

北九州空港滑走路延長事業に係る環境影響評価書に対する環境大臣意見

北九州空港は、陸域から約3kmの海上の人工島（以下「空港島」という。）上に建設され、平成18年3月から供用を開始した24時間利用可能な海上空港である。製造業が集積した地域に立地し、大型貨物専用機の定期便を運航していることから、24時間空港の利点を活かした「九州・西中国の物流拠点空港」としての利用が期待されている。長距離国際大型貨物便が目的地に直接飛行するには、燃料を満載した機体が離陸できるよう3,000m級の長い滑走路が必要であるが、現在の滑走路長は2,500mであるため、長距離国際大型貨物便の就航機会を逸失している。このような状況を踏まえ、北九州空港滑走路延長事業（以下「本事業」という。）は、長距離国際大型貨物便の直行での運航を可能とするため、国土交通省大阪航空局及び国土交通省九州地方整備局（以下「本事業者」という。）が、北九州空港の既存の敷地内において滑走路長を現在の2,500mから3,000mに延長するものである。

本事業の実施により、将来の航空機の年間発着回数の増加が見込まれるが、航空機の運航による航空機騒音の将来予測では、空港が陸域から約3km離れた立地のため、空港周辺の陸域においては現状と同様に環境基準以下になると予測されている。

一方、本事業の対象事業実施区域及びその周辺には、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。）に指定されているチュウヒ、ハヤブサ等の希少猛禽類の飛翔が確認されているとともに、チュウヒの営巣が推定される場所も複数確認されている。また、本事業の実施に伴う改変区域はチュウヒの営巣が推定される場所と一部重複しており、土地の改変等によりチュウヒの生息環境の変化が避けられないため、工事等の実施に当たっては、土地の改変等によるチュウヒの生息や繁殖活動への影響を回避又は極力低減することが求められる。さらに、空港島及びその周辺を飛翔する鳥類に対しては、航空機の発着時にバードストライクの可能性があることから、バードストライクの発生をより低減するためのバードストライク対策を適切に実施することが重要である。

加えて、我が国は、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ており、航空政策については、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）に基づく「地球温暖化対策計画」（令和3年10月22日閣議決定）において、運輸部門の取組として航空分野の脱炭素化に係る取組が位置づけられている。北九州空港においては、空港管理者である国土交通省大阪航空局が、空港法（昭和31年法律第80号）に基づき、空港管理者等で構成される北九州空港脱炭素化推進協議会を令和5年2月に設置しており、空港脱炭素化推進計画策定の検討を進めるなど、空港の脱炭素化に向けて積極的に取り組んでおり、本事業も脱炭素化に資する事業とし、脱炭素化の取組をより一層進めることが重要である。

以上を踏まえ、本事業の実施に当たって、環境への影響が最小限となるよう、次の措置を適切に講じられたい。

1. 総論

事業実施に当たっては、以下の取組を行うこと。

(1) 関係機関等との連携及び地域住民等への説明について

本事業計画の今後の検討に当たっては、福岡県をはじめとした関係機関等と調整を十分に行うとともに、地域住民等に対し丁寧かつ十分な説明を行うこと。

(2) 事後調査等について

ア 事後調査等を適切に実施すること。また、その結果を踏まえ、必要に応じて、追加的な環境保全措置を適切に講じること。

イ 上記の追加的な環境保全措置の具体化に当たっては、措置の内容が十分なものとなるよう、これまでの調査結果及び専門家等の助言を踏まえて、客観的かつ科学的に検討すること。また、検討の過程やその対応方針等を公開し、透明性を確保すること。

ウ 事後調査により本事業による環境影響を分析し、判明した環境の状況に応じて講じる環境保全措置について、検討の過程、内容、効果及び不確実性の程度について報告書として取りまとめ、公表すること。また、必要に応じて環境監視を行い、その結果、環境保全措置を講じた場合にも、可能な限り報告書に取りまとめ、公表に努めること。

2. 各論

(1) 鳥類及び生態系

対象事業実施区域を含む空港島は公有水面埋立事業により造成された区域であるが、本事業者が行った現地調査では、対象事業実施区域において、種の保存法に基づく国内希少種であるチュウヒの営巣が推定される場所が複数確認されており、改変区域はチュウヒの営巣が推定される場所と一部重複しているため、工事等の実施に当たっては、土地の改変等によるチュウヒの生息や繁殖活動への影響を回避又は極力低減することが求められる。

また、対象事業実施区域及びその周辺には、チュウヒ、ハヤブサ等の希少猛禽類の飛翔が確認されており、航空機の発着時にバードストライクの可能性がある。本事業の実施に伴う航空機の発着回数は過去の最大回数から大きく増加しない計画であること及び航空機の着陸進入コースにおける鳥類の通過状況に大きな変化はないと予測していることから、バードストライクのリスクは現況と大きく変わらないと評価しているが、バードストライクの発生をより低減するため、空港島及びその周辺を飛翔する鳥類に対するバードストライク対策を適切に実施することが重要である。

このため、鳥類及び生態系への影響を回避又は極力低減する観点から、以下の措置を講じること。

ア 工事中における事後調査においてチュウヒの繁殖に係る行動が確認された場合、チュウヒの営巣地周辺の工事等の実施に当たっては、「チュウヒ保護の進め方」(平成28年環境省)を踏まえ、繁殖期における営巣地周辺の人や建設機器等の出入り、工事騒音及び振動によりチュウヒの繁殖に支障を及ぼさないよ

う、専門家等の助言を踏まえ、繁殖期のチュウヒの行動等に配慮した工事時期や工事期間の設定、営巣地からの距離を十分に確保した工事範囲の設定等の環境保全措置を講じること。特に、チュウヒが敏感になる造巣期、抱卵期及び巣内育雛期においては、営巣地周辺の工事を避ける等の環境保全措置を講じること。

イ 航空機によるバードストライクの発生をより低減するため、空港島内の定期巡回、爆音器等を活用し、特に、航空機の発着時において、空港島及びその周辺を飛翔する鳥類が滑走路周辺に進入しないよう対策を講じること。また、他の空港におけるバードストライク対策の情報収集を行い、より効果的な手法の導入を検討するなど、バードストライクの発生 of のさらなる低減に努めること。

(2) 温室効果ガス等

我が国は、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ており、国土交通省においても、2050年カーボンニュートラル実現を目指して取組を進めている。航空政策については、「地球温暖化対策計画」において、運輸部門の取組として航空分野の脱炭素化に係る取組が位置づけられていることに加え、国土交通省においては、航空法（昭和27年法律第231号）に基づく「航空脱炭素化推進基本方針」（令和4年12月国土交通省）を策定し、航空の脱炭素化の推進の意義及び目標に関する事項、空港管理者等が講ずべき措置に関する基本的な方針等を定めており、航空分野においても脱炭素化を推進する取組をより一層進め、本事業も脱炭素化に資する計画とすることが重要である。

このため、2050年カーボンニュートラル実現を目指し、「地球温暖化対策計画」、「航空脱炭素化推進基本方針」等を踏まえ、以下の事項に取り組むこと。

ア 空港管理者等により構成される北九州空港脱炭素化推進協議会（令和5年2月14日設置）において、2050年までの脱炭素社会実現に向けた、空港法に基づく空港脱炭素化推進計画を作成し、本計画を踏まえ、以下「イ」、「ウ」及び「エ」の取組を進めること。

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、工事における更なる省エネルギー化の推進や再生可能エネルギーの利用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い温室効果ガスの排出量が増加するため、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）の利用促進により、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、導入促進に資する取組を実施すること。

エ 飛行場の施設の供用に伴うエネルギー使用量を最大限抑制するため、空港建築施設の建替や増築時における高効率設備等の導入、航空灯火のLED化、空港車両のEV化、最新の省エネルギー技術の導入等の空港関連施設における更なる省エネルギー化を検討するとともに、再生可能エネルギーの導入についても検討すること。

オ 2050年カーボンニュートラルの達成に向け、「地球温暖化対策計画」、「パリ

協定に基づく成長戦略としての長期戦略」(令和3年10月22日閣議決定)、「航空脱炭素化推進基本方針」等の関連する計画や方針等の政策の進捗状況及び見直しの状況、今後の政策や技術の発展等を踏まえ事業に適切に反映し、将来的な脱炭素化に向け取組を進めること。