

札幌飛行場滑走路延長事業

計画段階環境配慮書に係る見解書

令和8年2月

国土交通省北海道開発局

国土交通省東京航空局

1 計画段階環境配慮書の名称

札幌飛行場滑走路延長事業計画段階環境配慮書

2 意見書について

(1) 提出期間

令和7年11月12日（水）～12月25日（木）

(2) 提出先

札幌市環境局環境都市推進部環境共生担当課

(3) 提出方法

郵送、ファックス、Eメール、直接持参

3 意見書の件数

3件

4 意見及び見解

別紙のとおり

札幌飛行場滑走路延長事業 計画段階環境配慮書に係る意見及び見解

●意見者 1

分類	意見	見解
①航空機騒音の影響に関する事項	<p>百合が原にある風の子保育園の●●をしています。0歳から5歳まで、現在57名が在籍しています。</p> <p>普段の保育は、外遊びが中心です。飛行機の発着の際の音で声が聞こえなくなるため飛行機が見えなくなってから子どもも大人も会話を始めます。耳を塞ぐお子さんもいます。お昼寝のときは、0歳児が寝かかっているときに、飛行機が飛ぶと、起きてしまうお子さんもいます。お子さんの耳への健康被害がないのかとても心配です。現在の便数で限界だと思っています。これ以上便数が増えるのは、子どもの耳への影響を考えると、反対です。</p>	<p>配慮書本書 P. 2-12 及び配慮書要約書 P. 13 に記載のとおり、騒音については「滑走路延長後においても、航空機騒音に係る環境基準を達成する」としています。</p> <p>今後、準備書段階において、丘珠空港滑走路延長後の発着回数や飛行経路などを想定した騒音予測コンター図を作成して定量的に環境影響を予測・評価し、必要に応じて適切な生活環境の保全のための措置を検討してまいります。</p> <p>なお、「風の子保育園」は、配慮書本書 P. 5-5 及び配慮書要約書 P. 37 に記載のとおり、北海道が定める「航空機騒音に係る環境基準のあてはめ地域の指定（平成7年6月30日告示第1008号）」において「地域類型Ⅱ」に該当することから、その基準値は「62dB以下」となっております。</p>
②航空機騒音の調査に関する事項	<p>札幌市の方は、今までの騒音調査の数値は、影響なしと説明されていましたが、検証箇所が少ないと思います。ぜひ、当園の屋上が使えるので、そこで騒音調査を行ってほしいです。</p>	<p>航空機騒音測定・評価マニュアル（環境省）によると、測定地点の選定にあたっては「当該地域において年間を通じて平均的な航空機騒音の暴露状況を把握できる地点を選定すること。飛行場周辺の地域における環境基準の達成状況を把握する場合は、環境基準の類型指定区域内において、騒音評価に必要な測定地点を選定する」とし、測定地点の選定方法については「個々の候補地点について、現地踏査を実施し、実際の飛行経路、航空機騒音の暴露状況及び周辺条件を把握し、測定に適していることを確認したうえで、測定地点を選定する」、更に測定地点の周辺条件については「航空機の飛行経路の主要な部分が見渡せる地点を選定し、大きな建物等に近接する地点は避ける。また、工場・事業場、幹線道路、鉄道等が近接し、主要な航空機騒音の最大値が暗騒音より10dB以上大きくない地点は避ける。その際、暗騒音は時間帯、曜日、季節又はマイクロホンの設置場所等により変化することを十分に考慮する」とされています。</p> <p>ご意見のあった「風の子保育園」は地域類型Ⅱ（基準値62dB以下）に該当し、自動車整備場が近接し在来鉄道が近傍に所在することから、騒音測定の際には暗騒音を避けるなどの注意が必要です。札幌市では、これらを考慮し、「風の子保育園」周辺において、同じ地域類型Ⅱでより空港に近い「百合が原公園」で騒音調査を実施しています。</p>

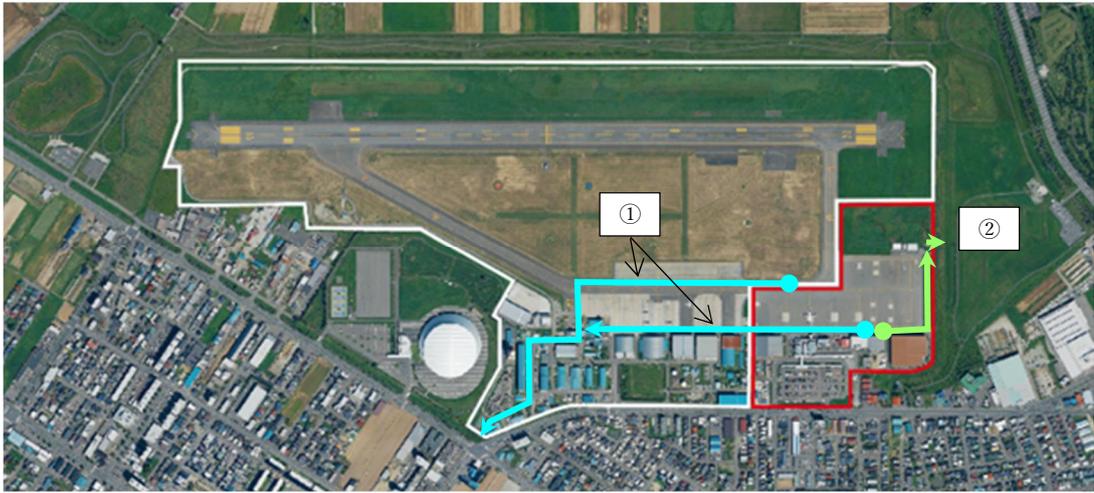
		<p>札幌市による航空機騒音調査は、このマニュアルに沿って丘珠空港周辺の 12 地点で測定・評価し、その結果を公表していると把握しており、事業者（国）としては、測定地点に不足は無いと考えます。</p> <p>なお、計画段階環境配慮書の作成にあたり専門家等へ意見聴取しています。それによると、現地調査計画（騒音（航空機））について、「札幌市が実施する航空機騒音調査は十分な地点数を調査しており、その結果を活用することは問題ない」との助言をいただいております。</p>
<p>③低周波音に関する事項</p>	<p>また、配慮書の P4 の低周波音の調査は対象になっていないようですが、これも調べていただきたいです。</p>	<p>低周波音に係る環境影響評価項目は、方法書段階にて選定する予定です。</p> <p>今後、準備書段階において、丘珠空港滑走路延長後の飛行経路などを想定しながら定量的に環境影響を予測し、必要に応じて適切な生活環境の保全のための措置を検討してまいります。</p>

●意見者 2

分類	意見	見解
<p>①用地取得の必要性に関する事項</p>	<p>以下は、計画段階環境配慮書(要約書全100ページ)に添って、意見・要望・質問を申しあげるものです。</p> <p>なお、道開発局港湾空港部空港防災課(●●●●●)に事前にお見せしたところ環境局(環境共生担当課)へ提出するよう指示を受けました。ご承知おきください。</p> <p>P13【要望～用地取得】</p> <p>札幌市管理用地を基本とするが、環境保全の観点(騒音の広がり等)から、民有地取得必要性の有無について、審査会(環境局事務局)でしっかりと協議いただきたい。</p>	<p>丘珠空港の機能強化の必要性については、「丘珠空港機能強化計画書」を公表のうえパブリック・インボルブメント(以下、「PI」という。)の手法により、地域住民や空港利用者等(PI対象者)から幅広く意見を伺う手続きを実施しております。</p> <p>去る令和8年1月14日に「丘珠空港機能強化計画に関するPI中間とりまとめ」を公表のうえPI対象者から一定程度の理解をいただいたことで、施設計画案の検討を進めていく方針を示したところです。</p> <p>なお、配慮書本書P.2-12及び配慮書要約書のP.13に記載のとおり、用地取得は「空港用地の拡張範囲は、隣接する札幌市管理用地(緑地、道路、河川)を基本とし、補償工事は最小限とする」とします。</p>
<p>②航空機騒音の調査に関する事項</p>	<p>P13【意見・要望～環境騒音】</p> <p>地図で確認して分かるように、風の子保育園・百合が原小学校(北区百合が原)は、どちらも太平小学校(北区篠路)よりも空港に近い。空港から遠い方を長年検査しているが、空港担当課は検査場所を適切に選定し直す必要がある。審査会での協議も望みます。(令和8年度騒音測定から、測定場所に風の子保育園と百合が原小学校を追加すべきと考えます。)</p> <p>12/3篠路コミュニティーセンター説明会場において、風の子保育園(北区百合が原)の●●から「騒音が園児の健康へ与える影響を心配している。」の訴えと、「なぜ百合が原小学校は測定しないのか」と疑問が出されました。なお、風の子保育園は百合が原公園(長年、騒音測定値が最も高値で推移)の目の前の位置にあります。</p> <p>※令和7年12/23道新デジタルニュース参照。</p> <p>※市空港担当課実施の令和6年度騒音測定(夏期・冬期)結果参照。</p> <p>※騒音測定値について、令和4年実施の市空港担当課による地域説明会(9/1丘珠ふれあいセンター)での質疑応答について、現空港担当●●●●(当時●●職)は、住民(●●)との質疑応答の際、24時間騒音測定値の平均値であることを認めています。</p> <p>一方、最大騒音測定値は24時間測定中、騒音が最も高くなった時の数値であり、テレビの音声がかき消えない、園児が午睡から目覚めてしまう等の現象が飛行直下地域で生じている現実があります。(延伸完成後の心配はつきません。)市担当課は基準値を超</p>	<p>航空機騒音測定・評価マニュアル(環境省)によると、測定地点の選定にあたっては「当該地域において年間を通じて平均的な航空機騒音の暴露状況を把握できる地点を選定すること。飛行場周辺の地域における環境基準の達成状況を把握する場合は、環境基準の類型指定区域内において、騒音評価に必要な測定地点を選定する」とし、測定地点の選定方法については「個々の候補地点について、現地踏査を実施し、実際の飛行経路、航空機騒音の暴露状況及び周辺条件を把握し、測定に適していることを確認したうえで、測定地点を選定する」、更に測定地点の周辺条件については「航空機の飛行経路の主要な部分が見渡せる地点を選定し、大きな建物等に近接する地点は避ける。また、工場・事業場、幹線道路、鉄道等が近接し、主要な航空機騒音の最大値が暗騒音より10dB以上大きくない地点は避ける。その際、暗騒音は時間帯、曜日、季節又はマイクロホンの設置場所等により変化することを十分に考慮する」とされています。</p> <p>ご意見のあった「風の子保育園」「百合が原小学校」は地域類型Ⅱ(基準値62dB以下)に該当し、「風の子保育園」は自動車整備場に近接し在来鉄道が近傍に所在することから、騒音測定の際には暗騒音を避けるなどの注意が必要です。札幌市では、これらを考慮し、「風の子保育園」「百合が原小学校」周辺では同じ地域類型Ⅱでより空港に近い「百合が原公園」において騒音調査を実施しています。このほか、ご意見のあった「太平小学校」は地域類型Ⅰ(基準値57dB以下)</p>

	<p>えていないとして、問題にしていませんが、最大騒音値から生活環境悪化を受ける飛行直下地域住民の存在は、重く受け止めるべきと考えます。開発(滑走路延伸)による負の側面(生活環境悪化)について、審議会(環境局事務局)での協議に期待します。</p>	<p>に係る測定地点となっております。</p> <p>札幌市による航空機騒音調査は、このマニュアルに沿って丘珠空港周辺の12地点で測定・評価し、その結果を公表していると把握しており、事業者(国)としては、測定地点に不足は無いと考えます。</p> <p>なお、計画段階環境配慮書の作成にあたり専門家等へ意見聴取しています。それによると、現地調査計画(騒音(航空機))について、「札幌市が実施する航空機騒音調査は十分な地点数を調査しており、その結果を活用することは問題ない」との助言をいただいております。</p>
<p>③航空機騒音の予測、評価に関する事項</p>	<p>P30【表4.2-2】〈質問〉 航空機騒音の増加域を「定性的に把握する方法」について具体的に知りたい。</p> <p>P30【表4.2-3】〈質問〉 航空機騒音による環境影響について、どのような手法で予測結果を出すのか知りたい。</p> <p>P60～P63(丘珠空港3つの緑地エリアの改変) 1案・2案の滑走路の差は50メートルなので地域へ与える著しい騒音差はない、というのは確かなのか知りたい。</p>	<p>配慮書本書P.5-9及び配慮書要約書P.41において、丘珠空港滑走路延長に伴う航空機騒音の影響範囲についての定性的なイメージを図化しております。案1と案2では滑走路位置の差異が50mであるため、周辺に与える騒音影響の差は定性的にはほぼ無いと考えますが、案1と案2いずれにおいても、配慮書本書P.2-12及び配慮書要約書P.13に記載のとおり、騒音については「滑走路延長後においても、航空機騒音に係る環境基準を達成する」としています。</p> <p>今後、準備書段階において、丘珠空港滑走路延長後の発着回数や飛行経路などを想定した騒音予測コンター図を作成して定量的に環境影響を予測・評価し、必要に応じて適切な生活環境の保全のための措置を検討してまいります。</p>
<p>④航空機騒音の影響に関する事項</p>	<p>P56【滑走路延長によるバードストライク図】〈要望〉 12/14 チカホ空間パネル展示場で、東京航空局(●●●●)より、延伸後の飛行直下地域へ与える騒音の広がりについて、バードストライク図(計画段階環境配慮書のあらましP5)を元に以下の説明受けました。 『パイロットは着陸の際、滑走路端から300メートル先に位置する「侵入角指示灯」を目指して着陸する。滑走路が伸びると、今までよりも手前に着陸することになる。したがって、延伸前よりも飛行高度が低くなる地域が広がることにより、延伸前には比較的騒音影響を受けてこなかった地域への騒音の広がりがある。』 上記の●●●●の説明部分が、審議会でどのように協議され、具体的な騒音の広がりを確定するのか、その計算式等を市民開示いただくと共に、道開発局は今後の地域説明会で地域住民に判り易い説明をお願いしたい。</p>	<p>滑走路の延長により、航空機の離着陸位置が延長方向へ移動します。さらに、冬季の運航制限が緩和されることで、発着回数の増加が見込まれます。これらの結果、騒音の影響範囲が広がることが想定されます。</p> <p>今後、準備書段階において、丘珠空港滑走路延長後の発着回数や飛行経路などを想定した騒音予測コンター図を作成して定量的に環境影響を予測し、必要に応じて適切な生活環境の保全のための措置を検討してまいります。</p>

<p>⑤航空機騒音の影響に関する事項 (丘珠空港緑地関係)</p>	<p>〈騒音の広がり緑地の関係〉 仮に現在の緑地が、1500メートル用に設計されたものならば、1800メートル延伸後の緩衝地帯として機能できるのか疑問です。当時の設計について、都市局(みどりの推進部)へ照会かけ、確認する必要があると考えます。審議会で協議をお願いします。</p>	<p>航空機騒音には、大きく「地上騒音」と「飛行騒音」があり、「飛行騒音」に対する丘珠空港緑地の緩衝機能は限定的と考えられますが、「地上騒音」については現状設けられている樹林帯や築堤などが、防雪効果とともに防音や遮音といった一定の効果を発揮しているものと考えております。 今後の丘珠空港滑走路延長の設計等を実施する段階で、緑地が現在有する機能を可能な限り維持できるように、緑地の管理者である札幌市建設局と協議しながら検討を進めてまいります。</p>
<p>⑥丘珠2号川のPFASに関する事項</p>	<p>P16【図 2.4-5 現在の滑走路と周辺環境】 〈丘珠2号川について意見・要望〉 空港ビル隣の丘珠駐屯地では、長年敷地内でPFASが使用されていました。(現在は国の方針により、使用禁止)自衛隊敷地内にある地上排水路は、丘珠2号川へ通じています。(空港担当課も、昨年承知しています。) PFASは永遠の科学物質と言われ、長くその場所に留まる特性があると報道されていますが、環境局ははまだ丘珠2号川のPFAS検査は未実施です。 しかし、現在の丘珠2号川PFAS検査や、周辺の土壌及び地下水汚染の有無を確認するのが、環境局の責務と考えます。川の切り回しに関連して、審議会(環境局事務局)でのしっかりした審議(環境汚染)を要望します。 ※令和6年7/23道新報道参照 ・道新が丘珠2号川から採水→PFAS基準値84ナノグラム検出。(暫定目標値50ナノグラム以下) ・市衛生研究所(09~10年)丘珠2号川から採水→PFOS・PFOA1559ナノグラム検出。丘珠2号川へ流れ込む空港排水からも採水→PFOS・PFOA1万8480ナノグラム検出。市衛生研究所は汚染源を空港内と推定。</p>	<p>札幌市衛研年報(市HP公開)によると、空港内で使用されている可能性のあるPFOSの発生源として泡消火薬剤が挙げられていますが、防衛省が保有するすべてのPFOS含有泡消火薬剤は令和6年9月末に処分が完了していることが公表されています。加えて、PFOA含有泡消火薬剤についても丘珠駐屯地において現在使用されていないことを防衛省側から伺っております。また、札幌市環境局による丘珠2号川の下流に位置する環境基準補助点(第二伏籠川橋)での令和7年度調査では、PFOS等は10ng/L以下となっており指針値(50ng/L)を下回る結果となっています。加えて、札幌市環境局による空港周辺の地下水に係る令和6年度調査ではPFOS等是不検出でした。 なお、今般の札幌飛行場滑走路延長事業においては、滑走路延長に伴い周辺の河川の切り回し(付け替え)を想定しています。河川工事実施にあたっては、配慮書本書P.5-29及び配慮書要約書P.61にあるとおり、現河川部は埋め戻しを行う予定としております。 このため、河川工事に伴いPFOS等が新たに検出されることや拡散されることは想定しづらいことから、事業者(国)としてはPFOS等の調査、予測及び評価は予定しておりません。引き続き、札幌市環境局が毎年実施している定点調査を注視してまいります。</p>
<p>⑦防除雪氷剤と民航区域の雨水排水経路に関する事項</p>	<p>P17〈質問〉 冬季航空機散布の防除雪氷剤とは、どんな化学物質を含むか。また、その防除雪氷剤使用後の空港内排水経路はどうなっているのか。</p>	<p>防除雪氷剤(ADF)はプロピレングリコールを主成分としており水域に多量に流入すると、生物化学的酸素要求量(BOD)を高めることから、今後の環境影響評価においては、ADFの使用によるBOD等の状況について調査、予測及び評価を行ってまいります。 また、民航区域の雨水排水経路は、丘珠駐屯地内を經由し丘珠川へ排出される経路(下図①青線)と、調整池を經由し丘珠5号川へ排出される経路(下図②緑線)の2経路となっております。</p>

	 <p style="text-align: center;">※白枠：防衛省管理 赤枠：国土交通省管理</p>	
<p>⑧事業実施想定区域に関する事項</p>	<p>P59(事業実施想定区域から 500 メートルの区域)〈質問〉 500 メートル区域へ事業拡大するケースについて知りたい。</p>	<p>配慮書要約書 P. 59 の事業実施想定区域から 500mの範囲は、人と自然とのふれあいの活動の場に係る調査の目安となる範囲です。</p>
<p>⑨専門家等の助言内容に関する事項</p>	<p>P93(専門家の助言)〈質問〉 どんな助言があったのか、具体的に知りたい。</p>	<p>配慮書段階における専門家等からの助言内容は、配慮書本書 P. 7-1~2 及び配慮書要約書 P. 93~94 に記載しているとおりです。</p>
<p>⑩ その他 (審議会議事録の公開)</p>	<p>その他(審議会について) 審議会議事録は公開されていますか。公開を望みます。</p>	<p>札幌市環境局 HP にて、当該事業に係る札幌市環境影響評価審議会(事前審査)に係る議事録が公開されております。詳細については、札幌市環境局 HP をご覧ください。</p>

●意見者 3

分類	意見	見解
<p>①説明会等に関する事項</p>	<p>今回の「計画段階環境配慮書」縦覧案件の方法・手法についての意見：</p> <p>→縦覧の方法：各会場ともコピー禁止等の制約が大きく、記載の文言への具体の改定文案の提示がしにくい。また会場設定で、机や椅子の無い箇所であったり、関係者への質問もままならない局面もあった。</p> <p>次に説明会についても、住民以外に通勤者や利用者も居る中で、市内連合町内会を通じた範囲に事実上限定して説明会が催され、事前に予約が必要だったり、住民以外締め出しのように受け止められる文言・表現が使われていた。</p> <p>説明会の場では、委託を受けたコンサルの担当者が進行役として仕切っていて、当初は質疑時間を 10 分強に制限しようとしていた。メモ書きを貼るような交通整理は必要であるが、質疑応答を遮るような議事運営は、甚だ疑問であり、いずれも不親切極まりない対応であった。札幌市の所管課では、担当者が追い返そうともしていた。このため、縦覧実施の具体的運用について、法改正も含め制度改正も必要である。</p> <p>また説明会の席上、事業者側（開発局）の課長級の担当者が、オープンハウスを含め、様々な意見聴取をし、休日出勤もしている、云々の発言もあった。休日出勤には手当てが支払われているだろうから、そのような不満は公の席で述べるべきではなく、また開発局等によるオープンハウス等の試みは、従前よりはマシになったのであって、事業者側が自画自賛するような内容ではない。またオープンハウスで、会場の担当者に詳細を質問しても答えられない場合もあった。</p> <p>さらに「配慮書あらまし」（説明会会場配布）は説明会会場のみで配布だった。</p> <p>そして、縦覧冊子中の、脚注に表記されている文献について、どこで確認できるかを事業者の閲覧場所で問い合わせたところ、この文献は説明内容に直接関係ないが、どうしても見たいなら国会図書館にコピーを依頼するしかない、のような教示を受けた。こうした対応は、紋切り型で、縦覧者への配慮に欠けたものであると認識できているか、甚だ疑問を感じざるを得ない。</p>	<p>丘珠空港の滑走路延長に係る説明会は、「丘珠空港機能強化計画書」に関する説明会（PI の手法による）と、「札幌飛行場滑走路延長事業 計画段階環境配慮書」に関する説明会を同時開催のうえ、地域住民等から幅広く意見を伺ったところです。</p> <p>当該説明会は、空港周辺地域の 9 箇所で開催させていただき、以下の理由により「付箋」を用いた意見収集を実施しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・限られた時間のなかで多くのご意見を収集するため ・収集したご意見を可視化・分類し、地域の方々のご関心の傾向を把握するため ・ご意見を可視化・分類することで、意見交換の際の話題が偏りすぎることを防ぐため ・説明会で回答しきれなかったご意見に対して確実に回答するため（いただいた意見に対する PI 推進協議会の考えは、最終とりまとめの際に提示） <p>説明会は、地域住民の参加に限定することなく受け付けさせていただき、多くの方々からご意見を頂戴しました。（以下、説明会の様子）</p> <div data-bbox="917 1070 1404 1288"> </div> <p>今般の「札幌飛行場滑走路延長事業計画段階環境配慮書の縦覧・意見募集」においてご意見いただいたように、今後の環境影響評価手続きにおいても同様に書面にてご意見を寄せていただければと存じます。なお、環境影響評価に係る説明会の開催の際には、今般いただいたご意見を参考とさせていただきます。</p> <p>配慮書あらましは、説明会で配布したほか、北海道開発局や丘珠空港ターミナルビルなどでの縦覧の実施、HP 公開を行っております。</p> <p>左記のご意見について、当該文献は出版物であり縦覧図書ではないため、このような対応をさせていただきました。ご理解のほどよろしくお願いたします。</p>

<p>②条例の対象となる事業等に関する事項 (その1)</p>	<p>今回の「計画段階環境配慮書」縦覧案件の、性格と範囲についての意見： →本事業は単に滑走路延伸するというだけではなく、その後の空港運用や他の交通機関に与える影響、近隣地域に多大な影響を与えることに鑑み、単体で滑走路延伸だけを考えるのではなく、広範に影響する範囲を設定して、各種の影響を捉えなければ、無用な事業になりかねない。このため、調査する範囲の拡大を強く要請する。つまり、「計画段階環境配慮書」の段階から「事業単体のアセス」というより「計画全般のアセス」の方向性を打ち出すべきである。</p> <p>また、滑走路延伸の事業延長が500mを超えない300mの延伸で環境影響評価法の対象外なので、「法アセス」ではなく札幌市の「条例アセス」となった点も明記すべきである。</p> <p>さらに、同じ開発局が事業主体である都心アクセス道路に至っては、その事業延長が5km未満なので条例アセスも対象外だったとのことで、沿道のすぐ近くに現住所がある身からは、非常に不信感を禁じ得ない(札幌市役所・アセス担当部署からの教示による)。</p>	<p>本件については、札幌市環境影響評価条例(以下、「条例」という。)に基づく第一種事業(条例第2条第2項第4号に掲げる事業)の対象となる札幌飛行場滑走路延長事業として手続きを進めているものであり、事業者(国)としては、条例に基づき適切に環境影響評価を進めております。なお、環境影響評価の手続きにおいては、将来的な航空機運航や空港運用に係る事項を想定した作業を進めてまいります。</p> <p>配慮書本書 P.2-2 及び配慮書要約書 P.3にて、同条例の第一種事業の要件に係る内容である事業の位置、種類及び規模を明記させていただいております。</p>
<p>③条例の対象となる事業等に関する事項 (その2)</p>	<p>「計画段階環境配慮書」において、計画段階配慮事項が少なすぎる点について： →「計画段階環境配慮書」段階でも、本事業の必要性和密接に関係する事項、つまり直接の延伸工事に影響する事項だけではなく、次も調べる項目に入れるべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺状況調査として ～道路交通の交通量の変化、駐車場の容量 道路以外の軌道系交通機関の導入策の検討(タイヤ型BRTや水素バス等については、比較検討のためなら良いが、それらの導入による効果や実効性は、甚だ疑問であり、それらの「新交通」を入れたことで、軌道系交通の代替にはなり得ない点を、肝に銘じるべきである) ～地下鉄延伸案、JR札幌線分岐線(百合が原付近からの)案、石狩ロープウェイ栄町経由延伸案、ターミナルビル容量の各増築案と同ビルの移設案(空港北側へ移設すると、ルートの地下鉄東豊線の延伸が可能になる) 競合する JR 北海道在来線や北海道新幹線の需要予測と収支予測 ～滑走路延伸後に増便された場合の、脱炭素効果(現行便数からみでのCO2排出量の比較検討他) <p>また、特に本計画構想の依頼者である札幌市は、現在実施中の施策「環境都市さっぽ</p>	<p>札幌飛行場滑走路延長事業は、事業者である国が、条例に基づく第一種事業として適切に手続きを進めております。</p> <p>ご意見のあった軌道系交通機関などに関する調査や環境影響評価については、その事業の計画熟度、位置、種類及び規模などに応じて条例の対象となれば、各々の事業者が環境影響評価を実施することになっているため、今般の札幌飛行場滑走路延長事業での取扱いは考えておりません。</p> <p>航空機の運航等に伴う温室効果ガスについては、今後の環境影響評価において、現況と将来の予測及び評価の結果を提示する予定としております。</p>

	<p>る宣言」との関係で、航空便の増強が「世界に誇れる」脱炭素施策と呼ぶにふさわしいものなのか？その整合性について、市民に対して明確に説明すべきである。特に欧州では、「飛び恥」として航空便が近年抑制傾向にあり、夜行列車を復活させる気運が認められる中で、日本国内の有力都市である札幌市が、なぜ滑走路を延長し航空便増便を目指すのか？について、世界に向けてその事情を説明すべきである（巻末参照）。</p> <p>さらに、国費である北海道開発予算を主に充当して、北海道開発局が実施するインフラ整備事業において、「港湾空港鉄道等」の金額ベースで毎年「鉄道への配分を0」とするような、鉄道を「除外」したインフラ整備を、事実上「国策」として推進しようとする姿勢や、女満別空港駅実現のための連絡歩道橋の整備を行わないとするような姿勢が、将来道内鉄道が衰退して、カナダのニューファンドランド島のような、鉄道を全廃して道路輸送と航空輸送に誘導させるような結果に陥る危険性が無いのかどうか、将来の交通体系への責任の所在についても、計画アセスの調査項目として検討・導入すべきである（巻末参照）。</p> <p>上記の全ての事項について、それぞれ、滑走路延伸後の便数増加に伴う航空便数が1.5倍増、2倍増のケースを具体的に検討すべきである</p>	
<p>④影響想定地域に関する事項</p>	<p>「計画段階環境配慮書」段階での、本アセスの直接的内容の方向性に関する意見： →図3 1-1- (2) の図他：影響想定図の中で空港敷地から150m線、200m線、500m線が破線で引かれ、その範囲を中心とした区域について、諸項目が調査項目となっているが、いずれも狭すぎる。また根拠が不明確であり、他の例えば羽田空港の滑走路延伸他の際の検討事項との比較等を基にして、調査対象範囲を再検討すべきである。</p>	<p>影響想定地域の範囲設定については、配慮書本書 P. 3-1 及び配慮書要約書 P. 19 に記載しているとおり「面整備事業環境影響評価技術マニュアル」や「環境影響評価技術ガイド 景観」などを考慮のうえ設定しているほか、直近の他空港等の事例も参考にしております。</p> <p>なお、札幌市環境影響評価条例に基づき、目安の範囲として影響想定地域を設定しましたが、今後の環境影響評価手続きにおいては、必要に応じて、影響想定地域を超えた範囲で調査及び予測結果を示してまいります。</p>
<p>⑤航空機騒音対策や落下物対策に関する事項</p>	<p>→説明会会場でも出た、落下物対策や騒音被害への補償策の方向性についても、その方針を示すべきである。また、防衛省・自衛隊の運用上の考えも分からないため、説明会には参加して説明すべきであった。</p>	<p>空港周辺の航空機騒音対策については、関係法令に基づき適切に対応する必要があるため、丘珠空港滑走路延長後も環境基準値を下回るよう必要に応じて対応してまいります。</p> <p>航空機からの落下物対策については、平成30年3月に「落下物対策総合パッケージ（国土交通省）」をとりまとめ、落下物対策を充実・強化すべく「落下物防止対策基準（国土交通省）」を策定し、機体の改修や整備・点検の実施等ハード・ソフト双方の観</p>

		<p>点から、本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に落下物防止対策を義務付け、未然防止対策に取り組んでいるところです。</p> <p>このほか、札幌飛行場滑走路延長事業に係る環境影響評価は、事業目的が民間航空機の運用に関する事項であるため、事業者である国土交通省北海道開発局及び東京航空局が説明会等を実施しております。防衛省、自衛隊による飛行場運用に関するご懸念についても事業者として真摯に受け止め、関係機関と情報共有してまいります。</p>
<p>⑥航空機騒音の調査に関する事項</p>	<p>→騒音観測地点が少なすぎる：他の生活騒音と交じるとして、測定していないが、測定が少なすぎる。札幌市内でも、篠路、拓北、あいの里方面には測定点は一切なく、また石狩市方面も一切ない。測定点の選定に飛行コースを一切考慮していないのではないか。実際の航空便の離着陸時の経路の実績を、年間にわたってデータを収集し、地図上にプロットしながら、影響範囲を広く設定し直すべきである。</p>	<p>航空機騒音測定・評価マニュアル（環境省）によると、測定地点の選定にあたっては「当該地域において年間を通じて平均的な航空機騒音の暴露状況を把握できる地点を選定すること。飛行場周辺の地域における環境基準の達成状況を把握する場合は、環境基準の類型指定区域内において、騒音評価に必要な測定地点を選定する」とし、測定地点の選定方法については「個々の候補地点について、現地踏査を実施し、実際の飛行経路、航空機騒音の暴露状況及び周辺条件を把握し、測定に適していることを確認したうえで、測定地点を選定する」、更に測定地点の周辺条件については「航空機の飛行経路の主要な部分が見渡せる地点を選定し、大きな建物等に近接する地点は避ける。また、工場・事業場、幹線道路、鉄道等が近接し、主要な航空機騒音の最大値が暗騒音より 10dB 以上大きくない地点は避ける。その際、暗騒音は時間帯、曜日、季節又はマイクロホンの設置場所等により変化することを十分に考慮する」とされています。</p> <p>札幌市による航空機騒音調査は、このマニュアルに沿って丘珠空港周辺の 12 地点で測定・評価し、その結果を公表していると把握しており、事業者（国）としては、測定地点に不足は無いと考えます。</p> <p>なお、計画段階環境配慮書の作成にあたり専門家等へ意見聴取しています。それによると、現地調査計画（騒音（航空機））について、「札幌市が実施する航空機騒音調査は十分な地点数を調査しており、その結果を活用することは問題ない。」との助言をいただいております。</p>
<p>⑦航空機騒音の予測、評価に関する事項</p>	<p>→特に「配慮書あらまし」（説明会会場配布）で、5 頁に掲載された「航空騒音の増加域のイメージ図」があるが、案 1.2 とも狭すぎで、実態を表わさない危険性が高い。</p>	<p>配慮書本書 P. 5-9 及び配慮書要約書 P. 41 において、丘珠空港滑走路延長に伴う航空機騒音の影響範囲についての定性的なイメージを図化しております。案 1 と案 2 では滑走路位置の差異が 50m であるため、周辺</p>

		<p>に与える騒音影響の差は定性的にはほぼ無いと考えますが、案1と案2いずれにおいても、配慮書本書P. 2-12及び配慮書要約書P. 13に記載のとおり、騒音については「滑走路延長後においても、航空機騒音に係る環境基準を達成する」としています。</p> <p>今後、準備書段階において、丘珠空港滑走路延長後の発着回数や飛行経路などを想定した騒音予測コンター図を作成して定量的に環境影響を予測・評価し、必要に応じて適切な生活環境の保全のための措置を検討してまいります。</p>
<p>⑧ その他 (事業の実施要件に関するご意見)</p>	<p>本事業への「計画段階環境配慮書」段階での総合的意見：</p> <p>→滑走路延伸により、特に冬季等での安全性の確保が図られる、という観点においては、同事業は認められるものである。</p> <p>→しかしすでに触れたように、滑走路延伸だけが実現し、便数が増加するのにもかかわらず、軌道系のアクセスが従来のまま(札幌市当局が現在想定プラン(アクセス・ターミナルビル)、またアクセスでは、特に栄町駅での外に廻され、交差点を廻り込むように外を交通広場バス停まで迂回させられるルート(同ルート上に小さな飛行機マークを描いているだけで、姑息な方法。地下道・階段部途中では、「●●●●●●」のような巨大広告が誇張され、空港バス表示が一時的に見えなくなるなど、利用者側に失敗覚悟の予習が必要なような乗換の「わかりにくさの極致」という実情があるのに放置状況)であるなら、アクセス面での混乱は増大し、利用者の不満は高まるばかりである。その結果、世界的にも「使えない空港として悪評」が高まりかねない状況にあると考えられる。ターミナルビルにしても、現在札幌市が構想しているような、個所での隣接駐車場部分への増築だけのような施策のみであるなら、混乱は必至でありかつ必然となり、同時並行的に抜本策が講じられないのであれば、本延伸計画は行うべきではない。</p> <p>また、交通体系の構築にあたって、在来線鉄道や北海道新幹線等の競合する区間への就航・増便は、相手側の経営不振を招き衰退させるような事態を招くようであれば、本事業(滑走路延伸)はすべきではない。</p> <p>さらに増便後の騒音が正当に評価できずに、なし崩しに延伸事業だけ進捗する危険性もある。受益ではない受苦が著しくなるのであれば、本事業(滑走路延伸)はすべきではない。</p>	<p>空港アクセスやターミナルの計画検討に関するご意見、鉄道等との競合に関するご意見、増便後の航空機騒音の影響に関するご意見については、各々管理する関係者と必要に応じて調整を行っております。引き続き、丘珠空港滑走路延長事業を進めていくにあたっては、今般いただいたご意見を参考に、今後も条例に基づき適切に環境影響評価の手続きを進めるとともに、地元関係者の方々へ丁寧な説明に努めてまいります。</p> <p>なお、空港アクセスやターミナルの計画検討に関するご意見は、検討を進めている札幌市まちづくり政策局へ情報共有させていただきます。</p>

<p>⑨合意形成に関する事項</p>	<p>また、合意形成の手法（運営方法、議論の進め方等）はまだ不十分であり、関係機関の猛省が必要である。 →どうしても延伸が必要である場合は、次のような協定書の締結が必須と考える。</p> <p>＊「協定書」雛形 -新規就航先は、既存の交通機関との直接の競合を避け、真に大きく利便改善に資する就航先のみ限定させるべきである。 -滑走路延伸工事後の便数の増加は、現行発着便数の1.5倍を限度とする。 -軌道系交通手段をアクセス面で新規導入しない限り、滑走路の延伸は行わない。 -本協定書により、重要事項の改変の際は事前に情報公開し、関係者の同意を得ること。</p> <p>（参考） https://www.youtube.com/watch?v=na_nRT3H1B8 女満別空港そばに新駅？動く歩道？空港アクセスに必死な大空町！なぜ女満別空港とJR石北本線を繋げたいのか？ 2023/09/19 いまや北海道有数の空港ターミナルである女満別空港ですが、鉄道が近くにありながら駅がありません。空港へ接続する公共交通はバスぐらいしかない中で、大空町は必死に石北本線と女満別空港とをつなげようと努力してきました。なぜ女満別空港とのアクセスが重要なのか？過去にあった計画をまとめました。 https://www.chunichi.co.jp/article/517204 そんな北海道より面積が大きいカナダのニューファンドランド島では、1988年に鉄道路線が全廃された。かつてどのような列車が走り、なぜ消滅してしまったのかを探るべく南東部の中心都市セントジョンズにある石造りの立派な駅舎跡の建物に...</p>	<p>事業者（国）は、丘珠空港滑走路延長に係る具体的な施設計画策定に向け、地元地方公共団体等と連携し、地域住民や空港利用者等から幅広く意見を伺い合意形成を図るPIを進めております。なお、PIの取組みについては、外部有識者で構成される「丘珠空港PI評価委員会」において、「PI活動は適切に実施されており、PIにより提供した情報は適切に周知されている」旨の評価（中間とりまとめに対する評価）をいただいております。引き続き、地域住民の皆様などへ情報提供と丁寧な説明に努めてまいります。</p>
--------------------	--	---