

第3回 技術検討委員会資料

説明資料

意見の概要及び対応方針(案)

平成28年5月25日

国土交通省 大阪航空局

国土交通省 九州地方整備局

1. 方法書に係る手続きの経過 2
2. 方法書についての一般意見の概要
及び対応方針(案)4
3. 方法書についての市長意見
及び対応方針(案)24
4. その他の修正箇所31

1. 方法書に係る手続きの経過

項目	内容
方法書の縦覧期間	平成28年1月6日～2月5日
住民説明会の開催	開催場所： 3会場 （福岡市役所、コミセンわじろ、奈多公民館） 開催時期： 平成28年1月23日、24日
意見書の提出期間	平成28年1月6日～2月19日
提出された意見書の数	8 通 <者・団体> ※35件の意見 <一般意見の概要として分類した項目数>

2. 方法書についての一般意見の概要 及び対応方針(案)

一般意見の概要

現福岡空港内のヘリ基地の管理運用（有償、無償も含む）の実態は、どうなっているのか。福岡空港は、現在、民間委託が検討されており、増機・施設の拡張等、今後、生じる諸問題に対する交渉もあり、事業主体の明確な回答を要望する。

事業者としての対応方針(案)

現福岡空港における格納庫等のヘリコプターに係る施設は、運航事業者等が土地を借地（有償）の上、自ら必要な機能を整備しております。また、運航に際し、空港管理者（国）は、運航事業者より使用料を徴収しております。

今般の回転翼機能移設事業における滑走路、誘導路、エプロン及びこれらに付帯する施設は、国土交通省の直轄事業として整備を行い、大阪航空局と九州地方整備局が事業主体となります。なお、供用後の施設の運営形態については、引き続き検討を行ってまいります。

2.1 対象事業の目的

一般意見の概要

ヘリコプターが騒音・超低周波音、電磁波を地元住民に与えて健康被害を引き起こし、墜落すれば人命が損なわれる大事故になる危険が記されていない。また、日米の軍用ヘリコプターが優先利用する軍事ヘリポートにならないとは記されていない。環境保全の立場から、ヘリポート建設計画に反対である。

民間ヘリコプターの「雁の巣ヘリポート」移駐によって、米軍や自衛隊機が福岡空港を利用する際の利便性を高めることがあってはならず、「雁の巣ヘリポート」新設計画を白紙撤回することを求める。

事業者としての対応方針(案)

ヘリコプターの運航に伴う騒音・超低周波音については、環境省が定める環境基準や文献その他の資料と予測結果との間に整合が図られているかを評価することとしております。

電磁波については、ヘリコプターは発生源になっ
ておらず（航空機の計器類に影響を及ぼさないようにしているため）、環境影響評価の対象としておりません。

なお、ヘリコプターの運航の安全確保については、引き続き万全を期して取り組んでまいります。

2.2.3 対象事業実施区域

一般意見の概要	事業者としての対応方針(案)
<p>1日20回程の発着回数とはとても多くヘリコプターの騒音を懸念しているため、まだ未使用の土地が広がっている開発中の人工島に施設を設置してほしい。</p>	<p>対象事業実施区域は、配慮書でお示したとおり、事業特性、周辺の自然・都市環境及び利便性等を考慮して設定した選定要件を全て満たす唯一の区域として選定しております。</p> <p>人工島（アイランドシティ）において現在造成中の土地は、港湾物流施設を立地する保管施設用地や住宅用地として公有水面埋立免許を受け、整備が進められております。福岡市としては、これに基づき、港湾物流空間や住宅地を形成する方針であるとしております。</p>
<p>ヘリポート移設の必要性については一定の理解を示すが、「それがなぜ雁の巣か」については、計画当初の段階から「雁の巣ありきでは」との疑念があるうえに、ヘリ運航に伴う騒音等に係る地元住民の不安感が全く解消されていない現段階では、予定地を含む計画の変更を求めざるを得ない。</p>	<p>対象事業実施区域は、配慮書でお示したとおり、事業特性、周辺の自然・都市環境及び利便性等を考慮して設定した選定要件を全て満たす唯一の区域として選定しております。</p> <p>ヘリコプターの運航に伴う騒音等につきましては、皆様からのご意見を踏まえ調査地点の追加等を行い、調査・予測・評価の結果を準備書にてお示しすることとしております。地域住民の皆様へは、評価結果の公表、説明会の開催等を通じて、丁寧かつ分かりやすいご説明を心掛けてまいります。</p>

2.2.3 対象事業実施区域

一般意見の概要	事業者としての対応方針(案)
<p>移設地を雁の巣と決めずに北九州空港、佐賀空港及び現福岡空港に分散させる事を検討すること。</p>	<p>本事業において移設の対象となるヘリコプターは、現在、福岡空港に常駐している消防、捜索・救助、救急医療、報道等に関するものであり、福岡圏域住民の安全・安心の確保、情報発信のための機能等、重要な役割を担っております。</p> <p>福岡空港では、ヘリコプターと民航機（固定翼機）の運航が競合し、双方の運航に影響が出ているため、緊急出動等の活動において、迅速に目的地へ運航できること等も考慮し、移設先を選定しております。</p>
<p>ヘリポート建設予定地としては、危険な場所である。国交省は、国家100年の計を考えるべきであり、廃案とすべきである。</p>	<p>意見書に添付頂いた玄界灘側の砂浜の写真等から、海岸侵食や飛砂によるヘリコプターや離着陸施設への影響を危惧されてのご意見と考えました。</p> <p>対象事業実施区域と海岸までは、一定程度の距離があり、海岸侵食による影響は想定しておりませんが、危険な場所であるとのことのご意見については、海岸の管理者等へ伝えてまいります。</p> <p>飛砂については、ヘリコプター等への影響について検討を行います。</p> <p>なお、対象事業実施区域は、土砂災害警戒区域、津波浸水想定に該当する区域ではございません。</p>

2.2.4 対象事業の概要

一般意見の概要

施設周辺は、曲線部から直線部に至る道路で、校区内で最も交通事故が多発している危険な場所である。

施設の出入口の取り付け方法によっては、現県道に与える影響が大きいため、出入口を1か所にまとめ、県道交差点での信号処理が望ましい。

施設内の事務所、駐車場、駐機場等の配置は、どうなるのか。

現計画では、23機の移設とされているが、最大、何機駐機できるのか。

特に、燃料保存施設は、どこに置くのか。また、これに対する安全対策は、どうするのか。

事業者としての対応方針(案)

対象事業実施区域に係る出入口の取り付け方法については、現在、道路管理者等と協議を進めております。

施設の配置計画は、配慮書でお示したとおり、ヘリコプターの運航に伴う騒音（地上音）を低減させるため、対象事業実施区域の東側に格納庫や事務所等を連担させて配置し、駐機場や滑走路は、その西側に配置することを想定しております。

駐機場における駐機数は、限られた敷地の中で、ヘリコプターの迅速な運航が可能となるよう、現在、最大で23機程度と想定しております。

燃料保存施設は、格納庫等と同様に東側に配置することを想定しております。消防法による安全対策を順守してまいります。

2.2.4 対象事業の概要

一般意見の概要	事業者としての対応方針(案)
<p>周辺は国有地であるため、時代の要請を受けての「ヘリ」の増機や国土防衛上の見地から「オスプレイ」の配備等が見直しされた場合は、容易に変更が可能となるおそれがあるため、拡張しないと確約すること。</p>	<p>対象事業実施区域は、周囲を海の中道海浜公園、海の中道奈多海水淡水化センター、雁の巣レクリエーションセンターなどに囲まれており、既に周辺の土地利用が決まっております。</p>

2.2.5 その他の対象事業に関連する事項

一般意見の概要	事業者としての対応方針(案)
<p>現福岡空港の時間帯別ヘリコプター発着回数において、10時、11時、14時、15時の時間帯が800～900回/年と多い理由は何か。</p>	<p>ヘリコプターはVFR飛行方式（有視界飛行方式）により、常に地表等を目視により確認し、自身の位置を確認して飛行するため、ほとんどは日中の離着陸となります。</p> <p>飛行の前後に行う整備点検等を考慮するとご指摘の時間帯が多くなるものと考えております。</p>
<p>災害時等は複数のヘリコプターが発着すると思われるが、時間毎(分毎)に発着するヘリコプターの数を表にして示すこと。また、過去の最大数を示すこと。</p>	<p>分毎の集計はございませんが、福岡空港における時間別の発着回数の実績は、方法書のP2.1-1 図2.1-1 「時間帯別ヘリコプター発着回数（福岡空港）」にお示したとおりです。</p> <p>また、福岡空港（ヘリパッド6箇所）における時間帯別ヘリコプター発着回数の最大値は、平成23年度から平成26年度の実績では、平成24年度の14時台における18回となります。</p>
<p>発着地点から水平飛行するまでの位置と高度を地図に表示すること。</p>	<p>飛行経路等については、現在、運航事業者等と協議を進めております。</p> <p>準備書において、将来の運航実態を想定した飛行経路等をお示しいたします。</p>

3.2 社会的状況

一般意見の概要

対象事業実施区域周囲における学校、病院等の施設について、筑紫少女苑の記載がないが、筑紫少女苑はいずれの項目にも含まれる要素があると考えられる。

事業者としての対応方針(案)

筑紫少女苑は、法務省矯正局が管轄する矯正施設で、矯正教育を行う重要な施設であると認識しております。

今後の環境影響評価手続きにおける縦覧図書では、新たに「矯正施設」の項目を設け、当該項目に筑紫少女苑を明記いたします。

4.3.3 評価

一般意見の概要

「4.3.3評価」において、「最寄りの雁の巣地区の住宅等までは1km程度離れていることから、住宅等に対するヘリコプターの運航に伴う騒音に係る重大な環境影響はないと考えられる」とあるが、筑紫少女苑への影響はどうか。筑紫少女苑は「学校」「社会福祉施設」であり、対象事業実施区域まで職員宿舎からおよそ400m程度と近く、また寮には少年が居住しているため「住宅等」として考慮してもらえないのか。

事業者としての対応方針(案)

筑紫少女苑は、配慮書でも触れておりますが、「全寮制の学校に類似した施設」であり、職員宿舎は「住宅」とであると認識しております。
筑紫少女苑への影響については、今後、調査・予測・評価を行い、その結果を準備書の段階でお示しすることとしております。

一般意見の概要

今後行われる調査の結果を必ず報告していただきたい。住民が納得いくまで説明会を開いてほしい。

騒音の到達範囲は単純に距離のみによって測れるものではない。風向きをはじめとする気象条件や居住環境等によって大きく異なってくる。

ヘリ騒音の激しさは、耐え難い苦痛の種となっているバイクの騒音よりも比較にならないはずである。

また、ヘリの運航が一刻一秒を争う緊急出動に備えるものであるなら、深夜の出動も十分想定される場所である。従って深夜においても、異なる気象条件の下で適切に予測・評価する方法書に盛り込んでいただきたい。

住民1人ひとりの立場に立った最悪の条件を想定したリスク調査を徹底するよう要望する。

事業者としての対応方針(案)

今後の環境影響評価手続きにおいて実施する調査等の結果は、準備書等の縦覧図書としてとりまとめ公表するほか、説明会も開催してまいります。

事業者としては、地元自治体とも連携しながら、より多くの地域住民の皆様に対して説明会の開催等を通じて、丁寧かつ分かりやすいご説明を心掛けてまいります。

ヘリコプターの運航に伴う騒音の影響については、今後、調査・予測・評価を行い、その結果を準備書の段階でお示しすることとしております

予測に必要なヘリコプターの騒音レベル等については、文献その他の資料調査のみならず、実機飛行による調査も実施し把握してまいります。当該調査では、気象データも同時に測定することにより音の伝搬に与える影響についても考察いたします。

実態に即した条件の設定により、夜間の運航についても予測に反映いたします。

6.2 調査及び予測の手法

一般意見の概要	事業者としての対応方針(案)
<p>移設場所は、海岸特有の季節的に風向きの変動が激しく、測定時期等を明確にして、実施すること。</p>	<p>調査を実施する時期は、方法書において項目ごとに時季を記載しておりますが、ヘリコプターの運航に伴う騒音等の測定にあたっては、風向等についても考慮の上、実施日等を明確にしてまいります。</p>
<p>騒音・超低周波音の具体的な測定方法、内容を列記すること。(5地点を同時測定するのか、ヘリコプターは複数機同時に飛ばして測定するのか等)</p>	<p>実機飛行による調査は、予測に必要な騒音レベル等・G特性音圧レベル等を把握するために1機ずつ行い、複数の調査地点で同時に測定を行います。ヘリコプターが上昇、下降、水平飛行、ホバリング等を行う際の騒音レベル等を測定いたします。 なお、対象事業実施区域では、複数のヘリコプターが同時に離着陸することはできません。</p>
<p>測定は、地元住民の立合いのもと実施すること。</p>	<p>ヘリコプターの実機飛行による調査を行う際は、事前に周知を行う予定です。</p>

6.2 調査及び予測の手法

一般意見の概要

地域住民は、朝鮮戦争時代のダグラス輸送機の早朝整備の騒音に悩まされた経験を持つ。

今回、高さ13メートルの建築物での遮音が検討されているが、騒音の性質上、その効果は期待しがたい。現在の整備状況を、明示し、移設時の駐機の整備計画を策定すること。

- ① 整備時間は、何時から始まり、何時に終了するのか。
- ② 1機か、数機か、それとも全機か。それにより、騒音も異なり、測定方法も異なる。
- ③ 緊急発進時の整備状況も、明確にすること。特に、過去の深夜における離着陸の実例を明示すること。

事業者としての対応方針(案)

現福岡空港におけるヘリコプターの整備に係る状況は、以下のとおりです。

- ① 整備は、不具合時等の緊急整備を除き、通常9時前後から17時前後の時間帯に行っております。各種の整備のうち、騒音の発生が伴うものは、定期点検及び飛行後の整備点検時等に行うエンジン試運転となります。
- ② 予測は、将来の運航実態を想定した複数のエンジン試運転回数を設定の上行います。なお、実機飛行による調査では、ヘリコプターの音響パワーレベルを求めるため、1機ずつ測定を行います。
- ③ 緊急出動の際の整備は、通常時と同様、飛行する前後に整備点検を実施しています。なお、福岡空港では、不具合時等に深夜に行われた整備の実績はありますが、騒音を伴う整備の実績はありません。過去の深夜における離着陸は、方法書のP2.1-1 図2.1-1においてお示ししたとおり、救命・救難などの人道的活動を実施しており、22時台～6時台の発着回数は、全体の0.6%程度です。今後引き続き、運航事業者へのヒアリングを重ね、移設後の整備に係る想定を検討してまいります。

6.2 調査及び予測の手法

一般意見の概要

自然と共に生きる漁業者にとって、光や騒音、機影等により漁業環境が変化する事こそが一番不安材料である。当該計画されている候補地は、玄界灘側には周年操業の定置網漁業をはじめとする色々な漁業が営まれており、内海の博多湾側は魚介類の産卵場所としても重要な場所である。

漁業環境の変化による漁獲量の減少という不安は、当該計画の中にある年2回（2日間）の調査で到底拭い去ることは出来ない。従って、我々漁業者の不安が払拭される方策が示されない限りは、当該計画の中止を求める。

調査結果について、地点明示では、自宅が評価範囲内外にあるのか、分り辛く、範囲を明示すること。

事業者としての対応方針(案)

周辺海域は、各種漁業等が行われている重要な場所であると認識しております。

魚類への影響については、今後、調査・予測・評価を行い、その結果を準備書の段階でお示しすることとしております。

今後の環境影響評価手続きにおいて実施する調査等の結果は、準備書等の縦覧図書としてとりまとめて公表いたします。その際、図面の縮尺等を配慮して出来るだけ分かりやすい記載を心掛けてまいります。

6.2 調査及び予測の手法

一般意見の概要

東京国際空港、東京ヘリポート、大阪国際空港、八尾空港、福岡空港に常駐するヘリコプターの落下物実態調査を実施し、アセスメントに掲載すること。

事業者としての対応方針(案)

ヘリコプターの運航時における落下物の実態については、環境影響評価の対象とはなっておりません。

運輸安全委員会とりまとめの航空事故の登録内容及び調査中の内容によると、東京国際空港、東京ヘリポート、大阪国際空港、八尾空港及び福岡空港に常駐するヘリコプターによる落下物の実態は、吊り下げ又は曳航している航空機からの物件の落下について報告義務化された平成26年10月以降、1件となっております。

なお、出発・到着時の飛行ルートは、可能な限り住居上空を避けるよう運航事業者へ理解を求めてまいります。

6.2 調査及び予測の手法

一般意見の概要

- 騒音・超低周波音（ヘリコプターの運航）に関して、
- ① 調査手法の環境省及び環境庁の測定・評価マニュアルの内容の概要を提示すること。
 - ② 調査地点を5地点から増やし、奈多、奈多団地、塩浜、和白方面でも広く調査すること。
 - ③ ヘリコプターを飛ばして行う実機飛行調査をし、住民に立ち合わせること。
 - ④ 電磁波調査を追加すること。

事業者としての対応方針(案)

- ヘリコプターの運航に伴う騒音・超低周波音に係る調査については、以下のとおりです。
- ① 「航空機騒音測定・評価マニュアル」は、以下のサイトに公表されております。
(<http://www.env.go.jp/air/noise/airplane/manual.html>)
「低周波音の測定方法に関するマニュアル」は、以下のサイトに公表されております。
(<http://www.env.go.jp/air/teishuha/manual/>)
 - ② 皆様からのご意見を踏まえ、複数の調査地点を追加いたします。
 - ③ ヘリコプターの実機飛行による調査を行う際は、事前に周知を行う予定です。
 - ④ 電磁波については、ヘリコプターは発生源になっておらず（航空機の計器類に影響を及ぼさないようにしているため）、環境影響評価の対象としておりません。

6.2 調査及び予測の手法

一般意見の概要	事業者としての対応方針(案)
<p>陸生動物（飛行場の存在）に関して、</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 対象地が渡りのルートに面していることから採餌・休息の実態調査をすること。 ② 鳥類の昼間・夜間の行動特性の調査をすること。 ③ 鳥類は博多湾と玄界灘の両水面、干潟、陸地を利用していることから、多方面で調査すること。 	<p>鳥類に係る調査については、以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①ルートセンサス調査、定点観察調査により、採餌・休息等の行動も併せて記録するようにいたします。 ②調査は、昼間及び夜間の実施を予定しております。 ③調査検討範囲は、方法書のP6.2-42 図6.2.5-2にお示したとおり、ご指摘の地域を広く対象としております。
<p>陸生動物（ヘリコプターの運航）に関して、バードストライクは飛翔する鳥類だけではなく、ヘリコプター墜落による人間の身体・生命に直接関わる事柄であることから、海岸に面した他の飛行場の例を見ながら調査すること。</p>	<p>平成18年度から平成27年度までの過去10年間では、福岡空港に常駐するヘリコプターのバードストライク及びそれに伴う墜落事故はございませんが、海岸に面した他の事例等を参考にしながら陸生動物に係る調査・予測・評価を進めてまいります。</p>
<p>生態系（飛行場の存在）に関して、植物の分布、動物の行動範囲調査は、近接地域との関連も含めて実施すること。</p>	<p>植物や動物に係る調査については、「面整備事業環境影響評価技術マニュアル」（平成11年11月建設省都市局 監修）に基づき、関係機関の有する調査データも活用しつつ、対象事業実施区域及びその周辺も含めた範囲で実施いたします。</p>

6.3 評価の手法

一般意見の概要

行政は、基準値を超えるものについて、対応を検討するが、基準値内のものについては、放置しがちである。地域住民の基準数値の許容範囲内の環境破壊についての対策を講じるため、細部に亘る調査を要望する。

事業者としての対応方針(案)

今後の環境影響評価手続きにおいては、地域特性等を踏まえた適切な調査・予測・評価を心掛けてまいります。調査等の結果は、準備書等の縦覧図書としてとりまとめて公表いたしますが、その際、基準値等との比較だけでなく、現況からの変化の程度についてもわかるように現況値等もお示しするようにいたします。

以下のご意見については、本環境影響評価手続きにおける検討対象外と考えておりますが、今後、真摯にご説明させていただきます。

一般意見の概要

財務省所管の空地の有効活用を図ることは有意義であるが、地域住民に何らメリットもなく、騒音等により、平穏な日常生活を脅かす、今回の「迷惑施設」の移設事業については、原則として、反対する。

本事業の成り行きに最も気を揉んでいる地元住民の接点にある雁の巣自治会への行政側からのアプローチがない。関連情報はもっぱら一般市民と同列の市政だよりか校区自治協議会を經由しての形式的手段に頼らざるを得ず、「行政は地元住民の不安感は眼中にないのか」との不信感さえ芽生えている。今後、節目節目で地元説明会の雁の巣での開催を検討するなど、地元住民の置かれた立場を考慮した施策を進めていただきたい。

このままでは、地元雁の巣の地域環境と生活環境の破壊に繋がることから、雁の巣自治会として移設計画そのものに反対を表明する。

地域住民に対するメリットとデメリットは何か、具体的に箇条書きで列記すること。

対象事業実施区域の財務省から国交省への移管は、有償か、無償か。

季節的に風向きが変動し、しかも、突風も吹く。特に、風に弱い「ヘリ」の離着陸時の安全確認方法等を明示すること。

一般意見の概要

本計画により、新たな騒音等が発生し、平穏な日常生活が侵害されるため、住民の理解を得るために、次の環境是正対策を関係行政機関に働き掛け、実現化に向けて努力するよう要望する。

- ①都市計画道路「海ノ中道公園線」の早期整備
- ②博多湾沿いの遊歩道の早期整備
- ③県道志賀和白線の歩道の早期整備
(奈多駅前～雁ノ巣踏切間)
- ④雁の巣グラウンドの国からの無償返還

福岡空港の滑走路増設は、抜本的な対策ではなく、現実には、その不利益な余波を受けているのが雁の巣地区住民である。

世界の「福岡」として、東南アジアに向けたハブ的な要素を持つ「24時間型空港」を建設すべきである。新空港建設に伴い、ヘリ基地も含め、空港機能の一点集中が理想であり、新たな雇用等地域の活性化にもつながる。しかも、現空港は、都心から近く、都市高速の延伸や地下鉄も運行され、大規模な再開発も期待される。将来を見据えた対策について、一考すべき課題である。

3. 方法書についての市長意見 及び対応方針(案)

○意見の送付：平成28年4月19日

○意見の総数：5

○意見の内訳

項 目			意見数
1.全体的事項			1
2.個別的事項	(1)騒音及び超低周波音について	1)実機飛行について	1
		2)調査地点について	1
	(2)動物について	1)陸生動物について	1
		2)水生動物について	1

市長意見：1.全体的事項

- 対象事業実施区域周辺は、市民の憩いの場、漁業の場としても利用される自然豊かな場所であり、地形は平坦で見晴らしが良く音も伝わりやすい環境にある。
- 本方法書については、実態把握のため、既存資料及び現況の調査に加え、実機飛行も計画に取り入れられており、より確度の高い予測・評価の実施が期待されることから条例の趣旨に照らし妥当なものであると考える。今後の環境影響評価手続きにおいても、上記の地域特性を踏まえ、適切な調査・予測・評価を行うことが重要である。

対応方針（案）

- 今後の環境影響評価手続きにおいては、地域特性を踏まえ、適切な調査・予測・評価を心掛けてまいります。

市長意見：2.個別的事項 (1)騒音及び超低周波音について

1) 実機飛行について

- 実機飛行の実施にあたっては、より確度の高い予測・評価を行うため、ヘリコプターの将来の運航実態を想定した飛行経路で調査し、ヘリコプターの運航に伴う騒音及び超低周波音の予測に必要な騒音レベル等の把握に努めること。

対応方針 (案)

- 実機飛行の実施にあたっては、ヘリコプターの運航に伴う騒音及び超低周波音のより確度の高い予測・評価を行うため、供用時に想定されるヘリコプターの飛行経路を設定し、予測を行う際に必要な騒音レベル等の把握に努めます。

市長意見：2.個別的事項

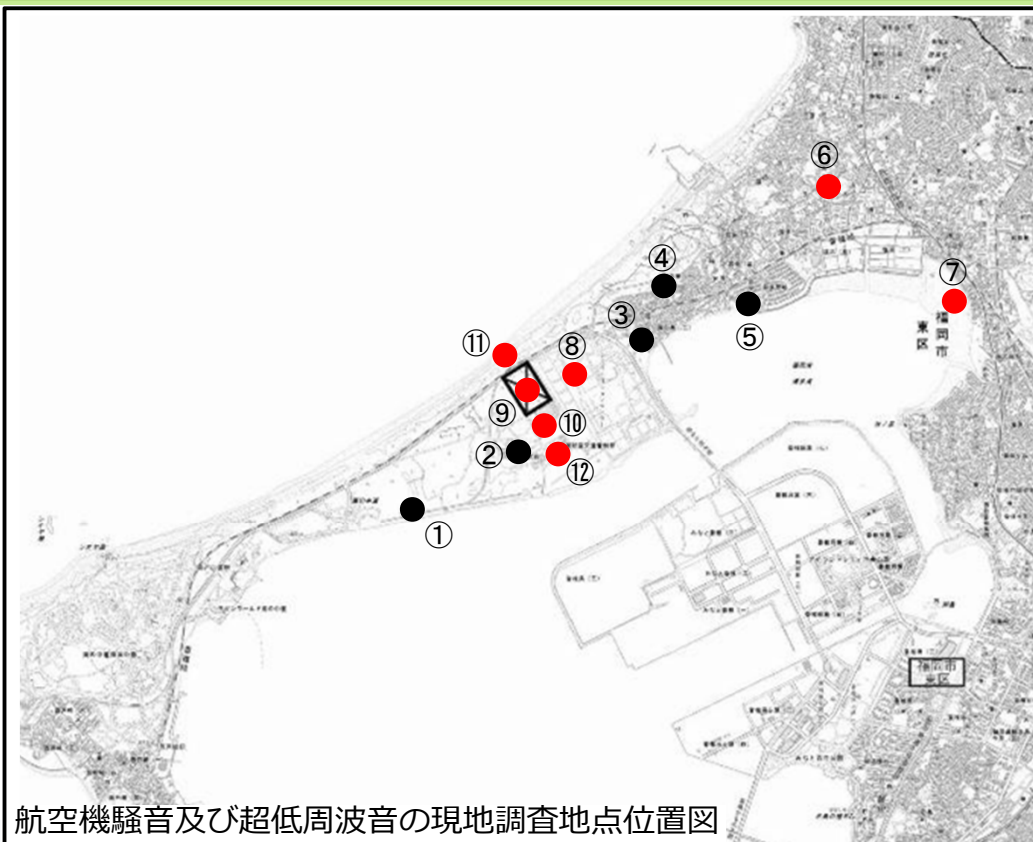
(1)騒音及び超低周波音について

2) 調査地点について

- 対象事業実施区域の周辺には住居があり、近隣には居住者のいる施設やレクリエーション施設が存在することから、ヘリコプターの運航に伴う騒音及び超低周波音の影響が及ぶ可能性がある。これを踏まえ、調査・予測・評価にあたっては、調査地点を増やし、住居や施設等への影響を十分に予測・評価し準備書に記載すること。

対応方針 (案)

- ヘリコプターの運航に伴う騒音・超低周波音に係る調査・予測・評価にあたっては、調査地点を増やし、住居や施設等への影響を十分に予測・評価し準備書に記載いたします。



航空機騒音及び超低周波音の現地調査地点位置図

方法書に示した調査地点		
● ① 海の中道海浜公園内	② 筑紫少女苑	③ 雁の巣地区住宅地
④ 福祉・医療施設	⑤ 教育施設	
追加する調査地点		
⑥ 教育施設	⑦ 和白干潟	
● ⑧ 雁の巣レクリエーションセンター		
追加する調査地点 (実機飛行時のみ)		
⑨ 対象事業実施区域内	⑩ 海水淡水化センター	⑪ 前面の海岸
⑫ 福岡航空交通管制部		

※予測に必要な騒音レベルおよびG特性音圧レベルを把握するため、年2回(例：夏季及び冬季)、各1日間の実機飛行を行う。

市長意見：2.個別的事項 (2)動物について

1) 陸生動物について

- 鳥類について、対象事業実施区域周辺には内海と外海との間を低空で飛翔する種もいることから、鳥類の飛翔経路や高度等の実態について調査で十分に把握し、その結果と既存文献や類似事例とを比較して予測・評価を行うこと。

対応方針 (案)

- 鳥類については、飛翔経路や高度等の実態が把握できる調査地点を設定することにより十分に把握し、その結果と既存文献や類似事例とを比較して予測・評価を行います。

市長意見：2.個別的事項 (2)動物について

2) 水生動物について

- ヘリコプターの運航に伴う騒音等が魚類に与える影響について、実機飛行の結果と既存文献や類似事例とを比較して予測・評価を行うこと。

対応方針 (案)

- ヘリコプターの運航に伴う騒音等が魚類に与える影響については、実機飛行時において水面上と水中の音の大きさ等を測定するとともに、その結果と既存文献や類似事例とを比較して予測・評価を行います。

4. その他の修正箇所

一般環境大気質・気象及び環境騒音、環境振動の調査地点

- 一般環境大気質・気象及び環境騒音、環境振動に係る現地調査にあたっては、対象事業実施区域に近い雁の巣地区住宅地においても調査地点を増やすことといたします。

