

**「中部国際空港代替滑走路事業に係る環境影響評価書」に対する環境大臣意見**

中部国際空港は、平成17年2月に供用開始された24時間運用可能な海上空港であり、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。一方で、航空機の安全な運航を確保するため、深夜及び早朝の時間帯の航空機の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19年が経過し、アスファルト舗装の材料劣化により、早期に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、中部国際空港代替滑走路事業（以下「本事業」という。）は、完全24時間運用の実現、現滑走路の大規模補修への対応、不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避等を目的とし、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の誘導路の1本を転用し、3,290mの滑走路を整備するものである。

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るが、事業実施後も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想定であることから、航空機の運航による航空機騒音については、空港周辺の陸域において、現状と同様に環境基準以下になると予測されている。

また、対象事業実施区域では、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。）に基づき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や、「環境省レッドリスト2020」（令和2年3月環境省）に絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコアジサシ等のバードストライクが確認されている。本事業者は、平成17年2月の開港以降、バードストライクを防ぐ様々な取組を継続して行っており、鳥衝突率（離着陸回数1万回あたりのバードストライク発生件数）は主要空港の中でも小さいが、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の発生をより低減するための対策を引き続き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、「地球温暖化対策計画」（令和3年10月閣議決定）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いる。また、本事業者は、令和32年度までに空港からの温室効果ガス排出について実質ゼロを目指す「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」（令和5年8月改定）を表明したほか、令和32年度までに新たな技術の活用などによりゼロカーボンを実現するとした「中部国際空港脱炭素化推進計画」を策定し、令和5年12月に国土交通大臣の認定を受けるなど、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、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) 環境監視について

ア 環境監視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ずること。

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からの助言を踏まえ、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。

## 2. 各論

### (1) 鳥類

対象事業実施区域において、種の保存法に基づき国内希少種に指定されているハヤブサや、「環境省レッドリスト2020」に絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているコアジサシ等のバードストライクが確認されているため、事業実施後も航空機の発着時にバードストライクが発生する可能性がある。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なるものの、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想定であることから、バードストライクが発生する可能性は大きく変化しないと評価しているが、発生頻度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、鳥類への影響を極力回避又は低減する観点から、空港関係者と連携し、空港島内の定期巡回、煙火、AI 技術等を活用し、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ずること。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や事例分析等を行い、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頻度のさらなる低減に努めること。

### (2) 温室効果ガス

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、航空法に基づく「航空脱炭素化推進基本方針」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いる。また、本事業者は、令和32年度までに空港からの温室効果ガス排出について実質ゼロを目指す「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」を表明したほか、令和32年度までに新たな

技術の活用などによりゼロカーボンを実現するとした「中部国際空港脱炭素化推進計画」を策定し、令和5年12月に国土交通大臣の認定を受けており、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。

このような状況を踏まえ、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。このため、2050年カーボンニュートラルを目指し、「地球温暖化対策計画」、「航空脱炭素化推進基本方針」、「中部国際空港脱炭素化推進計画」等を踏まえ、以下の事項に取り組むこと。

ア 本事業の工事に伴う温室効果ガスの排出量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更なる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。

イ 本事業実施後における温室効果ガスの排出量の増加が懸念されるため、温室効果ガス排出係数の小さい電力由来の地上動力装置（GPU）の使用・導入促進、航空灯火等のLED化、空港車両のEV・FCV化等により、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具体的な検討を行うとともに、航空会社等への積極的な働きかけや実績の把握に努めること。

ウ 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するとともに、再生可能エネルギーや蓄電池の導入を促進することで、空港全体の脱炭素化を図ること。

エ 「地球温暖化対策計画」、「航空脱炭素化推進基本方針」、「中部国際空港脱炭素化推進計画」等の関連する計画や方針等、脱炭素化に係る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させること。