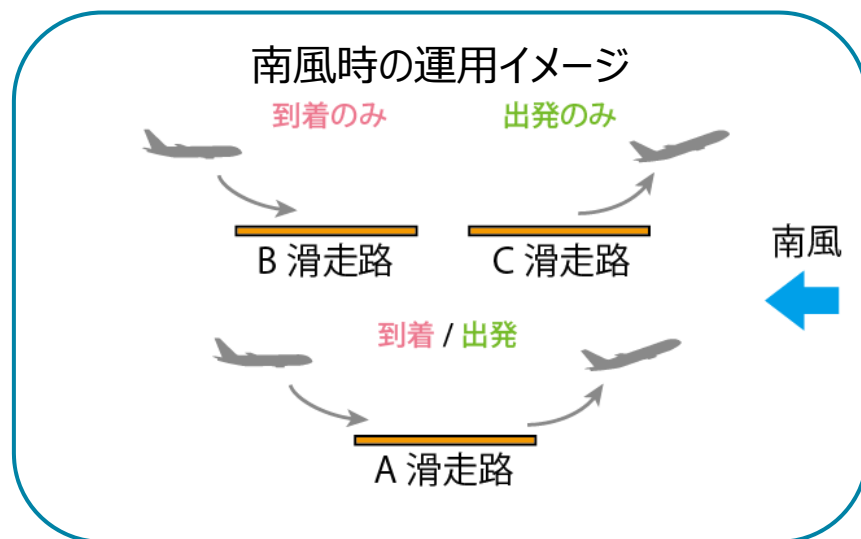
A 滑走路 4,000m

空港敷地範囲
1,000ha程度拡大
(約1,400ha→約2,400ha)



年間発着容量（最大使用回数）

滑走路	2015年度	滑走路の新設・延長後		
	発着回数	発着容量	南風運用時	北風運用時
A滑走路	約14万回	約17万回	出発/到着	出発/到着
B滑走路	約9万回	約17万回	到着のみ	出発のみ
C滑走路	—	約17万回	出発のみ	到着のみ
計	約23万回	50万回		

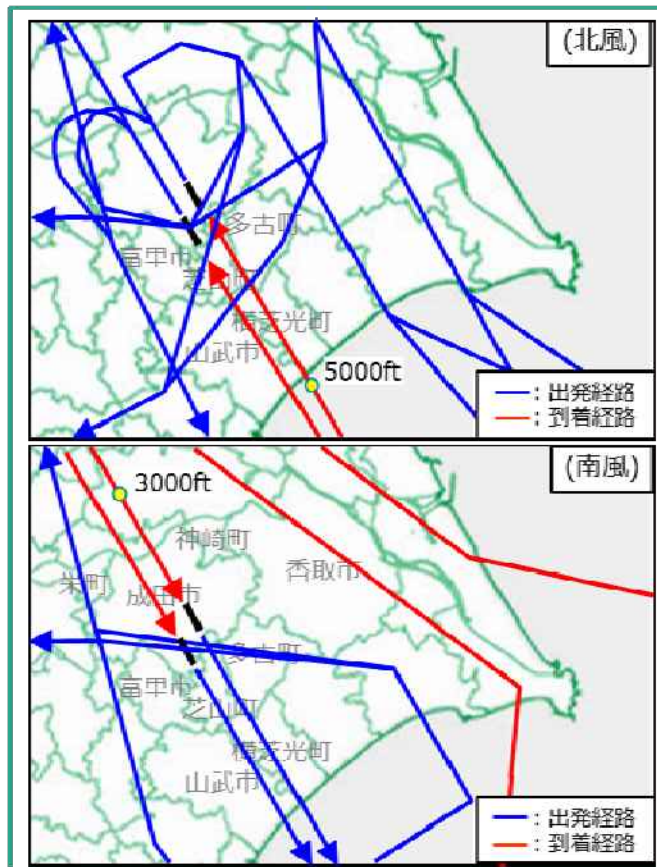




飛行経路

- 飛行経路は、概ね現在と同じ
- 離着陸機の空港周辺での飛行高度に変更
- 詳細については、今後国土交通省により決定

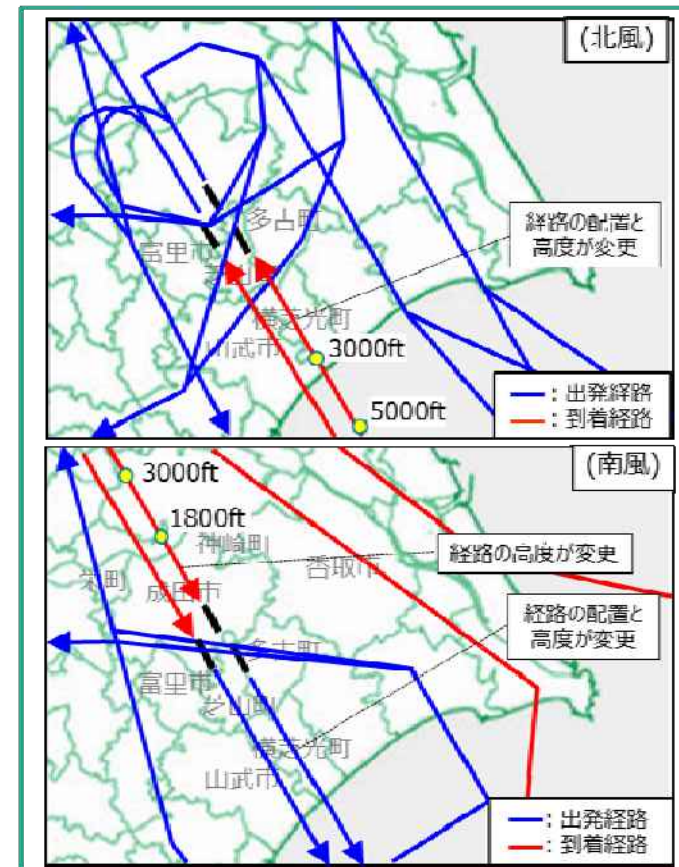
現状



北風

南風

滑走路の新設・延長後



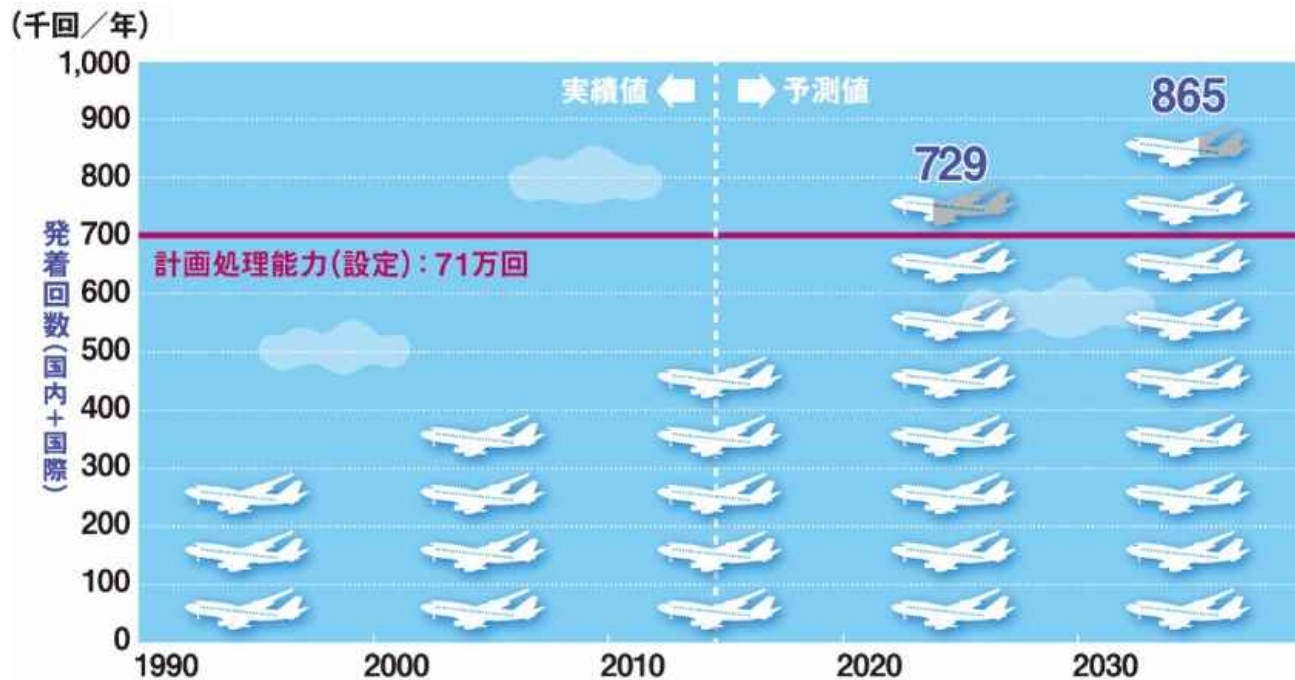
これまでの検討経緯



成田空港の現状と課題

- 羽田・成田両空港は、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
- 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
- 航空需要は増加傾向、2020年代前半にはほぼ限界に達する見込

首都圏空港の航空需要予測（発着回数）



**2020年代前半に
羽田・成田の
処理能力は
限界に**

- 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。



国の検討結果

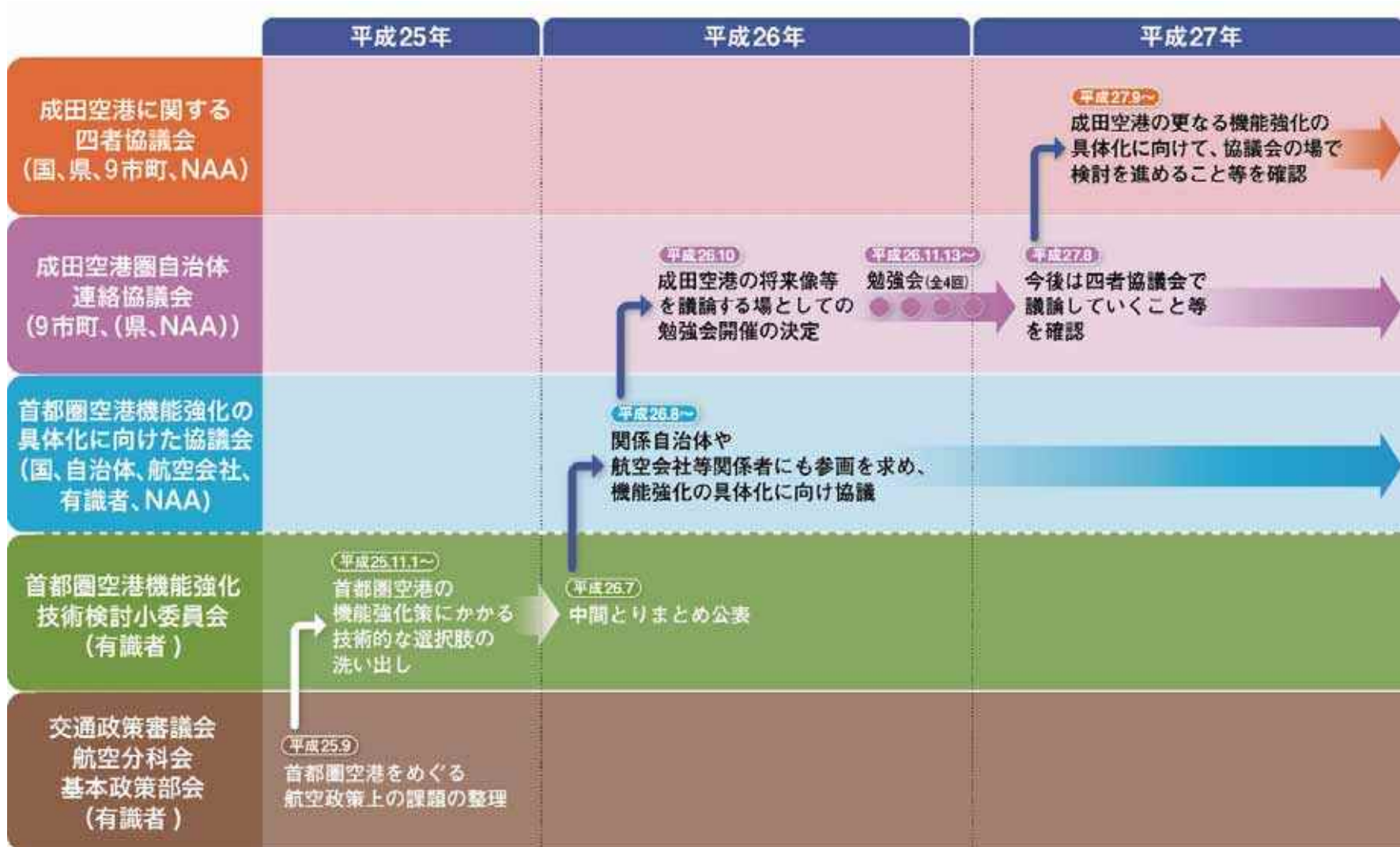
	2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
羽田空港	<p>滑走路処理能力の再検証 ⇒ 年間+約 1.3 万回 (約 35 回/日)</p> <p>滑走路運用・飛行経路の見直し ⇒ 年間+約 2.3~2.6 万回 (約 63~72 回/日)</p>	<p>滑走路の増設</p>
成田空港	<p>管制機能の高度化 ⇒ 年間+約 2 万回 (約 55 回/日)</p> <p>高速離脱誘導路の整備 ⇒ 年間+約 2 万回 (約 55 回/日)</p> <p>夜間飛行制限の緩和 ⇒ 年間+α回</p>	<p>既存滑走路の延長</p>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

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。

資料：「第1回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会 資料2 首都圏空港の機能強化について」（平成26年8月 国土交通省）



機能強化に関する協議の主な流れ





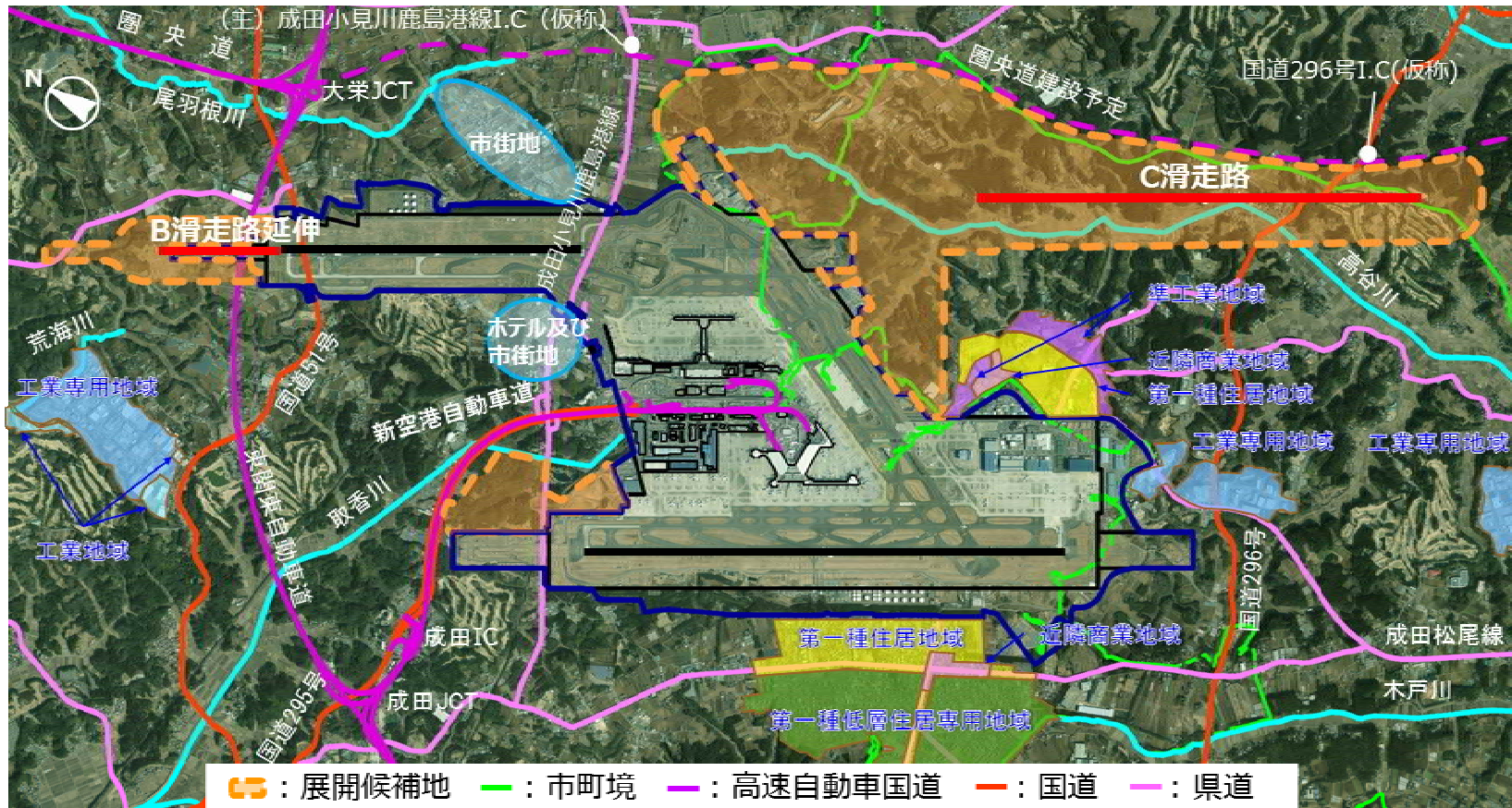
滑走路配置の考え方、拡張想定区域

整備位置

B滑走路…北側に延伸

C滑走路…B滑走路と距離を離して配置

圏央道の整備計画と整合を図る



※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。

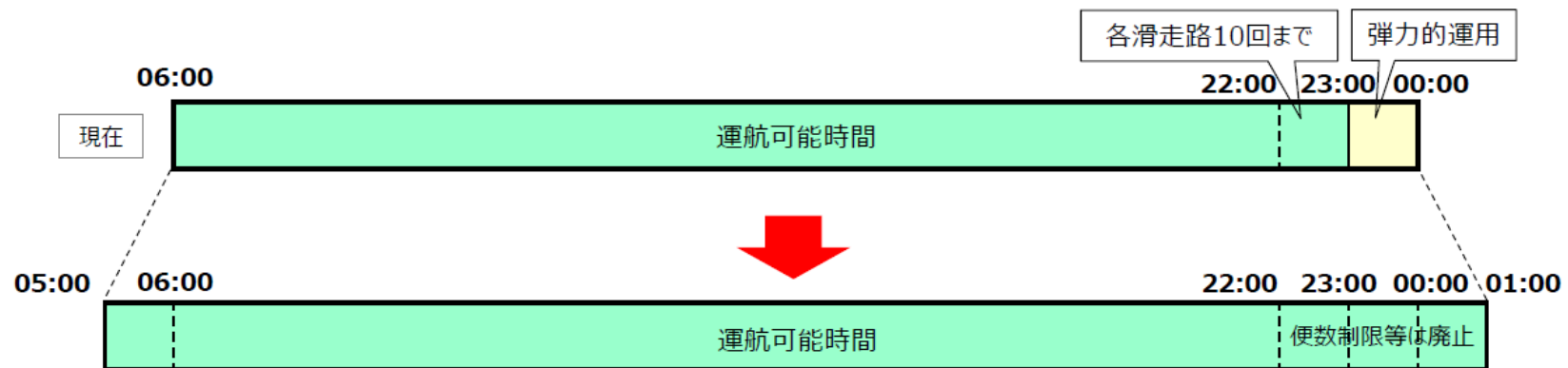


夜間飛行制限の緩和

- 開港以来、23時から翌朝6時までには原則として離着陸を禁止
ただし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る
- 2013/3/31から「離着陸制限（カーフェー）の弾力的運用」を開始
やむを得ない場合に限り、23時台の離着陸を認める

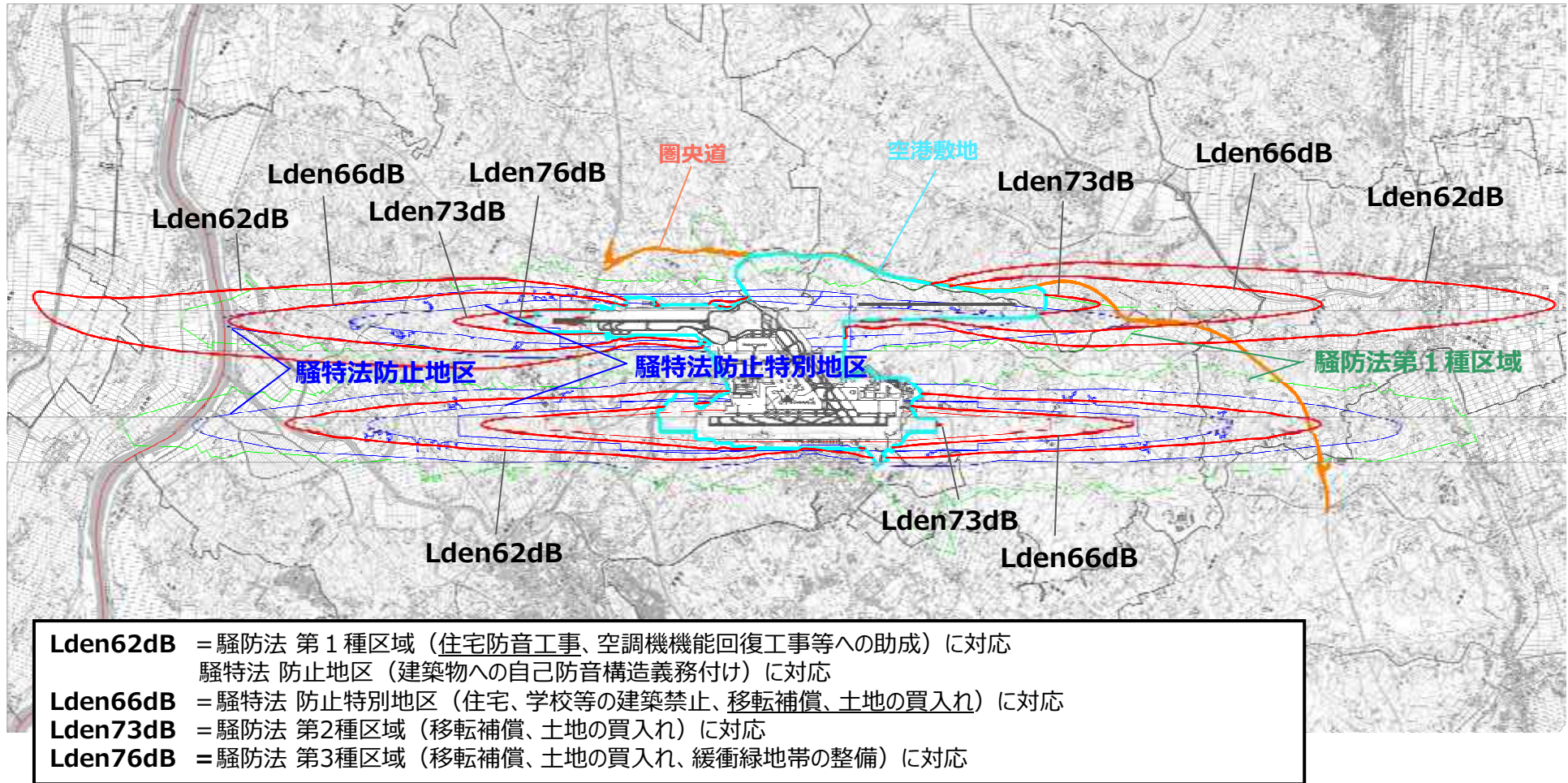
NAAによる提案

- 22時台の便数制限や離着陸制限の弾力的運用などを廃止
- 運航可能時間を午前5時から午前1時までとする
悪天候や安全上の理由等による緊急事態を除く。





騒音予測コンター（年間発着容量50万回）





確認書の締結

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

確認書は、今後の検討の進め方について確認したもの

【主な記載事項】

- NAAが示した案について、国及びNAAが、騒音地域を含めて住民に説明することを了承する
- 説明に当たっては、千葉県及び9市町の協力を得ながら、地域住民の理解と協力が得られるよう最大限の努力をする
- NAAが示した案で環境影響評価手続を進める



複数の計画案に係る候補地選定の考え方

C滑走路の位置

航空機騒音の影響面積及び配慮が特に必要な施設や住居の数の変化の程度

		案1-2	案2
面積	57dB以上の範囲	21,501 ha	21,349 ha
	滑走路増設等想定位置の範囲	約500 戸	約100 戸
住居	57dB以上の範囲	約15,400 戸	約15,800 戸
	滑走路増設等想定位置の範囲	0 校	0 校
学校	57dB以上の範囲	38 校	38 校
	滑走路増設等想定位置の範囲	0 施設	0 施設
病院	57dB以上の範囲	6 施設	5 施設



複数の計画案に係る候補地選定の考え方

C滑走路の位置

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》案1 - 2、案2とも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、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》更なる機能強化を進めるに当たっては、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N A A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。
《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。
《廃棄物等》伐採樹木量は案2の方が多い。
《温室効果ガス等》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、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、一方の案だけ意見数が多いということはない。



複数の計画案に係る候補地選定の考え方

B滑走路の延伸方向

- C滑走路は、B滑走路との一定の離隔を確保する必要



- B滑走路を北伸させる方がC滑走路位置は既存の空港に近くなる



- 空港南部の貴重な谷津環境の保全、伐採樹木量の軽減
 - 航空機の平均地上走行距離も若干短くなる
- 効率的な航空機運航、燃料消費量及びCO₂排出量の抑制

計画段階環境配慮書に対する意見と見解

（ 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の意見
並びに事業者の見解 ）



配慮書に対する千葉県知事の意見 その1

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。 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>(3) 本事業は、滑走路の延長およ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>



配慮書に対する千葉県知事の意見 その2

千葉県知事の意見	事業者の見解
<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>



配慮書に対する千葉県知事の意見 その3

千葉県知事の意見	事業者の見解
<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>



配慮書に対する千葉県知事の意見 その4

千葉県知事の意見	事業者の見解
<p>(2) 水質</p> <p>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</p> <p>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、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>



配慮書に対する千葉県知事の意見 その5

千葉県知事の意見	事業者の見解
<p>(4) 動植物及び生態系</p> <p>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</p> <p>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>



配慮書に対する千葉県知事の意見 その6

千葉県知事の意見	事業者の見解
<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>



配慮書に対する住民等の意見

住民等の意見

【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。

【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。

【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。正直うるさい。

環境影響評価の項目並びに 調査、予測及び評価の手法



環境影響評価項目 (工事の実施)

環境要素の区分		影響要因の区分	造成等の施工による一時的な影響	建設機械の稼働	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行
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				◎
振動	建設作業振動			◎	
	道路交通振動				◎
水質	土砂による水の濁り		◎		
水文環境	地下水位、水利用等		○		
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		○		
廃棄物等	建設工事に伴う副産物		◎		
温室効果ガス等	二酸化炭素等			□	□
放射線の量	放射線の量		—	—	—

網掛け：主務省令に基づく参考項目

◎印：主務省令に基づく参考項目のうち選定した項目

○印：千葉県環境影響評価技術指針を参考として選定した項目

□印：茨城県環境影響評価技術指針を参考として選定した項目

◇印：他の環境影響評価書の事例を参考として選定した項目

△印：本事業の特性や内陸空港という成田空港の立地の特性を踏まえて抽出した環境要素について選定した項目

×印：本事業の特性や内陸空港という成田空港の立地の特性、計画段階配慮書に対する意見、住民説明会での意見等を踏まえて抽出した環境要素について検討したが、選定しなかった項目

—印：主務省令に基づく参考項目のうち選定しなかった項目



環境影響評価項目 (土地又は工作物の存在及び供用)

		影響要因の区分			
環境要素の区分		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
大気質	窒素酸化物		◎	◎	◇
	浮遊粒子状物質		○	○	◇
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	道路交通振動				◇
水質	水の汚れ			◎	
水文環境	地下水位、水利用等	○			
地形及び地質	重要な地形及び地質	—			
光害		×			
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	◎		◇	
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	◎	△		
廃棄物等	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		○	○	

網掛け：主務省令に基づく参考項目

◎印：主務省令に基づく参考項目のうち選定した項目

○印：千葉県環境影響評価技術指針を参考として選定した項目

□印：茨城県環境影響評価技術指針を参考として選定した項目

◇印：他の環境影響評価書の事例を参考として選定した項目

△印：本事業の特性や内陸空港という成田空港の立地の特性を踏まえて抽出した環境要素について選定した項目

×印：本事業の特性や内陸空港という成田空港の立地の特性、計画段階配慮書に対する意見、住民説明会での意見等を踏まえて抽出した環境要素について検討したが、選定しなかった項目

—印：主務省令に基づく参考項目のうち選定しなかった項目



大気質 (対象事業実施区域からの影響)

窒素酸化物、浮遊粒子状物質

影響
要因

- ・【工事中】建設機械の稼働
- ・【供用時】航空機の運航
- ・【供用時】飛行場の施設の供用

予測
手法

- ・大気の拡散式（プルーム式及びパフ式）を用いた計算又は事例の引用による方法

粉じん等

影響
要因

- ・【工事中】造成等の施工による一時的な影響
- ・【工事中】建設機械の稼働

予測
手法

- ・事例の引用または解析





大気質 (周辺道路沿道での影響)

窒素酸化物、浮遊粒子状物質

影響
要因

- ・【工事中】資材及び機械の運搬に用いる車両の運行
- ・【供用時】飛行場を利用する車両のアクセス道路走行

予測
手法

- ・大気の拡散式（プルーム式及びパフ式）を用いた計算又は事例の引用による方法

粉じん等

影響
要因

- ・【工事中】資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

予測
手法

- ・事例の引用または解析





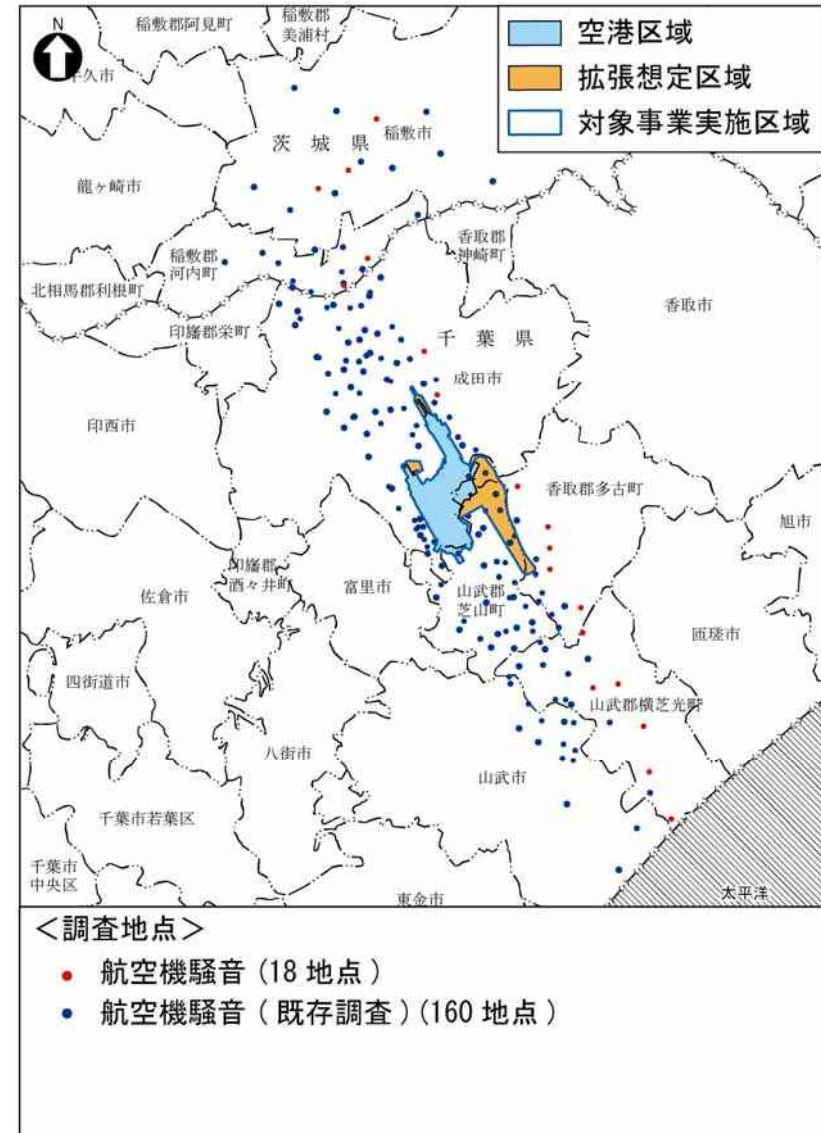
騒音 (航空機騒音)

影響
要因

・【供用時】航空機の運航

予測
手法

・「国土交通省モデル」により計算を行う方法





騒音・振動 (対象事業実施区域からの影響)

騒音

影響
要因

- ・【工事中】建設機械の稼働
- ・【供用時】飛行場の施設の供用

予測
手法

- ・音の伝搬理論に基づく予測式により計算

振動

影響
要因

- ・【工事中】建設機械の稼働

予測
手法

- ・振動レベルの80%レンジの上端値を予測するための式を用いた計算又は事例の引用





騒音・振動 (周辺道路沿道での影響)

騒音

影響要因

- ・【工事中】資材及び機械の運搬に用いる車両の運行
- ・【供用時】飛行場を利用する車両のアクセス道路走行

予測手法

- ・現況の等価騒音レベルに、車両の運行の影響を加味する手法による計算

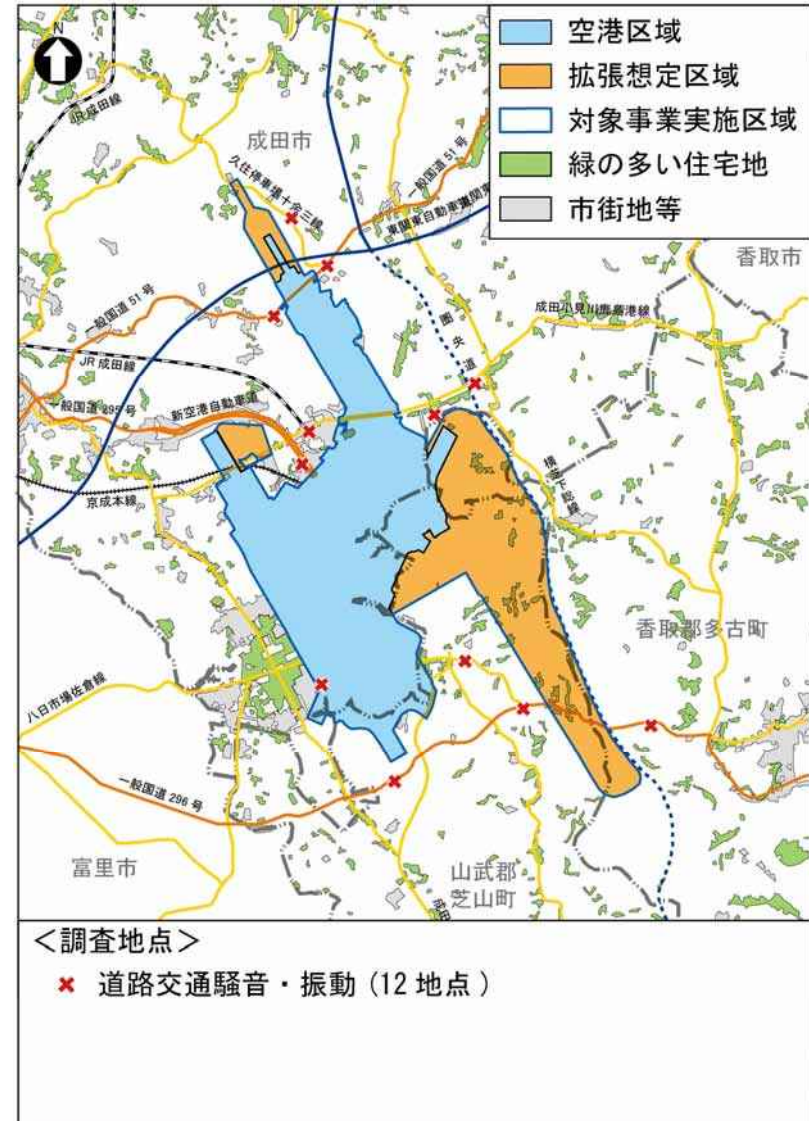
振動

影響要因

- ・【工事中】資材及び機械の運搬に用いる車両の運行
- ・【供用時】飛行場を利用する車両のアクセス道路走行

予測手法

- ・振動レベルの80%レンジの上端値を予測するための式を用いた計算又は事例の引用





低周波音

影響
要因

・【供用時】航空機の運航

予測
手法

・現地調査結果の解析及び音の伝搬理論に基づく予測計算式による方法

心理的
影響

生理的
影響





水質

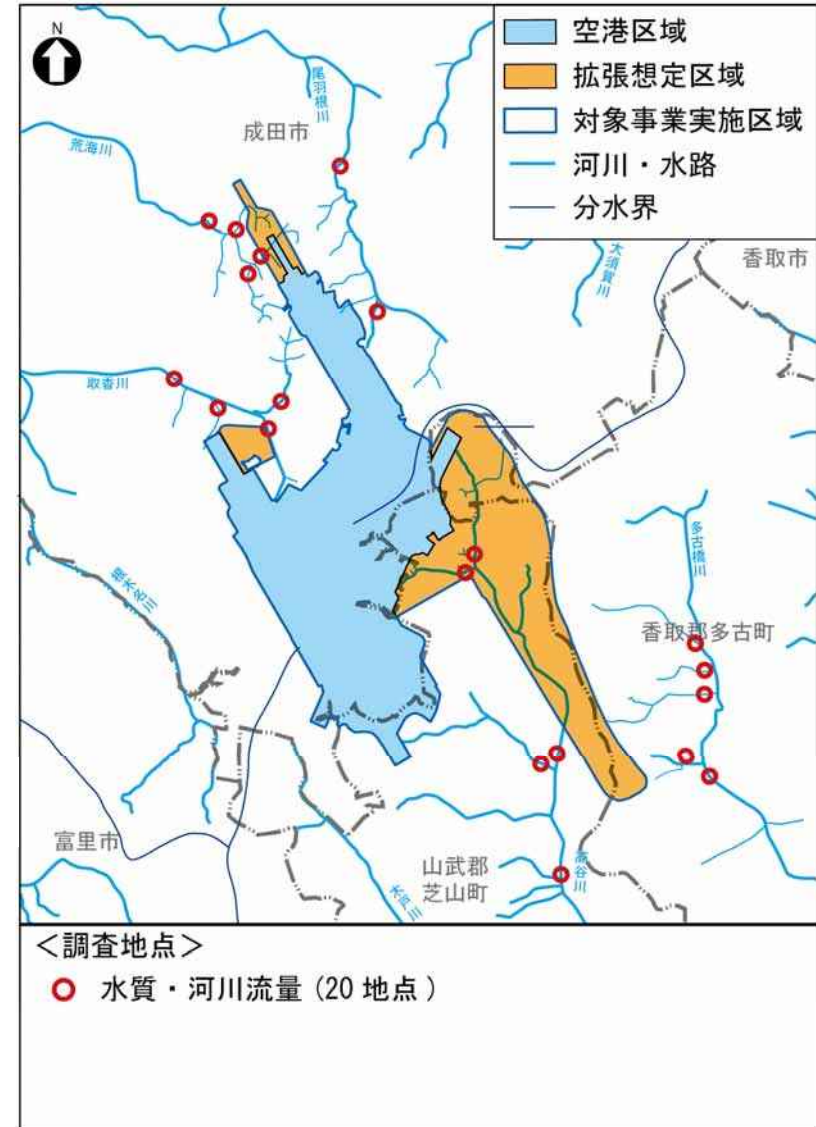
影響要因

- ・【工事中】造成等の施工による一時的な影響
- ・【供用時】飛行場の施設の供用

予測手法

- ・【工事中】物質の収支に関する計算、又は事例等の引用から浮遊物質質量（SS）の濃度を予測する方法
- ・【供用時】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による方法

防除氷剤の散布（ディアイシング作業）





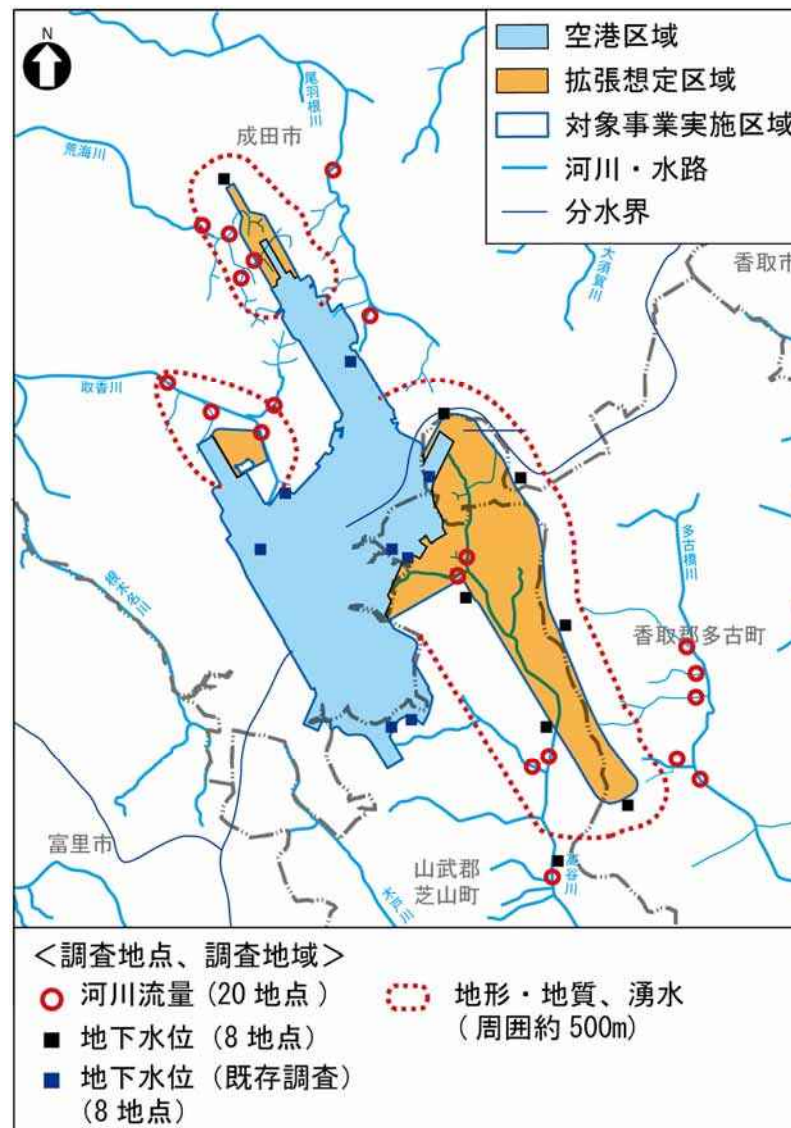
水文環境

影響要因

- ・【工事中】造成等の施工による一時的な影響
- ・【供用時】飛行場の存在

予測手法

- ・地下水位及び周辺河川の流量等の変化の程度を定性的及び定量的手法により予測する方法





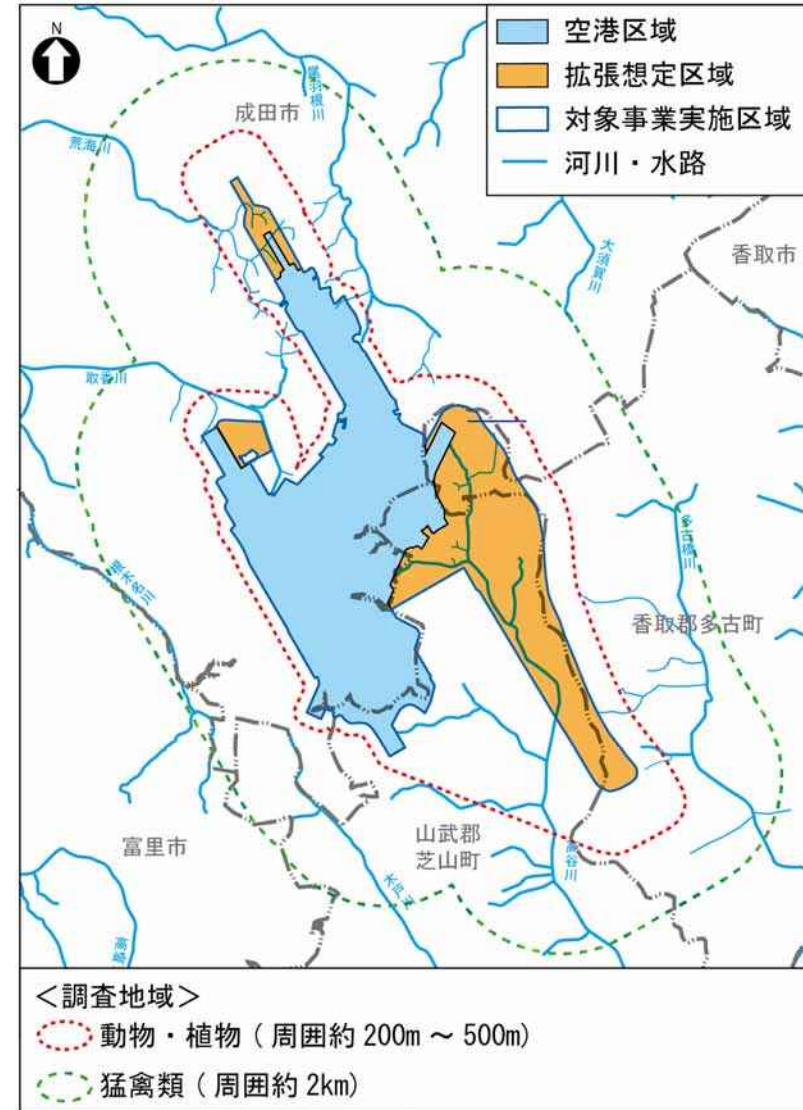
動物・植物・生態系

影響要因

- ・【工事中】造成等の施工による一時的な影響
- ・【供用時】飛行場の存在
- ・【供用時】飛行場の施設の供用

予測手法

- ・動物の重要な種及び注目すべき生息地、植物の重要な種及び群落、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による方法





動物 (バードストライク)

影響 要因	・【供用時】航空機の運航
予測 手法	・鳥類の重要な種及び注目すべき生息地について、渡りのルート、日常の行動、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による方法



景観

影響
要因

・【供用時】飛行場の存在

予測
手法

・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による方法とする。また、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する方法





人と自然との触れ合いの活動の場

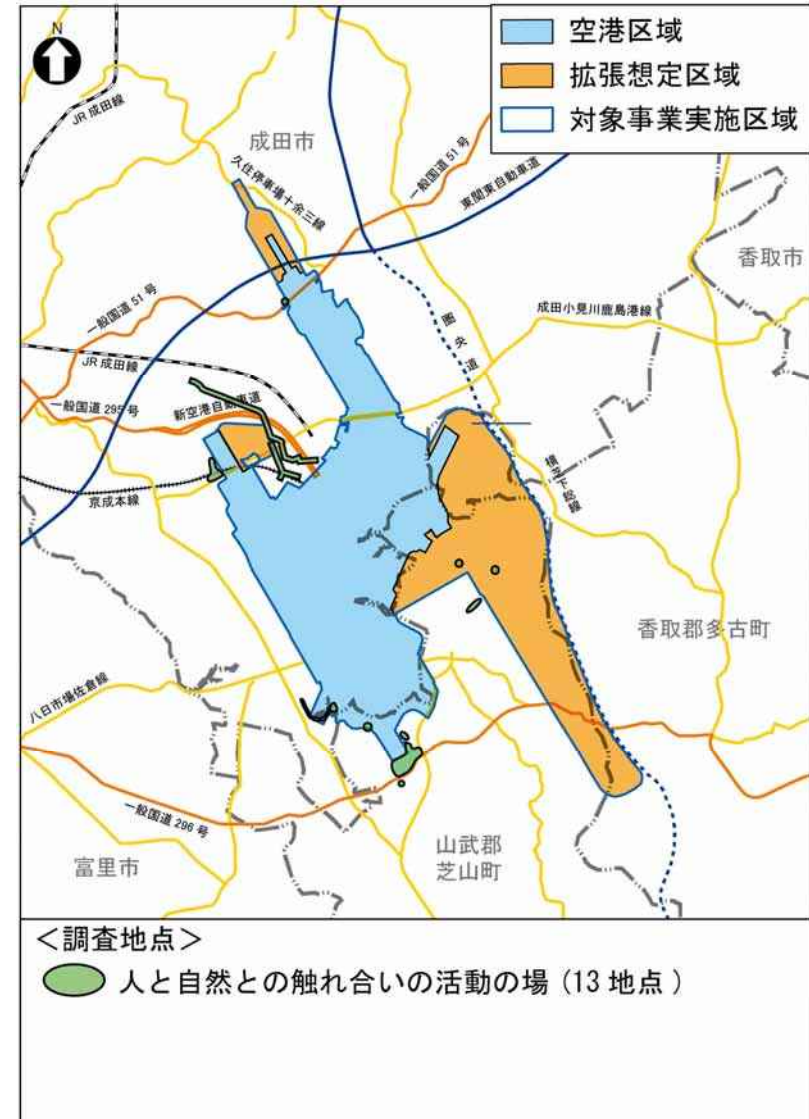
影響 要因

- ・【供用時】飛行場の存在
- ・【供用時】航空機の運航

予測 手法

- ・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による方法

※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（佐原我孫子自動車動線）」「マリンピア栗山川」「屋形海水浴場」の3地点についても調査を実施する。





廃棄物等

影響 要因	<ul style="list-style-type: none">・【工事中】造成等の施工による一時的な影響・【供用時】飛行場の施設の供用
予測 手法	<ul style="list-style-type: none">・建設工事に伴う建設副産物の種類ごとの発生状況の把握を行う方法・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を行う方法



温室効果ガス等

影響 要因

- ・【工事中】建設機械の稼動
- ・【工事中】資材及び機械の運搬に用いる車両の運行
- ・【供用時】航空機の運航
- ・【供用時】飛行場の施設の供用

予測 手法

- ・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する方法

