

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

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

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

令和4年6月30日から中部国際空港株式会社のホームページで計画段階環境配慮書を公表したほか、令和4年6月30日～7月30日の1カ月間、表 6.1-1 の場所で縦覧を行った。

また、令和4年6月30日～8月8日の期間に、計画段階環境配慮書についての環境保全の見地からの意見の募集を行った。意見書の提出は5通あり、意見の総数は延べ99件であった。

住民等の意見の概要及び事業者の見解は、表 6.1-2 (1) ～ (14) に示すとおりである。

表 6.1-1 縦覧の場所、期間及び時間

縦覧場所		期間	時間
中部国際空港株式会社	常滑市セントレア一丁目1番地 第2セントレアビル4階	令和4年6月30日～ 令和4年7月30日 (土曜日、日曜日及び 祝日を除く)	午前9時～ 午後5時
愛知県	都市・交通局 航空空港課 名古屋市中区三の丸三丁目1番2号		
常滑市	市民生活部 生活環境課 常滑市飛香台三丁目3番地の5		

表 6.1-2 (1) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
<p>■整備計画</p>		
<p>1</p>	<p>「中部国際空港の将来構想」に記載されていた「1. 将来の航空需要への対応」に該当する記載が配慮書には無いが、配慮書においても、旅客需要の計画と実績の記載と分析が必要であり、そのうえで配慮書を作成すべき。</p> <p>おそらく実績と計画との違いやコロナ禍で先が見通せないことなどが原因で将来の航空需要への対応が無くなったものと思われるが、そうであれば事業を中断すべき。</p> <p>なお、新型コロナウイルス感染症により大幅に減少している旨も記載されており、今後 2021 年度、2022 年度も同様の傾向になり、需要が減少するのではないかと。</p>	<p>今回の滑走路増設は、完全 24 時間運用の実現や現滑走路の大規模補修といった喫緊の課題解決などのために計画するものであり、将来の航空需要増加への対応を目的としておりません。配慮書に記載しておりますこれらの課題解決に向けて、早期に実現する必要があると考えております。</p> <p>なお、航空需要は回復しつつありますが、今後、社会状況の変化等に応じ、可能な範囲で航空需要予測を実施してまいります。</p> <p>また、滑走路増設により、1 本の滑走路をメンテナンスしつつ、もう 1 本の滑走路で航空機の発着が可能となり、深夜及び早朝の時間帯における国際貨物便や LCC 等の多様な運航ニーズに対応することができまますので、引き続き、地元自治体、経済界、空港会社が連携して路線誘致や利用促進を行うなど、航空需要の創出に努めてまいります。</p>
<p>2</p>	<p>「不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避」について、このような不測の事態への対応についても、新たな滑走路の必要性になるのか。こうした例は他の空港にもあり、それが新たな滑走路の理由になった例はあるのか。</p>	<p>首都圏や関西圏において大規模災害が発生し、成田国際空港や関西国際空港といった国際拠点空港の運用に支障が生じた場合、中部国際空港は、日本の中心に位置し、首都圏、関西圏とのアクセスにも優れていることから、両圏域に所在する空港の代替機能の中心的な役割を担うこととなります。</p>
<p>3</p>	<p>「災害時におけるバックアップ機能の確保」について、このような災害時への対応についても、新たな滑走路の必要性になるのか。2018 年の関西国際空港の浸水時にも対応できたのなら、新たな滑走路が無くても対応できるのではないかと。</p>	<p>滑走路が 2 本あれば、メンテナンス、大規模補修期間中、または不測の事態により 1 本の滑走路が閉鎖されていても、もう 1 本の滑走路で航空機の発着が可能となり、災害時における代替機能としての役割を十分に果たすことができるようになります。</p>

表 6.1-2 (2) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
4	<p>「リニア中央新幹線等の整備効果の向上」について、リニアの 2027 年の名古屋開業が無理であることは JR 東海の社長も発言しているとおりであり、第二滑走路を急ぐ理由にならない。中部圏と首都圏との往来がしやすくなるとしても、中部国際空港との関連は不明である。また西知多道路の整備について、アクセス性、定時性、信頼性が不十分という分析はされていない。両論とも、結果として整備効果を高めるとのことなので、削除すべき。</p>	<p>令和9年度（2027年度）に予定されているリニア中央新幹線の東京－名古屋間の開通により、人口5千万人のリニア大交流圏というメガリージョンが形成されます。</p> <p>また、リニア中央新幹線の開業も見据え、名古屋高速道路や伊勢湾岸道路と接続することによって中部国際空港へのアクセス性が向上するとともに、定時性・信頼性が向上することとなる西知多道路が整備されます。</p> <p>リニア中央新幹線等の開業に合わせて、中部国際空港が滑走路を2本備え、完全24時間運用を実現し、国際拠点空港として相応しい機能を確保することは、同時にリニア中央新幹線及び西知多道路の整備効果を高めるものになります。</p>
5	<p>「令和2年（2020年）2月以降は新型コロナウイルス感染症の影響で国際旅客便が激減したことに伴い、貨物スペースでの輸送量が減少した。」との記載が p5 にあるが、国際旅客便の激減による貨物スペース減少だけではなく、国際貨物便も渡航禁止になったことが主たる原因ではないのか。</p>	<p>国際航空貨物便の発着回数は、コロナ前の令和元年度（2019年度）において29便/週だったのが、令和4年（2022年）夏ダイヤ（7月1日現在）においては、45便/週と増加しております。</p>
6	<p>第二滑走路の必要性について、過去にはハブ空港や横風対策などの理由が挙げられていたが、今回は大規模改修やメンテナンス作業時間の確保が必要との理由になっている。他の国内空港では滑走路1本でもそのような対応を現実的に行っている。本当に大規模改修が必要であるならば、コロナ禍の今を絶好のチャンスとして実施すべきである。企業努力によって、深夜早朝時間帯の運航便数であれば、他の時間帯に移動できて、またメンテナンス作業時間も増加させることができる。</p> <p>とにかく何かの理屈をつけて、航空需要の有無も無関係に第2滑走路建設をやりたいたいだけではないか。</p>	<p>滑走路の大規模補修を実施する場合、2年間にわたって、一定期間、深夜及び早朝の時間帯に、補修作業のため6時間半連続して滑走路を閉鎖することとなり、これまで同時間帯に中部国際空港を拠点として運航していた国際貨物便等の発着ができなくなります。長期間、航空機が発着できなくなることになれば、その拠点は中部国際空港から他の国際空港に移転されて失うこととなります。</p> <p>また、コロナ禍においても、特に国際貨物便は好調であり、大規模補修を行うために、深夜及び早朝の時間帯に滑走路を閉鎖して連続するまとまった時間を確保することは困難な状況です。</p> <p>以上を踏まえ、滑走路増設が必要と考えております。</p>

表 6.1-2 (3) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
7	<p>今回の配慮書で示されている「案2」は、「中部国際空港の将来構想」で示される「当分の間、2本の滑走路で運用」という案を、永久的な2本目滑走路を現空港用地内に設置するもの。配慮書の複数案の比較で「案2では各課題に対応することが可能となる」(p17)とされ、「中部国際空港の将来構想」の第2段階〔将来形〕の「新たな埋立地にB滑走路」はほとんど考えていないという方針転換と思われる。それとも、もっと長い将来には、新たな埋立地に3本目の滑走路まで考えているのか。</p>	<p>今回の滑走路増設は、「中部国際空港の将来構想」の第1段階を対象としております。</p> <p>新たな埋立地が、埋立完了までには15年程度を要する見込みであり、まずは第1段階の計画を実現することが重要と考えております。</p>
8	<p>配慮書の複数案で示されている案1は、どちらかの滑走路に事故があった場合は2本とも使えなくなるおそれがある危険な案ではないか。</p> <p>案2の現誘導路を滑走路にする案は滑走路間隔がICAO（国際民間航空機関）で定められた最小間隔210mしかなく、大型機の一時待機により他の離着陸に影響が出ることを明記してもらいたい。</p> <p>また、将来の航空需要さえ予測できず、今のままで当分大丈夫なので、ゼロ・オプションを複数案として追加すべき。</p>	<p>案1は、石川県小松飛行場において、舗装をかき上げる工事期間の仮滑走路として本滑走路と平行に建設した事例を参考としたものです</p> <p>案2は、我が国の管制方式基準上、同時運用が可能となっております。</p> <p>また、完全24時間運用の実現や現滑走路の大規模補修といった喫緊の課題を解決するためには、早期に滑走路を増設することが必要と考えております。</p>

表 6.1-2 (4) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
<p>■地域概況</p>		
<p>9</p>	<p>配慮書の調査対象地域について、現在の中部国際空港を建設した際の環境影響評価より狭くなっている。案1、案2ともに滑走路が陸域に近くなり、運航回数が増加することで、騒音、大気などの影響範囲が増加するにも関わらず、調査の対象範囲を3市町に減少させる合理的理由はなく、少なすぎる。特に、騒音、大気で直接影響があり、漁業権も存在する南知多町を除外するのは問題ではないか。</p>	<p>今回の滑走路増設は、完全24時間運用の実現や現滑走路の大規模補修といった喫緊の課題解決などのために計画するものであり、将来の航空需要増加への対応を目的としておらず、案1、案2のいずれも空港島内において整備するものであるため、海上を埋立することはありません。</p> <p>また、現在、航空機騒音に係る環境基準を超える地域はすべて海域に収まっており、今回の滑走路増設に伴う航空機騒音影響も、$L_{den}57dB$の範囲は配慮書に記載しておりますとおり、海上に留まることが見込まれています。</p> <p>こうしたことを踏まえ、配慮書の調査対象地域を設定しております。</p>
<p>10</p>	<p>配慮書のp30に示されている多屋大気観測所の二酸化窒素(NO_2)、令和元~2年度、浮遊粒子状物質(SPM)の令和2年度について、は他の7か所とはかけ離れて高濃度である。しかも6月末に公表された最新のデータは、長期的評価も0.056ppmあり、大きく増加している。</p> <p>また同大気観測所の浮遊粒子状物質(SPM)について、長期的評価も$0.063mg/m^3$あり、令和元~2年度に他の7か所とはかけ離れて高濃度である。しかも6月末に公表された最新の2021年度データは、長期的評価も$0.063mg/m^3$あり、高濃度のまま同じ値である。</p> <p>この多屋大気観測所は、中部国際空港から北東約3kmしかないこともあり、この推移をしっかりと監視していく必要がある。</p>	<p>多屋大気観測所は、道路沿道の環境監視を行う自動車排出ガス測定局であり、配慮書作成にあたり、公表資料の内容を既存資料として掲載しております。</p> <p>本事業に伴う大気質への影響については、方法書以降の環境影響評価において、適切に項目選定のうえ調査、予測及び評価を行います。</p>

表 6.1-2 (5) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
11	<p>配慮書 p48 に示される「G 特性音圧レベルのパワー平均値は、全ての地点で平均的な人が知覚できるとされる 100dB を下回っていた。」について、②生理的影響（「超低音（聞こえない音）の G 特性音圧レベル 100dB は、1994 年の文献であり、2004 年の環境省の「低周波音問題対応の手引書」では 92dB とされており、古い根拠で比較するのは適切でないのではないか。</p>	<p>「低周波音問題対応の手引書」（平成 16 年 6 月 環境省環境管理局大気生活環境室）において、航空機のような一過性・間欠性の発生源からの低周波音は適用対象外とされています。</p>
12	<p>配慮書 p146 に示される「中部国際空港と津なぎさまちを結ぶ津ベルラインが運航されている。」について、中部国際空港の交通の状況として、津ベルラインの船舶乗降人員を記載すべき。</p>	<p>津ベルラインの船舶乗降人員については公表されていないことから、記載しておりません。</p>
13	<p>配慮書において、交通量の状況は、アクセスの利便性、定時性の確保、渋滞の状況などが判断できるように、混雑度、平均旅行速度などを追加してもらいたい。</p> <p>なお、「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査」を用いているだけであるが、空港への重要なルートとして、知多半島道路があるため、その交通量を別資料で調査し記載してもらいたい。</p> <p>その先の中部国際空港線の交通量でも概要は分かるが、その基になる専用道路の状況は追加してもらいたい。</p>	<p>配慮書では、中部国際空港の滑走路増設に係る環境影響評価のため、既存資料により地域の概況をまとめております。交通量の状況については、調査対象地域における幹線道路及び交通量の状況を整理のうえ記載しております。本事業の実施区域である中部国際空港の付近における交通量の状況を把握するため、知多半島道路よりも空港に近い中部国際空港線の交通量についても記載しております。</p> <p>なお、本事業に伴う環境影響について、より詳細に検討するため、資材等運搬車両及び空港アクセス車両の運行が想定される道路において、現地調査による交通量の把握を予定しております。</p>

表 6.1-2 (6) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
14	<p>配慮書では、p145, p146 に道路の台数、p146 に鉄道の乗車人員数が示されているが、空港の利用者数との関係を見るため、自動車による利用者数も調査してもらいたい。「交通量の状況」の記載では、空港利用者数としては把握することができない。見送り客等も含めた経年変化を、旅客者数と同様に調査してもらいたい。</p>	<p>今回の滑走路増設は、完全 24 時間運用の実現や現滑走路の大規模補修といった喫緊の課題解決などのために計画するものであり、将来の航空需要増加への対応を目的としておりません。</p> <p>なお、方法書「表 7.2-14 中部国際空港の利用状況」に、「来場者数」と「駐車場利用台数」を記載しております。</p>
15	<p>配慮書の p147 に中部国際空港の利用状況で「注）令和 3 年度は速報値の値を含む。」とあるが、配慮書の縦覧が 2022 年 6 月 30 日、利用状況がホームページに掲載されたのが、2 日後の 7 月 2 日。国際線旅客数が 190 名増えて 55,341、旅客数も 190 名増えただけであり、それほど全体への影響はないが、あと数日待てば確定することが分かっているのだから、確定してから配慮書を縦覧すべき。</p>	<p>今後の環境影響評価図書において、その時点で最新の情報を反映するよう努めてまいります。</p>
16	<p>配慮書の 3.2.7 環境の保全を目的として法令等により指定された地域…環境保全に関する施策の内容：(1)公害関係法令等：1)環境基準等：イ.騒音に係る環境基準：表 3.2-18(3)騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）のあとの注 1)～注 9) p158 の記載内容について重複等がみられ、整理・修正が必要。</p>	<p>ご意見を踏まえ、今後の環境影響評価図書において、分かりやすくとりまとめてまいります。</p>
17	<p>配慮書には、ウ.水質汚濁に係る環境基準：「生活環境の保全に関する環境基準のうち底層溶存酸素量（D0）については、現在、海域の類型指定はされていない。」p162 というのは事実だが、環境省は 2022 年 4 月 25 日から 5 月 24 日まで、パブリックコメントを実施している。中部国際空港周囲の約 3km は、「生物 1 4.0mg/l 以上」が提案されている。ここまでは公表された事実なので配慮書に記載し、環境基準として告示された場合は、その値で評価することを追加してもらいたい。</p>	<p>底層溶存酸素量に係る水質環境基準の水域類型の指定について、方法書に記載しました。</p>

表 6.1-2 (7) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
18	<p>配慮書には、「中部国際空港株式会社に寄せられた航空機騒音苦情の件数」の記載があるが、その内容、対応措置を記載してもらいたい。環境基準の L_{den} を守れているから問題ないというのではなく、騒音レベルピーク値や継続時間が長いエンジンテスト音なども評価する必要があるのではないかな。</p> <p>なお、国の公害等調整委員会のまとめでは、2020 (R2) 年度の航空機騒音苦情件数は、愛知県で 17 件、三重県で 2 件（令和元年度公害苦情調査結果報告書第 15 表）と、中部国際空港に寄せられた件数より極端に少ないため、その理由を分析してもらいたい。</p>	<p>中部国際空港株式会社に寄せられた相談の概要については、毎年度集計し、環境監視検討委員会での審議を経て、環境監視年報として公表しております。</p> <p>相談者及び件数については、開港時から徐々に減少してきておりますが、引き続き航空機騒音の監視を継続し、実態把握に努めてまいります。</p> <p>準備書の航空機騒音の予測においては、航空機のエンジンテスト等の地上騒音についても考慮し、予測を行う予定です。</p> <p>なお、ご意見に示されました「令和 2 年度公害苦情調査結果報告書（令和 3 年 12 月 公害等調整委員会事務局）」の「はじめに」の項に、「この報告書は、住民からの公害に関する苦情を処理するために設けている都道府県及び市町村（特別区を含む。）の「公害苦情相談窓口」において、令和 2 年度に受け付けた公害苦情の件数及び処理状況について取りまとめたものです。」と記載されています。相談先が空港会社なのか、自治体なのかという点が異なりますので、件数も異なります。相談者が選択して相談をされており、その理由までは把握しておりません。</p>
19	<p>配慮書には、「あいち地球温暖化防止戦略 2030」に関する記載があるが、2021 年 10 月 22 日に政府が「地球温暖化対策計画」を策定し、2030 年度において、温室効果ガス 46%削減（2013 年度比）を目指すこと、さらに 50%の高みに向けて挑戦を続けることとしている。</p> <p>愛知県も 2030 年度 CO_2 排出量目標値は 60,933 千トン（2013 比▲26%）の目標を大幅に削減しようとしているはず。そうした事情、方向性も追加してもらいたい。</p>	<p>中部国際空港では、COP21 や IPCC といった国際社会の動向、また政府による 2050 年カーボンニュートラル宣言や 2030 年度 CO_2 削減目標を平成 25 年度（2013 年度）比 46%に見直されたことを踏まえ、昨年 5 月に国の目標に準ずる形で「セントレア・ゼロカーボン 2050 宣言」を表明しました。</p> <p>また、令和 4 年（2022 年）12 月に航空法等の一部改正の施行に併せて示された「航空脱炭素化推進基本方針」に基づき、今後策定する空港脱炭素化推進計画では、当空港の削減目標において「さらに高みを目指すこと」を追記する予定です。</p>

表 6.1-2 (8) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
<p>■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>20</p>	<p>配慮書 p213 の記載では、2019 年度の運航実績等から国土交通省モデルで推計したというだけで、最後の結果 Lden を図 p215 で示しただけでは、配慮書とは言えない。推計の条件として、国土交通省モデルの内容、機種別の騒音発生量、飛行経路・高度、飛行時間帯を示してもらいたい。</p>	<p>配慮書に記載しておりますとおり、現時点では滑走路の増設に伴い新たに設定される離着陸の飛行経路などが未定であることから、定量的な予測は困難であり、予測は定性的に行ったものです。ご意見を踏まえ、方法書以降において、航空機騒音に係る調査、予測及び評価を行います。</p>
<p>21</p>	<p>配慮書では、推計結果は環境基準の 57dB、62dB だけが示しているが p215、現地調査結果 p40～41 と対比できるように、愛知県の 7 地点（飛島村、弥富町、常滑市、美浜町、南知多町、愛西市、知多市）、三重県の 1 地点（桑名市）、中部国際空港(株)の 13 地点（木曽岬町など常時監視 4 地点、四日市、伊勢市など 9 地点）まで、等 Lden 線を記載し、実測値と比較してもらいたい。</p>	
<p>22</p>	<p>配慮書では、環境基準の L_{den} だけで、予測・評価されている。</p> <p>しかし、これは年間を通した平均的な等価騒音レベルであり、人間が通常感じる騒音とは異なる。そのために中部国際空港が受付けた航空機騒音苦情の件数は最近でも 100 件近くあり、環境基準で割り切れるものではない。騒音レベル最大値・回数での評価を追加してもらいたい。</p> <p>基準との整合性だけでなく、事業者としての回避・低減に関する評価も必要。</p>	

表 6.1-2 (9) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
23	<p>配慮書では「着陸機の騒音低減を図るため、ディレイドフラップ進入方式注）が適用されている。」p217 とあるだけだが、これは現在ほとんどの空港で実施されている方法で、ことさら記述する必要があるのか。</p> <p>着陸方式にはこの他、低フラップ角着陸方式（接地するまでできる限り浅いフラップ角を使用して機体の空気抵抗を減じる）やアイドル・リバース方式（着陸後は逆噴射を最小に抑えて主に車輪のブレーキで減速する）があるが、これらは採用しないのか。</p> <p>また、離陸方式は急上昇方式のはずだが記載しない理由はあるのか。この他、東京国際、大阪国際、仙台、新潟空港で実施している優先飛行経路方式は採用しないのか。</p>	<p>配慮書に記載しておりますとおり、「中部国際空港では、空港建設前の構想段階から海上への立地により周辺地域への航空機騒音の影響を低減するとともに、環境に配慮した飛行経路を設定している。また 着陸機の騒音低減を図るため、ディレイドフラップ進入方式が適用されている。あわせて、「中部国際空港に係る環境監視計画」に基づく環境監視を行っている。」ところであり、現在、航空機騒音に係る環境基準を超える地域は、すべて海域に収まっております。</p>
24	<p>図 4.3-2 中部国際空港におけるバードストライク発生状況（鳥類種別不明を除く）平成 27 年（2015 年）～令和元年（2019 年）は、鳥類種別不明を除くため、46 件しか発生していないかのような勘違いをおこさせるため、鳥類種別不明の 59 件もこの円グラフに記載してもらいたい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、修正したものを方法書「図 5.3-2 中部国際空港におけるバードストライク発生状況 平成 27 年（2015 年）～令和元年（2019 年）」に記載しました。</p>

表 6.1-2 (10) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
25	<p>「バードストライク発生件数と年間発着回数との関係は図 4.3-8 のとおりであり、発着回数とバードストライク発生件数との間に比例関係はみられない。」p223 とありますが、発生件数と発着回数のグラフでは、そのようなことは読み取れない。</p> <p>なお、表の注で「本グラフでは「年度」でなく「年」で集計しているため、2 章・3 章で提示している年度別の発着回数とは数値が異なる。」とあるが、「本グラフのバードストライク発生件数は「年度」でなく「年」で集計しているため、発着回数も「年」としているため、2 章・3 章で提示している年度別の発着回数とは数値が異なる。」と正確に記載してもらいたい。</p>	<p>発着回数はコロナ禍など特殊な事情を伴う時期を除き、大幅に変動するものではありません。配慮書「図 4.3-8」はコロナ禍の影響を大きく受けていない、発着回数が多い最新の 5 年間を対象としています。例えば平成 28 年（2016 年）と平成 30 年（2018 年）は、いずれも発着回数は 10.2 万回/年ですが、バードストライク発生件数は異なります。また令和元年（2019 年）は発着回数が開港以来最も多くなっていますが、バードストライク回数は過去 5 年間の中では低い値となっています。これより、バードストライク発生件数は発着回数と比例していないと認識しております。</p> <p>また、配慮書「図 4.3-8」の注釈については、ご意見を踏まえ、修正したものを方法書「図 5.3-8 中部国際空港におけるバードストライク発生件数と年間発着回数の関係（平成 27 年（2015 年）～令和元年（2019 年））」に記載しました。</p>

表 6.1-2 (11) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
26	<p>多くの図表を作成したにも関わらず、バードストライクの分析がほとんどみあたらない。例えば、飛行区分別・滑走路運用別の整理では「進入時が最も多く、41 例となっており」 p219 と単なる事実が記載してあるだけで、北風運用で 22 例、南風運用で 17 例となっているので、その時の発着回数との比較で、分析してもらいたい。</p> <p>3.1.1 大気環境の状況：(1)気象：で表 3.1-2 月別の気象の概況（令和 3 年度）で、最多風向で南風があるのは、4, 6, 7, 8, 月の 4 か月なので、年間発着回数の 1/3 は南風運用と想定できるが、その時のバードストライク 17 例は年間 41 例の 41%もあり、南風運用の方がバードストライクが多い感じがするが、表 4.3-3 p219、図 4.3-3 p220 の中部国際空港におけるバードストライク発生状況（飛行区分別・滑走路運用別）は、バードストライク発生回数ではなく、鳥衝突率で比較した図表にして、比較できるようにしてもらいたい。</p>	<p>航空機の運航に係る鳥類への影響については、方法書以降において、調査、予測及び評価を行います。</p>
27	<p>配慮書 p211 において、動物の項目選定を実施しないと記載されているが、離発着回数増加による鳥類に忌避活動、バードストライクがあるはず。このため、方法書以降では新たな埋立地の存在によるシギ、チドリ等の営巣を含めて、空港島の存在、離発着回数増加による鳥類等への影響がどうなるかを、この配慮書で予測・評価してもらいたい。</p>	<p>飛行場の存在に伴う動物への影響について、対象事業実施区域は海域に造成された人工島内にあり、もともと空港運用に伴い管理されている環境であること、本事業では海域における工事は予定していないことから、評価項目として選定しません。</p> <p>航空機の運航に係る鳥類への影響については、方法書以降において、調査、予測及び評価を行います。</p>

表 6.1-2 (12) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
<p>■方法書以降の対応について</p>		
28	<p>低周波音については、計画段階配慮事項の選定の項目に p208、大気環境として大気質 (NO_x)、粉じん等、騒音、振動しかなく、低周波音は方法書以降で検討もしないことになっているが、そのような一面的な環境影響評価は認められない。現中部国際空港建設事業の環境影響評価でも、存在・供用による、騒音の中で①航空機騒音、②航空機による低周波音、③道路交通騒音による予測及び評価を行い、その後の環境監視項目にもなっていた。騒音の影響範囲が増加することは明らかなので、方法書以降で低周波音について必ず予測・評価してもらいたい。</p>	<p>方法書以降において、想定される整備計画を踏まえて環境影響評価の項目を選定のうえ、選定した項目について調査、予測及び評価を行います。</p>
29	<p>航空機の運航に係る騒音の選定理由と同じ理由で、航空機の運航に係る大気質についても選定し、配慮書で予測・評価してもらいたい。</p>	
30	<p>航空機の運航に係る動物（鳥類）と同じ理由で、航空機の運航に係る影響回数増加による魚類、アカウミガメ、スナメリなど海生生物の忌避行動が増加するについても選定してもらいたい。海生生物の忌避行動についても選定項目に追加し、配慮書で予測・評価してもらいたい。</p>	
31	<p>中部国際空港の将来構想に対する意見募集（2022年1月18日～2月16日）で73名から意見があり、その概要が2022年3月31日に公表され「今後の構想の具体化にあたっては、いただいたご意見を参考にして、引き続き検討を進めてまいります。」とあるが、少なくとも、どのような意見がどれだけあったかを今回の配慮書で追加して紹介してもらいたい。また、意見のうち、どこをどのように参考にしたのか示してもらいたい。</p>	<p>中部国際空港の将来構想に対する意見募集は、中部国際空港将来構想推進調整会議において実施され、その概要が公表されたことをもってその手続きが終了しております。整備計画は、公表された意見の概要と中部国際空港将来構想推進調整会議の考え方を踏まえ、検討をすすめております。</p>

表 6.1-2 (13) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
<p>■ 「中部国際空港の将来構想」との関連</p>		
<p>32</p>	<p>配慮書の「2.3.2 中部国際空港沖公有水面埋立事業の環境影響評価について」、中部国際空港の将来構想の「3. 中部国際空港沖公有水面埋立事業の概要」p5 のどちらも埋立後の土地利用計画が滑走路設置とは異なる理由になっていることを示していない。</p> <p>第二滑走路を造るのが前提であるならば、なぜそれを目的とした埋め立て申請がなされなかったのか。</p>	<p>空港の西側で進められている事業は、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業です。これは、港湾事業として実施されているものであり、中部国際空港株式会社の事業ではありません。</p> <p>なお、この埋立地に滑走路を増設することについては、令和3年(2021)年12月に地元自治体、経済界、空港会社で構成する中部国際空港将来構想推進調整会議がとりまとめた「中部国際空港の将来構想」において、第2段階の構想に位置付けられており、第2段階の構想は、今後、地域において検討されるものと認識しております。</p>
<p>33</p>	<p>公有水面埋立法第29条は、埋立地の用途と異なる利用の制限について規定されている。埋立地の用途は、埋立ての妥当性を根拠付ける最も大きな理由の一つであり、竣功認可後でさえも、10年間は用途変更の規制を受ける。変更しようとするなら法第29条第1項に基づく変更許可申請が必要であり、用途変更は法第29条第2項各号に定める基準に適合しない限り認められない。</p> <p>今回の配慮書では明記していないが、将来的に、津波漂流物の一次保管用地を中部国際空港の第二滑走路に用途変更するならば、公有水面埋立法の変更許可が必要であることは承知しているのか。その手続きはいつ、どのように行うのか。</p>	<p>空港の西側で進められている事業は、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業です。これは、港湾事業として実施されているものであり、中部国際空港株式会社の事業ではありません。</p>
<p>34</p>	<p>現在、名古屋港のしゅんせつ土砂の埋立てが空港西側で行われているが、その場所に滑走路増設を考えているのであれば、そこを踏まえての配慮書作成をすべきではないか。大気環境と動物だけでなく、大気質、水質、生態系などの配慮も行うべき。</p>	<p>空港の西側で進められている事業は、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業です。これは、港湾事業として実施されているものであり、中部国際空港株式会社の事業ではありません。</p>

表 6.1-2 (14) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
35	<p>配慮書の記載内容から海生生物や漁業にとって重要な場であることが分かる。本事業の離発着回数増加により魚類、スナメリ、アカウミガメ等に忌避活動があるはず。このため、方法書以降では新たな埋立地の存在を含めて、空港島の存在、離発着回数増加による魚類、貴重な水生生物への影響、漁業への影響がどうなるかを予測・評価してもらいたい。</p>	<p>方法書以降において、想定される整備計画を踏まえて環境影響評価の項目を選定のうえ、選定した項目について調査、予測及び評価を行います。</p> <p>飛行場の存在に伴う動物への影響については、対象事業実施区域は海域に造成された人工島内にあり、本事業では海域における工事は予定していないことから、評価項目として選定しません。</p>
■その他		
36	<p>配慮書 p77 に示される中部国際空港の水質調査について、平成 21 年度までは TS-1～6 と全体的な調査をしているが、22 年度、23 年度には、空港周辺の環境基準を超えている調査地点をやめるなど、恣意的な対応ではないか。</p> <p>P210 の「水質」では、飛行場の施設の雨水についてのみ書かれているが、埋立地ができることによる潮の流れが変わり、海の水質も多大な変化があると考えられる。</p> <p>方法書以降では新たな埋立地の存在を含めて、空港島の存在による水質への影響が、空港周辺で長期的にどうなるかを予測・評価してもらいたい。また、新たな埋め立て地の存在を含めて、魚類等・漁業、海生・陸生生物への影響の予測・評価も必要と考える。</p>	<p>中部国際空港周辺における水質等の調査については、配慮書に記載しておりますとおり、「空港島及び空港島対岸部に係る環境監視計画」に基づき環境監視調査として実施していたものであり、調査結果のとりまとめ、公表にあたっては、第三者機関が設置する公正・中立の立場の委員会において、科学的・客観的な検討・評価を受けました。その評価の結果、「空港島等の存在及び空港の供用に伴う環境への影響はほとんど認められなかった。」とされたことや、環境影響評価で予測した結果の範囲内であったことなどから、平成 21 年度（2009 年度）末で航空機騒音を除く項目の調査を終了しています。</p> <p>また、今回の滑走路増設においては、案 1、案 2 のいずれも空港島内において整備するものであるため、海上を埋立することはありません。</p>
37	<p>配慮書 p134 に示される漁業の内容について、現空港が出来ることにより、漁業の衰退が想定されるため、その経年変化を調べる必要がある。今回の配慮書に示される漁業経営体数を中部国際空港建設時の環境影響評価図書に示されていた 1996(H8)年現在の漁業経営体数と比べると大きく減少している。漁獲量等の経年変化とも比べて、その原因の一端が空港建設にあるかどうかを分析してもらいたい。</p>	<p>空港の西側で進められている事業は、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業です。これは、港湾事業として実施されているものであり、中部国際空港株式会社の事業ではありません。なお、当埋立事業の環境影響評価手続は、令和 2 年（2020 年）4 月 2 日に完了しております。</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

6.2.1. 愛知県知事の意見及び事業者の見解

令和4年6月30日に愛知県知事に計画段階環境配慮書を送付し、令和4年8月30日に愛知県知事より計画段階環境配慮書についての意見が提出された。

計画段階環境配慮書に対する愛知県知事の意見の概要及び事業者の見解は、表 6.2-1 (1)～(3)に示すとおりである。

表 6.2-1 (1) 愛知県知事の意見の概要及び事業者の見解

	愛知県知事の意見の概要	事業者の見解
■ 全体的事項		
1	配慮書において設定された複数案と本事業の目的の関係及び2021年12月に公表された中部国際空港の将来構想と本事業の関係が分かりにくいことから、本事業の目的並びに複数案を単一案に絞り込んだ経緯及びその内容について、方法書において丁寧に記載すること。	複数案から単一案へは、PIによって絞り込みを行いました。その経緯及びその内容については、方法書「3. 中部国際空港の現状とこれまでの検討経緯等」に記載しました。
2	事業計画の検討に当たっては、環境の保全に関する最新の知見を踏まえ、環境影響をできる限り回避、低減すること。	方法書以降の環境影響評価手続において、主務省令等を参考に適切な調査、予測及び評価を行います。 また、必要に応じて環境保全措置を検討し、影響の回避又は低減に努めます。
■ 騒音		
3	本事業に伴い、航空機の発着回数及び飛行経路が変化し、航空機騒音の影響範囲が現在より広がる可能性があることから、騒音への影響に配慮した事業計画とするとともに、航空機騒音に対する適切な調査、予測及び評価の手法を検討すること。	方法書以降の環境影響評価手続において、航空機騒音への影響に配慮した整備計画を策定するとともに、専門家等からの助言を踏まえ、環境影響評価項目を選定し、適切な調査、予測及び評価を行います。

表 6.2-1 (2) 愛知県知事の意見の概要及び事業者の見解

	愛知県知事の意見の概要	事業者の見解
<p>■動物</p>		
<p>4</p>	<p>事業実施想定区域の西側における浚渫土砂による公有水面埋立事業の実施に伴い、事業実施想定区域周辺の鳥類の生息状況が変化する可能性がある。また、本事業に伴い、航空機の発着回数及び飛行経路が変化し、鳥類の航空機への衝突事故が増加する可能性がある。</p> <p>こうしたことから、専門家の助言を得ながら、鳥類への影響に配慮した事業計画とするとともに、適切な調査、予測及び評価の手法を検討すること。</p> <p>なお、調査については、季節、天候、鳥類の飛翔軌跡及び飛翔高度等の情報が重要となることに十分に留意して、適切な調査の手法を検討すること。</p>	<p>中部国際空港沖公有水面埋立事業の実施により必要となった場合の鳥類への対策については、埋立事業の事業者と鳥衝突事故の防止に向け、連携して取り組んでまいります。</p> <p>また、鳥類への影響については、専門家等へのヒアリングを実施し、適切な調査、予測及び評価を行います。また、必要に応じて環境保全措置の検討を行います。</p>

表 6.2-1 (3) 愛知県知事の意見の概要及び事業者の見解

	愛知県知事の意見の概要	事業者の見解
■温室効果ガス等		
5	<p>本年 6 月に、航空分野における脱炭素化を推進していくため、航空法等の一部を改正する法律が公布されたことから、航空運送事業者等の関係者の協力を得て、脱炭素化の推進に向けた事業計画を検討するとともに、温室効果ガスの排出量について、適切な予測及び評価の手法を検討すること。</p>	<p>本法律の施行に伴い、中部国際空港脱炭素化推進協議会準備会から移行する中部国際空港脱炭素化推進協議会により、空港施設からの CO₂ 排出量削減を取り組み、「セントレア・ゼロカーボン 2050 宣言」の実現を目指してまいります。</p> <p>なお、方法書以降の環境影響評価手続においては、主務省令等を参考に適切な調査、予測及び評価を行います。</p>
■その他		
6	<p>方法書以降の図書の作成に当たっては、住民等の意見に配慮するとともに、各種データの出典を明らかにするなど、分かりやすい図書となるよう努めること。</p>	<p>方法書以降の図書の作成に当たっては、住民等より頂いた環境の保全の見地からの意見に配慮するとともに、各種データの出典を記載するなど、丁寧かつ分かりやすい図書となるように努めます。</p>

6.2.2. 常滑市長の意見及び事業者の見解

令和4年6月30日付で常滑市長に計画段階環境配慮書を送付し、令和4年8月12日に常滑市長より計画段階環境配慮書についての意見が提出された。

計画段階環境配慮書に対する常滑市長の意見の概要及び事業者の見解は、表6.2-2に示すとおりである。

表 6.2-2 常滑市長の意見の概要及び事業者の見解

	常滑市長の意見の概要	事業者の見解
■鳥類		
1	事業計画の具体化に当たっては、市民の生活環境を損なうことのないよう十分配慮するとともに、鳥類に及ぼす影響が回避、低減されるよう環境保全措置を実施すること。	整備計画の具体化に当たりましては、市民の生活環境を損なうことのないよう十分配慮してまいります。 また、鳥類への影響については、今後の環境影響評価手続において、主務省令等を参考に適切な調査、予測及び評価を行います。また、必要に応じて、環境保全措置の検討を行います。
■沿道環境（大気質・騒音）		
2	工事中における車両等による大気への影響や騒音の発生が懸念されることから、大気環境の保全及び騒音の低減に十分配慮すること。	可能な限り環境に配慮した整備計画とするため、環境影響評価では大気への影響や騒音が最も大きくなると考えられるケースを想定し、予測、評価及び対策を行うことで、環境負荷の低減に努めます。

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

令和4年6月30日に国土交通大臣に計画段階環境配慮書を送付し、令和4年8月25日に国土交通大臣より計画段階環境配慮書についての意見が提出された。

計画段階環境配慮書に対する国土交通大臣の意見の概要及び事業者の見解は、表6.3-1(1)～(5)に示すとおりである。

表 6.3-1 (1) 国土交通大臣の意見の概要及び事業者の見解

	国土交通大臣の意見の概要	事業者の見解
■ 全体的事項		
(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		
1	<p>滑走路及び関連施設等（以下「事業設備等」という。）の構造・配置又は位置・規模（以下「配置等」という。）の検討に当たっては、環境保全上重要と考えられる以下の（i）～（iii）について、離隔確保等により本事業の実施に伴う影響を極力回避又は低減し、想定区域及びその周辺における適切な環境保全を図ること。</p> <p>（i）大気環境 （ii）水環境 （iii）動植物及び生態系</p>	<p>（i）大気環境（航空機騒音）について、中部国際空港は航空機騒音に配慮して常滑市沖合の海上に建設された空港であり、滑走路の整備後も航空機の飛行経路は現在と同様の伊勢湾上空に設定されることを勧案すると、航空機騒音の環境基準値（I類型）に相当する L_{den} 57 dBの範囲は海上に留まることが見込まれますが、方法書以降の環境影響評価手続の中で確認し、必要な場合には環境保全措置を検討します。</p> <p>（ii）水環境について、本事業では海域における工事等はない見込みですが、工事の施工に伴う影響の程度については、方法書以降の環境影響評価手続の中で確認し、必要な場合には環境保全措置を検討します。</p> <p>（iii）動植物（鳥類）及び生態系について、新型コロナウイルス感染症収束後の航空需要の増加に伴う発着回数の増加が想定されますが、滑走路は現在も空港施設として利用されている人工的な環境の中に整備すること、中部国際空港では、開港後に各種の鳥対策を積み重ねており、発着回数とバードストライク発生件数との間に比例関係はみられないことを勧案すると、バードストライクが大きく増加することはないと見込まれますが、方法書以降の環境影響評価手続の中で確認し、必要な場合には環境保全措置を検討します。</p>

表 6.3-1 (2) 国土交通大臣の意見の概要及び事業者の見解

	国土交通大臣の意見の概要	事業者の見解
2	<p>環境影響評価手続を進めるに当たっては、社会状況の変化等に応じ、可能な範囲で航空需要予測を実施し、今後の環境影響評価に反映させること。また、オフピーク時間帯の活用等、現在の中部国際空港における空港設備を最大限有効活用するための方策や、中部国際空港 PI 推進協議会及び中部国際空港 PI 評価委員会による事業計画の検討状況等を踏まえ、環境保全上最適な計画となるよう、精査すること。</p>	<p>環境影響評価手続を進めるにあたり、社会状況の変化等に応じ、可能な範囲で航空需要予測を実施します。また、中部国際空港PI 推進協議会及び中部国際空港PI 評価委員会による整備計画の検討状況等を踏まえた上で、環境保全上最適なものとなるよう検討します。</p>
(2) 今後における留意事項		
3	<p>方法書以降の手続における対象事業実施区域の設定及び事業設備等の配置等の決定に当たっては、計画段階配慮事項に係る環境影響の重大性の度を整理し、反映させること。</p>	<p>対象事業実施区域の設定及び事業設備等の位置等の設定については、計画段階環境配慮書に示した2つの案について、環境要素ごとの影響の比較を行ったほか、国土交通大臣の意見に示された環境保全上重要と考えられる項目についても案ごとの影響の度を比較・整理し、それらの結果も考慮しました。</p>
4	<p>環境保全措置の検討に当たっては、環境影響の回避・低減を優先的に検討し、代償措置を優先的に検討することがないようにすること。</p>	<p>今後の環境影響評価手続における、調査及び予測の結果等を踏まえ、環境への影響の回避・低減を優先的に検討し、必要に応じて代償措置を検討します。</p>

表 6.3-1 (3) 国土交通大臣の意見の概要及び事業者の見解

	国土交通大臣の意見の概要	事業者の見解
5	<p>関係地方公共団体の意見を十分勘案し、環境影響評価において重要である住民等の関係者の関与についても十全を期すこと。また、中部国際空港PI推進協議会、中部国際空港PI評価委員会等における、環境保全面を含めた最適な計画の立案に係る検討の経緯及び内容について、公表していくこと。</p>	<p>中部国際空港の滑走路増設について、透明性を確保しつつ、住民等との幅広い合意形成を図るため、空港会社、関係地方公共団体、経済団体が連携・協力して、「中部国際空港PI推進協議会」を設置し、令和4年(2022年)9月1日から10月20日までの間、PIを実施しました。PIの実施においては、PIの透明性、公平性、公正性を確保するため有識者等から構成される「中部国際空港PI評価委員会」の助言、評価を得ながら進めました。</p> <p>また、その間、住民・関係者等の理解を深めていただくため、説明会を開催しました(9/17:常滑市、9/27:美浜町)。</p> <p>今後の環境影響評価手続においても、環境影響評価法に基づく意見聴取や説明会開催を行います。</p> <p>なお、中部国際空港PI推進協議会、中部国際空港PI評価委員会等における検討状況については、中部国際空港株式会社ホームページにおいて資料や検討結果の概要等を公表しています。</p>
<p>■各項目に係る事項</p>		
<p>(1) 航空機騒音</p>		
6	<p>本事業の実施により完全な24時間運用が実現されることに伴い、離発着回数の増加、航空機のルート変更、深夜帯の利用増加等による航空機騒音の増加が懸念されるため、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、適切な環境保全措置を検討すること。</p>	<p>滑走路増設に伴う影響については、方法書以降の環境影響評価手続において、主務省令等を参考に適切な調査、予測及び評価を行います。</p> <p>また、必要に応じて環境保全措置を検討し、影響の回避・低減に努めます。</p>

表 6.3-1 (4) 国土交通大臣の意見の概要及び事業者の見解

	国土交通大臣の意見の概要	事業者の見解
■各項目に係る事項		
(2) 鳥類		
7	<p>想定区域において、種の保存法に基づく国内希少種に指定されているハヤブサのバードストライクが確認されており、本事業の実施により完全な24時間運用が実現されることに伴う離発着回数の増加等による追加的な影響が懸念される。</p> <p>このため、専門家等からの助言を踏まえた適切な調査を実施し、本事業の実施によるバードストライク等の鳥類に与える影響の予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、適切な環境保全措置を検討すること。</p>	<p>方法書以降の環境影響評価手続において、主務省令等を参考に、専門家等からの助言を踏まえ、適切な調査、予測及び評価を行います。</p> <p>また、必要に応じて環境保全措置の検討を行います。</p>
(3) 温室効果ガス		
8	<p>空港管理者等からなる空港脱炭素化推進協議会を組織し、2050年までの脱炭素社会実現に資する、改正航空法等に基づく空港脱炭素化推進計画の作成を進めること。</p>	<p>空港管理者および空港利用事業者で構成される「セントレアエコエアポート推進協議会」を核とした「中部国際空港脱炭素化推進協議会」を立ち上げ、ゼロカーボンに向け「脱炭素化推進計画」を策定し、空港全体として取り組んでいくこととしています。</p>
9	<p>本事業の工事に伴う温室効果ガスの排出をできる限り削減するよう、工事における省エネルギー化の推進や再生可能エネルギーの利用等について、検討を進めること。</p>	<p>本事業の工事の実施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、事業者の実行可能な範囲で検討を行います。</p>
10	<p>航空機の発着回数の増加に伴う温室効果ガスの排出量の増加が懸念されるため、エネルギー効率の良い航空機材の導入促進、地上動力装置（GPU）の使用率向上等により、温室効果ガスの排出量を最大限抑制すること。また、航空機の運航に伴う温室効果ガスの排出量が大幅に削減されることが期待されることが期待される持続可能な航空燃料（SAF）については、その実用化に向けた動向を踏まえ、その導入及び普及促進に向けた検討を行うこと。</p>	<p>温室効果ガスの排出については、国際空港評議会（ACI）による「空港カーボン認証（ACA）」の取得を進め、航空機からの排出も含めた全量把握することとしており、方法書以降の環境影響評価手続においては、これをもとに変化を予測するとともに、GPUの利用促進を図るなど、空港管理者として実現可能な抑制に取り組んでまいります。</p> <p>また、当空港では、国土交通省によりバイオマス原料等を基に製造された持続可能なジェット燃料（ニート SAF）を活用した実証事業が進められており、こうした事業と連携し、国内外の航空会社への利用拡大に取り組んでまいります。</p> <p>加えて、「持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に向けた官民協議会」に参加する中で、空港としてなすべき持続可能な航空燃料（SAF）の導入拡大に向け取り組みを推進してまいります。</p>

表 6.3-1 (5) 国土交通大臣の意見の概要及び事業者の見解

	国土交通大臣の意見の概要	事業者の見解
(3) 温室効果ガス		
11	<p>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。</p>	<p>「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向け、空港施設からのCO₂排出量削減のための取組を進めていきます。</p>
12	<p>「エコ・エアポート」等の枠組を通じて空港関係事業者における脱炭素経営への取組が促進されるよう、空港管理者として実行可能な措置を検討すること。</p>	<p>「航空法等の一部を改正する法律」の施行に先立ち、エコエアポート推進協議会の構成員を核として、令和4年(2022年)7月には「中部国際空港脱炭素化推進協議会準備会」を設立しました。法施行後は法定協議会に移行し、構成員の合意形成のもと、「中部国際空港脱炭素化推進計画」を策定し、GPUの利用促進や空港内車両の電気自動車、燃料電池車化を始めとする温室効果ガスの削減に向け取組を推進してまいります。</p>
(4) 地域住民等への説明及び関係機関との連携		
13	<p>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。</p>	<p>方法書以降の環境影響評価手続において、環境影響評価法に基づく意見聴取や説明会を実施します。</p> <p>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します。</p>