

北九州空港滑走路延長事業に係る計画段階環境配慮書に対する環境大臣意見

「北九州空港滑走路延長事業」(以下、「本事業」という。)は、24時間利用可能な国管理空港である北九州空港において、長距離国際貨物機が直行での運航を可能とし、「九州・西中国の物流拠点空港」としての機能を強化することを目的として、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、北九州空港における既存の滑走路を延長するものである。

事業実施想定区域及びその周辺は、福岡県北九州市及び京都郡苅田町に位置しており、苅田沖土砂処分場及び新門司沖土砂処分場とし公有水面の埋立てが実施されている用地であるほか、現在の北九州空港の東側に接するかたちで、新門司沖土砂処分場(期)公有水面埋立事業が計画されている。

本配慮書では、滑走路の延長及び進入灯の整備について、海上に整備する滑走路北側延長案及び浚渫土砂の処分場を利用し、既に造成された空港島内に整備する滑走路南側延長案の2案を比較、環境面及び整備面から検討し、滑走路南側延長案をベースとすることとしている。

本事業の実施に伴い、航空機の年間発着回数の増加が見込まれる。このため、航空機の発着回数の増加に伴う温室効果ガスの排出、大気汚染物質の排出等による影響が懸念される。

事業実施想定区域及びその周辺は、瀬戸内海環境保全特別措置法(昭和48年法律第110号)に定める瀬戸内海に位置しており、「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」(環境省)に選定されている曾根干潟をはじめとして、大小の干潟が存在していることから、本事業の実施による滑走路の延長及びそれに伴う関連施設等の整備に当たり、水環境、動植物及び生態系への影響が懸念される。また、事業実施想定区域は公有水面埋立事業により造成された区域であるため、生息又は生育する動植物に係る十分な知見がない一方、造成地外周や法面等にはヨシ等の草本類が繁茂しており、本事業者が令和2年12月に実施した現地踏査においても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の飛翔が確認されていることから、本事業の実施に当たり、これらの区域における動植物の生息又は生育状況を詳細に調査する必要がある。

以上を踏まえ、本事業者においては、北九州空港を含む事業実施想定区域及びその周辺における環境保全の最適化に向け、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記載すること。

1. 総論

(1) 環境保全の最適化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(以下、「事業設備等」という。)の位置・規模又は構造・配置(以下、「位置等」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()~()について、本事業の実施に伴う影響を改変回避、離隔確保等により極力回避又は低減し、北九州空港を含む事業実施想定区域及びそ

の周辺における環境保全の最適化を図ること。

- () 水環境
- () 動植物及び生態系
- () 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況

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た航空需要予測の精度向上、オフピーク時間帯の活用等、現在の北九州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北九州空港滑走路延長事業環境影響評価技術検討委員会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位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、環境影響を回避又は低減させる措置を検討し、その結果を踏まえ、必要に応じ代替措置を検討すること。

ウ 地元自治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、北九州空港滑走路延長事業環境影響評価技術検討委員会の場等における、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) 大気質

本事業の実施に伴い窒素酸化物をはじめとした大気汚染物質の排出量の増加が懸念されるため、大気汚染物質の排出量の増加について、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、燃費効率の良い最新鋭機材の導入促進、地上動力装置（GPU）の使用率向上等により、大気汚染物質の排出量を最大限抑制すること。

(2) 水環境

事業実施想定区域及びその周辺は、瀬戸内海に位置しており、土地改変に伴い発生する土砂等による水環境等への影響が懸念されることから、今後、本事業の実施に伴う水環境への影響を把握するための調査、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。

(3) 動植物及び生態系

事業実施想定区域は、苅田沖土砂処分場及び新門司沖土砂処分場として公有水面埋立事業により形成された土地であり、当該区域における動植物の生息又は生

育状況については、十分な知見がなく、本事業者が令和2年12月に実施した現地踏査においては、種の保存法に基づく国内希少種に指定されているチュウヒの飛翔が確認されている。また、事業実施想定区域の周辺には、「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」(環境省)に選定されている曽根干潟をはじめとして、大小の干潟が存在している。このため、本事業の実施に伴う事業実施想定区域及びその周辺に生息・生育する重要な動物又は生態系への影響を回避又は極力低減するため、今後、専門家等からの意見を踏まえ、事業実施想定区域及びその周辺の動植物の生息又は生育状況を詳細に調査し、その結果に基づき、適切な環境保全措置を検討すること。

(4) 温室効果ガス

第203回国会における内閣総理大臣所信表明演説(令和2年10月26日)において、「我が国は、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、令和2年10月30日に開催された地球温暖化対策推進本部において、全閣僚に対して、それぞれの所掌分野の排出削減策、脱炭素技術の開発や実装、グリーンファイナンス促進、関連規制の改革などを検討するとともに、一丸となって地球温暖化対策計画や「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」等(以下、「地球温暖化対策計画等」という。)の見直しを加速するよう指示がなされたところである。

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、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・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、地球温暖化対策計画等の見直しや、航空政策全体の脱炭素化に向けた取組の検討状況を注視しつつ、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」における議論を踏まえ、我が国の2050年までの脱炭素社会の実現に向けて、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。

イ 航空機の発着回数の増加に伴う二酸化炭素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、二酸化炭素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二酸化炭素の排出量が大幅に削減されることが期待される代替航空燃料については、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。

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。

エ 「エコ・エアポート」等の枠組を通じて空港利用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。

(5) 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。