

技術検討委員会資料



説明資料

(意見の概要及び事業者の見解(案))

平成27年1月27日



国土交通省 九州地方整備局
国土交通省 大阪航空局

対象事業について

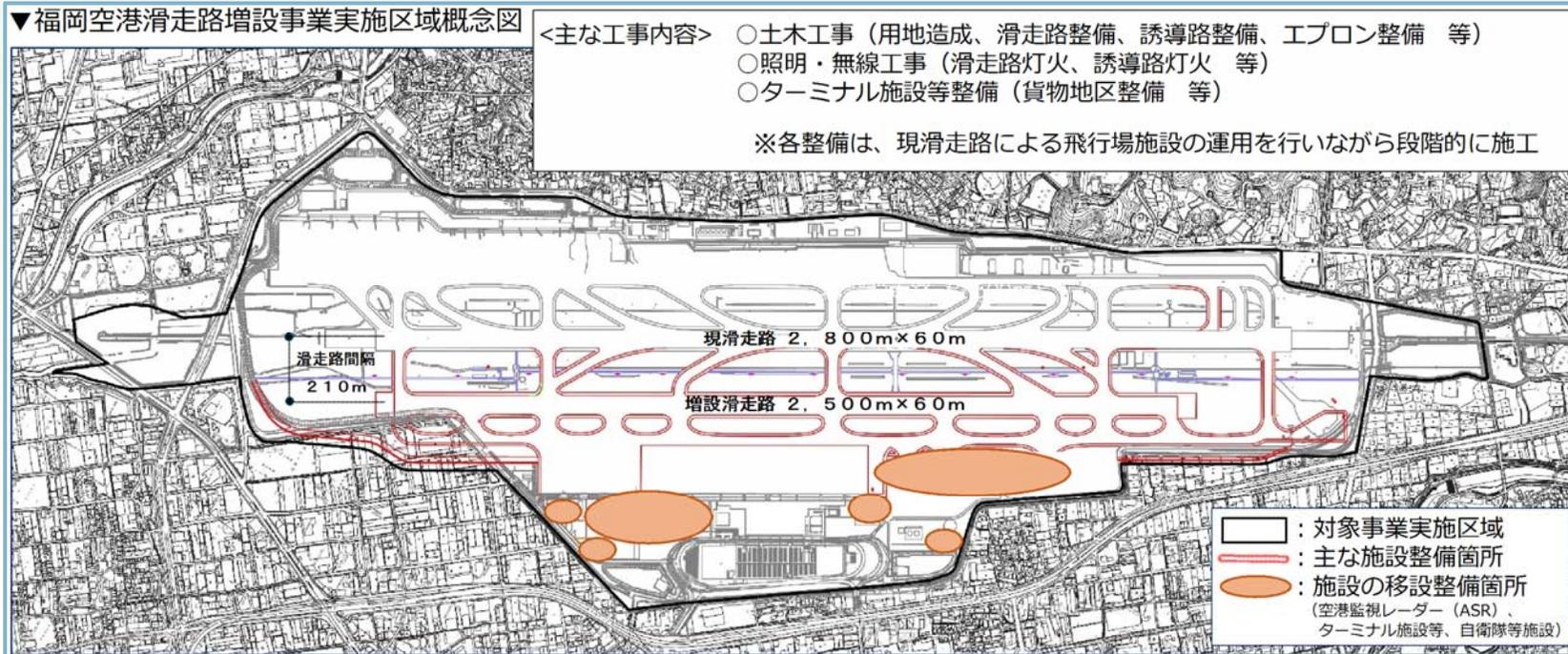
●対象事業の種類: 滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更

●対象事業実施区域の位置: 福岡県福岡市博多区(下図参照)

●対象事業の規模: 増設する滑走路の長さ2,500m

●飛行場の利用を予定する航空機の種類及び数:

- ・将来その1(平成39年度): 大型ジェット機122回/日、中型ジェット機35回/日、小型ジェット機274回/日、プロペラ機77回/日、回転翼機2回/日、自衛隊機等18回/日
- ・将来その2(平成47年度): 大型ジェット機135回/日、中型ジェット機36回/日、小型ジェット機304回/日、プロペラ機81回/日、回転翼機2回/日、自衛隊機等18回/日



環境影響評価手続きの状況



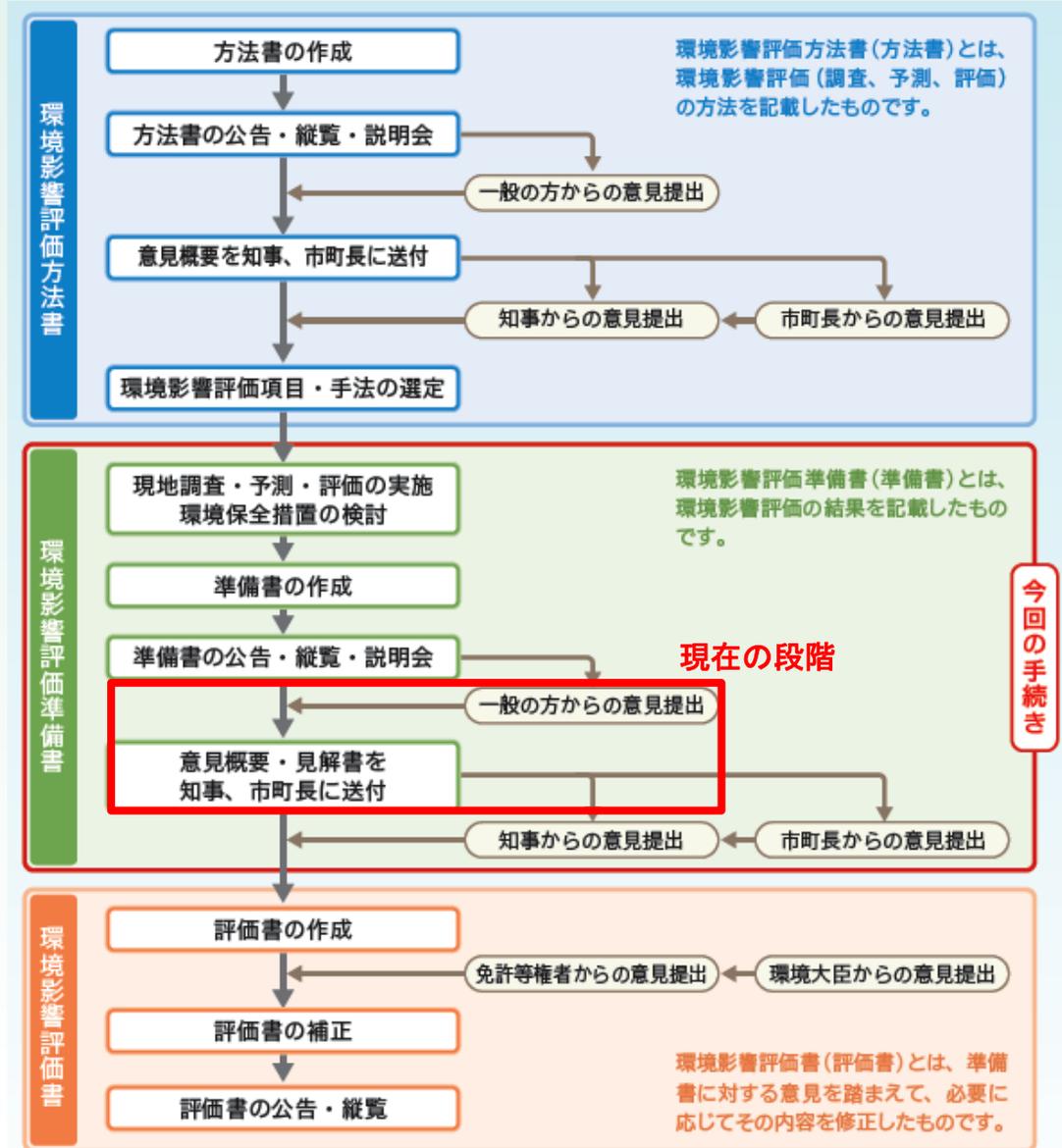
○本事業に係る環境影響評価の手続きは、一般の方や関係地方公共団体からの意見をいただき、これらを踏まえて進めていく。

○平成24年8月に技術的な助言を受けることを目的とした「福岡空港滑走路増設事業環境影響評価技術検討委員会」を設置。

○平成24年10月に方法書を作成。

○平成26年11月に準備書を作成。

○現在のステップは、「一般の方からの意見」を受けて、「意見概要・見解書」を作成する段階。



準備書の縦覧及び意見書の受付等の経過



	内 容
準備書の縦覧	平成26年11月7日～12月6日(1ヶ月)
住民説明会の開催	・開催場所: 関係地域における全11箇所 ・開催時期: 平成26年11月14日～12月6日の間 (縦覧期間中)
意見書の受付期間	平成26年11月7日～12月20日 (縦覧期間+2週間)
意見書を提出した個人又は団体の数	64 者

準備書に対する意見書の概要



分類		提出数 ^{注1)}	意見数 ^{注2)}
対象事業の目的及び内容		23	3
予測の前提	工事計画・運航計画	6	6
大気質		3	2
騒音	航空機騒音	58	14
	工事の実施に係るもの	1	1
低周波音		1	1
廃棄物等		6	5
事後調査		8	4
環境影響評価全般(環境保全措置含む)		19	8
その他	周辺整備、航空機騒音等対策	56	14
	その他補償等、安全対策	5	2
合計		186	60

注1) 64者からの意見書に記載された意見を、その内容で分類した意見の総数を示す。

注2) 内容が重複する意見を項目毎に集約した数を示す。

1. 対象事業の目的及び内容 (1/3)



意見1(対象事業の目的)

(※提出数:21件)

- 滑走路増設に伴い益々騒音で悩まされる。
- 増設滑走路は生活地域に近く、騒音、大気汚染による健康影響等も心配であるため、滑走路増設に反対。

事業者の見解(案)

- 以下のプロセスを経て滑走路増設事業の実施が環境に及ぼす影響について調査・予測・評価を実施。
 - 航空機の混雑・遅延が常態化しつつあり、既にピーク時には増便が困難な状況。
 - 将来の対応方策は、国と地域が連携・協力して、PI(パブリック・インボルブメント)の手法を取り入れ検討。
 - 平成15年度からの「福岡空港の総合的な調査」における地域の皆様等からの意見では、「新空港案」に積極的な意見より「滑走路増設案」に積極的な意見が上回っていた。
 - 平成21年度からは「現空港における滑走路増設案」で構想・施設計画段階に移行。
- 本事業の実施にあたっては、環境の負荷をできる限り回避又は低減するため、事業者の実行可能な範囲で適切な環境保全措置を講じるとともに、航空機騒音については、環境監視調査を実施し、継続的に環境保全への配慮を行う。

1. 対象事業の目的及び内容 (2/3)



意見2(対象事業の目的)

(※提出数:1件)

- 国際線を24時間運用の北九州空港に移せば、増設は必要ない。
- 空港間の新しい交通手段、現交通網の改善で解決できるのではないか。

事業者の見解(案)

- 平成15年度からの「福岡空港の総合的な調査」では、北九州空港及び佐賀空港を念頭に近隣空港との連携案についても検討。
- 福岡空港の利用を制限することは利用者にとって不便となり、北部九州の拠点としての機能が失われる等、利用者や地域に大きな負担を課す。
- 近隣空港へのアクセスを改善しても、福岡空港の需給逼迫緩和効果はわずかであるため、抜本的な対応方策とはなり得ないとの結論を得ている。

1. 対象事業の目的及び内容 (3/3)



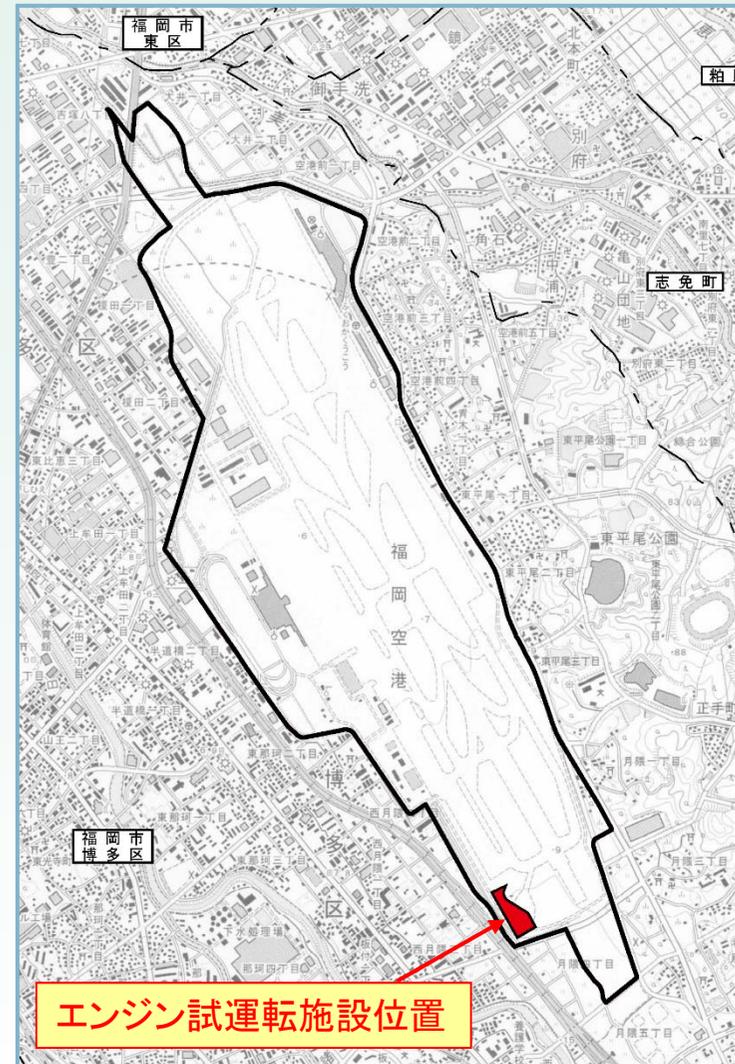
意見3(対象事業の内容) (※提出数:1件)

- 航空機エンジン試運転場の民家側への設置は反対。

事業者の見解(案)

- 航空機エンジン試運転場は、安全な運航を確保するためエンジンに係る整備を行った後、確認試験を行う施設。
- 増設滑走路の南側に試運転場を設置する前提で将来の騒音影響について予測及び評価を実施。
- エンジン試運転は、福岡空港で必要不可欠な試運転に限定するなど、地域の皆様への騒音影響に可能な限り配慮するよう調整。

▼エンジン試運転施設位置



2. 予測の前提 (1/6)

(※提出数:1件)

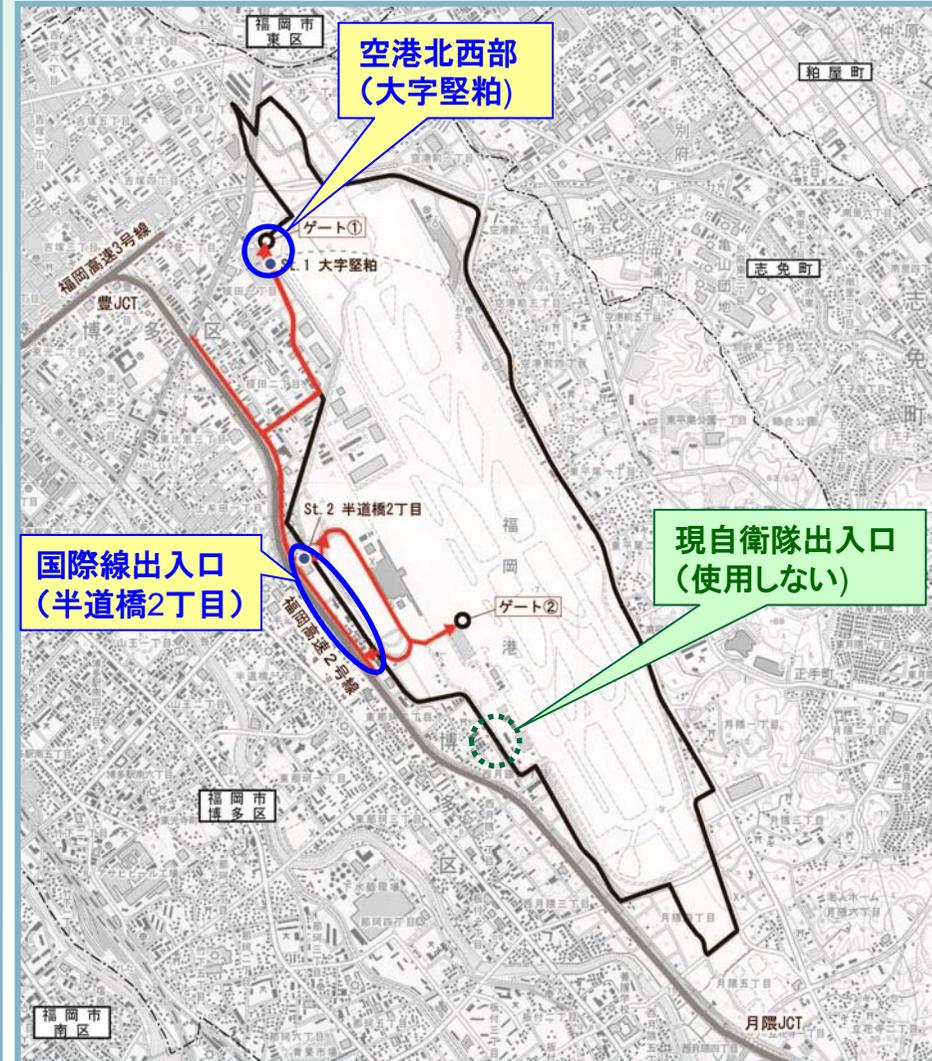
意見4(施工計画の概要)

- 工事中車両は、現自衛隊出入口を使用せず、全て国際線道路から出入りしてもらいたい。

事業者の見解(案)

- 資材等運搬車両の出入口は、空港北西部(大字堅粕)及び国際線出入口(半道橋2丁目)の2箇所を想定。
- 現自衛隊施設付近の出入口の使用は想定していない。

▼資材運搬車両の出入口位置



2. 予測の前提 (4/6)



意見7(飛行経路等)

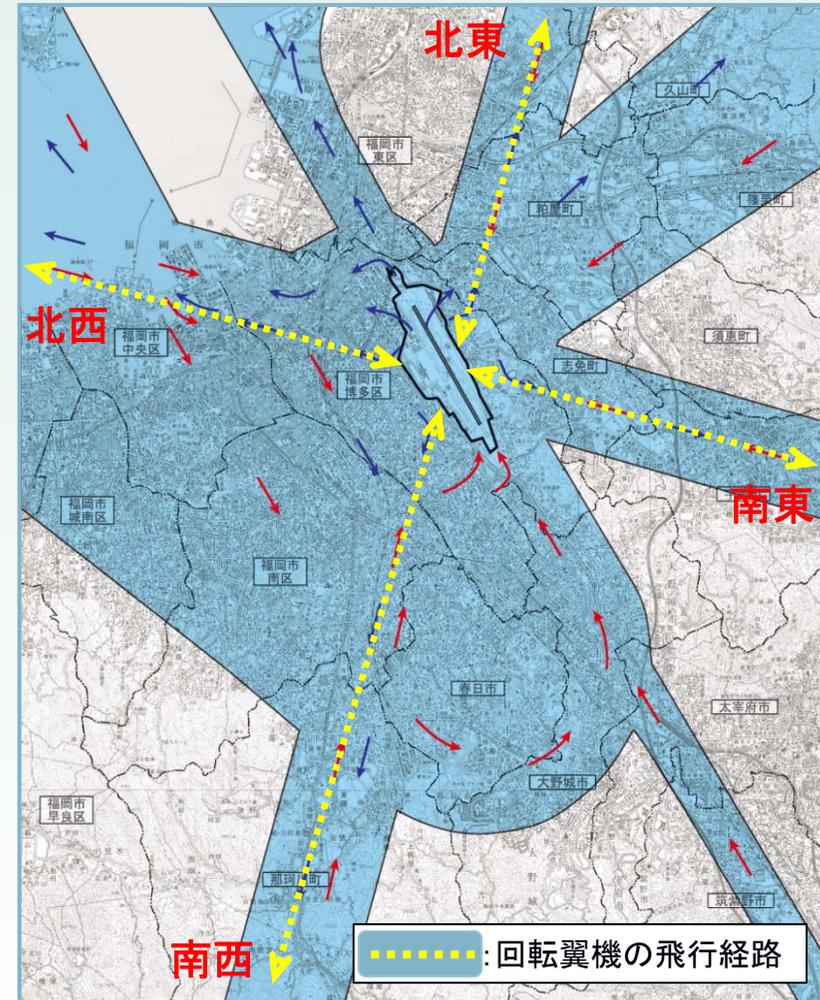
(※提出数:1件)

- ・ ヘリコプター等の騒音はすさまじいため、民家上空を飛ぶヘリコプター等の飛行経路の変更、回数の軽減をお願いしたい。

事業者の見解(案)

- ・ ヘリコプター(回転翼機)の運航は、空港の混雑・遅延の一因にもなっていることから、その抑制を図ることとしている。
- ・ 具体の対応策については評価書にて明らかにする。

▼航空機飛行経路図(現況 滑走路34)



2. 予測の前提 (5/6)

(※提出数:1件)

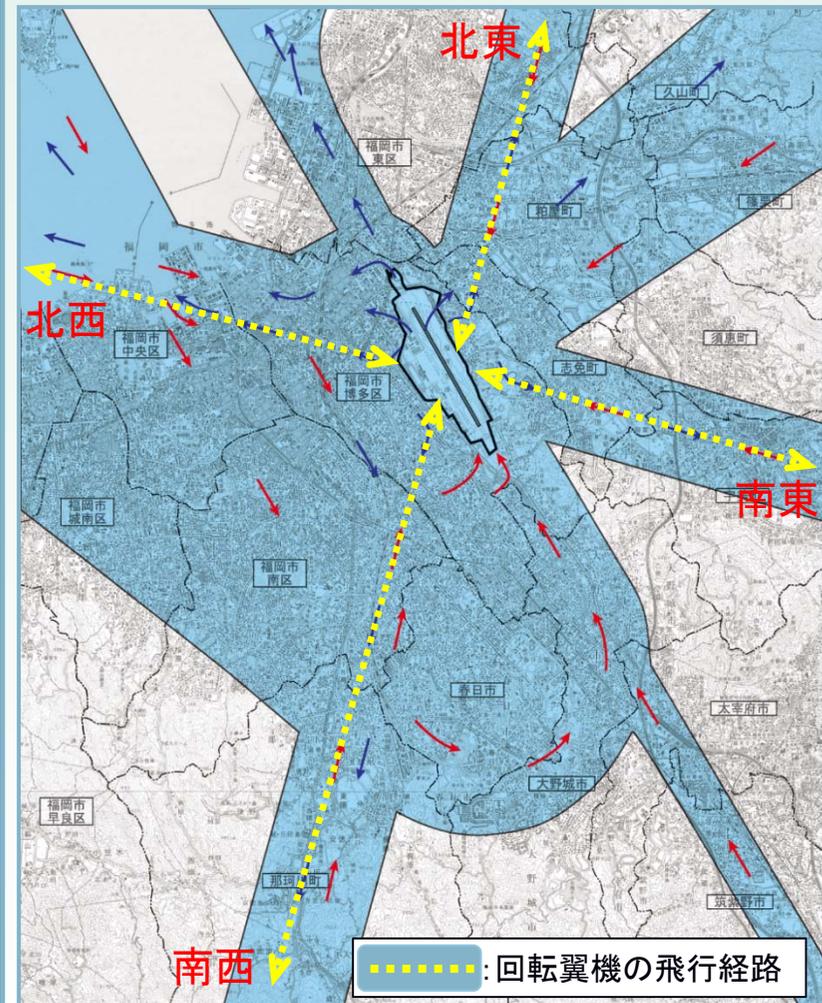
意見8(飛行経路等、機材別発着回数)

- ・ 回転翼機は固定翼機と比べ、変則的な進路をとるため、より安全側(環境負荷が高い側)で予測すべき。
- ・ 民航機・回転翼機の将来運航回数が大幅に減少する理由を具体的に示した上で将来運航回数を予測し、騒音等を予測すべき。

事業者の見解(案)

- ・ 回転翼機は、飛行経路が固定翼機と異なり多様。
- ・ したがって、現在の飛行方向を調査したうえで、代表経路として空港の北東、南東、北西、南西の各方面に設定。
- ・ 回転翼機の運航は、空港の混雑・遅延の一因にもなっていることから、その抑制を図ることとしている。
- ・ 具体の対応策については評価書にて明らかにする。

▼航空機飛行経路図(現況 滑走路34)



2. 予測の前提 (6/6)



意見9(機材別発着回数)

(※提出数:1件)

- 空港運用時間は7時～22時だが、将来の離発着回数予測で22時～24時にも離発着回数がある理由は。

事業者の見解(案)

- 定期便以外の救急・救命、災害対応等の緊急時の運航が該当し、これらの将来における発着回数は、現況と同程度であると想定。

3. 大気質 (1/1)



意見10(予測及び評価: 工事の実施、存在及び供用に係るもの)

(※提出数:1件)

- ・ 排気ガス、ばいじん等も基準の範囲内とされているが、現状より増加するため、農作物及び人間への対策が必要。

事業者の見解(案)

- ・ 大気質の予測・評価では、環境基準(人の健康を保護し、生活環境を保全するうえでより積極的に維持されることが望ましい目標として定められた基準)等との整合性を検討。
- ・ 予測・評価の結果は、環境基準等との整合性が図られているため、人の健康や農作物への環境影響はない又は環境影響の程度は小さい。
- ・ 現状より増加する影響については、適切な環境保全措置を講じることで環境への影響をできる限り回避・低減する。

意見11(予測及び評価: 存在及び供用に係るもの)

(※提出数:2件)

- ・ 航空機による大気汚染について、十分な対策をとること。

事業者の見解(案)

- ・ エコエアポートの推進により、航空機の運航及び飛行場施設の供用に伴う影響の低減に努める。

<エコエアポートの具体的な施策>

GPU(地上から航空機に電源を供給する地上電源装置)の使用促進、技術動向等を勘案した車両のエコカー化、アイドリングストップ運動の組織的な推進、各施設の照明や冷暖房施設の省エネ化の推進

4. 騒音 (1/13)



意見12(調査)

(※提出数:1件)

- 騒音環境基準をLdenで表示されているが、Lden表示だけでは一般人には理解出来ないため、音デシベルとの併設表示にしてほしい。

事業者の見解(案)

- 「航空機騒音に係る環境基準について」(環境省告示)で航空機騒音の評価量としてLdenが採用されており、航空機騒音の継続時間や発生時間帯の違い、地上騒音等の寄与を考慮した総暴露量の評価が可能。
- 航空機の騒音は機種ごとの差や、飛行経路、通過高度の違いなどがあり、ある地点での航空機の騒音値を併記することは出来ない。

意見13(調査)

(※提出数:1件)

- 騒音の正確な最高値等を確認すべく、地域住民で騒音測定を行う。

事業者の見解(案)

- 航空機騒音の測定は、「航空機騒音に係る環境基準について」(環境省告示)で定められた測定方法に準拠し適切に実施。

4. 騒音 (2/13)



意見14(調査)

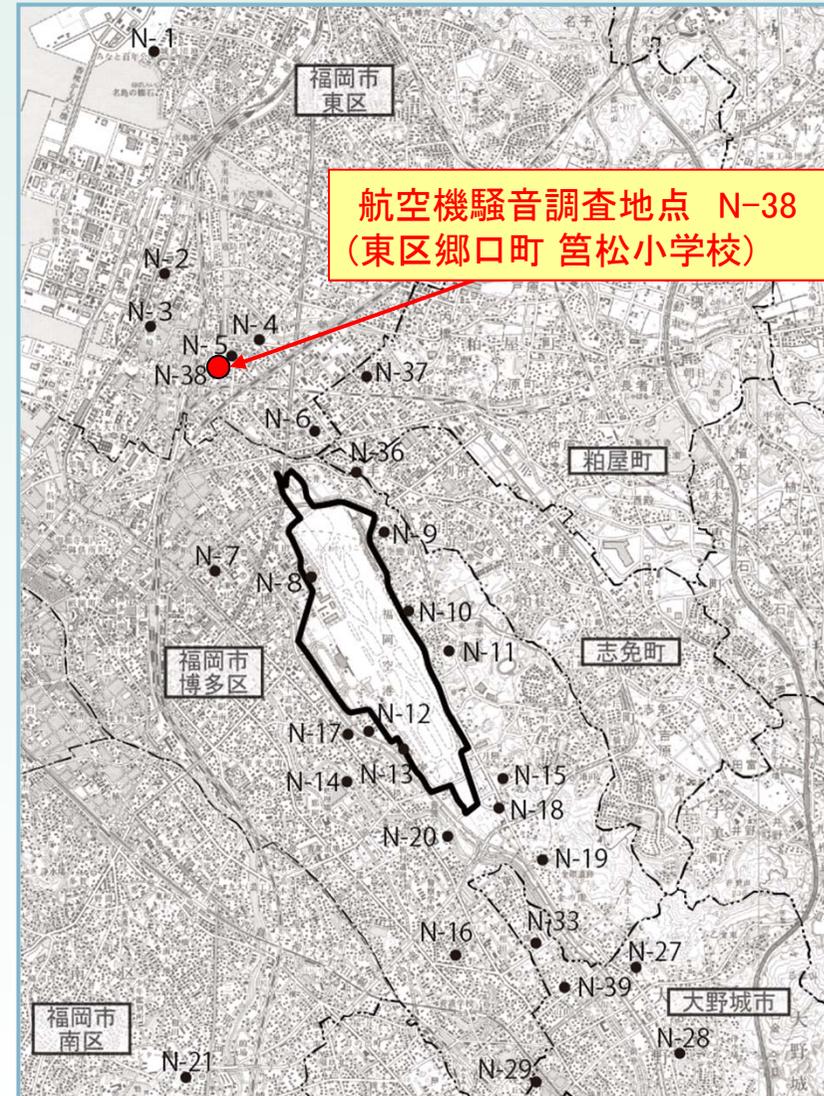
(※提出数:2件)

- 航空機騒音の測定方法や測定結果は公開してほしい。
- 航路直下の筥松小学校を現地調査地点とし、数値など実績を公開してほしい。

事業者の見解(案)

- 航空機騒音の測定結果は、準備書P6.3-8に記載している。
- 筥松小学校では、通年測定を実施しており、大阪航空局のHPにて公開している。

▼航空機騒音調査地点位置図(現地調査)



4. 騒音 (3/13)



意見15(調査)

(※提出数:1件)

- 航空機騒音の測定結果について、第三者の専門家の評価を知りたい。

事業者の見解(案)

- 航空機騒音に係る評価は、「航空機騒音に係る環境基準について」(環境省告示)により航空機騒音の継続時間や発生時間帯の違い、地上騒音等の寄与を考慮した総暴露量の評価が可能なLdenという指標を用いて行っている。
- 予測及び評価結果等を取りまとめた準備書は、環境の専門家等で構成される「福岡空港滑走路増設事業環境影響評価技術検討委員会」の技術的な助言を踏まえ作成。

4. 騒音 (4/13)

(※提出数:1件)

意見16(予測及び評価:工事の実施に係るもの)

- 資材等運搬車両による騒音は、特に空港西側の住民に多大な影響を及ぼす可能性があるため、環境保全目標値を守るよう徹底してもらいたい。

事業者の見解(案)

- 車両走行が最も集中するSt.1, St.2において、台数がピークとなる時点であっても、夜間のゲート使用比率を調整することで、平日、休日ともに環境保全目標値以下となることを確認。
- 工事の実施にあたっては、環境保全目標値を満足できるよう事業者の実行可能な範囲で適切に環境保全措置を講じ、環境影響をできる限り回避・低減する。

▼予測地点及び結果(資材等運搬車両:騒音)



4. 騒音 (5/13)



(※提出数:1件)

意見17(予測及び評価:存在及び供用に係るもの)

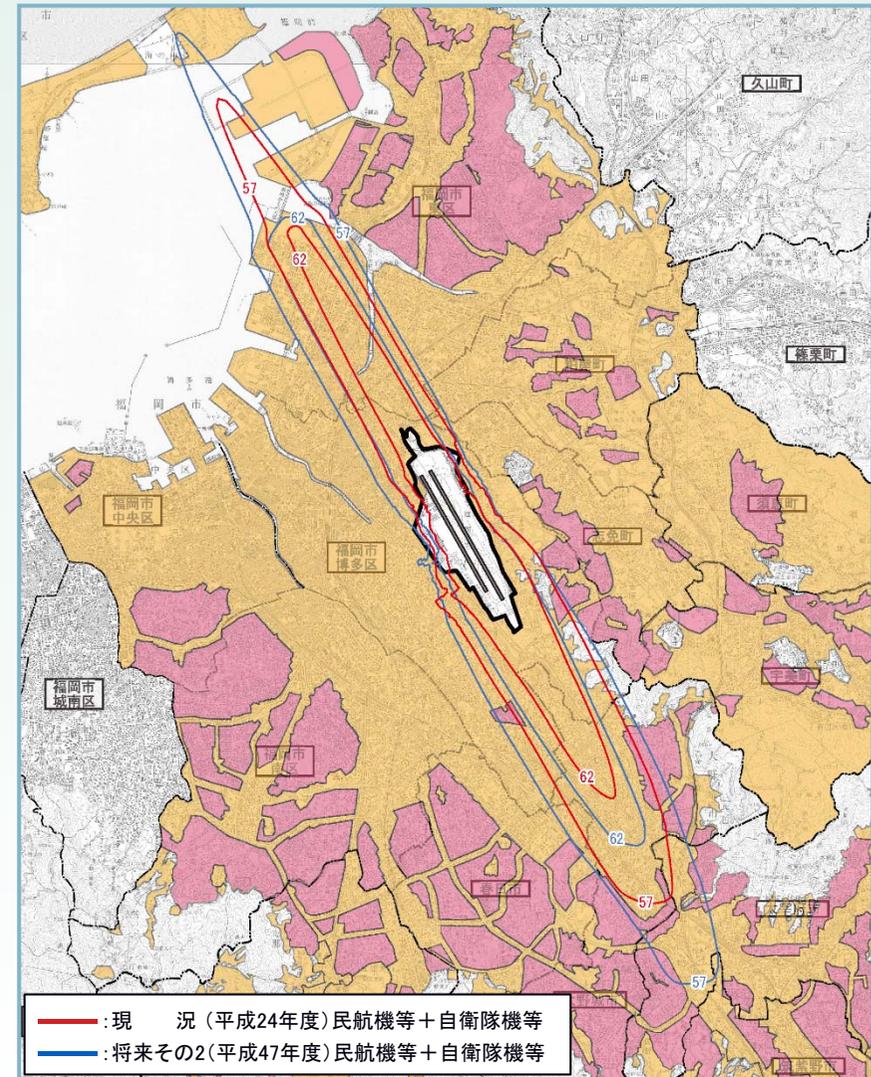
- 2本目の滑走路増設後の航空機騒音の広がりをはっきり示してほしい。

事業者の見解(案)

- 航空機騒音の予測結果は、コンター図にて現況と比較する形で、滑走路増設後の将来その1(平成39年度)及び将来その2(平成47年度)について、騒音の広がりを示している。

▼準備書P.6.3-69

図6.3.2-18(2) 航空機騒音予測結果



4. 騒音 (6/13)



意見18(予測及び評価:存在及び供用に係るもの)

(※提出数:1件)

- 航空機騒音の予測の前提条件として、2本の滑走路で同時発着や連続離発着の騒音を想定しているのか。

事業者の見解(案)

- 増設滑走路は現滑走路の西側210mに設置するが、同時発着に必要な滑走路間の離隔距離が確保されていないため、航空機が同時に離着陸することはない。
- 連続離発着は、将来の需要予測値に対応した発着密度に基づき予測を実施。

4. 騒音 (8/13)



意見20(予測及び評価:存在及び供用に係るもの)

(※提出数:2件)

- 航空機騒音は、現況を上回る結果となっており、環境基準値を超える地域が広がっていることから、具体的な騒音対策を示してほしい。
- 確実な騒音対策をお願いしたい。

事業者の見解(案)

- 航空機騒音については、現況を上回る結果となった。このため、以下の環境保全措置を実施し、航空機騒音の低減に努める。

<環境保全措置>

- 空港利用時間の制限 ・ 騒音軽減運航方式の継続 ・ GPUの使用促進
 - (地域住民の意見を踏まえた上で)空港西側に防音壁を設置
-
- また、将来の航空機騒音に対しても、「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」の規定に基づき、騒音対策事業を着実に実施する。
 - なお、国際民間航空機関において、新造の航空機に対する騒音規制値の強化について検討を進めており、将来においては、航空機の低騒音化がさらに進むことが想定される。
 - 航空機騒音の状況は、環境監視調査として航空機騒音の測定と結果の公表を行っていく。

4. 騒音 (9/13)

(※提出数:3件)

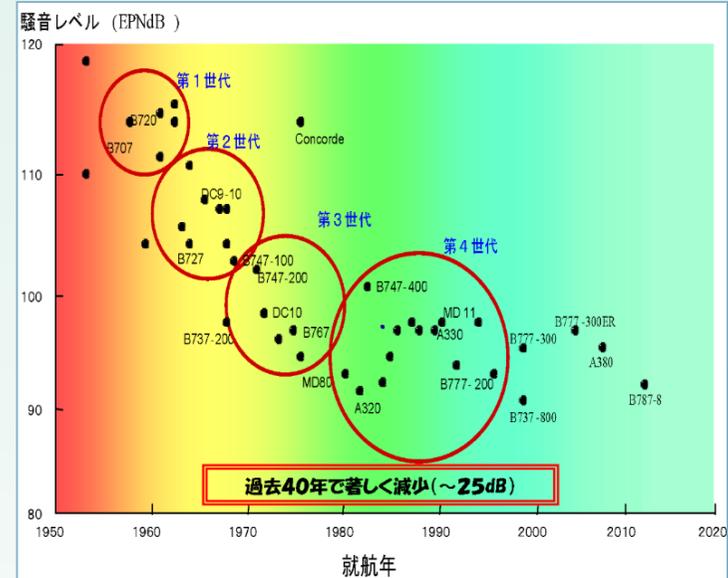
意見21(予測及び評価:存在及び供用に係るもの)

- 航空機の低騒音化が言われているが、早朝・深夜便について、従来と何ら変わっておらず、実態を明確にしてほしい。
- 騒音の少ない航空機を開発してほしい。また、小型低騒音機で運航してほしい。

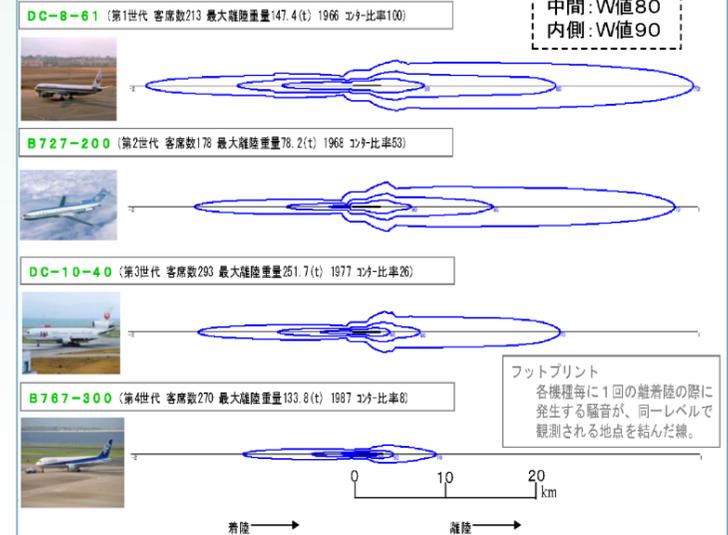
事業者の見解(案)

- 航空機騒音は技術の進歩により、時代の経過とともにレベルが低下している。
- 国際民間航空機関において、新造の航空機に対する騒音規制値の強化について検討を進めており、将来においては、航空機の低騒音化がさらに進むことが想定される。

▼航空機騒音レベルの変化



○中型機での比較



4. 騒音(10/13)



意見22(予測及び評価:存在及び供用に係るもの)

(※提出数:1件)

- 本空港は7~22時で運用されているが、22時以降の到着が現状において発生している。
- 7時頃発の便にあっては、アイドリング等はそれ以前の時刻から行われている。
- 22時以降及び7時以前の運用がありうるため、Ldenの評価対象に組み入れるべき。

事業者の見解(案)

- 22時以降の遅延便については、悪天候、機材故障、乗客トラブル等、様々な要因により発生するものであることから、将来の遅延便を予め予測することは困難。
- 現在、遅延の原因を詳細に分析する作業を実施しているところであり、分析結果を踏まえ、更なる遅延便の改善に向けた取り組みを検討していく。
- 航空機騒音については、「航空機騒音測定・評価マニュアル」(平成24年11月環境省)において、飛行場内での航空機のけん引作業、車両走行等の騒音は対象としないこととなっている。これら以外のアイドリング等の騒音については、今後、早期時間帯における実態を調査し、評価書への反映方法を検討する。

意見23(予測及び評価:存在及び供用に係るもの)

(※提出数:12件)

- 22時以降の飛行禁止をお願いしたい。これを守るための仕組み作りやペナルティー等の対策を検討するとともに、行政による指導をお願いしたい。

事業者の見解(案)

- 福岡空港では、利用時間(定期便ダイヤの設定時間)を7時~22時としているが、悪天候、機材故障、乗客トラブル等の各種要因により22時以降の飛行が発生している。
- 現在、遅延の原因を詳細に分析する作業を実施しているところであり、分析結果を踏まえ、更なる遅延便の改善に向けた取り組みを検討していく。

4. 騒音(11/13)



(※提出数:29件)

意見24(予測及び評価:存在及び供用に係るもの)

- 高さ15mの防音壁は圧迫感があり、景観上問題が大きい
ため、設置に反対。
- 高さを見直す等、近隣住民の意見を踏まえた見直しを行う
と共に、詳細な説明を行ってほしい。

事業者の見解(案)

- 防音壁は、航空機騒音に対する環境保全措置で、航空機
からの地上音を減衰させることで、背後地の住居における
騒音レベルを軽減させることができる。
- 防音壁の形状について、今後、詳細の検討を予定してお
り、地域の皆様のご意見を踏まえ、防音壁のあり方につい
て検討を行う。

▼防音壁の設置位置



4. 騒音(12/13)



意見25(予測及び評価:存在及び供用に係るもの)

(※提出数:2件)

- ・ リバース・スラストの使用制限は、現状航空会社では実施されていない。
- ・ リバース・スラストの制限は、せめて伊丹空港並みに、19時以降のリバース・アイドルを航空会社に要請すべき。

事業者の見解(案)

- ・ 福岡空港においては、19時以降も発着回数が多い。
- ・ リバース・スラスト(逆噴射)の使用制限は、滑走路占有時間が長くなり、遅延・渋滞につながると考えられるため、利用時間(定期便ダイヤの設定時間)での実施は困難。

4. 騒音(13/13)



意見26(予測及び評価:存在及び供用に係るもの)

(※提出数:1件)

- 航空機騒音の問題点は航空機の降下方法による影響が大きい。
- 現状では、降下高度に各社でばらつきがあり、一定のルール化が必要。

事業者の見解(案)

- 航空機は通常3度の降下角度で進入。直線進入ではそのばらつきは殆どないが、旋回進入では飛行経路により、その地点位置と高度にばらつきが生じる。
- 現在の旋回進入では、パイロットが空港及び先行する航空機を確認しながら飛行するため、パイロットの判断により飛行経路にばらつきが生じ、飛行高度もばらつく。

5. 低周波音 (1/1)

意見27(調査)

(※提出数:1件)

- 低周波音についても、航路直下の筥松小学校を現地調査地点とし、数値など実績を公開してほしい。

事業者の見解(案)

- 低周波音の測定は、筥松小学校に近接する、東区郷口町、筥松1丁目で測定し、測定結果は準備書に記載している。
- 測定結果は、環境保全目標とした心理的影響、生理的影響及び物理的影響の参照値を下回っている。

▼低周波音調査地点位置図(現地調査)



6. 廃棄物等 (1/5)



意見28(予測及び評価:工事の実施に係るもの)

(※提出数:2件)

- ・ 廃棄物の予測は、再使用量＋再生使用量の予測を行い、目標とする再資源化率を達成できるか評価すべき。
- ・ 「適正に処理・処分されるから環境保全上の目標との整合性が図られている」との評価だが、廃棄物処理法に基づき適正に処理・処分するのは当然のこと。

事業者の見解(案)

- ・ 再使用量及び再生使用量は、産業廃棄物中間処理業者の判断による。
- ・ 事業者として第一義的に予測できるのは排出量のため、再資源化率は、当該地域の廃棄物処理の実績及び動向を踏まえて予測。
- ・ 現在と同様に、建設副産物情報システムを活用して再利用の推進に努める。
- ・ 建設副産物は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づき適正に処理・処分することとし、工事発注に際して施工業者との契約時に処理方法等を確認するとともに、工事の実施に際しては、マニフェスト伝票により再資源化及び適正処理の状況を確認する。

6. 廃棄物等 (2/5)



意見29(予測及び評価:工事の実施に係るもの)

(※提出数:1件)

- 県内の安定型最終処分場の残余容量はひっ迫しており、他県に処分を依存している。
- 最終処分される1%の廃棄物(アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊)が、どのような工程から排出されるものを想定しているかを具体的に示した上で、適正処分を確保すべき。

事業者の見解(案)

- 準備書においては、実態を踏まえて、県内に加え県外での処分も念頭に空港周辺50キロの圏内での処分場の利用を想定。
- 工事の実施にあたっては、必要に応じ50キロ圏外の処分場も活用しつつ、適正に処分を図る。
- なお、準備書では、九州圏内におけるアスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊の再資源化率は約99%の実績となっていることを踏まえ、残りの1%が最終処分を見込む量として予測。

6. 廃棄物等 (3/5)



意見30(予測及び評価:工事の実施に係るもの)

(※提出数:1件)

- ・ 木くずの処理について、破砕だけでなく、焼却も含めて再資源化としているが、焼却は再資源化ではないのではないか。
- ・ 破砕処理及び熱回収されていない、単なる焼却処理量は再資源化率から省くべき。

事業者の見解(案)

- ・ 木くずについては、使用済み型枠を発生量として予測しているが、現時点では、破砕処理量と焼却処理量を分けて整理・集計することは非常に困難。
- ・ 再資源化率は、再使用量、再生使用量及び熱回収量を対象としており、熱回収されていない単なる焼却処理量は再資源化率から除外している。

6. 廃棄物等 (4/5)



意見31(予測及び評価:工事の実施に係るもの)

(※提出数:1件)

- 木くずの約5%は最終処分することだが、再資源化・縮減率が向上しているとの理由だけで目標が達成可能と評価されている。
- 最終処分を見込む5%とはどのような工程から排出されるものを想定しているかを具体的に示した上で、適正処分を確保すべき。

事業者の見解(案)

- 木くずそのものを埋め立てる管理型最終処分場は、対象事業実施区域約50km圏内には存在しないが、破碎・焼却可能な施設において、適正に処理・処分を図る。
- なお、国が推進する「建設リサイクル推進計画2014」では、建設発生木材の再資源化・縮減率の目標は95%であり、残りの5%が最終処分を見込む量として予測。

6. 廃棄物等 (5/5)



意見32(予測及び評価:工事の実施に係るもの)

(※提出数:1件)

- 米軍使用履歴がある土地は、土壤汚染対策法の規定に基づきあらかじめ調査した上で、汚染がないことを確認できた建設発生土を他事業へ活用すべき。
- 土壤汚染が確認された場合は、原因を究明するとともに、浄化等措置を行うべき。

事業者の見解(案)

- 今後、工事の実施に当っては、土壤汚染対策法に基づき関係機関と協議を行い、適切に対応する。

7. 環境保全措置(1/1)



意見33(環境保全措置)

(※提出数:1件)

- ・ 住環境に十分配慮した対策を講じてほしい。

事業者の見解(案)

- ・ 事業の実施にあたっては、住環境を含めた環境への影響を実行可能な範囲内で低減に努め、準備書で検討した環境保全措置を適切に実施。

8. 事後調査(1/4)



意見34(事後調査)

(※提出数:2件)

- 航空機騒音について、定期的に情報公開してほしい。

事業者の見解(案)

- ・ 過年度における航空機騒音の測定結果は「公害関係測定結果」(福岡県)及び「航空機騒音測定結果」(大阪航空局のホームページ)において、定期的に情報公開している。
- ・ 引き続き、航空機騒音に係る環境監視調査の結果は大阪航空局のホームページにおいて公表する。

8. 事後調査 (2/4)

(※提出数:1件)

意見35(事後調査:大気質)

- 航空機の航路直下の筥松校区に大気測定場の設置をお願いしたい。

事業者の見解(案)

- 大気質の常時測定は、筥松校区に近い測定場所として、吉塚(東吉塚小学校)で実施。
- 吉塚小学校では、降下ばいじん量の測定を実施。
- これらの測定結果は、福岡県又は福岡市から情報が公開されている。

▼気象大気測定地点位置図



8. 事後調査(3/4)



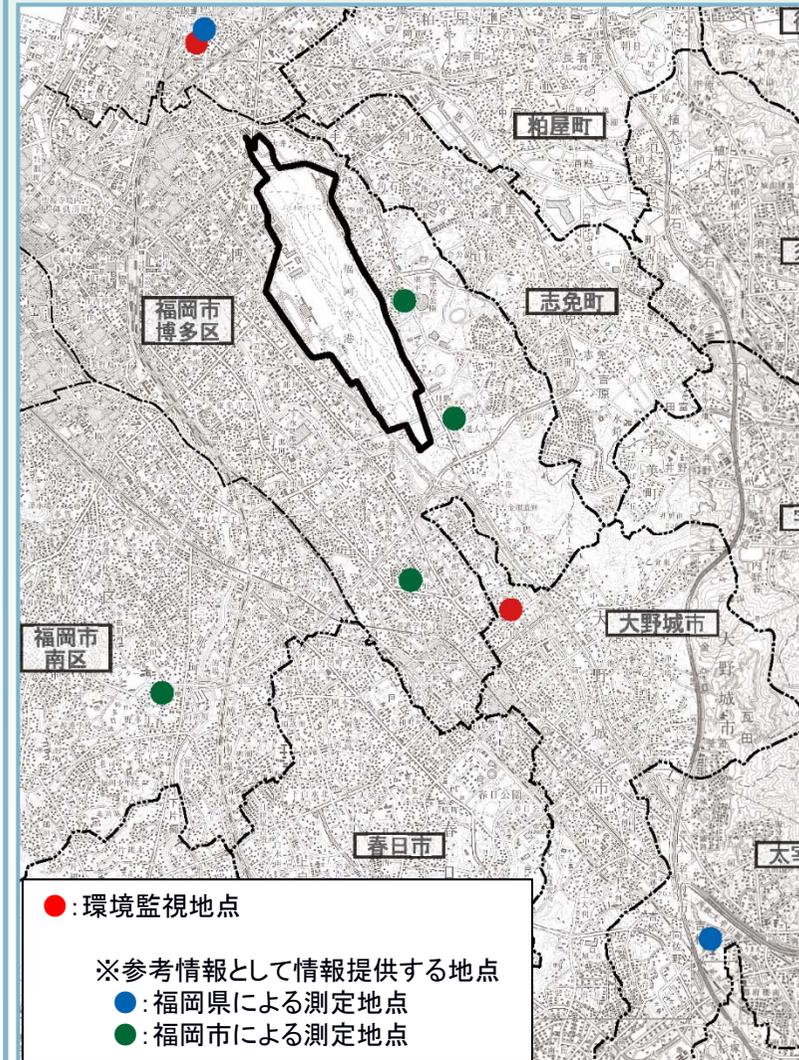
意見36(事後調査:航空機騒音)(※提出数:4件)

- 調査地点は8か所となっているが、現況調査を実施した39か所でフォローアップをしてほしい。
- 航空機騒音が環境基準値を超過している地点が14か所あり、事後調査を必ず実施してもらいたい。
- 西側に滑走路が増設されるため、西月隈へ常時の騒音測定箇所を設けてもらいたい。

事業者の見解(案)

- 将来ケースを含めた航空機騒音を面的に予測・評価するための補足資料とするため、広域にわたる39か所において航空機騒音の実測を夏冬の2季それぞれ1週間ずつの短期測定により行った。
- 航空機騒音は、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こととしているが、周辺環境(市街地)に配慮して、環境監視調査を実施し、その結果は大阪航空局のホームページで公表する。
- 現在、筥松小学校(東区)、仲島公民館(大野城)で航空機騒音の常時測定を行っているが、滑走路増設に伴い測定箇所の見直し等の検討を進めていく。

▼騒音監視地点(航空機騒音)



8. 事後調査(4/4)

(※提出数:1件)

意見37(事後調査:航空機騒音)

- 西月隈3丁目は滑走路に近く、一番騒音がひどいため、騒音測定を実施し、現在のLden値と増設後のLden値を示してもらいたい。

事業者の見解(案)

- 航空機騒音の現地調査地点は、方法書に対する福岡県知事意見等を踏まえ、「福岡空港滑走路増設事業環境影響評価技術検討委員会」において専門家と議論し、25地点から39地点に大幅に追加した。
- 西月隈3丁目では、航空機騒音の現地調査は実施していないが、近傍の測定地点である、西月隈5丁目(隅田1号公園付近歩道)において測定した騒音レベルはLdenで65dBであった。

▼航空機騒音調査地点位置図(現地調査)



9. 環境影響評価全般、その他(1/7)



意見38

(※提出数:3件)

- 準備書では「環境基準値以下でした。」と記載されているが、人への影響評価を行うとともに、きめ細かな環境影響評価をしてもらいたい。

事業者の見解(案)

- 本環境影響評価では、事業特性を踏まえるとともに、地域特性に精通した環境の専門家で構成する「福岡空港滑走路増設事業環境影響評価技術検討委員会」において、最新の科学的知見に基づく検討を実施。
- 環境要素は、福岡県知事の意見を勘案するとともに、一般の方々の意見にも配慮して選定した項目や方法に基づき、調査・予測・評価及び環境保全措置の検討を行い、環境影響を総合的に評価。
- 各環境要素に係る環境保全目標として環境基準等、適正な目標設定を行っている。

9. 環境影響評価全般、その他(2/7)



意見39

(※提出数:1件)

- 準備書に記載されている騒音や大気質調査の数字の信頼性に疑問がある。

事業者の見解(案)

- 騒音や大気質等の調査は、計量法に基づく登録を受けた専門業者に委託し、日本工業規格(JIS)等に基づき適切に実施したものであり、信頼性に問題はない。

9. 環境影響評価全般、その他(3/7)



意見40

(※提出数:1件)

- 国内線ターミナルのセットバック工事期間中・工事完成後も、スムーズな交通が確保されるよう、入念な検証をお願いしたい。

事業者の見解(案)

- 国内線ターミナルのセットバック事業は、「福岡空港滑走路増設事業」とは別の事業。
- 現在、整備を進めている国内線前面の構内道路については、将来の交通量に対応するため周辺道路への影響も考慮し計画している。
- 工事の実施により、交通流の妨げにならないように誘導員を配置するなど、円滑な資材等運搬車両の誘導に努め、資材等運搬車両が一度に集中しないような工夫などを関係機関と連携して適切に対処していく。

9. 環境影響評価全般、その他(4/7)



意見41

(※提出数:1件)

- 現在の福岡市にできているヒートアイランド・ダストドーム内に、ジェットエンジンから噴射される水蒸気の吐出を増加させることは、将来的に福岡市のヒートアイランド現象を加速することになり、都市災害をもたらすことになるのではないか。

事業者の見解(案)

- ヒートアイランド現象への影響については、環境影響評価の対象外。
- 本空港においてはGPUの使用促進、車両のエコカー化、アイドリングストップ運動、施設の照明や冷暖房設備の省エネ化などのエコエアポートの推進により、大気汚染物質の排出の低減に努める。
- 大気質の予測結果は二酸化窒素、浮遊粒子状物質とも環境保全目標値(大気汚染に係る環境基準)以下の予測結果から、ヒートアイランド現象を加速することはない。

9. 環境影響評価全般、その他(5/7)



意見42

(※提出数:1件)

- ・ 準備書の閲覧から意見書の提出までの時間が短かすぎる。

事業者の見解(案)

- ・ 準備書の公告・縦覧は、環境影響評価法第16条に基づき、1ヵ月間の公告・縦覧を実施。
- ・ 意見書の提出については、同法第18条に基づき、縦覧の期間に2週間を加算した期間で受付期間を設定。

9. 環境影響評価全般、その他(6/7)



意見43

(※提出数:10件)

- 滑走路増設に伴い、騒音補償、工期、工事騒音、移転補償、空港運営の民間委託などについて、住民に対するより詳しい直接の説明を希望する。
- 広く住民の意見を聞かれるべきであり、地域住民へのアンケートの実施を求める。

事業者の見解(案)

- 準備書に関する説明会については、環境影響評価法17条に基づき、本準備書の縦覧期間である平成26年11月から12月の間に関係地域内の11箇所にて開催。
- 準備書についての意見については、同法18条に基づき、平成26年11月7日から同年12月20日の間、受付期間を設定。

9. 環境影響評価全般、その他(7/7)



意見44

(※提出数:1件)

- 国土交通省側と、審査等を行う自治体側の両方の委員に就任している者がいる。
- 福岡空港プロジェクトにおいて委員等に任用した者の氏名を関係自治体に通知し、当該者を関係自治体が行う審査等に関与することが無いよう配慮を求めるべき。

事業者の見解(案)

- 「福岡空港構想・施設計画段階PI評価委員会」及び「福岡空港滑走路増設事業環境影響評価技術検討委員会」については、福岡空港プロジェクトのホームページで委員の氏名、所属等を公開している。
- 本準備書について審査が行われる自治体(福岡県、福岡市)についても、その情報は公開されており、環境保全の見地からの適正な審査が行われるものと考えている。

10. その他意見(アセス対象外)(1/5)



意見45～51(周辺整備等)

(※提出数:7件)

- 立花寺～金隈新町間で、道路の拡張や地下鉄延伸をお願いしたい。
- 滑走路の増設・民営化に先立ち、地元地域に対する覚書・協定書を、詳細細部に至るまで締結してもらいたい。
- 地域活性化のため、例えばショッピングセンターなど、何かを誘致してもらいたい。
- 農業用ため池整備の助成をお願いしたい。
- 上月隈町山側道路は通学路となっており、通勤車等の規制をしてもらいたい。
- 過疎化により治安が悪くなっており、照明の設置をお願いしたい。

事業者の見解(案)

- 環境影響評価法では、対象事業に係る環境影響を、調査・予測・評価するものであることから、ご意見は、本環境影響評価手続きにおける検討対象外と考えている。

10. その他意見(アセス対象外)(2/5)



意見52～53(周辺整備等)

(※提出数:4件)

- 騒音対策で、航路下の用地が買上されているが、その管理・活用が不十分。
- 筥松地区は雑草が道路まで茂っており、社領地区のように植栽をしてほしい。
- 歩道植樹や歩道等の除草管理、神社の維持管理や福岡市の指定木の保存手入れをお願いしたい。

事業者の見解(案)

- 環境影響評価法では、対象事業に係る環境影響を、調査・予測・評価するものであることから、ご意見は、本環境影響評価手続きにおける検討対象外と考えている。

10. その他意見(アセス対象外)(3/5)



意見54～56(航空機騒音対策)

(※提出数:28件)

- ・ 現在の第1種区域～第3種区域の指定は、南北で滑走路の端を起点にして、エリアの範囲が違っているのはなぜか。
- ・ 滑走路が増設されれば、騒音がより酷くなるため、第1種区域～第3種区域の線引きの見直しをしてほしい。
- ・ 飛行経路下の航空機騒音対策として、建築年度に係わらない防音工事の実施、各家庭への2重サッシやエアコン無料設置、公共施設(学校、病院、ケアホーム等)の防音設備の補完・増設、建物・土地の移転補償等を実施してほしい。

事業者の見解(案)

- ・ 環境影響評価法では、対象事業に係る環境影響を、調査・予測・評価するものであることから、ご意見は、本環境影響評価手続きにおける検討対象外と考えている。

10. その他意見(アセス対象外)(4/5)



意見57～58(航空機騒音対策)

(※提出数:17件)

- クーラーの電気料金の補助、NHK受信料の補助、夜間騒音に対する補償等、航空機騒音に対する補償を実施してほしい。
- 航路直下に公共建物職員住宅を建設してほしい。

事業者の見解(案)

- 環境影響評価法では、対象事業に係る環境影響を、調査・予測・評価するものであることから、ご意見は、本環境影響評価手続きにおける検討対象外と考えている。

10. その他意見(アセス対象外)(5/5)



意見59(その他補償・対策等)

(※提出数:1件)

- 工事のために家が傾いたりした時の補償をお願いしたい。

事業者の見解(案)

- 環境影響評価法では、対象事業に係る環境影響を、調査・予測・評価するものであることから、ご意見は、本環境影響評価手続きにおける検討対象外と考えている。

意見60(安全対策)

(※提出数:4件)

- 落下物防止のための機体の安全点検の徹底、増大する航空機のパイロットの勤務過密への対応など、航空機の運航に伴う安全対策を徹底してほしい。

事業者の見解(案)

- 環境影響評価法では、対象事業に係る環境影響を、調査・予測・評価するものであることから、ご意見は、本環境影響評価手続きにおける検討対象外と考えている。