

# 第5回 技術検討委員会資料

## 説明資料

準備書についての意見の概要及び事業者の見解(案)

平成29年9月27日

国土交通省 大阪航空局

国土交通省 九州地方整備局

1. 準備書に係る手続きの経過 ..... 2
2. 準備書についての一般意見の概要  
及び事業者の見解(案) .....4

# 1. 準備書に係る手続きの経過

---

# 準備書に係る手続きの経過

項目	内容																								
準備書の縦覧期間	平成29年7月25日～8月24日																								
住民説明会の開催	平成29年8月5日 「和白地域交流センター」 平成29年8月6日 「福岡市役所」、「奈多公民館」																								
意見書の提出期間	平成29年7月25日～9月7日																								
提出された意見書の数	<p>10通 &lt;者・団体&gt; ※34件の意見 &lt;一般意見の概要として分類した項目数&gt;</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">提出された意見書ごとに分類した一般意見の概要番号 (順不同)</th> </tr> <tr> <th>提出された意見書</th> <th>一般意見の概要 No.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1通目</td> <td>1・5・19・20・22・23・24・29</td> </tr> <tr> <td>2通目</td> <td>2・6・7・8・13・14・27</td> </tr> <tr> <td>3通目</td> <td>4・11・25・32</td> </tr> <tr> <td>4通目</td> <td>3・18・21</td> </tr> <tr> <td>5通目</td> <td>26・28・31</td> </tr> <tr> <td>6通目</td> <td>9・34</td> </tr> <tr> <td>7通目</td> <td>10・30</td> </tr> <tr> <td>8通目</td> <td>12・33</td> </tr> <tr> <td>9通目</td> <td>15・16</td> </tr> <tr> <td>10通目</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table>	提出された意見書ごとに分類した一般意見の概要番号 (順不同)		提出された意見書	一般意見の概要 No.	1通目	1・5・19・20・22・23・24・29	2通目	2・6・7・8・13・14・27	3通目	4・11・25・32	4通目	3・18・21	5通目	26・28・31	6通目	9・34	7通目	10・30	8通目	12・33	9通目	15・16	10通目	17
提出された意見書ごとに分類した一般意見の概要番号 (順不同)																									
提出された意見書	一般意見の概要 No.																								
1通目	1・5・19・20・22・23・24・29																								
2通目	2・6・7・8・13・14・27																								
3通目	4・11・25・32																								
4通目	3・18・21																								
5通目	26・28・31																								
6通目	9・34																								
7通目	10・30																								
8通目	12・33																								
9通目	15・16																								
10通目	17																								

## 2. 準備書についての一般意見の概要 及び事業者の見解(案)

---

## 2.1 対象事業の目的

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
1	<p>「福岡空港の利用時間外（22時台～6時台）の平成23年度から27年度の5か年平均離着陸回数は、全体の0.2%程度であり、救命・救助などの人道的活動を実施。」と記載されている。8月6日に奈多公民館で開かれた国の説明会では、国の担当者は「雁の巣地区での運用は24時間運用を考えている」と説明した。すると、前記の平均離着陸回数は、移設後は福岡空港全体の0.2%を超えることになる。しかも、24時間運用とは、救助・救援などの人道的活動に限定されない、営利目的の民間ヘリコプターの夜間飛行が増加する危険については、準備書にて記載されず説明会でも説明されなかった。このことについて、少なくとも、民間会社の夜間飛行を含めた当該飛行計画の明示とそれに関する人間の生活・生命に係る環境影響評価は実施されるべきである。</p>	<p>夜間の飛行については、現在の福岡空港におけるヘリの運航実績を踏まえれば、救命・救難などの人道的活動のために飛行することが考えられますが、これ以外のほとんどは日中の離着陸となります。</p> <p>現在、福岡空港は24時間運用であり、民間会社を含む運航事業者全ての時間帯別離着陸回数を、準備書第8章「8.1.9離着陸回数」の項でお示ししているとおり、夜間における過去5年間（平成23年度～平成27年度）の平均値では0.2%程度となっています。</p> <p>今回、夜間（22時～7時）における予測・評価は、この割合に応じて行いました。</p>

## 第2章 対象事業の目的及び内容

### 2.2.5 その他の対象事業に関連する事項

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
2	<p>飛行ルートの設定について、「緊急状態や悪天回避等飛行せざるを得ない場合を除く」とありますが、ヘリコプターの離陸は多くが「緊急状態」ではないのか。また、「悪天」時の離着陸も多くのケースがあるのではないのでしょうか。</p> <p>福岡空港での実績のデータがありますが、緊急状態や悪天回避等の飛行の実績数字を示してください。</p>	<p>運航方法に関し、出発・到着時の飛行ルートは、準備書第8章「8.1.8飛行経路等」の項でお示ししているとおおり、ヘリコプターの安全運航を考慮して、設定した飛行経路で離着陸することを原則としています。</p> <p>また、救命・救難などの人道的活動の場合や視界が悪い場合における飛行が、緊急状態や悪天回避等の飛行と考えられ、通常、想定できない飛行であることから、環境影響評価の対象にはなりません。</p> <p>なお、福岡空港における過去の離着陸回数は、準備書第8章「8.1.9離着陸回数」の項でお示していますが、緊急状態や悪天回避等も含めた総数でお示しております。</p>

## 第2章 対象事業の目的及び内容

### 2.2.5 その他の対象事業に関連する事項

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
3	<p>「環境上の配慮から住居上空の飛行を原則行わない」との説明であったが、それは各ヘリコプター運行主体への「お願い事項」であると聞いた。</p> <p>「お願い」だけでは、「住居上空の飛行」をどれだけ回避できるのか非常に危惧している。</p> <p>住宅地上空を飛ばない運行ルートを厳守するための飛行ルートを、努力義務ではなく「覚書締結」の形で、運行主体と契約することを強く要望する。</p> <p>「住宅地上空を飛ばない運航ルートを厳守するための覚書」を遵守しているか監視する方法について、地域住民にチェックさせるのではなく、航空局にて監視し、その結果については毎月定期的にHPなどで公表すること。</p> <p>違反については、毎月0件であることが当然望ましいが、違反があった場合は、日時とともに運行主体の名前を公表すること。そのことについては覚書に盛り込むこと。</p>	<p>今回、準備書の記述にあたっては運航事業者とも協議をしており、これを順守してもらうべく、供用後も引き続き運航事業者に対して指導してまいります。</p>



## 第2章 対象事業の目的及び内容

### 2.2.5 その他の対象事業に関連する事項

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
4	<p>離着陸時は、上限飛行高度経路を指定しているが、移設する23機のヘリは、ヘリ基地での離着陸のため福岡空港利用の航空機の航路と交差する居住地域周辺を飛行することとなる。</p> <p>福岡空港利用時に比し、飛行に伴う騒音等の発生、航路の安全、ヘリ基地での飛行燃料保管等は、著しく、地域住民の負担を強いることとなる。</p>	<p>航空路の安全については、対象事業実施区域及びその周辺は、福岡空港離着陸の民航機（固定翼機）の経路が上空にあるため、これらの空域とヘリコプターが飛行する高度（水平飛行の最高高度は700フィート（約213m）程度を想定）を分けて安全を確保することとしています。</p> <p>また、運航方法に関し、出発・到着時の飛行ルートは、準備書第8章「8.1.8飛行経路等」の項でお示ししているとおり、原則、住居上空は飛行しないこととしています。（ただし、現状においても、救命・救難などの人道的活動における緊急状態や視界が悪い状況における悪天回避等住居上空を飛行せざるを得ない場合及び飛行の目的地が住居上空の場合には、住居上空を飛行することがあり、この状況は移設後も変わりありません。）</p> <p>騒音については、準備書第8章「8.3.2予測及び評価」の項でお示ししているとおり、ヘリコプターの運航に伴う航空機騒音の影響については、環境保全目標を満足していることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価しました。</p> <p>航空機燃料の保管場所については、消防法に基づく安全対策等を順守してまいります。</p>

## 第2章 対象事業の目的及び内容

### 2.2.5 その他の対象事業に関連する事項

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
5	<p>「飛行ルート及び高度」で「原則、住居上空は飛行しない」としている。しかし、例外が（緊急状態）、（悪天回避など）と記載されている。緊急状態とは、機体に起こった緊急状態なら、落下住民被害の原因となり、悪天回避を理由にされては、全ての天候で運用される危険がある。また、「区域・周辺」での高度213メートルと住民に与える騒音被害の関係が明示されていない。</p>	<p>運航方法に関し、出発・到着時の飛行ルートは、準備書第8章「8.1.8飛行経路等」の項でお示ししているとおり、ヘリコプターの安全運航を考慮して、設定した飛行経路で離着陸することを原則としています。</p> <p>また、救命・救難などの人道的活動の場合や視界が悪い場合における飛行が、緊急状態や悪天回避等の飛行と考えられ、通常、想定できない飛行であることから、環境影響評価の対象にはなりません。</p> <p>なお、騒音については、準備書第8章「8.3.2予測及び評価」の項でお示ししているとおり、ヘリコプターの運航に伴う航空機騒音の影響については、環境保全目標を満足していることから、環境の保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価しました。</p>

# 第4章 計画段階環境配慮書

## 4.3 騒音

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
6	<p>騒音予測と実機飛行の観測値の差について、実機飛行調査の結果、雁の巣地区住宅地などでは測定値不検出とありますが、騒音予測(4.3.2)の案2(格納庫南北配置で壁がない状態)の騒音レベルは「69dBと推定される」としていません。予測値では出るのに実測では出ないとの違いは、何かを示してください。</p>	<p>準備書第4章「4.3.2予測」の項で示されている数値については、平成27年8月に公表した「計画段階環境配慮書」の内容をお示ししており、事業の計画の立案の段階において、入手可能な文献その他の資料から、騒音レベルが最大となる場合の値を推定したものととなります。</p> <p>「航空機騒音測定・評価マニュアル(平成27年10月環境省)」においては、ヘリコプターの最大騒音レベルが暗騒音レベルから10dB以上大きいものを対象としており、実機飛行時の航空機騒音の調査結果は、測定したヘリコプターの騒音と周辺の騒音を比較して有意性が認められなかったことから、「測定値不検出」と記述しました。</p> <p>なお、実機飛行時における雁の巣地区住宅地の残留騒音レベルは51~55dB(L<sub>Aeq</sub>)でした。</p>
7	<p>運用条件等を設定の上、精査する予定について、4.3.2(騒音)予測(4.3-2)の下段「※：今後、対象事業計画に係る運用条件等を設定の上、精査する予定。」とありますが、その結果は、どのような方法で地元住民に知らされるのかお知らせください。</p>	<p>準備書第4章「4.3.2予測」の項については、平成27年8月に公表した「計画段階環境配慮書」の内容をお示ししています。</p> <p>「今後、対象事業計画に係る運用条件等を設定の上、精査する予定。」については、今回、準備書第8章「8.3騒音」の項にお示しした内容が精査した結果となります。</p>

## 8.1 予測の前提

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
8	<p>評価する数値の取り方について、新しい施設を作るときに、環境にどのような影響を及ぼすのかを評価するとき、発生する現象を可能性のある最大値の場合、どう影響するのかの検証が必要と思います。</p> <p>今回の場合、ヘリコプターが飛行する可能性のある機種と航路の最大値を求めて、影響を評価すべきではないのでしょうか。標準値・平均値では大きな影響は発生しません。</p>	<p>本事業は、福岡市環境影響評価条例（平成10年3月30日条例第18号）に基づき手続きをおこなっています。福岡市環境影響評価技術指針（平成11年3月29日）においては、「工事の実施については、工事による影響が最大になる時期又は工事終了時を基本として、適切な予測対象時期等を設定する。存在及び供用については、存在による影響がほぼ確定する時期、供用時の活動が定常的な状態及び影響が最大（最大になる時期を設定することが出来る場合に限る。）となる時期を基本として、供用後の適切な予測対象時期等を設定する。」こととなっています。</p> <p>準備書第8章でお示しした環境影響評価の各項目の予測・評価は、環境影響が大きな予測となるように、ヘリコプターの運航に係る予測の前提として、飛行する可能性のある最大機種である「ベル412EP」を含めて予測を行い、将来予測される年間離着陸回数においては、環境影響として安全側（厳しい側）の予測をするため、過去5年間（平成23年度から平成27年度）の利用実績から、最大の値を設定しました。さらに、一日の離着陸回数も環境影響としては安全側（厳しい側）の予測をするため、平均値ではなく上位10%値を予測の対象としております。</p>

# 第8章 調査、予測及び評価

## 8.1 予測の前提

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
9 ～ 12	<p>騒音は居住地に影響ないとされていますが、自然災害が多発している昨今、0.2%の利用とされている静寂な夜間の離発着については、騒音測定すら実施されていません。</p> <p>加えて、離発着時は、飛行経路を指定しているとされるが、移設される23機のヘリは、専用ヘリ施設での離発着のため、居住地域周辺を飛行することとなります。</p> <p>福岡空港利用時に比べ、著しく住民の負担を強いることとなります。</p> <p>夜間の騒音調査のデータを十分にとり、データを公表し住民の不安を解消すべきではないか。</p> <p>(同 3 意見)</p>	<p>ヘリコプターの運航に係る航空機騒音の予測・評価については、夜間の飛行も含め環境基準である<math>L_{den}</math>で評価しています。<math>L_{den}</math>の算出は、日中に測定した航空機騒音を「昼間(7時～19時)」「夕方(19時～22時)」「夜間(22時～7時)」の3区分に分けて時間帯補正を行い、昼間よりも夕方、夕方よりも夜間に発生する騒音をより大きい航空機騒音として評価しています。</p> <p>また、運航方法に関し、出発・到着時の飛行ルートは、準備書第8章「8.1.8飛行経路等」の項でお示ししているとおおり、原則、住居上空は飛行しないこととしています。(ただし、現状においても、救命・救難などの人道的活動における緊急状態や視界が悪い状況における悪天回避等において住居上空を飛行せざるを得ない場合及び飛行の目的地が住居上空の場合には、住居上空を飛行することがあり、この状況は移設後も変わりありません。)</p> <p>夜間の飛行については、現在の福岡空港におけるヘリの運航実績を踏まえれば、救命・救難などの人道的活動のために飛行することが考えられますが、これ以外のほとんどは日中の離着陸となります。</p> <p>ヘリコプターの運航に係る騒音については、準備書第10章「事後調査」にお示ししているとおおり、周辺環境に配慮して事後調査を実施のうえ、周辺環境への影響を把握し、公表してまいります。</p>



## 8.1 予測の前提

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
13	<p>予測、実測値について、予測、実測値には、日時、気象状況、飛行機種（現状の機種ではなく、更新時の飛行の可能性のある最大機種）、（緊急状態や悪天回避等飛行も含む）場周経路以遠の3経路の航路も示してください。</p>	<p>事業者見解(案)</p> <p>実機飛行を実施した日時と風速は、準備書第8章「8.3.1調査」及び「8.4.1調査」の項にお示ししており、その時の気象状況を次のとおりお示しします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1回目実機飛行調査：平成28年7月28日 <ul style="list-style-type: none"> <li>〔測定時間帯及び使用機材〕</li> <li>10時00分から12時00分：アエロスパシアルAS365N</li> <li>13時00分から15時00分：アエロスパシアルAS350</li> <li>〔風速〕 1.6～5.0m/s      〔最多風向〕 北西</li> <li>〔気温〕 31.3～33.5℃      〔湿度〕 55.2～70.6%</li> </ul> </li> <li>・ 2回目実機飛行調査：平成28年10月27日 <ul style="list-style-type: none"> <li>〔使用機材及び測定時間帯〕</li> <li>10時00分から12時00分：ベル412EP</li> <li>13時00分から15時00分：ベル427</li> <li>〔風速〕 2.4～7.1m/s      〔最多風向〕 東北東</li> <li>〔気温〕 21.4～23.6℃      〔湿度〕 47.3～65.3%</li> </ul> </li> </ul> <p>予測及び実機飛行時の航空機騒音の調査結果については、飛行する可能性のある最大機種である「ベル412EP」を含め、準備書第8章「8.1予測の前提」及び「8.1.7移設予定機種の概要」の項にお示ししております。</p> <p>場周経路以遠の飛行経路については、準備書第8章「8.1.8飛行経路等」にお示ししており、ヘリコプターの安全運航を考慮して、設定した飛行経路で離着陸することを原則としています。</p> <p>また、救命・救難などの人道的活動の場合や視界が悪い場合における飛行が、緊急状態や悪天回避等の飛行と考えられ、通常、想定できない飛行であることから、環境影響評価の対象にはなりません。</p>

## 8.1 予測の前提

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
14	<p>緊急状態や悪天回避等飛行について、緊急状態や悪天回避等では雁の巣地区住宅地上空の飛行のケースがあるのだから、この場合の騒音値の評価が必要ではないですか。</p>	<p>運航方法に関し、出発・到着時の飛行ルートは、準備書第8章「8.1.8飛行経路等」の項でお示ししているとおり、ヘリコプターの安全運航を考慮して、設定した飛行経路で離着陸することを原則としています。</p> <p>また、救命・救難などの人道的活動の場合や視界が悪い場合における飛行が、緊急状態や悪天回避等の飛行と考えられ、通常、想定できない飛行であることから、環境影響評価の対象にはなりません。</p>
15	<p>ヘリ運用での騒音は、市条例をクリアしているとのことであるが、緊急、夜間での対応、通常の離着陸方向は、北、南で住宅地の上空を飛行しない。この約束は守れるのか不安。</p>	<p>今回、準備書の記述にあたっては運航事業者とも協議をしており、これを順守してもらうべく、供用後も引き続き運航事業者に対して指導してまいります。</p>

## 8.1 予測の前提、8.3 騒音

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
16	<p>環境影響評価の中で、騒音・工事に伴う交通量の増大が地元住民の反対する大きな理由である。</p>	<p>騒音の予測及び評価結果については、準備書第8章「8.3.2 予測及び評価」の項でお示しているとおり、ヘリコプターの運航に伴う航空機騒音及び建設工事の実施に伴う騒音の影響については、環境保全目標を満足しています。</p> <p>資材等運搬車両の走行においては、現況の騒音値が環境保全目標を超えている地点が1箇所あるため、発生交通量の抑制に努めてまいります。</p> <p>なお、対象事業実施区域は、すでに整地された造成地であり、本事業では大規模な造成工事は予定しておりません。</p>



## 8.3 騒音

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
17	<p>今回の環境影響調査では、ヘリコプターは1機のみで、ヘリコプター基地周辺のみで住宅地周辺は実機飛行していない。緊急の時や用がある時は住宅地周辺にも飛行するのだから、再度調査をやり直すべきである。1機でなく、数機飛行させるべきである。</p>	<p>運航方法に関し、出発・到着時の飛行ルートは、準備書第8章「8.1.8飛行経路等」の項でお示ししているとおおり、ヘリコプターの安全運航を考慮して、設定した飛行経路で離着陸することを原則としています。</p> <p>また、救命・救難などの人道的活動の場合や視界が悪い場合における飛行が、緊急状態や悪天回避等の飛行と考えられ、通常、想定できない飛行であることから、環境影響評価の対象にはなりません。</p>

## 8.3 騒音

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
18	<p>騒音防止については、ヘリコプター施設という「迷惑施設」を移設しようとしている航空局側の誠意として、できる限りの対策を講じるべきであると考えます。</p>	<p>運航方法に関し、出発・到着時の飛行ルートは、準備書第8章「8.1.8飛行経路等」の項でお示ししているとおおり、原則、住居上空は飛行しないこととしています。(ただし、現状においても、救命・救難などの人道的活動における緊急状態や視界が悪い状況における悪天回避等において住居上空を飛行せざるを得ない場合及び飛行の目的地が住居上空の場合には、住居上空を飛行することがあり、この状況は移設後も変わりありません。)</p> <p>今回、準備書の記述にあたっては運航事業者とも協議をしておおり、これを順守してもらうべく、供用後も引き続き運航事業者に対して指導してまいります。</p> <p>また、供用後においても、準備書第10章「事後調査」にお示ししているとおおり、周辺環境に配慮して事後調査を実施のうえ、周辺環境への影響を把握し、公表してまいります。</p>

## 8.3 騒音

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
19	<p>L<sub>den</sub>62dBが環境基準となり、「保全対象となる住居等は存在しなかった。」とあるが、環境基準値以下なら、騒音はないのか。また、騒音被害は生じないのかの記載はない。特に、夜間の騒音被害は、住民個々の受け止め方によるものであり、提示された基準値は意味をなさない。評価書8.3.39の騒音予測式は、住民が感じる「うるささ指数」とは乖離している。</p>	<p>環境基準は、環境基本法（平成5年法律第91号）第16条第1項の規定により、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものとする」とされています。</p> <p>今回、ヘリコプターの運航に係る航空機騒音の評価については、準備書第7章「7.3.2福岡市、福岡県又は国が実施する環境の保全に関する施策との整合性」の項にお示ししているとおり、騒音に係る環境基準と予測結果を比較することにより、環境の保全に関する施策との整合性が図られているかについて評価しました。</p>

## 8.3 騒音

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
20	<p>調査地点3~7、「ヘリコプターの航空機騒音」がNDであることは信用できない。測定の方法と仕方に信が置けない。再度実機飛行調査をしないべきである。この調査には住民と全福岡市民に周知するため、市政だよりも掲載するなど、通知漏れがないようにすべきである。</p>	<p>「航空機騒音測定・評価マニュアル（平成27年10月環境省）」においては、ヘリコプターの最大騒音レベルが暗騒音レベルから10dB以上大きいものを対象としており、実機飛行時の航空機騒音の調査結果は、測定したヘリコプターの騒音と周辺の騒音を比較して有意性が認められなかったことから、「測定値不検出」と記述しました。</p> <p>なお、実機飛行時における雁の巣地区住宅地の残留騒音レベルは51~55dB(L<sub>Aeq</sub>)でした。</p> <p>調査の基本的な手法等については、環境影響評価方法書の段階において、環境の専門家等で構成する事業者開催の委員会及び福岡市開催の審査会を経て、その方法に基づき実施していますので、評価結果の信頼性は確保されているものと考えています。</p>

## 8.3 騒音

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
21	<p>住宅上空を頻繁にヘリコプターが飛行することによる騒音がもっとも懸念されるところで、移設については反対である。しかし、航空局側の手順さえ踏めば、たとえ説明会での住民意見が100%反対であろうとも、どんどん押し切っていく状況にただただ反対を言っても何の意味もない。</p> <p>推し進められるままになるよりはと意見を提出することにした。</p> <p>住宅地上空の騒音対策について、誠意ある対策を講じることを切に希望する。</p> <p>現在の福岡空港の過密状態を避けるためという理由を理解しない訳ではない。</p>	<p>運航方法に関し、出発・到着時の飛行ルートは、準備書第8章「8.1.8飛行経路等」の項でお示ししているとおおり、原則、住居上空は飛行しないこととしています。(ただし、現状においても、救命・救難などの人道的活動における緊急状態や視界が悪い状況における悪天回避等において住居上空を飛行せざるを得ない場合及び飛行の目的地が住居上空の場合には、住居上空を飛行することがあり、この状況は移設後も変わりありません。)</p> <p>また、供用後においても、準備書第10章「事後調査」にお示ししているとおおり、周辺環境に配慮して事後調査を実施のうえ、周辺環境への影響を把握し、公表してまいります。</p>

## 8.4 超低周波音

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
22	<p>調査地点3～7で低周波音圧レベルがNDであることは信用できない。測定の方法と仕方に信が置けない。再度実機飛行調査をしないべきである。この調査には住民と全福岡市民に周知するため、市政だよりに掲載するなど、通知漏れがないようにすべきである。</p>	<p>「低周波音の測定方法に関するマニュアル（平成12年10月環境省大気保全局）」においては、ヘリコプターの最大音圧レベルが対象以外の音圧レベルから10dB以上大きいものを対象としており、実機飛行時の超低周波音の調査結果は、測定したヘリコプターの超低周波音と周辺の超低周波音を比較して有意性が認められなかったことから、「測定値不検出」と記述しました。</p> <p>なお、実機飛行時における雁の巣地区住宅地の残留超低周波音圧レベルは67～68dB(G特性)でした。</p> <p>調査の基本的な手法等については、環境影響評価方法書の段階において、環境の専門家等で構成する事業者開催の委員会及び福岡市開催の審査会を経て、その方法に基づき実施していますので、評価結果の信頼性は確保されているものと考えています。</p>

## 8.4 超低周波音

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
23	<p>秋季で平坦特性が基準値を超えている観測結果が記載されている。この基準値超過について説明がない。</p>	<p>準備書第8章「8.4.2予測及び評価」の項でお示ししているとおり、ヘリコプターの運行に伴う超低周波音の予測対象は、対象事業実施区域の南西側約450mのところにある筑紫少女苑としました。</p> <p>実機飛行調査時における超低周波音の物理的影響（建具のがたつき）は、目標値に対して一部の周波数帯で上回っていますが、継続時間等を勘案し、影響は少ないものと評価しました。</p> <p>なお、建物のがたつきが発生した場合は、必要に応じて対応を協議することとしています。</p>
24	<p>睡眠に及ぼす影響について100、95の目標値を下回れば、安眠妨害は起こらないのか。説明がない。</p>	<p>準備書第8章「8.4.2.1ヘリコプターの運航に伴う超低周波音（存在・供用）」の項の「（2）評価 2）福岡市、福岡県又は国による環境の保全に係る基準又は目標との整合性に係る評価 ア.環境の保全に係る基準又は目標 ウ）生理的影響（睡眠影響）」でお示しているとおり、平坦特性音圧レベルが1/3オクターブバンド中心周波数10Hzのとき、100dB以上になると睡眠に及ぼす影響が出始めるとされています。同様に、20Hzのとき、95dB以上になると睡眠に及ぼす影響が出始めるとされています。</p> <p>今回、生理的影響（睡眠影響）においては、目標値を超えない結果となりました。</p>



## 8.6 動物

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
25	<p>環境保全での「陸生動物」の生息環境が極めて小さいと予測されているが、バードストライクも同様季節での影響に問題があると思慮する。</p> <p>今回の移転計画は、子孫等に与える影響が大きいため、その根拠を明確に示すこと。</p>	<p>陸生動物（鳥類）調査については、準備書第8章「8.6.1調査」の項でお示ししているとおり、初夏季、夏季、秋季、冬季、春季において鳥類の飛翔状況を調査しています。この調査結果に基づき、ヘリコプターとの衝突（バードストライク）の影響を予測・評価し、準備書第8章「8.6.2予測及び評価」の項にお示ししているとおり、鳥類の飛翔状況に応じて運航調整を行う等の環境保全措置を講ずることにより、影響は極めて小さいと判断しています。</p> <p>供用後は、準備書第10章「事後調査」の項にお示ししているとおり、飛翔経路下の状況が変化することから、周辺環境及び安全面に配慮して、季節別に事後調査を実施のうえ、周辺環境への影響を把握し、公表してまいります。</p>



No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
26	<p>設置後の調査も是非継続してほしいしそれらはもちろん第三者委員会によるものであるべきだ。</p>	<p>事後調査については、準備書第10章「事後調査」の項にお示ししているとおり、飛行場及び施設の供用に伴い、状況が変化すること、鳥類の飛行経路下の状況が変化することから、周辺環境及び安全面に配慮して、ヘリコプターの運航に係る騒音・超低周波音・動物（鳥類）の事後調査を実施のうえ、周辺環境への影響を把握し、公表してまいります。</p> <p>また、事後調査実施後の結果は、福岡市環境影響評価条例に基づき事後調査報告書を作成し、専門家等で構成する委員会において、ご審議いただくことを予定しています。</p>
27	<p>10章事後調査のヘリコプターの運航に係る動物（鳥類）の調査について、緊急状態や悪天回避等では住宅地上空の飛行のケースがあるのだから、和白干潟は事後調査を入れるべきではないですか。</p>	<p>運航方法に関し、出発・到着時の飛行ルートは、準備書第8章「8.1.8飛行経路等」の項でお示ししているとおり、ヘリコプターの安全運航を考慮して、設定した飛行経路で離着陸することを原則としています。</p> <p>また、救命・救難などの人道的活動の場合や視界が悪い場合における飛行が、緊急状態や悪天回避等の飛行と考えられ、通常、想定できない飛行であることから、和白干潟は事後調査の対象としておりませんが、関係機関の有する調査データも情報収集し、把握してまいります。</p>

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
28	<p>本当に人間に悪影響を与えないのか、与えないと言い切れるのか不安である。</p>	<p>準備書にお示した内容は、専門家の意見に基づき、最新の科学的知見により評価しています。</p>
29	<p>地元住民にとっては、騒音・振動・超低周波音による健康被害、バードストライクやヘリコプター同士の接触による機体墜落による人家・人命損傷の損害が発生する危険性の高い、迷惑施設です。また、同事業による影響評価は先ずもって、人間の生活・生命そのものに対して実施されるべきです。今回の準備書にはそうした人間の生活・生命への評価がなされていません。</p> <p>よって、福岡空港回転翼機能移設事業に反対し、同環境影響評価準備書は、人間の生活・生命に関する環境影響をしていないと判断し、かかる視点に立った環境影響をやり直すべきだと意見します。</p>	<p>本事業の実施が環境に及ぼす影響の評価は、準備書第11章「総合評価」の項にお示ししているとおり、既存の知見及び現地調査結果を踏まえて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、環境への影響は「環境保全措置」の実施により事業者の実行可能な範囲内で行える限り回避・低減されることから、環境保全への配慮は適正であると評価しました。</p>

No.	一般意見の概要	事業者見解(案)
30 34	<p>ヘリ施設移設に伴う環境への影響調査は、現実に行われていることを現認しています。</p> <p>しかし、これによる収集資料、分析結果、それに対する評価は、いつ、誰が、どのように実施したのか。果たして、その評価は信頼できるのでしょうか。</p> <p>今回の移設計画は、子孫に与える将来への影響が大きいいため、根拠を示すことを求めます。</p> <p>(同4意見)</p>	<p>今回、準備書に記述した調査及び予測・評価の内容は、準備書第13章「受託者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地」の項でお示ししているとおり、国が業務を委託して実施しました。調査結果の内容は、平成28年4月から平成29年5月までの間、文献等資料の収集・整理・解析を行い、準備書第8章の各評価項目にお示しする調査時期及び調査位置のとおり現地調査を実施し、国がその結果を取り纏めております。</p> <p>また、福岡市環境影響評価条例に基づく環境影響評価の実施にあたり、最新の科学的知見に基づく検討を要するため、その地域特性に精通した環境の専門家等で構成する「福岡空港回転翼機能移設事業環境影響評価技術検討委員会」を設置し、現在までに配慮書案、方法書案、項目・手法の選定、準備書案の各段階で委員会を開催しました。</p> <p>その委員会においては、信頼性、客観性が確保できるようマスコミ同席のうえ審議いただき、議事概要や構成員等を大阪航空局のホームページにおいて公開しています。 (<a href="http://ocab.mlit.go.jp/news/hotnews/fukuokakaiten/index.html">http://ocab.mlit.go.jp/news/hotnews/fukuokakaiten/index.html</a>)</p> <p>さらに本事業は同条例の手続きにより実施されていることから、準備書の調査及び予測・評価の内容は、市長に任命された学識経験を有する者により構成された「福岡市環境影響評価審査会」においても審議されることとなります。</p> <p>このように、委員会や審査会を経ることで、評価結果の信頼性は確保されているものと考えています。</p>