

## 那覇空港滑走路増設事業に係る報告書に対する国土交通大臣意見

那覇空港滑走路増設事業（以下「本事業」という。）は、内閣府沖縄総合事務局及び国土交通省大阪航空局（以下「本事業者」という。）が、将来の需要への適切な対応、沖縄県の持続的振興発展への寄与、将来にわたる国内外航空ネットワークにおける拠点性の発揮を目的とし、那覇空港の既設滑走路の西側 1,310m の沖において、160.3ha の公有水面を埋め立て、2,700m の滑走路（以下「那覇空港第2滑走路」という。）を増設したものである。

本事業については、2003年（平成15年）から検討が開始され、環境影響評価と並行してパブリックインボルブメントを実施することにより、広く住民の意見を聴きながら事業の実施や滑走路の位置の検討が進められ、2014年（平成26年）2月に現地における工事に着手し、2020年（令和2年）3月26日から那覇空港第2滑走路の供用を開始している。

本事業者は、本事業の実施に当たり、連絡誘導路の通水路部は、環境影響評価書に対する環境大臣意見及び国土交通大臣意見を踏まえ、再計算を行い、大嶺崎北側の深場を中心に効率的に海水交換を行えるよう、通水路部の幅や構造の複数案を比較検討して構造を決定するとともに、2013年（平成25年）12月に「那覇空港滑走路増設事業環境監視委員会」（以下「環境監視委員会」という。）を設置し、これまでに開催された16回の環境監視委員会における指導及び助言を踏まえて事後調査及び環境監視調査を行い、環境保全措置を講じることにより、本事業の実施による環境影響の回避又は低減に努めるとともに、サンゴの移植等の代償措置に取り組んでいるところである。本事業者は、度重なる台風による工事の中断に加え、冬場の施工条件が厳しいこと等により、2016年（平成28年）3月に設計概要の変更を行っているが、設計概要変更に伴う埋立工事の施工順序の変更が環境へ及ぼす影響について予測を行い、当初予定していた環境保全措置を講じることにより、当該影響の回避・低減が図られることを確認している。また、本事業者がこれまでに実施した事後調査及び環境監視調査の結果や本事業者が講じた環境保全措置の内容及び検討経緯には、サンゴ類の無性生殖移植法による移植や大型サンゴ類の移築において、親サンゴへの負荷がかからない手法を選択していることや、大規模なクビレミドロの移植を実施するなど、貴重な知見が蓄積されており、今後、類似の事業特性や地域特性を有する事業の環境影響評価にも資するものであると考えられる。特に、有性生殖移植法により移植されたサンゴについて、産卵期から天然サンゴとの同調性が確認されるなど、サンゴ礁の修復の観点からも有用な知見が得られている。さらに、今後の航空需要のさらなる増加を踏まえ、航空機騒音の再予測・評価を行い、那覇空港第2滑走路を最大限活用することにより、滑走路側方陸域について現況より騒音値が上回らないこと、南北方向については航空機騒音の影響が低減されることを確認している。

以上を踏まえれば、本事業者は、環境影響評価書の提出以降において、環境影響評価手続の趣旨を踏まえ、本事業の実施による周辺環境への影響の回避又は低減を図っていると考えられる。これまでの環境影響評価手続等で得られた知見を活用し、引き続き、周辺環境に配慮しつつ、那覇空港が沖縄県の持続的振興及び発展に寄与すること等を期待する。

## 1. 総論

### ○事後調査等

本報告書では、環境影響評価法に基づく環境保全措置等の報告に対する意見、沖縄県環境影響評価条例に基づく事後調査報告書に対する措置の要求及び環境監視委員会等の意見を踏まえつつ、今後も、事後調査等を実施することとされている。このため、今後の事後調査等の実施に当たっては、以下の措置を講じることが望ましい。

- (ア) 事後調査等の結果について、引き続き、公表すること。また、類似の事業特性や地域特性を有する事業の環境影響評価に資する知見が得られた場合には、その内容を積極的に公表するとともに、関係機関に対して情報提供を行うこと。
- (イ) 事後調査等の結果を踏まえて講じる環境保全措置については、これまでの調査結果や専門家等の意見を踏まえて、措置の内容が十分なものとなるよう客観的かつ科学的に検討すること。また、環境保全措置の具体化について、その検討の過程や対応方針等を適切に公表するなど、透明性を確保すること。

## 2. 各論

### (1) 海域生態系

瀬長島から大嶺崎と埋立区域に囲まれた閉鎖性海域（以下「閉鎖性海域」という。）に残存する砂質干潟は、那覇空港第2滑走路の位置の検討に当たって残置することとした生態系であり、将来にわたってその生態系が保全される必要がある。

公有水面の埋め立てによる海域生態系への影響については、不確実性が伴い、現時点において、環境保全措置を講じた上での当該海域生態系の機能に対する影響の程度は、必ずしも明らかになっていない。本報告書においても、閉鎖性海域における底質の組成、底生生物の発現状況、藻場の被度等について、引き続き、事後調査等を実施し、注視していくこととされている。このため、今後の事後調査等により、類似の事業特性や地域特性を有する事業の環境影響評価に資する知見が得られた場合には、その内容を公表するとともに、関係機関に対して情報提供を行うことが望ましい。

### (2) 航空機騒音

那覇空港においては、環境影響評価書の確定後、航空需要が伸びていることから、運用方式を見直すことにより、年間発着回数を 24 万回まで拡大することが可能とされている。

本報告書において、環境影響評価書の確定後の航空需要予測の見直しに伴う航空機騒音の影響について予測及び評価が実施され、将来、航空需要が伸び、発着回数が増加した場合であっても、那覇空港第 2 滑走路を最大限活用することにより、現況よりも航空機騒音の影響を低減することができるかとされている。

引き続き、できる限り那覇空港第 2 滑走路を利用することに留意しつつ、地元自治体の環境部局を含む関係者と連絡及び調整することにより、可能な限り航空機騒音の影響の低減に努めること。

### (3) 温室効果ガス等及び廃棄物等

本事業に係る環境影響評価書に対する国土交通大臣意見(2013 年(平成 25 年))では、「次期那覇空港環境計画の策定にあたっては、今後策定される国の地球温暖化対策の計画・目標との整合性に配慮して、温室効果ガス排出削減に関する目標を設定すること」を求めていたところであるが、現時点において、国の地球温暖化対策計画・目標と整合した目標設定はなされていない。本報告書においては、今後、次期那覇空港環境計画を策定することとされている。

一方、我が国では、2020 年(令和 2 年)10 月に「2050 年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すこと」を宣言したことを受け、第 204 回国会において成立した地球温暖化対策の推進に関する法律(平成 10 年法律第 117 号)の一部を改正する法律において、パリ協定に定める目標を踏まえ、2050 年までの脱炭素社会の実現(以下「2050 年カーボンニュートラル」という。)、環境・経済・社会の統合的向上、国民を始めとした関係者の密接な連携等を、地球温暖化対策を推進する上での基本理念として定めたところである。また、我が国は、2050 年カーボンニュートラルと整合的で、野心的な目標として、「2030 年度において、温室効果ガスを 2013 年度から 46%削減することを目指す」とともに、「50%の高みに向け、挑戦を続けていく」ことを表明している。

さらに、次期那覇空港環境計画においては、廃棄物の発生抑制に係る実施計画も定められているところである。我が国においては、国内でプラスチックを巡る資源・環境両面の課題を解決するとともに、地球規模の資源・廃棄物制約、海洋プラスチックごみ問題、気候変動問題等の同時解決に貢献すること等を旨とする「プラスチック資源循環戦略」(2019 年(令和元年)5 月 31 日)が策定され、第 204 回国会においてプラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律(令和 3 年法律第 60 号)が成立したところである。

このため、那覇空港が国管理空港であることも踏まえ、那覇空港環境計画の見直しに当たっては、以下の措置を講じることが望ましい。

- (ア) 地球温暖化対策計画及びパリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略の見直し状況を踏まえ、2030年度における温室効果ガス削減目標及び2050年カーボンニュートラルと整合した環境計画となるよう、検討を進めること。
- (イ) 「プラスチック資源循環戦略」のマイルストーンやプラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律（令和3年法律第60号）の各規定によって事業者求められる取組を踏まえ、プラスチックごみの発生抑制及び循環利用に配慮するとともに、空港利用事業者を含むエコ・エアポートにおいては、使い捨てプラスチック製品の使用削減や、プラスチックごみの分別排出・リサイクルの実施、バイオマスプラスチック等の再生可能資源を使用した製品の利用を促進するよう、働きかけを行うこと。