

福岡空港滑走路増設事業に係る



環境影響評価書 のあらまし



平成 27 年 10 月



国土交通省 九州地方整備局
国土交通省 大阪航空局

はじめに

本事業は、福岡空港において2,500mの滑走路の増設を行うものであり、環境影響評価法第2条第4項に基づく対象事業に該当します。

事業者である国土交通省九州地方整備局及び大阪航空局は、同法に基づき、平成24年10月に環境影響評価方法書を、平成26年11月に環境影響評価準備書を公告・縦覧し、それぞれ、一般の方々からの意見を募集するとともに、説明会を開催しました。いただいたご意見については、事業者から福岡県知事・市町長に送付し、その後県知事から提出された意見を踏まえて環境影響評価書を作成した後に、国土交通大臣の意見を踏まえて所要の補正を行い、環境影響評価書をとりまとめました。この冊子は、その「あらまし」をまとめたものです。

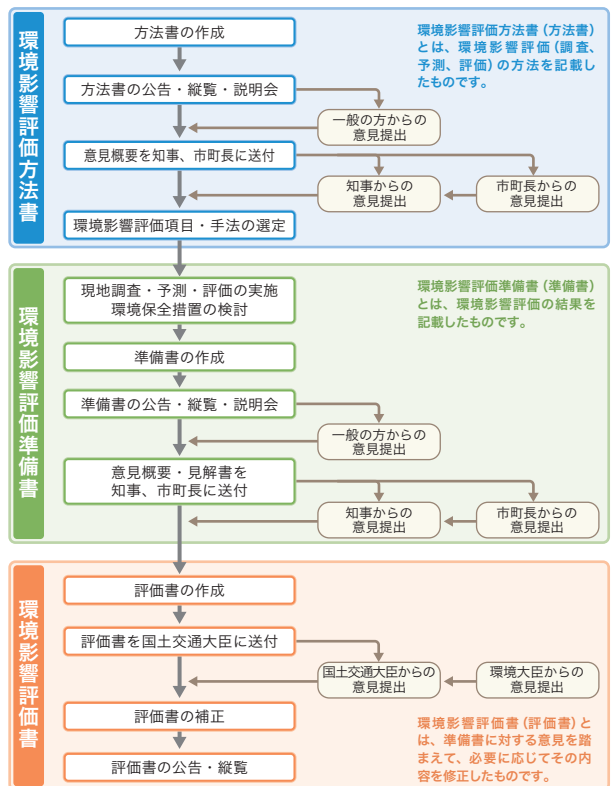
環境影響評価の実施にあたっては、専門家からなる「福岡空港滑走路増設事業環境影響評価技術検討委員会」を設置し、技術的助言をいただきました。

環境影響評価は、事業者自らが事業の環境への影響を事前に調査、予測、評価することを通じて環境保全措置を講じるなど、事業計画を環境保全上、より望ましいものとしていくための手続きであり、本手続きを通じて、より環境に配慮した空港整備を実施していきたいと考えています。

目次

1 事業の概要	2
2 環境影響評価の実施の考え方	4
3 環境影響評価の手続き経過	4
4 工事計画の概要	5
5 運航計画の概要	6
6 予測結果の概要	7
7 環境保全措置の概要	11
8 環境監視調査の概要	14
9 総合評価	14

■環境影響評価の手続きの流れ



本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の5万分1地形図及び2万5千分1地形図を複製したものです。(承認番号 平26情複、第436号)

また、本書に記載した地図をさらに複製する場合は、国土地理院の長の承認を得なければなりません。



1 事業の概要

対象事業の目的

福岡空港は、西日本地域における流通・金融・商業の中心地である福岡市の中心部から約7kmの福岡市東南部に位置しており、西日本の中核的な拠点空港として、また、アジアへのゲートウェイとして重要な役割を担っており、地下鉄・都市高速等のアクセスが整備された極めて利便性の高い空港です。

福岡空港の年間旅客数は1,929万人(平成25年度)、年間発着回数は16.7万回(平成25年度、回転翼機を除く。)となっており、滑走路1本の空港としては、国内で最も利用されています。しかしながら、その運用は、航空機の混雑や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です。

このため、本事業は、将来の航空需要に適切に対応するとともに、将来にわたり国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうよう、福岡空港において滑走路を増設するものです。

対象事業の内容

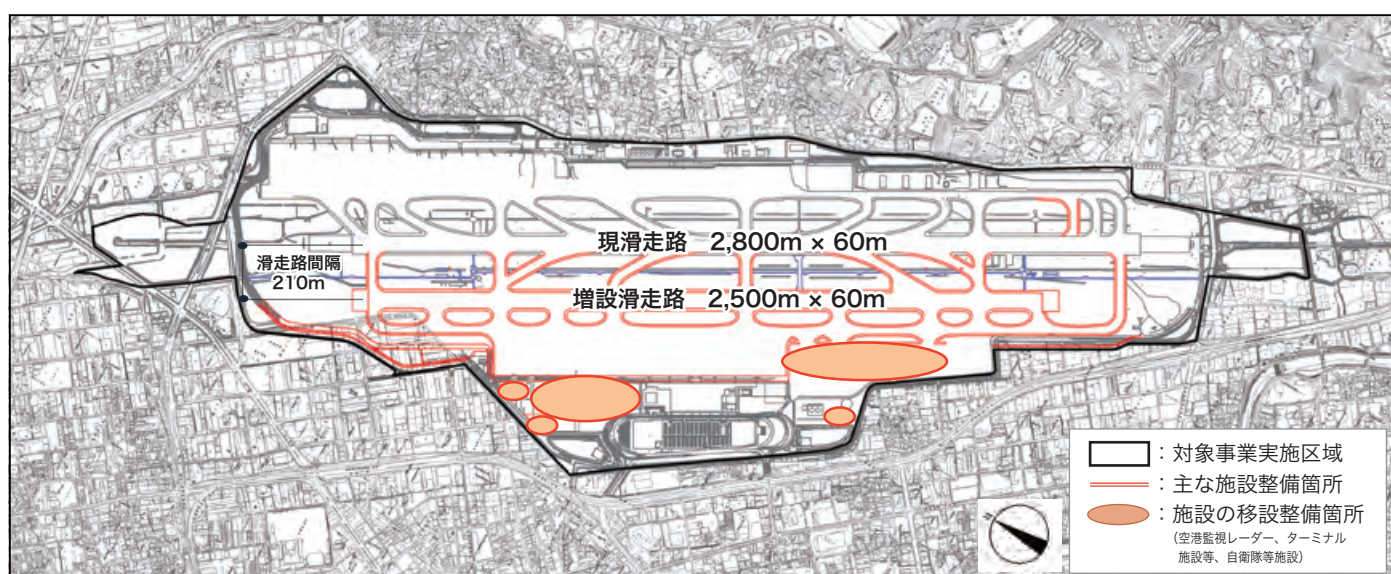
●対象事業の規模：増設する滑走路の長さ2,500m

(現滑走路(2,800m)の西側に増設滑走路(2,500m)を設け、併せて着陸帯、誘導路、場周道路、排水施設等の整備及び必要とされる既存施設の移設を行う。)

●飛行場の利用を予定する航空機の種類及び数

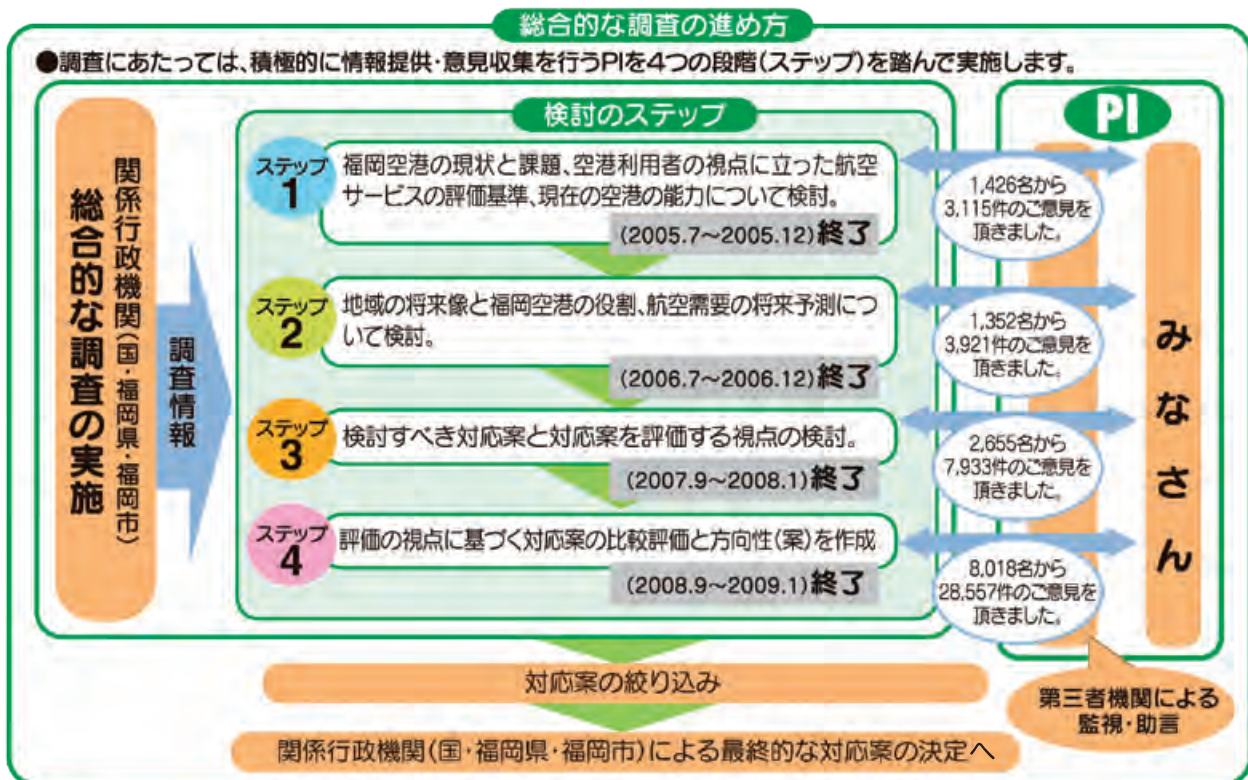
○将来その1(平成39年度)：大型ジェット機122回/日、中型ジェット機32回/日、小型ジェット機277回/日、プロペラ機77回/日、回転翼機2回/日、自衛隊機等18回/日

○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34回/日、小型ジェット機306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



対象事業の検討経緯

国と地域は、平成15年度から連携・協力して「福岡空港の総合的な調査」を行い、市民等に情報を提供し意見収集を行うパブリック・インボルブメント (PI) の手法を取り入れ、抜本的な空港能力向上方策等の検討を実施しました。



●将来需要への対応方策として、既存ストックの有効活用及び近隣空港との連携を検討しましたが、福岡空港の需給逼迫への対応方策とはなり得ないため、抜本的な空港能力向上方策である「現空港における滑走路増設案」と「新空港案」について、環境面も含めた検討を実施しました。

●ステップ4のPIにおける、市民等からの意見では、抜本的な方策が不要という意見は少なく、滑走路増設案に対しては積極的な意見が約半数を占め、全体としては滑走路増設案に積極的な意見が、新空港案に積極的な意見より上回っていました。

総合的な調査の結果、PIの実施結果及び地元の意見を踏まえ、抜本的な空港能力向上策である「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し、施設配置等の検討を実施しました。

構想・施設計画段階での調査・検討は、これまでと同様に、国と地域が連携・協力し、PIの手法を取り入れて行い、平成24年3月に終了いたしました。



2 環境影響評価の実施の考え方

本事業に関わる環境影響評価の項目は、当該事業の内容並びに対象事業実施区域及びその周囲の社会的・自然的状況を把握した上で、「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、右記のとおり選定しました。

【備考】○□●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す。
 なお、◎印は主務省令に基づく参考項目で選定した項目を示し、主務省令に基づく参考項目以外では、○印は福岡県環境影響評価技術指針の参考項目として選定した項目であり、□印は福岡市環境影響評価技術指針の参考項目として選定した項目を示す。
 ●印は既存環境影響評価書を参考に選定した項目を示す。

■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	航空機の連航	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	騒音	○	○			○
			低周波音						●
			振動	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					○		
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						●	□
		放射線の量						●	□
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							

3 環境影響評価の手続き経過

環境影響評価法に基づき、方法書、準備書、評価書を作成し、公告・縦覧や説明会等の手続きを行いました。また、環境影響評価の実施にあたり、高度な技術的・専門的知識や助言を受けることを目的として、専門家等から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を設置し、これまで6回の開催により検討を進めてきました。

なお、PIの各調査段階のレポートも含め、環境影響評価の手続きに関する資料等については、事業者のホームページで公開しています。

URL: <http://www.pa.qsr.mlit.go.jp/fap/>

- 平成24年 8月 ～ : 環境影響評価技術検討委員会の開催(～平成27年9月:第6回)
- 平成24年 10月 : 環境影響評価方法書の公告・縦覧開始
- 平成24年 10月～11月 : 環境影響評価方法書の説明会
- 平成26年 11月 : 環境影響評価準備書の公告・縦覧開始
- 平成26年 11月～12月 : 環境影響評価準備書の説明会
- 平成27年 9月 : 環境影響評価技術検討委員会の開催(第6回)
- 平成27年 10月 : 環境影響評価書(補正後)の公告・縦覧開始

●: 法に基づく手続き関係
○: 委員会関係



■環境影響評価準備書の縦覧



■環境影響評価技術検討委員会



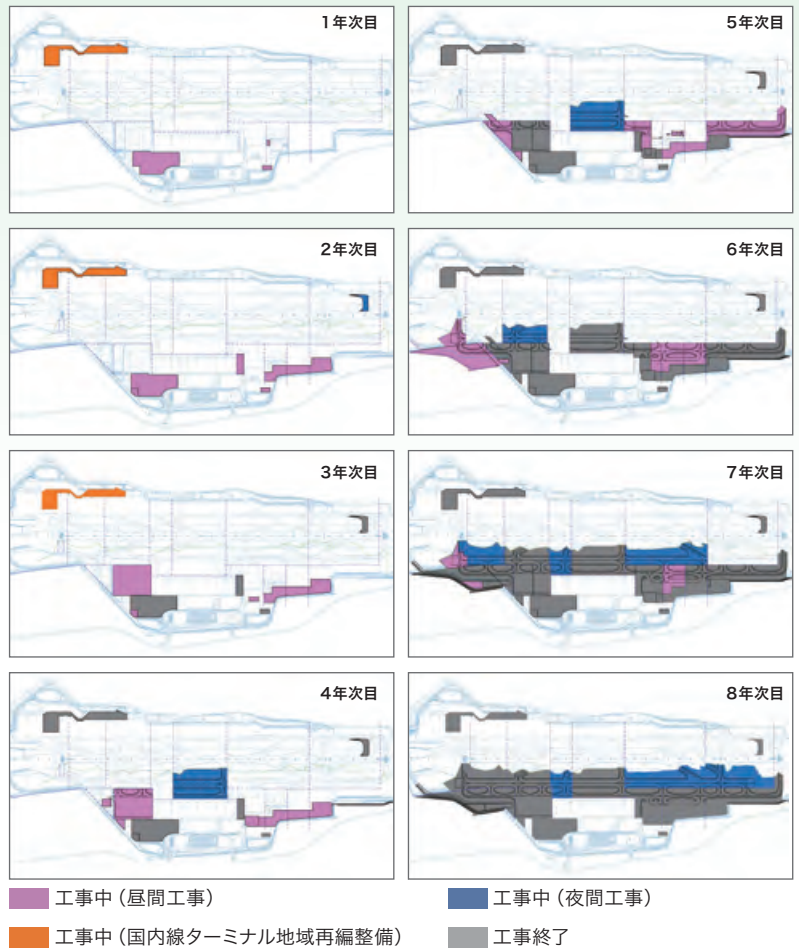
■環境影響評価準備書の説明会

4 工事計画の概要

段階施工計画図

増設滑走路や誘導路等の整備は、航空機の運航に支障が出ないよう現滑走路と国際線エプロン等西側施設との間における航空機の地上走行動線等を確保しながら段階的に進め、空港利用時間における航空機等の運航を確保しながら工事を実施することとしており、昼間の工事に加え夜間の工事も予定しています。

したがって、段階的に変化する施工場所に応じてグループ分けを行った上で、昼間及び夜間のそれぞれについて予測を行いました。



工事計画の概要

● 工事工程

対象事業において想定している工事工程は、下表に示すとおりです。

航空機の運航や利用時間の確保に留意し、土木工事、無線・照明工事等の段階的整備を用地取得及び埋蔵文化財調査と並行して実施することとしています。

▼ 工事工程表

工種	工区	1年次	2年次	3年次	4年次	5年次	6年次	7年次	8年次
補償工事									
土木工事									
無線・照明工事									
ターミナル施設等	西側地区								

※1 この工期は、現地工事着手後の工期(用地買収、埋蔵文化財調査を含む)である。

※2 本事業に係る工事とは別に「国内線ターミナル地域再編整備に係る工事」を実施中であり、当該工事に係る影響をバックグラウンドとして考慮している。



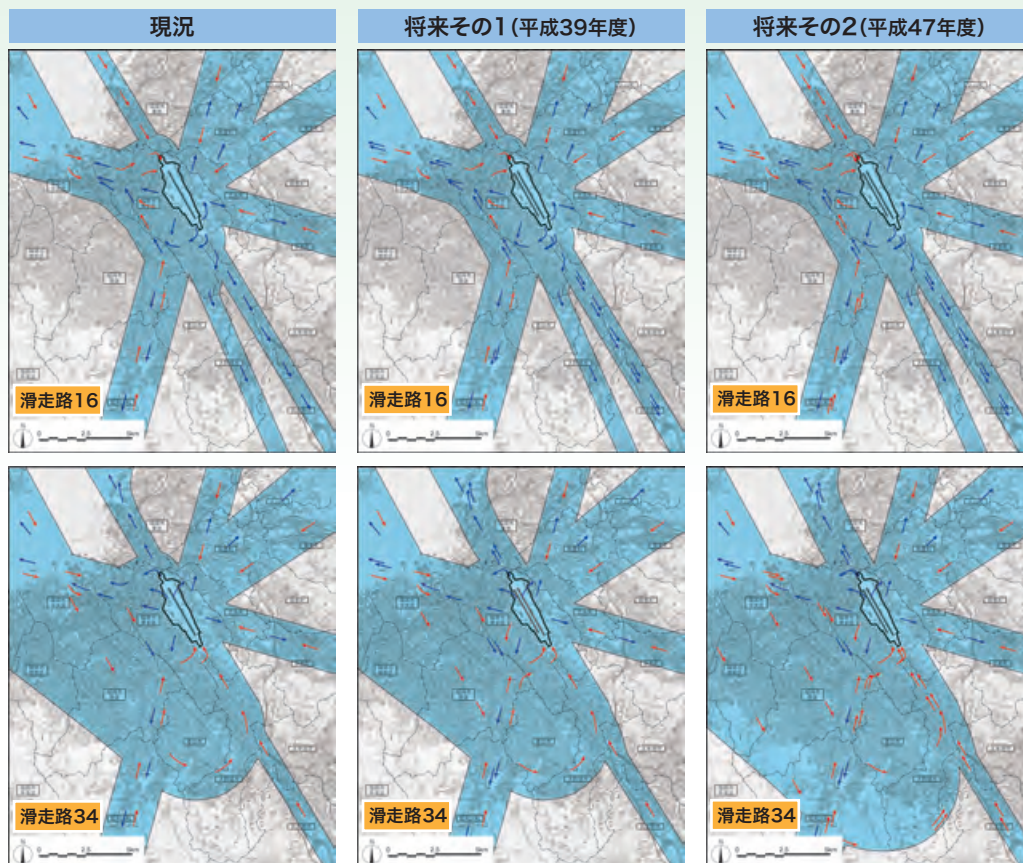
5 運航計画の概要

航空機の飛行経路

滑走路使用割合は、現状の運航状況を踏まえ、現況・将来とも以下のとおりです。

- 滑走路方向 (16) 南風運用：73%
- 滑走路方向 (34) 北風運用：27%

- 飛行経路
- 着陸方向
- ← 離陸方向



運航方式

福岡空港における滑走路増設後の進入方式は、現在の進入方式及び将来の進入方式技術の発達等を考慮し以下のとおり設定しました。

	北側からの進入 (16方向)	南側からの進入 (34方向)
将来その1※1 (平成39年度)	ILS進入、視認進入、RNAV進入	視認進入、ILS進入、RNAV進入
将来その2※2 (平成47年度)	ILS進入、視認進入、RNAV進入	視認進入、ILS進入、RNAV進入、GPS進入

ILS：着陸のため進入中の航空機に対し、指向性のある電波を放射し滑走路への進入コースを指示する無線着陸援助装置。

RNAV(アールナビ)：機上に自蔵航法装置等を備えることで、従来の無線航法のように航空保安無線施設の位置に左右されることなくルートを設定する航法システム。

GPS：一定の幅の中を飛行する航法精度及び機上監視警報機能を有するため、レーダー監視空域外でも航行可能なシステム。

※1：滑走路の標準処理値(処理能力)は、18.8万回/年(40回/時)を想定。

※2：滑走路の標準処理値(処理能力)は、21.1万回/年(45回/時)を想定。

将来の進入方式について、将来その1(平成39年度)は現在の進入方式と同様の想定を行い、将来その2(平成47年度)においては、GPS等を活用し進入方式を高度化するGPS進入も想定しました。進入方式の高度化は、実際の需要動向等を踏まえ実施するものですが、最も環境への影響が大きいケースを検証することを目的として将来その2を想定しました。

なお、実際に進入方式の高度化を導入する場合にはルートを確認した上で方式の変更により影響を受けることが想定される関係者との調整等を経た上で行います。

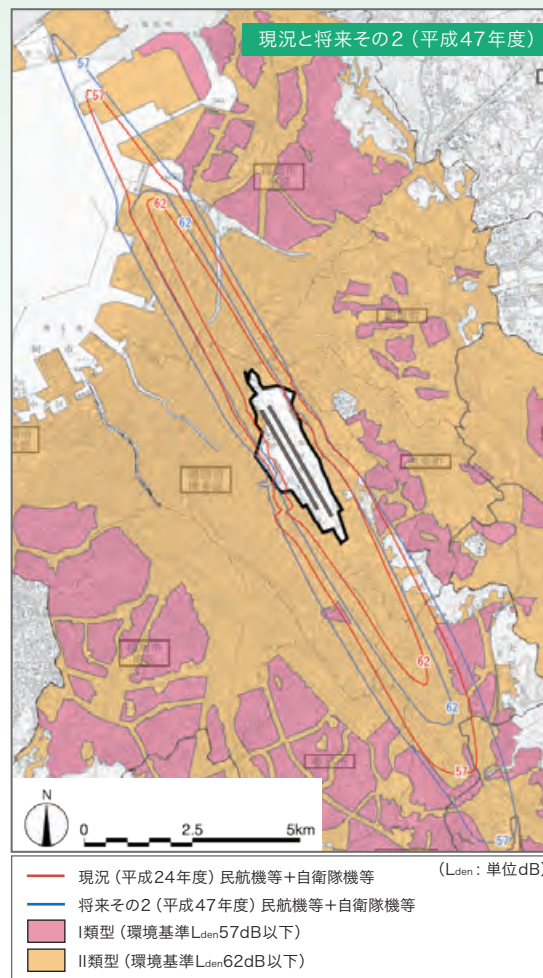
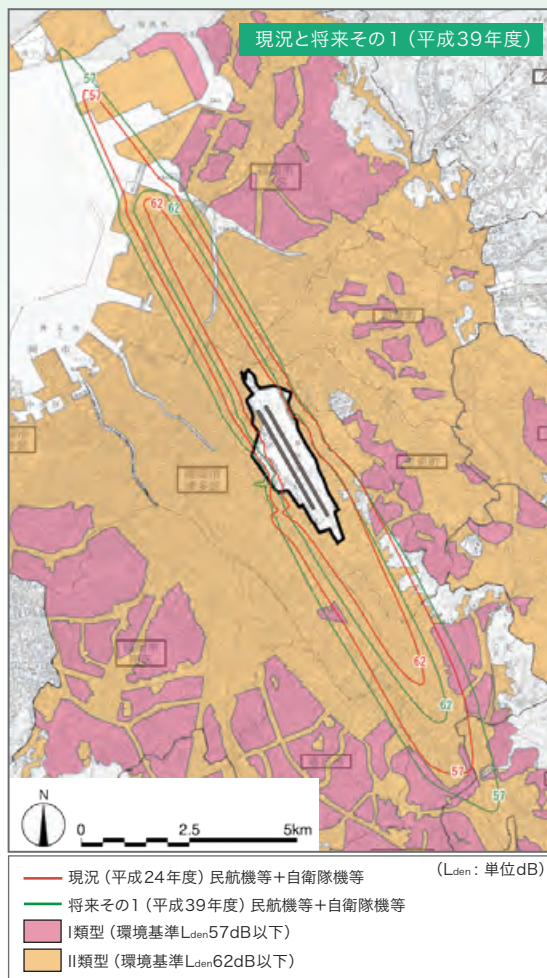
※進入方式の高度化の導入に当たっては、当該高度化に基づいた航空機騒音の予測・評価結果をもって調整等を行います。

6 予測結果の概要

項目	予測結果の概要
大気質	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等は、いずれも、全てのケースで環境保全目標値（環境基準又は降下ばいじんの参考値）以下となりました。 資材等運搬車両の運行に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等は、全ての予測地点で環境保全目標値（環境基準又は降下ばいじんの参考値）以下となりました。 航空機の運航・飛行場の施設の供用に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質は、全ての地点・年度で、環境保全目標値（環境基準）以下となりました。
騒音	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働に伴う騒音は、昼間はすべての最大地点で環境保全目標値（規制基準）以下となり、夜間についても環境保全目標値より25dB以上小さい結果となりました。なお、すべての予測地点で昼間、夜間ともに環境保全目標値（環境基準）以下となりました。 資材等運搬車両の運行に伴う騒音は、昼間は平日・休日のすべての予測地点で環境保全目標値（環境基準）以下となりました。また、夜間については、資材等運搬車両のゲート使用比率を調整することで、すべての予測地点で環境保全目標値以下となりました。 航空機の運航に伴う騒音は、現況（一部の地域において環境保全目標を満足していません。）を上回る結果となりました。
低周波音	<ul style="list-style-type: none"> 航空機の運航に伴う低周波音について、1/3オクターブバンド音圧レベルは、将来その1（平成39年度）、将来その2（平成47年度）ともに環境保全目標値（参照値）以下となりました。 G特性音圧レベルは、将来その1（平成39年度）、将来その2（平成47年度）ともに環境保全目標値（参照値）以下となりました。
振動	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働に伴う振動は、昼間はすべての最大地点で環境保全目標値（規制基準）以下となりました。また、夜間についても環境保全目標値より30dB程度低い結果となりました。なお、すべての予測地点で昼間、夜間ともに環境保全目標値以下となりました。 資材等運搬車両の運行に伴う振動は、すべての予測地点で昼間、夜間ともに環境保全目標値（規制基準）以下となりました。
水質	<ul style="list-style-type: none"> 造成等の施工による一時的な影響（水の濁り：SS）は、工事6年次の宇美川（新六高橋）において、環境保全目標値（環境基準）を上回る結果となりましたが、現況で既に上回っており、現況の変動の範囲内にあります。その他の予測地点では、いずれも環境保全目標値以下となりました。 飛行場の施設の供用による影響（水の汚れ：BOD）は、すべての予測地点において環境保全目標値（環境基準）以下となりました。

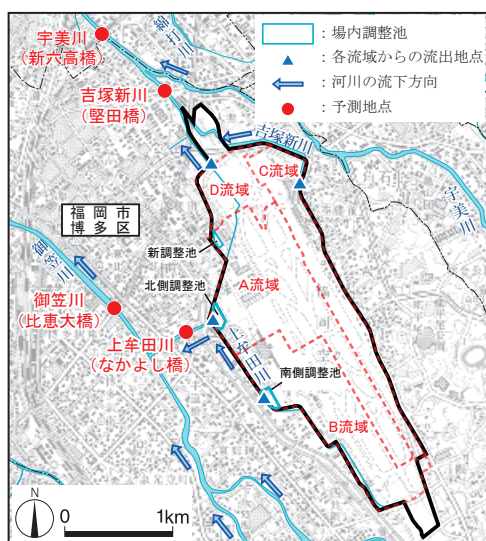


騒音



■ 航空機騒音の予測結果

水質



予測年次	予測地点	対象流域	予測結果 ^{注1)} (mg/L)	現況調査結果 ^{注2)} (mg/L)		環境保全目標との整合 ^{注3)} (mg/L)	
				平均値	変動幅		
4年次	上牟田川 (なかよし橋)	A, B	25	22	4~36	○	100以下
	御笠川 (比恵大橋)	A, B	75	75	43~96	○	(D類型)
6年次	吉塚新川 (堅田橋)	C, D	31	21	9~40	○	50以下
	宇美川 (新六高橋)	C, D	179	178	46~410	(x)	(C類型)
8年次	上牟田川 (なかよし橋)	A, B	24	22	4~36	○	100以下
	御笠川 (比恵大橋)	A, B	75	75	43~96	○	(D類型)

注1) : 比較する環境保全目標値を上回ることを示す。
 注2) 現況調査結果は、3回実施した降雨時の水質調査結果を示す。
 注3) 降雨時の水質について環境基準は適用されないが、「水質汚濁に係る環境基準について」(昭和46年12月28日 環告第59号)を参考に、各予測地点で設定されている環境基準の類型指定または合流先河川での類型指定を考慮した基準値を参考に比較した。

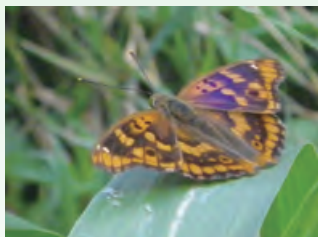
■ 工事中の水の濁り (SS) の評価結果

6 予測結果の概要

項目	予測結果の概要
動物	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施による水の濁りの影響は、現況からの濃度増加が少なく現況の変動の範囲内であること等より、また、生息環境の減少の影響は、工事による環境の改変が殆どないことから、水生動物への影響は極めて小さい、または小さいと予測しました。 ・飛行場の施設の存在及び供用による生息環境の減少の影響は、環境改変が殆どないこと、また、水の汚れの影響は、現況と同程度もしくは現況からの濃度増加が少ないこと等より、水生動物への影響は極めて小さい、または小さいと予測しました。 ・航空機との衝突（バードストライク）の影響は、増設滑走路近傍の飛行コースが現滑走路とほぼ同様の生息環境を通過し、増設滑走路においても現滑走路と同様の鳥衝突防止対策を実施することから、バードストライクの影響は小さいと予測しました。
植物	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施による水の濁りの影響は、現況からの濃度増加が少なく現況の変動の範囲内であること等より、また、生育環境の減少の影響は、工事による環境の改変が殆どないことから、水生植物への影響は極めて小さい、または小さいと予測しました。 ・飛行場の施設の存在及び供用による生育環境の減少の影響は、環境改変が殆どないこと、また、水の汚れの影響は、現況と同程度もしくは現況からの濃度増加が少ないこと等より、水生植物への影響は極めて小さい、または小さいと予測しました。
生態系	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施による生態系への影響は、予測対象種の餌場・生息場の減少が小さい等より、影響は極めて小さい、または小さいと予測しました。 ・飛行場の施設の存在及び供用による生態系への影響は、予測対象種が飛翔能力を有しており、移動経路の分断・移動阻害の影響による生息環境の変化は小さいこと等より、影響は極めて小さい、または小さいと予測しました。
景観	<ul style="list-style-type: none"> ・予測を行った3地点からの眺望については、景観資源への視線を阻害することはなく、眺望景観の状況に変化は小さいことから、環境影響の程度は小さいと予測しました。
人と自然との 触れ合いの 活動の場	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な人と自然との触れ合いの活動の場である「下臼井緑地」「東平尾公園」において、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布及び利用環境の改変は無く、利用性、快適性の状況に変化は小さいことから、影響は小さいと予測しました。
廃棄物等	<ul style="list-style-type: none"> ・アスファルト・コンクリート塊は約85,500m³、鋼材は約4,350t、建設発生土は約285,000m³、型枠に由来する建設発生木材は約10,600m²がそれぞれ発生すると予測しました。 ・発生する建設副産物は、環境保全措置を講じるとともに、廃棄物処理法等の関係法令に基づき適切に対処することにより、適正に処理・処分または再利用することができ、「九州地方における建設リサイクル推進計画2014」に掲げられる目標指標は十分に達成可能と予測しました。
温室効果 ガス等	<ul style="list-style-type: none"> ・温室効果ガスの排出量は、現況約30万tCO₂/年に対し、将来その1（平成39年度）約36万tCO₂/年で、約6万tCO₂/年の増加、将来その2（平成47年度）は約39万tCO₂/年で、約9万tCO₂/年の増加と予測しました。



●動物・植物・生態系



コムラサキ



ドジョウ



アマサギ



ミサゴ



マルタニシ

■現地で確認された重要種（動物）



ミズマツバ



カワヂシャ

■現地で確認された重要種（植物）

●景観

■予測地点1：東平尾公園（アクション福岡）からの眺望の状況の変化



7 環境保全措置の概要

大気質への措置

工事中

- 排出ガス対策型が普及している建設機械については、これを使用します。
- 建設機械及び資材等運搬車両の整備・点検を徹底します。
- 泥、土等の飛散を防止するため、タイヤ洗浄施設等を設置します。
- アイドリングストップなどを工事関係者に対して教育・指導します。
- 工事関係者は可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励します。
- 裸地となる部分は、締固めや整形による防じん処理、散水等の発生源対策を行います。
- 粉じん対策として、路面清掃を実施します。
- 粉じん等飛散のおそれがある場合には、荷台のシート掛けを行います。
- 大気汚染物質が拡散しにくい特異な気象条件において、やむを得ず夜間から昼間まで継続して大規模な工事を敷地境界付近で実施する場合に、現地で確認されている気象状況を詳しく確認した上で、施工時間の調整等を行います。
- 工事の実施に係る技術の進展が見込まれる場合にあっては、社会的・経済的要因に配慮しつつ、環境影響の低減に資する工法や建設機械の採用に努めます。

存在・供用

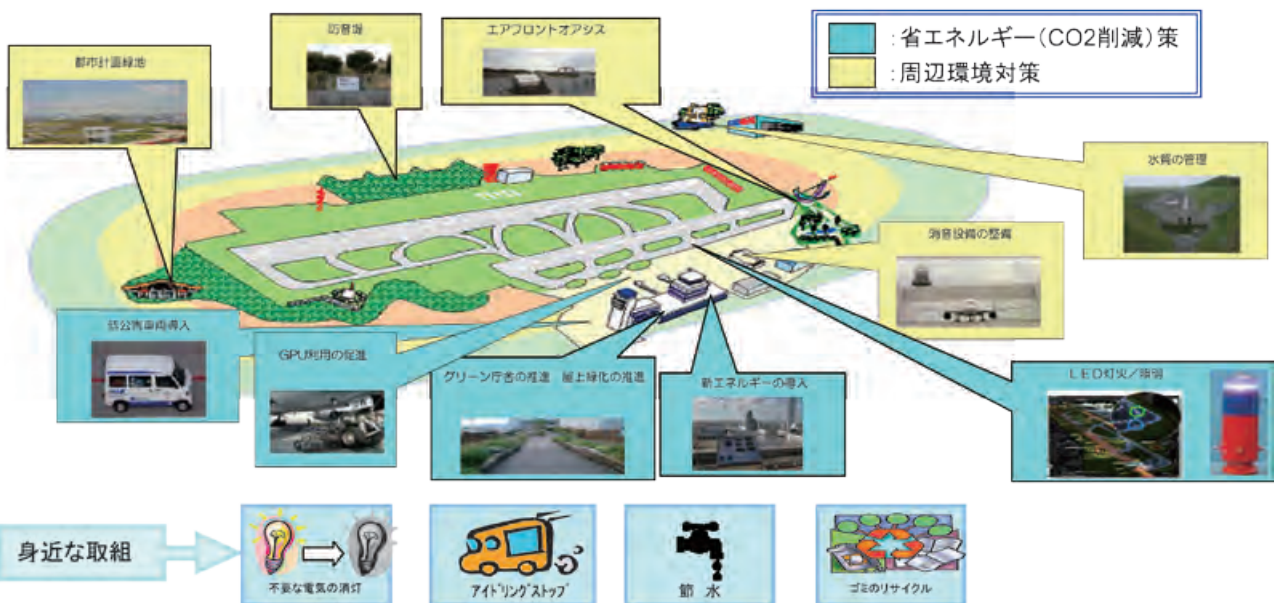
- エコエアポート※1 (GPU※2使用促進、エコカー導入、アイドリングストップ運動及び照明や冷暖房設備の省エネ化) を推進します。

※1 「エコエアポート」とは、空港及び空港周辺において環境の保全と良好な環境の創造を進める対策を実施している空港をいい、福岡空港では福岡空港環境計画を策定し環境保全に取り組んでいる。

※2 GPU：地上から航空機に電源を供給する地上電源装置

エコエアポートの概要

～空港及び空港周辺において、環境の保全及び良好な環境の創造を進める対策を実施している空港～



出典：国土交通省航空局ホームページ



騒音・振動への措置

工事中

- 低騒音型・低振動型・超低騒音型が普及している建設機械についてはこれを使用します。
- 建設機械及び資材等運搬車両の整備・点検を徹底します。
- 工事車両の出入りゲートの使用比率を調整します（資材等運搬車両の運行に係る騒音対策）。
- アイドリングストップなどを工事関係者に対して教育・指導します。
- 工事関係者は可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励します。
- 工事の実施に係る技術の進展が見込まれる場合にあっては、社会的・経済的要因に配慮しつつ、環境影響の低減に資する工法や建設機械の採用に努めます。

存在・供用

- 空港利用時間の時間帯（午前7時～午後10時）を継続します。
- 騒音軽減運航方式（離陸時の急上昇方式、着陸時のディレイド・フラップ進入方式、低フラップ角着陸方式及び着陸機におけるリバース・スラスト制限）を継続します。
- 空港西側2箇所に防音壁を設置する計画としています。なお、防音壁のあり方については、防音壁の高さや材質等による遮蔽効果等の検討結果を基に、地域住民等の意見を踏まえ設定します。
- GPUの使用が促進されるよう、電源設備等の増設や航空会社に対する使用の働きかけを行います。
- 低騒音型の航空機導入について、航空会社に対する働きかけに努めます。



低周波音への措置

存在・供用

- 騒音軽減運航方式（離陸時の急上昇方式、着陸時のディレイド・フラップ進入方式、低フラップ角着陸方式及び着陸機におけるリバース・スラスト制限）を継続します。

水質への措置

工事中

- 場内調整池に集水・流入されるA、B流域の降雨時の流出水は、既存の場内調整池にて、濁水中の浮遊物質を極力沈降させたくて放流します。
- 既存の場内調整池は、濁水中の浮遊物質の沈降効果を維持するため、沈降土砂の除去を定期的に行うなどの維持管理に努めます。
- 濁水の影響を低減するため、土工部の速やかな転圧・舗装復旧の実施等により、裸地状態の短期化・縮小化を図り、濁水の流出を極力抑えます。
- 簡易な沈砂池や濁水処理設備など、濁水の低減効果が期待できる工法を検討し、濁水流出の低減に努めます。

存在・供用

- エコエアポートを推進します（防除雪氷剤の効率的な散布方法により散布量の低減）。

7 環境保全措置の概要

動物・植物・生態系への措置

工事中

- 生息・生育環境及び生態系の保全の観点より、不要な改変を避け、改変面積を極力抑えます。
- 場内調整池に集水・流入されるA,B流域の降雨時の流出水は、既存の場内調整池にて、濁水中の浮遊物質を極力沈降させたくて放流します。
- 既存の場内調整池は、濁水中の浮遊物質の沈降効果を維持するため、沈降土砂の除去を定期的に行うなどの維持管理に努めます。
- 濁水の影響を低減するため、土工部の速やかな転圧・舗装復旧の実施等により、裸地状態の短期化・縮小化を図り、濁水の流出を極力抑えます。
- 簡易な沈砂池や濁水処理設備など、濁水の低減効果が期待できる工法を検討し、濁水流出の低減に努めます。

存在・供用

- 生息・生育環境及び生態系の保全の観点より、不要な改変を避け、改変面積を極力抑えます。
- 現滑走路で実施しているバードパトロールによる鳥衝突防止対策について、適切な巡回頻度や経路を設定することにより、バードストライクの発生の低減を図ります。
- エコエアポートを推進します（防除雪氷剤の効率的な散布方法により散布量の低減）。

景観・人と自然との触れ合いの活動の場への措置

存在・供用

- 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の保全の観点から、不要な改変を避け、改変面積を極力抑えます。

廃棄物等への措置

工事中

- アスファルト・コンクリート塊等は、産業廃棄物処理業者に委託し、中間処理施設で破碎処理等を行い、再資源化に努めます。
- 建設発生土については、工事間利用の促進を行い再利用を図ります。
- 建設発生土は、場内使用等を検討し、場外搬出処分量の低減に努めます。
- 使用する型枠について、施工上可能な範囲で鋼製型枠を使用し、木製型枠の使用を抑制します。

温室効果ガス等への措置

存在・供用

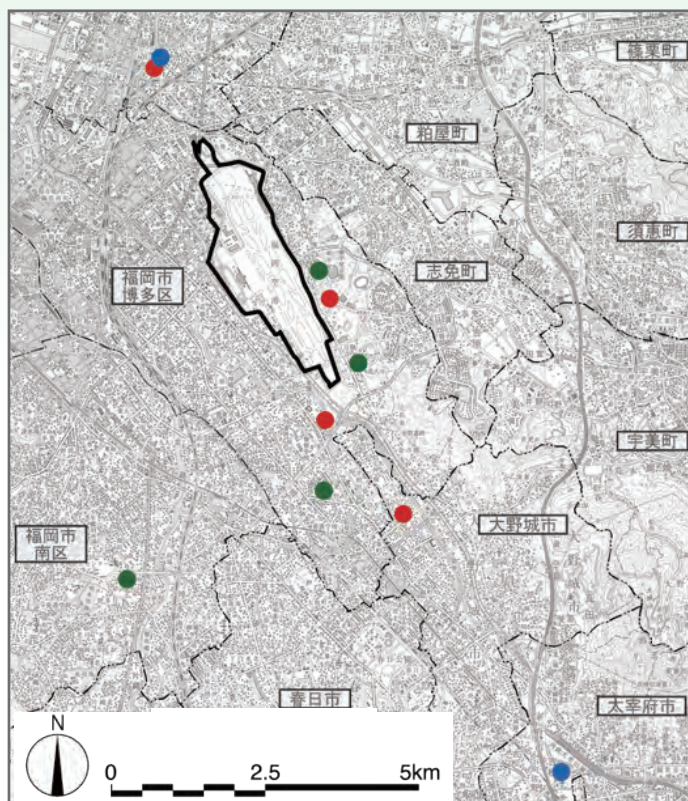
- エコエアポート（GPU使用促進、エコカー導入、アイドリングストップ運動及び照明や冷暖房設備の省エネ化）を推進します。



8 環境監視調査の概要

航空機の運航に係る騒音については、周辺環境（市街地）に配慮して、環境監視調査を実施します。
なお、福岡県及び福岡市が測定機関として実施している騒音測定による結果についても、参考情報として、本環境監視調査結果の公表と併せて提供を行います。

調査手法	航空機の運航に係る騒音の影響を適切に把握できる時期を考慮し、「航空機騒音測定・評価マニュアル」に記載された方法で測定する。
調査地点	10地点（参考情報として提供する地点を含む）
調査結果の公表方法	環境監視調査の結果は、ホームページにおいて分かりやすく公表する。福岡県及び福岡市のホームページからもアクセス可能となるようにする。



- 環境監視地点（通年測定4地点）
- ※参考情報として提供する地点
- 福岡県による測定地点（通年測定2地点）
- 福岡市による測定地点（短期測定4地点）

9 総合評価

本事業の実施が環境に及ぼす影響については、既存の知見及び現地調査結果を踏まえて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概ね図られ、環境への影響は環境保全措置の実施により事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・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、環境影響の内容・程度が、予測の前提や事業に関する事情が変わること等により予測と異なった場合には、社会的・経済的要因に配慮しつつ、必要に応じて、適切な環境保全のための措置を講じます。これにより、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。

お問い合わせ先

●工事の実施、飛行場の存在に係るもの



国土交通省 九州地方整備局

港湾空港部福岡空港プロジェクトチーム
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-10-7
福岡第二合同庁舎
TEL 092-418-3374

●航空機の運航、飛行場の施設の供用に係るもの



国土交通省 大阪航空局

空港部空港企画調整課
〒540-8559 大阪府中央区大手前4-1-76
大阪合同庁舎第四号館
TEL 06-6949-6469