

成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価準備書

(平成30年5月18日諮問)

論点整理

| | | |
|--------|----------------------------|----------|
| 1～6 | 対象事業の目的及び内容等 | p. 2～7 |
| 7 | 対象事業実施区域及びその周囲の概況 | p. 8～10 |
| 8 | 環境影響評価項目並びに調査、予測及び評価の手法 | p. 11～12 |
| 9 | 方法書に対する住民、地方公共団体の意見、事業者の見解 | p. 13～20 |
| 10 | 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 | |
| 10. 1. | 予測の前提 | p. 21～22 |
| 2. | 大気質 | p. 23～26 |
| 3. | 騒音 | p. 27～31 |
| 4. | 低周波音 | p. 32 |
| 5. | 振動 | p. 33～34 |
| 6. | 水質 | p. 35～37 |
| 7. | 水文環境 | p. 38～39 |
| 8. | 動物 | p. 40～43 |
| 9. | 植物 | p. 44 |
| 10. | 生態系 | p. 45 |
| 11. | 景観 | p. 46 |
| 12. | 人と自然との触れ合いの活動の場 | p. 47 |
| 13. | 廃棄物等 | p. 48 |
| 14. | 温室効果ガス等 | p. 48 |
| 15. | 専門家等による技術的助言 | p. 48 |
| 11 | 環境保全措置 | p. 49～50 |
| 12～14 | 事後調査等 | p. 50 |

<修正履歴>

平成30年8月17日 第1版（委員指摘事項、住民意見、市町意見）

平成30年9月21日 第2版（委員指摘事項、住民意見、市町意見）

※ 当該資料は、検討の途中段階における論点を整理したものであり、今後の検討状況によって、内容に変更が生じる可能性があります。

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|--|---|------------------------------|--|----|----|---------------|-------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|------------------------------|-------|---|--------|-----------|--|
| 第1分冊 | <p>1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地</p> <p>1.1. 事業者の名称 成田国際空港株式会社</p> <p>1.2. 代表者の氏名 代表取締役社長 夏目 誠</p> <p>1.3. 主たる事務所の所在地 千葉県成田市成田国際空港内</p> <p>2. 対象事業の目的及び内容</p> <p>2.1. 対象事業の目的</p> <p>2.2. 対象事業の内容</p> | <p>【事業概要】</p> <p>(1) 事業者の名称：成田国際空港株式会社</p> <p>(2) 事業の種類 ・ 滑走路の新設を伴う飛行場 及びその施設の変更の事業 ・ 滑走路の延長を伴う飛行場 及びその施設の変更の事業</p> <p>(3) 事業の規模 滑走路の新設 3,500m (C 滑走路) 滑走路の延長 延長前 2,500m (B 滑走路) 延長後 3,500m</p> <p>(4) 事業実施区域 成田市、多古町、芝山町</p> <p>(5) 関係地域 成田市、多古町、芝山町、山武市、横芝光町、茨城県稲敷市、河内町 (50万回時、環境基準 Lden57dB の範囲が及ぶ市町)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2-1 | <p>2.2.1. 対象事業の種類</p> <ul style="list-style-type: none"> 滑走路の新設を伴う飛行場 及びその施設の変更の事業 滑走路の延長を伴う飛行場 及びその施設の変更の事業 <p>2.2.2. 対象事業が実施されるべき区域の位置</p> <ul style="list-style-type: none"> 成田市、多古町、芝山町のうち、 図 2.2-1 に示す区域 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2-4 | <p>2.2.3. 対象事業の規模</p> <ul style="list-style-type: none"> 新設する滑走路 (C 滑走路) 滑走路の長さ 3,500m 延長する滑走路 (B 滑走路) 延長前の滑走路の長さ 2,500m 延長後の滑走路の長さ 3,500m <p>表 2.2-1 滑走路の長さ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">滑走路</th> <th colspan="2">滑走路の長さ</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>現在</th> <th>将来 (事業実施後)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A 滑走路</td> <td>4,000m</td> <td>4,000m</td> <td>・ 変更なし</td> </tr> <tr> <td>B 滑走路</td> <td>2,500m</td> <td>3,500m</td> <td>・ 延長する滑走路 ・ 北側に 1,000m 延長</td> </tr> <tr> <td>C 滑走路</td> <td>—</td> <td>3,500m</td> <td>・ 新設する滑走路</td> </tr> </tbody> </table> | 滑走路 | 滑走路の長さ | | 備考 | 現在 | 将来 (事業実施後) | A 滑走路 | 4,000m | 4,000m | ・ 変更なし | B 滑走路 | 2,500m | 3,500m | ・ 延長する滑走路 ・ 北側に 1,000m 延長 | C 滑走路 | — | 3,500m | ・ 新設する滑走路 | |
| 滑走路 | 滑走路の長さ | | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 現在 | 将来 (事業実施後) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 滑走路 | 4,000m | 4,000m | ・ 変更なし | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 滑走路 | 2,500m | 3,500m | ・ 延長する滑走路 ・ 北側に 1,000m 延長 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C 滑走路 | — | 3,500m | ・ 新設する滑走路 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

2-5

2.2.4. 対象事業の工事計画の概要

(1) 工事計画の概要
 ・工事は原則として昼間工事とするが、B滑走路延長部は現在運用している滑走路に隣接しており航空機の運航に支障するおそれがあるため、航空機の離着陸が行われない夜間に工事を行うことを想定した。

2-6

(2) 工事工程
 ・工事工程は表 2.2-2 に示すとおりであり、約3年半の工事期間を見込む。

2.2.5. 対象事業に係る飛行場及びその施設の区域の位置

2.2.6. 飛行場の利用を予定する航空機の種類及び数

2.3. その他の対象事業に関連する事項

2.3.1. 対象事業に係る区域の面積

2-10

表 2.3-1 対象事業に係る区域の面積

表 2.3-1 対象事業に係る区域の面積

| 区分 | 面積 | 備考 |
|------------|------------|--------------------------------|
| 空港区域 | 約 1,400 ha | 航空法に基づく空港敷地範囲（既申請範囲）は約 1,200ha |
| 新たに空港となる区域 | 約 1,000 ha | |
| 関連する工事等区域 | 約 200 ha | 関連する工事、制限表面に抵触する樹木を含む範囲の面積 |

【事業特性】

・工事期間は約3年半を見込んでいること。

【事業特性】

・本事業は、新たに空港となる区域が約 1,000ha、また関連する工事等区域が約 200ha と広大な範囲を改変するものであり、また大規模な埋立てを伴うことから、環境への影響が懸念されること。

2-11

2.3.2. 滑走路別の年間発着回数

表 2.3-2 滑走路の年間発着回数

表 2.3-2 滑走路の年間発着回数

| 滑走路 | 現在 (2016年度) | | 将来 (発着回数 50万回時) | | |
|-------|----------------|----------------|--------------------|-------|-------|
| | 発着回数 | 南風運用時 北風運用時 | 発着回数 | 南風運用時 | 北風運用時 |
| A 滑走路 | 約 14.8 万回 | 出発／到着 | 約 17 万回 | 出発／到着 | 出発／到着 |
| B 滑走路 | 約 9.8 万回 | 出発／到着 | 約 17 万回 | 到着のみ | 出発のみ |
| C 滑走路 | — | — | 約 17 万回 | 出発のみ | 到着のみ |
| 計 | 約 24.6 万回 | | 50 万回 | | |

【事業特性】

・本事業による滑走路の新設等により、年間発着枠 50 万回を有する空港になること。〈方法書と同じ〉

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|------|---|--|
| 3-14 | <p>3. これまでの検討経緯</p> <p>3.1. 成田空港の課題と機能強化に向けた国の検討</p> <p>3.2. 国及び自治体による協議会の開催</p> <p>3.3. 四者協議会の開催</p> <p>四者協議会は、以下四者により構成</p> <p>1 国土交通省 2 千葉県</p> <p>3 成田空港圏自治体連絡協議会(9市町)</p> <p>4 成田国際空港株式会社</p> | |
| 3-31 | <p>3.3.4. 2016年(平成28年)9月27日開催時の協議内容</p> <p>表3.3-5 滑走路の配置の考え方</p> <p>①B滑走路を北側へ延伸。</p> <p>②B滑走路の進入復行区域が、C滑走路と重複しないようにする。</p> <p>③C滑走路とB滑走路の間隔については、エプロン等の諸施設の配置上、なるべく遠ざけることが望ましい。</p> <p>④圏央道の整備計画と整合を図る。</p> | |
| 3-56 | <p>3.3.6. 2018年(平成30年)3月13日開催時の協議内容</p> <p>4) 夜間飛行制限の緩和について</p> | |
| 3-63 | <p>【C滑走路供用までの当面の間】</p> <p>・A滑走路において、先行して追加の防音工事等環境対策を講じつつ、運用時間を1時間延長して6時から0時までとする。</p> <p>(p.10.1.2-19) 2) 空港運用時間</p> <p>・現況推計では、成田空港の運用時間は6時00分～23時00分とした。</p> <p>・将来予測では、成田空港の運用時間は5時00分～0時30分としているが、地上走行等に要する時間を考慮し、0時00分～0時30分はダイヤを設定していない。</p> | <p>【事業特性】</p> <p>・将来予測に当たっては、航空機の運航回数を1年間当たり50万回とし、空港運用時間を5時から0時30分としていること。</p> <p>また、夜間飛行制限の緩和として、C滑走路供用までの当面の間は、A滑走路において、先行して運用時間を1時間延長して6時から0時までとしていること。</p> |
| 3-83 | <p>・国、千葉県、空港周辺9市町、NAAの四者は、国・NAAから提案のあった第3滑走路の増設等を含めた成田空港の更なる機能強化策について、実施することを合意し、確認書を締結した。</p> | |

3.4. 住民等への説明の状況
3.5. 計画段階における環境の保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

3-91

表 3.5-1 計画段階配慮事項の総合評価

環境面において最も留意すべき騒音（航空機騒音）は、空港処理能力は両案とも30万回から50万回へ増加するため、A滑走路を含め全体的に騒音影響は増加する。更に、C滑走路の整備が想定される位置と既存の滑走路の位置との関係から、現在の騒音影響に対して、案1-2では主に東方向に、案2では主に南北方向に増加領域が生じるが、両案とも騒音の増加領域には集落が存在し、その多寡に著しい差はないと考える。

その他の項目は、案1-2では、動物、植物、生態系、廃棄物等の項目について、案2より影響が小さくなる可能性がある。一方で、案2では、水質、温室効果ガス等の項目について、案1-2より影響が小さくなる可能性がある。水文環境については、案ごとに影響の内容が異なるため、いずれかの案が影響が小さくなるという評価は困難である。

また、関連する調査項目は、案1-2では、文化財の項目について、案2より影響が小さくなる可能性がある。飛行コースについては、空港近傍を除き案ごとの大きな差はない。

環境影響は案ごとに違いがあるが、いずれの案においても各項目に示した環境配慮を適切に実施することにより、重大な影響の回避又は低減が図られると考える。

3-93

表 3.5-3 案ごとの航空機騒音の影響面積及び配慮が特に必要な施設や住居の数の変化の程度

| 項目 | 現況 | 案1-2 | | 案2 | | |
|---------|----------------------------|---------|----------|----------|----------|----------|
| | | 現況との差 | 現況との差 | 現況との差 | 現況との差 | |
| 面積 (ha) | L _{den} 57dB以上の範囲 | 10,975 | 21,501 | 10,757 | 21,349 | 10,654 |
| | L _{den} 62dB以上の範囲 | 3,585 | 8,076 | 4,605 | 7,914 | 4,436 |
| 住居 (戸) | 滑走路増設等想定位置の範囲 | - | 約 500 | - | 約 100 | - |
| | L _{den} 57dB以上の範囲 | 約 5,100 | 約 15,400 | 約 10,300 | 約 15,800 | 約 10,700 |
| | L _{den} 62dB以上の範囲 | 約 200 | 約 2,700 | 約 2,500 | 約 3,100 | 約 2,900 |
| 学校 (校) | 滑走路増設等想定位置の範囲 | - | 0 | - | 0 | - |
| | L _{den} 57dB以上の範囲 | 15 | 38 | 23 | 38 | 23 |
| | L _{den} 62dB以上の範囲 | 0 | 5 | 5 | 2 | 2 |
| 病院 (施設) | 滑走路増設等想定位置の範囲 | - | 0 | - | 0 | - |
| | L _{den} 57dB以上の範囲 | 2 | 6 | 4 | 5 | 3 |
| | L _{den} 62dB以上の範囲 | 1 | 1 | 0 | 0 | -1 |

※網掛けは、項目毎に案1-2及び案2の値を比べた際の、値が小さい案を示す。なお、両案とも値が同じ項目は、網掛けはしていない。
 ※航空機騒音の影響が及ぶと想定される範囲の面積について、現況との差は増加する範囲の面積を示しているため、表に示す値での計算値とは一致しない。
 ※航空機騒音の影響が及ぶと想定される範囲の面積について、海上にかかる部分は含めていない。
 ※滑走路増設等想定位置の範囲は、配慮書で示した楕円の範囲を対象とした（図 3.5-1 参照）。

3-95

図 3.5-1 事業実施想定区域及び滑走路増設等想定位置
(案1-2)(案2)を图示

3-96

3.5.2. 複数の計画案に係る環境影響の比較の結果

・第3滑走路を新設する位置は案2、B滑走路の延伸方向は北側とする案を前提とし、2016年9月の四者協議会において具体的な案を提示し、地域住民への説明とさらに具体的な検討作業を進めることなどの確認書を締結した。

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|------|--|--------------------------------------|
| 4-16 | <p>4. NAA が推進している環境対策</p> <p>4.1. 周辺環境への取り組み</p> <p>(3) 水質保全</p> <p>2) <u>ディアイシング対策</u> →</p> <p>・NAAでは、エプロン上に落下した防除氷剤を回収している。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、<u>エプロン上に落下した防除氷剤を貯留池（ラグーン）に回収</u>できるよう整備している。</p> <p>・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、<u>回収された防除氷剤廃液を含んだ水はディアイシング廃液処理施設に送られ浄化処理</u>される。また整備地区は、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、ディアイシング廃液処理施設で浄化処理している。</p> <p>防除氷剤：主成分プロピレングリコール（人体には無害、河川で有機汚濁）</p> <p>処理能力 200m³/日</p> <p>処理量 年実績約1千m³～約6千m³</p> <p><u>現在、処理水は全量空港内再利用</u></p> | 10.6. 水質 の頁参照 |
| 4-20 | <p>(4) 自然環境保全 2) 自然公園の整備</p> <p>—<u>グリーンポート エコ・アグリパーク</u> →</p> <p>・空港の南側（芝山町岩山地区）の「芝山水辺の里」に隣接する17ha（東京ドーム約4個分）のNAA所有地を活用して、<u>ありのままの自然を活かした体験型自然公園「グリーンポート エコ・アグリパーク」</u>を2007年に開園した。</p> <p>・アグリパークは、北総地域を代表する谷津地形を持ち、変化に富んだ環境となっており、多くの昆虫類をはじめ多種多様な動植物が生息している。</p> <p>4.2. 資源循環への取り組み</p> <p>4.3. 気候変動への取り組み</p> <p>4.4. 環境マネジメント</p> <p>4.5. 成田空港周辺環境対策体系図等</p> | 10.8 動物 10.9 植物 10.10 生態系 の頁参照 |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|-----|---|-------|
| | <p>5. 計画段階配慮事項ごとに調査、予測及び評価の結果をとりまとめたもの</p> <p>5.1. 計画段階配慮事項の選定</p> <p>5.2. 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の手法</p> <p>5.3. 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の結果</p> <p>5.4. 総合評価</p> <p>6. 計画段階環境配慮書に対する住民等の意見の概要及び地方公共団体の長、国土交通大臣の意見並びに事業者の見解</p> <p>6.1. 計画段階環境配慮書に対する住民等の意見の概要及び事業者の見解</p> <p>6.2. 計画段階環境配慮書に対する地方公共団体の長の意見及び事業者の見解</p> <p>6.3. 計画段階環境配慮書に対する国土交通大臣の意見及び事業者の見解</p> | |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|-------|--|--|
| 7-1 | <p>7. 対象事業実施区域及びその周囲の概況</p> <p>・調査は、主に千葉県成田市、多古町、芝山町のうち、図 7-1 に示す範囲を対象とした。ただし、広域的に把握すべき項目については、主に図 7-2 に示す茨城県稲敷市、河内町、千葉県成田市、山武市、多古町、芝山町、横芝光町を対象とした。注) 注) 環境要素のうち、特に広範囲に及ぶと考えられる航空機騒音の影響を鑑み、年間発着容量 50 万回の予測騒音コンターで環境基準 Lden57dB の範囲が及ぶ市町を調査対象としている。</p> | |
| 7-32 | <p>7.1. 自然的状況</p> <p>7.1.1. 気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境の状況</p> <p>(3) 騒音</p> <p>1) 航空機騒音</p> <p>・環境基準評価対象地点 92 局のうち 57 局において環境基準を達成している。環境基準を達成していない地点があるが、空港周辺においてはそれが達成された場合と同等の屋内環境が保持されるよう、環境基準が求めている騒音対策を実施している。</p> | <p>【地域特性】</p> <p>・事業実施区域及びその周辺は、航空機騒音に係る環境基準の地域類型指定がされた地域であり、現状においても環境基準未達成の地点が多数存在していること。＜方法書と同じ＞</p> <p>【事業特性】</p> <p>・本事業の実施により、騒防法及び騒特法に基づく騒音区域の範囲が拡大すること。</p> |
| 7-34 | <p>図 7.1.1-15(2) 航空機騒音に係る地域類型指定状況</p> | <p>【その他】</p> <p>・航空機騒音に係る地域類型指定状況（準備書図 7.1.1-15(2)）について、Ⅱ類型の指定状況に誤り（過不足）があるので確認すること。</p> <p>⇒指導</p> |
| 7-112 | <p>7.1.2. 水象、水質、水底の底質その他の水に係る環境の状況</p> <p>7.1.3. 土壌及び地盤の状況</p> <p>7.1.4. 地形及び地質の状況</p> <p>(1) 地形</p> <p>・対象事業実施区域及びその周囲における地形は、図 7.1.4-1 に示す通り、<u>下総台地とそれを侵食して残る台地斜面及び谷底平野から構成されている</u>。台地の標高は 40m 前後であり、台地を侵食して形成された谷底平野（谷津）の標高が 20～25m であるので、台地斜面は概ね 15～20m の標高差を有する。</p> | <p>【地域特性】</p> <p>・事業実施区域及びその周辺は、下総台地とそれを侵食して形成された谷底平野（谷津）から構成され、周辺河川の水源地及び地下水涵養域であること。＜方法書と同じ＞</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <p>7-120 7-133 7-164 7-180 7-194</p> | <p>7.1.5. 動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況 (1) 動物の状況 イ. 重要な種 ウ. 猛禽類 (2) 植物の状況 イ. 重要な種 ウ. 植生 I. 重要な群落 (3) 生態系の状況</p> | <p>【地域特性】 ・事業実施区域及びその周辺は、猛禽類をはじめ希少な動植物の生息が確認されるなど、良好な自然環境が残されていること。 <方法書と同じ></p> |
| <p>7-202</p> | <p>7.1.6. 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況 (2) 人と自然との触れ合いの活動の場 表 7.1.6-1 人と自然との触れ合いの活動の場</p> | <p>【地域特性】 ・事業実施区域及びその周辺には、三里塚さくらの丘や芝山湧水の里など、人と自然との触れ合いの活動の場が多数あること。 <配慮書と同じ></p> |
| | <p>7.1.7. 一般環境中の空間放射線量の状況</p> | |
| | <p>7.2. 社会的状況 7.2.1. 人口及び産業の状況 7.2.2. 土地利用の状況</p> | |
| <p>7-215</p> | <p>(1) 土地利用 ・対象事業実施区域及びその周囲の市町では、<u>田や畑、山林が占める面積が比較的大きい。</u></p> | <p>【地域特性】 ・事業実施区域及びその周辺は、山林が多く残り、谷津田を利用する農業が盛んに行われ、多様な環境を有する地域であること。</p> |
| <p>7-217</p> | <p>・<u>成田空港周辺は森林地域や農業地域、農用地区域に指定されている。</u></p> | |
| | <p>7.2.3. 河川、湖沼の利用並びに地下水の利用の状況 7.2.4. 交通の状況 7.2.5. 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況</p> | |
| <p>7-228</p> | <p>(1) 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置 ・学校等として、幼稚園が 26、小学校が 64、中学校が 26、高等学校が 11、保育所が 53 ある。 ・福祉施設として、老人福祉施設が 75、障害者福祉施設が 49、児童福祉施設が 28 ある。病院、診療所が 17、図書館等が 29 ある。</p> | <p>【地域特性】 ・事業実施区域及びその周辺には、学校や病院等の施設や集落等も存在すること。 <配慮書と同じ></p> |

| | | |
|-------|---|--|
| 7-244 | <p>(2)住宅の配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・成田空港の西側、成田市三里塚にまとまった市街地が形成されているほか、古くからの農村集落が散在している。 <p>7.2.6. 水道及び下水道の整備の状況</p> <p>7.2.7. 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況</p> | |
| 7-248 | <p>表 7.2.7-1(1) 環境の保全を目的として法令等により指定された地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・騒防法 指定地域（図は 7-258） 河内町、成田市、富里市、山武市、多古町、芝山町、横芝光町 ・騒特法 指定地域（図は 7-260） 成田市、山武市、多古町、芝山町、横芝光町 | <p>【地域特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施区域及びその周辺は、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」等により、建築物の防音対策などが行われていること。＜配慮書と同じ＞ <p>【事業特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、騒防法及び騒特法に基づく騒音区域の範囲が拡大すること。＜再掲 p. 8＞ |
| 7-286 | <p>表 7.2.7-29 文化財一覧</p> <p>③芝山町指定 普賢院の槇の木</p> | |
| 7-288 | <p>図 7.2.7-9 文化財位置図</p> <p>③については、対象事業実施区域内に位置する。</p> | |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|------------------------|----------------|-----------|--------|--------|-----------|---------------|-----------|----------------|--|--|-----------|---------|-----------|--------|--------|-----------|---------------|-----------|--|------|-----|-------|---|---|--|---|---|---|------|---|---|--|--|--|--|---------|--|---|---|--|---|---|---|----|--------|--|---|--|--|--|--|--|--------|--|--|---|--|--|--|---|-------|--|--|--|--|---|--|--|----|---------------------|--------|--|---|--|--|---|--|--------|--|--|---|--|--|--|---------|--|--|--|--|--|---|-----|----|-----------|---|--|--|--|--|--|------|--|--|--|--|--|---|--|------|-----------|---|--|--|---|--|--|--|---------------|--------------|-----------|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|----|----------------|---|--|--|---|---|---|----|----------|---|--|--|---|--|---|-----|-------------|---|--|--|---|--|---|---|----|------------------------|--|--|--|---|--|--|-----------------|--------------------|--|--|--|---|---|--|-------------------------------|------|------------|---|--|--|--|--|--|---------|-----------------|--|--|--|--|--|---|-----------------------------------|-------|--------|--|---|---|--|---|---|-------|---|---|---|--|--|--|--|
| 8-2 | <p>8. 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法</p> <p>8.1. 環境影響評価の項目の選定</p> <table border="1" data-bbox="300 421 1364 1646"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">環境要素の区分</th> <th colspan="3">影響要因の区分</th> <th colspan="3">工事の実施</th> <th colspan="3">土地又は工作物の存在及び供用</th> </tr> <tr> <th>造成等の施工による</th> <th>建設機械の稼働</th> <th>資材及び機械の運搬</th> <th>飛行場の存在</th> <th>航空機の運航</th> <th>飛行場の施設の供用</th> <th>飛行場の施設を利用する車両</th> <th>のアクセス道路踏行</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="15">環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素</td> <td rowspan="6">大気環境</td> <td rowspan="3">大気質</td> <td>空素酸化物</td> <td>◎</td> <td>◎</td> <td></td> <td>◎</td> <td>◎</td> <td>◇</td> </tr> <tr> <td>粉じん等</td> <td>◎</td> <td>◎</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質</td> <td></td> <td>○</td> <td>○</td> <td></td> <td>○</td> <td>○</td> <td>◇</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">騒音</td> <td>建設作業騒音</td> <td></td> <td>◎</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>道路交通騒音</td> <td></td> <td></td> <td>◎</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>◇</td> </tr> <tr> <td>航空機騒音</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>◎</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">振動</td> <td rowspan="3">低周波音^{注1)}</td> <td>建設作業振動</td> <td></td> <td>◎</td> <td></td> <td></td> <td>○</td> <td></td> </tr> <tr> <td>道路交通振動</td> <td></td> <td></td> <td>◎</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>空港内作業騒音</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>△</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">水環境</td> <td rowspan="2">水質</td> <td>土砂による水の濁り</td> <td>◎</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>水の汚れ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>◎</td> </tr> <tr> <td></td> <td>水文環境</td> <td>地下水位、水利用等</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td>○</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td rowspan="2">土壌に係る環境その他の環境</td> <td rowspan="2">地形及び地質 光害</td> <td>重要な地形及び地質</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>×</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素</td> <td>動物</td> <td>重要な種及び注目すべき生息地</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td>◎</td> <td>◇</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>植物</td> <td>重要な種及び群落</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td>◎</td> <td></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>生態系</td> <td>地域を特徴づける生態系</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td>◎</td> <td></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素</td> <td>景観</td> <td>主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>◎</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>人と自然との触れ合いの活動の場</td> <td>主要な人と自然との触れ合いの活動の場</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>◎</td> <td>△</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素</td> <td>廃棄物等</td> <td>建設工事に伴う副産物</td> <td>◎</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>温室効果ガス等</td> <td>飛行場の施設の供用に伴う廃棄物</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">一般環境中の放射性物質について調査、予測及び評価されるべき環境要素</td> <td rowspan="2">放射線の量</td> <td>二酸化炭素等</td> <td></td> <td>□</td> <td>□</td> <td></td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>放射線の量</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>←準備書で追加された項目</p> | 環境要素の区分 | | 影響要因の区分 | | | 工事の実施 | | | 土地又は工作物の存在及び供用 | | | 造成等の施工による | 建設機械の稼働 | 資材及び機械の運搬 | 飛行場の存在 | 航空機の運航 | 飛行場の施設の供用 | 飛行場の施設を利用する車両 | のアクセス道路踏行 | 環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素 | 大気環境 | 大気質 | 空素酸化物 | ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | ◇ | 粉じん等 | ◎ | ◎ | | | | | 浮遊粒子状物質 | | ○ | ○ | | ○ | ○ | ◇ | 騒音 | 建設作業騒音 | | ◎ | | | | | | 道路交通騒音 | | | ◎ | | | | ◇ | 航空機騒音 | | | | | ◎ | | | 振動 | 低周波音 ^{注1)} | 建設作業振動 | | ◎ | | | ○ | | 道路交通振動 | | | ◎ | | | | 空港内作業騒音 | | | | | | △ | 水環境 | 水質 | 土砂による水の濁り | ◎ | | | | | | 水の汚れ | | | | | | ◎ | | 水文環境 | 地下水位、水利用等 | ○ | | | ○ | | | | 土壌に係る環境その他の環境 | 地形及び地質 光害 | 重要な地形及び地質 | | | | × | | | | | | | | 生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素 | 動物 | 重要な種及び注目すべき生息地 | ○ | | | ◎ | ◇ | ○ | 植物 | 重要な種及び群落 | ○ | | | ◎ | | ○ | 生態系 | 地域を特徴づける生態系 | ○ | | | ◎ | | ○ | 人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素 | 景観 | 主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観 | | | | ◎ | | | 人と自然との触れ合いの活動の場 | 主要な人と自然との触れ合いの活動の場 | | | | ◎ | △ | | 環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素 | 廃棄物等 | 建設工事に伴う副産物 | ◎ | | | | | | 温室効果ガス等 | 飛行場の施設の供用に伴う廃棄物 | | | | | | ○ | 一般環境中の放射性物質について調査、予測及び評価されるべき環境要素 | 放射線の量 | 二酸化炭素等 | | □ | □ | | ○ | ○ | 放射線の量 | - | - | - | | | | |
| 環境要素の区分 | | | | 影響要因の区分 | | | 工事の実施 | | | 土地又は工作物の存在及び供用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 造成等の施工による | 建設機械の稼働 | 資材及び機械の運搬 | 飛行場の存在 | 航空機の運航 | 飛行場の施設の供用 | 飛行場の施設を利用する車両 | のアクセス道路踏行 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素 | 大気環境 | 大気質 | 空素酸化物 | ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | ◇ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 粉じん等 | ◎ | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 浮遊粒子状物質 | | ○ | ○ | | ○ | ○ | ◇ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 騒音 | 建設作業騒音 | | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 道路交通騒音 | | | ◎ | | | | ◇ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 航空機騒音 | | | | | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 振動 | 低周波音 ^{注1)} | 建設作業振動 | | ◎ | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 道路交通振動 | | | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 空港内作業騒音 | | | | | | △ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 水環境 | 水質 | 土砂による水の濁り | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 水の汚れ | | | | | | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 水文環境 | 地下水位、水利用等 | ○ | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 土壌に係る環境その他の環境 | 地形及び地質 光害 | 重要な地形及び地質 | | | | × | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素 | 動物 | 重要な種及び注目すべき生息地 | ○ | | | ◎ | ◇ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 植物 | | 重要な種及び群落 | ○ | | | ◎ | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 生態系 | | 地域を特徴づける生態系 | ○ | | | ◎ | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素 | 景観 | 主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観 | | | | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 人と自然との触れ合いの活動の場 | 主要な人と自然との触れ合いの活動の場 | | | | ◎ | △ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素 | 廃棄物等 | 建設工事に伴う副産物 | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 温室効果ガス等 | 飛行場の施設の供用に伴う廃棄物 | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 一般環境中の放射性物質について調査、予測及び評価されるべき環境要素 | 放射線の量 | 二酸化炭素等 | | □ | □ | | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 放射線の量 | - | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8-8 | <p>・方法書からの変更点：「飛行場の施設の供用」における「植物」を項目追加 →動物と同様、飛行場の施設の供用に伴う防除氷剤の使用により、<u>雨水排水の放流先河川に生育する重要な種及び群落に影響を及ぼす可能性が考えられることから、その影響を評価するため選定する。</u></p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|------|---|---|
| 8-17 | <p>8.2. 調査、予測及び評価の手法</p> <p>表 8.2.1-3(2) 大気質（窒素酸化物及び浮遊粒子状物質：航空機の運航、飛行場の施設の供用）</p> <p>・方法書では、「<u>圏央道に近接する予測地点では、圏央道からの影響も考慮する。</u>」としていたが、異なる事業間での同一水準での予測精度を確保することが難しいことから、<u>圏央道の影響は記載しないこととした。</u></p> | <p>【全般】</p> <p>・工事の実施に当たっては、近接する圏央道等の周辺工事の状況を把握するとともに、本事業との大気質、騒音、振動等への複合的な影響について検討し、環境への影響のおそれがあるときは、建設機械や資材等運搬車両が集中しないよう関係機関と調整を行うなど、環境への負荷をできる限り回避し、又は低減を図ること。</p> <p>⇒答申1（2）</p> |
| 8-38 | <p>表 8.2.2-5 騒音（空港内作業騒音：飛行場の施設の供用）</p> <p>・方法書では、「<u>圏央道に近接する予測地点では、圏央道からの影響も考慮する。</u>」としていたが、現時点で想定している施設配置によれば、<u>空港内作業騒音の影響は圏央道近接地点以外で出現すると見込まれることから、圏央道の影響は記載しないこととした。</u></p> | |
| 8-59 | <p>表 8.2.6-1(1) 水文環境（造成等の施工による一時的な影響）</p> <p>・方法書時点から、<u>地下水質の状況についての調査に係る記述が追加されている。</u></p> | |
| 8-63 | <p>表 8.2.6-2(1) 水文環境（飛行場の存在）</p> <p>・方法書時点から、<u>地下水質の状況についての調査に係る記述が追加されている。</u></p> | |
| 8-71 | <p>表 8.2.7-3 動物（航空機の運航）</p> <p>・方法書時点から、<u>オオヒシクイについての調査に係る記述が追加されている。</u></p> | |
| 8-89 | <p>8.3. 専門家等による技術的助言</p> <p>表 8.3-1(1) 技術的助言の内容 （分野）騒音工学 （項目）大気質、騒音 （内容）圏央道とC滑走路が近接しているため、本環境影響評価においては、C滑走路周辺集落に対する圏央道の供用による影響を考慮することを検討すること。</p> | |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|-----|---|-------|
| 9-1 | <p>9. 環境影響評価方法書に対する住民等の意見の概要及び地方公共団体の長の意見並びに事業者の見解</p> <p>9.1. 環境影響評価方法書に対する住民等の意見の概要及び事業者の見解</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民等意見については、14 項目 ・ 主に事業反対の意見 ■ 事業計画（目的等） <ul style="list-style-type: none"> 1 反対（騒音） 2 反対（計画） 3 反対（計画が杜撰） 4 要望（空港と都心アクセスの向上） ■ 騒音（夜間飛行制限の緩和） <ul style="list-style-type: none"> 5 反対（運用時間の変更） 6 反対（運用時間の変更） 7 反対（補償を要求） 8 反対（運用時間の変更） 9 要望（健康調査の実施） ■ 騒音（航空機騒音） <ul style="list-style-type: none"> 10 要望（飛行経路を広範囲に） 11 反対（騒音） ■ 騒音（航空機騒音対策） <ul style="list-style-type: none"> 12 質問（防音効果） ■ その他 <ul style="list-style-type: none"> 13 要望（図書の見やすさ） 14 意見（騒音により地域が悪いイメージになっている） | |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|------|---|-------|
| 9-11 | <p>9.2. 環境影響評価方法書に対する地方公共団体の長の意見及び事業者の見解</p> <p>9.2.1. 千葉県知事意見及び事業者の見解</p> <p>1. 総括的事項</p> <p>事業計画の詳細を明らかにし、環境への影響を精査した上で、適切に環境影響評価を実施すること。</p> <p>また、事業計画の詳細の検討に当たっては、環境に配慮した先進事例も参考に、事業実施による環境への負荷をできる限り回避し、又は低減する計画とすること。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>項目ごとに環境への影響がより大きくなる状況を想定して予測・評価を実施するため、項目に応じて前提条件や事業内容の詳細を明示する等、適切に環境影響評価を実施いたしました。</p> <p>また、事業については、環境に配慮した先進事例も参考に、事業実施による環境への負荷をできる限り回避し、又は低減する計画となるよう努めます。</p> | |
| 9-11 | <p>2. 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法</p> <p>(1) 全般</p> <p>① 環境影響評価の実施に当たっては、環境影響評価項目を適切に選定し、最新の知見を基に、調査、予測及び評価を定量的に行うとともに、具体的な環境保全措置の検討を行うこと。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>環境影響評価の実施に当たっては、環境影響評価項目を適切に選定し、最新の知見を基に、調査、予測及び評価を可能な限り定量的に行うとともに、具体的な環境保全措置の検討を行いました。</p> | |

| | | |
|------|---|---|
| 9-11 | <p>② 本事業の実施に伴い、<u>旅客量や貨物取扱量が増加することから、周辺道路の交通量の増加及び交通流の変化を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</u></p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では、周辺道路の交通量の増加及び交通流の変化を明らかにするため、参考資料「1. 補足検討資料 1.1. 将来交通量の推計方法」に示す手法に基づき、成田空港周辺における<u>発着回数50万回時の将来交通量を推計</u>しました。アクセス車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測において、この将来交通量を用いて予測しました。</p> | <p>【その他】</p> <p>・評価書においては予測の前提とした<u>について</u>、将来道路網並びに将来拡張されるターミナルビル及び貨物地区それぞれに接続する道路を明らかにすること。併せて、旅客量や貨物取扱量増加による交通量及び交通流の変化についても分かりやすく示すこと。 ⇒指導</p> |
| 9-11 | <p>③ 本事業の実施に伴い、土砂による谷底平野(谷津)の埋立工事や河川の付工事、飛行場施設の存在及び供用による影響が懸念されることから、<u>埋立方法や土砂搬入量、付替位置等の詳細を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</u></p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では、造成方法や土砂搬入量、高谷川に代わる水路の整備位置等の詳細を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。造成方法等の施工内容や土砂の搬出入量、高谷川流域に整備する水路位置等は、「第10章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.1. 工事の実施」及び「同 10.1.2. 飛行場の存在及び供用」に記載しました。</p> | |
| 9-11 | <p>(2)大気質</p> <p>① 空港施設工事や埋立工事等においては、資材や土砂等の運搬車両の運行による影響が懸念されることから、当該車両の運行台数及び運行経路等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では、資材や土砂等の運搬車両</p> | <p>【全般】</p> <p>・工事の実施に当たっては、近接する圏央道等の周辺工事の状況を把握するとともに、本事業との大気質、騒音、振動等への複合的な影響について検討し、環境への影響のおそれがあるときは、建設機械や資材等運搬車両が集中しないよう関係機関と調整を行うなど、環境への負荷をできる限り回避し、又は低減を図ること。</p> <p><再掲 p.12> ⇒答申1(2)</p> |

| | | |
|------|--|--|
| | <p>の運行台数及び運行経路等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。資材等運搬車両の運行台数及び走行ルート等は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.1. 工事の実施」に記載しました。</p> | |
| 9-11 | <p>② 航空機及び空港施設から発生する大気汚染物質について、空間分布を含めた排出諸元を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では、航空機や空港施設、飛行場関連車両等から発生する大気汚染物質について、空間分布を含めた排出諸元を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。排出諸元は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.2. 大気質 10.2.3. 航空機の運航、飛行場の施設の供用による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質 (2) 予測」に記載しました。</p> | |
| 9-12 | <p>(3) 航空機騒音及び低周波音</p> <p>将来の飛行ルートや航空機の種類、運航時間、地上騒音源の種類及び位置等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では、将来の飛行ルートや航空機の種類、運航時間、地上騒音源の種類及び位置等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。将来の飛行ルートや航空機の種類、運航時間については、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.2. 飛行場の存在及び供用」に記載しました。また、地上騒音源の種類及び位置については、「10.3 騒音 10.3.4. 航空機の運航による航空機騒音 (2) 予測」に記載しました。</p> | |

| | | |
|------|---|---|
| 9-12 | <p>(4) 道路交通騒音及び道路交通振動</p> <p>空港施設工事や埋立工事等においては、資材や土砂等の運行車両の運行による影響が懸念されることから、当該車両の運行台数及び運行経路等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では、資材や土砂等の運搬車両の運行台数及び運行経路等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。資材等運搬車両の運行台数及び運行経路等は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.1. 工事の実施」に記載しました。</p> | <p>【全般】</p> <p>・工事の実施に当たっては、近接する圏央道等の周辺工事の状況を把握するとともに、本事業との大気質、騒音、振動等への複合的な影響について検討し、環境への影響のおそれがあるときは、建設機械や資材等運搬車両が集中しないよう関係機関と調整を行うなど、環境への負荷をできる限り回避し、又は低減を図ること。</p> <p><再掲 p. 12> ⇒答申 1 (2)</p> |
| 9-12 | <p>(5) 水文環境</p> <p>地下水並びに周辺河川の水量及び水質について、谷底平野（谷津）の埋立方法や土砂搬入量等、高谷川の付替位置や付替後の流量等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では、地下水並びに周辺河川の水量及び水質について、谷底平野（谷津）の造成方法や土砂搬入量等、高谷川流域に整備する水路の位置や付替後の流量等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。造成方法等の施工内容や土砂の搬出入量、高谷川流域に整備する水路位置等は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.1 工事の実施」及び「同 10.1.2 飛行場の存在及び供用」に記載しました。</p> | <p>【水文環境】</p> <p>・水文環境に係る地下水並びに周辺河川の水質に対する予測及び評価について、準備書で示されていないことから、方法書に対する千葉県知事意見を踏まえ、評価書において改めて示すこと。とともに、事後調査を実施すること。なお、事後調査の項目は、「地下水の水質汚濁に係る環境基準」（平成 9 年 3 月 13 日 環境庁告示第 10 号）及び「水質汚濁に係る環境基準」（昭和 46 年 12 月 28 日 環境庁告示第 59 号）に定められた項目とすること。 ⇒答申 5 (5)</p> |
| 9-12 | <p>(6) 水質</p> <p>空港施設からの生活排水並びに雨水排水の水質、排水経路及び排水量を明らかにした上で、放流先河川において、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。その際には、<u>下流の水利用への影響も十分考慮すること。</u></p> | |

| | | |
|------|--|--|
| | <p>また、高谷川の付替工事後の水文環境を踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では、空港施設からの生活排水並びに雨水排水の水質、排水経路及び排水量を明らかにした上で、放流先河川において、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。空港施設からの生活排水並びに雨水排水の水質、排水経路及び排水量は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.2 飛行場の存在及び供用 (4) 排水計画」及び「同 10.6. 水質 10.6.2. 飛行場の施設の供用による水の汚れ」に記載しました。また、下流の水利用への影響や、高谷川流域の水路整備後の水文環境を踏まえた調査、予測及び評価を行いました。</p> | |
| 9-12 | <p>(7) 動植物及び生態系</p> <p>① 予測に当たっては、客観的な評価が得られるよう可能な限り定量的に行うとともに、必要に応じて、事業実施区域及び、<u>その周辺で行われている調査結果を活用し、</u>専門家の助言を受けること。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>予測に当たっては、客観的な評価が得られるよう可能な限り定量的に行いました。また、有識者へのヒアリングを行い、助言を求めました。</p> | |
| 9-12 | <p>② 事業実施区域及びその周辺において、オオタカ等の猛禽類の繁殖活動が確認された場合には、「猛禽類保護の進め方」(環境省 平成 24 年 12 月)を参考として、原則として 2 営巣期 1 年半以上の調査を実施し、生息状況を把握すること。また、代償措置の検討の可能性も踏まえ、必要な調査地域を設定すること。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>事業実施区域及びその周辺において、</p> | |

| | | |
|-------------|---|--|
| <p>9-13</p> | <p>「猛禽類保護の進め方」(環境省 平成 24 年 12 月)に従い、2014 年(平成 26 年)以降毎年調査を実施しており、2 営業期以上の調査を実施しています。調査では猛禽類の繁殖活動が確認されています。また、代償措置の検討の可能性も踏まえ、専門家の指導のもと必要な調査地域を設定しました。</p> <p>(8) 景観</p> <p>事業実施区域及びその周辺には、既存集落が点在していることから、同集落からの見え方(景観)について、谷底平野(谷津)の埋立高さや形状を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では、事業実施区域及びその周辺の既存集落からの見え方(景観)について、谷底平野(谷津)の造成の高さや形状を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。新たに空港となる区域の造成高さや形状は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.2 飛行場の存在及び供用 (1)新たに空港となる区域の整備計画」に記載しました。</p> | |
| <p>9-13</p> | <p>(9) 人と自然との触れ合いの活動の場</p> <p>谷底平野(谷津)の埋立てによる影響が懸念されることから、埋立高さや形状、供用後のアクセス特性を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では造成高さや形状、供用後のアクセス特性を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。新たに空港となる区域の造成高さや形状は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.2 飛行場の存在及び供用 (1)新たに空港となる区域の整備計画」に</p> | |

| | | |
|-------------|--|--|
| <p>9-13</p> | <p>記載しました。また、人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセス特性は、「同 10.12. 人と自然との触れ合いの活動の場」に記載しました。</p> <p>(10) 廃棄物等</p> <p>工事実施時及び供用時における廃棄物等の発生量等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>(事業者の見解)</p> <p>準備書では、工事実施時及び供用時における廃棄物等の発生量等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。工事実施時及び供用時の廃棄物等の発生量は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.13. 廃棄物等」で予測結果として記載しました。</p> | |
| <p>9-14</p> | <p>9.2.1. 茨城県知事意見及び事業者の見解</p> | |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|---|---|--|
| <p>第2分冊</p> <p>10.1.1-21</p> <p>10.1.1-23</p> | <p>10. 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果</p> <p>10.1. 予測の前提</p> <p>10.1.1. 工事の実施</p> <p>(2) 施工内容</p> <p>4) 関連する工事</p> <p>イ. 東関東自動車道仮切回し</p> <p>・ B滑走路の延長部と交差する東関東自動車道は、仮線を設けて切回しを行いながら、交差部分にトンネルを構築する。仮線は現道の北側に設置し、東関東自動車道の通行を維持しながらトンネルを構築する。トンネル構築後、その上部を覆土して、飛行場として整備できるようにする。</p> <p>(3) 主な建設資材</p> <p>・ 建設資材として必要となる土砂は、施工区域内から生じる掘削土を用いる計画である。用地造成のために必要となる盛土量は約 30,600 千³m³であるが、これと概ね同量の土砂を施工区域で掘削し、掘削土量と盛土量が同程度となるよう事業計画を検討している。</p> | <p>指摘事項等</p> <p>【大気質、騒音・振動】</p> <p>・ B滑走路延長に伴う東関東自動車道の仮切回し等に当たっては、高速道路の大気質、騒音、振動等の影響について検討し、必要に応じて環境保全措置を実施すること。 ⇒指導</p> <p>【全般】</p> <p>・ 本事業は、掘削土量と盛土量が同程度となる計画であり、土砂については、施工区域外からの搬入等を行わないこととしているが、計画に変更が生じた場合は、想定される土砂の搬出入時期及び経路を明らかにした上で、施工時の大気質、騒音、振動等の予測及び評価を行い環境への影響を適切に評価し、必要に応じて環境保全措置を実施すること。【市町】 ⇒答申1(3)</p> <p>・ 施工区域外からの土砂等の搬入及び施工区域外への搬出は行わないものと想定しているが、計画量に変更が生じた場合は、想定される土砂等の搬出入時期及び搬出入経路を明らかにするとともに、速やかに土砂等の運搬に伴う生活環境への影響の低減を図ること。【多古町】</p> <p>【その他】</p> <p>・ 評価書においては工事計画について、切土を行う地点と、地点ごとの掘削土砂量を明らかにすること。 ⇒指導</p> |

| | | |
|------------------|---|---|
| <p>10.1.2-8</p> | <p>10.1.2. 飛行場の存在及び供用</p> <p>(2) 空港内施設配置</p> <p>●発着回数 50 万回時</p> <p>・年間 50 万回の発着回数に対応するため、関連施設用地にターミナルビルや貨物地区等の拡張が必要となる。</p> | <p>【その他】</p> <p>・評価書においては予測の前提としたについて、将来道路網並びに将来拡張されるターミナルビル及び貨物地区それぞれに接続する道路を明らかにすること。併せて、旅客量や貨物取扱量増加による交通量及び交通流の変化についても分かりやすく示すこと。<再掲 p. 15> ⇒指導</p> |
| <p>10.1.2-13</p> | <p>(4) 排水計画</p> <p>2) 雨水排水</p> <p>ア) 場外排水計画</p> <p>図 10.1.2-6 雨水排水先の想定</p> | <p>【その他】</p> <p>・評価書においては、雨水排水先の想定図におけるについて、分水界と空港敷地の線を分かりやすく示すこと。 ⇒指導</p> |
| <p>10.1.2-16</p> | <p>(6) アクセス道路</p> <p>・発着回数が年間 50 万回となる時点における成田空港へのアクセス道路は図 10.1.2-8 に示すとおりである。</p> <p>・圏央道が供用されていること</p> <p>・圏央道には、(主) 成田小見川鹿島港線 IC (仮称)、国道 296 号 IC (仮称) が設置されていること。</p> <p>・(主) 成田小見川鹿島港線 IC (仮称) と国道 296 号 IC (仮称) との間に新たに圏央道からの出入口が 1 箇所設置されること。</p> <p>(7) 航空機の運航</p> <p>3) 航空機発着回数</p> <p>・時間帯別・滑走路別の 1 日あたりの発着回数は、現在(2016 年度)の運航状況及び将来航空需要予測に基づき、表 10.1.2-3(1)に示すとおり設定した。なお、機材クラス別の発着回数は、表 10.1.2-3(2)に示すとおりである。</p> | <p>【大気質、騒音・振動】</p> <p>・新設する空港周辺道路や滑走路横断道路等は、圏央道の新設 IC を利用する車両により交通の集中が想定されることから、当該道路に係る大気質、騒音及び振動の予測及び評価を行うとともに、必要に応じて環境保全措置を実施すること。また、事後調査を実施すること。</p> <p>⇒答申 2 (3)、3 (2)</p> |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 | | | |
|-----------|---|--|-----------------------|---------------------|----------------|
| 10.2.1-1 | <p>10.2. 大気質</p> <p>10.2.1. 建設機械の稼働による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質</p> <p>(1) 調査</p> <p>7) 調査地点</p> <p>・<u>現地調査地点は、対象事業実施区域と集落の分布等を考慮し地域を代表する地点として、表 10.2.1-2(2)及び図 10.2.1-1に示す 12 地点とした。</u></p> | <p>【大気質、騒音及び振動】</p> <p>・評価書においては、<u>施工時の大気質、騒音及び振動に係る現地調査地点について、現地調査地点の設定根拠を集落の位置等を示した上で、その設定根拠を明らかにすること。</u> ⇒指導</p> <p>・現地調査地点は工事区域と集落の分布を考慮して決定とのことだが、例えば、T-6, T-9 の間、T-10, T-11 の間には集落が見える。<u>工事区域に近い集落もありそうだが、現地調査地点を設定しなかったのはなぜか。</u>【委員】</p> | | | |
| 10.2.1-39 | <p>(2) 予測</p> <p>3) 予測方法</p> <p>7) 排出源位置及び高さ</p> <p>・排出源の位置は、図 10.2.1-11 に示す建設機械が稼働すると想定した施工区域内の全域とし、<u>予測では点煙源を施工区域内に面状に等間隔で配置した。</u></p> | <p>【大気質】</p> <p>・建設機械から発生する二酸化窒素については、<u>整合を図るべき基準等を超過する地点があることから、更なる環境保全措置として、ダンプトラック等場内での運搬車両についても低排出ガス車等の使用に努めること。</u> ⇒指導</p> | | | |
| 10.2.1-51 | <p>4) 予測結果</p> <p>4.1 時間値</p> | <p>【大気質】</p> <p>・建設機械から発生する二酸化窒素については、<u>整合を図るべき基準等を超過する地点があることから、更なる環境保全措置として、ダンプトラック等場内での運搬車両についても低排出ガス車等の使用に努めること。</u> ⇒指導</p> | | | |
| 単位: ppm | | | | | |
| 区分 | 予測地点 | 風向 | 現地調査結果 現況濃度 (①) | 予測結果 寄与濃度 (②) | 1 時間値 (①+②) |
| 現地調査地点 | T-1 (成毛) | 南西 | 0.005 | 0.0929 | 0.098 |
| | T-2 (小泉) | 南西 | 0.005 | 0.1090 | 0.114 |
| | T-3 (大室) | 南南西 | 0.006 | 0.1097 | 0.116 |
| | T-4 (川上) | 南南西 | 0.007 | 0.1837 | 0.191 |
| | T-5 (飯笹) | 西南西 | 0.006 | 0.1618 | 0.168 |
| | T-6 (間倉) | 西 | 0.006 | 0.1870 | 0.193 |
| | T-7 (菱田) | 北 | 0.007 | 0.1497 | 0.157 |
| | T-8 (大里) | 北北西 | 0.007 | 0.2025 | 0.210 |
| | T-9 (喜多) | 北西 | 0.006 | 0.1842 | 0.190 |
| | T-10 (林) | 北西 | 0.005 | 0.1488 | 0.154 |
| | T-11 (小原子) | 北北西 | 0.006 | 0.1280 | 0.134 |
| | T-12 (菱田) | 北北東 | 0.007 | 0.2461 | 0.253 |
| NAA 測定局 | T-26 (東部局) | 南南東 | 0.008 | 0.1648 | 0.173 |
| | T-27 (A 滑走路北局) | 西南西 | 0.011 | 0.1371 | 0.148 |
| | T-28 (西部局) | 東北東 | 0.013 | 0.1346 | 0.148 |
| | T-29 (A 滑走路南局) | 北北東 | 0.010 | 0.1221 | 0.132 |
| 10.2.1-62 | <p>(3) 環境保全措置</p> <p>(種類)</p> <p>高濃度発生時の作業中断・作業調整</p> <p>(内容)</p> <p><u>工事期間中に二酸化窒素の自動測定を行い、高濃度発生時には工事もしくは負荷の高い作業を一時中断する。</u></p> | <p>・現状、<u>基準を超えているものについて、このまま事業を進めていくことは、住民としては不安。この点を改善する考え方について、もう少し具体的な提案が欲しい。</u>【委員】</p> <p>・<u>環境基準、排出基準における絶対基準での評価クリアは絶対にして下さい。</u>【住民】</p> <p>・<u>高濃度発生時の作業中断・作業調整の方法について、具体的な方法や計画を準備していただきたい。</u>【委員】</p> | | | |

| | | |
|-----------|---|---|
| 10.2.1-63 | (4)事後調査 ・高濃度発生時の作業中断・作業調整については、実施された事例が少なく、環境中の大気汚染物質濃度の低下の <u>効果に不確実性があることから、事後調査を実施する。</u> | 【大気質】 ・施工時の大気質に係る事後調査地点については、 基準等を下回ると予測された地点についても、集落等の状況を踏まえ、適切に設定すること。 ⇒指導 |
| 10.2.1-65 | (5)評価 ・C区域の寄与濃度最大地点は、…千葉県環境目標値を上回っている。 | ・基準値を上回る T-8、T-12 以外の地点についても、 <u>モニタリングしていただきたい。</u> 【委員】 |
| 10.2.1-67 | ・B区域(昼間)、C区域(昼間)の二酸化窒素の寄与濃度最大地点、C区域周辺の一部の現地調査地点(T-8、T-12)の二酸化窒素が短期曝露指針値を上回っている。 | ・T-4～T-12の予測結果は、0.2ppmを超過するかしないかのギリギリの地点も多く、予測の設定条件によっては他に超過する地点が出てくるとも考えられる。【委員】 |
| 10.2.1-68 | 表 10.2.1-29(3) | |

単位:ppm

| 予測地点 | 予測結果 | 基準等 | 基準等との整合状況 |
|--------------|-------|-------------|-----------|
| T-1(成毛) | 0.098 | | ○ |
| T-2(小泉) | 0.114 | | ○ |
| T-3(大室) | 0.116 | | ○ |
| T-4(川上) | 0.191 | | ○ |
| T-5(飯笹) | 0.168 | | ○ |
| T-6(間倉) | 0.193 | | ○ |
| T-7(菱田) | 0.157 | | ○ |
| T-8(大串) | 0.210 | 短期曝露指針値: | × |
| T-9(喜多) | 0.190 | 0.10~0.20以下 | ○ |
| T-10(林) | 0.154 | | ○ |
| T-11(小原子) | 0.134 | | ○ |
| T-12(菱田) | 0.253 | | × |
| T-26(東部局) | 0.173 | | ○ |
| T-27(A滑走路北局) | 0.148 | | ○ |
| T-28(西部局) | 0.148 | | ○ |
| T-29(A滑走路南局) | 0.132 | | ○ |

| | | |
|-----------|--|--|
| 10.2.2-29 | 10.2.2. 資材及び機械の運搬用いる車両の運行による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質 (2)予測 7) 排出係数及び平均走行速度 ・予測地点における <u>平均走行速度は、表10.2.2-18に示すとおり、規制速度と同じとした。</u> | 【大気質、騒音・振動】 ・予測地点における車両の平均走行速度は、規制速度と同じとしているが、特に資材等運搬車両が集中し交通量が増加する時期では、規制速度より遅くなることが想定される。ついては、必要に応じて、平均走行速度を見直すとともに、大気質、騒音及び振動の予測及び評価を行うこと。 ⇒指導 |
| 10.2.2-36 | (3)環境保全措置 表 10.2.2-22 ・主要な幹線道路の走行 各工事区域への出入は、幅員の広い幹線道路にできる限り集中させ、幅員の狭い県道、生活道路への進入はできる限りしない。 | 【大気質、騒音・振動】 ・資材等運搬車両の運行に当たっては、より大気質、騒音及び振動への影響が低減するよう、以下の措置について検討すること。 ①資材等運搬車両が集中しないように工程等の管理や配車の計画を行うこと。 ②資材等運搬車両の運行は、通勤時間帯など混雑時を避けること。 |
| 10.2.2-39 | (5)評価 ・すべての予測地点で基準等との整合が図られている。 | ⇒指導 |

10.2.3-71 10.2.3. 航空機の運航、飛行場の施設の供用による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質 (2) 予測
表 主要なばい煙発生施設の煙突・排ガス等の諸元 (現況・将来)

表 10.2.3-30(1) 主要なばい煙発生施設の煙突・排ガス等の諸元 (現況・将来)

| 施設名 | ばい煙発生施設数 | 煙突本数 | 煙突高さ (m) | 排ガス速度 (m/s) | 排ガス温度 (°C) | 乾き排ガス量 Nm ³ /h |
|---------------|----------|------|----------|-------------|------------|---------------------------|
| 施設 A (中央冷暖房所) | 8 | 4 | 9~35 | 2.2~16.3 | 160~218 | 6,569~68,531 |
| 施設 B | 2 | 2 | 16 | 3.5 | 145~148 | 1,472 |
| 施設 C | 2 | 1 | 15 | 1.6~3.2 | 105~123 | 2,453 |
| 施設 D | 3 | 3 | 28.3 | 8.5 | 70 | 1,491 |
| 施設 E | 5 | 3 | 35~38 | 8~24 | 165~285 | 18,354~45,925 |
| 施設 F | 4 | 4 | 10 | 2.5~3.3 | 135~162 | 344~616 |
| 施設 G | 4 | 4 | 13 | 11.6 | 270 | 803~1,692 |
| 施設 H | 5 | 4 | 20.5~35 | 4.6~15.2 | 200~226 | 7,421~29,400 |
| 施設 I | 2 | 2 | 13.6 | 2.7~2.9 | 97~100 | 1,570~1,860 |
| 施設 J | 2 | 2 | 7 | 2.9~4.1 | 170~212 | 1,196~1,473 |
| 施設 K | 5 | 1 | 41.7 | 0.4~0.7 | 80~125 | 1,336~2,232 |
| 施設 L | 1 | 1 | 55.5 | 3.43 | 280 | 5,439 |
| 施設 M | 3 | 2 | 15~50 | 1.5~3.4 | 82~185 | 1,353~1,400 |

10.2.3-77 (現況施設と将来施設が同一として予測)
4) 予測結果
・環境基準である 1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m³ に対して、日平均値の 2% 除外値は最大で 0.053mg/m³

10.2.3-83 (5) 評価
・すべての予測地点で基準等との整合が図られている。

10.2.4-5 10.2.4. 飛行場を利用する車両のアクセス道路走行による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質 (2) 予測
図 10.2.4-1 飛行場を利用する車両のアクセス道路走行にかかる二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測地点

10.2.4-9 (4) 交通量
・将来の空港の計画にもとづき交通量を推計した。

10.2.4-16 (5) 評価
・すべての予測地点で基準等との整合が図られている。

【大気質】
・将来のばい煙発生施設について、現況施設と同じとしているが、今後、環境への影響が想定される規模が大きい施設を設置するときは、必要に応じて、供用時の大気質の予測及び評価を行い、必要に応じて環境保全措置を実施すること。
⇒指導

【その他】
・評価書においては予測の前提としたについて、将来道路網並びに将来拡張されるターミナルビル及び貨物地区それぞれに接続する道路を明らかにすること。併せて、旅客量や貨物取扱量増加による交通量及び交通流の変化についても分かりやすく示すこと。〈再掲 p. 15〉 ⇒指導

10.2.5-19 10.2.5. 造成等の施工による一時的な影響及び建設機械の稼働による粉じん等
4) 予測結果

表 10.2.5-11(1) 予測結果（空港周辺道路等関連する工事に伴う建設機械による降下ばいじん量最大地点）

| 施工区域 | 予測結果 | | | |
|----------------|------|-------|------|------|
| | 春季 | 夏季 | 秋季 | 冬季 |
| 東関東自動車道仮切回し | 8.73 | 10.86 | 6.62 | 5.46 |
| 国道296号地下道化 | 2.44 | 4.33 | 3.73 | 3.69 |
| 空港周辺道路(多古町A区間) | 5.74 | 7.54 | 8.45 | 6.40 |
| 空港周辺道路(芝山町区間) | 1.50 | 2.24 | 2.65 | 3.77 |
| 空港周辺道路(多古町B区間) | 1.92 | 2.39 | 2.05 | 2.84 |
| 滑走路横断道路 | 1.40 | 2.02 | 1.80 | 1.92 |

※ 予測結果は、対象事業実施区域の地上高さ1.5mの結果である。

10.2.5-27 (4) 事後調査
・採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さい。また、採用した環境保全措置については、効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さい。
よって、事後調査は行わないものとした。

10.2.5-27 (5) 評価
・予測の結果、一部の施工区域の敷地境界に出現する降下ばいじん量の最大地点では予測値が参考値(10t/km²/月)を上回っているものの、現地調査を行った予測地点では参考値を十分に下回っている。

10.2.6-19 10.2.6. 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による粉じん等
(5) 評価
・いずれの予測地点においても予測値は参考値を十分に下回っている。

【大気質】

・施工時の粉じん等に係る環境保全措置について、本事業は施工面積が広いため、散水や仮囲い等の建設機械の粉じん等に対する環境保全措置が不十分となるおそれがあることから、当該環境保全措置の方法等について、を確実に履行できるよう具体的な方法等を示すとともに、施工時におけること。また、降下ばいじん量に係る事後調査を実施すること。

⇒答申2(2)

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|-----------|--|---|
| 10.3.1-1 | <p>10.3. 騒音</p> <p>10.3.1. 建設機械の稼働による建設作業騒音</p> <p>(1) 調査 7) 調査地点</p> <p>・現地調査地点は、<u>対象事業実施区域と集落の分布等を考慮し地域を代表する地点</u>として、表 10.3.1-2 及び図 10.3.1-1 に示す 19 地点とした。</p> | <p>【大気質、騒音及び振動】</p> <p>・評価書においては、施工時の大気質、騒音及び振動に係る現地調査地点について、現地調査地点の設定根拠を集落の位置等を示した上で、その設定根拠を明らかにすること。<再掲 p.23></p> <p>⇒指導</p> <p>【騒音】</p> <p>・建設機械の稼働による騒音については、整合を図るべき基準等を超過している地点があることから、より一層の負荷削減やのために工期の分散化等、更なる環境保全措置を実施すること。また、事後調査を実施すること。 ⇒答申3(1)</p> <p>・現状、<u>基準を超えているもの</u>について、このまま事業を進めていくことは、住民としては不安。<u>この点を改善する考え方について、もう少し具体的な提案が欲しい。</u>【委員】</p> <p>・<u>環境基準、排出基準における絶対基準での評価クリアは絶対にして下さい。</u>【住民】</p> |
| 10.3.1-25 | <p>(3) 環境保全措置</p> <p>・低騒音型・超低騒音型建設機械の使用</p> <p>・建設機械の整備・点検の徹底の促進</p> <p>・工事関係者に対する建設機械の稼働方法の指導</p> | |
| 10.3.1-27 | <p>(4) 事後調査</p> <p>・採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さい。また、採用した環境保全措置については、効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さい。よって、<u>事後調査は行わないもの</u>とした。</p> | |
| 10.3.1-28 | <p>(5) 評価</p> <p>・予測地点（現地調査地点）では、<u>昼間の工事において2地点、夜間の工事において1地点で環境基準を上回っているため</u>、表 10.3.1-11 に示す環境保全措置を講じ、騒音の発生を低減を図る。</p> | |
| | <p>表 10.3.1-13(2)</p> | |

単位：dB

| 時間区分 | 予測地点 | 類型 | 現況等価騒音レベル (L_{Aeq}) (①) | 建設機械の騒音レベル (L_{Aeq}) (②) | 合成騒音レベル (L_{Aeq}) (①+②) | 基準等 | 基準等との整合状況 |
|------|---------------|------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|---------------|-----------|
| 昼間 | SV-1 (成毛) | B 類型 | 43 | 42 | 46 | 環境基準：昼間 55 以下 | ○ |
| | SV-2 (小泉) | B 類型 | 46 | 47 | 49 | | ○ |
| | SV-3 (大室) | B 類型 | 45 | 47 | 49 | | ○ |
| | SV-4 (十倉三) | B 類型 | 48 | 48 | 51 | | ○ |
| | SV-5 (新田) | B 類型 | 46 | 48 | 50 | | ○ |
| | SV-6 (川上) | B 類型 | 44 | 52 | 52 | | ○ |
| | SV-7 (長田) | B 類型 | 49 | 46 | 51 | | ○ |
| | SV-8 (取香) | B 類型 | 49 | 49 | 52 | | ○ |
| | SV-9 (飯笹) | B 類型 | 41 | 52 | 53 | | ○ |
| | SV-10 (間倉(北)) | B 類型 | 43 | 55 | 55 | | ○ |
| | SV-11 (間倉(南)) | B 類型 | 35 | 55 | 55 | | ○ |
| | SV-12 (菱田) | B 類型 | 43 | 54 | 55 | | ○ |
| | SV-13 (三田塚) | B 類型 | 54 | 47 | 54 | | ○ |
| | SV-15 (大里(南)) | B 類型 | 42 | 56 | 57 | | × |
| | SV-16 (喜多) | B 類型 | 39 | 54 | 54 | | ○ |
| | SV-17 (林) | B 類型 | 40 | 51 | 51 | | ○ |
| | SV-18 (小原子) | B 類型 | 40 | 51 | 51 | | ○ |
| | SV-19 (菱田) | B 類型 | 47 | 56 | 57 | | × |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|-----------------------------|-----------|-----------------------------|------------|
| 10.3.2-16 | 10.3.2. 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による道路交通騒音 | | | | | | |
| 10.3.2-33 | (2) 予測 図 10.3.2-3 資材等運搬車両の運行に係る騒音の予測地点 | | | | | | |
| 10.3.2-34 | (5) 評価 ・現況で環境基準を上回っている地点があることも要因となり、SV-20、SV-24を除くすべての予測地点で環境基準を上回っている。 | | | | | | |
| 表 10.3.2-13(1) 整合を図るべき基準等との整合性に係る評価結果〔昼間〕 | | | | | | | |
| 単位:dB | | | | | | | |
| 予測地点 | 現況等価騒音レベル (L_{Aeq}) (①) | 資材等運搬車両による騒音レベルの増加分 (L_{Aeq}) (②) | 資材等運搬車両を加味した等価騒音レベル (L_{Aeq}) (①+②) | 基準等 | 基準等との整合状況 | 要請限度 | 要請限度との整合状況 |
| SV-20(大室) | 66 | 2 | 68 | 環境基準： 70dB以下 (B類型) ※1 | ○ | 要請限度： 昼間 75dB 以下(b区域) | ○ |
| SV-21(十余三(東)) | 74 | 0 | 74 | | × | | ○ |
| SV-22(十余三(西)) | 72 | 0 | 72 | | × | | ○ |
| SV-24(取香(北)) | 70 | 0 | 70 | | ○ | | ○ |
| SV-25(川上(西)) | 66 | 1 | 67 | 環境基準： 65dB以下 (B類型) ※2 | × | | ○ |
| SV-26(取香(南)) | 72 | 0 | 72 | 環境基準： 70dB以下 (B類型) ※1 | × | | ○ |
| SV-26'(取香(南')) | 73 | 0 | 73 | | × | | ○ |
| SV-29(喜多) | 72 | 1 | 73 | | × | | ○ |
| SV-30(大里) | 72 | 1 | 73 | | × | | ○ |
| SV-31(朝倉) | 71 | 1 | 72 | | × | | ○ |
| ※1 幹線交通を担う道路に近接する空間に適用される値である。 ※2 道路に面する地域に適用される値である。 ※3 表中の0dBは四捨五入した整数値である。 | | | | | | | |
| 10.3.3-5 | 10.3.3. 飛行場を利用する車両のアクセス道路走行による道路交通騒音 | | | | | | |
| 10.3.3-7 | (2) 予測 図 10.3.3-1 飛行場を利用する車両のアクセス道路走行にかかる道路交通騒音の予測地点 | | | | | | |
| (イ) 交通量 ・将来の空港の計画にもとづき交通量を推計した。 | 【その他】 ・評価書においては予測の前提とした について 、将来道路網並びに将来拡張されるターミナルビル及び貨物地区それぞれに接続する道路を明らかにすること。併せて、旅客量や貨物取扱量増加による交通量及び交通流の変化についても分かりやすく示すこと。<再掲 p. 15> ⇒指導 | | | | | | |

| | | |
|-----------|---|--|
| 10.3.3-12 | (5) 評価 ・現況で環境基準を上回っている地点があることも要因となり、SV-21, SV-22, SV-24, SV-25, SV-26, SV-29, SV-30, SV-31 で環境基準を上回っている。 | 【騒音・振動】 ・供用時の道路交通騒音及び振動については、 本事業の影響 で要請限度を超過する地点があることから、更なる環境保全措置の実施に努めること。 ⇒指導 |
| 10.3.3-13 | | |

表 10.3.3-9 整合を図るべき基準等との整合性に係る評価結果

| 予測地点 | 現況等価騒音レベル (L _{Aeq}) (①) | 将来の騒音レベルの増減分 (L _{Aeq}) (②) | 将来の等価騒音レベル (L _{Aeq}) (①+②) | 基準等 | 基準等との整合状況 | 単位:dB | |
|----------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----|--------------------------------------|-------|------------|
| | | | | | | 要請限度 | 要請限度との整合状況 |
| SV-20 (大室) | 昼間 | 66 | -7 | 59 | 環境基準；昼間 70dB 以下、夜間 65dB 以下 (B 類型) ※1 | ○ | ○ |
| | 夜間 | 60 | -7 | 53 | | ○ | ○ |
| SV-21 (十倉三(東)) | 昼間 | 74 | 0 | 74 | | × | ○ |
| | 夜間 | 72 | 0 | 72 | | × | × |
| SV-22 (十倉三(西)) | 昼間 | 72 | 1 | 73 | | × | ○ |
| | 夜間 | 70 | 1 | 71 | | × | × |
| SV-23 (川上(東)) | 昼間 | 67 | 0 | 67 | | ○ | ○ |
| | 夜間 | 64 | 0 | 64 | | ○ | ○ |
| SV-24 (取寄(北)) | 昼間 | 70 | 0 | 70 | | ○ | ○ |
| | 夜間 | 68 | 0 | 68 | | × | ○ |
| SV-25 (川上(西)) | 昼間 | 66 | -1 | 65 | 環境基準；昼間 65dB 以下、夜間 60dB 以下 (B 類型) ※2 | ○ | ○ |
| | 夜間 | 62 | -1 | 61 | | × | ○ |
| SV-26 (取寄(南)) | 昼間 | 72 | 1 | 73 | 環境基準；昼間 70dB 以下、夜間 65dB 以下 (B 類型) ※1 | × | ○ |
| | 夜間 | 69 | 1 | 70 | | × | ○ |
| SV-27 (菱田) | 昼間 | 70 | 0 | 70 | | ○ | ○ |
| | 夜間 | 64 | 0 | 64 | | ○ | ○ |
| SV-28 (三里塚) | 昼間 | 67 | -1 | 66 | | ○ | ○ |
| | 夜間 | 61 | -1 | 60 | | ○ | ○ |
| SV-29 (喜多) | 昼間 | 72 | 2 | 74 | | × | ○ |
| | 夜間 | 70 | 2 | 72 | | × | × |
| SV-30 (大里) | 昼間 | 72 | 0 | 72 | | × | ○ |
| | 夜間 | 68 | 0 | 68 | | × | ○ |
| SV-31 (朝倉) | 昼間 | 71 | -1 | 70 | | ○ | ○ |
| | 夜間 | 68 | -1 | 67 | | × | ○ |

※1 幹線交通を担う道路に近接する空間に適用される値である。

※2 道路に面する地域に適用される値である。

※3 表中の 0dB は四捨五入した整数値である。

10.3.4-9 10.3.4. 航空機の運航による航空機騒音

(2) 予測

(p. 3-63)

4) 夜間飛行制限の緩和について

【C滑走路供用までの当面の間】

・A滑走路において、先行して追加の防音工事等環境対策を講じつつ、運用時間を1時間延長して6時から0時までとする。

【騒音】

・航空機騒音については、**C滑走路供用までの当面の間、A滑走路については、夜間飛行制限の緩和として実施するC滑走路供用までのA滑走路運用時間を延長する計画としていることから、航空機騒音のに伴う影響についても検討し、必要に応じて環境保全措置を実施すること。**

【住民】 ⇒答申3 (5)

・騒音評価の中で、第一滑走路の運用時間が延長され、生活環境は悪化し静穏時間が5時間半になること、そして期間は第三滑走路完成まで何十年かかるか不明であり暫定期間である。これらを騒音評価でどのように考察され評価されるかを明確にし、この暫定期間の第一滑走路の騒音評価を公表すべきである。【住民】

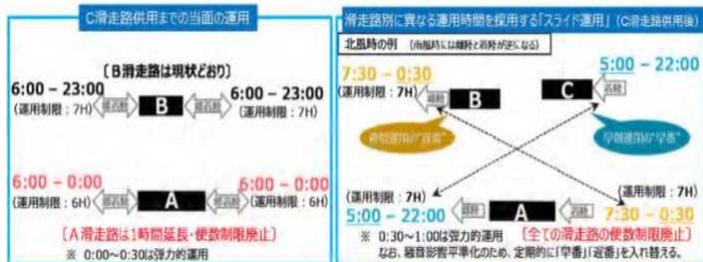


図 3.3-43 夜間飛行制限の緩和 (2018年3月提示案)

| | | |
|------------------|---|---|
| <p>10.3.4-28</p> | <p>4) 予測結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ C滑走路がB滑走路の南側に配置されること、B滑走路の延伸とC滑走路の新設により運航回数が増加することから特にB滑走路の北側地域及びC滑走路の南側地域で騒音コンターが拡大している。 | <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機騒音について、空港周辺地域では現状でも航空機騒音に係る環境基準を達成していない地点があり、また、滑走路の延長・新設及び航空機の発着回数の増加に伴い、環境基準を超える騒音の影響を受ける範囲が拡大する予測結果となっていることから、環境基準の達成に向けて、低騒音型航空機の導入促進等、騒音の低減対策を充実させること常に最大限行うこと。 <p>【住民】【市町】 ⇒答申3(3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>住環境の「環境基準」(Lden57dB)を努力目標ではなく達成を義務付ける基準値として、住民に静穏な生活環境を保障するためだ。</u> <p>【住民】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港の運行時間拡大により、早朝及び夜間の航空機騒音の影響が増加することから事業の実施にあたり、その影響についてできる限り低減を図ることとされたい。【山武市】 |
| <p>10.3.4-32</p> | <p>(3) 環境保全措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 低騒音型航空機の導入促進 ・ 夜間早朝における運航機材の制限 運用時間を拡大することとなる5時台及び23時以降の時間帯に運航する航空機については、低騒音型航空機に限定する。 ・ 住宅の防音工事助成の実施 今後、騒音影響範囲の拡大に応じた騒防法の区域指定の見直しを踏まえ、対象となる住宅への助成を行う。 ・ 飛行コース幅の設定と監視 利根川から九十九里浜までの直進上昇・降下部分に飛行コース幅を設定し、逸脱した航空機がないか監視する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 夜間の運用について、低騒音型航空機に限定としているが、LCCが増加する中で、確実に行われるのか。【委員】 ・ 健康影響調査を含む生活環境への影響調査の実施をお願いするとともに、低騒音型航空機の導入についても積極的に推進されたい。 <p>【横芝光町】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機騒音による影響の範囲が広がることから、新たに騒音区域となる家屋の防音工事が必要となる。既存の騒音区域でも、さらに遮音効果のある防音工事が必要となる。【成田市】 ・ 機能強化後も航空機騒音による影響をできる限り小さくするための飛行コースの設定が必要となる。【成田市】 ・ 供用時(50万回時)には、町内の広範囲がLden57dB以上の騒音の影響を受けることから、環境保全措置で示されている発生源対策及び空港周辺対策には特に充実を図られたい。 |

10.3.4-35 (4)事後調査
 ・航空機の運航に係る航空機騒音については、定量的な予測により、予測の不確実性の程度は小さいことから事後調査は行わないが、現況に比べて環境影響が拡大することから、周辺環境に配慮して、環境監視調査を実施する。

【横芝光町】

表 12.3-2 環境監視調査の内容（騒音）

| 区分 | 内容 | |
|------------------|---|--|
| 環境監視調査を行うこととした理由 | 予測の結果、航空機の運航に係る騒音については、定量的な予測により予測の不確実性の程度は小さいが、現況に比べて環境影響が拡大することから環境監視調査を実施する。 | |
| 騒音 | 調査手法 | 調査時期 新設又は延長する滑走路の供用中 |
| | | 調査内容 航空機騒音調査とし、自動観測の測定器を新たに設置する。 |
| | | 調査地域 対象事業実施区域のうち新たに空港となる区域の周囲とする。 |
| | 調査地点 | 既存 NAA 測定局（通年測定）及び短期測定地点に加え、滑走路の位置、飛行コース、航空機騒音に係る区域指定を考慮して設定した地点とする。なお、調査地点については、既存地点を含め、関係機関と調整の上、位置の追加・見直しを行い、新設又は延長する滑走路の供用までに設定・設置するものとする。 |
| | | 調査期間・頻度 通年調査及び短期測定（夏季・冬季）を毎年度実施する。 |
| | | 調査方法 「航空機騒音測定・評価マニュアル」（平成 27 年 10 月 環境省）に記載されて騒音の測定方法に準拠する。 |
| | 評価方法 「航空機騒音に係る環境基準について」（1973 年（昭和 48 年）12 月 27 日環境庁告示第 154 号）とする。 | |
| | 【環境影響の程度が著しいことが明らかとなった場合の対応方針】 専門家等の助言を踏まえて、追加的な環境保全措置を講ずる。 | |

【騒音】
 ・航空機騒音について、本事業により新設及び延長する滑走路の供用後は、騒音の影響を受ける範囲が拡大することから、航空機騒音の環境監視調査においては、調査地点を増やすなど、**航空機の発着回数拡大増加等**に伴う航空機騒音の影響を適切に把握し、結果を公表すること。また、予測に用いた機材クラス別の発着回数等は、**予測の不確実性が大きいと考えられることから、事後調査を実施すること。** ⇒答申 3（4）

(p. 10.1.2-20)
 (7)航空機の運航 3)航空機発着回数
 ・時間帯別・滑走路別の 1 日あたりの発着回数は、現在(2016 年度)の運航状況及び将来航空需要予測に基づき、表 10.1.2-3(1)に示すとおり設定した。なお、機材クラス別の発着回数は、表 10.1.2-3(2)に示すとおりである。

10.3.4-36 (5)評価
 ・騒音予測値が環境保全目標を上回る地域が拡大する。
 このように、将来においては現況に比べて環境影響が拡大するため、環境保全措置を講じることにより、騒音レベルの低減に努めることとする。

10.3.5. 飛行場の施設の供用による空港内作業騒音

10.3.5-12 (5)評価
 ・すべての予測地点で基準等との整合が図られている。

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|-----------|---|--|
| 10.5.1-1 | <p>10.5. 振動</p> <p>10.5.1. 建設機械の稼働による建設作業振動</p> <p>(1) 調査</p> <p>ア) 調査地点</p> <p>・調査地点は、<u>対象事業実施区域と集落の分布等を考慮し地域を代表する地点として、表 10.5.1-2 及び図 10.5.1-1 に示す 19 地点とした。</u></p> | <p>【大気質、騒音及び振動】</p> <p>・評価書においては、施工時の大気質、騒音及び振動に係る現地調査地点について、現地調査地点の設定根拠を集落の位置等を示した上で、その設定根拠を明らかにすること。<再掲 p.23></p> <p>⇒指導</p> |
| 10.5.1-15 | <p>(2) 予測条件</p> <p>(イ) 振動源位置及び高さ</p> <p>・予測では各振動源を施工区域内に面状に等間隔で配置した。</p> | |
| 10.5.1-24 | <p>(5) 評価</p> <p>・すべての予測地点で基準等との整合が図られている。</p> | |
| 10.5.2-6 | <p>10.5.2. 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による道路交通振動</p> <p>(1) 調査</p> <p>表 10.5.2-4 現地調査結果(道路交通振動)</p> | <p>【振動】</p> <p>・建設機械の振動について、実際の施工状況によっては、工事区域に近い民家等で感覚閾値を超過する可能性が考えられることから、施工時に作業位置や作業量を管理するなど、環境保全措置の充実に努めること。 ⇒指導</p> |

単位:dB

| 調査地点 | 対象道路 | 車線数 | 振動規制法 区域区分*1 | 時間 区分*2 | 調査結果 (L ₁₀) | | 交通量(台) (大型車混入率(%)) | | 要請 限度*1 |
|---------------|----------|-----|-----------------|------------|----------------------------|----|-----------------------|-------------------|------------|
| | | | | | 平日 | 休日 | 平日 | 休日 | |
| SV-29 (喜多) | 国道 296 号 | 2 | (第一種区域) | 昼間 | 59 | 56 | 8,937 (19.2%) | 10,024 (10.3%) | (65) |
| | | | | 夜間 | 50 | 46 | 5,015 (17.5%) | 3,951 (9.5%) | (60) |
| SV-30 (大里) | 国道 296 号 | 2 | (第一種区域) | 昼間 | 47 | 43 | 7,075 (23.5%) | 7,363 (12.5%) | (65) |
| | | | | 夜間 | 39 | 34 | 3,573 (22.1%) | 2,636 (11.8%) | (60) |

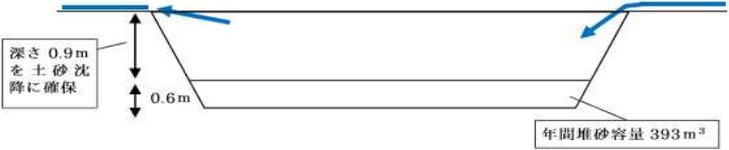
| | | |
|-----------|--|--|
| 10.5.2-17 | <p>(5) 評価</p> <p>・すべての予測地点で基準等との整合が図られている。</p> | <p>【振動】</p> <p>・道路交通振動の現地調査結果について、国道 296 号の調査地点 SV-29 (喜多) が近傍の SV-30 (大里) の結果に比べて大きく異なっていることから、路面の状況等を再確認し、必要に応じて再調査を実施すること。 ⇒指導</p> |
|-----------|--|--|

| | | |
|-----------|---|---|
| 10.5.3-5 | <p>10.5.3. 飛行場を利用する車両のアクセス道路走行による道路交通振動</p> <p>(2) 予測</p> <p>図 10.5.3-1 飛行場を利用する車両のアクセス道路走行に係る道路交通振動の予測地点</p> | <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価書においては予測の前提としたについて、将来道路網並びに将来拡張されるターミナルビル及び貨物地区それぞれに接続する道路を明らかにすること。併せて、旅客量や貨物取扱量増加による交通量及び交通流の変化についても分かりやすく示すこと。 <p><再掲 p. 15> ⇒指導</p> <p>【騒音・振動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・供用時の道路交通騒音及び振動については、本事業の影響で要請限度を超過する地点があることから、更なる環境保全措置を検討すること。 <p><再掲 p. 29> ⇒指導</p> |
| 10.5.3-7 | <p>(イ) 交通量</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来の空港の計画にもとづき交通量を推計した。 | |
| 10.5.3-10 | <p>(3) 環境保全措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エコドライブの促進 ・公共交通機関の利用促進 | |
| 10.5.3-12 | <p>(5) 評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・SV-29 の夜間を除くすべての予測地点で要請限度を下回っている。 (SV-29 は現況で基準を上回っている) | |

表 10.5.3-9 整合を図るべき基準等との整合性に係る評価結果

| 予測地点 | 現況 振動レベル (L_{10}) (①) (時間区分内の最大値) | 将来の 振動レベル の増減分 (L_{10}) (②) | 将来の 振動レベル (L_{10}) (①+②) | 基準等 | 単位: dB | |
|-------------------|---|---|---------------------------------------|-----|------------------------------------|---|
| | | | | | 基準等 との 整合 状況 | |
| SV-20 (大室) | 昼間 | 43 | -9 | 34 | 要請限度: 昼間 65dB 以下、夜間 60dB 以下(第一種区域) | ○ |
| | 夜間 | 42 | -9 | 33 | | ○ |
| SV-21 (十余三(東)) | 昼間 | 50 | 0 | 50 | | ○ |
| | 夜間 | 47 | 0 | 47 | | ○ |
| SV-22 (十余三(西)) | 昼間 | 52 | 1 | 53 | | ○ |
| | 夜間 | 49 | 1 | 50 | | ○ |
| SV-23 (川上(東)) | 昼間 | 49 | 0 | 49 | | ○ |
| | 夜間 | 44 | 0 | 44 | | ○ |
| SV-24 (取香(北)) | 昼間 | 44 | 0 | 44 | | ○ |
| | 夜間 | 44 | 0 | 44 | | ○ |
| SV-25 (川上(西)) | 昼間 | 42 | -1 | 41 | | ○ |
| | 夜間 | 40 | -1 | 39 | | ○ |
| SV-26 (取香(南)) | 昼間 | 49 | 1 | 50 | | ○ |
| | 夜間 | 49 | 1 | 50 | | ○ |
| SV-27 (菱田) | 昼間 | 41 | 0 | 41 | | ○ |
| | 夜間 | 42 | 0 | 42 | | ○ |
| SV-28 (三里塚) | 昼間 | 46 | -1 | 45 | | ○ |
| | 夜間 | 43 | -1 | 42 | | ○ |
| SV-29 (喜多) | 昼間 | 61 | 2 | 63 | | ○ |
| | 夜間 | 59 | 2 | 61 | | × |
| SV-30 (大里) | 昼間 | 50 | 0 | 50 | ○ | |
| | 夜間 | 44 | 0 | 44 | ○ | |
| SV-31 (朝倉) | 昼間 | 51 | 0 | 51 | ○ | |
| | 夜間 | 51 | 0 | 51 | ○ | |

※ 表中の 0dB は四捨五入した整数値である。

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|-----------|--|--|
| 10.6.1-38 | <p>10.6. 水質</p> <p>10.6.1. 造成等の施工に伴う土砂による水の濁り</p> <p>(2) 予測</p> <p>(イ) 仮設沈砂池</p>  | |
| 10.6.1-48 | <p>・<u>施工範囲 2.5ha に 1箇所 25m×25m 程度の仮設沈砂池を設置することを目安とし、沈砂池からの放流水については途中で土砂が流入しないようにコルゲートパイプ等で調整池に集水してから各河川に放流することとする。</u></p> <p>(4) 事後調査</p> <p>・採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さい。また、採用した環境保全措置については効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さい。よって、<u>事後調査は行わないものとした。</u></p> | <p>【水質】</p> <p>・<u>評価書においては、施工時の水の濁りに係る環境保全措置について、十分に効果が得られるような仮設沈砂池の規模や配置等を具体的に示すこと。</u> ⇒指導</p> <p>・<u>水質について、工事中の降雨時における周辺河川への濁りの影響を低減するため、環境保全措置を確実に実施すること。</u>【多古町】【芝山町】</p> |
| 10.6.1-49 | <p>(5) 評価</p> <p>・日常的な降雨(3mm/h)の場合</p> <p>対象事業実施区域からの河川への放流濃度は 6~10mg/l となり、一律排水基準(SS 濃度)を大きく下回るとともに、放流先河川の SS 濃度も 10~44mg/l となり、現況調査の範囲内となっている。</p> <p>・<u>5年確率降雨の場合</u></p> <p>対象事業実施区域からの河川への放流濃度は 38~108mg/l となり、一律排水基準を下回っている。放流先河川の SS 濃度は 40~107mg/l となり、<u>一部地点を除き、おおむね現況調査の範囲内となっている。</u></p> | <p>【水質】</p> <p>・<u>施工時の水の濁りについて、5年確率降雨等の大雨時においても、できる限り現況の浮遊物質(SS)濃度の範囲内となるよう、環境保全措置の確実な履行に努めること。</u> ⇒指導</p> |

| | | |
|-----------|---|--|
| | <p>・特異時降雨の場合 対象事業実施区域からの河川への放流濃度は 89～256mg/l となり、過半の地点で一律排水基準を下回っているが、放流先河川の SS 濃度は 54～255mg/l となり、ほとんどの地点で現況調査の範囲を上回る。</p> | |
| 10.6.2-15 | <p>10.6.2. 飛行場の施設の供用による水の汚れ (2) 予測 (ア) 防除氷剤の種類及び特色 タイプⅣの成分 フロンリコール：50%以上 水：約 34% 添加物：約 16% BOD 換算：0.27kgO₂/kg</p> | |
| 10.6.2-18 | <p>(イ) 航空機から地上への落下率及び回収率 ・将来は、新たに空港区域となる範囲では、現在の空港区域と同様に水質の保全に配慮し、エプロンには防除氷剤を回収できるスポットを整備するほか、必要に応じてディアイシング廃液処理施設の増設を行い、現在と同等以上の防除氷剤処理を行う計画としており、エプロンでの落下率及び回収率は、現況と同様である。</p> <p>・将来は、<u>A 滑走路・誘導路に落下した防除氷剤は、現況と同様、A 滑走路西側にある滞水池へ誘導し、その後、ディアイシング廃液処理施設において処理し、放水路を經由して取香川へ放流する。</u></p> <p>・<u>B 滑走路・誘導路上と新設する C 滑走路誘導路上に落下した防除氷剤は、回収及び処理方法が未定であるため、雨水排水とともに B 滑走路・誘導路は取香川へ、C 滑走路・誘導路は高谷川へ放流するものとした。</u></p> | <p>【その他】 ・評価書においては、雨水排水について、滞水池・調整池の役割やディアイシング廃液処理施設の諸元について分かりやすく示すこと。 ⇒指導</p> |

10.6.2-19

表 10.6.2-12 将来の防除氷剤の地上への落下率及び回収率

| 防除氷剤の種類 | 落下率 ^注 | 落下場所 | 回収率 | 回収後の処理等 |
|---------|------------------|-----------|--------|--|
| タイプ I | 約 100% | エプロン | 約 100% | ディアイシング廃液処理プラントにて浄化処理後、河川へ放流。 |
| タイプ IV | 約 20% | エプロン | 約 100% | 同上 |
| | 約 80% | A 滑走路・誘導路 | 約 100% | 滞水池に誘導後、ディアイシング廃液処理プラントにて浄化処理後、取香川へ放流。 |
| | | B 滑走路・誘導路 | 0% | 雨水とともに取香川へ放流。 |
| | | C 滑走路・誘導路 | 0% | 雨水とともに高谷川へ放流。 |

注) 航空会社へのアンケート結果より設定した。

10.6.2-23

(4) 予測結果

- ・ 取香川の予測地点におけるBOD濃度は、19mg/l~33mg/lになると予測する。
- ・ 高谷川の予測地点におけるBOD濃度は、7.5mg/l~9.7mg/lになると予測する。
- ・ なお、このBODが発生するのは、タイプIVの防除氷剤が散布される日に限られ、年間6日程度である。

10.6.2-25

(4) 事後調査

- ・ 採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さい。また、採用した環境保全措置については、効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さい。

よって、事後調査は行わないものとした。ただし、現況において取香川の水質の常時監視を行っていることから、新たな放流先となる高谷川においても同様の測定を行うこととし、これを環境監視調査と位置付けて、調査を実施する。

(p. 12-19 環境監視調査の内容)

- ・ 予測の結果、周辺河川の水質について…現況に比べて環境影響が拡大することから環境監視調査を実施する。
- ・ 調査時期：供用中
- ・ 調査内容：BOD及びCOD
- ・ 調査地点：取香川及び高谷川

(5) 評価

- ・ 一律排水基準 (BOD160mg/l以下、日平均120mg/l以下) を下回る。

【水質】

- ・ 供用時の水質については、方法書で示したとおり合流先河川の環境基準値により評価すること。また、予測地点では年間6日程度であるが環境基準の値を上回ることから、B滑走路・誘導路上及びC滑走路・誘導路上に落下した防除氷剤の回収及び廃液処理施設での処理を実施すること。~~また、事後調査を実施すること。~~

⇒答申 4

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------------------|--------------|---------|------|-----|--------------------|-----|-----|--------------------|------|--------|--------------------|-----|-------|--------------------|-----|------|--------------------|------|------|-----|---|---|---------------|--------------------|-----|---|
| <p>10. 7. 1-5</p> <p>10. 7. 1-33</p> <p>10. 7. 1-54</p> <p>10. 7. 1-59</p> <p>10. 7. 1-62</p> | <p>10. 7. 水文環境</p> <p>10. 7. 1. 造成等の施工及び飛行場の存在による地下水位、水利用等</p> <p>(1) 調査</p> <p>3) 調査方法等 調査地点</p> <p>4) 調査結果</p> <p>Ⅰ. 地下水質の状況</p> <p>(ウ) ダイオキシン類に関する項目</p> <p>・地下水観測井戸では、A 5で環境基準を達成していない。飲料用の井戸については、全ての地点で環境基準を達成。</p> <p>(2) 予測</p> <p>4) 予測条件</p> <p>Ⅰ. 解析モデルの選定</p> <p>・地下水だけでなく河川水の流れも同時に計算し、三次元的な流動を資源することが可能なモデル (GETFLOWS) を選定。</p> <p>Ⅱ. 解析条件</p> <p>・解析条件は、<u>現在と同程度の雨水を地下に浸透させることで、周辺環境への影響を低減させるため、新たに空港となる区域のうち芝地さらに舗装部分についても浸透域とし、雨水が地下に浸透することとした。</u></p> <p>表 10. 7. 1-31 透水係数と間隙率のモデル入力値</p> <table border="1" data-bbox="148 1451 802 1671"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>透水係数 (m/sec)</th> <th>間隙率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">自然地盤</td> <td>表層土</td> <td>1×10^{-4}</td> <td>0.3</td> </tr> <tr> <td>沖積層</td> <td>1×10^{-5}</td> <td>0.11</td> </tr> <tr> <td>関東ローム層</td> <td>1×10^{-5}</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>常総粘土層</td> <td>1×10^{-8}</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>下総層群</td> <td>1×10^{-5}</td> <td>0.15</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">構造物等</td> <td>構造物</td> <td>0</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>盛土内 (切土材料を想定)</td> <td>1×10^{-5}</td> <td>0.2</td> </tr> </tbody> </table> | 区分 | 透水係数 (m/sec) | 間隙率 (%) | 自然地盤 | 表層土 | 1×10^{-4} | 0.3 | 沖積層 | 1×10^{-5} | 0.11 | 関東ローム層 | 1×10^{-5} | 0.2 | 常総粘土層 | 1×10^{-8} | 0.2 | 下総層群 | 1×10^{-5} | 0.15 | 構造物等 | 構造物 | 0 | — | 盛土内 (切土材料を想定) | 1×10^{-5} | 0.2 | <p>【水文環境】</p> <p>・ダイオキシン類の現地調査結果について、一部の調査地点で基準値を超過していることから、必要に応じて再度調査を実施し、調査結果を評価書に記載すること。</p> <p>なお、ダイオキシン類による汚染が確認された場合は、切土工事等により、ダイオキシン類による環境への影響が生じないよう環境保全措置を実施すること。 ⇒指導</p> <p>【水文環境】</p> <p>・対象事業実施区域内の雨水について、水質の予測では河川へ放流するとし、水文環境の予測では地下に浸透するとしている。については、評価書において、これらの整合を図るとともに、必要に応じて予測及び評価を行う見直すこと。</p> <p>⇒答申 5 (1)</p> <p>【水文環境】</p> <p>・評価書においては、雨水の地下浸透について、浸透経路や量などを分かりやすく示すこと。</p> <p>⇒答申 5 (2)</p> <p>【水文環境】</p> <p>・評価書においては、水文環境の予測について、モデル化した地形・地層の詳細、各層の水理定数、設定したモデルの入力条件 (特に盛土材の透水係数) についてその妥当性を示すこと。</p> <p>⇒答申 5 (3)</p> <p>・解析モデルで使用する境界条件 (埋戻土の透水係数) について確認すること。設定した透水係数が大きい。【委員】</p> <p>・透水係数が変わると地下水の評価が大きく変わる。粘性土と砂質土をどのように分別して盛土に使うのか。【委員】</p> <p>・軟弱な沖積層の上に盛土をすることによる課題について、十分に検討してもらいたい。【委員】</p> |
| 区分 | 透水係数 (m/sec) | 間隙率 (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自然地盤 | 表層土 | 1×10^{-4} | 0.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 沖積層 | 1×10^{-5} | 0.11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 関東ローム層 | 1×10^{-5} | 0.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 常総粘土層 | 1×10^{-8} | 0.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 下総層群 | 1×10^{-5} | 0.15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 構造物等 | 構造物 | 0 | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 盛土内 (切土材料を想定) | 1×10^{-5} | 0.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>10. 7. 1-64</p> | <p>ク. その他のモデル化</p> <p>・対象事業実施区域内の雨水排水は、新たに空港となる区域に降った雨を調整池や雨水浸透施設等により貯留させる計画のため、<u>その水量を地下に浸透させる設定とした。</u>なお、調整池に貯留した水は、高谷川への排水量が現状と同程度となるよ</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| <p>10.7.1-65</p> <p>10.7.1-68</p> | <p>う調整して、放水路から排水する計画であるが、本解析では表面流出と地下水湧出として流下させている。</p> <p>表 10.7.1-32 モデルの入力条件 (項目)降水量 (入力条件)解析領域周辺で観測された直近 10 年間の気象データをもとに 10 年間の平均降水量 (4.2mm/日) を設定した。</p> <p>5) 予測結果 イ. 河川流量</p> <p>表 10.7.1-33 予測結果 (河川流量の変化)</p> <table border="1" data-bbox="148 824 802 969"> <thead> <tr> <th>最下流地点</th> <th>水系</th> <th>河川流量の変化率*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No.1</td> <td>尾羽根川</td> <td>-4%</td> </tr> <tr> <td>No.3</td> <td>荒海川</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>No.7</td> <td>取香川</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>No.13</td> <td>高谷川</td> <td>-6%</td> </tr> <tr> <td>No.16</td> <td>多古橋川</td> <td>-2%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※現状からの変化率</p> | 最下流地点 | 水系 | 河川流量の変化率* | No.1 | 尾羽根川 | -4% | No.3 | 荒海川 | 0% | No.7 | 取香川 | 0% | No.13 | 高谷川 | -6% | No.16 | 多古橋川 | -2% | <p>【水文環境】</p> <p>・水文環境について、大雨時には地下水位が上昇し、計画地盤面を超える可能性があることから、通常の降雨だけではなく評価書においては、大規模な地形の改変が行われることから、定常解析だけではなく大雨時の地下水位についても予測及び評価を行うこと。また、必要に応じて環境保全措置を実施すること。 ⇒答申 5 (4)</p> <p>【水文環境】</p> <p>・水文環境に係る地下水並びに周辺河川の水質に対する予測及び評価について、準備書で示されていないことから、方法書に対する千葉県知事意見を踏まえ、評価書において改めて示すこと。とともに、事後調査を実施すること。なお、事後調査の項目は、「地下水の水質汚濁に係る環境基準」(平成 9 年 3 月 13 日 環境庁告示第 10 号) 及び「水質汚濁に係る環境基準」(昭和 46 年 12 月 28 日 環境庁告示第 59 号) に定められた項目とすること。 ⇒答申 5 (5)</p> <p>・有害物質である水銀、ヒ素なども測定していただきたい。供用時のみならず、造成中においても測定してもらいたい。人為的なものがあるかもしれない。また埋立て時に特別なものが出てくるかもしれない。【委員】</p> <p>・BOD だけではなく、成分分析も必要ではないか。【住民】</p> <p>【水文環境】</p> <p>・水文環境について、本事業は大規模な切土工事等を行うことから、事後調査の実施に当たっては、地下水の流動に配慮して、調査地点の選定等を行うこと。 ⇒答申 5 (6)</p> <p>・地下水の流れは、地下水流動系と言って、非常に複雑なものである。地下水の水質測定箇所はどこで行うかが重要。【委員】</p> |
|-----------------------------------|---|-----------|----|-----------|------|------|-----|------|-----|----|------|-----|----|-------|-----|-----|-------|------|-----|---|
| 最下流地点 | 水系 | 河川流量の変化率* | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No.1 | 尾羽根川 | -4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No.3 | 荒海川 | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No.7 | 取香川 | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No.13 | 高谷川 | -6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No.16 | 多古橋川 | -2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>10.7.1-70</p> | <p>(3) 環境保全措置</p> <p>・雨水排水の周辺河川への放流 空港内からの雨水排水は、調整池等で放流量を調整した上で、周辺河川に放流する。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>10.7.1-71</p> | <p>(4) 事後調査</p> <p>・採用した環境保全措置については、個々の対策の効果に係る知見が十分に蓄積されているものの、その施工箇所・範囲等について未確定な対策があり、総合的な効果に不確実性が残るため、事後調査を実施するものとする。</p> <p>(p. 12-4 事後調査の内容)</p> <p>調査内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 河川流量調査 ・ 地下水位調査 ・ 湧水調査 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|-------------|---|---|
| <p>第3分冊</p> | <p>10.8. 動物</p> <p>10.8.1. 造成等の施工による一時的な影響、飛行場の存在、航空機の運航及び飛行場の施設の供用に係る重要な種及び注目すべき生息地</p> <p>(1) 調査</p> <p>4) 調査結果</p> <p>表 10.8.1-56(2) 重要な種の生息確認状況と種の特性等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マツカサガイ ・ ヨコハマシジラガイ <p>(2) 予測</p> <p>表 10.8.1-68(4) 鳥類の重要な種の予測結果</p> | <p>【動植物・生態系】</p> <p>・対象本事業は、約1,200ヘクタールに及ぶ広大な土地の自然環境の改変を伴うことから、自然環境への著しい影響は避けられない。このため、動植物及び生態系について、影響の最小化を図るとともに、影響の大きさに見合った代償措置を講ずる必要があることから、HEP（ハビタット評価手続き）等の手法を用いて、できる限り定量的に予測及び評価を行うこと。【住民】</p> <p>⇒答申6（1）</p> <p>・代償措置の方法として HEP のような科学的根拠のある方法で代償措置を行う必要がある。【住民】</p> <p>【動植物・生態系】</p> <p>・動植物の調査は、当該地域の自然環境を把握するために実施するものであることから、街路樹や公園植栽等は原則として除外すること。</p> <p>⇒指導</p> <p>【動植物・生態系】</p> <p>・調査により確認された動植物について、在来、逸出、植栽、外来の別を示し、特筆される自然分布が確認された場合は、重要種として扱い、予測及び評価を行うとともに、必要に応じて環境保全措置を実施すること。 ⇒答申6（4）</p> <p>【動植物・生態系】</p> <p>・マツカサガイ及びヨコハマシジラガイについて、それぞれ生息地の状況を記載し、自然分布を検討すること。 ⇒指導</p> <p>【動植物・生態系】</p> <p>・オオタカ及びサシバについて、行動圏及び繁殖状況に関する調査結果を明らかにし、それを踏まえて予測及び評価を行うとともに、適切な代償措置を実施すること。なお、一部の個体は新たな生息地を求め移動すると想定されるが、両種は広い行動圏を持つことから、これらの移動による地域個体群への影響について配慮すること。 ⇒答申6（9）</p> <p>【動植物・生態系】</p> <p>・オオタカ及びサシバが、当該事業により別の場</p> |

| | | |
|--------------------------|----------------------------------|---|
| <p>10. 8. 1- 192</p> | <p>(3) 環境保全措置 2) 検討結果の整理</p> | <p>所に移動することによる地域個体群への影響について、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を実施すること。</p> <p>【動植物・生態系】 ・評価書においては、オオタカについて、高利用域の植生の構成及び隣接する他ペアの営巣木との距離を示すこと。 ⇒指導</p> <p>【動植物・生態系】 ・評価書においては、サシバについて、採餌等に利用している谷津の谷幅を示すこと。 ⇒指導</p> <p>【動植物・生態系】 ・ミゾゴイに係る代償措置については、その営巣に適した地形条件及び樹林の状況を選定して行うこと。 ⇒指導</p> <p>【動植物・生態系】 ・動植物について、重要種及び生態系の注目典型種等に対する環境保全措置の履行に当たっては、生物の地域個体群の維持に配慮すること。なお、その際には、対象事業実施区域だけではなく、周辺地域も含め、周辺自治体との連携や農業活動との調整など、多様な対応を図ること。 ⇒答申6（3）</p> <p>・保全対応策としては、多くの生物と生息場所が失われることを前提として、<u>生物の地域個体群の維持がどの程度保証されるかが極めて重要。</u> ・重要種及び典型種について、この点を踏まえて、対応策を検討していただきたい。 ・そのためには、<u>事業対象地域だけではなく、周辺地域も含めた保全策を検討することが不可欠で、周辺自治体との連携や、農業活動などとの調整など、多様な対応が求められると考える。</u></p> <p>【委員】</p> <p>【動植物・生態系】 ・動植物について、本事業は対象事業実施区域内の谷津を大規模に埋立てすることなどで、多くの貴重な動植物が影響を受けることから、専門家の助言を受け、環境保全措置を確実に履行すること。【市町】 ⇒答申6（2） ・300種近い動植物の絶滅危惧種が確認され、また、里地・里山の生態系が形成されているが、本</p> |
|--------------------------|----------------------------------|---|

| | | |
|-------------------|---|---|
| <p>10.8.1-198</p> | <p>表 10.8.1-90(4) 環境保全措置の内容 (内容) 代償 <u>生息域外保全</u> (対象) <u>ニホンイシガメ、アカハライモリ</u> (効果) 個体の移設の効果の不確実性への保険として生息域外保全を行うことで、<u>個体群の絶滅を回避し、重要な種への影響を低減できる。</u></p> | <p>事業により影響が生じることが予想されることから、<u>専門家の指導を踏まえ、動植物や生態系への影響が可能な限り低減されるよう配慮すること。</u>【成田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・動植物について、<u>環境保全措置を確実に実施すること。</u>また、事後調査の実施後についても、その効果が確認されるまで環境監視調査を実施するものとし、その結果を公表すること。 <p>【多古町】【芝山町】</p> <p>【動植物・生態系】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>動植物に係る代償措置について、周辺に生息する個体との競合、資源量等を考慮し、生息地点数や生息範囲の確保の観点も検討した上で実施すること。</u>特に、<u>生息域外保全を実施するニホンイシガメ及びアカハライモリについては十分考慮すること。</u> ⇒答申6(7) |
| <p>10.8.1-198</p> | <p>(5) 評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響をより低減するための環境保全措置として、以下に示す措置を実施し、現況調査結果から著しく環境を悪化させないよう努めることとしている。 ・<u>代償措置としては、対象事業実施区域の周辺に残存する谷津環境を確保してその環境を将来に渡って担保するとともに、整備・維持管理によりその質を向上させることで、可能な限り環境影響を最小化する方針とした。</u><u>ニホンイシガメやアカハライモリの注目すべき生息地については、個体の保護と生息域外保全による個体群の安定化を実施したうえで、上記の谷津環境に移設を行う。</u> ・<u>主な低減措置としては、改変区域の谷津田に設置される調整池を、自然地形を活かして雨水を貯留する設計とし、谷津環境の消失を最小限にすることとした。</u> | <ul style="list-style-type: none"> ・代償措置として活用するグリーンポート等の既存の環境にも元々生物がいることから、<u>予測に当たっては、具体的にどれくらい動物等を受け入れるか示す必要がある。</u>【委員】 ・予測では、<u>生息地や繁殖地の影響を評価しているが、上位の捕食者は餌となるような種がなくなると住めなくなることから、この点も含めて評価すること。</u>【委員】 <p>【動植物・生態系】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>ニホンイシガメ及びアカハライモリについて、代償措置として実施する生息域外保全の概要について示すこと。</u> ⇒指導 <p>【動植物・生態系】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>ニホンイシガメ及びアカハライモリに係る代償措置について、生息域外保全を実施しているが、その目的を明確にするとともに、「絶滅のおそれのある野生動植物種の生息域外保全に関する基本方針」(平成21年1月環境省)等を踏まえて実施すること。</u> ⇒答申6(8) ・実施区域周辺にニホンイシガメ、アカハライモリが生息していた場合に、生息域外保全(この処置は野外個体群サイズの低下を伴うため)はこれら野生個体の繁殖の機会を奪うことで、野外個体群の維持を困難にする可能性がある。保全 |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>・<u>回避措置</u>としては、<u>改変区域で確認したホトケドジョウの繁殖地である水路及びその水源となる湧水を保護することで、地域個体群の消失を防ぐこととした。</u></p> <p>(p. 11-47)</p> <p>・ホトケドジョウの環境保全措置の目標は下記のとおりとする。</p> <p>【保全目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高谷川源流部の地域個体群の存続を図る（影響の回避） ・高谷川亜流域で他の地域個体群の回復を図る ・取香川亜流域の地域個体群の回復を図る | <p>措置として、生息域外保全を選択した理由を明確にすべき。【委員】</p> <p>【動植物・生態系】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>評価書においては、動植物に係る代償措置について、期待される効果を明らかにするため、おおよその位置や規模等を示すこと。また、代償措置の適地選定の方法を示すこと。</u> ⇒答申6（5） ・<u>代償措置の面積が、現況に対して、将来が5割から6割程度の面積となるが、その程度でよいのか。実際に措置する面積はどうか。</u>【委員】 <p>【動植物・生態系】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>動植物に係る代償措置について、良好な移植環境の形成には時間を要することが想定されることから、移植に当たってはその時間を場所を確保して生物が生息するまでのタイムラグが想定されることから、事業実施に当たっては、時間的な効果も考慮して適切な時期及び方法で実施すること。</u> ⇒答申6（6） ・<u>代償措置について、場所を確保して生物が生息するまでのタイムラグがあるので、時間的な効果も考慮して、事業を実施してほしい。</u>【委員】 <p>【動植物・生態系】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>ホトケドジョウについて、高谷川源流部が対象事業実施区域に含まれていながら、そこに生息するホトケドジョウへの影響が回避されているがことから、評価書においては、その根拠を明らかにすること。</u> ⇒指導 <p>【動植物・生態系】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>評価書においてはホトケドジョウについて、高谷川亜流域及び取香川亜流域における地域個体群の回復の方法を示すこと。</u> ⇒指導 |
|--|---|--|

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|--|---|--|
| <p>10.9.1-9 10.9.1-23 10.9.1-42 10.9.1-59 10.9.1-74 10.9.1-75</p> | <p>10.9. 植物</p> <p>10.9.1. 造成等の施工による一時的な影響、飛行場の存在及び飛行場の施設の供用に係る重要な種及び群落</p> <p>(1) 調査 図 10.9.1-8 調査位置図（植生） 図 10.9.1-10 現存植生図 表 10.9.1-22 (13) 重要な種の生育確認状況と種の特性等</p> <p>表 10.9.1-33 (1) 維管束植物の重要な種の予測結果（種名）ヌリトラノオ （予測結果）確認地点は改変区域のため確認個体は全て消失すると予測する。このため、本種の生育環境は保全されない。</p> <p>(3) 環境保全措置 表 10.9.1-45 (2) 環境保全措置の内容 ・改変区域外への<u>個体の移植</u></p> <p>(5) 評価 ・環境影響をより低減するための環境保全措置として、以下に示す措置を実施し、現況調査結果から著しく環境を悪化させないよう努めることとしている。</p> <p>・<u>主な低減措置</u>としては、改変区域の谷津田に設置される調整池を、自然地形を活かして雨水を貯留する設計とし、谷津環境の消失を最小限にすることとした。</p> <p>・<u>代償措置</u>としては、対象事業実施区域の周辺に残存する谷津環境を確保してその環境を将来に渡って担保するとともに、整備・維持管理によりその質を向上させることで、可能な限り環境影響を最小化する方針とした。</p> <p><参考資料（2/2）> 表 2.9.1-1 確認された維管束植物</p> | <p>【動植物・生態系】 ・評価書においては、植生に係るついて、以下のことについて内容を示すこと。 ①地点番号を記した各植生調査の地点番号位置図 ②縮尺を大きくした植生図（植生の判別を行うため） ⇒指導</p> <p>【動植物・生態系】 ・植物について、クマガイソウの記載（準備書表 10.9.1-22 (13) 及び参考資料 表 2.9.2-60) に誤りがあるので訂正すること。 ⇒指導</p> <p>【動植物・生態系】 ・植物について、ヌリトラノオは全て消失すると予測していることから、代償措置の実施を検討すること。 ⇒指導</p> <p>【動植物・生態系】 ・植物の移植については、生息域外保全の実施等も含め、失敗することがないように適正な方法で、かつリスク分散を図りながら実施すること。特に、ラン類については、菌根菌と樹木との3者による共生関係が必要な場合があり、その依存度は種により異なることから、専門的検討のもとに実施すること。 ⇒指導</p> <p>【動植物・生態系】 ・植物について、アカシデ、オニバス、イイギリ及びカタクリは、「千葉県レッドリスト植物・菌類編（2017年改訂版）」の掲載種であることから、生育状況を確認の上、重要種に追加し位置図を作成するとともに、予測及び評価を行うこと。 ⇒答申6（10）</p> <p>【動植物・生態系】 ・植物について、ツノハジバミ、オオツクバナウツギ、ヤマカシュウ、ネジキ及びシラキが確認されているが、本県における既知の分布域と異なること、または確実な分布記録がないことから、生育状況を確認すること。 ⇒指導</p> |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|------------|--|--|
| 10.10.1-91 | <p>10.10.生態系</p> <p>10.10.1.造成等の施工による一時的な影響、飛行場の存在及び飛行場の施設の供用に係る地域を特徴づける生態系</p> <p>(5)評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響をより低減するための環境保全措置として、以下に示す措置を実施し、現況調査結果から著しく環境を悪化させないよう努めることとしている。 ・<u>回避措置</u>としては、<u>改変区域</u>で確認したホトケドジョウの繁殖地である水路及びその水源となる湧水を保護することで、<u>地域個体群</u>の消失を防ぐこととした。 ・<u>主な低減措置</u>としては、<u>改変区域</u>の谷津田に設置される調整池を、自然地形を活かして雨水を貯留する設計とし、<u>谷津環境</u>の消失を最小限にすることとした。 ・<u>代償措置</u>としては、<u>対象事業実施区域</u>の周辺に残存する谷津環境を確保してその環境を将来に渡って担保するとともに、整備・維持管理によりその質を向上させることで、可能な限り環境影響を最小化する方針とした。 | <p>→動植物・生態系に係る全般的内容、また代償措置に係る内容については、「10.8.動物」の頁に記載。</p> |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|------------|---|--|
| 10.11.1-64 | <p>10.11. 景観</p> <p>10.11.1. 飛行場の存在による主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観</p> <p>(4) 事後調査</p> <p>・採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さい。また、採用した環境保全措置については、効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さい。よって、事後調査は行わないものとした。</p> <p>(p. 10.1.2-8)</p> <p>図 10.1.2-3(2)</p> <p>空港内施設配置図(発着回数 50 万回時)</p> <p>※施設配置は、予測を行う上で想定した現時点での案である。具体的な施設計画は今後策定していくこととしている。</p> | <p>【景観】</p> <p>・準備書においては、予測の前提となるターミナルビル等の空港内施設の位置や規模等の計画が明らかになっていないこと、また緑化に当たっては、草本や樹木の生長に応じて周辺の緑との調和に変化が生ずると考えられ、環境保全措置としての緑化が周辺の緑と調和するとの予測には不確実性があることから、事後調査を実施すること。</p> |
| 10.11.1-65 | <p>(5) 評価</p> <p>・環境保全措置として、<u>周囲の緑と調和するよう法面や防音堤の緑化を実施し、現況調査結果から著しく環境を悪化させないよう努めること</u>としている。</p> | <p>【景観】</p> <p>・環境保全措置として実施する法面等の緑化に当たっては、草本や樹木の生長も勘案し、<u>周辺の緑との調和に努めること。</u> ⇒答申 7</p> <p>・緑化に当たっては、草本や樹木の生長に応じて周辺の緑との調和に変化が生ずると考えられる(変遷景観)。この観点から、環境保全措置としての緑化が周辺の緑と調和するものとなるかどうかについては、予測が困難であることから、継続的な評価(事後評価)が必要であると考える。</p> <p>【委員】</p> <p>・緑化に関しては、景観として良し悪しを評価するというよりは、動植物の観点から考えるもの。事後調査については、動植物の観点から適切な処置をされていれば、特に必要は無い。【委員】</p> <p>【景観】</p> <p>・環境保全措置として実施する緑化の検討に当たっては、本地域の特徴である谷津田の樹林の<u>まとまりを考慮環境に配慮したもの</u>とすること。 ⇒指導</p> <p>・法面を緑化すればよいというのではなく、谷津田に樹林のまとまりが、ここでいう緑のまとまりになると考える。【委員】</p> <p>【景観】</p> <p>・景観について、予測に用いる眺望景観の写真は、できる限り日陰、道路及びその他の工作物が写らないものとする。 ⇒指導</p> |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--|--|-------|--------|--------|---------------------------------|---------------------------------|-------------|--------------|-------|--------|--------|---|-------|-----|---|---|---|-------------------------|---|------------|--------|---|---|---|----|--------|--------|---|---|---|---------------------------------|----|--------|-----|---|---|---|----|----------|--------|---|---|---|----|------------------------------|-----|---|---|---|---------------------------------|----|-------------|----|---|---|---|----|--------|----|---|---|---|----|--------|-------|---|---|---|--|
| 10.12.1-46 | <p>10.12. 人と自然との触れ合いの活動の場</p> <p>10.12.1. 飛行場の存在及び航空機の運航による主要な人と自然との触れ合いの活動の場</p> <p>(3) 環境保全措置</p> <p>・「No. 11 芝山湧水の里」については、事業の実施により場が消失するものの、付近に湧水施設を整備して、活動が継続的に実施できるよう配慮する。代替施設は湧水の湧出状況等を勘案し、<u>図 10.12.1-4 に示す位置の近傍に設置すること</u>を検討している。</p> <p style="text-align: center;">表 10.12.1-44 講じる環境保全措置</p> <table border="1" data-bbox="301 826 1235 1323"> <thead> <tr> <th rowspan="2">No.</th> <th rowspan="2">地点名</th> <th>調査結果</th> <th colspan="3">予測結果*</th> <th rowspan="2">特に講じる環境保全措置</th> </tr> <tr> <th>年間の最大利用者数の状況</th> <th>変更の程度</th> <th>利用性の変化</th> <th>快適性の変化</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>里山遊歩道</td> <td>少ない</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>△</td> <td rowspan="3">法面の草本緑化により、景観への影響を低減する。</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>場外放水水路水辺環境</td> <td>非常に少ない</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>芝山湧水の里</td> <td>非常に少ない</td> <td>×</td> <td>-</td> <td>-</td> <td rowspan="3">類似施設の新設により、活動が継続的に実施できるよう検討を行う。</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>大関台果樹園</td> <td>中程度</td> <td>×</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>香山新田里山施設</td> <td>非常に少ない</td> <td>×</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>千葉県サイクリングロード（409 佐原我孫子自転車道線）</td> <td>少ない</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>△</td> <td rowspan="4">低騒音型航空機の導入促進により、航空機騒音の影響低減に努める。</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>マリンピアくりやまがわ</td> <td>多い</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>屋形海水浴場</td> <td>多い</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>坂田城跡梅林</td> <td>非常に多い</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>△</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ ○：ほぼ変化が無い、△：変化がある、×：場が消失する、-：場が消失するため予測不可</p> | No. | 地点名 | 調査結果 | 予測結果* | | | 特に講じる環境保全措置 | 年間の最大利用者数の状況 | 変更の程度 | 利用性の変化 | 快適性の変化 | 2 | 里山遊歩道 | 少ない | ○ | ○ | △ | 法面の草本緑化により、景観への影響を低減する。 | 3 | 場外放水水路水辺環境 | 非常に少ない | ○ | ○ | △ | 11 | 芝山湧水の里 | 非常に少ない | × | - | - | 類似施設の新設により、活動が継続的に実施できるよう検討を行う。 | 12 | 大関台果樹園 | 中程度 | × | - | - | 13 | 香山新田里山施設 | 非常に少ない | × | - | - | 14 | 千葉県サイクリングロード（409 佐原我孫子自転車道線） | 少ない | ○ | ○ | △ | 低騒音型航空機の導入促進により、航空機騒音の影響低減に努める。 | 15 | マリンピアくりやまがわ | 多い | ○ | ○ | △ | 16 | 屋形海水浴場 | 多い | ○ | ○ | △ | 17 | 坂田城跡梅林 | 非常に多い | ○ | ○ | △ | |
| No. | 地点名 | | | 調査結果 | 予測結果* | | | | 特に講じる環境保全措置 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 年間の最大利用者数の状況 | 変更の程度 | 利用性の変化 | 快適性の変化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 里山遊歩道 | 少ない | ○ | ○ | △ | 法面の草本緑化により、景観への影響を低減する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 場外放水水路水辺環境 | 非常に少ない | ○ | ○ | △ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | 芝山湧水の里 | 非常に少ない | × | - | - | | 類似施設の新設により、活動が継続的に実施できるよう検討を行う。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 大関台果樹園 | 中程度 | × | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | 香山新田里山施設 | 非常に少ない | × | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | 千葉県サイクリングロード（409 佐原我孫子自転車道線） | 少ない | ○ | ○ | △ | 低騒音型航空機の導入促進により、航空機騒音の影響低減に努める。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | マリンピアくりやまがわ | 多い | ○ | ○ | △ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | 屋形海水浴場 | 多い | ○ | ○ | △ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | 坂田城跡梅林 | 非常に多い | ○ | ○ | △ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10.12.1-48 | <p>(5) 評価</p> <p>・環境影響をより低減するための環境保全措置として、周囲の緑と調和するよう法面の草本緑化、低騒音型航空機の導入促進を実施するとともに、消失する地点については、<u>既存施設の整備、活用の推進、類似施設の新設を代償措置として</u>講じ、<u>現況調査結果から著しく環境を悪化させないよう努めること</u>としている。</p> | <p>【人と自然との触れ合いの活動の場】</p> <p>・消失する活動の場に対する代償措置の検討に当たっては、現状の利用者が新たに利用近隣で同様の活動が継続できるかという点についても配慮すること。⇒答申8</p> <p>・消失箇所について、場所を新たに設ければよいということではなく、近くで同様の活動が継続できるかという活動の質について配慮する必要がある。【委員】</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|-------------------------|--|---|
| 10.13.1-27 | <p>10.13. 廃棄物等</p> <p>(3) 環境保全措置 (種類) 再生骨材としての再利用の推進 (内容) 既存工作物の解体撤去及び既存舗装の撤去によって発生するアスファルト・コンクリート塊及びコンクリート塊については、可能な限り空港内のリサイクルプラントで破砕処理し、新設・延長する滑走路及び空港周辺道路等の路盤材等としての再利用に努める。</p> | <p>【廃棄物等】</p> <p>・本事業においては、既存工作物の解体撤去等により、多量のアスファルト・コンクリート塊等の発生が想定されることから、評価書においては、空港内のリサイクルプラントの将来処理能力を明らかにし、検討している環境保全措置の実現可能性について示すこと。 ⇒指導</p> <p>【廃棄物等】</p> <p>・廃棄物については、本事業に伴い、将来の排出量が増大すること、また空港内の排出事業者も多岐にわたることなどから、各排出事業者に対し、引き続き、適正な処理を図るよう働きかけること。</p> <p>また、事業者の発生量を含め、空港全体で数値目標を定めるなど、3Rの推進に向けて、積極的に取り組むこと。 ⇒指導</p> |
| 10.14.1-9 10.14.1-11 | <p>10.14. 温室効果ガス等</p> <p>10.14.1. 工事の実施による温室効果ガス等</p> <p>(3) 環境保全措置</p> <p>1) 建設機械の稼働による温室効果ガス排出量 2) 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による温室効果ガス排出量</p> | |
| 10.14.2-34 | <p>10.14.2. 航空機の運航及び飛行場の施設の供用による温室効果ガス等</p> <p>(3) 環境保全措置 (種類) 再生可能エネルギーの導入促進 (内容) 太陽光発電設備及び蓄電池を設置し、発電した電力の空港内での使用を推進する。</p> | <p>【温室効果ガス等】</p> <p>・温室効果ガスの排出量削減に係る環境保全措置として実施する太陽光発電設備及び蓄電池の設置について、設備容量や発電量等の稼働状況の公表に努めること。 ⇒指導</p> |
| | <p>10.15. 専門家等による技術的助言</p> | |

| ページ | 準備書の記載概要 | 指摘事項等 |
|------|---------------------------|---|
| 11-1 | <p>1 1. 環境保全措置</p> | <p>【全般】</p> <p>・本事業は、滑走路新設等の整備に当たり大規模な埋立工事を行うこと、また、年間発着回数50万回を有する空港になることなどから、環境への影響が懸念される。与える影響は重大である。については、環境への影響を適切に評価し低減するために、環境保全措置やを確実に履行するとともに、事後調査の確実な履行に努めること。により、環境の状況を適切に把握すること【市町】</p> <p>⇒答申1(1)</p> <p>・環境保全措置の確実な実施により、環境への影響の低減に努めること。【成田市】</p> <p>・環境保全措置や事後調査を確実に実施し、事業の実施に伴う環境への影響を可能な限り低減すること。また、環境保全措置については、最新新技術の動向、環境保全効果及び安全性等、幅広い角度から更なる検討を行うこと。</p> <p>【多古町】【芝山町】</p> <p>・工事中の供用開始後における大気質、騒音及び振動について、環境保全措置を確実に実施することにより、事業による影響を最小限にとどめること。【多古町】【芝山町】</p> <p>・水文環境について、環境保全措置を積極的かつ確実に実施するとともに、地下水位等の状況の把握に努めること。また、確実な事後調査の実施と、更なる環境保全措置の検討も含め、対策を進めること。【多古町】【芝山町】</p> <p>・温室効果ガスについて、環境保全措置を確実に実施することにより、事業による影響を最小限にとどめること。【多古町】</p> <p>・航空機運行による降下ばいじんや浮遊粒子状物質による人体及び農業用ビニール等への影響について危惧する意見がある。航空機の便数拡大により航路下への影響が低減するよう環境に配慮した航空機の運航促進と、慎重な調査を行うこととされたい。【山武市】</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>12. 事後調査</p> <p>12.1. 事後調査及び環境監視調査の検討</p> <p>12.2. 事後調査の内容</p> <p>12.3. 環境監視調査の内容</p> <p>13. 総合評価</p> <p>14. その他</p> <p>14.1. 環境影響評価を委託された者の名称、代表者の氏名及び主たる事業所の所在地</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・農業用ビニールハウスの汚れと航空機による排気ガスとの関係を危惧する意見もあるため、環境保全措置について十分に留意し、特に低排出型（低燃費型）機材の運航促進を積極的に図りたい。【横芝光町】 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価書においては、各環境保全措置について、それぞれ予測に反映したもの、反映していないものを明らかにすること。⇒指導 ・環境保全措置について、予測に反映しているものと、そうでないものが混在しているので、明確に分けること。【委員】 <p>【全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事後調査や環境監視調査の結果等については、広く一般への周知に努めるするとともに、事業者が推進している周辺の環境対策への取り組みにも活用すること。【住民】【市町】 <p>⇒答申1（4）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境調査も一時的なものではなく常に調査方法や結果についても解りやすく公表して貰いたい。【住民】 ・現在の環境がどのように変化するのか等、事業に係る環境情報を積極的に公表するとともに、住民の疑問や意見に対して誠実に対応するための体制を整備すること。【多古町】【芝山町】 ・騒音について、実施する環境保全措置の実施状況及びその効果について、継続的に公表されたい。【山武市】 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価書においては、それぞれの環境影響評価項目の評価について、可能な限り、現地調査結果と予測結果現況と将来を比較するなど、本事業の実施による環境負荷の程度を明らかにする分かりやすく示すこと。⇒答申9 ・今と比べてどうかということは必要な観点。【委員】 ・本事業による寄与を明確に。現状に対して、本事業によりどれくらい増えるかということを示すこと。【委員】 |
|--|---|--|