

福岡空港滑走路増設事業に係る



環境影響評価準備書 のあらまし



平成 26 年 11 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

国土交通省九州地方整備局及び大阪航空局は、環境影響評価法に基づき、福岡空港滑走路増設事業の実施による環境への影響について、周辺環境の現地調査結果等をもとに、予測及び評価を行いました。この冊子は、そのあらましをまとめたものです。

環境影響評価法では、一定規模以上の事業に対し環境影響評価を行うことを義務付けており、2,500mの滑走路の新設を行う本事業は、法対象事業に該当します。

このため、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、平成24年10月に、環境影響評価の項目や調査、予測、評価の手法等を記載した「環境影響評価方法書」を作成、縦覧しました。

その後、方法書に対し、福岡県知事や一般の方々からいただいた意見等を踏まえ、環境影響評価法第14条に基づき「環境影響評価準備書」を作成しました。

また、環境影響に係る予測、評価、環境保全措置の検討にあたっては、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

はじめに	1
1. 事業の概要	3
2. 地域の概況	7
3. 環境影響評価の実施の考え方	8
4. 予測の前提	9
5. 調査、予測の結果及び環境保全措置	13
6. 事後調査	30
7. 総合評価	30

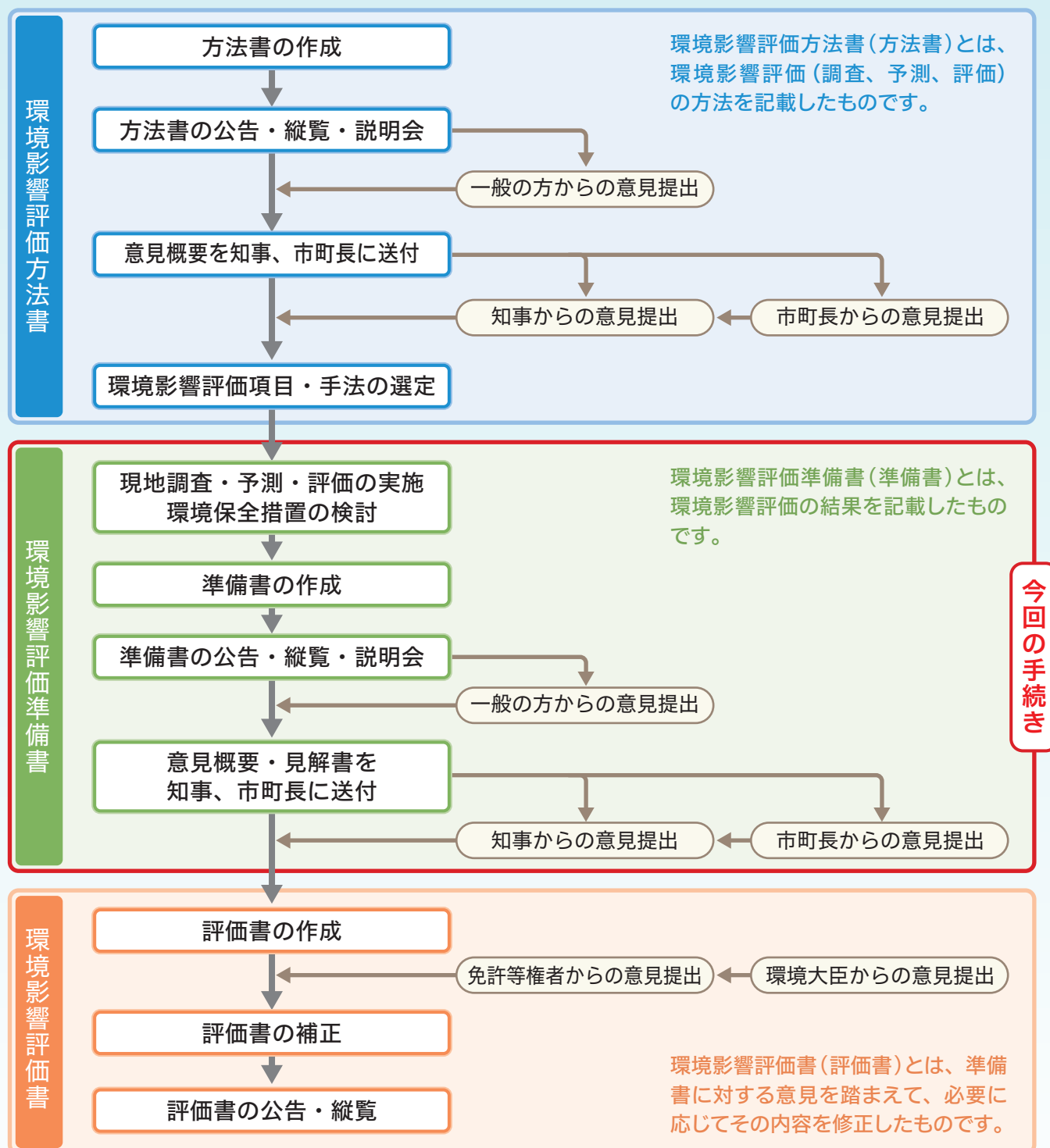
本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図50000（地図画像）及び数値地図25000（地図画像）を複製したものです。（承認番号 平26情複、第436号）

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。



福岡空港滑走路増設事業に係る環境影響評価の手続き

本事業に係る環境影響評価の手続きは、以下のとおり、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まいります。



1 事業の概要

事業者の名称、代表者の氏名

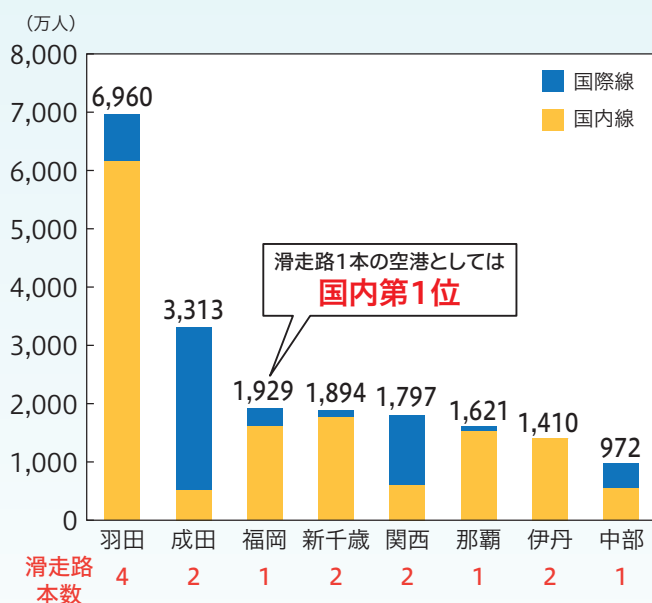
- 国土交通省 九州地方整備局 局長 金尾 健司
- 国土交通省 大阪航空局 局長 蒲生 猛

対象事業の目的

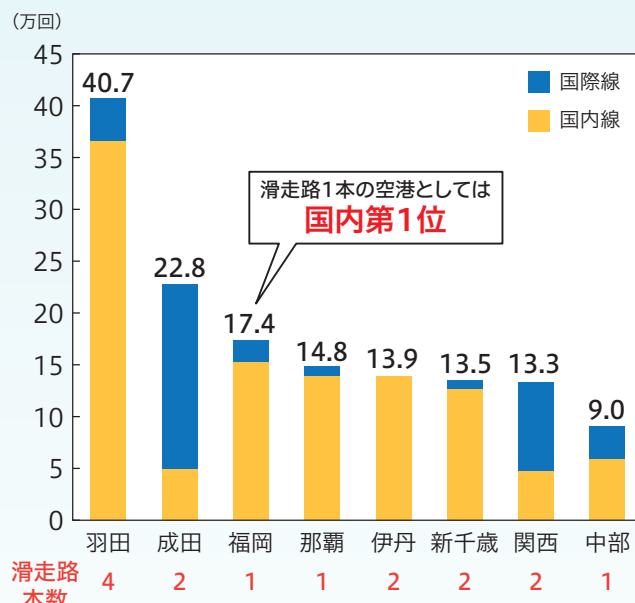
福岡空港は、西日本地域における流通・金融・商業の中心地である福岡市の中心部から約7kmの福岡市東南部に位置しており、西日本の中核的な拠点空港として、また、アジアへのゲートウェイとして重要な役割を担っており、地下鉄・都市高速等のアクセスが整備された極めて利便性の高い空港です。

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。



▲国内主要空港の年間旅客数（平成25年度）



▲国内主要空港の年間発着回数（平成25年度）

※発着回数には回転翼機を含む。
福岡空港における平成25年度の回転翼機は0.7万回。



対象事業の内容

●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（右図参照）

●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

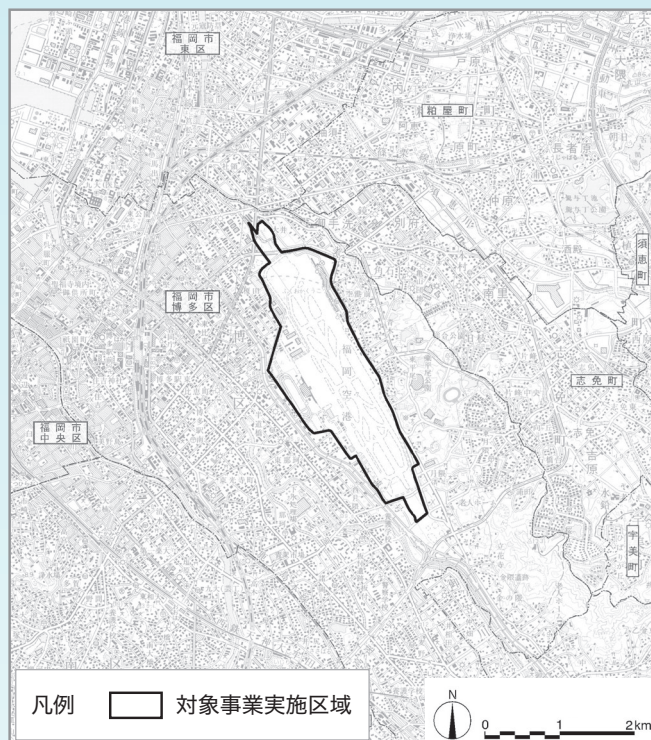
○将来その1(平成39年度)：大型ジェット機
122回/日、中型ジェット機35回/日、小型
ジェット機274回/日、プロペラ機77回/日、
回転翼機2回/日、自衛隊機等18回/日

○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

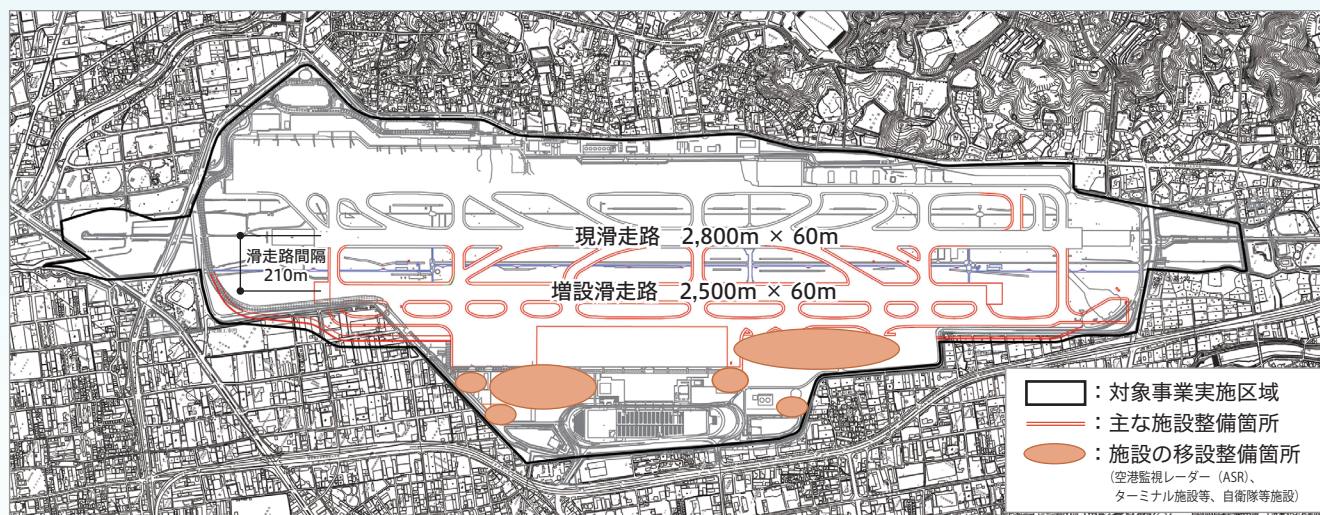
●対象事業の概要

本事業は、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、機場周道路、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ものです。

なお、これらの整備は、現滑走路による飛行場施設の運用を行いながら段階的に施工いたします。



▲対象事業が実施されるべき区域の位置



1 事業の概要

将来需要

平成47年度（2035年度）における福岡空港の旅客数と発着回数は、航空需要予測結果に示すとおり、国内・国際旅客数は2,094万人～ 2,456万人、発着回数は17.9万回～ 20.5万回と予測しています。

福岡空港の需要予測については、中位ケース（GDP成長率約0.6～0.8%を想定）を基本としますが、上位ケース（日本再興戦略に基づきGDP成長率2%を想定）等を念頭においた幅のある複数の予測を行いました。

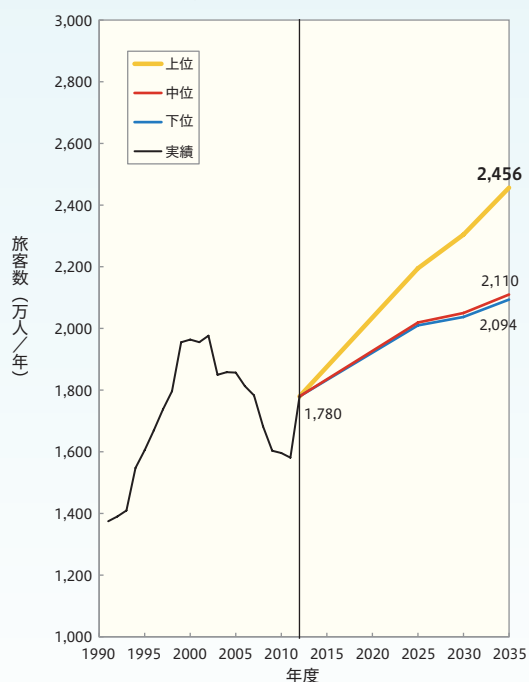
本事業に係る環境影響評価においては、最も環境への影響が大きいケースで検証するため、上位ケースを用いました。

▼福岡空港の航空需要予測結果

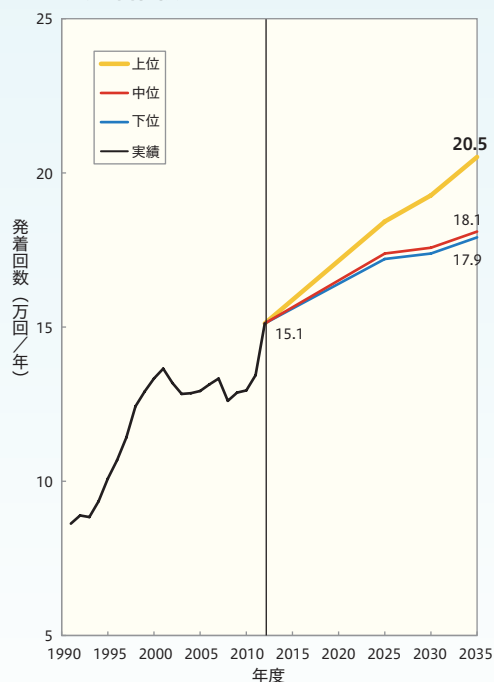
区分 年度	旅客数（万人/年）			発着回数（万回/年）		
	国内	国際	合計	国内	国際	合計
2025年度 (H37)	1,535	484	2,019	13.9	3.4	17.4
	1,527～1,679	482～516	2,009～2,195	13.8～14.8	3.4～3.7	17.2～18.4
2027年度 (H39)	1,521	511	2,031	13.8	3.6	17.5
	1,511～1,688	508～551	2,019～2,238	13.7～14.8	3.6～3.9	17.3～18.8
2030年度 (H42)	1,496	553	2,050	13.6	4.0	17.6
	1,485～1,698	550～606	2,036～2,304	13.4～14.9	3.9～4.4	17.4～19.3
2035年度 (H47)	1,479	631	2,110	13.5	4.6	18.1
	1,467～1,747	627～709	2,094～2,456	13.4～15.3	4.5～5.2	17.9～20.5

注) 上段は中位ケース、下段は下位ケース～上位ケース

▼旅客数



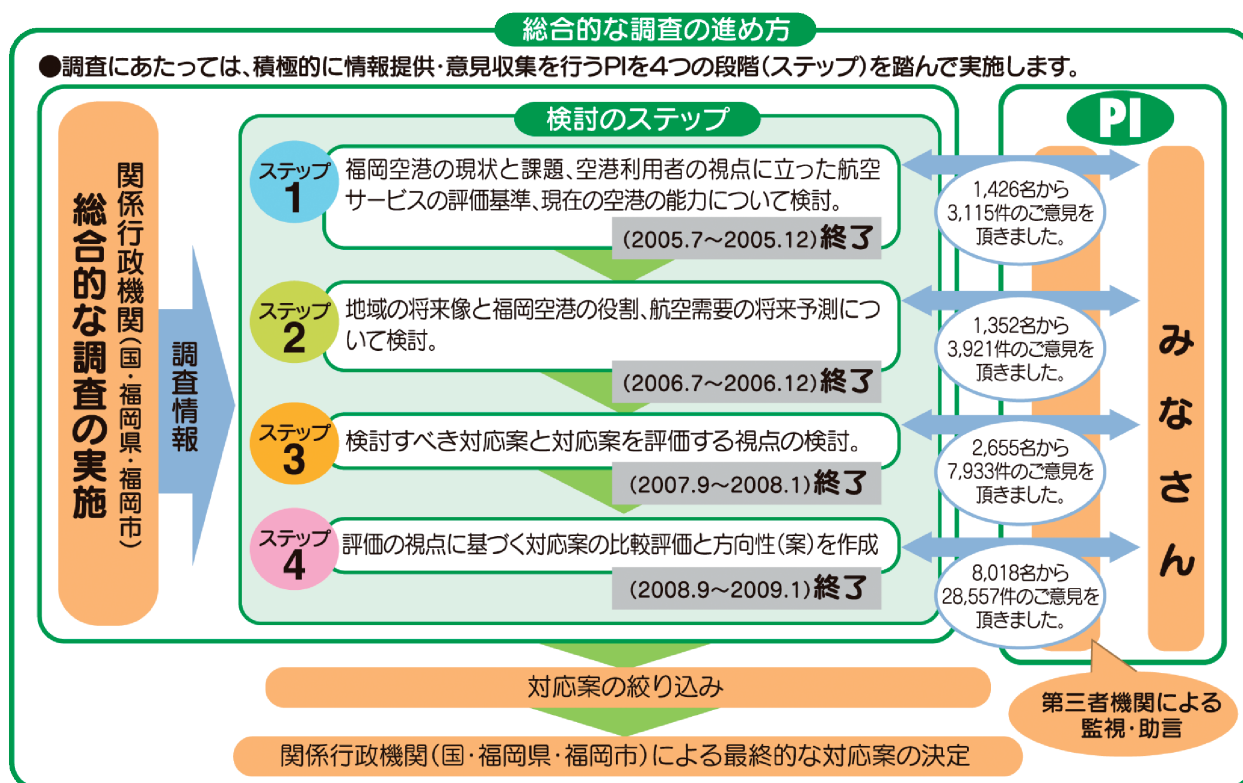
▼発着回数





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。

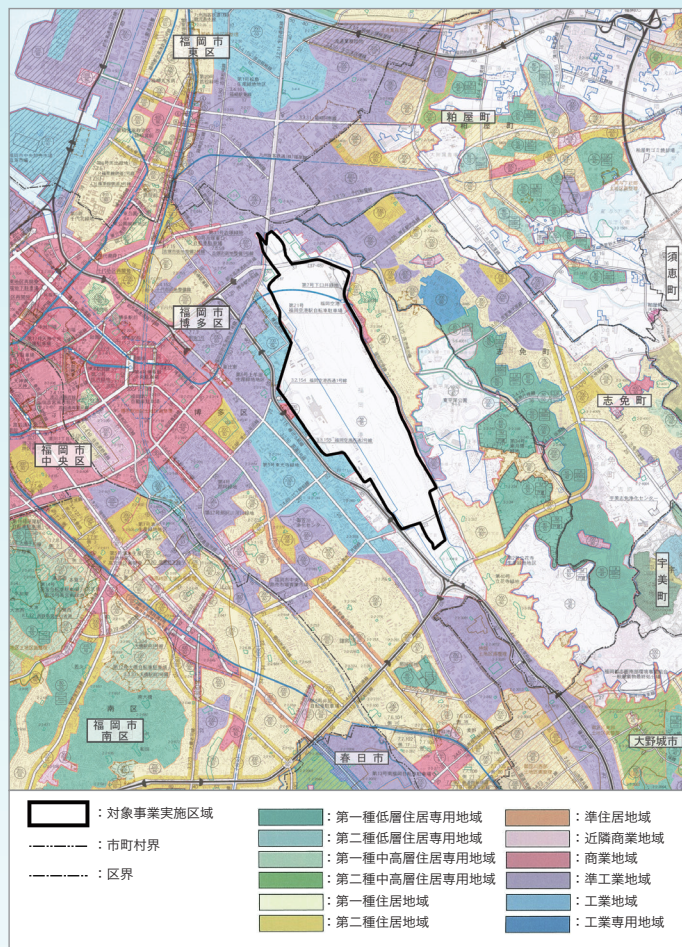
2 地域の概況

地域の概況

本事業が行われる対象事業実施区域及びその周囲における地域特性を把握するため、福岡市、筑紫野市、春日市、大野城市、太宰府市、那珂川町、宇美町、志免町、須恵町、粕屋町における社会的・自然的状況についてとりまとめました。

●社会的状況

- ・対象事業実施区域は福岡市博多区に位置します。
- ・人口、世帯数は増加傾向にあり、産業別就業者数は第三次産業の占める割合が多くなっています。
- ・周辺自治体における都市計画法に基づく都市計画区域及び用途地域の状況は、いずれの自治体も都市計画区域の指定がなされており、対象事業実施区域周囲は第一種住居地域、準工業地域、工業地域等に指定されています。
- ・対象事業実施区域周囲には、新幹線、JR線等の鉄道及び主要駅であるJR博多駅があります。
- ・対象事業実施区域周囲には、福岡都市高速道路及び国道3号、国道385号等の幹線道路があります。
- ・対象事業実施区域及びその周囲には、「文化財保護法」に基づく埋蔵文化財包蔵地が分布します。



●自然的状況

- ・対象事業実施区域は、福岡県の北西部に位置し、博多湾へ流入する多々良川、御笠川、那珂川などにより形成される福岡平野にあります。福岡空港の東側に丘陵地が広がりますが、谷底平野、扇状地、三角州等の平野や、海浜砂丘、砂浜といった低地がほとんどであります。
- ・対象事業実施区域周囲には、主な河川として、多々良川、宇美川、須恵川、御笠川及び那珂川があります。
- ・対象事業実施区域及びその周囲は、「平野の市街地」、「丘陵地の二次林・公園」、「平野の都市内耕作地」、「都市内河川」に類型区分されます。
- ・対象事業実施区域及びその周囲の植生の状況は、平野の市街地や工場地帯等の人工的な土地被覆が広く分布していますが、東側の丘陵地にはシイやカシ、アカマツといった常緑樹の二次林がパッチ状に分布するほか、開発により造成された緑の多い住宅地等が分布しています。また、一部、南側に水田雑草群落や畑地雑草群落といった都市内の耕作地が分布しています。



3 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、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		
							造成等の施工による	一時的な影響	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
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	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						●	□			

[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。

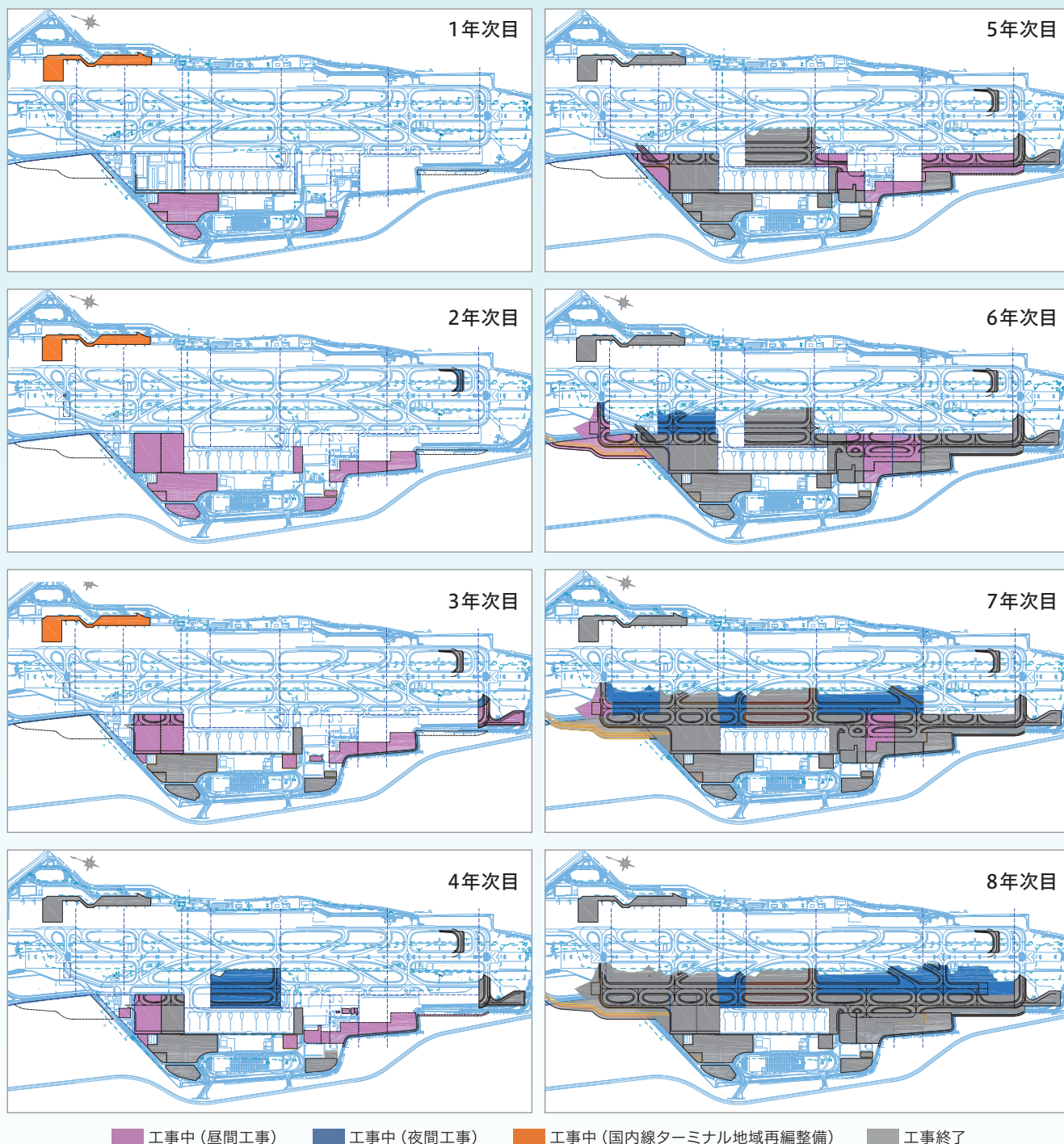
4 予測の前提

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ます。

なお、本事業は広大な事業実施区域に対し、施工時期により施工するエリアが大きく異なることから、施工時期と工区を勘案した複数ケースにより工事の影響を検証しました。

環境基準・規制基準等が昼夜間毎に設定されている環境要素等については、更に昼間・夜間でケースを分けて検証しました。





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

■ 昼間工事 ■ 夜間工事

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。

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発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机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定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を行います。

※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。

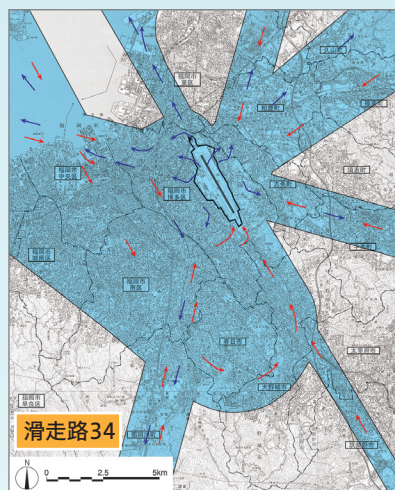
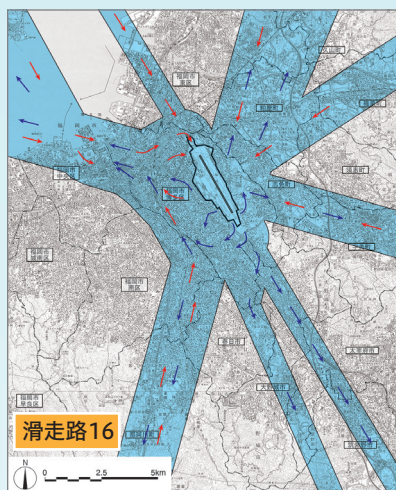
4 予測の前提

航空機の飛行経路

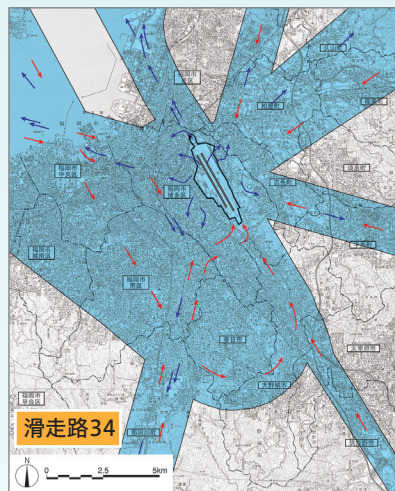
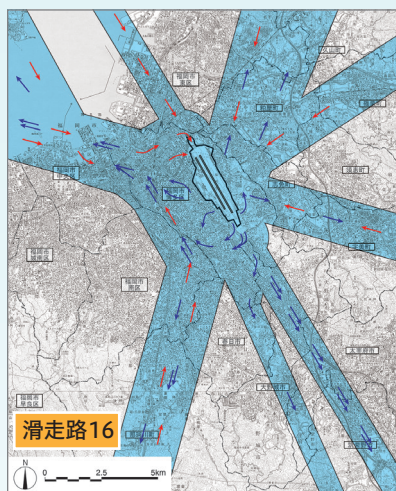
滑走路使用割合は、現状の運航状況を踏まえ、現況・将来とも以下のとおりです。

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

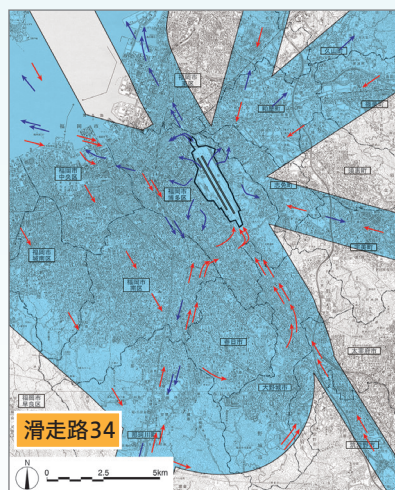
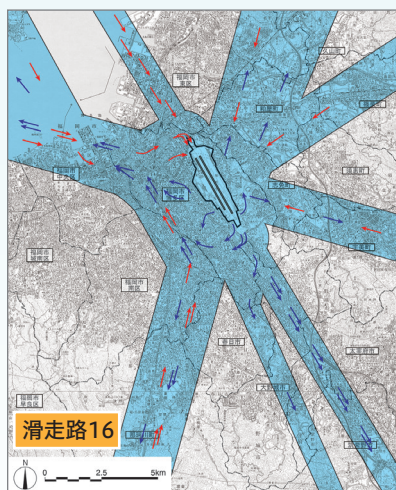
現況



将来
その1
(平成39年度)



将来
その2
(平成47年度)



- : 飛行経路
- ← : 着陸方向
- ← : 離陸方向



機材別発着回数

● 飛行場の利用を予定する航空機の種類及び数

分類	航空機分類	回/日		
		現況	将来その1 (平成39年度)	将来その2 (平成47年度)
国内線	大型ジェット機	52	84	87
	中型ジェット機	32	31	32
	小型ジェット機	186	205	211
	プロペラ機	74	74	78
	計	344	394	408
国際線	大型ジェット機	20	38	48
	中型ジェット機	4	4	4
	小型ジェット機	36	66	90
	計	60	108	142
その他 民航機	小型ジェット機	3	3	3
	プロペラ機	3	3	3
	回転翼機	18	2	2
	計	24	8	8
自衛隊等	ジェット機 (練習機)	7	7	7
	大型ジェット機	3	3	3
	プロペラ機	3	3	3
	回転翼機	5	5	5
	計	18	18	18

注1) 予測年度については、以下のとおり設定。

将来その1 (平成39年度)：現在の進入方式を前提とした増設滑走路供用後の運用であって、定常状態となる時期として設定した。

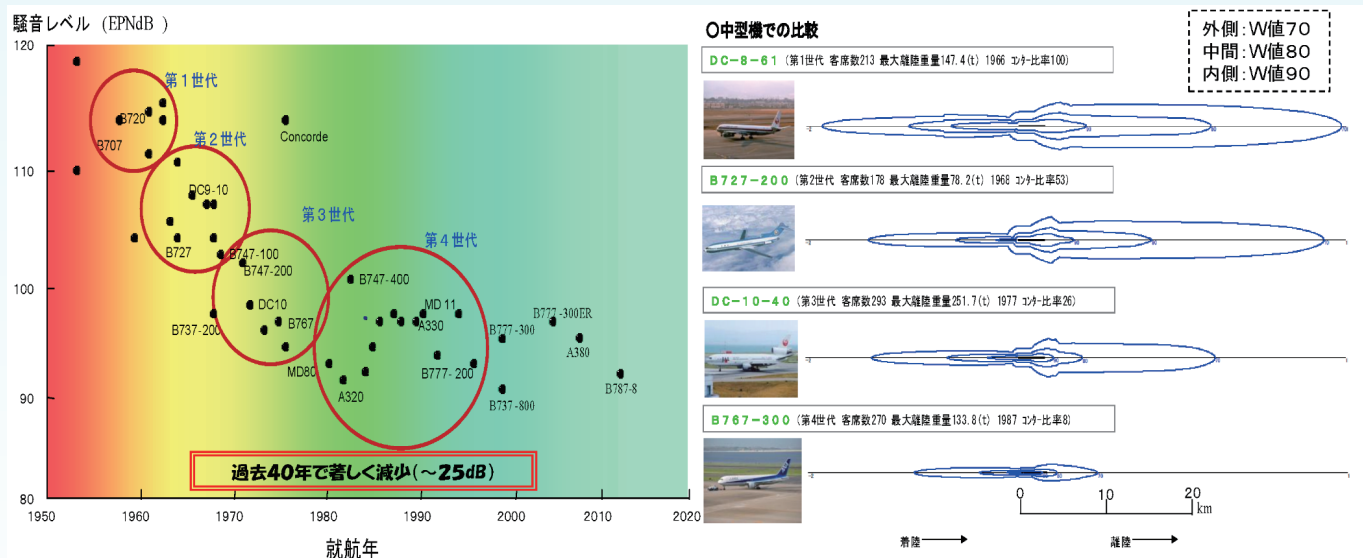
将来その2 (平成47年度)：実際の需要動向等を踏まえ導入を検討するGPS等を活用した進入方式の高度化を想定した運用であって、定常状態となる時期として設定した。

注2) 将来の航空機の機材構成は、現況と同じであると仮定している。このため、航空機の機材構成の変化によって起こりうる、航空機騒音レベルの変化は見込んでいない。参考として、過去の機材構成の変化による航空機の騒音レベルの変化について示す。

航空機の騒音レベルの変化

技術の進歩により、時代の経過とともに航空機の騒音レベルは低下しています。

「フットプリント」による比較では、1回の離着陸の際に発生する騒音は、第1世代から第4世代の航空機にかけて著しく低下しています。



※「フットプリント」とは、機種毎に1回の離着陸の際に発生する騒音が、同一レベルで観測される地点を結んだ線。

5 調査、予測の結果及び環境保全措置

大気質

現況調査結果

二酸化窒素の日平均値の最高値は0.010～0.038ppmであり、6地点ともすべての季節で日平均値の環境基準値（0.04～0.06ppmのゾーン内またはそれ以下）以下でした。

浮遊粒子状物質の日平均値の最高値は0.018～0.090mg/m³、1時間値の最高値は0.039～0.160mg/m³であり、6地点ともすべての季節で日平均値の環境基準値（0.10mg/m³以下）及び1時間値の環境基準値（0.20mg/m³以下）以下でした。

降下ばいじん※の各季節1ヶ月あたりの総量は、1.5～3.4t/km²/月であり、測定した4地点ともすべての季節で参考値（10t/km²/月以下）以下でした。

※以降に示す予測結果における「粉じん等」については、降下ばいじんに係る予測結果を示しています。

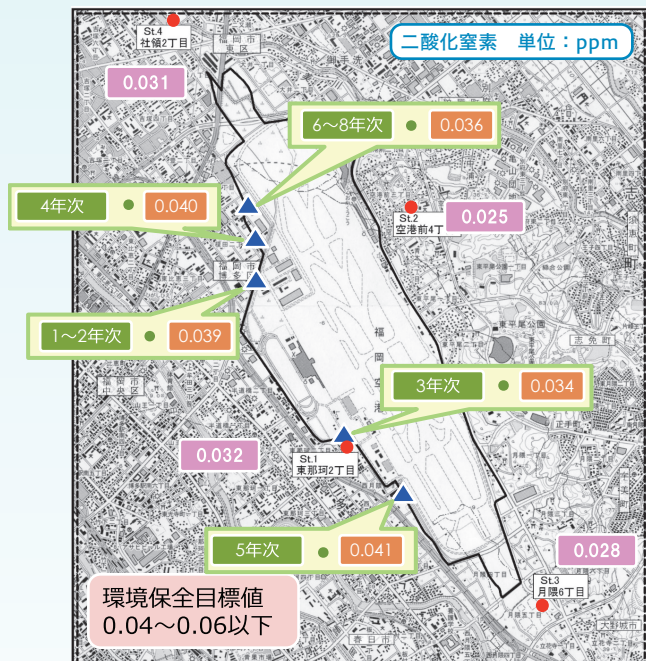
建設機械の稼働による影響

（長期評価：二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、図に示す予測地点4箇所すべての地点で1日平均値の環境保全目標値以下となりました。

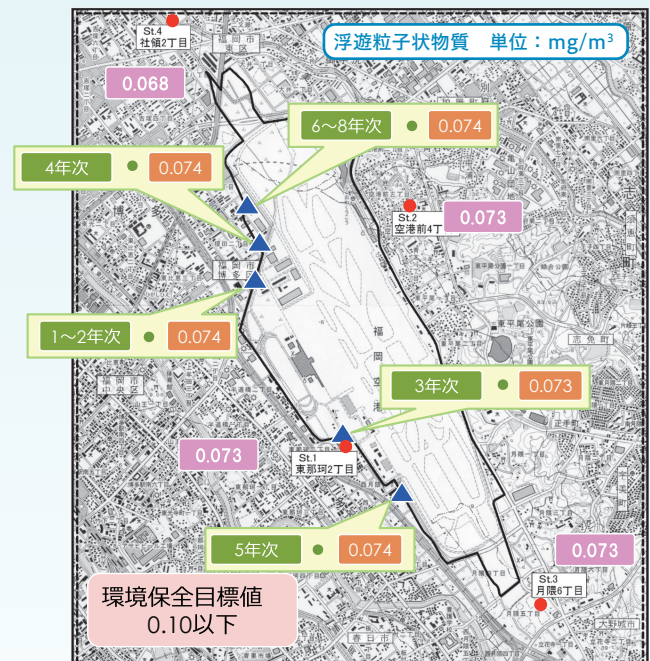
また、対象事業実施区域の敷地境界での最大濃度地点についても、すべてのケースで1日平均値の環境保全目標値以下となりました。

▼予測結果（二酸化窒素）



注) 環境保全目標：環境基本法に基づく「大気汚染に係る環境基準」（日平均値）を設定。

▼予測結果（浮遊粒子状物質）



注) 環境保全目標：環境基本法に基づく「大気汚染に係る環境基準」（日平均値）を設定。

凡例

- ▲ 最大濃度地点
- 予測地点
- 予測年次
- 予測値



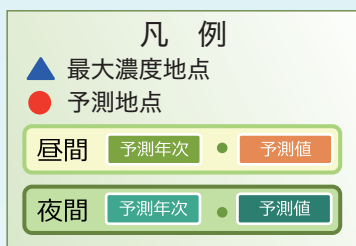
大気質

建設機械の稼働による影響

(短期評価：浮遊粒子状物質)

浮遊粒子状物質は、予測地点4箇所すべての地点で昼間、夜間ともに1時間値の環境保全目標値以下となりました。

また、対象事業実施区域の敷地境界での最大濃度地点についても、すべてのケースで昼間、夜間ともに1時間値の環境保全目標値以下となりました。



▼予測結果（浮遊粒子状物質）



注) 環境保全目標：環境基本法に基づく「大気汚染に係る環境基準」（1時間値）を設定。

建設機械の稼働による影響（粉じん等）

粉じん等は、予測地点4箇所すべての地点で環境保全目標値以下となりました。

また、対象事業実施区域の敷地境界での最大濃度地点についても、すべてのケースで環境保全目標値以下となりました。

▼予測結果（粉じん等）

区 分		粉じん (t/km ² /月)				環境保全 目標
		春季	夏季	秋季	冬季	
予測地点	St.1 東那珂2丁目	0.19	0.18	0.09	0.08	10t/km ² /月 以下
	St.2 空港前4丁目	0.03	0.02	0.02	0.04	
	St.3 月隈6丁目	0.03	0.02	0.01	0.02	
	St.4 社領2丁目	0.02	0.02	0.02	0.02	
最大濃度地点	ケース1 (1～2年次)	1.47 (東那珂2丁目 付近)	1.41 (東那珂2丁目 付近)	0.65 (東那珂2丁目 付近)	0.99 (西月隈2丁目 付近)	
	ケース2 (3年次)	—	1.12 (東那珂2丁目 付近)	0.98 (東那珂2丁目 付近)	—	
	ケース3 (4年次)	1.46 (東那珂2丁目 付近)	1.24 (東那珂2丁目 付近)	0.49 (東那珂2丁目 付近)	0.11 (西月隈2丁目 付近)	
	ケース4 (5年次)	2.02 (西月隈2丁目 付近)	0.58 (西月隈2丁目 付近)	0.81 (西月隈2丁目 付近)	0.31 (西月隈2丁目 付近)	
	ケース5 (6～8年次)	0.74 (榎田1丁目 付近)	0.62 (榎田1丁目 付近)	0.88 (榎田1丁目 付近)	0.29 (榎田1丁目 付近)	

注) 環境保全目標：環境基準がないため、「スパイクタイヤ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/km²/月）を設定。

5 調査、予測の結果及び環境保全措置

大気質

資材等運搬車両の運行による影響

(二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等)

二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等のいずれも、すべての予測地点で環境保全目標値以下となりました。

注) 環境保全目標：二酸化窒素、浮遊粒子状物質は環境基準を、粉じんについては環境基準がないため、「スパイクタイヤ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/km²/月)を設定。

凡 例	
● 予測地点	
二酸化窒素	予測値 単位：ppm
浮遊粒子状物質	予測値 単位：mg/m ³
粉じん等	予測値 単位：t/km ² /月

▼予測結果(二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等)



航空機の運航、飛行場の施設の供用による影響(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、将来その1(平成39年度)及び将来その2(平成47年度)において予測地点4箇所すべての地点で1日平均値の環境保全目標値以下となりました。

また、対象事業実施区域の敷地境界での寄与濃度最大地点についても、1日平均値の環境保全目標値以下となりました。

注) 環境保全目標：環境基本法に基づく「大気汚染に係る環境基準」(日平均値)を設定。

凡 例	
▲ 寄与濃度最大地点	
二酸化窒素	単位：ppm 予測値(年度)
浮遊粒子状物質	単位：mg/m ³ 予測値(年度)
● 予測地点	
二酸化窒素	単位：ppm 予測値 平成39年度/平成47年度
浮遊粒子状物質	単位：mg/m ³ 予測値 平成39年度/平成47年度

▼予測結果(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)





環境保全措置

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。
- 大気質に著しい影響を与えるような、特異な気象条件においては、施工時間等に対する配慮を行います。

存在・供用

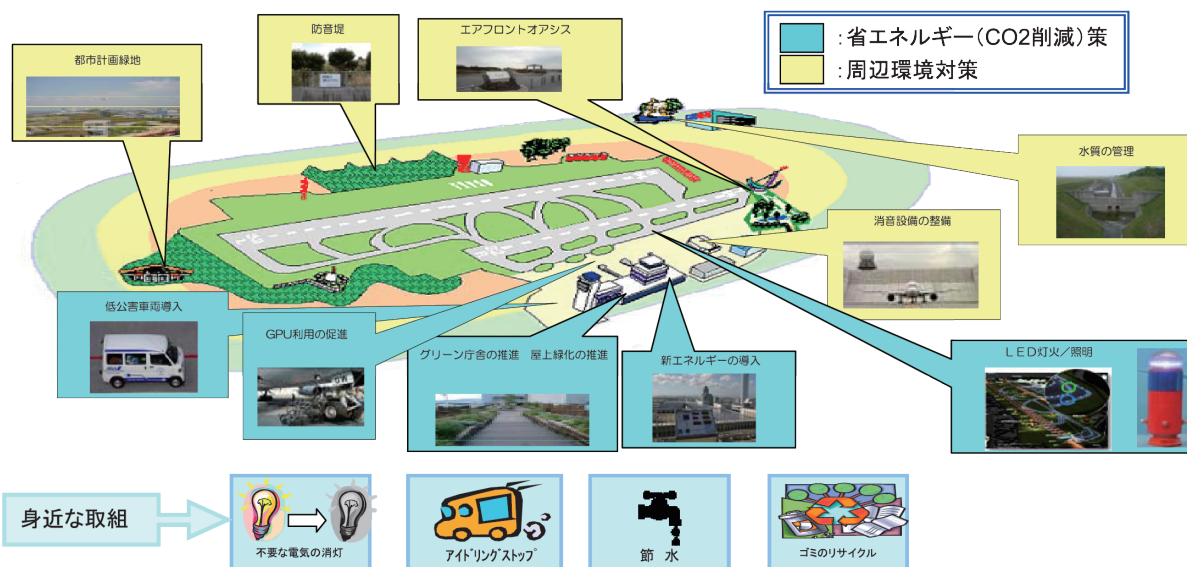
- エコエアポート※1（GPU※2使用促進、エコカー導入、アイドリングストップ運動及び照明や冷暖房設備の省エネ化）を推進します。

※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ます。

※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

5 調査、予測の結果及び環境保全措置

騒音・振動

現況調査結果

環境騒音の調査結果については、各地点の調査結果を環境基準と比較すると、昼間(49～57dB)、夜間(38～50dB)であり、すべての地点で環境基準値以下となっていました。

道路交通騒音の調査結果については、各地点の調査結果は昼間(62～68dB)、夜間(55～63dB)であり、環境基準と比較すると、すべての地点で環境基準値以下となっていました。

航空機騒音(L_{den})の調査結果については、年間で46～68dBであり、環境基準を上回っている地点が見られました。

環境振動の調査結果については、各地点の調査結果を要請限度と比較すると、昼間(30未満～38dB)、夜間(30未満～34dB)であり、すべての地点で要請限度以下となっていました。

道路交通振動の調査結果については、各地点の調査結果は昼間(40～46dB)、夜間(36～41dB)であり、要請限度と比較すると、すべての地点で要請限度以下となっていました。

建設機械の稼働による影響(敷地境界)

騒音レベルは、昼間は、すべての最大地点で環境保全目標値以下となりました。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。

注) 環境保全目標：敷地境界については、騒音規制法に基づく「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」があるため、当該規制基準を設定。

凡 例			
▲ 最大地点	単位：dB		
昼間	予測年次	建設機械	規制基準
夜間	予測年次	建設機械	(規制基準)

振動レベルは、昼間は、すべての最大地点で環境保全目標値以下となりました。夜間についても環境保全目標値より30dB近く低い結果となりました。

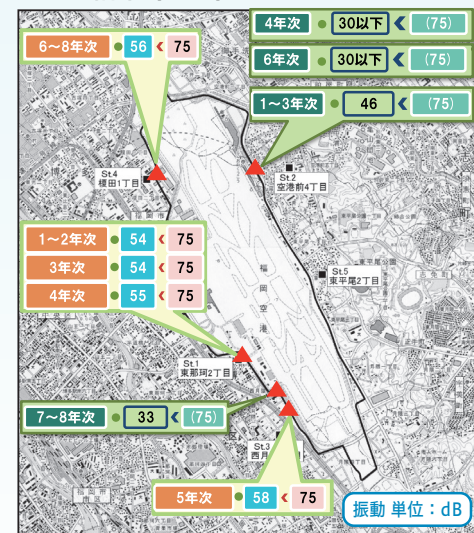
注) 環境保全目標：敷地境界については、振動規制法に基づく「特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準」があるため、当該規制基準を設定。

凡 例			
▲ 最大地点	単位：dB		
昼間	予測年次	建設機械	規制基準
夜間	予測年次	建設機械	(規制基準)

▼予測結果(騒音)



▼予測結果(振動)





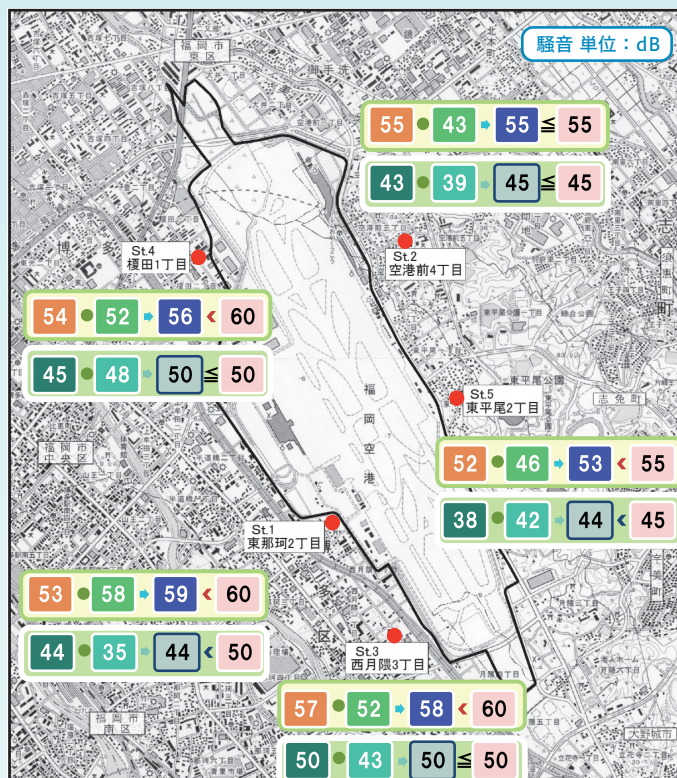
建設機械の稼働による影響（予測地点）

騒音レベルは、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。

注) 環境保全目標：騒音規制法に基づく「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」は、敷地境界以遠には適用できない。よって、環境基本法に基づく「騒音に係る環境基準」（一般地域）を設定。

凡 例					単位：dB
● 予測地点					
昼間	現況	建設機械	合成値	環境基準	
夜間	現況	建設機械	合成値	環境基準	

▼予測結果（騒音）

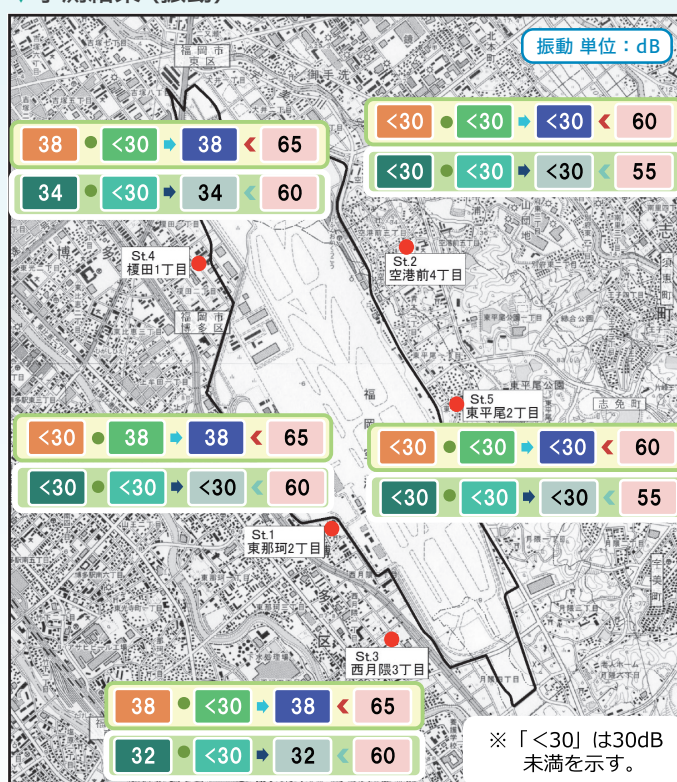


振動レベルは、すべての予測地点で昼間、夜間ともに環境保全目標値以下となりました。

注) 環境保全目標：振動規制法に基づく「特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準」は、敷地境界以遠には適用できない。その他、一般地域に適用しうる基準等として、振動規制法に基づく「特定工場等において発生する振動の規制に関する基準」があるため、この基準を設定。

凡 例					単位：dB
● 予測地点					
昼間	現況	建設機械	合成値	規制基準	
夜間	現況	建設機械	合成値	規制基準	

▼予測結果（振動）



5 調査、予測の結果及び環境保全措置

騒音・振動

資材等運搬車両の運行による影響

昼間の騒音レベルは、平日・休日のすべての予測地点で環境保全目標値以下となりました。

夜間の騒音レベルについては、資材等運搬車両のゲート使用比率を調整することで、環境保全目標値以下となりました。

注) 環境保全目標：環境基本法に基づく「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基準）を設定。

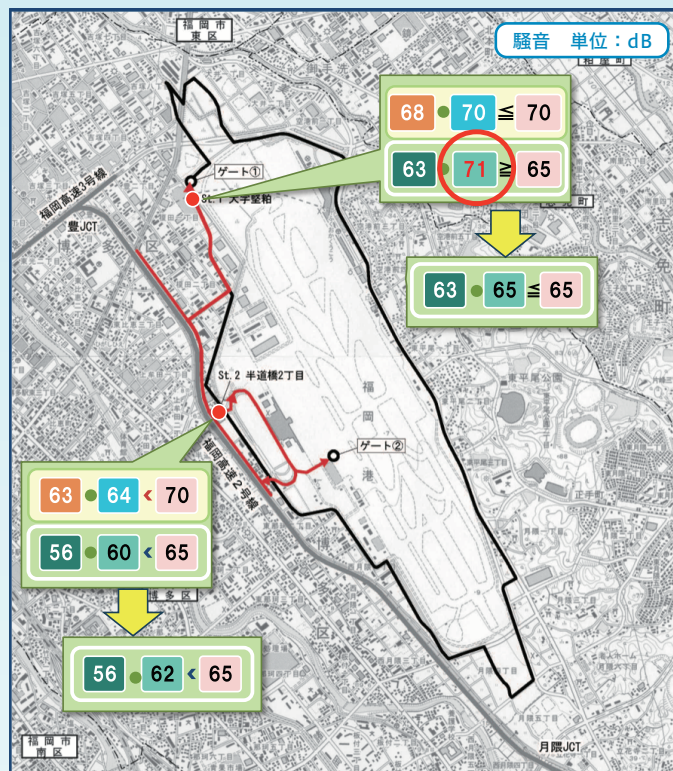
凡 例				
●	予測地点			単位：dB
昼間	現況	●	合成値	＜ 環境基準
夜間	現況	●	合成値	＜ 環境基準

振動レベルは、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。

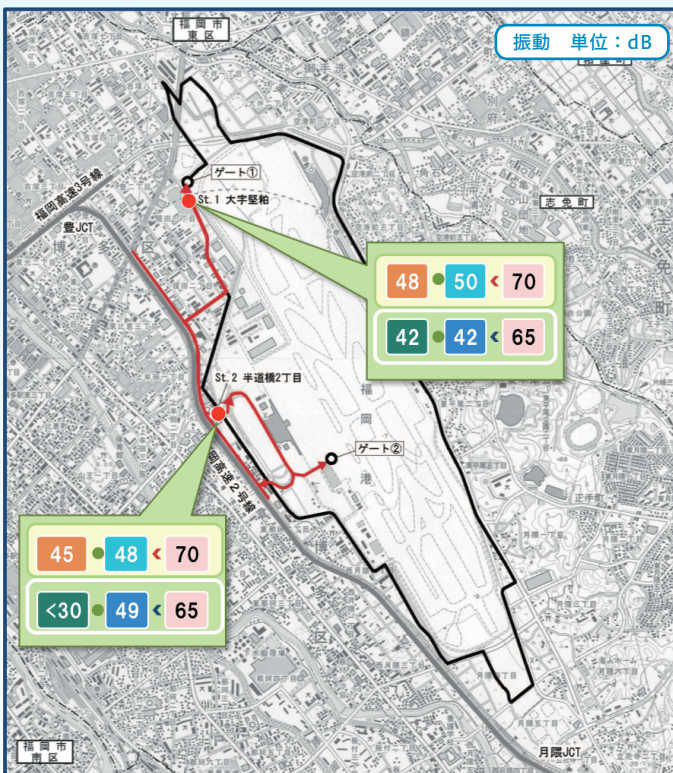
注) 環境保全目標：振動については、環境基準がないため、振動規制法に基づく「道路交通振動の要請限度」を設定。

凡 例				
●	予測地点			単位：dB
昼間	現況	●	合成値	＜ 要請限度
夜間	現況	●	合成値	＜ 要請限度

▼予測結果（騒音）



▼予測結果（振動）



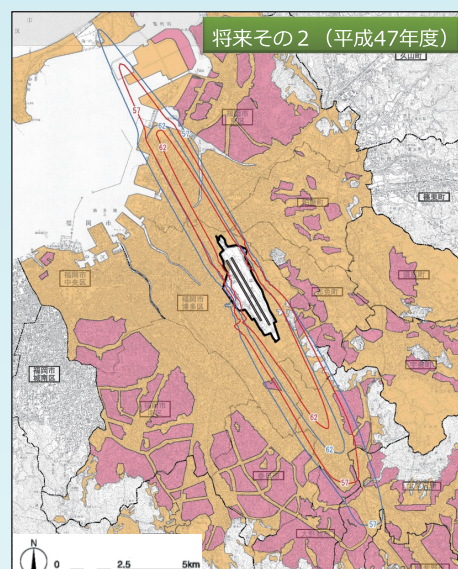
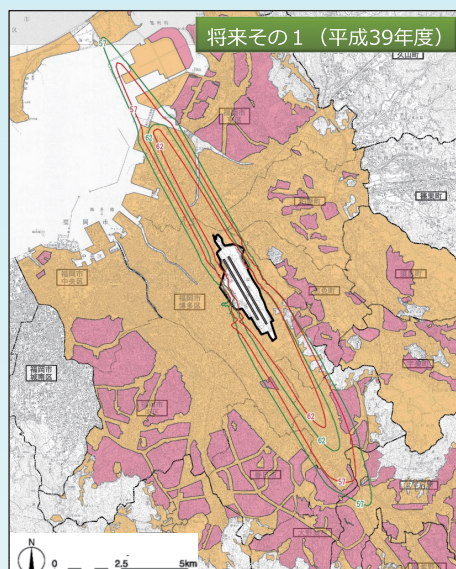


航空機の運航による影響

航空機騒音については、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。

注）環境保全目標：環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準」を設定。

- : 現況（平成24年度）民航機等＋自衛隊機等
- : 将来その1（平成39年度）民航機等＋自衛隊機等
- : 将来その2（平成47年度）民航機等＋自衛隊機等
- : I類型（環境基準 $L_{den}57$ ）
- : II類型（環境基準 $L_{den}62$ ）



環境保全措置

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。

存在・供用

- 空港利用時間の制限（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・スラストの使用制限）を継続します。
- 空港西側2箇所に防音壁を設置します（航空機の運航に係る騒音対策）（※下記参照）。
- GPUの使用を促進します。

※進入方式の高度化の導入に当たっては、進入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行います。

※防音壁の設置

防音壁の設置によって地上音を減衰させることにより保全対象施設の騒音レベルを低減することができます。

なお、当該環境保全措置の効果を踏まえた予測により、防音壁の設置に伴う減音効果が認められる結果となりました。



5 調査、予測の結果及び環境保全措置

低周波音

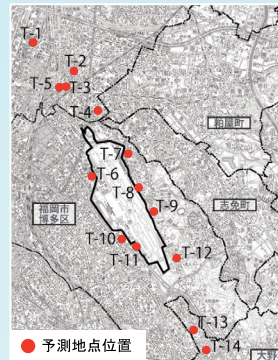
現況調査結果

1/3オクターブバンド音圧レベル※1は、約50～80dBの範囲となっていました。

G特性音圧レベル※2は、T-6地点で85.5dBと最も高く、T-7地点で74.3dBと最も低くなっていました。

※1 1/3オクターブバンド音圧レベル：低周波帯において、オクターブバンド（周波数が倍となる周波数帯域）の周波数を3分割することによる細かい周波数ごとの音圧レベル。

※2 G特性音圧レベル：生理的影響を評価するため、20ヘルツ以下の周波数音を人の感覚に基づいて補正した値で、知覚されない領域の音圧レベル。



航空機の運航による影響

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）及び将来その2（平成47年度）とも約50～80dBとなりました。

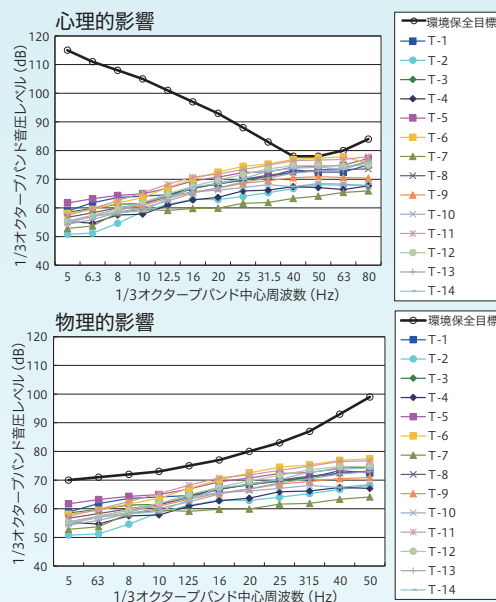
G特性音圧レベルは、将来その1（平成39年度）が74.1～84.7dB、将来その2（平成47年度）が74.4～85.5dBとなりました。

低周波音に対する環境基準は設定されていませんが、種々の低周波音の影響に関する調査研究が実施されており、これらにより示される心理的影響、生理的影響及び物理的影響に係る参照値を環境保全目標とした結果、いずれも環境保全目標値以下となりました。

注）環境保全目標：環境基準がないため、「低周波音の影響に関する調査研究等による参照値」により設定。

▼予測結果（将来その2（平成47年度））

地点名	G特性
環境保全目標	95
T-1	81.6
T-2	76.9
T-3	81.3
T-4	77.1
T-5	83.7
T-6	85.5
T-7	74.4
T-8	81.5
T-9	80.0
T-10	79.6
T-11	85.0
T-12	82.7
T-13	79.9
T-14	81.5



環境保全措置

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・スラストの使用制限）を継続します。

水質

現況調査結果

濁り状況の指標である浮遊物質（SS）は、四季の調査では1～30mg/Lで、環境基準が設定されている宇美川（C類型：50mg/L以下）及び御笠川（D類型：100mg/L以下）では、環境基準値以下となっていました。

降雨時の結果は、1回目調査では9～440mg/L、2回目調査では5～110mg/L、3回目調査では3～87mg/Lであり、3回の調査において、濃度の変動が見られました。

防除雪氷剤使用時の水質調査結果は、生物化学的酸素要求量（BOD）は1.2～18.5mg/Lでした。

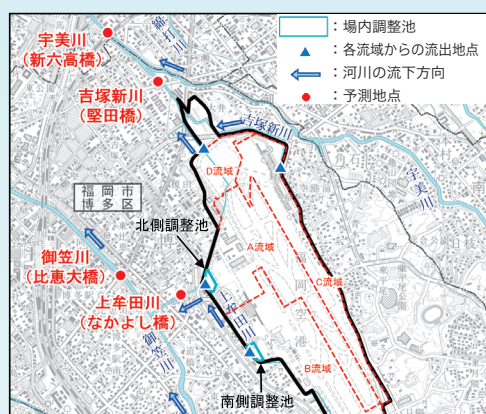
環境基準（BOD）が設定されている宇美川（C類型：5mg/L以下）及び御笠川（D類型：8mg/L以下）では、環境基準値以下となっていました。

工事の実施による影響

工事6年次の宇美川(新六高橋)では、環境保全目標値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。

▼予測位置



▼工事中の水の濁り（SS）の評価結果

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		
2年次	上牟田川(なかよし橋)	A, B	27	22	4~36	○	100
	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	38	21	9~40	○	50
	宇美川(新六高橋)	C, D	180	178	46~410	(×)	(C類型)
8年次	上牟田川(なかよし橋)	A, B	24	22	4~36	○	100
	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。

飛行場の施設の供用による影響

すべての予測地点において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水の汚れ（BOD）の評価結果

予測地点		BOD濃度 (mg/L)			環境保全目標 (mg/L)
河川名	地点名	現況	予測値		
			平成39年度	平成47年度	
上牟田川 (御笠川へ流入)	なかよし橋	1.6	1.9	2.0	8 (D類型)
吉塚新川 (宇美川へ流入)	堅田橋	2.9	4.5	5.0	5 (C類型)
御笠川	比恵大橋	1.2	1.2	1.2	8 (D類型)
宇美川	新六高橋	1.7	2.0	2.0	5 (C類型)

注) 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。

環境保全措置

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、場内調整池にて、濁水中の浮遊物質を極力沈降させたうえで放流します。
- 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を低減させる）。

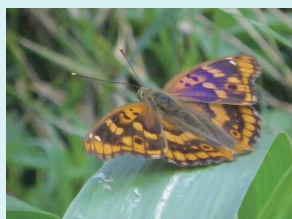
5 調査、予測の結果及び環境保全措置

動物

現況調査結果

現地調査の結果、哺乳類7種、鳥類70種、両生類3種、爬虫類5種、昆虫類449種、魚類42種、底生動物125種を確認しました。

上記で確認した種から、予測対象種として、福岡県のレッドデータブック等に該当する重要な種として、陸生動物23種、水生動物15種を選定しました。



コムラサキ



ドジョウ



アマサギ



ミサゴ



マルタニシ

工事の実施による影響

工事による水の濁りの影響は、現況（平均値）からの濃度増加は少なく、現況の変動の範囲内であること、また、降雨時の水の濁りは一時的なものであり、水生動物の生息環境を大きく攪乱するものではないことから、水生動物への影響は小さいと予測しました。

工事による生息環境の減少の影響は、工事による環境の改変はほとんどないことから、水生動物への影響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影響

飛行場の存在による生息環境の減少の影響は、現在の敷地内の環境と比べ環境改変はほとんどないことから、陸生動物及び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。

飛行場の施設の供用による水の汚れの影響は、現況と同程度、もしくは現況からの濃度増加は少ないこと、また、降雨時の水の汚れは一時的なものであり、水生動物の生息環境を大きく攪乱するものではないことから、水生動物への影響は小さいと予測しました。



動物

航空機との衝突（バードストライク）の影響

航空機の運航による航空機との衝突（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は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。

環境保全措置

工事中

- 生息環境の保全の観点より、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、場内調整池にて、濁水中の浮遊物質を極力沈降させたうえで放流します。
- 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

- バードパトロールを継続し、鳥衝突防止に努めます。
- 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を低減させる）。

植物

現況調査結果

現地調査の結果、植物は、陸生植物646種、水生植物229種、植生は、アメリカスズメノヒエ群落など陸生植生46群落、ヨシ群落など水生植生14群落を確認しました。

上記で確認した種から、予測対象種として、福岡県のレッドデータブック等に該当する重要な種として、陸生植物3種、水生植物7種を選定しました。

工事の実施による影響

工事による水の濁りの影響は、現況（平均値）からの濃度増加は少なく、現況の変動の範囲内であること、また、降雨時の水の濁りは一時的なものであり、水生植物の生育環境を大きく攪乱するものではないことから、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。

工事による生育環境の減少の影響は、工事による環境の改変はほとんどないことから、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。



ミズマツバ



カワヂシャ

5 調査、予測の結果及び環境保全措置

植物

飛行場の施設の存在及び供用による影響

飛行場の存在による生育環境の減少の影響は、現在の敷地内の環境と比べ環境改変はほとんどないこと、また、改変区域内で確認された2種（カワヂシャ、ヒメコウガイゼキショウ）については、改変区域外でも多数確認されており、周辺に分布する同種の生育地からの種子の供給が期待されることから、陸生植物及び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。

飛行場の施設の供用による水の汚れの影響は、現況と同程度、もしくは現況からの濃度増加は少ないこと、また、降雨時の水の汚れは一時的なものであり、水生植物の生育環境を大きく攪乱するものではないことから、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。

環境保全措置

工事中

- 生育環境の保全の観点より、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、場内調整池にて、濁水中の浮遊物質を極力沈降させたとえで放流します。
- 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を低減させる）。

生態系

現況調査結果

調査地域の植生図から、陸域生態系を「平野の都市内耕作地・草地」「丘陵地の二次林・公園」「湿生草地」「ため池・たまり」「平野の市街地」の5環境類型区分、水域生態系を「都市内河川」の1環境類型区分に区分しました。

陸域生態系の予測対象種として、上位性はハヤブサ、典型性はヒバリ、ムクドリ、ドバト、カラス類（ハシボソガラス、ハシブトガラス）を選定しました。

水域生態系の予測対象種として、上位性はサギ類（ダイサギ、コサギ、アオサギ）、典型性はギンブナ、ヌマガエルを選定しました。



ハヤブサ



ムクドリ



ギンブナ



生態系

工事の実施による影響

●陸域生態系

予測対象種の餌場・生息場の減少は小さく、夜間工事での照明等の影響による生息環境の変化は小さいことから、陸域生態系への影響は極めて小さい、または小さいと予測しました。

●水域生態系

予測対象種の餌場・生息場の減少は小さく、夜間工事での照明等の影響及び水の濁りの影響による生息環境の変化は小さいことから、水域生態系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影響

●陸域生態系

予測対象種は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から、陸域生態系への影響は極めて小さいと予測しました。

●水域生態系

予測対象種の水の汚れの影響による生息環境の変化は小さいことから、水域生態系への影響は小さいと予測しました。

環境保全措置

工事中

- 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、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。
- 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を低減させる）。

5 調査、予測の結果及び環境保全措置

景 観

現況調査結果

右図に示す主要な眺望点3地点から、写真撮影を行うことにより、眺望景観の状況を把握しました。

▼調査・予測位置



飛行場の施設の存在及び供用による影響

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。

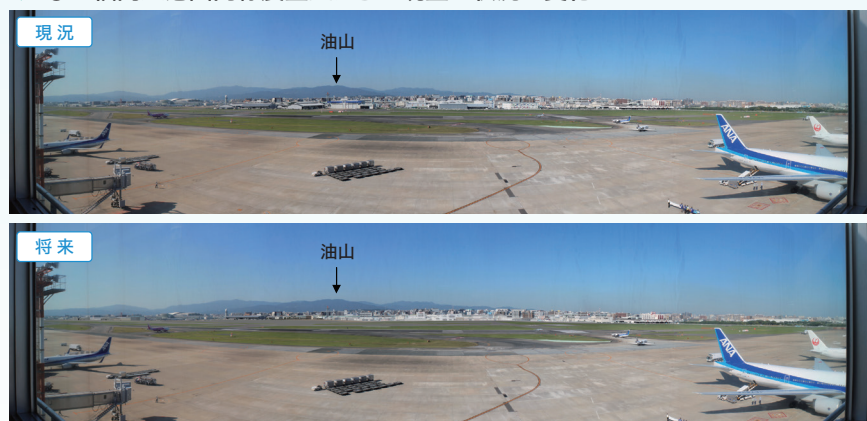
▼ ●1 東平尾公園（アクション福岡）からの眺望の状況の変化



▼ ●2 福岡空港国際線送迎デッキからの眺望の状況の変化



▼ ●3 福岡空港国内線展望室からの眺望の状況の変化



環境保全措置

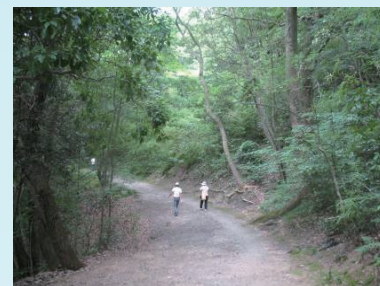
存在・供用

- 景観保全の観点から、不要な改変を避け、改変面積を極力抑えます。



人と自然との触れ合いの活動の場

▼利用状況（東平尾公園の例）



現況調査結果

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布又は利用環境について把握しました。

飛行場の施設の存在及び供用による影響

主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、位置・利用・誘致の条件から「下臼井緑地」、「東平尾公園」を選定し、予測しました。

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の程度は無く、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。

環境保全措置

存在・供用

- 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

現況調査結果

文献調査等により、一般廃棄物、産業廃棄物等の処理施設・処理状況等を把握しました。

造成等の施工による一時的な影響に係る建設工事に伴う副産物

予測の結果、アスファルト・コンクリート塊は約87,500m³、鋼材は約4,350t、建設発生土は約312,000m³、型枠は約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2010」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。

▼建設副産物（産業廃棄物）の予測結果

種 類	予測発生量
アスファルト・コンクリート塊	87,500m ³
鋼材	4,350t
建設発生土	312,000m ³
型枠	10,600m ²

環境保全措置

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、中間処理施設で破砕処理等を行い、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、木製型枠の使用を抑制します。

5 調査、予測の結果及び環境保全措置

温室効果ガス等

現況調査結果

航空機の運航による燃料消費量、飛行場の施設の供用による燃料消費量、空港施設の電力使用量、車両の走行による燃料消費量を把握しました。

航空機の運航及び飛行場の施設の供用

温室効果ガスの排出量は、現況約31万tCO₂/年に対し、将来その1(平成39年度)約37万tCO₂/年で、約6万tCO₂/年の増加、将来その2(平成47年度)は約40万tCO₂/年で、約9万tCO₂/年の増加と予測しました。

項 目	温室効果ガスの排出量 (tCO ₂)			増加分 (tCO ₂)	
	現況	将来その1 (平成39年度)	将来その2 (平成47年度)	将来その1 (平成39年度)	将来その2 (平成47年度)
航空機の運航	255,874.7	313,283.8	341,853.1	57,409.1	85,978.5
空港施設の燃料消費	844.7	2,156.4	2,156.4	1,311.8	1,311.8
空港施設の電力使用	40,096.3	40,096.3	40,096.3	0.0	0.0
サービス車両の走行	2,877.1	3,031.4	3,122.1	154.3	245.0
サービス車両のアイドリング	3,682.0	4,600.5	5,066.0	918.5	1,384.0
飛行場関連車両の走行	3,685.7	4,361.0	4,772.1	675.4	1,086.4
合 計	307,060.5	367,529.5	397,066.1	60,469.0	90,005.7

環境保全措置

存在・供用

- エコエアポートを推進します(GPUの使用促進、車両のエコカー化、各施設の照明や冷暖房設備の省エネ化)。

● 環境監視地点

※参考情報として情報提供する地点

- 福岡県による測定地点
- 福岡市による測定地点

7 総合評価

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、環境保全のための方策を講じることにより、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。

準備書の縦覧場所

- | | | |
|-------------------------------------|----------------|----------------------------|
| ●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 | ●福岡市役所情報プラザ | ●太宰府市役所生活環境課 |
| ●国土交通省九州地方整備局
博多港湾・空港整備事務所総務課 | ●福岡市東区役所企画振興課 | ●那珂川町役場環境課 |
| ●国土交通省大阪航空局空港部空港企画調整課 | ●福岡市博多区役所市民相談室 | ●志免町役場生活環境課 |
| ●国土交通省大阪航空局福岡空港事務所総務課 | ●福岡市南区役所市民相談室 | ●粕屋町役場道路環境整備課 |
| ●福岡県庁県民情報センター | ●筑紫野市役所環境課 | ●福岡市立空港周辺共同利用会館
(全17会館) |
| | ●春日市役所環境課 | |
| | ●大野城市役所環境課 | |

※環境影響評価準備書は、下記アドレスのホームページより閲覧することができます。

福岡空港プロジェクトホームページ：<http://www.pa.qsr.mlit.go.jp/fap/>

準備書の縦覧期間及び時間

平成26年11月7日(金)から12月6日(土)まで 午前9時から午後4時30分まで
(福岡市立空港周辺共同利用会館は月曜日を除き、それ以外の縦覧の場所は土曜日、日曜日、祝日を除く。)

説明会の実施

本準備書に関する説明会を以下の日程で行います。

- | | | |
|-----------------|---------|--------------------|
| ●平成26年11月14日(金) | 午後7時から | 志免町立町民センター視聴覚室 |
| ●平成26年11月15日(土) | 午前10時から | 粕屋町福祉センター大広間 |
| ●平成26年11月25日(火) | 午後7時から | 那珂川町中央公民館講堂 |
| ●平成26年11月27日(木) | 午後7時から | 福岡市立博多市民センター大ホール |
| ●平成26年11月28日(金) | 午後7時から | 春日市ふれあい文化センター中研修室 |
| ●平成26年11月29日(土) | 午前10時から | 福岡市立南市民センター視聴覚室 |
| ●平成26年11月29日(土) | 午後7時から | 大野城まどかぴあ小ホール |
| ●平成26年11月30日(日) | 午前10時から | 福岡リーセントホテル舞鶴 |
| ●平成26年11月30日(日) | 午後7時から | 福岡市役所講堂 |
| ●平成26年12月5日(金) | 午後7時から | 筑紫野市生涯学習センター視聴覚室 |
| ●平成26年12月6日(土) | 午後2時から | 太宰府市いきいき情報センター多目的室 |

意見の提出方法

●意見書の提出

準備書について環境の保全の見地から意見がある方は、どんなでも意見を提出することができます。

●意見書の提出期限

平成26年12月20日(土)まで

●意見書の提出先

- 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 福岡県福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号
福岡第二合同庁舎
電話：092-418-3374 FAX：092-418-3060
- 国土交通省大阪航空局空港部空港企画調整課
〒540-8559 大阪府大阪市中央区大手前4丁目1番76号
大阪合同庁舎第四号館
電話：06-6949-6469 FAX：06-6949-6218

●意見書の提出方法

所定の様式に記述いただき、持参、郵送、FAXのいずれかの方法でご提出ください。ただし、持参、FAXの場合は12月20日の午後4時30分まで、郵送の場合は12月20日の消印まで有効とします。様式は、福岡空港プロジェクトホームページからダウンロードしていただくか、縦覧場所に設置していますのでご利用下さい。また、説明会開催時に会場でもお配りいたします。

●意見書の提出に必要な記載事項

- ①意見書を提出しようとする方の氏名及び住所(法人その他の団体にあってはその名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地)
- ②意見書の提出の対象である準備書の名称
福岡空港滑走路増設事業に係る環境影響評価準備書
- ③準備書についての環境の保全の見地からの意見
意見は、日本語により意見の理由を含めて記載下さい。

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 大阪市中央区大手前4-1-76
大阪合同庁舎第四号館
TEL 06-6949-6469