

第3回 北九州空港滑走路延長事業環境影響評価技術検討委員会
(議事要旨)

日 時：令和4年1月31日(月) 13:30～15:00
場 所：北九州市立商工貿易会館 2階多目的ホール(北九州市小倉北区古船場町1-35)
出席委員：上田 直子(北九州市立大学 名誉教授)
岡田 恭明(名城大学 理工学部 教授)
川崎 実(日本野鳥の会 北九州代表)
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 名誉教授)(委員長)

<敬称略：五十音順>

議事要旨

1. 環境影響評価に係る手続きについて

- ・事務局より、環境影響評価法に係る手続きについて説明を行った。

2. 環境影響評価項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定について

- ・北九州空港滑走路延長事業に係る環境影響評価項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定について、事務局より説明を行い、以下の質疑及び助言がなされた。

委員：一般意見及び知事意見の中で調査回数について触れられているが、当初の調査計画から回数を増やすという対応ではないため、意見提出者の意向にはあまり沿っていないように感じる。特に干満の影響については、大潮のときに潮位の変動が大きくなる一方で、24時間の連続調査によって干満の影響を把握できるとのことだが、潮の変化の大きい時期に設定するといったことが必要であるように思う。

委員：見解(案)について、調査の実施に関する見解案は詳しく示しているが、予測については「適切な予測・評価を実施します」とだけになっている。意見は、調査結果から鳥の行動を把握し、バードストライクの可能性等の予測をしてほしいという趣旨と思われるため、調査結果から鳥の行動を予測し、それとバードストライクの間関係を丁寧に解析していく等、表現の工夫ができないか。

事務局：見解(案)について、今後検討の上、可能な範囲で具体的内容を記載する。

委員：ここ十数年の間に、本事業の区域周辺において複数の環境影響評価、今回と同様の調査を実施しているように思うが、本事業は新たに埋立てを実施して空港を建設するものではないため、これまでと同様の調査を実施するというだけでなく、これまでの環境影響評価の既存資料等を活かすことで対応できるのではないかと考えている。

委員：本事業は北九州空港開港から16年が経ち、この間に大きい環境問題は生じていない中で新たな埋立て工事が発生しない空港島の南側に整備するという前提で環境影響評価を実施するものだが、一般意見では海上空港として整備した16年前と同様の意見が見受けられる。準備書においては、今回の計画の概要をもう少し具体的に示すことで、県も含めて誤解がなくなるように努めていただければと思う。

委員：クロツラヘラサギは通常、中国や韓国で繁殖し、冬鳥として渡ってくるが、繁殖に至らない若い鳥は、繁殖地まで戻らずに、越冬場所で一夏越すことが最近確認されている。曾根干潟においても10個体程度の若い個体が夏を越しているということで一年中観察されるようになってきている。

委員：やはり、この10年20年で生態が若干変わってきていると思われる。今回のアセスメント

は、そのような変化を前提にしていることを示した方が、相手にも納得していただけると思う。

委員 : 曾根干潟や行橋の渡来地は自由に立ち入りできるため、ある程度の行動は確認できるが、空港島内は立ち入りできないため、飛翔の記録は残っているものの生息状況は確認できない。そのため、今回の調査を機に幅広く調査してほしいということが意見に表れていると思う。

委員 : その辺りが、質問（意見）と回答（見解）の齟齬につながっているのではないか。見解の表現を工夫した方がいいように思う。

委員 : 準備書に向けた予測・評価の手法の選定について、航空機の運航に伴う大気質の影響は福岡空港滑走路増設事業の環境影響評価と同様に飛行経路を点源として予測をすることになると思われる。北九州空港の風向分布は、偏りが無い極めて特異的な分布をしているが、一方で、風速は西北西が強くなっており、北九州空港から小倉北区・小倉駅にかけて地形を確認すると山がない部分があるため、このような風況になっていると思われる。北九州空港における風況は空港内の地上付近で測定されたデータと思われるが、高度50m、100mにおける風況も多少異なると思われるため、準備書においては、様々な情報を丁寧に整理することが望ましい。

事務局 : 既存文献等、幅広く資料を活用して準備書のとりまとめを行う。

委員 : 2040年までの離着陸の時間帯は準備書段階では明確に示されるのか。旅客便の民航機は日が出ている時間帯に多く離着陸するが、貨物便は夜間も含めた就航と理解している。

事務局 : 今後の需要見込みについての精査はまだできていないが、今後需要が高まるのは貨物と想定している。貨物便は旅客便と異なり夜間も含めた就航が見込まれるため、準備書の予測・評価にあたっては留意する。

委員 : 意見を見ると、旅客機の就航前提でバードストライクを考えているのではないかと感じる。準備書においては計画の前提条件を明確に示すことが必要なのではないか。

事務局 : 承知した。

委員 : 県の環境影響評価専門委員会の現地視察はコロナウイルスの感染拡大防止のため中止になったと聞いている。そのため、広大な湿地が残っているイメージを持たれた中での意見である可能性がある。事業によって湿地帯をコンクリートで固めて陸地化するというイメージを持たれている可能性があるのではないか。実際、現地では埋立てが進んでおり広大な湿地帯というわけではないため、誤解されている部分もあるように思う。

事務局 : 指摘どおり、コロナの影響により県の現地視察は実施できていないため、空撮写真等で概ねの水域や陸域を説明したが、概念的な説明に留まっている。

委員 : 準備書において現況の写真を載せることで補足できると思う。

委員 : 代替地についての意見があるが、本事業の区域はもともと海域を埋め立てたところにたまたま湿地ができたというものであり、空港島北西部土砂処分場も同様で、さらに別事業において滑走路の東側を新たに埋め立てること、今後も関門海峡の土砂を処分し、埋立てが続くことを踏まえると、本事業によって湿地がなくなるわけではなく、別の場所に移っていくと考えることができるのではないか。そのため、準備書においては、植物や鳥の遷移といった観点の説明も多少入れた方がいいように思う。

委員 : 埋立てによって湿地などの環境が順次できるという考えも良いと思う。そのような環境がなくなった時に一時的に避難できるような、そのような環境が順次繋がっていき、最終的に保護区が一部でもできれば良いと思う。

委員 : 見解の表現として丁寧さが少し欠けているのかもしれない。準備書の段階で修正してい

ただければいいと思う。

委員 : 一般意見について、おそらく提出者は空港島の中で観察ができないため、現状を今回の調査の中でしっかりと把握してほしい気持ちが大きいように思う。そういった事を酌んでほしいという気持ちがある。

委員 : 調査結果は準備書や評価書をとおして公開し、一般の人にも共有されると思うが、空港の中というのは一般の人の手が届かないため、今回の調査で北九州空港の環境を明らかにしてほしいということだろうと思う。事務局として如何か。

事務局 : 承知した。

以上