

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対する環境大臣意見

中部国際空港は、平成17年2月に供用開始した24時間利用可能な空港であり、深夜及び早朝においても国際貨物便が運航され、国際物流基地として機能強化が期待されている。一方、航空機の安全な運行を確保するため、深夜及び早朝発着の合間に滑走路のメンテナンス作業が必要であり、完全な24時間運用は実現できていない。また、供用開始から17年が経過し、アスファルト舗装の材料劣化により、近い将来舗装面を全面的に切削し再舗装する大規模補修が不可欠である。このような状況を踏まえ、「中部国際空港滑走路増設事業」（以下「本事業」という。）は、完全な24時間運用を実現し、「中部圏の産業のサプライチェーンの強化を図ること」及び「既存滑走路の大規模補修を運航停止することなく実施すること」を目的とし、中部国際空港株式会社（以下「本事業者」という。）が、中部国際空港の既存の敷地内に滑走路を増設するものである。

本事業の事業実施想定区域（以下「想定区域」という。）は、愛知県常滑市沖に位置する空港用地として造成された人工島であり、滑走路の増設について、現着陸帯内の緑地を改変し整備する案1及び既存の誘導路の一部を利用して整備する案2の2案を、環境面及び整備面から比較検討している。

本事業において、海域における工事等はない見込みであるが、想定区域及びその周辺海域が位置する伊勢湾は、過去、多くの干潟や浅海域の埋立が行われてきた閉鎖性海域であり、水質汚濁に係る環境基準を達成していない地域が存在するほか、毎年貧酸素水塊が発生している地域である。さらに、伊勢湾の中でも知多半島西側沿岸は、「生物多様性の観点から重要度の高い海域」（平成28年4月環境省）に抽出されている。

また、想定区域では、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成4年法律第75号。以下「種の保存法」という。）に基づく国内希少野生動植物種（以下「国内希少種」という。）に指定されているハヤブサのバードストライクが確認されている。

さらに、令和2年10月に「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すこと」を宣言したことを受け、地球温暖化対策計画（令和3年10月閣議決定）において、航空分野の脱炭素化に係る取組が位置づけられており、航空分野においても脱炭素化に向けた取組を進めていく必要がある。

本事業の実施は、完全な24時間運用の実現を目指すものであり、航空機の年間発着回数の増加が想定される。このため、航空機の発着回数の増加に伴い、航空機騒音、バードストライクの増加、温室効果ガスの排出量の増加等が懸念される。

以上を踏まえ、本事業者においては、中部国際空港を含む想定区域及びその周辺における適切な環境保全に向け、以下の措置を適切に講ずること。また、その措置の検討経緯及び内容については、方法書以降の図書に適切に記載すること。

1. 総論

(1) 適切な環境保全に向けた対象事業実施区域の設定及び事業計画の検討

ア 滑走路及び関連施設等（以下「事業設備等」という。）の構造・配置又は位置・規模（以下「配置等」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）～（iii）について、離隔確保等により本事業の実施に伴う影響を極力回避又は低減し、想定区域及びその周辺における適切な環境保全を図ること。

- （i）大気環境
- （ii）水環境
- （iii）動植物及び生態系

イ 環境影響評価手続を進めるに当たっては、社会状況の変化等に応じ、可能な範囲で航空需要予測を実施し、今後の環境影響評価に反映させること。また、オフピーク時間帯の活用等、現在の中部国際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や、中部国際空港 PI 推進協議会及び中部国際空港 PI 評価委員会による事業計画の検討状況等を踏まえ、環境保全上最適な計画となるよう、精査すること。

(2) 今後の手続における留意事項

ア 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配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。

イ 環境保全措置の検討に当たっては、環境影響の回避・低減を優先的に検討し、代償措置を優先的に検討することがないようにすること。

ウ 関係地方公共団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、中部国際空港 PI 推進協議会、中部国際空港 PI 評価委員会等における、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、公表していくこと。

2. 各論

(1) 航空機騒音

本事業の実施により完全な24時間運用が実現されることに伴い、離発着回数の増加、航空機のルート変更、深夜帯の利用増加等による航空機騒音の増加が懸念されるため、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、適切な環境保全措置を検討すること。

(2) 鳥類

想定区域において、種の保存法に基づく国内希少種に指定されているハヤブサのバードストライクが確認されており、本事業の実施により完全な24時間運用が実現されることに伴う離発着回数の増加等による追加的な影響が懸念される。

このため、専門家等からの助言を踏まえた適切な調査を実施し、本事業の実施

によるバードストライク等の鳥類に与える影響の予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、適切な環境保全措置を検討すること。

(3) 温室効果ガス

我が国は、令和2年10月に「2050年に、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すこと」を宣言した。また、地球温暖化対策計画では、中期目標として、「2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減を目指す。さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく」こととされるとともに、航空分野の脱炭素化に係る取組が位置づけられている。

企業間においても、企業に対して気候変動に対応した経営戦略の開示を求める取組（Task Force on Climate-related Financial Disclosures：TCFD）や脱炭素に向けた目標設定（Science Based Target：SBT や RE100）などを通じ、脱炭素経営に取り組む動きが国内外で拡大している。こうした動きと両輪で、脱炭素社会への移行や持続可能な経済社会づくりに向けた ESG 金融（環境（Environment）・社会（Social）・企業統治（Governance）といった要素を考慮する投融資）の拡大及び普及が進んでおり、我が国においても急速に拡大している。

このような状況を踏まえると、我が国の2050年までの脱炭素社会の実現に向け、航空分野の脱炭素化をより一層進めていく必要がある。具体的には、国土交通省が令和3年3月に立ち上げた「空港分野におけるCO2削減に関する検討会」及び「航空機運航分野におけるCO2削減に関する検討会」における議論や、本年6月に成立した改正航空法等を踏まえ、以下の事項に取り組むこと。

ア 空港管理者等からなる空港脱炭素化推進協議会を組織し、2050年までの脱炭素社会実現に資する、改正航空法等に基づく空港脱炭素化推進計画の作成を進めること。

イ 本事業の工事に伴う温室効果ガスの排出をできる限り削減するよう、工事における省エネルギー化の推進や再生可能エネルギーの利用等について、検討を進めること。

ウ 航空機の発着回数の増加に伴う温室効果ガスの排出量の増加が懸念されるため、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、温室効果ガス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温室効果ガスの排出量が大幅に削減されることが期待される持続可能な航空燃料（SAF）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。

エ 空港施設の既設設備の更なる省エネルギー化や最新の省エネルギー技術の導入等によりエネルギー使用量を最大限抑制し、再生可能エネルギーの導入を促進すること。特に、使用電力については、再生可能エネルギー発電設備の導入や再生可能エネルギー由来の電力を購入すること等により、脱炭素化を図ること。

オ 「エコ・エアポート」等の枠組を通じて空港関係事業者における脱炭素経営

への取組が促進されるよう、空港管理者として実行可能な措置を検討すること。

(4) 地域住民等への説明及び関係機関との連携

本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対し丁寧に説明すること。また、本事業の推進に当たっては、関係機関等と調整を十分に行い、方法書以降の環境影響評価手続を実施すること。