

# 中部国際空港代替滑走路事業に係る 環境影響評価書のあらまし



令和6年12月

中部国際空港株式会社

## はじめに

中部国際空港は、成田国際空港、関西国際空港と並ぶ国際拠点空港であり、平成17年（2005年）の開港以降、24時間運用可能な海上空港としての特性を活かし、モノづくり産業を中心に我が国の経済成長をけん引する中部圏における、国内外との「人の交流」、「産業のサプライチェーン」を支える重要な社会インフラとして、大きく貢献しています。

しかしながら、現在は滑走路が1本であるため、深夜及び早朝の時間帯の航空機の発着の合間に滑走路を閉鎖して、航空機の安全な運航を確保するための滑走路のメンテナンス作業を実施しており、完全な24時間運用は実現できていません。

こうした中、地域の自治体（愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市）、経済団体（名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会）、空港会社（中部国際空港株式会社）の長で構成する中部国際空港将来構想推進調整会議は、令和3年（2021年）12月に『中部国際空港の将来構想』を取りまとめ、発表しました。この中で、空港の完全24時間運用の実現や現滑走路の大規模補修などの喫緊の課題に対応するため、『中部国際空港の将来構想』における第一段階として、現空港用地内の誘導路の1本を転用して代替滑走路を整備し、令和9年度に供用開始を目指すこととされています。

これを受け、中部国際空港株式会社は、喫緊の課題に対応するため、現空港用地内において代替滑走路を整備することを計画して、パブリック・インボルブメント（PI）、「中部国際空港滑走路増設事業に係る計画段階環境配慮書」（以下、「配慮書」という）、「中部国際空港滑走路増設事業に係る環境影響評価方法書」（以下、「方法書」という）及び「中部国際空港代替滑走路事業に係る環境影響評価準備書」（以下、「準備書」という）の手続きを実施してきました。

このたび、その結果を踏まえて環境影響評価法の規定に基づき、「中部国際空港代替滑走路事業に係る環境影響評価書」（以下、「評価書」という）をとりまとめました。

評価書は、令和6年2月に公表した準備書に対する地域住民の皆様、愛知県知事からの意見等の内容を踏まえて、準備書の内容の一部を見直すとともに、更に国土交通大臣の意見等を勘案し、補正を行ったものとなります。

## 対象事業の目的

本事業は、現在、滑走路が1本であることにより生じる、特に下記(1)及び(2)の空港運営上の喫緊の課題を含め、5つの課題に対応していくため、代替滑走路を整備するものです。

(1) 完全24時間運用の実現 (2) 現滑走路の大規模補修への対応 (3) 不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避 (4) 災害時におけるバックアップ機能の強化 (5) リニア中央新幹線等の整備効果の向上

### 1. 完全24時間運用の実現

- 中部国際空港は、24時間運用が可能な海上空港です。しかし、航空機の安全な運航を確保するため、深夜及び早朝の時間帯の航空機の発着の合間に、滑走路を閉鎖してメンテナンス作業を実施しており、完全な24時間運用は実現できておりません。
- メンテナンス作業には、週10時間程度の時間確保が最低限必要となりますが、作業時間の確保が難しくなっております。

#### 滑走路が2本あれば

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

深夜早朝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可能

### 2. 現滑走路の大規模補修への対応

- 中部国際空港の滑走路は、アスファルト舗装の材料劣化に伴う舗装の破損を予防するため、舗装面を全面的に切削し再舗装する大規模補修の実施が不可欠です。
- 滑走路の大規模補修には、2年間にわたって、一定期間、深夜及び早朝の時間帯に、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。
- 上記に伴い、貨物輸送の拠点は他の国際空港に移転され、この地域の航空貨物は、コスト、時間をかけて陸上で他空港まで輸送せざるを得なくなります。

#### 滑走路が2本あれば

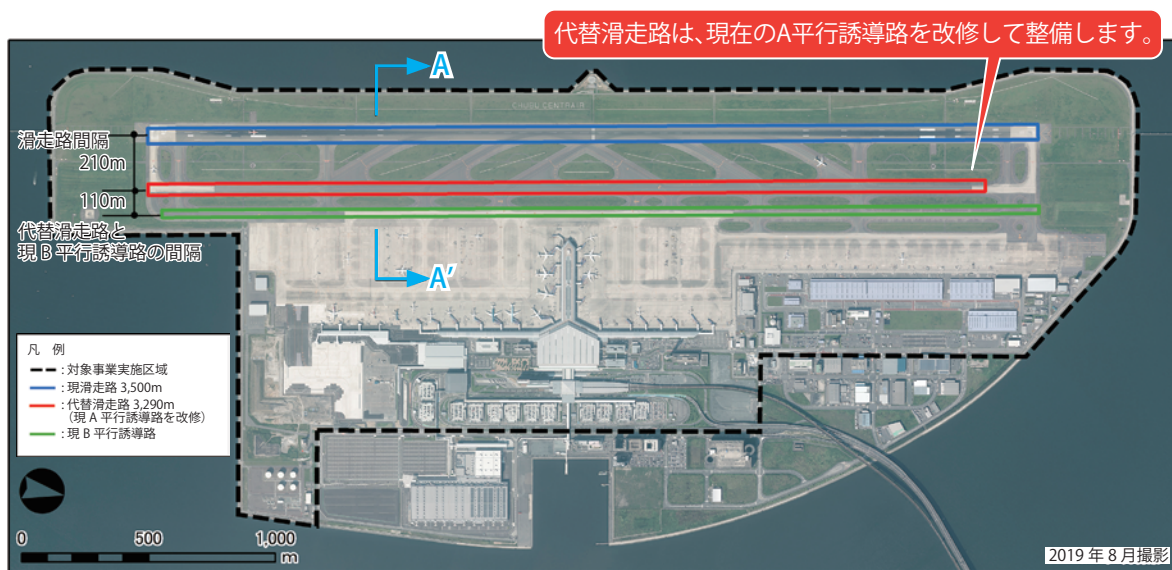
大規模補修期間中においても、もう1本の滑走路で航空機の発着が可能

深夜早朝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可能

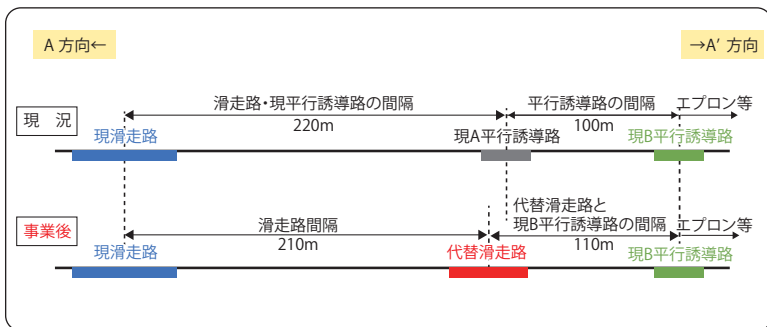


# 対象事業の概要

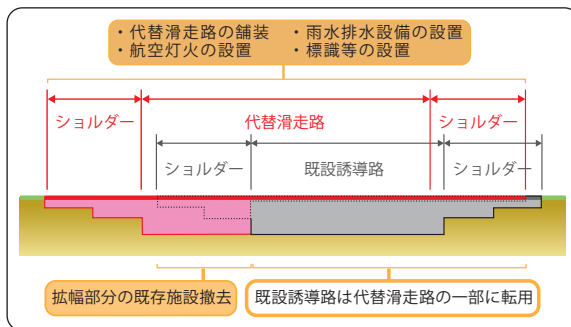
- 事業者の名称 中部国際空港株式会社
- 代表者の氏名 代表取締役社長 犬塚 力
- 主たる事務所の所在地 愛知県常滑市セントレア一丁目1番地
- 対象事業の種類 滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更の事業
- 対象事業が実施されるべき区域の位置 愛知県常滑市セントレア地内に位置する中部国際空港の空港用地（愛知県の空港島地域開発用地を除いた部分）
- 対象事業の規模 新設する滑走路の長さ 3,290m
- 飛行場の利用を予定する航空機の種類 大型ジェット機、中型ジェット機、小型ジェット機、プロペラ機、回転翼機
- 飛行場の利用を予定する航空機の発着回数 1日当たり発着回数(369回)を想定  
(新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2019年度以前の1日当たり発着回数の最大値を基に、環境影響が最も大きくなる回数として想定)



中部国際空港代替滑走路事業実施区域（平面図）



代替滑走路事業実施前後のA-A'方向の模式図（A-A'の方向は上の平面図参照）



代替滑走路の断面模式図

## ■滑走路運用の考え方

通常時は、原則として現滑走路を着陸専用、代替滑走路を離陸専用として運用を行うことを想定しています。現滑走路の大規模補修工事の施工時は、現滑走路を閉鎖して代替滑走路のみで運用を行うことを想定しています。代替滑走路の供用後は、現滑走路のメンテナンス作業時は、現滑走路を閉鎖して代替滑走路を使用し、代替滑走路のメンテナンス作業時は、代替滑走路を閉鎖して現滑走路を使用します。

## 準備書に対する意見及び事業者の見解

令和6年2月に公表した準備書に対して、住民の皆様、愛知県知事から意見を頂きました。

### ■住民等の意見概要と事業者の見解（抜粋）

意見の概要	事業者の見解
<p>「航空機騒音の状況は年間の平均的な環境基準の <math>L_{den}</math> だけです。基準等との整合性に係る評価も「時間帯補正等価騒音レベル (<math>L_{den}</math>) が 57dB を上回る範囲は海域に留まり」としているだけです。しかし、騒音被害は瞬間的な轟音が問題となるため、最大騒音レベルが問題となります。評価は他の項目のように「環境影響の回避又は低減に係る評価」でも行い、航空機の最大騒音レベルが事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているかどうかを検討してください。</p>	<p>航空機騒音については、環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月、環境庁告示第154号)に示される基準値と比較することで評価を行いました。時間帯補正等価騒音レベル (<math>L_{den}</math>) は、音の大きさだけでなくその発生回数も考慮した評価指標となります。</p> <p>また、当社では航空機騒音の常時監視や定期監視を実施し、航空機騒音の最大騒音レベルを含めた調査結果を公表するとともに、「中部国際空港の航空機騒音に関する検討委員会」により専門家からの評価も受けております。</p> <p>引き続き、騒音軽減運航方式を継続すること等の環境保全措置を講じるなど、事業者として実行可能な範囲内で環境影響の回避又は低減に努めます。</p>

### ■愛知県知事の意見概要と事業者の見解（抜粋）

愛知県知事の意見の概要	事業者の見解
<p>航空機の運航に係る騒音について、航空機の飛行経路等が変化することから、環境監視調査を確実に実施することにより、周辺地域に対する環境影響を適切に把握すること。</p>	<p>開港時から空港供用に伴う周辺地域に対する環境影響を把握するため、航空機騒音に係る環境監視調査を実施しております。</p> <p>また、環境監視結果については、インターネットを用いて環境監視データの速報及び環境監視の評価結果を一般公開しております。</p> <p>いずれも代替滑走路供用後も継続してまいります。</p>
<p>事業の実施に当たっては、地元への丁寧な説明等の積極的な情報発信を行うとともに、住民等からの環境に関する要望等に適切に対応すること。</p>	<p>事業の実施に当たっては、地元への丁寧な説明等の積極的な情報発信を行うとともに、住民等からの環境に関する要望等に適切に対応してまいります。</p>

## 評価書に対する意見及び事業者の対応

令和6年9月に提出した評価書に対して、国土交通大臣から意見を頂きました。

### ■国土交通大臣の意見概要と事業者の対応（抜粋）

国土交通大臣の意見の概要	事業者の対応
<p>鳥類への影響を極力回避又は低減する観点から、空港関係者と連携し、空港島内の定期巡回、煙火、AI技術等を活用し、特に、航空機の発着時において、空港島及びその周辺を飛翔する鳥類が滑走路周辺に進入しないよう対策を講じること。また、他の空港におけるバードストライク対策の情報収集や事例分析等を行い、より効果的な手法の導入を検討するなど、バードストライクの発生頻度のさらなる低減に努めること。</p>	<p>鳥類への影響を極力回避又は低減する観点から、空港関係者と連携し、空港島内の定期巡回、煙火、AI技術等を活用し、特に、航空機の発着時において、空港島及びその周辺を飛翔する鳥類が滑走路周辺に進入しないよう対策を講じてまいります。また、他の空港におけるバードストライク対策の情報収集や事例分析等を行い、より効果的な手法の導入を検討するなど、バードストライクの発生頻度のさらなる低減に努めてまいります。</p>



# 環境影響評価の項目

本事業に関わる環境影響評価の項目は、「飛行場及びその施設の設置又は変更の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成10年6月12日運輸省令第36号)(以下、「主務省令」という)の参考項目を基本として、当該事業の事業特性を踏まえ、他空港における選定状況も参考に、以下のとおり選定しました。

環境影響評価の項目の選定

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		
			一時的な影響	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に用いる車両の運行	飛行場の存在	航空機の運航	飛行場の施設の供用	
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	窒素酸化物			○	○		○	○
			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						○	
	低周波音						●			
	振動	建設作業振動								
		道路交通振動				○			●	
	水環境	水質	土砂による水の濁り		○					
水の汚れ										
土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	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	陸生動物					●		
			水生動物							
	植物	重要な種及び群落	陸生植物							
			水生植物							
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	二酸化炭素			○	○		●	●	
		その他の温室効果ガス			○	○		●	●	
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	放射線の量								

[備考]

網掛けは、主務省令に基づく参考項目を示します。

○●印は、各欄に挙げる環境要素が、影響要因の項に挙げる各要因により影響を受けるおそれがあるものとして、環境影響評価項目として選定した項目を示します。

○印は主務省令による参考項目を基に選定した項目を示します。

○印は愛知県環境影響評価指針の参考項目を基に選定した項目を示します。

●印は他空港の環境影響評価書等を参考に選定した項目を示します。





## 予測の前提：工事の実施（工事計画の概要）

### ■工事中の排水計画

造成等の施工により降雨時に発生する濁水は、空港内に設けられている排水施設を経由し、雨水排水と合わせて各排水区に応じた排水位置から海域へ排水することを想定しています。

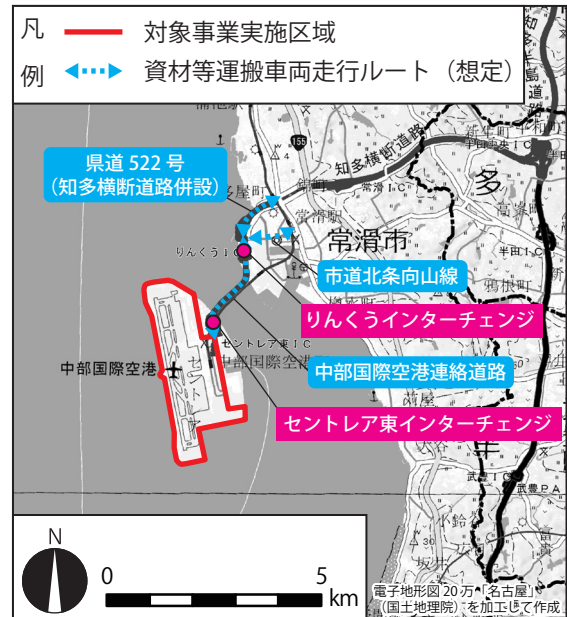
### ■施工上の諸対策

工事計画の策定に当たり、環境配慮の観点から以下の対策を実施します。

なお、これらは工事中の環境影響に係る予測において、予測の前提として見込むこととします。

- 普及状況に応じた排出ガス対策型建設機械の使用
- 普及状況に応じた低騒音型・超低騒音型建設機械の使用
- 資材等運搬車両等のタイヤ洗浄施設等の設置
- 裸地となる部分へのアスファルト乳剤散布等の発生源対策
- 建設副産物の再資源化

### ■資材等運搬車両走行ルート



資材等運搬車両走行ルート

## 予測の前提：飛行場の存在及び供用（空港内施設の概要）

### ■空港内施設配置

代替滑走路は、現在の A 平行誘導路を改修して整備します。またそれに伴い、航空灯火、排水施設等、必要とされる施設の整備を行います。エプロン（駐機場）や旅客ターミナルビルは、既存施設をそのまま使用するため、位置・規模の変更は生じません。

### ■排水計画

中部国際空港からの排水は、現在と同様に、生活排水と雨水排水をそれぞれ別々に排水する分流方式を採用する予定です。

#### 【生活排水】

旅客ターミナルビル等の空港施設内から発生する施設排水については、現状と同様に公共下水道に接続し処理します。

#### 【雨水排水】

現在の空港区域内の雨水排水は、周囲の海域へ放流しており、代替滑走路においても、現在の空港区域と同様に海域へ放流する予定です。

### ■廃棄物処理計画

現在、空港島内にリサイクルセンターを設置し、空港施設内で発生する一般廃棄物の収集・分別による減容化、機内取り出しゴミの分別などを行っています。代替滑走路の整備後も同様に予定しています。

# 予測の前提：飛行場の存在及び供用（航空機の運航の概要）

## ■航空機発着回数

現況については、コロナ禍による影響が生じていない 2019 年度の運航実績としました。また、新型コロナウイルス感染症収束後の 1 日当たり発着回数を、2019 年度以前の利用実績を基に事業実施後として想定\*することとしました。

(※新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の 2019 年度以前の 1 日当たり発着回数の最大値 (2020 年 1 月 4 日の 365 回) を基に、その日以降の深夜早朝時間帯における発着回数の増分 (4 回) を加えることにより、環境影響が最も大きくなる 1 日当たり発着回数 (369 回) を想定)

事業実施後の発着回数想定の内訳は、国際線・国内線については現況の内訳と同じ割合となるよう発着回数を設定しました。ただし、飛行訓練 (周回飛行) 及び回転翼機については、事業実施後も現況と同程度の発着回数を想定しました。

日発着回数 (概要)

単位: 回/日

区分	現況			事業実施後		
	7時～19時	19時～22時	22時～7時	7時～19時	19時～22時	22時～7時
国際線	93.5	21.5	10.1	111.3	25.6	16.0
国内線	139.7	31.6	7.3	165.9	37.6	8.7
飛行訓練(周回飛行)	1.6	0.0	0.3	1.6	0.0	0.3
回転翼機	1.9	0.1	0.0	1.9	0.1	0.0
合計	236.7	53.2	17.8	280.6	63.3	25.1
	307.8			369.0		

注1)「飛行訓練(周回飛行)」はその実施回数を示している。1回の実施につき複数回の離着陸が行われており、予測においてはその影響を考慮している。  
注2) 0.0は、0.05未満であることを示す。

滑走路運用割合

## ■滑走路運用割合

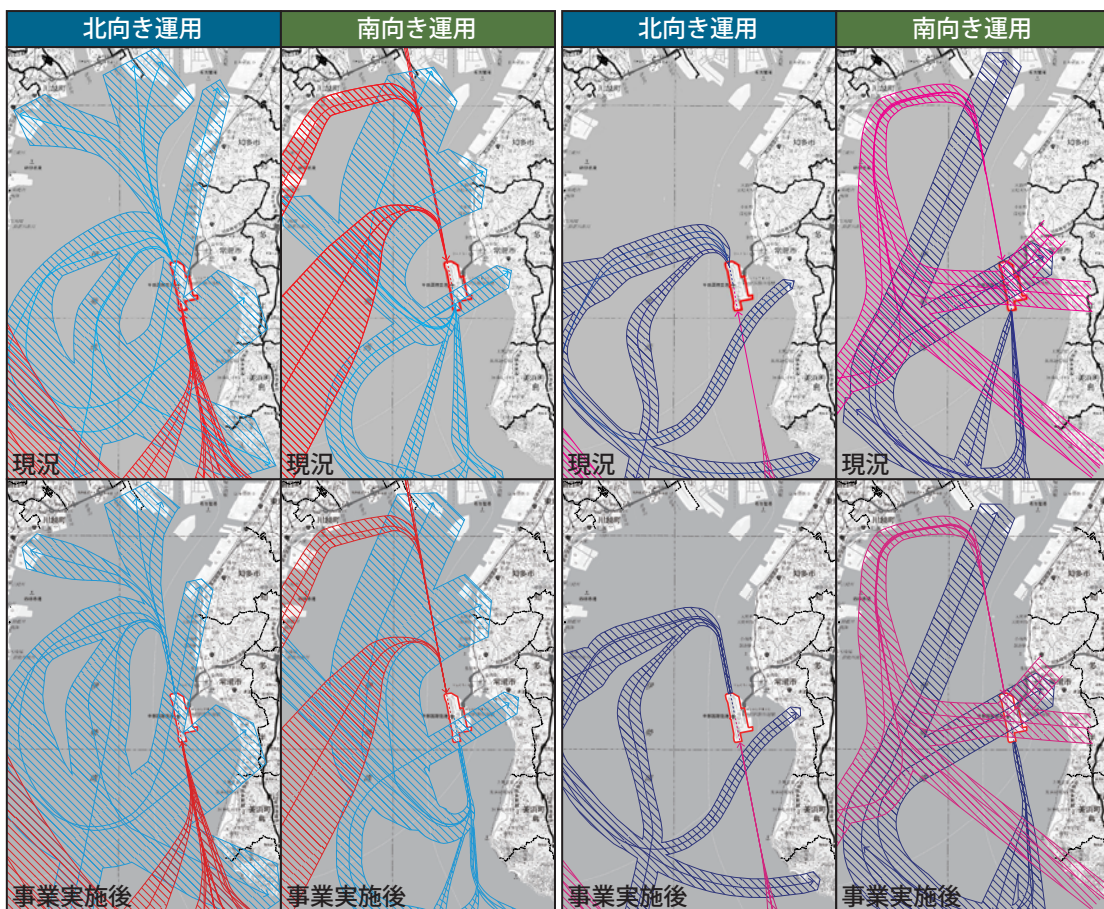
滑走路の運用割合は、2019 年度までの過去 15 年間の運航実績に基づき現況・事業実施後ともに右表に示すとおりとしました。

南向き運用	北向き運用
34.7%	65.3%

注1) 南向き運用とは、航空機が北側から着陸、南側へ離陸すること。  
注2) 北向き運用とは、航空機が南側から着陸、北側へ離陸すること。

## ■飛行経路

事業実施後の飛行経路は、代替滑走路を整備するため、空港の離陸直後及び着陸直前の飛行経路が複数となることを想定しました。



想定する飛行経路 (昼間 6 時～ 23 時)

想定する飛行経路 (夜間 23 時～ 6 時)

**凡例**

- 対象事業実施区域
- 飛行経路
  - 離陸 (昼間)
  - 着陸 (昼間)
  - 離陸 (夜間)
  - 着陸 (夜間)
  - (斜線部は分散幅を示す)

電子地形図 20 万「名古屋」(国土地理院)を加工して作成



# 予測、評価の結果及び環境保全措置

## 大気質〈工事中〉

■建設機械の稼働 (二酸化窒素 (窒素酸化物)・浮遊粒子状物質)

■造成等の施工による一時的な影響 (降下ばいじん量 (粉じん等))

最大濃度地点において、二酸化窒素・浮遊粒子状物質ともに環境基準を満足します。

最大濃度地点において、降下ばいじんは、参考値<sup>注3)</sup> (10t/km<sup>2</sup>/月) を下回ります。

建設機械の稼働及び造成等の施工による一時的な影響に係る予測結果

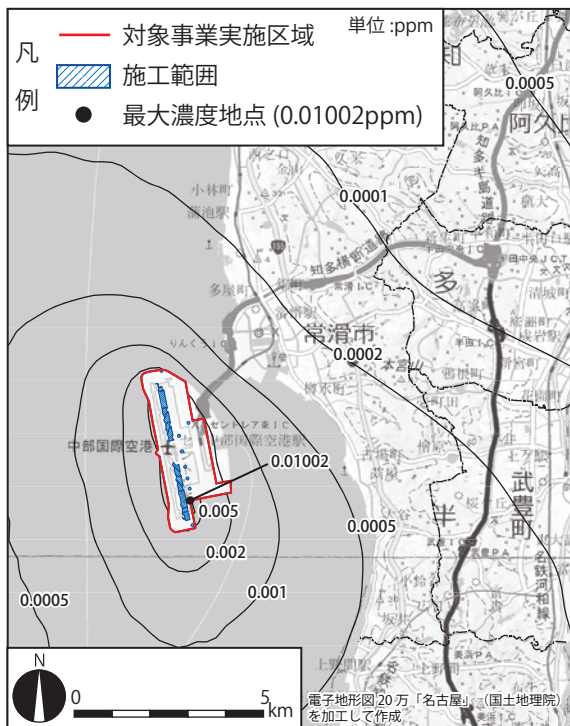
長期評価	二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> ) (ppm)			浮遊粒子状物質 (SPM) (mg/m <sup>3</sup> )			降下ばいじん量 (t/km <sup>2</sup> /月)
	予測結果 (最大濃度) (日平均値の年間98%値)	環境基準 <sup>注1)</sup>	整合状況	予測結果 (最大濃度) (日平均値の年間2%除外値)	環境基準 <sup>注2)</sup>	整合状況	
	0.044	0.04~0.06のゾーン内 又はそれ以下	○	0.037	0.10以下	○	

短期評価	浮遊粒子状物質 (SPM) (mg/m <sup>3</sup> )			
	予測結果 (最大濃度) (1時間値)		環境基準 <sup>注2)</sup>	整合状況
	昼間	夜間		
	0.06737	0.18230	0.20以下	○

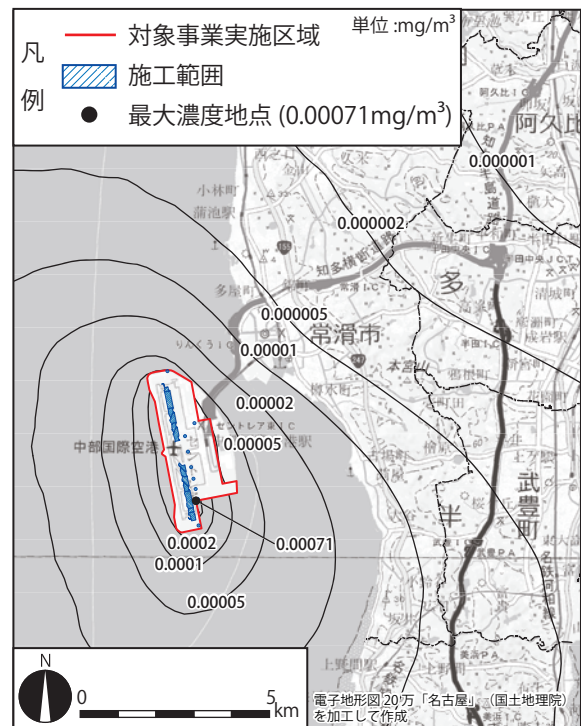
注1)「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日、環境庁告示第38号)

注2)「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日、環境庁告示第25号)

注3)「スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律の施行について」(平成2年7月、環境庁通達)に示される「スパイク粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標」を参考として設定された降下ばいじんの参考値(10t/km<sup>2</sup>/月)



二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)  
(寄与濃度：年平均値) の予測結果



浮遊粒子状物質 (SPM)  
(寄与濃度：年平均値) の予測結果

## 環境保全措置〈工事中〉

- アイドリングストップの徹底など工事関係者への建設機械の稼働方法の指導
- 建設機械の整備・点検の徹底
- 裸地へのアスファルト乳剤の散布等
- 土工部の速やかな転圧・舗装・緑化

# 予測、評価の結果及び環境保全措置

## 大気質〈工事中〉

### ■ 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

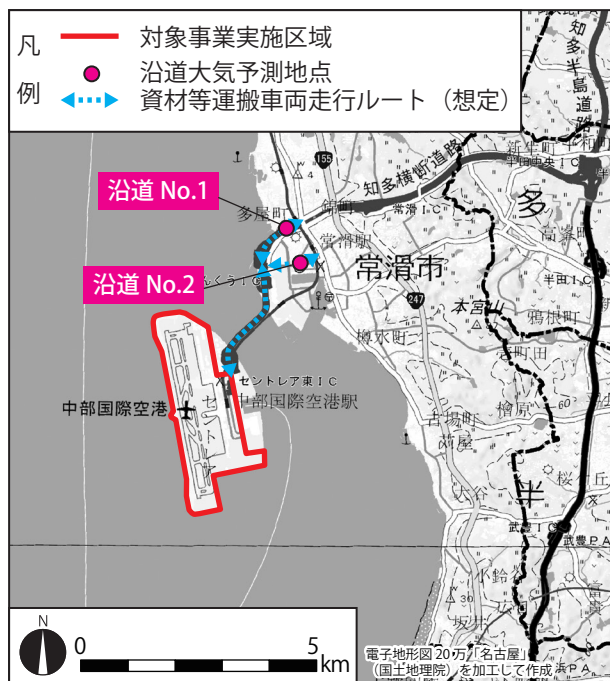
（酸化窒素（窒素酸化物）・浮遊粒子状物質・降下ばいじん量（粉じん等））

空港周辺の主要な道路の沿道において、いずれの予測地点でも、酸化窒素・浮遊粒子状物質ともに環境基準を満足します。

空港周辺の主要な道路の沿道において、いずれの予測地点でも、降下ばいじん量は参考値<sup>注3)</sup>（10t/km<sup>2</sup>/月）を下回ります。

### 環境保全措置〈工事中〉

- 資材等運搬車両について知多横断道路の利用を推奨
- 工事関係者に公共交通機関利用・乗合による通勤を奨励
- アイドリングストップの徹底など工事関係者への資材等運搬車両の運行方法の指導
- 資材等運搬車両の整備・点検の徹底
- 資材運搬時のシート掛け等による飛散防止対策



予測地点図

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る予測結果

予測地点	酸化窒素 (NO <sub>2</sub> ) (ppm)			浮遊粒子状物質 (SPM) (mg/m <sup>3</sup> )			降下ばいじん量 (t/km <sup>2</sup> /月)
	予測結果 (日平均値の年間98%値)	環境基準 <sup>注1)</sup>	整合状況	予測結果 (日平均値の年間2%除外値)	環境基準 <sup>注2)</sup>	整合状況	
沿道No.1北側 (東行き側)	0.019	0.04~0.06のゾーン内 又はそれ以下	○	0.049	0.10以下	○	0.01~0.11
沿道No.2北側 (東行き側)	0.019		○	0.043		○	

注1)「酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日、環境庁告示第38号)

注2)「大気汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日、環境庁告示第25号)

注3)「スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律の施行について」(平成2年7月、環境庁通達)に示される「スパイク粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標」を参考として設定された降下ばいじんの参考値(10t/km<sup>2</sup>/月)

## 大気質〈供用時〉

### ■ 飛行場の施設の供用 (酸化窒素 (窒素酸化物)・浮遊粒子状物質)

空港周辺の主要な道路の沿道において、いずれの予測地点でも、酸化窒素・浮遊粒子状物質ともに環境基準を満足します。

飛行場の施設の供用に係る予測結果

予測地点	酸化窒素 (NO <sub>2</sub> ) (ppm)			浮遊粒子状物質 (SPM) (mg/m <sup>3</sup> )		
	予測結果 (日平均値の年間98%値)	環境基準 <sup>注1)</sup>	整合状況	予測結果 (日平均値の年間2%除外値)	環境基準 <sup>注2)</sup>	整合状況
沿道No.1北側 (東行き側)	0.019	0.04~0.06のゾーン内 又はそれ以下	○	0.049	0.10以下	○
沿道No.2北側 (東行き側)	0.019		○	0.043		○

注1)「酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日、環境庁告示第38号)

注2)「大気汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日、環境庁告示第25号)

### 環境保全措置〈供用時〉

- 公共交通機関の利用促進
- アイドリングストップの啓蒙活動
- 車種規制非適合車を使用しない旨の周知



# 予測、評価の結果及び環境保全措置

## 大気質〈供用時〉

### ■航空機の運航（二酸化窒素（窒素酸化物）・浮遊粒子状物質）

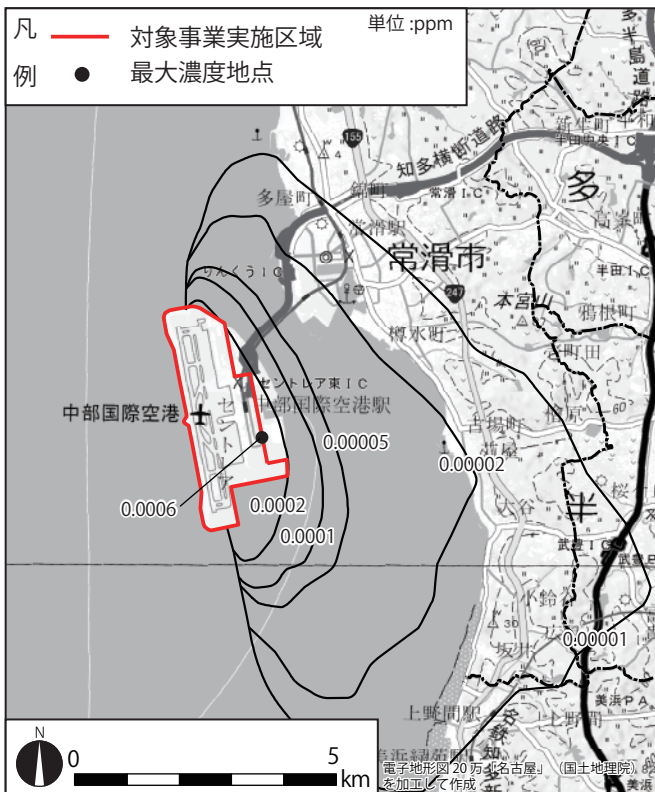
最大濃度地点において、二酸化窒素・浮遊粒子状物質ともに環境基準を満足します。

#### 航空機の運航に係る予測結果

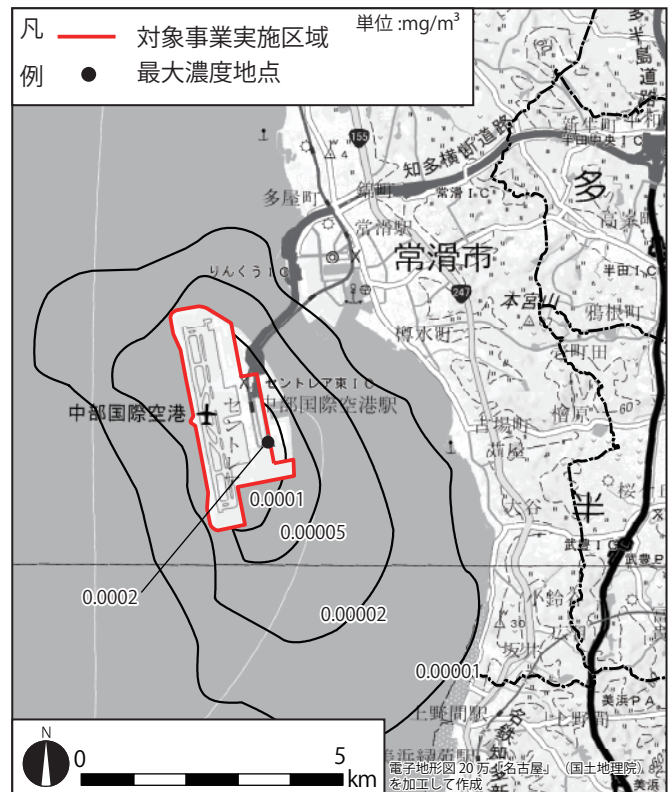
予測地点	二酸化窒素(NO <sub>2</sub> ) (ppm)			浮遊粒子状物質(SPM) (mg/m <sup>3</sup> )		
	予測結果 (日平均値の 年間98%値)	環境基準 <sup>注1)</sup>	整合状況	予測結果 (日平均値の 年間2%除外値)	環境基準 <sup>注2)</sup>	整合状況
増加濃度 最大地点	0.024	0.04~0.06 のゾーン内 又はそれ以下	○	0.036	0.10以下	○

注1)「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日、環境庁告示第38号)

注2)「大気汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日、環境庁告示第25号)



二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) 予測結果  
(増加濃度の年平均値を图示)



浮遊粒子状物質 (SPM) 予測結果  
(増加濃度の年平均値を图示)

### 環境保全措置 〈供用時〉

- 補助動力装置 (APU) の使用抑制と地上動力装置 (GPU) の使用促進
- GSE (サービス車両) 等の EV、FCV 化
- GSE (サービス車両) 等のアイドリングストップの徹底
- 車種規制非適合車を使用しない旨の周知

## 予測、評価の結果及び環境保全措置

### 騒音〈工事中〉

#### ■建設機械の稼働 建設作業騒音

敷地境界における騒音レベルは、いずれの予測地点、工事区分でも、規制基準を満足します。

建設機械の稼働に係る予測結果（敷地境界）

予測地点	工事区分	騒音レベル(LA5)		
		予測結果	規制基準 <sup>注1)</sup>	整合状況
敷地境界	昼間工事	65dB	85dB以下	○
	夜間工事	65dB		○

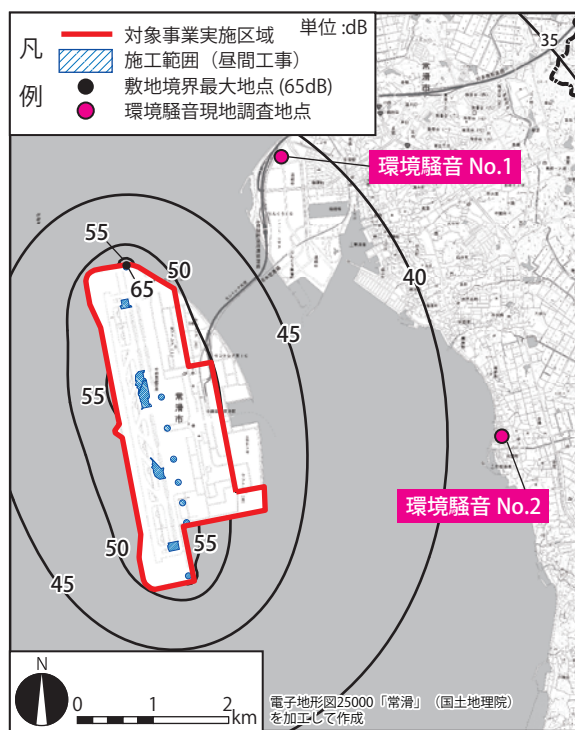
注1)「特定建設作業に伴って発生する騒音に関する基準」(昭和43年11月27日厚生省・建設省告示第1号)

近隣住居地区（空港島対岸）における騒音レベルは、いずれの予測地点、工事区分でも、環境基準を満足します。

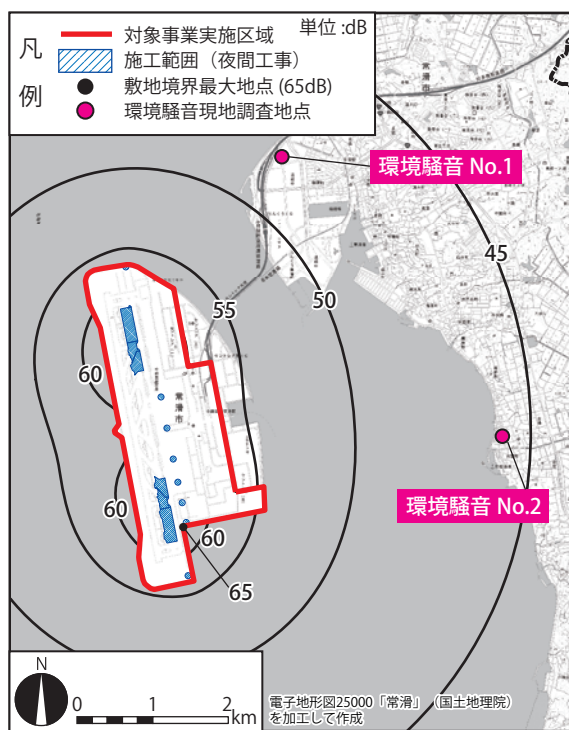
建設機械の稼働に係る予測結果（近隣住居地区）

予測地点	工事区分	評価時間帯	騒音レベル(LAeq)		
			予測結果	環境基準 <sup>注2)</sup>	整合状況
環境騒音 No.1	昼間工事	昼間	47dB	55dB以下	○
		夜間	44dB	45dB以下	○
	夜間工事	昼間	48dB	55dB以下	○
環境騒音 No.2	昼間工事	昼間	44dB	55dB以下	○
		夜間	42dB	45dB以下	○
	夜間工事	昼間	46dB	55dB以下	○

注2)「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号)



騒音予測結果（昼間）(LA5)



騒音予測結果（夜間）(LA5)

### 環境保全措置〈工事中〉

- アイドリングストップの徹底など工事関係者への建設機械の稼働方法の指導
- 建設機械の整備・点検の徹底



# 予測、評価の結果及び環境保全措置

## 騒音〈工事中〉

### ■ 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

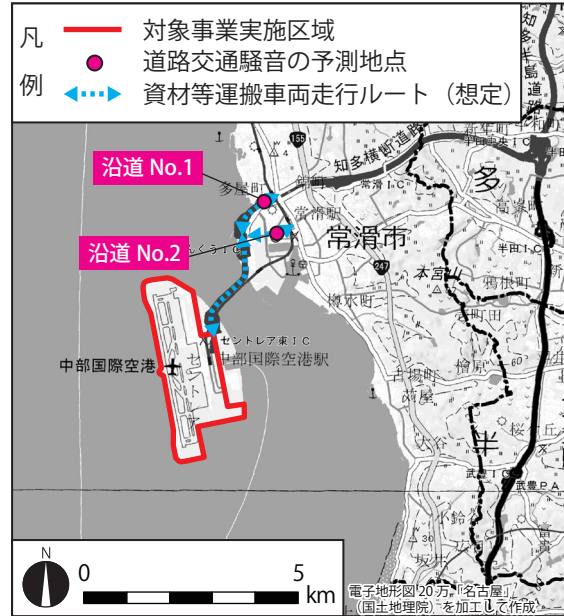
#### 道路交通騒音

空港周辺の主要な道路の沿道における騒音レベルは、いずれの予測地点、時間区分においても、環境基準を満足します。

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る予測結果

予測地点	時間区分	騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> )		
		予測結果	環境基準 <sup>注)</sup>	整合状況
沿道No.1	昼間	62dB	70dB以下	○
	夜間	59dB	65dB以下	○
沿道No.2	昼間	62dB	70dB以下	○
	夜間	59dB	65dB以下	○

注)「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号)



予測地点図

## 環境保全措置 〈工事中〉

- 資材等運搬車両について知多横断道路の利用を推奨
- 工事関係者に公共交通機関利用・乗合による通勤を奨励
- アイドリングストップの徹底など工事関係者への資材等運搬車両の運行方法の指導
- 資材等運搬車両の整備・点検の徹底

## 騒音〈供用時〉

### ■ 飛行場の施設の供用 道路交通騒音

空港周辺の主要な道路の沿道における騒音レベルは、いずれの予測地点、時間区分においても、環境基準を満足します。

飛行場の施設の供用に係る予測結果 (平日)

予測地点	時間区分	騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> )		
		予測結果	環境基準 <sup>注)</sup>	整合状況
沿道No.1	昼間	63dB	70dB以下	○
	夜間	59dB	65dB以下	○
沿道No.2	昼間	63dB	70dB以下	○
	夜間	57dB	65dB以下	○

注)「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号)

飛行場の施設の供用に係る予測結果 (休日)

予測地点	時間区分	騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> )		
		予測結果	環境基準 <sup>注)</sup>	整合状況
沿道No.1	昼間	64dB	70dB以下	○
	夜間	61dB	65dB以下	○
沿道No.2	昼間	64dB	70dB以下	○
	夜間	58dB	65dB以下	○

## 環境保全措置 〈供用時〉

- 公共交通機関の利用促進
- アイドリングストップの啓蒙活動

# 予測、評価の結果及び環境保全措置

## 騒音〈供用時〉

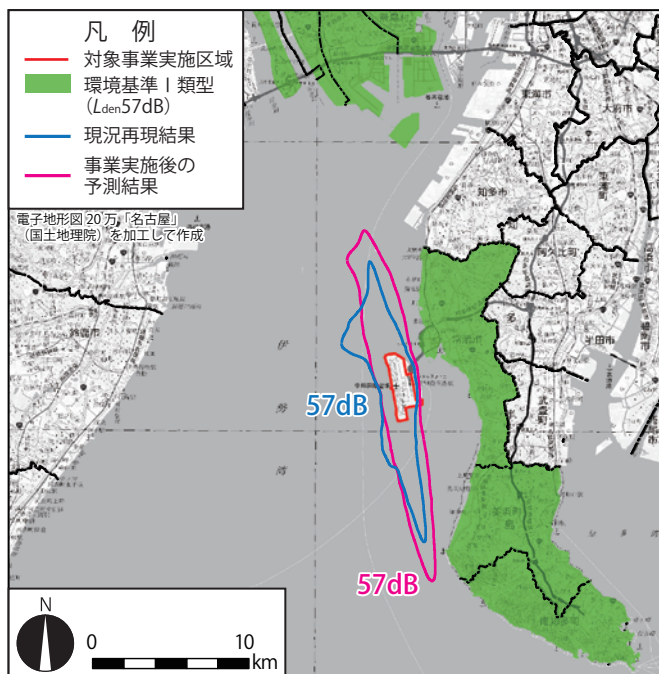
### ■航空機の運航 **航空機騒音**

航空機騒音が環境基準<sup>注)</sup>の57dBを上回る範囲は海域に留まり、陸域には及びませんでした。

注)「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月27日、環境庁告示第154号及び一部改正平成19年12月17日、環境省告示第114号)

## 環境保全措置〈供用時〉

- 航空機騒音の常時・定期監視の継続と結果公表
- 騒音軽減運航方式の継続
- 補助動力装置 (APU) の使用抑制と地上動力装置 (GPU) の使用促進
- GSE (サービス車両) 等のEV、FCV化
- GSE (サービス車両) 等のアイドリングストップの徹底



航空機騒音の予測結果 (Lden)

## 低周波音〈供用時〉

### ■航空機の運航 **低周波音**

航空機の運航による低周波音の影響予測結果は、いずれの予測地点においても、科学的知見における参照値<sup>注)</sup>を上回ることはありません。

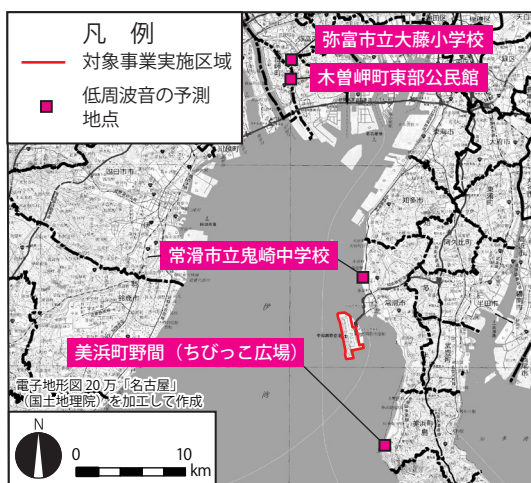
注) 科学的知見における参照値は下表に示すとおり。

研究等の参照値

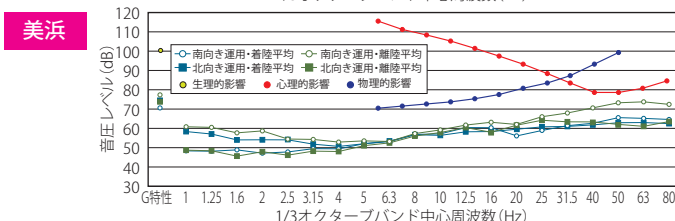
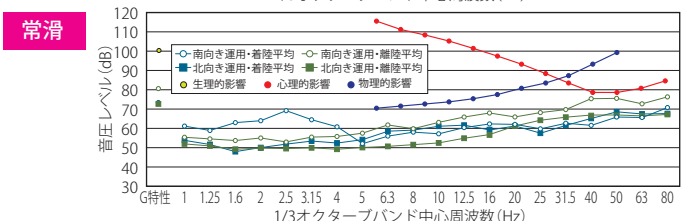
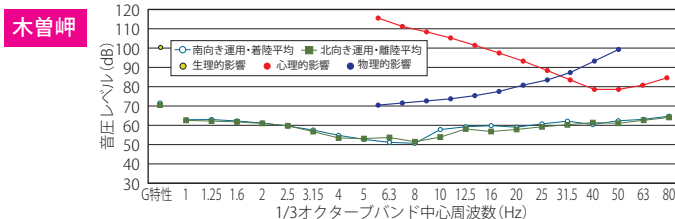
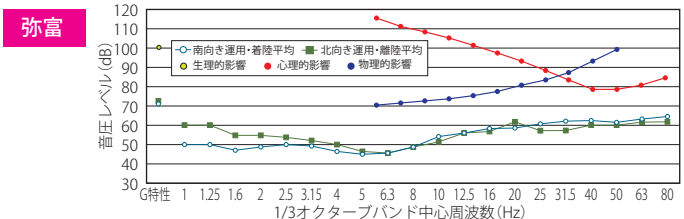
影響項目	科学的知見	出典
生理的影響	G特性音圧レベルで100dB	1
心理的影響	圧迫感・振動感の値	2
物理的影響	建具ががたつきはじめる値	

出典1:「超低音(聞こえない音)」(1994年中野有朋)

出典2:「騒音制御Vol.23 Nos.」(1999年(平成11年)10月) (社)日本騒音制御工学会)



予測地点図



低周波音の予測結果

## 環境保全措置〈供用時〉

- 騒音軽減運航方式の継続
- 補助動力装置 (APU) の使用抑制と地上動力装置 (GPU) の使用促進



# 予測、評価の結果及び環境保全措置

## 振動〈工事中〉

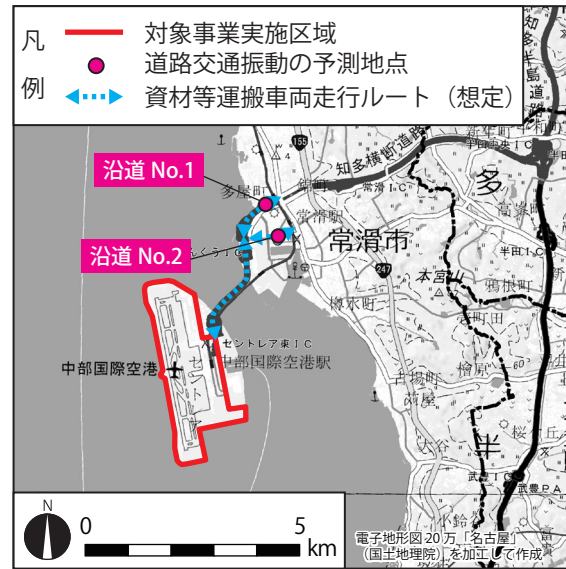
### ■資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

#### 〈道路交通振動〉

空港周辺の主要な道路の沿道における振動レベルは、いずれの予測地点・時間区分においても、要請限度を満足します。資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る予測結果

予測地点	時間区分	振動レベル(L <sub>10</sub> )		
		予測結果	要請限度 <sup>注)</sup>	整合状況
沿道No.1	昼間	36dB	70dB以下	○
	夜間	34dB	65dB以下	○
沿道No.2	昼間	37dB	65dB以下	○
	夜間	41dB	60dB以下	○

注)「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)に基づく道路交通振動の要請限度



予測地点図

## 環境保全措置 〈工事中〉

- 資材等運搬車両について知多横断道路の利用を推奨
- 工事関係者に公共交通機関利用・乗合による通勤を奨励
- アイドリングストップの徹底など工事関係者への資材等運搬車両の運行方法の指導
- 資材等運搬車両の整備・点検の徹底

## 振動〈供用時〉

### ■飛行場の施設の供用 〈道路交通振動〉

空港周辺の主要な道路の沿道における振動レベルは、いずれの予測地点・時間区分においても、要請限度を満足します。

飛行場の施設の供用に係る予測結果

平日休日区分	予測地点	時間区分	振動レベル(L <sub>10</sub> )		
			予測結果	要請限度 <sup>注)</sup>	整合状況
平日	沿道No.1	昼間	38dB	70dB以下	○
		夜間	37dB	65dB以下	○
	沿道No.2	昼間	37dB	65dB以下	○
		夜間	39dB	60dB以下	○
休日	沿道No.1	昼間	38dB	70dB以下	○
		夜間	37dB	65dB以下	○
	沿道No.2	昼間	37dB	65dB以下	○
		夜間	39dB	60dB以下	○

注)「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)に基づく道路交通振動の要請限度

## 環境保全措置 〈供用時〉

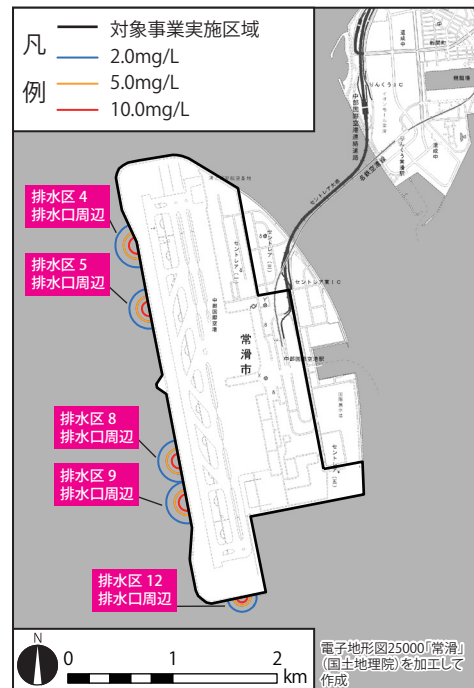
- 公共交通機関の利用促進
- アイドリングストップの啓蒙活動

## 水質〈工事中〉

### ■造成等の施工による一時的な影響

#### 〈浮遊物質量 (土砂による水の濁り)〉

予測の結果、造成等の施工に伴う水の濁りにより、海域における浮遊物質量(SS)の寄与濃度が水産用水基準に定める指標(2mg/L)を超過する範囲は、排水位置から最大210mとなり、排水位置の近傍に限られると予測されます。



注)予測対象時期(水の濁りに係る環境影響が最大となる時期)に工事の施工による排水が想定される排水口を図示

水の濁り(浮遊物質量)の予測結果

## 環境保全措置 〈工事中〉

- 土工部の速やかな転圧・舗装・緑化

## 予測、評価の結果及び環境保全措置

### 動物〈供用時〉

#### ■航空機の運航 鳥類（陸生動物）

中部国際空港においては、航空機の発着回数と鳥衝突発生件数との間に比例関係がみられないこと、鳥衝突防止の取組みにより鳥衝突の発生件数が少ないことにより、鳥衝突関連の各種データからはバードストライクの発生要因の解明に至りませんでした。そのため、過去に航空機と鳥衝突（バードストライク）が発生していた重要な種（ケリ、コアジサシ、ミサゴ及びハヤブサ）の4種を対象に、鳥衝突の可能性の変化の程度を定性的に予測することとしました。

重要な種のバードストライク発生記録及び生態的特徴等（概要）

重要な種	バードストライク発生件数 (2015年～2019年)	各種のバードストライク発生記録及び生態的特徴等（概要）
ケリ	2	中部国際空港(株)によるバードパトロール結果によると、ケリは夏季の夜間に空港に飛来する傾向があることを確認しており、空港内では繁殖していない。
コアジサシ	3	2017年～2018年にかけて、空港島南東側で他事業の施設整備が行われていた。そのためコアジサシの繁殖に好ましい砂利地が広く存在しており、中部国際空港(株)によるバードパトロールでも飛来の視認数が多かったことから、航空機に衝突したものと考えられる。しかし、2019年に他事業の施設整備が完了し、砂利地がなくなったため、コアジサシの視認数も減少しており、バードストライク発生件数も当時と比較して減少しているものと考えられる。
ミサゴ	1	中部国際空港(株)によるバードパトロール結果によると、ミサゴは比較的冬季に確認が多いが、1年を通じて空港に飛来する傾向を確認しており、空港内では繁殖していない。
ハヤブサ	1	ハヤブサは空港内では繁殖しておらず、中部国際空港(株)によるバードパトロールにおいても目撃例はなく、頻繁に空港周辺に飛来する種とは考えにくい。

上表のように重要な種について整理した結果や、代替滑走路供用後も引き続き鳥類の出現状況の確認と分析を継続し、対策に取り組むこととしていることから、滑走路位置の変化による重要な種の航空機との鳥衝突（バードストライク）の可能性の変化は小さいと予測されます。

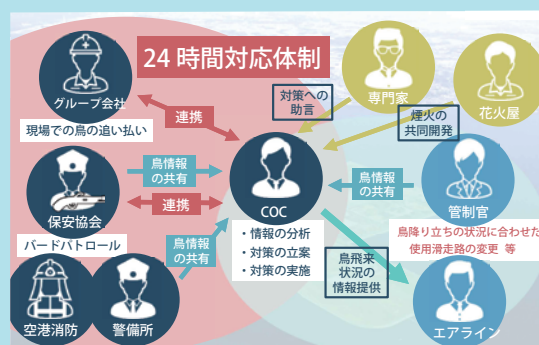
### 環境保全措置〈供用時〉

- バードストライクの事例分析と新たな対策検討の継続

### 中部国際空港におけるバードストライク対策

中部国際空港では平成17年（2005年）2月の開港以降、航空機と鳥との衝突（バードストライク）防止に取り組んでいます。

日頃から鳥防除チームが日中時間帯にパトロールを行い鳥の監視を実施していますが、セントレア・オペレーション・センター、中部国際空港グループ各社や警備所・空港消防の業務委託先等関係者により24時間対応可能な体制を構築しています。他にも、空港カメラを活用した鳥のリアルタイム監視や航空会社との情報共有、「現場」における多角的な分析、鳥検知システムの試験導入など様々な対策を行っています。



バードパトロール体制



# 予測、評価の結果及び環境保全措置

## 廃棄物等〈工事中〉

### ■造成等の施工による一時的な影響 建設工事に伴う副産物

本事業で発生すると想定される建設副産物の量は下表のとおりです。

〔建設発生土〕

掘削工事による発生土は、本事業において有効利用を図るほか、利用できない場合は空港島内の土砂置場に搬入のうえ保管します。これにより、空港島外への建設発生土の搬出及び空港島外における建設発生土の処理・処分は生じない計画です。

〔アスファルト・コンクリート塊及び鋼材〕

これらの建設副産物は、産業廃棄物処理業者に委託のうえ、再資源化に努めることとします。また、再資源化できない建設副産物は、適切に処理・処分を行います。

造成等の施工による一時的な影響に係る予測結果

予測項目	主な建設副産物等		
	建設発生土	アスファルト・コンクリート塊	鋼材
発生量予測結果	38,200m <sup>3</sup>	18,100m <sup>3</sup>	117t

## 環境保全措置 〈工事中〉

- 工事間利用の促進による建設発生土の再利用促進

## 温室効果ガス〈工事中〉

### ■建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

温室効果ガス（二酸化炭素・その他の温室効果ガス）

温室効果ガスの排出量予測結果は、下表のとおりです。

建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る予測結果

予測項目	温室効果ガス排出量(千tCO <sub>2</sub> eq)
建設機械の稼働	6.4
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	1.2
合計	7.6

## 環境保全措置 〈工事中〉

- 工事関係者に公共交通機関利用・乗合による通勤を奨励
- アイドリングストップの徹底など工事関係者への建設機械の稼働方法及び資材等運搬車両の運行方法の指導
- 建設機械及び資材等運搬車両の整備・点検の徹底
- ICT 施工の普及等による効率化・省力化

## 予測、評価の結果及び環境保全措置

### 温室効果ガス〈供用時〉

#### ■航空機の運航及び飛行場の施設の供用 温室効果ガス（二酸化炭素・その他の温室効果ガス）

温室効果ガスの排出量予測結果は、下表のとおりです。

航空機の運航及び飛行場の施設の供用に係る予測結果

予測項目		温室効果ガス 排出量 (千tCO <sub>2</sub> eq/年)	
		現況	事業実施後
航空機の運航	・航空機の運航 ・APUの稼働 ・エンジン試運転	776.4	1,045.3
車両の走行	・GSE車両等 ・空港アクセス車両 ・駐車場車両	6.5	9.2
飛行場の施設の供用	・燃料の使用 ・電力使用 ・その他	60.4	60.4

### 環境保全措置〈供用時〉

- 航空機の地上動力（GPU）利用促進 ● GSE（サービス車両）等のEV、FCV化
- GSE（サービス車両）等のアイドリングストップの徹底 ● 空港施設への太陽光発電設備の導入推進
- 空港主要施設（航空灯火等）の100%LED化推進 ● 空港施設での省エネ化の推進
- 「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」に基づく取組の推進

### 「中部国際空港脱炭素化推進計画」について

中部国際空港では、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、自治体や空港関連事業者等とともに「中部国際空港脱炭素化推進協議会」を同年12月26日に設立しました。

この協議会が中心となって、2030年度までに温室効果ガス排出量を2013年度比で46%以上削減し、2050年度までに新たな技術の活用などによりゼロカーボンを実現とした「中部国際空港脱炭素化推進計画」を策定し、2023年12月1日に国土交通大臣の認定を受けました。

今後も引き続き、空港施設のLED化や省エネ化等の取り組みを推進し、温室効果ガス排出実質ゼロの実現を目指してまいります。



ゼロカーボンに向けた取組みイメージ図



## 事後調査・環境監視調査

各予測項目について、予測結果の不確実性の程度が小さいことから、事後調査は実施しないこととしました。ただし、中部国際空港では開港時から空港供用に伴う周辺地域に対する環境影響を把握するため「中部国際空港に係る環境監視計画」に基づき、自主的に環境監視調査を実施しています。

本事業の実施後も航空機騒音の環境監視調査を継続します。

環境監視調査結果は、年報として取りまとめ、中部国際空港株式会社ホームページ等で公表します。

### 環境監視調査

調査項目	調査方法	調査地点・調査時期
航空機騒音	「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年環境庁告示第154号、改正 平成19年環境庁告示第1114号)及び「航空機騒音測定・評価マニュアル」(平成24年11月環境省)に定める方法	常時監視(4地点) 常時 定期監視(9地点) 夏期・冬期

## 総合評価

本事業の実施が環境に及ぼす影響については、これまでの知見及び現地調査結果を踏まえた予測を行うとともに、環境保全措置の検討を行った結果、環境の保全に係る基準又は目標との整合性は図られ、事業者による実行可能な環境保全措置によりその影響は回避・低減されることから、環境保全への配慮は適正であると判断しました。

さらに、現在の知見では予測し得ない環境上の影響が生じた場合においても、必要に応じて、環境保全対策を講ずることにより、本事業の実施による環境影響をできる限り小さくすることは可能であると考えられます。

### 地域社会との協働

#### 【「セントレアの森」 植林活動】

中部国際空港株式会社では、伊勢湾の豊かな海を未来に繋げる SDGs 活動により地域と一体となっていくことを目指して、木曾三川(木曾川・揖斐川・長良川)のそれぞれの上流域において、地域の方々と連携して「セントレアの森」植林活動を行っています。



令和4年：木曾川流域  
(長野県木曾郡木曾町)



令和5年：揖斐川流域  
(岐阜県揖斐郡大野町)



令和6年：長良川流域  
(岐阜県郡上市)

#### 【「ゆたかな海を知ろう！セントレアの海クリーンアップ」活動】

伊勢湾の豊かな海を未来に繋げる SDGs の取組の一環として、中部国際空港セントレアグループ各社の社員とその家族に加え、活動に賛同いただいた鬼崎漁業協同組合、常滑市、そしてNPO 法人伊勢湾フォーラム、空港内事業者の皆様と連携して、海岸漂着物の回収(海岸清掃)の環境保全活動を行っています。



令和4年：鬼崎海岸



令和5年：鬼崎海岸

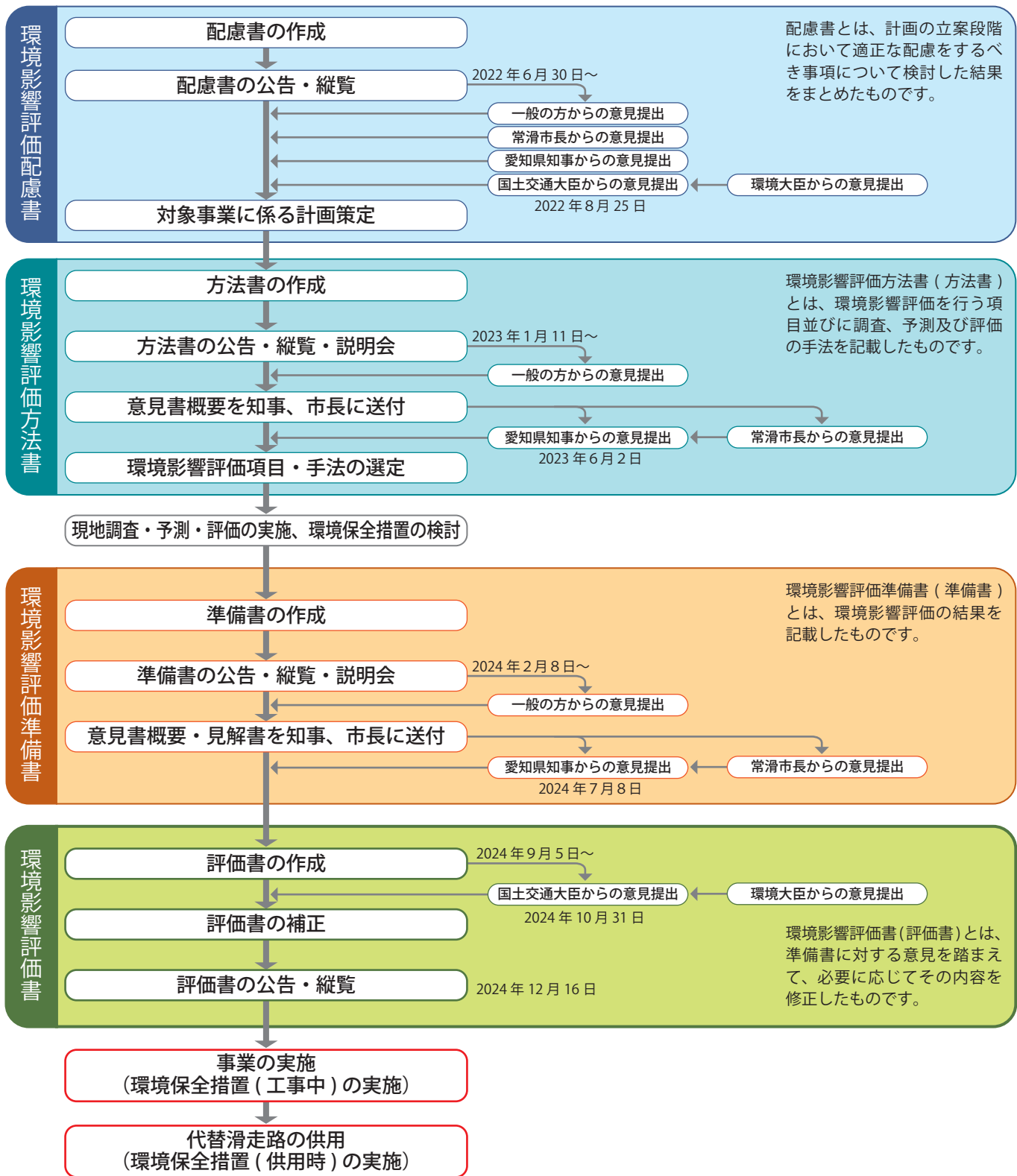


令和6年：鬼崎海岸



# 環境影響評価手続について

本事業に係る環境影響評価の手続きの流れは、以下のとおり、一般の方や関係地方公共団体などからの意見をいただき、それらを踏まえて進めてまいりました。



## お問合せ先

中部国際空港株式会社  
施設企画部 施設企画グループ

〒479-8701 愛知県常滑市セントレア一丁目1番地 第1セントレアビル6階  
中部国際空港株式会社 施設企画部 施設企画グループ  
TEL : 0569-38-7921 FAX : 0569-38-7847