

第 76 回佐賀県環境影響評価審査会概要

日 時：令和 5 年 9 月 5 日（金）14：30～16：15

場 所：佐賀県庁新館 大会議室

出席者：（委 員）穴井会長、伊藤委員、岩尾委員、ナルモン委員、鶴野委員、折田委員、
猿渡委員、染谷委員、鶴田委員、徳田委員、中村委員、森松委員、山口委員
（事務局）環境課：宮地課長、成富副課長、瀧上副課長、松井係長、森技師
（事業者）佐賀県地域交流部空港課
佐賀空港事務所

○議題 1 「佐賀空港滑走路延長事業計画段階環境配慮書」について

（1）環境影響評価手続の説明

- ・事務局から資料 1 により、環境影響評価手続の流れについて説明を行った。

（2）準備書内容等の説明

- ・事業者から資料 2 により、説明を行った。
- ・質疑応答の概要は次のとおり

【事業の概要】

- （委 員）現在佐賀空港は、管制官ではなく管制情報官がいる空港であり、トラフィックパターンではないと認識しているが間違いないか。もし滑走路延長ができた場合は、運航方式の変更やオスプレイが運航を始めることによる運航方式の変更もあると考えているが、管制官が常駐する空港に変わるのか。また、トラフィックパターンで着陸する着陸方式の変更が想定されるのか。
- （事 業 者）佐賀空港は運航情報官がいるが、管制官がいる空港となるよう国土交通省と協議をしている。また、滑走路延長をすることによって飛行ルートが大きく変わることないと考えている。
- （委 員）トラフィックパターンは、滑走路の両側に四角のルートを作ることであり、もし建設されるのであれば、騒音の測定場所について検討が必要であると感じている。
- （委 員）配慮書 2-3 に記載されている事業の目的で、滑走路 2500m に延長すると経験豊富なパイロットでなくとも、離発着ができると記載があるが、2000m の場合は各航空会社の内規や決まり、ライセンスの種類などにより離発着できない実情があるのか。また滑走路延長事業を行うことで、例えば東南アジアやタイ、フィリピンなどの航空会社が 2500m ならば離発着できることなど、もう少し具体的に滑走路延長事業を行う理由や根拠を示した方がよい。
- （事 業 者）例えば中国や台湾などでは 2000m の滑走路は特殊空港とされており、離着陸する際は、特別な経験豊富なパイロットで対応していると聞いている。また、会社によっても 2000m の滑走路には就航しない実情がある。そのような背景から、滑走路を 2500m にすることで東アジアからの便が離着陸しやすくなることや機体等の大型化ができるため、タイやシンガポールなど東南アジアからの就航が可能になると見込んで

いる。

- (委員) 例えば、エアバスやボーイングなどの機種別で現状の 2000m だと離発着ができないなどの実情があるのか。
- (事業者) 例として、エアバスに A330 という大きな機体があるが、現在の佐賀空港では、航空機が転回できないため就航できない。滑走路の延長と着陸後に飛行機が転回するところを整備することで、佐賀空港に大型の機体が就航できるようになる。
- (委員) 滑走路延長し大型機が離発着できるようになった場合、飛行機から乗客が乗り降りする際の取り付け誘導路について規格などの決まりがあるのか。
- (事業者) 取り付け誘導路に関しても規格があり、現在佐賀空港も規格に沿っている。
- (委員) 滑走路を 2500m にすることで、どのような機体やアジアの地域から就航が可能になるなど、事業を実施するメリットなど詳しい内容を記載した方がよい。また、防衛省が佐賀空港を利用することになると思うが、滑走路が 2000m から 2500m になることで、自衛隊が利用することができる機種が増えることはあるのか。
- (事業者) 今回の滑走路延長事業に関しては、民間空港としての発展が大前提であり、滑走路延長事業に伴う自衛隊が利用することができる機体の変更となるかについて情報は持っていない。
- (委員) 自衛隊が共用するので、滑走路が 2000m から 2500m に延長されたことによって、自衛隊が離着陸できる機体の変更があるか把握するべきではないか。
- (事業者) 滑走路延長と自衛隊による佐賀空港の共用に関しては関連性がない。自衛隊は 2000m の佐賀空港を使用するものであり、滑走路延長を視野に入れていて自衛隊が利用するものと認識していない。
- (委員) 自衛隊がどのような機体を今後利用するのか把握しておくべきである。オスプレイは滑走路が 1500m くらいあれば飛べるので、現在 2000m の佐賀空港を使用することで進んでいると思うが、2500m になることで更に大きい機種が離発着できると考えられることから、空港の管理者としてきちんと整理するべきである。
- (事業者) 現在、防衛省から示されているのは、オスプレイが 17 機とヘリコプターも合わせて 60 機である。この運用については、2000m の滑走路で離発着できるものである。例えば、熊本の震災の際は、C-1 輸送機や C-2 輸送機も現在の 2000m の滑走路で、離発着できた実績がある。
- (委員) 将来、民間機に限らず自衛隊機がどのくらい来ることを見込んだ上で環境アセス手続をするべきであるとの意見である。今回の説明では、どのくらい需要が増えること想定した上で、アセスメントを実施するという点が一切説明されていないにもかかわらず、重大な環境影響は回避できるとの結論であり、委員も懐疑的な考えを持たれている。民間機及び自衛隊機の需要予測を見込んだ上で、どのように環境アセスするか考えを事業者として示した方がよい。
- (事業者) 頂いた意見を受け止め、きちんと説明できるよう対応する。
- (委員) 平成 10 年に、佐賀空港が開港されたとのことであるが、当時から滑走路は 2500m を想定して計画されていたと思うが、2000m になった経緯があれば教えていただきたい。例えば当時 2000m に変更になった要因が、環境への影響を踏まえた縮小の場合、その点を踏まえた上で議論していく必要があると考えている。
- (事業者) ご指摘の通り、当時滑走路の長さは 2500m で考えていた。2000m になった経緯として

は、当時関西空港、成田空港、羽田空港において新たに大きな予算が必要となり、佐賀空港への予算の配分が満足いくものではなかったことから、現在の 2000m の滑走路で開港した。

(委員) 平成 10 年の開港時は、環境アセスメントをしていたのか。

(事業者) 環境影響評価法が施行されたのが平成 12 年であり、当時はアセスメントを実施していない。

(委員) 本配慮書で示されている案 1 のとおり滑走路が延長されれば、当時予定していた計画と同じになるという認識で間違いはないか。

(事業者) そのとおりである。

(委員) 運用時間が 6:30 から 24:00 と書いているが、以前早朝に貨物便を運航していたと思うが、今後 24 時間空港になることはあるのか。

(事業者) 以前は、時間を延長し夜間貨物便を運航していたが、今のところ貨物便がないので、現在の運用時間となっている。今後佐賀空港で夜間貨物便を運用することとなれば、運用時間を延ばすことは有り得る。

【計画段階配慮事項の選定】

(委員) 滑走路の長さが 2500m になったことにより、事業による大気汚染物質の排出量の最大値を予測し、結果が基準を満たすかどうかについての記載がない。現状が基準以下のため、2500m に延長されることによる影響はないと見受けられるが、量的な話をした方が説得力はある。また、温室効果ガス CO₂ が環境配慮事項となっているにもかかわらず、窒素酸化物が選定されていないことに違和感がある。

(委員) 配慮事項の選定は、あくまで配慮書としてのものであり、今後の方法書以降の手続きで自ずと選定されますということであれば、事業者からそのようなご説明をいただければと考えている。

(事業者) 今回の配慮書では、重大な影響を及ぼすものを第一として選定しているが、頂いた意見を踏まえ方法書以降で検討する。

(委員) 案 2 で、進入灯台を建てるとの説明があったが、灯台を建てる場合、陸側からアクセスして設置するのか、海側からアクセスして設置するのかで、今後の環境アセスメントで考慮する事項が変わってくると考えられるが、工事の手法としてはどちらを想定しているのか。

(事業者) 案 2 の進入灯台に関しては、現在台船で工事することを考えている。

(委員) 動物、植物、生態系について、造成等の施工による一時的な影響について選定されていない理由はなぜか。

(事業者) 重大な影響を及ぼすものを第一として選定しているが、頂いた意見を踏まえ、方法書以降で検討する。

(委員) 選定しない理由として、濁水の発生について言及されているが、造成等の施工による直接的な改変もありうると思うので、方法書以降で選定していただきたい。

【調査、予測及び評価の結果】

- (委員) 資料2のp18の図で、航空機の騒音に係る環境基準の類型指定はなしと記載されているが、この記載の意図について説明していただきたい。
- (事業者) 類型指定は全域かかっていないので、このような記載をしている。
- (委員) 騒音の影響が及ぶ範囲に関しては、この地図から外れた柳川市の右側や白石町左側などには影響がないということか。
- (事業者) 図の航空機騒音観測地点のポイントに関しては、佐賀空港で離発着をしている飛行ルートを元に測定している。最新の飛行ルート案では、柳川と白石町の陸の上を通らないルートがある。
- (委員) 防衛省が現在公表している資料では、オスプレイの運用による騒音予測がされており、まだ運用は始まっていないが、騒音に関する影響予測の重ね合わせができる状況である。このことから、今後は累積的評価をしていくことが必要であり、今後予測及び評価することを検討されているか。
- (事業者) 本事業と防衛省の事業は別事業であるが、オスプレイは令和7年の7月に駐屯するため、累積的評価をする必要性があると考えている。また、防衛省が公表されている騒音図は把握しており、新しい情報を踏まえた予測及び評価する。
- (委員) 航空機の騒音に係る環境基準の類型指定はないものの、事業者としてはI類型相当を守るという方針であると理解でよいか。
- (事業者) 現環境を大事にしながら対応していく必要があると考える。
- (委員) 滑走路延長に伴い上昇角度が緩やかになると説明があったので、方法書の段階では、具体的な事業に関する情報などを記載するのか。
- (事業者) 方法書以降で対応したい。
- (委員) 環境影響予測に関して情報が少ないので、どのように予測されているか分からない。案1の方が水質に対する影響を及ぼすおそれのある範囲が小さいと記載されているが、具体的にどのように予測及び評価されたのか。
- (事業者) 案1については、東門のみからの排水を想定しているが、案2については東側と西側それぞれから排水することから、場所的に増えている。また、案2に関しては、干潟の方に排水することや進入灯台の工事による影響を勘案して、案1の方が影響は小さいと評価した。
- (委員) 面積的評価であるか。
- (事業者) 面積的評価と工事の場所的な評価である。
- (委員) 工事によって排出される汚濁負荷量が、2つの案において同じ汚れの量が排出されるかどうかが必要な情報であり、仮に同じ汚れ量が両案で発生する場合、面積当たりで排出する汚濁負荷量によっては、案2の方が影響は少ないことも考えられる。面積で評価するときは、両案における負荷割合や変化する濃度のことを考え、工事又は滑走路使用の際に発生する汚れの量、排出先の面積を両方考慮した方が正確な予測及び評価ができるが、現在の情報では、どちらの案が良いか想定することができない。
- (事業者) 頂いた意見について今後検討させていただく。工事等においては水質汚濁流失防止として、沈砂池や汚濁防止装置を設置し、できるだけ影響を少なくするように配慮する。

(委員) 干潟に排出する場合は、使用している建設材料が違う所などから運ばれるものであれば、干潟に対しては別の物を投入することになるので、干潟の質の変化のことも考えていただきたい。また、河口域に近いので、必ず海のみには流れるわけではなく、潮位が上がったときには、海水が逆流することも考えられる。河口域または感潮域のことも検討した方が、地元漁協のためにも良いのではないか。

(事業者) 方法書以降で検討していく。

(委員) 説明資料 2 に水の汚れについて記載されているが、どのような物質がどのくらい排出されるのかについて記載されていない。現状でも、樋門などにどのくらいの流量や水質が流れているか分かると思うが、工事や滑走路延長に伴い現状から何%の流量が増加するかなど、数値的に予測及び評価するべきである。また、水質に関しては栄養塩がどのくらい排出されるのかについて、きちんと把握しておかなければならない。早津江川の河口域は有明海の中でも海苔の好漁場であり、仮に栄養塩を多く含む排水がある場合、赤潮が発生し海苔の色落ちを招く恐れがあるので、工事中に排水される水質に関しては、きちんと評価をするべきである。また、冬の時期は海苔の養殖があるので、時期に応じて周囲への影響の予測及び評価をしていただきたい。

(事業者) 工事中の水質による影響について、方法書以降で検討していく。

(委員) 現段階では情報が足りないと感じられるが、配慮書では一般的であるので、本審査会で委員より選定事項や調査すべき点について意見を出していただくことが重要であり、意見を踏まえ事業者にはより良い方法書を作っていただきたい。

(委員) 海苔の養殖に対する記載が配慮書について記載されていないので、きちんと予測及び評価するべきである。また、排水が流れるため、海洋生物などにどのような影響があるか調べることは、有明海にとって重要なことであり、ぜひ今後検討いただきたい。

(事業者) 佐賀空港の南には、有明海の手苔の漁場があるので、その点を踏まえた検討が必要と認識している。

(委員) 佐賀空港のバードストライクの情報の取得方法について知りたい。また、令和 4 年度の鳥類のバードストライクの種類について、半数以上がシギ・チドリ類となっているが、種名について記載されていないのはなぜか。

(事業者) パイロットからバードストライクの発生に関する情報について空港事務所に伝えられる。シギ・チドリ類の個別の種名についてのデータは取っていない。

(委員) 佐賀空港周辺は、バードストライクについて考えた方がいい空港だと考えている。空港の隣にラムサール条約の登録地である東よか干潟があり、日本で一番のシギ・チドリ類がやって来る場所である。シギ・チドリ類は、春と秋に有明海に訪れる渡り鳥であるが、この場所の干潟で餌を取り越冬地まで渡っていく。佐賀空港が滑走路延長された場合は、バードストライクの件数が増加することは間違いないと考える。シギ・チドリ類は約 79 種類が日本で確認されており、現在まとめてカウントされているが、種類によって貴重な種や保全レベルが異なり、全世界的にも数が減っている状況である。そのため、シギ・チドリ類の個別種ごとのバードストライクの

件数を把握することが必要だと考える。もし鳥の種類が分かれば、鳥の生態に合わせた防除策も考えられるので、今後方法書以降の手続で現地調査を詳しく行い、対応策を検討すべきである。衝突が夜間に増えると説明があったので、夜間防除策や飛行する高さも踏まえて検討すべきである。また有明海は日本一干満の差が大きい場所のため、鳥の動きは潮の満ち引きによって左右される。今後有明海の特徴である潮の干満差によって鳥がどのように飛行するかについて調査をした方がよい。

- (事業者) バードストライク対策をすることはとても重要であるため、有明海の干満差などの特性を踏まえた上で、調査することは検討している。また、鳥の個別種ごとのバードストライクの件数を把握するよう努めていきたい。
- (委員) バードストライクはパイロットからの報告を基に、敷地内を調査すると記載されている。このことからパイロットがバードストライクを認識できなかった場合や敷地外の発生についてはカウントされていないことになる。そのため、実際の発生件数は本配慮書で示されているデータより多いと考えるべきである。その上で、佐賀空港周辺は重要なエリアであることから、バードストライクに関しては空港敷地外の干潟域での発生や、期間を決め実態把握するなど徹底的に行うべきである。また、滑走路延長されることで、飛行機の離発着の角度が緩やかになることから、鳥類が飛んでいる高度を通る可能性が広がるため、滑走路区域外の広い範囲において調査を行わなければ実態を把握することはできないのではないかと。
- (事業者) 幅広く把握する必要があることから、方法書以降で検討していく。
- (委員) ミドリシャミセンガイ生息地やムツゴロウ生息地などの出典資料がかなり古いが、なぜこのデータを用いて評価されたのか。今後生態調査をする際に、あまりに古いデータだと参考にし難いので、情報をアップデートした上で方法書を作成するべきではないかと。
- (事業者) 根拠となるデータについては、どのデータが最新であるか専門家に確認し使用している。方法書以降で、その他活用できる資料があれば利用していく。
- (委員) 佐賀市が東よか干潟の底生動物に調査をされていた。また、バードストライクについて現在のデータを使って、干満の差や時間帯による当たる確率などが調査できると考えられる。バードストライクを減らすことは、多くの方にメリットしかないので、資料を活用し分析していただきたい。
- (委員) 生物に関しては、干潟域が消失するか否かで、案1の方が影響を及ぼす可能性は低いと評価されているが、具体的な面積などのデータがないまま、判断するのは難しいと考えている。
- (事業者) 頂いた指摘を踏まえ、方法書以降で検討していく。
- (委員) 重要な種の移動・移植をすることを検討されているようだが、具体的に移植場所や移すべき種などがあるか。
- (事業者) 今後の調査によるものであり、現時点で具体的な情報はない。
- (委員) 排水が流れていくことから、海域に関しても評価するべきである。
- (事業者) 頂いた指摘を踏まえ、方法書以降で検討していく。

(委員) 案1と案2で、案1の方は干潟の改変がない分、環境に与える影響は少ないと考えている。案1も畑地など改変するが、代替え地として水田や畑地を創ることよりも、案2で干潟を改変し、代替えの干潟を創ることの方が非常に難しく、コストもかかり有明海の状況も踏まえると、干潟を改変するべきではない。