

第4回 福岡空港滑走路増設事業環境影響評価技術検討委員会
(議事要旨)

日 時：平成27年1月27日(火) 13:30～15:00

場 所：福岡第二合同庁舎 2階 共用第2～4会議室

出席委員：

薛 孝夫 (西日本短期大学 特認教授)
田村 耕作 (日本野鳥の会 福岡 副代表)
野上 敦嗣 (北九州市立大学 国際環境工学部 教授)
松藤 康司 (福岡大学 工学部 教授)
吉久 光一 (名城大学 理工学部 教授)

<敬称略：五十音順>

議事要旨：

1. 環境影響評価に係る手続きの経過報告について

- ・これまでの環境影響評価に係る手続きの経過について事務局から報告を行った。

2. 一般意見の概要及び当該意見に対する事業者の見解について

- ・資料2「説明資料（意見の概要及び事業者の見解（案）」について、事務局より説明を行った。
- ・以下の質疑及び助言がなされ、内容の了解がなされた。

【全般】

委員：71通の意見書の提出があつて1通にいくつもの意見があるという理解でよいか。意見毎に何人から集まった意見なのか分かるように示すことで意見毎の重みがわかるようにしておくとのよいのでは。

事務局：71通の意見書における、意見の総数は179件であつた。

(委員会終了後、再度確認したところ、総数は186件であつた。)

委員：71通とは71人が意見したということか。通数より個人・団体数を示したほうがよいのではないか。例えば、71通(個人、団体を区別)の意見書が届き、その中に179件の意見があり、それを60の意見に統合整理したという経緯が分かるように示すとよい。

事務局：意見書の提出者数、意見数、それぞれの意見の提出数が分かるように記載する。

委員：知事及び市町村長宛への意見と見解の送付に当たっては、事業者が要約した意見だけでなく、生の意見も合わせて送付しておいたほうがよい。

事務局：生の意見も送付する。

【意見概要・見解（案）について】

■意見 NO.3

委員：エンジン試運転について配慮すると記載されているが、深夜に実施しないか場所を変

えるとか具体的な配慮の方針はあるか。前向きにちゃんとします、だけではなく、方向性が分かるようにしておくのと丁寧かと思う。

事務局：「実施回数を抑える」など、事業者と調整しているところである。福岡空港でなければ実施できないものについては、福岡空港で実施する必要があるが、それ以外のものについては、福岡空港以外で実施できないか調整している。

■意見 NO. 9

委員：「22時～24時の時間帯を見込んでいる」とあるが、意見 NO. 22 との違いはどうか。

事務局：ここに示しているのは、緊急の離着陸についてであり、これは、予測に見込んでいる。意見 NO. 22 で言われているのは、定期便についてであり、この遅延便については、予測に見込んでいない。

■意見 NO. 11

委員：GPUについて現状の利用率と目標はどの程度か。60%以上は無理とする理由は何か。コスト面か、運航面か。平成 47 年度でも GPU を整備しない場所も残るといふことか。「推進する」と記載されているが、すべてのスポットで GPU を整備はしないのか。

事務局：現状はおおむね 50%程度、将来は 60%とする目標。GPU が設置されていないスポットがある。オープンスポットは、固定スポットに比べ、便数が少ないこともあり、GPU が設置されていない。できるだけ、整備を推進していく。

■意見 NO. 12, 13

委員：Lden が一般の人にはわからないようである。見解書としてはこれでよいが、準備書の用語集に、Lden とピークレベルの関係を記載できればよいと思うがいかがか。典型的な 1 日の飛行機数、高度、機種を仮定して説明するとわかりやすい。

事務局：ある航空機の飛行を想定した例示は可能であると考える。

■意見 NO. 21

委員：「低騒音化が進むことが想定される」は「進むことが期待される」という表現ではどうか。グラフでは 1950 年から 1990 年くらいまでは減少傾向だが、それ以降は横ばいである。1 機の航空機が何年くらい供用されるのかなどは、用語集などに記載しておいてもよいか。

事務局：航空会社にもよるが、現状で旧型の航空機を使用している場合もあり、年数がたてば旧型は退役して新型に代わると想定される。

■意見 NO. 22

委員：APU については、予測に反映しているか。

事務局：予測に反映している。

委員：22 時以降の到着が現状発生していることについて、22 時以降の到着回数、全体の割合、

原因の分析を示していけば、理解が得られるのではないか。

事務局：到着の遅延には様々な要因がある。現在、遅延原因の分析中で、結果を踏まえて対策を検討する。

■意見 NO. 25

委員：リバース・スラストの制限について、「現時点において困難」と記載されているが、現時点とは現在か増設供用後か、いつを指しているか。増設しても、混雑している時間帯は効果がないということか。増設の意味は。着陸ばかりになる時間帯より前であれば、リバース・スラスト実施の可能性は出てくるのか。見解において、この辺の理由を交えてもう少しやさしく記載されるとよい。

事務局：19時以降は到着便の割合が高くなるが、2本の滑走路であっても、同時着陸はできないことから、到着が連続する場合、処理できる便数は滑走路1本の場合と変わらないため、リバース・スラストの制限は困難という意味である。

以上