

成田空港の更なる機能強化 環境影響評価方法書  
 前回委員会及びその後に寄せられた質疑・意見に対する事業者の見解

平成 29 年 3 月 17 日  
 成田国際空港株式会社

No.	項目	細目	質疑・意見の概要	事業者の見解	備考
1	対象事業の内容	事業内容	(2月17日委員会での質疑・意見) スライド p39 の水文環境の調査について、拡張想定区域内に河川が含まれているが、現在流れている河川を潰して空港の敷地にするのか。	(2月17日委員会での回答) 拡張想定区域内に含まれる二級河川の高谷川については、現在、この取り扱いについて、千葉県河川部局と協議をしているところです。河川を残置した状況で空港整備は出来ないと考えておりますが、この取り扱いについては、今後の準備書で提示します。	
2	対象事業の内容	事業内容	(2月17日委員会での質疑・意見) 拡張想定区域は一部が谷津の谷底なので滑走路部分は嵩上げをしようと思うが、そのやり方を知りたい。土で埋め立ててしまうのか、構造物を用いるのか。景観という観点から、どのように見えるようになるのかが気になる。	(2月17日委員会での回答) 現段階では、土砂による埋め立てを検討しています。今後事業計画の詳細を検討していく際には、どのような見え方になるのか、景観についても検討を行っていきます。	
3	対象事業の内容	事業内容	(2月17日委員会での質疑・意見) 夜の滑走路やターミナル周辺の照明は、将来どうなるのか。	(2月17日委員会での回答) 現在滑走路以外については計画が定まっていますが、大部分が誘導路や駐機場等となる予定です。駐機場には安全基準があり一定の明るさを確保しなければなりません、住宅地との間に離隔を確保する、緩衝緑地を設ける等により、周辺地域への影響を緩和していきます。	
4	対象事業の内容	事業内容	<b>【3月7日現地視察での質疑・意見】</b> 滑走路の造成高さはどのくらいか。	<b>【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】</b> 現在の成田空港の標高は約 40m 程度となっておりますが、滑走路整備予定地の谷底平野（谷津）の標高は約 20m 前後となっており、その標高差は 20m 程度となっております。滑走路等の造成高さは現在検討中ですが新設する C 滑走路は主に谷津に盛土をして整備することになると考えていることから、航空機の走行の安全性を確保しつつ、なるべく土量バランスがとれるように検討していく予定です。	

No.	項目	細目	質疑・意見の概要	事業者の見解	備考
5	対象事業の内容	事業内容	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見】</b> 土砂の搬入量や搬入元は決まっているのか。</p>	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】</b> 造成の計画は現在検討中です。計画の検討では様々な事項を考慮する必要がありますが、できる限り盛土量と切土量が均衡し、土砂の外部からの搬入量ができるだけ少なくなるよう、土工量についても考慮します。</p>	
6	対象事業の内容	事業内容	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見】</b> 田んぼを埋め立てた際、沈下や強度的な問題はないのか。</p>	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】</b> 滑走路等を造成する際には、事前に土質調査を行いその状況を確認します。もし地盤が軟弱な場合には地盤改良等を行い、沈下等が生じないようにします。</p>	
7	対象事業の内容	事業内容	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見】</b> 従来は、成田は国際線、羽田は国内線という棲み分けがあったが、今は羽田も国際化され明確な違いは無くなっているように感じる。現在の棲み分けはどうなっているのか。</p>	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】</b> 羽田空港は国内線がメインの空港であり、国際線は国内線-国際線の乗継を含む日本発着需要や高需要ビジネス路線に対応しています。一方、成田空港は国際線がメインの空港であり、国際線-国際線の乗継を含むグローバル需要、LCC、貨物需要に対応しています。増大する首都圏の航空需要に対応するには、両空港の特性を最大限生かして首都圏空港としての空港機能を最大化することが必要不可欠と考えています。 なお、両空港の平成27年度の運用実績は、羽田空港は44.2万回/年、成田空港は23.5万回/年であり、うち国際線発着回数は、羽田空港は6.9万回/年、成田空港は18.4万回/年となっています。</p>	
8	対象事業の内容	事業内容	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見】</b> B滑走路を北伸し2,500m化する際に、3,500mにすることは検討しなかったのか。</p>	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】</b> B滑走路は、1966年に運輸大臣からNAAに指示された基本計画においては長さ約2,500mで整備することとされていましたが、地権者のご理解を得られなかったことにより整備が遅れ、2002年4月に長さ2,180mで暫定的に供用を開始しました。その後も地権者のご理解が得られる見通しが立たなかったため、本来の計画とは反対の北側に滑走路を延伸しその長さを2,500mとした経緯があります。この時点で基本計画より長い滑走路を整備することは検討しておりません。</p>	

No.	項目	細目	質疑・意見の概要	事業者の見解	備考
9	これまでの検討経緯	航空機騒音健康影響調査	(2月17日委員会での質疑・意見) スライド p17 のコンター図凡例について、騒音の音量と対策の仕方の関係は、法的に定まっているものなのか。 方法書 p3-15 では成田国際空港航空機騒音健康影響調査委員会の結果を示しているが、この結果と対策の整合性が不明である。	(2月17日委員会での回答) 航空機騒音に対する対策は、騒防法、騒特法において音量に基づき対策の方法が規定されています。 健康影響調査については、カーフェューの弾力的運用の導入に際して、住民の方々への影響を把握するため、実施しました。その結果、騒音暴露量と身体的影響との間に明確な関連性は認められなかったことから、新たな対策を実施するに至っておりません。	
10	これまでの検討経緯	航空機騒音健康影響調査	(2月17日委員会での質疑・意見) 成田国際空港航空機騒音健康影響調査については、規模も大きく、意義のある情報だと思う。この結果を踏まえて、今回行う騒音対策は妥当なものだと考えているのか。 また、健康被害とは、病的に診断が出された場合を言うのか。	(2月17日委員会での回答) 調査結果では騒音暴露量と身体的影響との間に明確な関連性は認められなかったことから、現在の対策は妥当なものと考えていますが、今後も空港の運用に大きな変化が生じるようなときには、同様の健康影響調査を行うつもりです。 健康被害という場合には、病的な身体的影響が出ているかどうかを指すものと考えます。	
11	これまでの検討経緯	運航可能時間	(2月17日委員会での質疑・意見) 成田空港は開港から時間が経っているので、病的な影響があった人は、既に引越せられていると思われるが、今後騒音の範囲が広がり、カーフェューの弾力的運用によって騒音の時間帯も増加するので、よりいっそう慎重な対応・検討を行ってほしい。	(2月17日委員会での回答) 今後も、慎重な対応・検討を行っていきます。	
12	これまでの検討経緯	騒音コンター	(2月17日委員会での質疑・意見) 騒音について、飛行機の同時離着陸の影響は考慮しているのか。	(2月17日委員会での回答) 50 万回時の騒音コンターの基となる仮想ダイヤには同時離着陸による時間当たりの発着処理能力も反映して作成することとしております。	
13	調査、予測及び評価の手法	騒音、低周波音、振動	(2月17日委員会での質疑・意見) 騒音の調査地点について、「騒音・振動」、「航空機騒音」、「超低周波音」の調査地点及びその数が示されているが、それぞれどのような考え方で地点を選定しているのか。	(2月17日委員会での回答) 航空機騒音については、NAA や周辺自治体が毎年、通年測定 99 地点と短期測定 66 地点で調査を実施しています。それ以外に設定した 18 地点の調査地点は C 滑走路の位置を考慮しています。また、B 滑走路の北伸に伴う将来の飛行高度を勘案し、茨城県側にも調査地点を設定しました。 環境騒音については、工事の騒音等による影響を把握するための地点であるため、集落の付近に設定しています。 道路交通騒音については、方法書 p8-32 に示すとおり、国道等の空港周辺の主要な道路に設定しています。	

No.	項目	細目	質疑・意見の概要	事業者の見解	備考
14	調査、予測及び評価の手法	騒音、低周波音、振動	(2月17日委員会での質疑・意見) 土砂の運搬は多いのか。	(2月17日委員会での回答) 事業計画は、盛土・切土の土量バランスができるだけ均衡するように検討していますが、土砂の移動は避けられないと考えています。工事用車両の具体的なルートや回数は現在計画中であるため回答できませんが、準備書以降には示して騒音等の予測を行います。	
15	調査、予測及び評価の手法	騒音	【3月7日現地視察での質疑・意見】 航空機騒音の通年測定のマイク高さは何mか。	【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】 通年測定地点では、「航空機騒音測定・評価マニュアル」(平成27年10月、環境省)に基づき、原則として地上4m(建物上に設置している測定局は屋上4m)にマイクロホンを設置しています。	
16	調査、予測及び評価の手法	水質	(2月17日委員会での質疑・意見) スライドp39の水質について、工事中は浮遊物質(SS)、供用時は生物化学的酸素要求量(BOD)を評価項目としているが、これ以外にもモニタリングを行うという認識で良いか。	(2月17日委員会での回答) 方法書p8-50に記載をしている内容ですが、国の技術指針に基づいて項目を選定しています。なお、現地調査ではSS、BOD以外に、予測に必要な項目として流量等を調査します。また、SSやBOD以外にも、水素イオン濃度(pH)や溶存酸素量(DO)等、環境基準が定められている項目は調査の中であわせて測定します。	
17	調査、予測及び評価の手法	水質	【3月7日現地視察での質疑・意見】 防除氷剤流出により、雨水処理を開始する数値基準はどの程度か。	【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】 第1・2・3旅客ターミナル地区及び貨物地区は、分岐ピットでの雨水排水管の自動切り替えにより、エプロン上に落下した防除氷剤を貯留池に回収できるよう整備しています。管路の切り替えは、TOC(全有機炭素)濃度が50mg/l以上の場合に自動で行われます。回収された防除氷剤廃液は、処理プラントで処理されます。 整備地区は、防除氷剤回収車(バキュームスイーパー)により防除氷剤廃液を回収し、処理プラントで処理しています。 なお、滞水池の水門は、主に航空機事故等により、汚濁の原因となる物質が混入した場合に閉じることを想定しています。	
18	調査、予測及び評価の手法	水質	【3月7日現地視察での質疑・意見】 空港区域の拡張にあたり、新たな滞水池は整備するのか。	【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】 事業計画は、滞水池の整備も含めて現在検討中ですが、防除氷剤の混入による有機物の濃度が高い雨水を河川に排水することがないように、現在の空港施設と同等の配慮を検討します。	

No.	項目	細目	質疑・意見の概要	事業者の見解	備考
19	調査、予測及び評価の手法	動物	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見】</b> C滑走路改変に対して谷津・台地等の代替環境はあるのか。類似環境にも猛禽類が分布するとしたら、各々がテリトリーを持っているので移る余地はないのではないかな。</p>	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】</b> 空港の東側に下総台地が広がっており、類似環境が続いています。代償の必要性が出てきた場合には、空いている場所を探す必要があると考えています。</p>	
20	調査、予測及び評価の手法	動物	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見】</b> C滑走路は両側を良好な谷津環境に囲まれる。滑走路を移動横断するものが出てきてバードストライクにあうのではないかな。</p>	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】</b> バードストライクについて予測するために現滑走路でバードストライク調査を実施します。調査は24時間実施します。</p>	
21	対象事業実施区域及びその周囲の概況	動物	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見】</b> バードストライク対策としてどのようなことを行っているのか。</p>	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】</b> 平成28年度では、原則として1日5回のバードパトロールを実施して鳥種の観察、空港外への追い出しや猟銃による駆除を行いました。特に夏季の早朝時間帯(6~9時)にはB滑走路直近に係員を常駐させ、煙火による鳥の追い払い等を行いました。また、鳥の飛来を防ぐため、定期的な草刈り(冬季以外に3回)や調整池上面のテグス張り等を行いました。その他に、DNA鑑定等による鳥種特定調査を実施しました。 なお、早朝時間帯のバードパトロールの強化は、その実施期間中の鳥衝突発生件数が前年と比べて減少したことから、ある程度の効果があったと考えられ、引き続き実施する予定です。</p>	
22	調査、予測及び評価の手法	生態系	<p>(2月17日委員会での質疑・意見) スライドp41 予測手法について、動物・植物については調査すると記載しているが、生態系にはその記載がない。生態系は動物・植物の全体的なシステムを示す話だが、その予測・評価は行うのか。</p>	<p>(2月17日委員会での回答) 方法書p8-75以降に記載しているとおり、生態系も予測・評価を行います。基本は動物・植物の調査結果を用いて、地域を特徴づける生態系を把握し、猛禽類等の注目種等を勘案して予測・評価します。</p>	
23	調査、予測及び評価の手法	廃棄物等	<p>(2月17日委員会での質疑・意見) 廃棄物について、発生量以外に何を評価するのか。 可能であれば、伐採樹木のチップ化等といったバイオマスの活用等の取り組みを積極的に行ってほしい。</p>	<p>(2月17日委員会での回答) 工事中については、方法書p8-85に示すとおり、千葉県建設リサイクル推進計画2016に示されるリサイクル率の目標値との比較などを行います。また、実施する取り組みを明らかにし、環境保全についての配慮を評価します。伐採樹木のチップ化等、バイオマスの活用についても考えます。 供用時については、旅客数が増えれば廃棄物量も増加しますが、1人あたりの発生量をどれだけ抑制できるか、取り組みを検討していきます。既設の廃棄物処理施設で廃棄物を適切に処理することが可能かということも勘案し、評価します。</p>	

No.	項目	細目	質疑・意見の概要	事業者の見解	備考
24	環境対策	その他	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見】</b> 揮発性有機化合物（VOC）と臭気は測定しているのか。</p>	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】</b> VOCについては年4回（4季）、24時間連続測定を7地点で実施しています。平成27年度調査結果では、評価基準等を超えた地点はありませんでした。 臭気については年4回（4季）、1日2回の試料採取を5地点で実施しています。平成27年度調査結果では、3地点で評価基準値を超過していますが、確認された異臭は自動車排ガス臭及び調理臭であり、航空機の運航に伴う異臭は確認されませんでした。（方法書 p7-62～64）</p>	
25	環境対策	その他	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見】</b> バスゲートの待合室にいる際、何らかの排気ガス（バス、航空機、GSE車両と思われる）により、気分が悪くなることもある。また、航空機の後方の座席に座った際も空気が悪いと感じ、離陸してある程度上昇するまで、それが続く。周辺住民に対する影響を把握するため空港周囲で測定することももちろん大事だが、空港利用者に対する空港内での大気質調査や大気質の改善も図ってほしい。</p>	<p><b>【3月7日現地視察での質疑・意見への回答】</b> NAAでは、バスゲートには、停車中のバスからの排気ガスを吸入する専用設備を設置しており、ダクトを経て屋上から排気することで、周辺の環境改善に努めています。ご指摘を踏まえ、お客さまに空港施設を快適にご利用いただけるよう、引き続き努めてまいります。</p>	