



九州佐賀
国際空港
KYUSHU-SAGA
International AIRPORT

佐賀空港滑走路延長事業 環境影響評価準備書 の概要

令和7年10月
佐賀県

はじめに

佐賀空港は、東アジアを代表するハブ空港の中心に位置し、九州各地とのアクセスに優れているため、佐賀県や福岡県南西部をはじめ九州一円、さらには海外からも利用しやすい地理的優位性があることに加え、福岡空港の代替機能や広域災害時の対応拠点としての機能など、様々なポテンシャルを有しており、「佐賀空港がめざす将来像2024」においては、「九州佐賀国際空港をゲートウェイとして、九州がアジアの活力を取り込み、日本で最も活力のある地域になっている」と定めています。

これまで、佐賀空港に就航中の国際線運航会社からは、2,000m滑走路のため、経験豊富なパイロットで運航するなどの特別な対応が必要であることから、2,500m化への早期実現を望まれています。

2,500m化することで既存の運航会社による路線展開の自由度が増し、東南アジア諸国等との直行便の就航も可能となります。これにより、国際線の増便や新規路線の就航による更なる国際交流の促進も見込まれ、また、観光立国の推進にも寄与することから、滑走路を現在の2,000m から2,500m に延長するものです。

佐賀県では、滑走路を延長するため、環境影響評価法の規程に基づき、環境影響評価準備書(以下、「準備書」という。)をとりまとめましたので公表します。

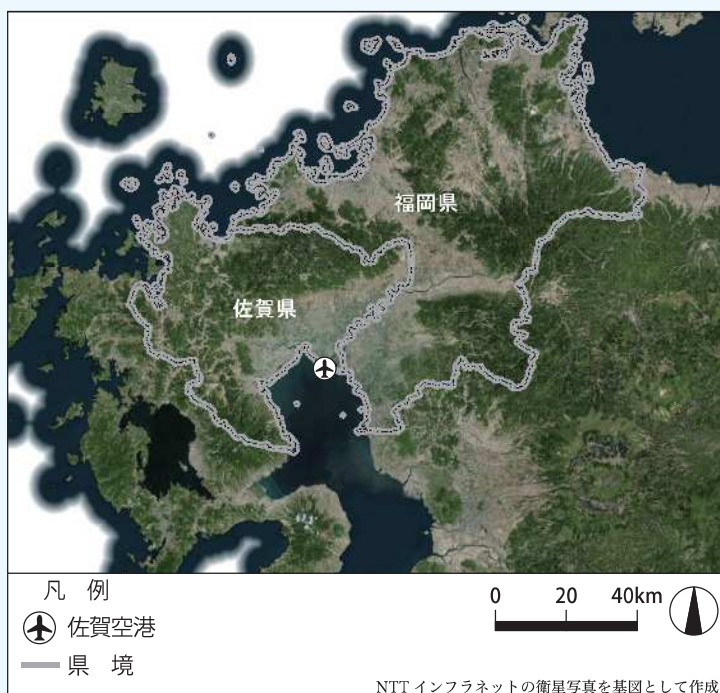
準備書とは、方法書で定めた項目・手法に基づき、事業の実施による環境への影響について、周辺環境の現地調査結果等をもとに、予測及び評価を行ったものです。今回、皆様からの意見をいただき、空港整備を実施していきます。

～参考～ 環境影響評価（環境アセスメント）とは

開発事業の内容を決めるに当たって、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、事業者自らが調査・予測・評価を行い、その結果を公表して一般の方々、地方公共団体などからの意見を聴き、それらを踏まえて環境保全の観点からよりよい事業計画を作り上げていこうという制度です。

佐賀空港の概要

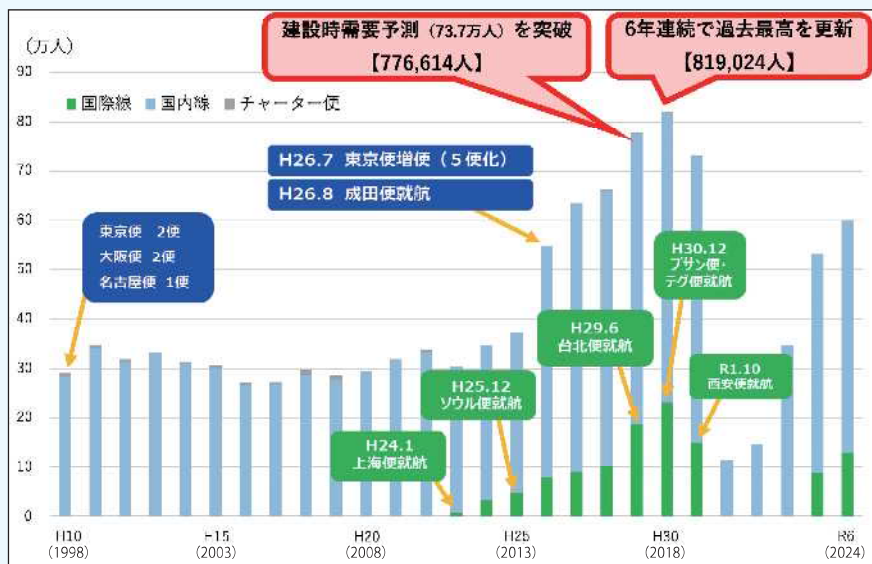
項目	内容
名称	佐賀空港 (愛称：九州佐賀国際空港)
種別	地方管理空港
設置管理者	佐賀県
位置	佐賀県佐賀市川副町
供用開始日	平成10年(1998年) 7月28日
空港面積	114.1ha
滑走路(長さ×幅)	2,000m×45m
スポット数	5スポット +小型機用4スポット
運用時間	6:30～24:00 (17.5時間)
旅客施設	旅客ターミナルビル 延床面積 13,970 m ²
駐車場	約 2,300 台
貨物施設	貨物上屋 延床面積 1,210 m ²



利用状況

旅客数は、平成10年の開港以来30万人前後で推移していました。その後、平成24年度以降、国際線の就航や国内線の増便により、利用者数は増加傾向にあり、平成30年度には過去最高となる81.9万人を記録しました。

令和元年度以降は、日韓情勢や新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大きく落ち込みました。令和4年度以降は、人流の本格的な回復に伴って利用者数は回復基調にあり、また、令和5年4月からは順次国際線が運航を再開しています。令和6年度は、国内線、国際線ともに利用者数は着実に回復しています。



旅客数の推移

事業の概要

事業者の名称	佐賀県
代表者の氏名	佐賀県知事 山口 祥義
主たる事務所の所在地	佐賀県佐賀市城内一丁目1番59号
対象事業の名称	佐賀空港滑走路延長事業
対象事業の種類	滑走路の延長を伴う飛行場及びその施設の変更の事業
対象事業の規模	延長する長さ 500m、延長後の滑走路長 2,500m
飛行場の利用を予定する航空機の種類	大型ジェット機、中型ジェット機、小型ジェット機、固定翼機、回転翼機等

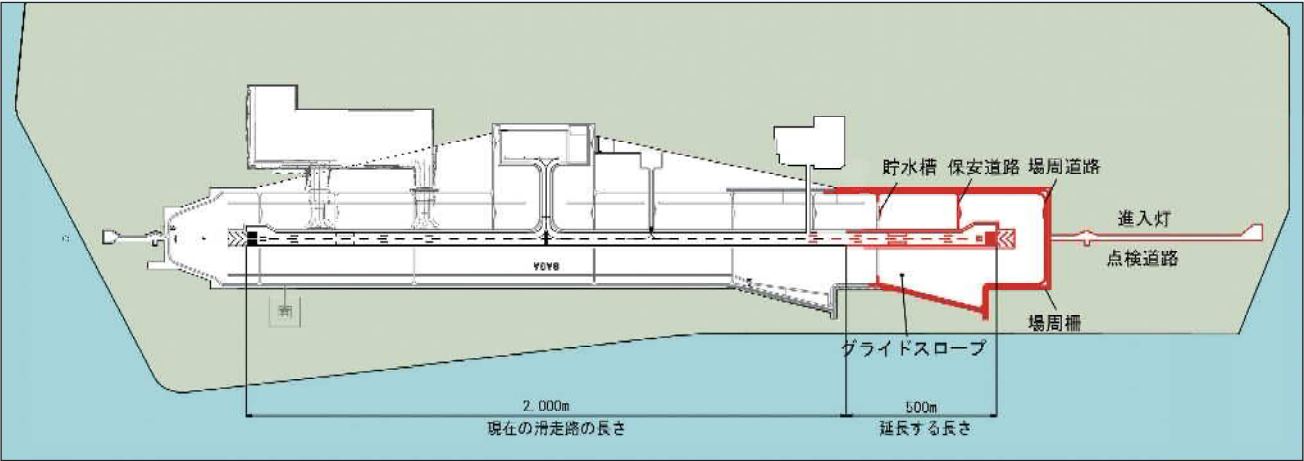


対象事業実施区域の位置

事業の概要（続き）

対象事業の概要

本事業は、滑走路の長さを現在の2,000mから2,500mに延長するものです。これに伴い必要となる着陸帯、滑走路端安全区域、場周道路、排水施設、航空灯火及び気象施設等、施設の整備を行います。



佐賀空港滑走路延長事業の計画図

航空需要予測

離着陸回数は、令和27年度には年間約3.4万回と見込んでいます。
また、令和27年度の国内・国際旅客数は年間約155万人、国内・国際貨物取扱量は年間約3.3万トンと見込んでいます。

佐賀空港の航空需要予測

項 目	実 績							将来予測
	平成 30 年度 (2018 年度)	令和元年度 (2019 年度)	令和 2 年度 (2020 年度)	令和 3 年度 (2021 年度)	令和 4 年度 (2022 年度)	令和 5 年度 (2023 年度)	令和 6 年度 (2024 年度)	令和 27 年度 (2045 年度)
年間旅客数	818,996 人	730,159 人	113,395 人	145,233 人	345,395 人	532,526 人	600,582 人	約 155 万人
年間離着陸回数	11,012 回	9,708 回	5,822 回	5,804 回	7,682 回	7,358 回	7,210 回	約 3.4 万回
年間貨物取扱量	2,182 t	859 t	421 t	763 t	503 t	404 t	398 t	約 3.3 万 t

注) 令和27年度(2045年度)予測値は、佐賀県が実施した就航見込調査(令和7年度実施)に基づき設定しています。
また、年間離着陸回数の約3.4万回は、自衛隊機1.7万回を含んでいます。

環境影響評価の項目

本事業に関わる環境影響評価の項目は、当該事業の事業特性や地域特性を踏まえ、「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		
					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	飛行場の存在	航空機の運航	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	建設作業騒音			○							
			道路交通騒音				○			●			
			航空機騒音						○				
		低周波音						●					
		振動	建設作業振動			—							
			道路交通振動				○			●			
	水環境	水質	土砂による水の濁り		○								
			水の汚れ						○				
		底質	底質							○			
	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			●	●			●	●			
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										

●

は、主務省令に基づく参考項目を示す。

○●

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。

○

印は主務省令による参考項目を基に選定した項目を示す。

●

印は他空港の環境影響評価書を参考に選定した項目を示す。

○

印は有識者の助言及び事業特性・地域特性を踏まえ選定した項目を示す。

—

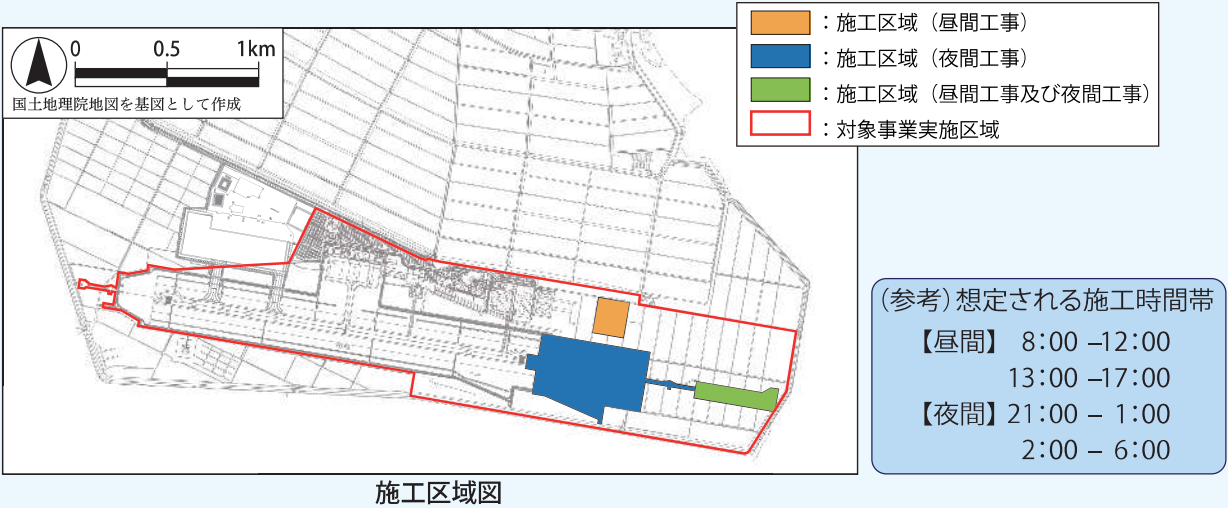
印は、主務省令に基づく参考項目のうち選定しなかった項目を示す。

備考

予測の前提：工事の実施（工事計画の概要）

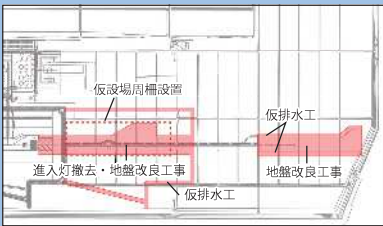
施工計画

本事業の工事は、空港を運用しながら行います。航空機の運航に影響のある範囲は、夜間の工事を想定しています。

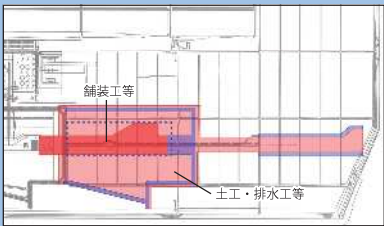


■施工順序

進入灯撤去、仮設場周柵設置、
地盤改良工事等、仮排水工



土工、排水工等、舗装工等、
施設（灯火・無線・気象等）整備工



完了



国土地理院地図を基図として作成

工事工程

工事期間は約4年を見込んでいます。

工事工程表

工事種別	1年目	2年目	3年目	4年目
用地造成				
滑走路工事				
照明工事				
無線・気象工事				
供用開始準備				

予測の前提：工事の実施（工事計画の概要）

工事の雨水排水計画

造成等の施工により、降雨時に発生する濁水は、対象事業実施区域内に仮設沈砂池を設置し、濁水を一時的に貯留することを想定しています。

また、施工時に発生するアルカリ性の排水は、pH処理装置による中和処理、ろ過等を行った後に排水します。

施工上の諸対策

工事計画の策定に当たり、環境配慮の観点から施工上の諸対策を検討した結果、以下の対策を実施します。

- 排出ガス対策型が普及している建設機械については、これを使用する。
- 低騒音型・超低騒音型が普及している建設機械については、これを使用する。
- 工事の進捗に合わせて適宜、仮設沈砂池を設け、この仮設沈砂池にて雨水排水中の浮遊物質を抑制し、放流する。
- 工事による夜間照明は、光の漏洩を抑える配置及び拡散の少ないバルーン型のLED照明等を使用する。
- 発生する建設副産物は、産業廃棄物処理業者に委託し、再資源化に努める。

予測の前提：飛行場の存在及び供用（空港内施設の概要）

空港内施設配置

滑走路の延長にあわせて、航空機の離着陸に必要となる航空灯火等の移設を行います。駐機場（エプロン）やターミナルビルは、既存施設をそのまま使用するため、位置・規模の変更は生じません。

緑化計画

着陸帯や誘導路帯等の舗装された区域以外については、降雨による表面の浸食防止、航空機のブラストによる土石等の飛散防止等のため、芝による緑化を行います。

また、造成地の法面については、雨水による浸食防止等のため、草本植物等による緑化を行います。

雨水等排水計画

現在の空港の雨水排水は、場周水路及び干拓地内の既設水路を経由し、干拓地の東西2地点（平和捌樋門、国造捌樋門）から海域へ放流されています。本事業により拡張する滑走路延長区域の雨水排水は、現在と同様のルートで放流することを想定しています。

また、ターミナルビル等の空港施設内から発生する生活排水については、現在と同様に、合併浄化槽にて処理後場周水路へ放流を行う予定です。

廃棄物処理計画

現在、佐賀空港内で発生する廃棄物は、各事業者でごみの分別収集・処理を行っています。本事業の実施後も、同様に処理することを想定しています。

予測の前提：飛行場の存在及び供用（航空機の運航の概要）

離着陸回数

現況及び将来における離着陸回数は右に示すとおりです。

現況については、直近の令和6年度の運航実績を用いて設定しました。

将来については、滑走路を延長した後、航空機の運航状況が概ね一定の状況になると見込まれる令和27年度とし、将来の需要増加を見込んで検討した想定ダイヤに基づき設定しました。

離着陸回数

区 分	離着陸回数（回 / 日）					
	現 況			将 来		
	7-19 時	19-22 時	22-7 時	7-19 時	19-22 時	22-7 時
民航機	9.7	1.8	0.9	28.3	1.0	5.0
	12.4			34.3		
その他 （固定翼機・回転翼機）	7.2	0.1	0.0	10.8	0.1	0.0
	7.3			11.0		
その他（周回飛行） （固定翼機・回転翼機）	17.7	0.6	－	17.7	0.6	－
	18.3			18.3		
計	38.0			63.5		

※「－」は運航なし、「0.0」は日離着陸回数が少ないものの運航ありを示しています。
※周回飛行：訓練等のため、タッチアンドゴー（機体が着陸後、滑走路に接地した直後に再び離陸する動作）により複数回の離着陸を繰り返すものです。表中の値は複数回の離着陸を考慮した値です。
※自衛隊機は、九州防衛局資料に基づき60回/日としました。

滑走路運用割合

滑走路の運用割合は、民航機の定期便及び不定期便は令和6年度の佐賀空港運航データより設定し、その他（固定翼機・回転翼機）は平成27年度から令和6年度の10年間の風向出現割合から設定しました。

滑走路運用割合

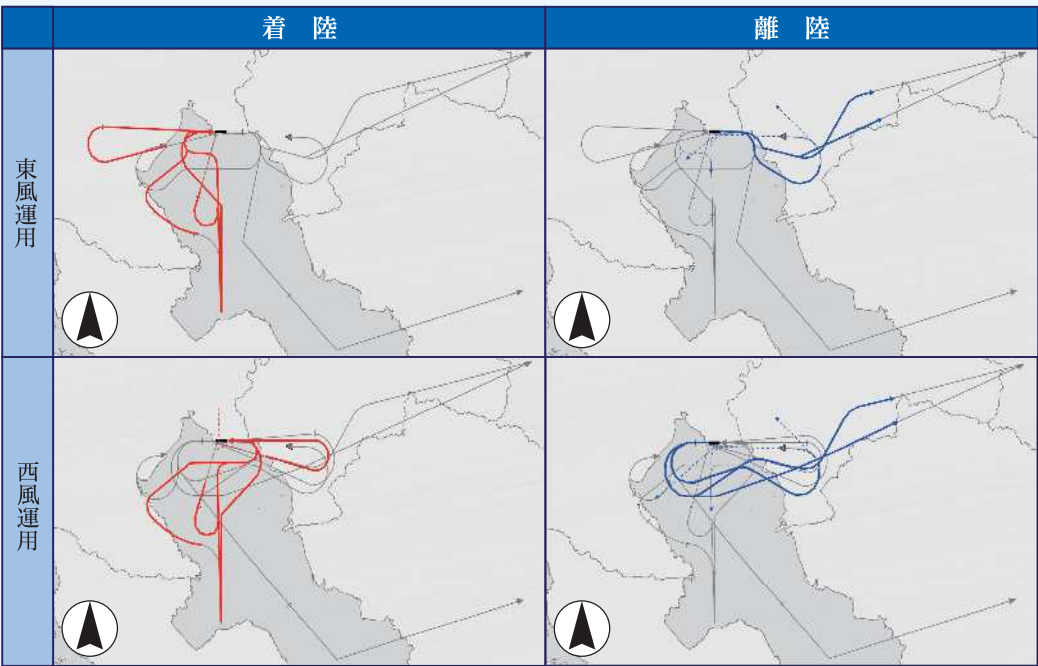
区 分		滑走路 11 （東風運用*）	滑走路 29 （西風運用*）
民航機 定期便／不定期便	国内旅客便・貨物便	52.9%	47.1%
	国際旅客便	30.8%	69.2%
その他（固定翼機・回転翼機）		43.0%	57.0%

※ 東風運用においては、航空機は西側から着陸、東側に離陸します。
※ 西風運用においては、航空機は東側から着陸、西側に離陸します。

飛行経路

滑走路を東側に500m延長するため、離着陸経路も東側に500m移動することを想定しました。

飛行経路



※自衛隊機の飛行経路は、九州防衛局資料に基づき設定しました。

— ： 着陸経路 — ： 離陸経路

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

大気質<工事中>

■建設機械の稼働(二酸化窒素(NO₂)・浮遊粒子状物質(SPM))

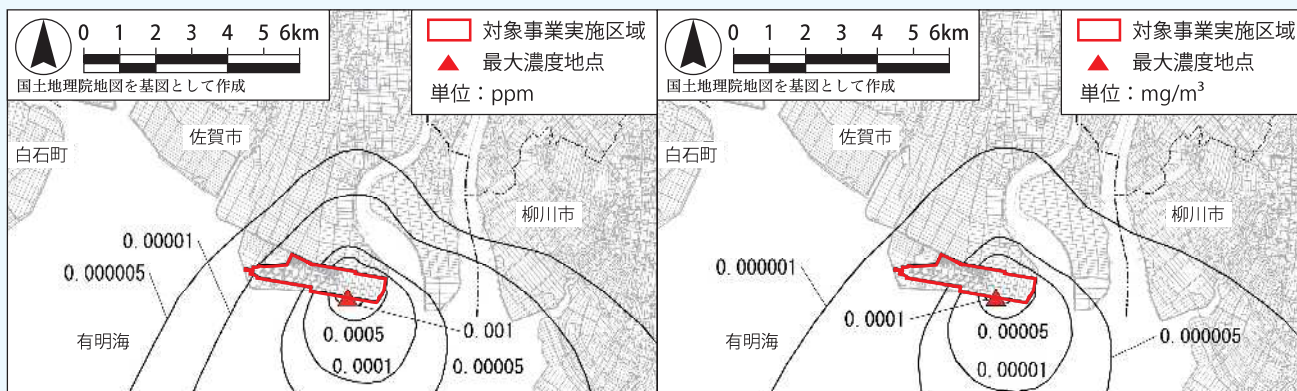
■造成等の施工による一時的な影響(降下ばいじん量(粉じん等))

最大濃度地点において、二酸化窒素・浮遊粒子状物質ともに環境基準を下回ります。

最大濃度地点において、降下ばいじん量は、参考値^{※3}(10t/km²/月)を下回ります。

長期評価	二酸化窒素 (NO ₂) (ppm)			浮遊粒子状物質 (SPM) (mg/m ³)			降下ばいじん量 (t/km ² /月)
	予測結果 (最大濃度)	環境基準 ^{※1}	整合状況	予測結果 (最大濃度)	環境基準 ^{※2}	整合状況	
	0.017	0.04 ~ 0.06	○	0.043	0.10	○	2.36 ~ 4.50

短期評価	浮遊粒子状物質 (SPM) (mg/m ³)			
	予測結果 (最大濃度)		環境基準 ^{※2}	整合状況
	昼間	夜間		
	0.055	0.068	0.20	○



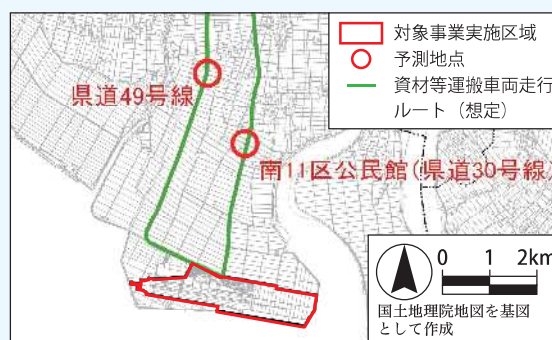
二酸化窒素 (NO₂)
(寄与濃度：年平均値) の予測結果

浮遊粒子状物質 (SPM)
(寄与濃度：年平均値) の予測結果

■資材及び機械の運搬に用いる車両の運行(二酸化窒素(NO₂)・浮遊粒子状物質(SPM)・降下ばいじん量(粉じん等))

空港周辺の主要な道路の沿道において、二酸化窒素・浮遊粒子状物質ともに環境基準を下回ります。

空港周辺の主要な道路の沿道において、降下ばいじん量は参考値^{※3}(10t/km²/月)を下回ります。



予測地点

予測地点	二酸化窒素 (NO ₂) (ppm)			浮遊粒子状物質 (SPM) (mg/m ³)			降下ばいじん量 (t/km ² /月)
	予測結果	環境基準 ^{※1}	整合状況	予測結果	環境基準 ^{※2}	整合状況	
県道 49 号線	0.016	0.04 ~ 0.06	○	0.045	0.10	○	1.88 ~ 2.37
南 11 区公民館 (県道 30 号線)	0.016		○	0.047		○	2.42 ~ 3.06

※1:「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日 環境庁告示第38号)

※2:「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日 環境庁告示第25号)

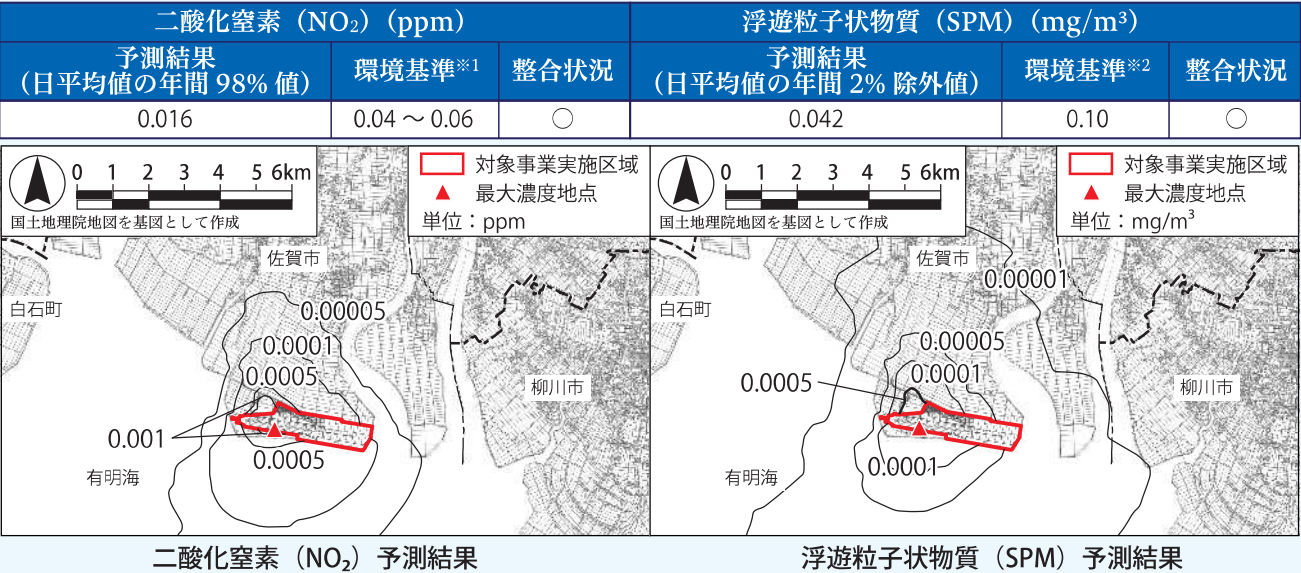
※3:「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律の施行について」(平成2年7月 環境庁通達)に示される「スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標」を参考として設定された降下ばいじんの参考値(10t/km²/月)

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

大気質＜供用時＞

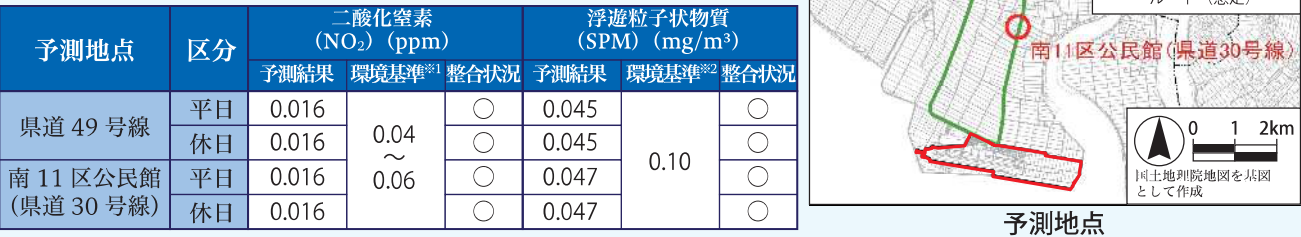
■航空機の運航（二酸化窒素（NO₂）・浮遊粒子状物質（SPM））

最大濃度地点において、二酸化窒素・浮遊粒子状物質ともに環境基準を下回ります。



■飛行場の施設の供用（二酸化窒素（NO₂）・浮遊粒子状物質（SPM））

空港周辺の主要な道路の沿道において、二酸化窒素・浮遊粒子状物質ともに環境基準を下回ります。



※1:「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和 53 年 7 月 11 日 環境庁告示第 38 号) ※2:「大気の大気汚染に係る環境基準について」(昭和 48 年 5 月 8 日 環境庁告示第 25 号)

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、これを使用する。
- 工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底及び空ぶかしの禁止、法定速度の遵守等、建設機械の稼働方法及び資材等運搬車両の運行方法について指導を行う。
- 工事関係者に対して、建設機械及び資材等運搬車両の整備不良による大気汚染物質の発生を防止するため、整備・点検の徹底について指導を行う。
- 工事関係者の通勤車両台数の低減のため、可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励する。
- 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う。
- 土工部の速やかな転圧・舗装・緑化の実施等により、裸地状態の短期化・縮小化を図り、粉じん等の発生を極力抑える。
- 資材等運搬車両のうち、粉じん等の飛散のおそれがある場合には、荷台のシート掛けを行う等の諸対策を実施するように、工事関係者へ指導を行う。

【供用時】

- 航空会社等の空港関係者に対して、アイドリングストップの徹底等について指導を行う。
- 補助動力装置（APU）の使用を抑制し、地上動力装置（GPU）の使用促進を引き続き行う。
- 低燃費・低排出ガス車などのエコカーの導入を推進する。
- 佐賀県が実施している「エコドライブ」の啓蒙活動について、佐賀空港においても空港利用者への働きかけを行う。
- 公共交通機関の利用促進を図る。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

騒音＜工事中＞

■建設機械の稼働（建設作業騒音）

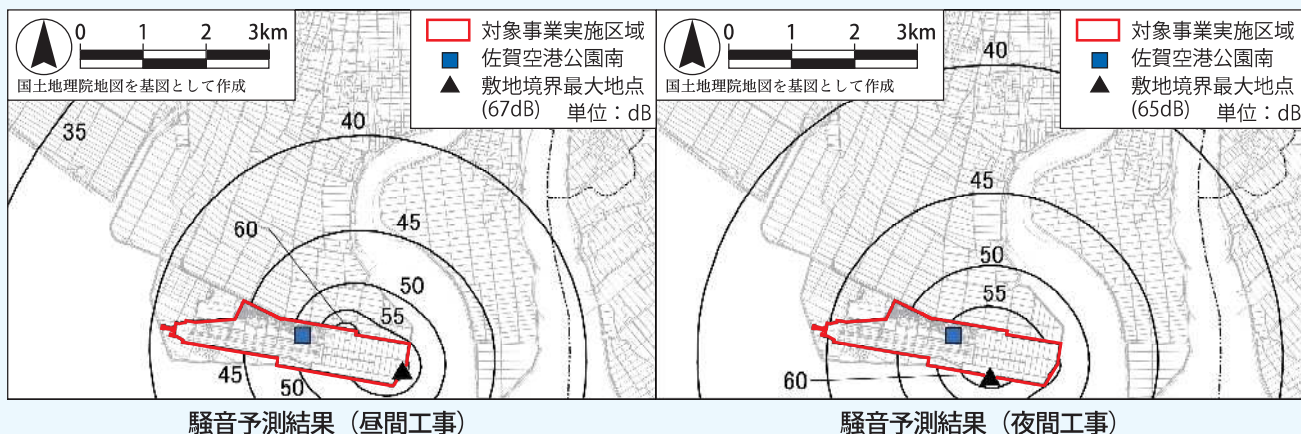
敷地境界最大地点における騒音レベルは、規制基準を下回ります。

工事区分	予測地点	騒音レベル（ L_{A5} ）（dB）		
		予測結果	規制基準※1	整合状況
昼間工事	敷地境界最大地点	67	85	○
夜間工事		65		○

佐賀空港公園南における騒音レベルは、環境基準を下回ります。

工事区分	予測地点	騒音レベル（ L_{A5} ）（dB）		
		予測結果	環境基準※2	整合状況
昼間工事	佐賀空港公園南	49	60	○

※公園利用者は昼間に多いと想定されることから、昼間工事を対象として予測を行いました。



■資材及び機械の運搬に用いる車両の運行（道路交通騒音）

空港周辺の主要な道路の沿道における騒音レベルは、環境基準を下回ります。

時間区分	予測地点	騒音レベル（ L_{A5} ）（dB）		
		予測結果	環境基準※3	整合状況
昼間 （6時～22時）	県道49号線	63	70	○
	南11区公民館（県道30号線）	63		○
夜間 （22時～翌6時）	県道49号線	60	65	○
	南11区公民館（県道30号線）	61		○



※1：「特定建設作業に伴って発生する騒音に関する基準」（昭和43年11月27日 厚生省・建設省告示第1号）

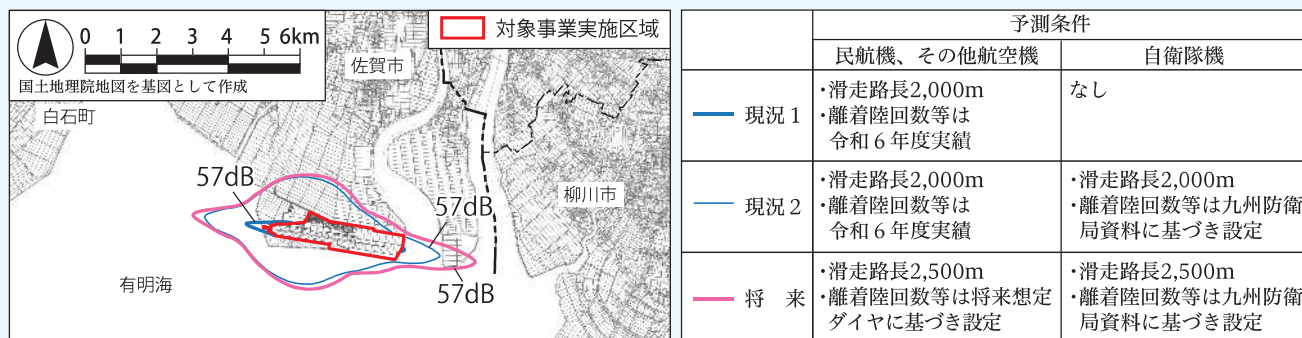
※2：予測地点は「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月30日 環境庁告示第64号）の地域の類型が定められていないため、参考としてCタイプの基準をあてはめています。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

騒音＜供用時＞

■航空機の運航(航空機騒音)

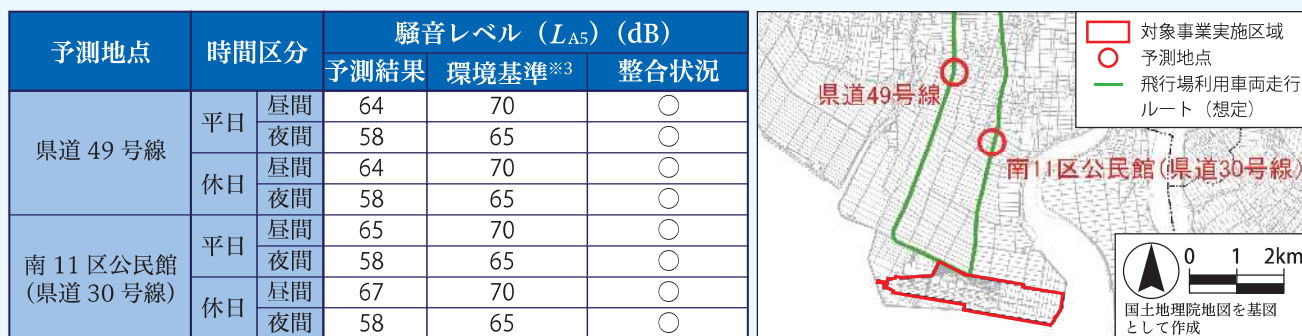
航空機騒音が環境基準※1 ※2の57dBを上回る範囲は、空港付近の飛行経路直下の陸域及びその周囲の海域に留まります。



航空機騒音予測結果 (Lden)

■飛行場の施設の供用(道路交通騒音)

空港周辺の主要な道路の沿道における騒音レベルは、環境基準を下回ります。



予測地点

※1:「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月27日 環境庁告示第154号及び一部改正 平成19年12月17日 環境省告示第114号)

※2:佐賀空港については「航空機騒音に係る環境基準について」の地域の類型が定められていないため、参考としてあてはめています。

※3:「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号)

環境保全措置

【工事中】

- 低騒音型・超低騒音型が普及している建設機械については、これを使用する。
- 工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底及び空ぶかしの禁止、法定速度の遵守等、建設機械の稼働方法及び資材等運搬車両の運行方法について指導を行う。
- 工事関係者に対して、建設機械及び資材等運搬車両の整備不良による騒音の発生を防止するため、整備・点検の徹底について指導を行う。
- 工事関係者の通勤車両台数の低減のため、可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励する。

【供用時】

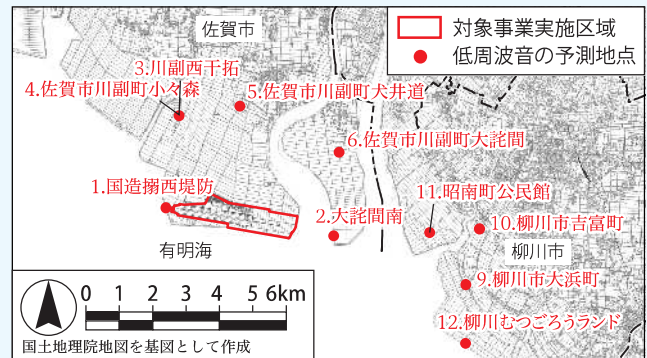
- 現在と同様に、22時以降の夜間時間帯における飛行経路は、緊急又はやむを得ない状況にある場合を除き、主に海上を通過する経路を使用する。
- 22時以降、着陸時は、運航の安全に支障のない範囲でリバーススラストの使用を小出力に留める。
- 着陸時は、運航の安全に支障のない範囲でディレイドフラップ進入方式及び低フラップ角着陸方式とする。
- 補助動力装置(APU)の使用を抑制し、引き続き地上動力装置(GPU)の使用促進を行う。
- 定期的に実施している航空機騒音調査を、引き続き実施する。
- 佐賀県が実施している「エコドライブ」の啓蒙活動について、佐賀空港においても空港利用者への働きかけを行う。
- 公共交通機関の利用促進を図る。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

低周波音＜供用時＞

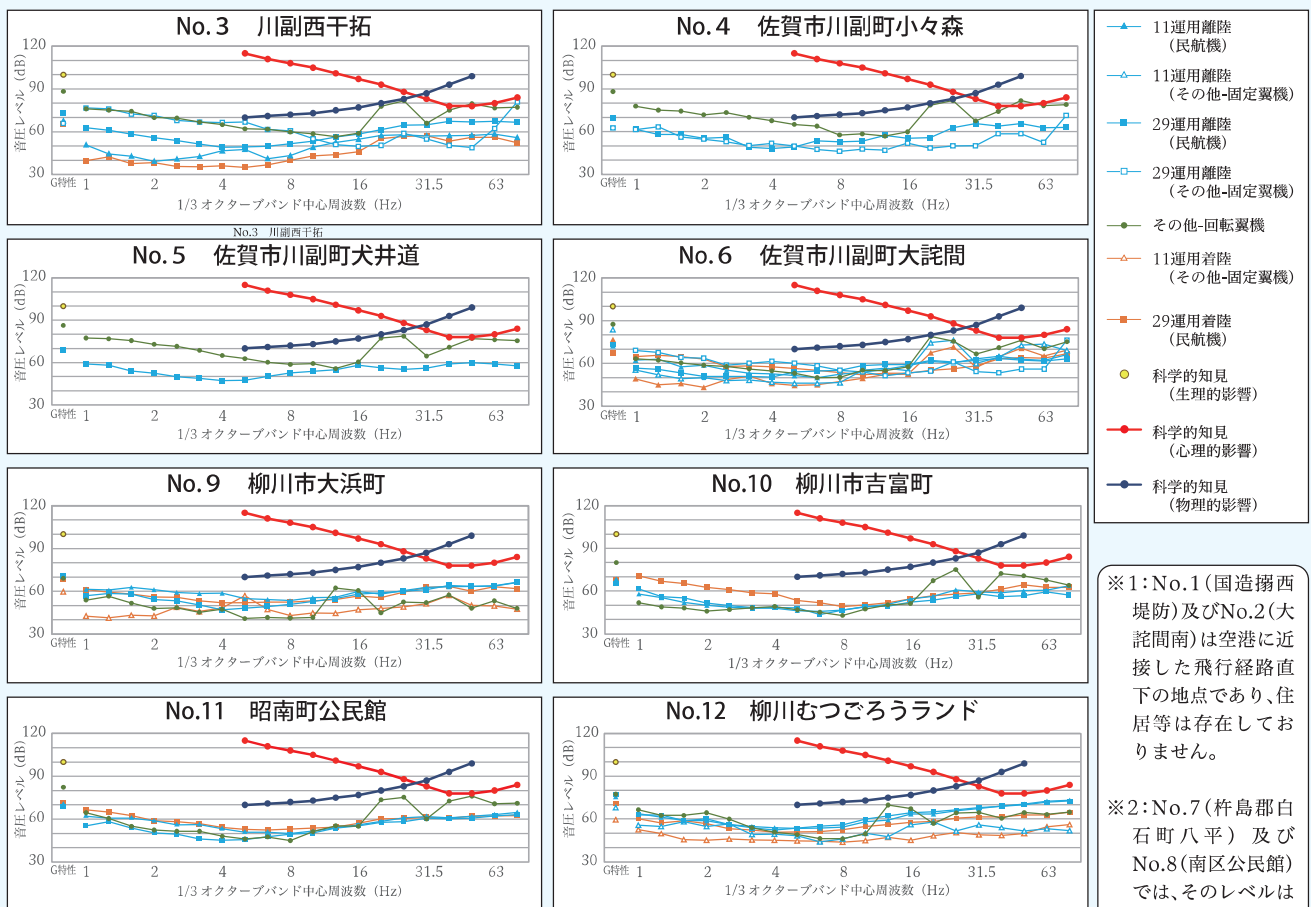
■航空機の運航(低周波音)

予測結果は、空港に近接する調査地点であるNo.1(国造堀西堤防)及びNo.2(大詔間南)を除く8地点において
は最大でも1dB程度の増加に留まります。



予測地点

航空機の運航による低周波音評価結果



※1:No.1(国造堀西堤防)及びNo.2(大詔間南)は空港に近接した飛行経路直下の地点であり、住居等は存在していません。

※2:No.7(杵島郡白石町八平)及びNo.8(南区公民館)では、そのレベルは小さく周囲の状況との差がほとんどなかったことから、有意な測定結果が得られませんでした。

科学的知見における参照値

影響項目	科学的知見	出典
生理的影響	G特性音圧レベルで100dB	1:「超低音(聞こえない音)」(1994年(平成6年)10月) 中野有朋)
心理的影響	圧迫感・振動感の値	2:「騒音制御Vol.23 No5」(1999年(平成11年)10月) (社)日本騒音制御工学会)
物理的影響	建具のがたつきはじめる値	

環境保全措置【供用時】

- 現在と同様に、22時以降の夜間時間帯における飛行経路は、緊急又はやむを得ない状況にある場合を除き、主に海上を通過する経路を使用する。
- 22時以降、着陸時は、運航の安全に支障のない範囲でリバーススラストの使用を小出力に留める。
- 着陸時は、運航の安全に支障のない範囲でディレイドフラップ進入方式及び低フラップ角着陸方式とする。
- 補助動力装置(APU)の使用を抑制し、引き続き地上動力装置(GPU)の使用促進を行う。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

振動＜工事中＞

■資材及び機械の運搬に用いる車両の運行(道路交通振動)

空港周辺の主要な道路の沿道における振動レベルは、要請限度を下回ります。

予測地点	時間区分	振動レベル (L_{10}) (dB)		
		予測結果	要請限度※1	整合状況
県道 49 号線	昼間 (8 時～ 19 時)	50	65	○
南 11 区公民館 (県道 30 号線)		39		○
県道 49 号線	夜間 (19 時～翌 8 時)	36	60	○
南 11 区公民館 (県道 30 号線)		35		○



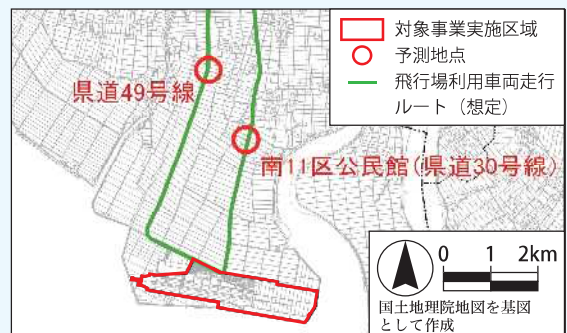
予測地点

振動＜供用時＞

■飛行場の施設の供用(道路交通振動)

空港周辺の主要な道路の沿道における振動レベルは、要請限度を下回ります。

予測地点	時間区分		振動レベル (L_{10}) (dB)		
			予測結果	要請限度※1	整合状況
県道 49 号線	平日	昼間	50	65	○
		夜間	37	60	○
	休日	昼間	40	65	○
		夜間	35	60	○
南 11 区公民館 (県道 30 号線)	平日	昼間	40	65	○
		夜間	39	60	○
	休日	昼間	38	65	○
		夜間	34	60	○



予測地点

※1:「振動規制法施行規則」(昭和51年11月30日 総理府令第58号)に基づく 道路交通振動の要請限度

環境保全措置

【工事中】

- 工事関係者 に対して、アイドリングストップの徹底及び空ぶかしの禁止、法定速度の遵守等、資材等運搬車両の運行方法について指導を行う。
- 工事関係者の通勤車両台数の低減のため、可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励する。
- 工事関係者に対して、資材等運搬車両の整備不良による振動の発生を防止するため、整備・点検の徹底について指導を行う。

【供用時】

- 佐賀県が実施している「エコドライブ」の啓蒙活動について、佐賀空港においても空港利用者への働きかけを行う。
- 公共交通機関の利用促進を図る。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

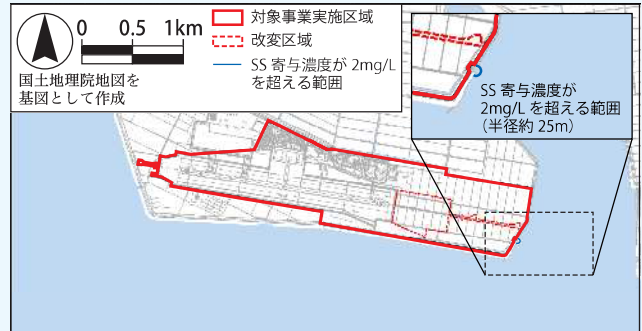
水質＜工事中＞

■造成等の施工による一時的な影響(水の濁り)

仮設沈砂池から水路への雨水排水の浮遊物質(以下、「SS」という)濃度は30.4mg/L、水路から海域への放流水のSS寄与濃度は9.2mg/Lであり、いずれも100mg/L※を下回っています。平水時における水路(場周水路放流前東)の現況のSS濃度は7～69mg/Lの範囲内、その平均値は40mg/Lであり、沈砂池からの雨水排水のSS濃度(30.4mg/L)は水路の平水時SS濃度の平均値を下回っています。海域においてもSS寄与濃度は全域で100mg/Lを下回っており、樋門から概ね25m以遠の範囲ではSS寄与濃度は2mg/L以下となります。

以上のことから、事業の実施による影響は小さいと考えられます。

※海域の水の濁りについては、「環境基本法」第16条の規定に基づく基準等は設定されていないため、公害防止協定に定める水の濁りの監視基準「100mg/L」を環境の保全に係る基準又は目標としました。



工事の実施に伴う水の濁りの予測結果

環境保全措置【工事中】

- 工事の進捗に合わせて適宜、仮設沈砂池を設け、この仮設沈砂池にて雨水排水中の浮遊物質を抑制し、放流する。
- 仮設沈砂池は、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る。
- 濁水の影響を低減するため、土工部の速やかな転圧、舗装復旧や緑化の実施等により、裸地状態の短期化・縮小を図り、濁水の流出を極力抑える。
- 仮設沈砂池放流口の水路側には、汚濁防止膜を設置し、放流水中の浮遊物質を可能な限り除去する。

水質＜供用時＞

■航空機の運航及び飛行場の施設の供用(水の汚れ)

航空機の運航による化学的酸素要求量(以下、「COD」という)の寄与濃度は、樋門から概ね50mの地点以遠では0.1mg/L以下となり、海域への放流地点のごく近傍を除き、環境基準の達成に支障を及ぼすものではないと考えられます。

水の汚れ(その他項目)について、機械油等の油分や、タイヤ片に少量含まれているといわれている重金属(亜鉛)

についても、航空機の運航及び飛行場の施設の供用に起因すると思われる濃度上昇の傾向は認められません。

また、航空機の運航及び飛行場の施設の供用が主要因で周辺のマイクロプラスチック量を増加させている状況は確認されませんでした。このように、現況において航空機の運航及び飛行場の施設の供用の影響は認められないことから、事業の実施による影響は小さいと考えられます。



航空機の運航及び飛行場の施設の供用に伴う水の汚れの予測結果

環境保全措置【供用時】

- 防除雪氷剤の使用に伴う化学的酸素要求量の影響を低減するため、適正量の使用に努める。
- タイヤ片やマイクロプラスチックの流出の影響を低減するため、エプロンや滑走路、集水枡などの堆積物等の清掃に努める。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

底質＜供用時＞

■航空機の運航及び飛行場の施設の供用（底質）

航空機の運航及び飛行場の施設の供用による水質の変化は、水質（供用時）に示したとおり、水の汚れ（化学的酸素要求量）の変化域はほとんど見られず、濃度差もわずかであることから、底質の有機物等の濃度が現状から著しく増加する可能性は小さいと考えられます。また、タイヤ片に少量含まれているといわれている重金属（亜鉛）や機械油等の油分、マイクロプラスチックについて、空港由来が主要因で増加させている状況は確認されませんでした。このことから、水質の変化による底質の変化は小さいと考えられます。

以上のことから、事業実施による影響は小さいと考えられます。

環境保全措置【供用時】

- 防除雪氷剤の使用に伴う化学的酸素要求量の影響を低減するため、適正量の使用に努める。
- タイヤ片やマイクロプラスチックの流出の影響を低減するため、エプロンや滑走路、集水枡などの堆積物等の清掃に努める。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

陸生動物

■調査結果

現地調査の結果、哺乳類11種、鳥類121種、両生類3種、爬虫類6種、昆虫類564種、水生昆虫類22種を確認しました。上記で確認された種から、佐賀県のレッドリスト等に該当する重要な種として68種を選定しました。

また、注目すべき生息地として、「東よか干潟(ラムサール条約湿地、国指定の鳥獣保護区)」、「カササギ生息地(国指定天然記念物)」、日本の重要湿地500における「早津江川河口、平和掬のシギ・チドリ類」が注目すべき生息地として確認されました。

重要な種（陸生動物）

No	項目	種名	No	項目	種名	No	項目	種名
1	哺乳類	ヒナコウモリ科 ^① ^{注1)}	24	鳥類	ダイシャクシギ	47	鳥類	サシバ
2		ヒナコウモリ科 ^② ^{注2)}	25		ホウロクシギ	48		トラフズク
3		カヤネズミ	26		ツルシギ	49		コミミズク
4		キツネ	27		アカアシシギ	50		コチョウゲンボウ
5	鳥類	キジ	28		アオアシシギ	51		ハヤブサ
6		ツクシガモ	29		タカブシギ	52		ツリスガラ
7		トモエガモ	30		ソリハシシギ	53		コシアカツバメ
8		ハジロカイツブリ	31		キョウジョシギ	54		オオヨシキリ
9		ゴイサギ	32		オバシギ	55		タヒバリ
10		チュウサギ	33		コオバシギ	56	昆虫類	ハイイロボクトウ
11		コサギ	34		トウネン	57		ノヒラキヨトウ
12		ヘラサギ	35		ウズラシギ	58		タナカツヤハネゴミムシ
13		クロツラヘラサギ	36		ハマシギ	59		コガタノゲンゴロウ
14		ヒクイナ	37		ツバメチドリ	60		コマルケシゲンゴロウ ^{注3)}
15		タゲリ	38		ユリカモメ	61		フタイロヒラタガムシ ^{注4)}
16		ムナグロ	39		ズグロカモメ	62		チビマルガムシ
17		ダイゼン	40		コアジサシ	63		オオツノハネカクシ
18		シロチドリ	41		ミサゴ	64		オオサカスジコガネ
19		メダイチドリ	42		チュウヒ	65		アリアケホソヒメアリモドキ
20		オグロシギ	43		ハイイロチュウヒ	66	水生昆虫類	コオイムシ
21		オオソリハシシギ	44		ツミ	67		コマルケシゲンゴロウ ^{注3)}
22		コシャクシギ	45		ハイタカ	68		フタイロヒラタガムシ ^{注4)}
23		チュウシャクシギ	46		オオタカ			

注)1.ヒナコウモリ科^①は、モモジロコウモリ、ユビナガコウモリの可能性があります。

2.ヒナコウモリ科^②は、ヒナコウモリ、ヤマコウモリの可能性があります。

3.コマルケシゲンゴロウは、陸生昆虫類調査時と水生昆虫類調査時の両方で確認されました。

4.フタイロヒラタガムシは、陸生昆虫類調査時と水生昆虫類調査時の両方で確認されました。

陸生動物＜工事中＞

■造成等の施工による一時的な影響

●施工時の騒音の影響

施工時の騒音が陸生動物への新たな負荷は小さいと予測されるため、陸生動物の生息環境に及ぼす影響は小さいと考えられます。

●夜間の工事用照明等の影響

夜間の工事照明等の影響について、陸生動物への新たな負荷は小さいと予測されるため、陸生動物の生息環境に及ぼす影響は小さいと考えられます。

陸生動物＜供用時＞

■飛行場の存在

●生息環境の減少による影響

滑走路延長に伴い、陸域の基盤環境が一部消失します。しかし、改変される基盤環境は、人為的な影響を受けている環境であること、改変区域外に同様の環境が存在するため、生息環境の減少による影響は小さいと考えられます。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

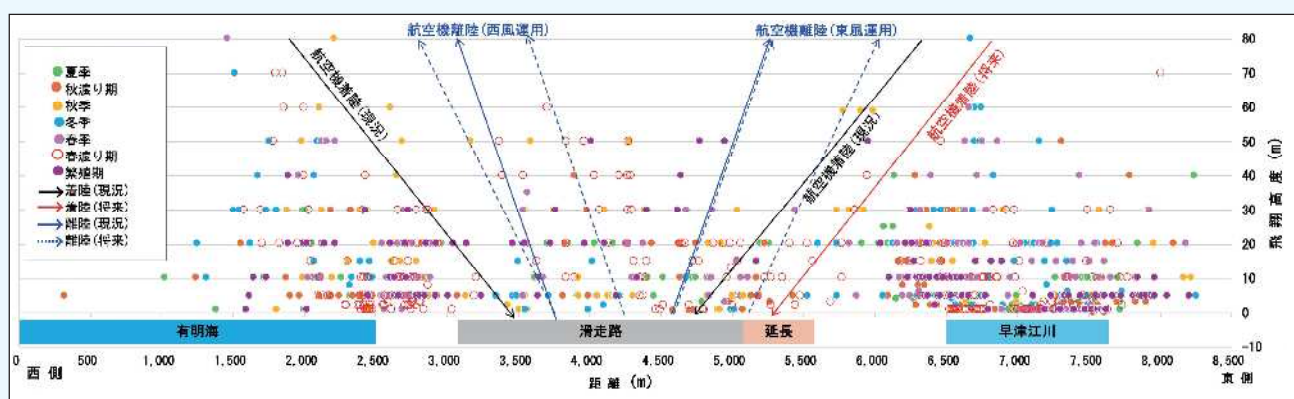
■航空機の運航

●航空機との衝突(バードストライク)の影響

離着陸時における航空機との衝突(バードストライク)が発生しやすい0～50mの空間を見ると、現況も多数の鳥類が通過しており、将来のコースについても鳥類の通過状況に大きな変化はありません。このため航空機との衝突(バードストライク)リスクの変化は少なく現状と同程度の発生確率が予測されます。

また、航空機離着陸回数が増えるため、将来における航空機との衝突(バードストライク)件数は年間で約29～117件に増加すると予測されます。

以上より、滑走路延長による鳥類と航空機との衝突(バードストライク)の影響リスクは高まると考えられることから、以下に示す供用時の環境保全措置(バードスイープなど)を実施し、その効果については、事後調査において確認します。



注) 航空機の離陸地点及び角度については、機種、乗客数、燃料の積載量及び風況等により異なります。



滑走路上及び滑走路延長箇所上を通過した鳥類の飛翔高度の分布と将来の滑走範囲

環境保全措置

【工事中】

- 低騒音型・超低騒音型が普及している建設機械については、これを使用する。
- 工事による夜間照明は、光の漏洩を抑える配置及び拡散の少ないバルーン型のLED照明等を使用する。
- 工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底及び空ぶかしの禁止等、建設機械の稼働方法について指導を行う。
- 工事関係者に対して、建設機械の整備不良による騒音の発生を防止するため、整備・点検の徹底について指導を行う。

【供用時】

- 航空機との衝突(バードストライク)対策については、以下の3点を実施する。

- ①現行の対策(バードスイープ、電子爆音器、除草など)を継続する。
- ②新技術の試験を積極的に行う。
- ③他空港の事例を基に、効果が見込める対策を積極的に取り入れる。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

水生動物

■調査結果

現地調査の結果、魚類31種、底生動物63種、水生昆虫類35種を確認しました。上記で確認された種から、佐賀県のレッドリスト等に該当する重要な種として魚類14種、底生動物13種、水生昆虫類5種が確認されました。対象事業実施区域周辺における注目すべき生息地としては、対象事業実施区域前面の「有明海沿岸」、「ミドリシャミセンガイ生息地」、「有明海のムツゴロウ生息地」を選定しました。

重要な種（水生動物）

No	項目	種名	No	項目	種名	No	項目	種名
1	魚類	アカエイ属	12	底生動物	トビハゼ	23	水生昆虫類	ヘイケガニ
2		ニホンウナギ	13		ハゼクチ	24		ガザミ
3		エツ	14		マサゴハゼ	25		クシテガニ
4		モツゴ	15		カワグチツボ	26		ヒメケフサイソガニ
5		ツチフキ	16		イヨカワザンショウガイ	27		ムツハリアケガニ
6		アリアケシラウオ	17		ウミマイマイ	28		コオイムシ
7		メナダ	18		ウネナシトマヤガイ	29		コガタノゲンゴロウ
8		スズキ	19		ハナグモリガイ	30		コマルケシゲンゴロウ
9		ワラスボ	20		テリザクラガイ	31		フタイロヒラタガムシ
10		ムツゴロウ	21		アリアケカワゴカイ	32		チビマルガムシ
11		タビラクチ	22		シバエビ			

水生動物＜工事中＞

■造成等の施工による一時的な影響

●水の濁りの影響

水質の予測結果によると（水質＜工事中＞参照）、仮設沈砂池から水路への放流水のSSは30.4mg/Lと現況（SS変動範囲：平水時7～870mg/L、降雨時6～330mg/L）と大きく変わらず、水路の環境変化は小さいと予測されます。また、SS寄与濃度は樋門から概ね25m以遠の範囲では2mg/L以下となると予測されていることから、海域の環境変化は小さいと考えられます。

よって、事業の実施による水生動物への影響は小さいと考えられます。

水生動物＜供用時＞

■航空機の運航及び飛行場の施設の供用

●水の汚れの影響

水質の予測結果によると、航空機の運航や飛行場の施設の供用に伴う水路への生物化学的酸素要求量（以下、「BOD」という）寄与濃度は、場週水路放流前でそれぞれ2.9mg/Lと6.7mg/Lとなりますが、水路を流下していく過程で希釈され、海域放流箇所ではそれぞれ0.8mg/Lと1.4mg/Lになります。また、水路へのBOD寄与濃度は、現地調査で把握した水路（海域放流前）のBODの変動範囲（3.1～28mg/L）またはそれ以下であり、現況とは大きく変わらず、水路のBOD濃度に影響を及ぼすおそれは小さいと考えられることから、水路の環境変化は小さいと考えられます。

また、水質の予測結果によると（水質＜供用時＞参照）、航空機の運航や飛行場の施設の供用に伴うCOD寄与濃度は、樋門から概ね50mの地点以遠では0.1mg/L以下となると予測されます。また、樋門からの距離が5mの場所でのCOD寄与濃度は0.31～0.36mg/Lと海域の現地調査結果2.9～3.5mg/Lよりも低い値になると予測されており、樋門近傍においても海域環境は現況と大きく変わらないと考えられます。

また、機械油等の油分やタイヤ片に少量含まれているといわれている重金属（亜鉛）、マイクロプラスチックに起因する影響は小さいとされています。

よって、事業の実施による水生動物への影響は小さいと考えられます。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

環境保全措置【工事中・供用時】

- 工事の進捗に合わせて適宜、仮設沈砂池を設け、この仮設沈砂池にて雨水排水中の浮遊物質を抑制し、放流する。
- 仮設沈砂池は、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る。
- 濁水の影響を低減するため、土工部の速やかな転圧、舗装復旧や緑化の実施等により、裸地状態の短期化・縮小を図り、濁水の流出を極力抑える。
- 仮設沈砂池放流口の水路側には、汚濁防止膜を設置し、放流水中の浮遊物質を可能な限り除去する。
- 防除雪水剤の使用に伴う化学的酸素要求量の影響を低減するため、適正量の使用に努める。
- タイヤ片やマイクロプラスチックの流出の影響を低減するため、エプロンや滑走路、集水枡などの堆積物等の清掃に努める。

陸生植物

■調査結果

現地調査の結果、37目79科311種の陸生植物を確認しました。確認された種から、佐賀県のレッドリスト等に該当する重要な種から7種、重要な植物群落から2種（オギ群集、ヨシ群落）を選定しました。

陸生植物＜工事中＞

■造成等の施工による一時的な影響

●建設機械の稼働及び資材等運搬車両の運行により発生する大気汚染物質による影響

工事中の二酸化窒素濃度は0.017ppm（大気質〈工事中〉参照）と予測され、大気汚染物質による植物被害に関する知見^{※1}（限界濃度2.5ppm）と比較すると大きく下回っていることから、重要な植物及び重要な植物群落の生育環境の変化に影響はない又は極めて小さいと考えられます。

※1：「新・公害防止の技術と法規2025」（令和7年2月、公害防止の技術と法規編集委員会）では、二酸化窒素は限界濃度2.5ppmで4時間を越えると葉脈間の白色・褐色、不定形斑点等の障害が生じる可能性があるとしてされています。

重要な種（陸生植物）

No	項目	種名
1	陸生植物	イヌドクサ
2		ウマスゲ
3		ホソバイラクサ
4		コイヌガラシ
5		コギシギシ
6		ミゾコウジュ
7		ノニガナ

陸生植物＜供用時＞

■飛行場の存在

●生育環境の減少による影響

重要な種の生育に及ぼす影響の程度を予測した結果、影響は小さいと考えられます。



オギ群集



ヨシ群落

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、これを使用する。
- 工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底及び空ぶかしの禁止等、建設機械の稼働方法について指導を行う。
- 工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底及び空ぶかしの禁止、法定速度の遵守等、資材等運搬車両の運行方法について指導を行う。
- 工事関係者に対して、建設機械及び資材等運搬車両の整備不良による大気汚染物質の発生を防止するため、整備・点検の徹底について指導を行う。

【供用時】

- 敷地内の空地及び造成地の法面においては、植生回復のため、芝又は草本植物等による緑化を行う。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

水生植物

■調査結果

現地調査の結果、9目10科17種の水生植物を確認しました。そのうち、佐賀県レッドリスト等に掲載されている重要な種は、コガマ、カワヂシャの2種でした。また、重要な植物群落は、ヨシ群落が確認されました。

なお、注目すべき生育地は調査範囲内では確認されませんでした。

水生植物＜工事中＞

■造成等の施工による一時的な影響

●水の濁りの影響

水生動物の予測結果に示すように（水生動物＜工事中＞参照）、造成等の施工によるSS寄与濃度は水路及び海域ともに現況と大きく変わらず、水路及び海域の環境変化は小さいと考えられます。

よって、事業実施による水生植物への影響は小さいと考えられます。

水生植物＜供用時＞

■航空機の運航及び飛行場の施設の供用

●水の汚れの影響

水生動物の予測結果に示すように（水生動物＜供用時＞参照）、航空機の運航や飛行場の施設の供用に伴うBOD及びCODの寄与濃度は水路及び海域ともに現況と大きく変わらず、重金属（亜鉛）に起因すると思われる濃度上昇の傾向は認められないことから、水路及び海域の環境変化は小さいと考えられます。

環境保全措置【工事中・供用時】

- 工事の進捗に合わせて適宜、仮設沈砂池を設け、この仮設沈砂池にて雨水排水中の浮遊物質を抑制し、放流する。
- 仮設沈砂池は、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る。
- 濁水の影響を低減するため、土工部の速やかな転圧、舗装復旧や緑化の実施等により、裸地状態の短期化・縮小化を図り、濁水の流出を極力抑える。
- 仮設沈砂池放流口の水路側には、汚濁防止膜を設置し、放流水中の浮遊物質を可能な限り除去する。
- 防除雪氷剤の使用に伴う化学的酸素要求量の影響を低減するため、適正量の使用に努める。
- タイヤ片やマイクロプラスチックの流出の影響を低減するため、エプロンや滑走路、集水枴などの堆積物等の清掃に努める。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

生態系

■調査結果

動植物の調査結果を踏まえ、陸域生態系及び水域生態系の当該地域における、上位性、典型性の特徴を示す注目種及び群集を選定しました。

注目種及び群集（陸域生態系）

視 点	注目種及び群集
上位性	サギ類（アオサギ、ダイサギ）、モズ、タヌキ
典型性	カヤネズミ、ホオジロ、オオヨシキリ、ニホンカナヘビ、ヌマガエル、フタモンアシナガバチ本土亜種、アオモンイトトンボ、クモヘリカメムシ、キイロヒラタガムシ、セイタカアワダチソウ群落、ヨシ群落

注目種及び群集（水域生態系）

視 点	注目種及び群集	環境区分
上位性	アカエイ属などのエイ類	干潟域、浅海域
典型性	ムツゴロウやタビラクチなどの魚類、カワグチツボやテリザクラガイなどの貝類	干潟域
	コノシロやエツなどの魚類、ヨシエビ、シバエビなどの甲殻類	浅海域

生態系＜工事中＞

■造成等の施工による一時的な影響【陸域生態系】

●施工時の騒音の影響

施工時の騒音が陸域生態系への新たな負荷は小さいと予測されるため、陸域生態系及びその注目種に及ぼす影響は小さいと考えられます。

●夜間の工事用照明等の影響

夜間の工事照明等の影響について、陸域生態系への新たな負荷は小さいと予測されるため、陸域生態系及びその注目種に及ぼす影響は小さいと考えられます。

生態系＜供用時＞

■飛行場の存在、航空機の運航及び飛行場の施設の供用【陸域生態系】

●生息・生育環境の減少による影響

滑走路延長に伴い、陸域の基盤環境が一部消失します。しかし、改変される基盤環境は、既に人為的な影響を受けている環境であること、改変区域外に同様の環境が存在するため、陸域生態系及びその注目種への生息環境の減少による影響は小さいと考えられます。

●航空機との衝突（バードストライク）の影響

航空機との衝突（バードストライク）の発生件数を上昇させる主な要因としては航空機離着陸回数の変化が考えられます。このことから、滑走路延長による航空機との衝突（バードストライク）の影響リスクは高まると考えられます。したがって、供用時の環境保全措置を実施し、その効果については、事後調査において確認します。

生態系＜工事中＞

■造成等の施工による一時的な影響【水域生態系】

●水の濁りの影響

造成等の施工によるSS寄与濃度も樋門から概ね25m以遠の範囲では2mg/L以下となると予測されていることから、水域生態系及びその注目種への水の濁りの発生による影響は小さいと考えられます（水質＜工事中＞参照）。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

生態系＜供用時＞

■航空機の運航及び飛行場の施設の供用【水域生態系】

●水の汚れの影響

航空機の運航及び飛行場の施設の供用に伴うCOD寄与濃度は樋門から概ね50mの地点以遠では0.1mg/L以下となると予測されます。その他、機械油等の油分や、タイヤ片に少量含まれているといわれている重金属(亜鉛)、マイクロプラスチックについても、現況において航空機の運航及び飛行場の施設の供用の影響は認められないことから、水域生態系及びその注目種への水の汚れの発生による影響は小さいと考えられます(水質＜供用時＞参照)。

環境保全措置【工事中・供用時】

- 陸生動物・植物、水生動物・植物における環境保全措置を実施する。

人と自然との触れ合いの活動の場＜供用時＞

■飛行場の存在

主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、佐賀空港公園、川副さくらロード、コスモス園、柳川むつごろうランド、干潟よか公園を選定し、予測しました。主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度、利用性の変化、快適性の変化の視点から予測を行った結果、影響は小さいと考えられます。



予測地点



佐賀空港公園



川副さくらロード



コスモス園



柳川むつごろうランド



干潟よか公園

予測結果

項目	影響要因	環境要素	影響の程度				
			佐賀空港公園	川副さくらロード	コスモス園	柳川むつごろうランド	干潟よか公園
土地又は工作物の存在及び供用	飛行場の存在	分布及び利用環境の改変程度	◎	◎	◎	◎	◎
		利用性の変化	○	○	○	◎	◎
		快適性の変化	○	○	○	○	○

◎: 影響はない又は極めて小さい ○: 影響は小さい

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

廃棄物等＜工事中＞

■造成等の施工による一時的な影響

施工計画及び既設構造物の状況を基に、建設副産物の種類ごとの発生量及び処理状況を予測しました。本事業の実施により発生する建設副産物及び建設発生土の発生量、再資源化率等、最終処分量は下表のとおりです。建設副産物については、関係法令に基づき対処することにより、適正に処理・処分することができるものと予測しました。

なお、本事業で発生する建設発生土は、場内での有効利用を積極的に検討するとともに、場外へ搬出する建設発生土については、他の事業への可能な範囲内での活用を促進します。また、有効利用が困難な建設発生土については、建設発生土受入基準等を満足することを確認した上で、残土処分場に搬入することから、適切に処理・処分することができるものと予測しました。

予測結果（建設副産物及び建設発生土の発生量）

項 目	建設副産物				建設発生土
	アスファルト・ コンクリート塊	コンクリート塊	金属くず	廃プラスチック類	
発生量	約 500t (約 220m ³)	約 2,130t (約 860m ³)	約 20t (約 4m ³)	約 35t (約 40m ³)	約 70,530m ³
再資源化率等	99% 以上	99% 以上	97.7%	84.4%	—
最終処分量	約 5t (約 2m ³)	約 21t (約 9m ³)	約 0.5t (約 0.1m ³)	約 5t (約 6m ³)	—

注) 建設副産物の再資源化率は、アスファルト・コンクリート塊及びコンクリート塊が「建設リサイクル推進計画2020」（令和2年9月 国土交通省）から設定し、金属くずは「平成30年度建設副産物実態調査結果」（令和2年 国土交通省）から設定しました。廃プラスチック類は、「佐賀県産業廃棄物処理計画進行管理把握状況 報告書」（令和6年3月佐賀県）における再生利用率及び減量化率の合計値から設定しました（再利用率50.5%＋減量化率33.9%＝84.4%（最終処分率15.6%））。

環境保全措置【工事中】

- 発生する建設副産物は、産業廃棄物処理業者に委託し、再資源化に努める。
- 工事関係者に対して、建設副産物の現場分別の徹底について指導し、建設副産物の再資源化を図る。
- 本事業の中で再利用ができない建設発生土については、工事間利用の促進を図る。

調査、予測、評価の結果及び環境保全措置

温室効果ガス等＜工事中＞

■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

温室効果ガス等の排出量は、建設機械の稼働で1.2千t-CO₂eq[※]、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行で4.7千t-CO₂eq[※]と予測しました。

温室効果ガス等排出量

項 目	温室効果ガス等排出量 (千 t-CO ₂ eq [※])
建設機械の稼働	1.2
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	4.7
合 計	5.9

温室効果ガス等＜供用時＞

■航空機の運航及び飛行場の施設の供用

航空機の運航及び飛行場の施設の供用による温室効果ガス等排出量の予測結果は、以下に示すとおりです。

温室効果ガス等排出量

項 目	算定対象とした活動	温室効果ガス等排出量 (千 t-CO ₂ eq [※])	
		現況	将来
空港施設	・ 照明・空調等 ・ 航空灯火	1.5	1.1
空港車両	・ 車両全般	0.1	0.0
航空機の運航	・ 離着陸 ・ 地上走行 ・ APU・GPU 稼働 ・ エンジン試運転 ・ LTO サイクル全体	4.8	12.1
空港アクセス車両	・ 旅客（バス利用者） ・ 旅客（乗用車等利用者） ・ 空港従業者 ・ 貨物	1.5	3.3
合 計		7.9	16.5

※：t-CO₂eq とは二酸化炭素と同様に温室効果をもつメタン等の温室効果ガスを統一的に表す尺度を示す。

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、これを使用する。
- 工事関係者に対して、アイドリングストップの徹底及び空ぶかしの禁止、法定速度の遵守等、建設機械の稼働方法及び資材等運搬車両の運行方法について指導を行う。
- 工事関係者に対して、建設機械及び資材等運搬車両の整備不良による温室効果ガス等の発生を防止するため、整備・点検の徹底について指導を行う。
- ICT施工の普及など、i-Constructionの推進等により、施工の更なる効率化や省力化を進める。
- 工事関係者の通勤車両台数の低減のため、可能な限り公共交通機関の利用及び乗合通勤を奨励する。

【供用時】

- 「佐賀空港脱炭素化推進計画」（令和7年1月 佐賀県策定及び公表）に記載の取組を推進する。
- 補助動力装置（APU）の使用を抑制し、引き続き地上動力装置（GPU）の使用促進を行う。
- 公共交通機関の利用促進を図る。
- 低燃費・低排出ガス車などのエコカーの導入を推進する。
- 佐賀県が実施している「エコドライブ」の啓蒙活動について、佐賀空港においても空港利用者への働きかけを行う。

事後調査

当該事業の環境影響評価に係る選定項目としたもののうち、以下のいずれかに該当すると認められる場合には、「工事の実施」及び「土地又は工作物の存在及び供用」において、環境の状況を把握するための「事後調査」を行います。

- 予測の不確実性の程度が大きい選定項目について環境保全措置を講ずる場合
- 効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合
- 工事の実施中及び土地又は工作物の供用開始後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする必要があると認められる場合
- 代償措置について、効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案して事後調査が必要であると認められる場合

「事後調査」のほかに、事業者が必要と判断した項目については、自主的に「環境監視調査」を実施します。

事後調査結果は、環境影響評価法に基づく報告書として取りまとめ、佐賀県ホームページ等で公表します。

事後調査を実施する項目・調査内容

項 目		内 容
●事後調査 陸生動物（鳥類）	調査項目	バードストライクの発生状況及びバードスweep等の効果の検証
	調査時期	供用後 1 年間
	調査期間及び頻度	1 月～ 12 月に各月 1 回（3 日間） ※ただし春と秋の渡り期間においては、5 日間の連続観測を行う。
	調査方法	定点観察法（移動定点含む）及び任意観察法（バードスweep及び離着陸時における状況調査）
	調査地域	対象事業実施区域及びその周囲（干潟）
●環境監視調査 航空機騒音	調査項目	航空機騒音
	調査時期	滑走路の延長後
	調査期間及び頻度	冬季の 1 回（7 日間）
	調査方法	「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年環境庁告示第 154 号、改正 平成 19 年環境省告示第 114 号）及び「航空機騒音測定・評価マニュアル」（令和 2 年 3 月）に定める方法
	調査地域	佐賀空港周辺
	調査地点	佐賀空港周辺の直近の住宅地や航路直下の住宅地等 ・国造棚西堤防 ・川副西干拓 ・大詫間南 ・柳川市大浜町 ・柳川市吉富町 ※地点は、低周波音＜供用時＞の予測地点を参照

総合評価

本事業の実施が環境に及ぼす影響については、これまでの知見及び現地調査結果を踏まえた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、事業者による実行可能な環境保全措置によりその影響は回避・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、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、環境保全措置を講ずることにより、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。

縦覧場所及び期間・説明会の実施・意見書の提出先

縦覧場所

- 佐賀県庁 行政の窓口…………… 佐賀県佐賀市城内 1 丁目 1-59
- 佐賀県 佐賀空港事務所…………… 佐賀県佐賀市川副町大字犬井道 9476-187
- 佐賀市役所 総務部 総務法制課…………… 佐賀県佐賀市栄町 1-1
- 佐賀市役所 川副支所 総務・地域振興グループ…… 佐賀県佐賀市川副町大字鹿江 620-1
- 白石町役場 総合戦略課…………… 佐賀県杵島郡白石町大字福田 1247-1
- 柳川市役所 市民部 生活環境課…………… 福岡県柳川市本町 87-1

縦覧期間

- 縦覧期間：令和 7 年 10 月 1 日から同年 10 月 31 日まで
(土曜日・日曜日及び休日を除く午前 8 時 30 分～午後 5 時 00 分)

説明会の開催場所・日時

場 所	日 時
福富ゆうあい館 研修室 (1) (2) ----- (杵島郡白石町大字福富 3535-1)	令和 7 年 10 月 18 日 (土) 午前 10 時から (1 時間半程度)
南川副公民館 集会室 ----- (佐賀市川副町大字鹿江 422-1)	令和 7 年 10 月 25 日 (土) 午前 10 時から (1 時間半程度)
柳川総合保健福祉センター 視聴覚室 ----- (福岡県柳川市上宮永 6-3)	令和 7 年 10 月 25 日 (土) 午後 2 時から (1 時間半程度)

意見の提出先

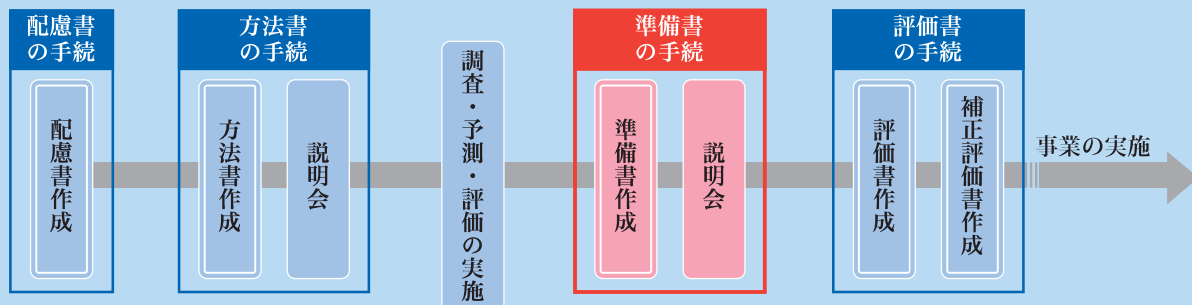
1. 準備書について環境の保全の見地から意見を有する方は、どなたでも意見を提出することができます。
2. 意見は、日本語により環境保全の見地からの意見を、理由を含めて記載してください。
3. 提出者は、氏名及び住所(法人その他団体にあたっては、その名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地)、準備書の名称(様式には記載しています。)、環境保全の見地からの意見及び理由を記載してください。
4. 意見書を提出する場合は、別添「佐賀空港滑走路延長事業環境影響評価準備書に対する環境保全の見地からの意見書」の意見書様式を使用して提出してください。
5. 意見書様式は、縦覧場所に配置しております。また、佐賀空港のホームページよりダウンロードできます。
6. 意見書は、郵送、メール、FAXのいずれかの方法で提出してください。なお、意見書の提出に要する費用は、提出される方でご負担ください。
7. 意見書の提出期間は、令和 7 年 10 月 1 日(水)から同年 11 月 14 日(金)までです。FAX又はメールによる提出の期限は、11 月 14 日の午後 5 時までです。また、郵送の場合は、11 月 14 日の消印まで有効です。

ホームページは▶
こちら





環境影響評価手続



配慮書の手続状況

配慮書の公告・縦覧	令和5年8月18日～令和5年9月19日
配慮書に対する一般の方からの意見提出	令和5年8月18日～令和5年9月26日
配慮書に対する環境大臣からの意見提出	令和5年10月13日
配慮書に対する国土交通大臣からの意見提出	令和5年11月13日
配慮書に対する福岡県知事からの意見提出	令和5年11月16日
配慮書に対する佐賀市長からの意見提出	令和5年11月16日
配慮書に対する佐賀県知事からの意見提出	令和5年11月27日
配慮書に対する白石町長からの意見提出	令和5年11月27日

方法書の手続状況

方法書の公告・縦覧	令和6年4月12日～令和6年5月20日
方法書に対する一般の方からの意見提出	令和6年4月12日～令和6年6月3日
方法書に対する福岡県知事からの意見提出	令和6年9月6日
方法書に対する佐賀県知事からの意見提出	令和6年9月6日

お問い合わせ先

佐賀県 地域交流部 空港課 施設担当
 〒840-8570
 佐賀市城内一丁目1番59号
 TEL：0952-25-7104
 FAX：0952-25-7318
 Mail：kuukou@pref.saga.lg.jp



▲
 ホームページ
 はこちら