

令和 7 年度第 3 回  
札幌市環境影響評価審議会

議 事 録

日 時：2025 年 12 月 1 日（月）午後 3 時開会  
場 所：Web 会議

札幌市環境局

## 1 出席者

### (1) 第13次札幌市環境影響評価審議会委員

◎渡部 要一 北海道大学大学院 工学研究院 教授  
○小幡 宣和 札幌学院大学 法学部 准教授  
芥川 智子 (地独) 北海道立総合研究機構  
エネルギー・環境・地質研究所 環境保全部長  
石川 志保 酪農学園大学 農食環境学群 准教授  
片山 めぐみ 札幌市立大学 デザイン学部 准教授  
北岡 真吾 北海道大学 サステイナビリティ推進機構 特任准教授  
永洞 真一郎 (地独) 北海道立総合研究機構  
エネルギー・環境・地質研究所 環境保全部 研究主幹  
森 太郎 北海道大学大学院 工学研究院 教授  
計 8 名 ◎：会長、○：副会長

### (2) 事務局

札幌市環境局環境都市推進部 環境管理担当部長 渡邊 浩基  
// 環境共生担当課長 坂田 一人  
// 環境共生担当課環境共生係長 又村 友幸  
// 環境共生担当課環境共生係 村上 佑太

### (3) 事業者

・札幌飛行場滑走路延長事業 計画段階環境配慮書

(事業者)

国土交通省北海道開発局港湾空港部空港・防災課長 齋藤 輝彦  
// 空港・防災課長補佐 松本 隆一  
// 空港・防災課専門官 久保田 寛崇  
国土交通省東京航空局空港部空港企画調整課長 三浦 義雄  
// 空港企画調整課長補佐 須藤 渉

(環境影響評価の委託を受けた者) 日本工営株式会社 2名

## 2 報道機関

なし

## 3 傍聴者

なし

#### 4 議事録

##### (1) 開会

###### ○事務局（坂田環境共生担当課長）

定刻となりましたので、ただいまから令和7年度第3回札幌市環境影響評価審議会を開催いたします。

本日は、お忙しいところ、ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

環境共生担当課長の坂田でございます。

前回に引き続き、オンライン形式にて開催させていただいております。

また、札幌市情報公開条例の規定に基づきまして、本会議は傍聴希望者向けにユーチューブにて限定公開でライブ配信しております。

なお、議事の内容につきましては、後日、議事録を作成しまして札幌市公式ホームページ上で公開することとしておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、環境管理担当部長の渡邊よりご挨拶を申し上げます。

###### ○事務局（渡邊環境管理担当部長）

皆様、こんにちは。札幌市環境局環境管理担当部長の渡邊でございます。

環境影響評価審議会の開催に当たりまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、ご多忙の折、本会議にご参加をいただき、誠にありがとうございます。

本日の会議では、新規案件であります札幌飛行場滑走路延長事業の配慮書について初めてご審議をいただくこととなっております。また、前回に引き続きまして、西部スラッジセンター3～5系焼却施設改築事業に係る方法書の答申についても併せてご審議をお願いしたいと存じます。

これらの事業が、環境保全上、望ましいものとなるよう、委員の皆様の専門的なお立場から忌憚のないご意見を頂戴したいと考えております。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

###### ○事務局（坂田環境共生担当課長）

最初に、本日の資料について確認させていただきます。

事前にメールでも送付させていただいておりますが、一つ目は次第、二つ目は第13次札幌市環境影響評価審議会委員名簿、三つ目は、札幌飛行場滑走路延長事業関係としまして、資料1の事業者説明資料、四つ目は、西部スラッジセンター3～5系焼却施設改築事業としまして、資料2-1の前回までの審議事項と資料2-2の答申案となっております。

なお、各事業の図書につきましては事前に郵送させていただいております。

資料は以上となります。

本日は、現時点で委員15名のうち8名のご出席をいただいております。以上から、札幌市環境影響評価審議会規則第4条第3項の規定に基づきまして、この会議が成立していることをご報告いたします。

委員の皆様におかれましては、ここでカメラをオンにさせていただきますよう、ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、ここからの進行につきましては渡部会長にお願いしたいと存じます。

どうぞよろしくお願いいたします。

## (2) 議事

### ○渡部会長

皆さん、こんにちは。本日はよろしくお願いします。

それでは、議事に入ります。

本日は、先ほど説明がありましたとおり2件の審議を予定しております。

終了時刻は16時頃を予定しておりますので、委員の皆様におかれましては、ご協力のほど、よろしくお願いします。

最初の議題は、札幌飛行場滑走路延長事業計画段階環境配慮書についての第1回目の審議となります。

配慮書の内容について説明をいただくため、本日は事業者の方に出席していただいております。

それではまず、本事業の条例における手続状況等について、事務局から説明をお願いします。

### ○事務局（又村環境共生係長）

ご説明させていただきます。

本事業は、札幌市環境影響評価条例における第1種事業に該当するものとなっております。事業者は、国土交通省の北海道開発局及び東京航空局となっております。

先月、札幌市長宛てに配慮書が送付されまして、11月12日から12月11日までの1か月間で縦覧が行われ、その2週間後の12月25日まで意見募集が行われているところです。

なお、審議会への諮問は事業者からの見解書の提出を受けてからとなります。今回は、諮問に先立つ事前説明及び審議という位置づけとなっております。

説明は以上となります。

### ○渡部会長

続きまして、事業者である国土交通省北海道開発局の方から事業概要と配慮書の内容について説明をお願いいたします。

### ○事業者（北海道開発局）

北海道開発局空港・防災課長の齋藤でございます。よろしくお願いします。

札幌飛行場（丘珠空港）の滑走路延長事業に係る計画段階環境配慮書の説明に当たりまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

丘珠空港は、札幌市の中心部から約6キロメートルという利便性がとても高い位置にありながら、小型ジェット機が冬季運航できないなど、都市型空港のポテンシャルを十分に発揮できていない空港であります。このため、札幌市や北海道、地元の経済界からは丘珠空港の滑走路延長に向けて数度にわたる要望をいただいているところです。

国土交通省では、こうした要望を踏まえまして、丘珠空港の機能強化に向けた計画検討を始めることとしました。

本年10月には、丘珠空港PI推進協議会、丘珠空港PI評価委員会を開催しまして、住民参画の手法について検討を行ってまいりました。また、本年11月下旬からは、丘珠空港機能強化計画及び丘珠空港滑走路延長事業に係る計画段階環境配慮書につきて、空港周辺の11町内会の方を対象とした説明会を開催しております。

引き続き、本事業に対する理解促進に努めてまいります。

それでは、これより、事業概要、環境影響評価について、それぞれ担当より説明させていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

#### ○事業者（北海道開発局）

北海道開発局空港・防災課の松本と申します。

私からは、計画段階環境配慮書の概要について説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

内容としましては、事業の概要、環境影響評価の実施、最後に、縦覧や説明会、意見募集の順に説明させていただきます。

最初に、事業の概要についてです。

札幌飛行場（丘珠空港）の概要と滑走路延長事業の概要についてです。

まず、札幌飛行場の沿革ですが、昭和17年に旧陸軍が飛行場を設置したことに始まりまして、昭和36年に当時の運輸省と防衛庁が所管する共用空港として利用が開始されました。昭和42年には滑走路が1,000メートルから1,400メートルに、さらに、平成16年には100メートル延伸されて現在の1,500メートルとなっています。

続きまして、航空ネットワークの状況についてです。

平成28年に小型ジェット機による静岡路線が就航して以降、地方を結ぶ路線が拡充しております。9月現在、道内6空港、道外6空港の計12路線を有している状況です。

こちらの表に示している運航ダイヤのうち、赤枠で示す静岡、松本、小牧の路線が小型ジェット機により運航されておりますが、現在の滑走路の長さでは着陸時の制動距離が不足しているということで、冬季の利用ができないといった課題があります。

続きまして、丘珠空港の利用者数についてです。

平成20年代前半に一部の航空会社の撤退により落ち込みを見せましたが、平成23年に北海道エアシステム（HAC）が丘珠空港を拠点化しております。また、平成28年にフジドリームエアラインズ（FDA）が就航して以降、コロナ禍で一旦は落ち込んだものの、急速に回復・増加を続け、令和6年には現空港ターミナルビルが供用開始して以降最多の55万人を超える状況となっております。

また、丘珠空港は医療の面に関しても重要な役割を担っております。医療過疎地域から札幌等の医療機関へ医師の管理の下に航空搬送するメディカルウイング事業が平成29年から北海道の事業として開始されておまして、8年間で計1

61件の輸送実績があります。

なお、メディカルウイングにつきましても、滑走路の長さに課題があるということで、冬季については新千歳空港を利用せざるを得ない状況となっております。

続きまして、地元自治体の取組についてです。

札幌市は令和4年11月に丘珠空港の将来像を策定し、令和4年12月に丘珠空港の将来像の実現に向けた要望、令和5年8月に滑走路延長等の早期実現に向けた要望が国に対して実施されました。

丘珠空港の将来像では、一年を通して道内外との路線を展開することにより、市民、道民の安全・安心な暮らしに寄与するとともに、多様な交流を支える広域交通拠点となる空港とされており、地元自治体としても小型ジェット機の通年運航などを期待しているところです。

次に、滑走路延長事業の概要についてです。

事業者は、北海道開発局と東京航空局の連名となっております。

事業計画としましては、種別として、滑走路の延長を伴う飛行場及びその施設の変更の事業であり、端的に言いますと、滑走路を300メートル延長するといった事業内容となっております。

こちらは、事業実施想定区域です。滑走路延長区域につきましては、基本的には丘珠空港緑地の市有地内で設定しております。

続きまして、滑走路延長の必要性和効果についてです。

4点を挙げていますけれども、まず、①の冬季運航制限の緩和により、小型ジェット機の通年運航や医療用ジェット機の冬季就航率の改善が可能となります。また、②の安全・防災支援機能の確保により、定期便や緊急支援機のより安全な発着が可能となります。さらに、③の道内外を結ぶ航空ネットワークの充実により、小型ジェット機が通年運航し、就航可能エリアが広がることでより多くのビジネス・観光需要が期待できます。最後に、④の道央圏空港の機能強化により、新千歳空港に就航している機材の一部を丘珠空港で受け入れることで道央圏空港全体の受入れ能力向上が期待されます。

続きまして、滑走路延長に関わる各種要件についてです。

まず、滑走路長につきましては、小型ジェット機の通年運航などのため、300メートル以上の延長が必要な状況です。

次に、滑走路端安全区域（RESA）については、現状、その長さが不足しているため、両端にそれぞれ90メートルのRESAを整備することとしています。

また、用地取得につきましては、空港用地の拡張範囲については、丘珠空港緑地など、札幌市の管理用地内で収めることを基本としております。

加えて、制限表面につきましては、滑走路延長に伴い、制限表面の位置が変更となるため、空港周辺の建築物が抵触しないよう必要な措置を講じます。

最後に、環境（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ことを基本といたします。

続きまして、環境影響評価の実施についてです。

ここでは、複数案の設定、配慮書段階の評価項目、予測・評価結果、今後の現地調査計画、専門家からの助言内容の順に説明させていただきます。

はじめに、複数案の設定についてです。

先ほどの各種要件を踏まえ、実現可能性のある滑走路延長案を2案作成しております。

まず、案1として、北西側に150メートル、南東側に150メートルの合わせて300メートルを延ばす案となっております。次に、案2として、北西側に200メートル、南東側に100メートルの合わせて300メートルを延ばす案となっております。

案2につきましては、札幌市が令和4年に策定した丘珠空港の将来像で示されたイメージ図に基づいて周辺施設との位置関係について精査を行ったものになります。

続いて、各案の周辺施設への影響を比較した結果についてです。

河川につきましては、丘珠2号川と丘珠5号川はどちらの案でも切り回しが必要な状況です。丘珠川につきましては、案2のみ切り回しが必要となります。

道路につきましては、丘珠村界通線はどちらの案でも切り回しが必要になります。篠路通と烈々布北支線6号線については、案2のみ切り回しが必要となります。

丘珠空港緑地につきましては、滑走路の延長とRESAの整備により、各案とも同等規模の緑地面積が減少いたします。なお、案1では緑地の南東側にある園路の切り回しが必要となります。

周辺建築物等については、滑走路延長により制限表面の位置が変更となるため、周辺建築物が制限表面に抵触しないよう、滑走路延長部のかさ上げや飛行方式の検討を行ってまいります。

続いて、配慮書段階の評価項目についてです。

ここからは、受託者であります日本工営株式会社より説明させていただきます。

#### ○事業者（日本工営株式会社）

ここからは日本工営からご説明させていただきます。

続いて、配慮書段階の評価項目についてです。

配慮書段階で選定した項目は、赤丸で示したとおり、供用時の航空機運航による騒音の項目、次のページになりますが、動物のバードストライクの項目、また、飛行場の供用時における人と自然との触れ合い活動の場の項目の3項目を選定したところです。

このほか、白丸がついている項目は、札幌市環境影響評価技術指針や他空港の環境影響評価事例に基づき、方法書以降の段階で評価項目として選定する予定の項目を表しております。

飛行場に係る基本項目として挙げられているものは基本的に選定しているほか、他空港事例に基づき、浮遊粒子状物質や低周波音、温室効果ガスに関わる項目も選定しているところです。

なお、このうち、地形及び地質の項目については、文献調査により、事業実施想定区域周辺に重要な地形、地質は存在しないことから、選定しておりません。

こちらは、配慮書段階で選定した項目に関わる選定理由についてです。滑走路延長事業に係る配慮書段階において、重大な環境影響となるおそれのある項目と

して、ご覧の3項目を選定させていただいております。

次に、方法書以降の段階で評価項目として選定するものとして、配慮書段階では選定しない理由を記載しております。

工事中の環境影響に関わる項目については、現時点で工事計画が未定であるほか、基本的に影響は工事中に限定されることから、方法書以降の段階で選定することとしております。また、他空港事例に基づき選定した項目のうち、飛行場に関わる基本項目とはなっていないものは配慮書段階では選定せず、方法書以降の段階で選定することとしております。

このほか、個別具体的な理由として、大気質に関わる供用時の項目について、航空機運航等に伴い発生する排出ガスによる影響は、丘珠空港より発着回数が多い他空港事例から寄与濃度増加程度は小さいと想定されるため、配慮書段階では選定せず、方法書以降の段階で選定することとしています。

また、水質に関わる供用時の項目について、冬季に防除雪氷剤、凍結防止剤の混入が見込まれる雨水排水は、水質の観測を行うなどの取組が行われており、その影響が重大な環境影響となることは想定されないため、配慮書段階では選定せず、方法書以降の段階で選定することとしています。

植物、動物、生態系に関わる供用時の項目については、事業実施想定区域が現在の空港用地及び整備された丘珠空港緑地であり、その影響が重大な環境影響となることは想定されないため、配慮書段階では選定せず、方法書以降の段階で選定することとしています。

最後に、景観に関わる供用時の項目については、主要な眺望景観を遮る高さの施設は整備せず、その影響が重大な環境影響となることは想定されないため、配慮書段階では選定せず、方法書以降の段階で選定することとしています。

こちらは、方法書以降の段階においても評価項目として選定しない項目の理由についてです。

先ほどご説明したとおり、地形及び地質に関わる項目は、事業実施想定区域近傍に重要な地形、地質が存在しないため、方法書以降の段階においても評価項目として選定しておりません。

続いて、航空機騒音に関わる予測、評価についてです。

予測条件としては、離着陸勾配は、上昇角度、進入角度ともに機材ごとに現状と同様と想定しています。飛行経路や高度は延長距離だけスライドすると想定し、滑走路運用方向割合はいずれの案も同様と想定しています。発着回数は、冬季運航制限の緩和により、事業実施後の発着回数が増加すると想定しています。

予測結果としては、影響範囲はいずれの案も現況より増加するほか、延長方向に移動すると予測しています。

案1と案2の滑走路位置の差は50メートルであるため、配慮書段階での予測結果では差はほとんど生じないと考えています。

評価結果についてです。

まとめとしましては、航空機騒音の影響は、いずれの案も現況より増加し、滑走路延長により影響範囲が移動しますが、案1と案2では、その差はほとんど生じないと考えています。

今後の検討としましては、航空機騒音の環境基準値の範囲内での運用となるよう適切に配慮するほか、事業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、必要に応じて環境保全のための措置を検討いたします。

続いて、バードストライクに関わる予測、評価についてです。

予測条件としては、鳥類の飛翔高度は、丘珠空港でのバードストライク発生状況から、0フィートから50フィートと設定しています。

鳥類の分布状況は、空港の北西側、南東側に一様に分布しているものと想定しています。

離着陸勾配、飛行経路や高度、発着回数は、先ほどの航空機騒音で示したものと同様と考えています。

予測結果としては、事業実施後も、航空機が高度0フィートから50フィートを通過する間は現況と同程度のバードストライクが発生すると予測され、いずれの案も、高度0フィートから50フィートを通過する時間は同様であることから、バードストライクの発生回数に差は生じないと予測します。発着回数は増加する想定であるため、いずれの案もバードストライク発生回数が増加する可能性があるかと予測しております。

評価結果についてです。

まとめとしましては、いずれの案もバードストライク発生回数に差は生じないと考えられますが、発生回数が増加する可能性があると考えます。

今後の検討としましては、現地調査を実施して鳥類の空間的分布や移動経路等を詳細に把握した上で、事業実施後の発着回数等を考慮して環境影響を予測し、必要に応じて環境保全のための措置を検討いたします。

続いて、人と自然との触れ合いの活動の場に関わる予測、評価についてです。

事業実施により改変が生じる丘珠空港緑地を対象に検討しました。

予測結果としましては、案1と案2の滑走路位置の差は50メートルであるため、いずれの案も同等規模の丘珠空港緑地の面積の減少が生じます。

案1は、南東側にある現状の園路の切り回しが必要となり、案2は、北西側の空港敷地が丘珠空港緑地内では収まらず、民地側へ河川や道路の切り回しが必要となります。

評価結果についてです。

まとめとしましては、いずれの案も同等規模の丘珠空港緑地の面積減少が生じ、緑地の改変が必要となり、案1と案2ではほとんどその差が生じないと考えます。ただし、案2は、北西側の空港敷地が丘珠空港緑地内では収まらず、河川や道路の切り回しが必要となり、周辺環境への影響は案1より大きいと考えられます。

今後の検討としましては、設計等の実施の際は、丘珠空港緑地への影響が可能な限り少なくなるよう施設配置等に配慮いたします。また、人と自然との触れ合い活動の場の利用状況を具体的に把握した上で、施設配置等の事業計画を考慮し、必要に応じて環境保全のための措置を検討いたします。

続いて、今後の現地調査計画についてです。

方法書で選定する予定の環境影響評価項目における現地調査の内容について、当該説明資料の最後につづっている補足資料にまとめさせていただいております。

その補足資料について、主立った部分をかいつまんでご説明させていただきます。

す。

まずは、調査内容についてです。

1 点目の大気質についてですけれども、二酸化窒素、粉じん、浮遊粒子状物質の項目について調査いたします。付随して、風向・風速、気温・湿度の気象状況、道路の状況、交通量の状況についても調査いたします。

二酸化窒素、粉じん、浮遊粒子状物質ですが、調査地域・地点としましては、主に道路の影響を受けない公園等に調査地点を設定し、一般環境が2地点、道路沿道は、工事車両、関係車両の走行ルート等を想定しまして道路沿道の4地点を想定しています。

地点数についてはこちらをご覧ください。

二酸化窒素、浮遊粒子状物質については年4回、各7日間の調査を行い、粉じんに関しては年4回、各1か月間の調査を行う予定です。

続いて、騒音、振動についてです。

環境騒音・振動に関しましては、通常的な平日の1日24時間連続調査ということで、騒音、振動の調査を行います。

道路交通騒音・振動に関しましては、通常的な平日及び休日の各1日24時間連続で調査を行います。加えて、道路の状況、交通量の状況については、大気質と同様です。

騒音の航空機騒音については、札幌市から情報の提供をいただく予定になっておりまして、既往の航路を考慮しまして、12地点、年2回、夏冬の各7日間の調査を予定しております。

調査地域・地点は、環境騒音・振動、道路交通騒音・振動ともに基本的な考え方は大気質と同様になっております。

続きまして、低周波音の調査についてです。

低周波音の3分の1オクターブバンド音圧レベル、G特性音圧レベルということで、年2回、夏冬で各2日間の調査を行う予定です。マニュアルに基づいて調査を行い、トランスポンダーを使って位置を特定したいと考えています。気象条件によって調査期間を適宜延長して実施する予定にしております。

続きまして、水質調査についてです。

浮遊物質（SS）、全窒素（T-N）、生物化学的酸素要求量（BOD）、化学的酸素要求量（COD）の調査を行います。基本的な年4回の四季の調査に加え、SSは降雨時に3回の調査、T-N、BOD、CODは防除雪氷剤使用時期に1回の調査を行う予定です。

調査地域・地点については、周辺の河川と水の流れを考慮して4地点を設定しております。

土質（粒度組成、沈降速度）についても調査をします。こちらは、改変域となると掘削などが必要に応じて想定されるような場所ということで、滑走路の両側に地点を設定しております。

続きまして、植物についてです。

植物相及び植生の状況について調査します。調査期間としては春夏秋の年3回で、調査地域・地点は、基本的には事業実施想定区域及びその周辺200メートルの範囲及び丘珠川等周辺の7地点で水生植物の調査をする予定です。

続きまして、動物についてです。

哺乳類、鳥類（一般、猛禽類、バードストライク）、昆虫類、両生類、爬虫類、魚類、底生動物、その他の水生動物の調査を行います。哺乳類では、バットデテクターを使ったコウモリの調査も実施する予定です。

哺乳類と鳥類（一般）、鳥類のバードストライクは、年4回の四季の調査を実施する予定で、鳥類の猛禽類に関しましては2月から8月の各月1回、2日間連続の調査を行う予定です。昆虫類、両生類、爬虫類、魚類、底生動物、その他の水生動物に関しましては、春夏秋の年3回の調査を実施する予定です。

調査地域・地点は、今お示ししておりますけれども、基本的には事業実施想定区域及びその周辺200メートルの範囲です。鳥類（一般）は植生の状況等を踏まえて4地点、鳥類のバードストライクは制限区域内の4地点を設定しています。鳥類の猛禽類については、広域に見渡せるような地点を設定しまして、4地点を設定して調査を実施する予定です。魚類、底生動物、その他水生動物に関しましては、水生植物と同様の7地点で実施する予定です。

こちらは、猛禽類調査の地点になります。

生態系に関しましては、基本的には、植物、動物に示した現地調査を流用して設定しています。

続きまして、景観についてです。

主要な眺望景観の状況を調査します。基本的には3キロメートルの範囲内で設定しておりまして、主要な眺望点として2地点、身近な視点場として3地点ほどを設定し、トータル5地点で調査を実施する予定です。

続きまして、人と自然との触れ合いの活動の場についてです。

周辺の人と自然との触れ合いの活動の場の分布状況や利用状況、利用環境の状況について目視により確認を行う予定です。調査時期は、年2回、夏冬の各1日で、トータルでは5地点の調査を行う予定です。

補足資料の説明は以上です。

ここからは、専門家からの助言内容についてご説明いたします。

配慮書段階で選定した項目のうち、航空機騒音と鳥類のバードストライクについて専門家へヒアリングを実施しております。

まず、騒音の航空機騒音についてですが、予測及び評価方法については、基本的には他空港の事例を参考に検討されていて、記載事項としては問題ないということ、同様に、予測及び評価結果についても記載事項としては問題ないということ、準備書段階に向けては、滑走路延長後に使用される航空機の機材や発着回数の増加量等の予測条件を精査していく必要があるとのコメントをいただいております。

現地調査計画については、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いて、その結果を活用することで問題ないというご助言をいただいております。

続きまして、鳥類のバードストライクについての専門家からの助言についてです。

発生状況等について、丘珠空港の発生件数ですけれども、ほかの空港に比べて少ないほうだということ、現況に特段の課題があるとは考えられないというコメントをいただきました。これは、空港周辺の環境が単調な地形、植生であること、平常時に調整池に水がなく、水域環境が少ないことなどが要因と考えられる

というご助言をいただいています。

また、カモメの衝突事例もあるが、内陸に位置する空港であるため、沿岸部の空港に比べて発生件数は格段に少ないというご助言をいただいております。

予測及び評価方法についてですが、予測条件が整理されていて現況のバードストライク発生状況を考慮した予測、評価方法となっている、配慮書段階としての記載としては問題ない、また、詳細な予測、評価を行う準備書段階では、国土交通省が蓄積しているバードストライクデータのパイロットリポート等を活用するとよいというご助言をいただいております。

予測及び評価結果については、おおむね問題ないが、滑走路が延長されることで環境が変化することから、予測、評価結果については、断定的な記載は避け、生態系として変化が生じ得ることを前提に記載したほうがいいとのことでした。

現地調査計画については、項目、手法等の現地調査計画は問題ないとのことでした。

バードストライク対策については、工事後に鳥類が生息しやすい環境を造成しないようにすることが重要である、現況のバードストライク発生件数が少ないことから、現況の環境を維持することを考えるとよい、河川の切り回しの工事後に開放水面が生じて一時的に水鳥が飛来する可能性があることも認識しておくことがよいというご助言をいただいております。

#### ○事業者（北海道開発局）

最後に、縦覧、説明会、意見募集について簡単にお伝えします。

縦覧については、冒頭に事務局からもお話がありましたとおり、計6か所において12月11日まで行っております。意見書の提出期限につきましては、12月25日までとなっております。

説明会については、特に空港周辺にお住まいの方々へ丁寧にご説明させていただくということで、空港周辺の計9会場で行っています。本日時点で既に3回が終了していますが、皆様からは主に航空機騒音について心配しているといったご意見をいただいております。今後も丁寧な説明に努めていきたいと思っております。

事業者からの説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

#### ○渡部会長

それでは、事業の概要、配慮書の各環境項目に関して委員の皆様から質問などがあれば挙手をして質問していただきたいと思います。

非常に長い資料だったので、少し時間を取りたいと思いますが、随時、質問等があれば挙手ボタンを押していただきたいと思います。

いかがでしょうか。

私から一つ質問させていただきます。

平成16年に100メートルを延長されているのですが、そのときは滑走路をどちら側に延ばしたと理解したらよろしいのでしょうか。

#### ○事業者（北海道開発局）

南東側なので、航空写真でいう右側に100メートル延伸しております。

○渡部会長

そのときに左側ではなくて右側にしたのは何か理由があったのか、分かりますか。今となっては分からないでしょうか。

○事業者（北海道開発局）

今、即答ができません。

○渡部会長

もし経緯が分かれば、今後のアセスの参考になるかもしれないので、よろしくお願いします。

ほかにございませんか。

○芥川委員

騒音について教えてください。

スライドの23ページの航空機騒音で、案1と案2では50メートルの違いなので、配慮書段階の予測結果ではほとんど差は生じないと書かれているのですけれども、どのような予測をしたのでしょうか。

数値的なものが書かれていないのですけれども、この結果に至った理由や計算結果などがありますか。

○事業者（日本工営株式会社）

基本的には定性的な予測を行っておりまして、まだ定量的な予測はしていません。あくまでも範囲がずれるのが50メートルの差なので、定性的には、この2案を比較したときに差はほとんど生じないという結論にさせていただいています。

○芥川委員

ということは、予測というよりも距離的なものが50メートルしか変わらないので、同じと判断したということよろしいですか。

○事業者（日本工営株式会社）

ご理解のとおりです。

○芥川委員

予測結果という意味合いではないのですか。

○事業者（日本工営株式会社）

計画に基づいて、範囲がこういうふうに変化するだろうという予測をしたという認識です。

○芥川委員

数値的な予測はしていないということよろしいですか。

○事業者（日本工営株式会社）

そうです。あくまでも定性的な予測となります。

○芥川委員

分かりました。

もう一つ教えていただきたいのですが、スライドの24ページの今後の検討の中に航空機騒音の環境基準値の範囲内での運用となるよう適切に配慮するところなのですが、適切に配慮するとは具体的に何をすることになるのでしょうか。

○事業者（北海道開発局）

今後の検討の二つ目のポツのところにも書かせていただいていますけれども、今後、飛行経路のほか、実際にどれだけの飛行機が飛んでくるかも考慮した上で実際に定量的に騒音予測コンター図を作成していきますので、そういった中で適切な対応をしていくという意味合いで書いております。

飛行経路などを環境基準値内に収まるように設定していくという意味合いです。

○芥川委員

この後、案1になるのか、案2になるのかが先になるのかは分からないのですが、この後、方法書で具体的に飛行経路や発着する飛行機を想定して予測をしていくわけですね。

○事業者（北海道開発局）

ご認識のとおりです。

○芥川委員

その段階で配慮をするということになるのですか。まず予測があるのかなと思ったのです。

○事業者（日本工営株式会社）

補足させていただきますと、この後の方法書はあくまでも調査をするときの計画になります。その先の準備書の段階では騒音予測コンター図を作成すると書いてあるのですが、例えば、実際の飛行経路や飛行回数を想定して騒音予測コンター図を作成し、かつ、飛行計画みたいなもので回数の調整や飛行経路を調整し、あくまでも周辺の環境基準を満足するような形で計画を検討していくことが配慮事項だと考えております。

○芥川委員

その内容については準備書の段階になったときに出てくるということになるのですか。

○事業者（日本工営株式会社）

ご理解のとおりで、準備書のときにそういったものを提示させていただきま  
す。

○芥川委員

分かりました。

現段階でいただいている配慮書で札幌市が実施している騒音の測定結果が書か  
れていますけれども、具体的に騒音に関して予測はしていないということによ  
ろしいですか。

○事業者（日本工営株式会社）

ご理解のとおりでして、定量的な予測は現時点ではしておりません。

○芥川委員

配慮書の段階ではないということによいですか。

○事業者（日本工営株式会社）

はい。

○渡部会長

ほかにございませんか。

○北岡委員

私からは、主に人と自然との触れ合いの活動の場という意味で、丘珠空港緑地  
の件で幾つかあります。質問というよりも、今後ご考慮くださいというお話で  
す。

丘珠空港緑地について、機能補償については管理者である札幌市と今後協議と  
なっていますので、これからの話だと思うのですが、都市施設としての都市緑地  
の機能を丁寧に見ていただく必要があるのではないかと感じました。

都市公園ではなくて都市緑地ということで、主に緩衝緑地としての機能を求め  
て設置された緑地だと思います。多分、騒音の軽減や排出ガスの拡散防止、安全  
性確保、冬の風雪対策などが目的になっていたはずですが、それらの機能がどの  
程度失われてしまうのかという観点が必要なのではないかと感じました。

また、レクリエーションの機能ですが、複数案があって、いずれの案におい  
ても影響が及ぶとのこと。特に案1については、南東地区と呼ばれているまと  
まりが一体の敷地として捉えられないぐらいの改変になるのではないでしょ  
うか。園路の切り回しだけではなく、緑地内の施設配置にも影響が及ぶのでは  
ないかと懸念しました。

それから、丘珠空港緑地の北西地区と南東地区の両方とも雨水貯留池が図面  
に示されているのですが、恐らくどちらの案においても何らかの改変を受け  
てしまうと思います。最近では局地的な大雨が発生しておりますので、雨水貯留  
池としての機能は大事にしておかなければいけないのではないかと感じており  
ます。

雨水貯留機能が今回の事業においてどの程度失われてしまうのか、それらをどのように代替していくのかという観点も重要なのではないかなと思いました。

もう一点ですが、丘珠川の切り回しが案2で必要とされるとなっています。当然、水質に関する影響も入っていたのですが、切り回しをするということですから、延長が延びるわけで、流速が落ちます。その場合に、そもそも流下能力がちゃんと満たされるのか、根本的な部分が気になりました。その結果として、水質悪化や改変後に成立する動植物相の変化の可能性があるのではないかなと思いました。

これはコメントですので、お答えいただける部分だけで結構です。

○事業者（北海道開発局）

ただいまコメントをいただいた件につきましては、今後、事業者としても、施設計画をつくっていく段階で、緑地の機能もそうですし、雨水や河川の関係もそうですが、十分に配慮しながら、管理者である札幌市とも協議しながら事業計画をつくっていきたいと思います。

いただいたご指摘については、今後、配慮させていただきます。

○渡部会長 ほかにございませんか。

私からも一つ質問させていただきます。

補足資料の1ページの騒音の話についてです。

札幌市からの資料提供に基づいてということですが、夏と冬で各7日間、年2回の調査と書かれています。今、冬はジェット機が飛んでいない状況で、新たにジェット機が飛ぶことになり、冬はプロペラ機だけ、夏はプロペラ機とジェット機というとき、冬季の騒音はどのように評価するのか、いま一つ分からないところがあります。

ないものに対して、アセスでの調査内容はどういうふうに理解したらよろしいのか、教えていただけますか。

○事業者（日本工営株式会社）

基本的には、現地調査で現況を把握します。また、航空機が通ったときの原単位の調査を行い、ほかの事例やメーカー資料なども含めて取り寄せ、実際に運航経路を通ったときにどういう形で周辺に騒音が届くか、予測を行い、平面的にコンター図を作成します。

それが実際に環境基準と比較してどうなのか、運航経路を必要に応じて検討していくという手順で、準備書にて提示させていただくことになります。

○渡部会長

原単位ということなので、現状がジェット機ではなくてもできるということだと思うのですが、夏と冬はどういう形で反映されてくるのですか。

○事業者（日本工営株式会社）

季節の変化で、温度と湿度の変化が要因による騒音伝搬過程中の空気吸収量は変化するものの、騒音レベルとしてみれば、季節の変化によるdBの変化はごくわ



ずかなものにとどまるため、夏と冬の季節別での予測条件は設定しておりません。

○渡部会長  
ほかにございませんか。

○芥川委員  
今回は空港の滑走路なのですけれども、旅客機が増えることによって、多分、空港に入ってくる自動車などの数も多くなるのかなと思います。そういう予測は考慮される予定があるのかどうか、教えていただきたいです。

○事業者（日本工営株式会社）  
供用後の関連車両の予測は準備書の段階で実施する予定です。今、ご指摘があったところは、今後、どういう形になるのか、予測、評価を実施する予定です。

○渡部会長  
ほかにございませんか。  
(特に意見なし)

○渡部会長 ないようですので、ここで質疑は打ち切りとさせていただきます。  
事務局で本日の審議内容を整理し、次回に向けて資料等の準備をお願いします。  
次回は正式な諮問を市から受けた上で審議を継続していきたいと思います。  
北海道開発局及び東京航空局の方々、本日はご出席を誠にありがとうございます。  
以上で、札幌飛行場滑走路延長事業計画段階環境配慮書の第1回目の審議を終了いたします。

○事務局（又村環境共生係長）  
次の議題に入るため、北海道開発局、東京航空局の方はZ o o mから退室をお願いいたします。

○渡部会長 次の議事に移ります。  
議題は、札幌市西部スラッジセンター3～5系焼却施設改築事業環境影響評価方法書についての第3回目の答申案の審議でございます。  
それでは、事務局より前回の審議概要の振り返りと答申案について説明をお願いします。

○事務局（又村環境共生係長）  
事務局よりご説明いたします。  
まず、資料2－1の審議会における主な委員質問及び事業者回答についてです。

中身は前回お配りしたものと同じですが、ざっと概要をご説明します。

施設排水について何を指すか、雨水、工事中の濁水の影響についてですが、施設排水としては煙突排水、雨水は濁川へ、工事排水は施設等で適正処理という回答が事業者からなされています。

また、ナンバー２については、案３で煙突が４０メートルとあったのですけれども、これは施設の構造上からの必然性なのか、高さの必要性から来たのかという質問に対し、事業者から構造上のものですという回答が来ています。

ナンバー３ですが、工事車両の排出分の温室効果ガスは評価するのかという質問に対し、評価しますということです。

ナンバー４ですが、温室効果ガスの評価はＣＯ２だけなのか、ほかも入るのかという質問に対し、ほかの窒素系なども入りますという回答でした。

ナンバー５ですが、騒音、振動のところで煙突高さの話があるが、関連性はどうかという質問に対し、配慮書で評価した経緯より引き続き入ったものだという回答が来ています。また、悪臭の将来予測と三つの煙突高さの関係性については、事業者回答としては、炉の詳細が判明したときに、３案が残っていれば３案で、１案に絞っていれば１案で、大気拡散式で予測しますということです。

最後に、ナンバー６ですが、悪臭の調査の選定はいつやるのかという質問に対し、平均的な日に測定をして、気象データは通年のものを予測に使用しますということです。また、現状調査の位置づけとしては、悪臭についてはバックグラウンドを把握するためとのことです。それから、更新でなくなる施設があるが、その結果も含む評価となるのか、２炉を廃止して２炉を増やすのですけれども、それも全部含めるのかという質問に対し、事業者としては、その上で予測してみ、クリアすれば安全側ですけれども、それが結果として課題であれば実際の炉の数に合わせるという回答がなされています。

続きまして、資料２－２の答申案をご覧ください。

こちらは、前回、令和６年３月１９日の配慮書のときに出していただいたものの総論を基本的に踏襲しております。

本文は省略しまして、記から読み上げます。

１の複数案の絞り込みについて。

本事業実施想定区域の周辺には、環境の保全についての配慮が必要な住居等が存在することから、改築後の焼却施設の稼働に伴う環境への影響が極力回避又は低減されるよう、煙突の高さや計画建築物の構造等について十分考慮の上、適切な絞り込みを行うこと。

特に煙突高さについては、計画段階環境配慮書から継続した論点であることから、施設構造の観点のほか、大気拡散等の環境影響の観点から、３案それぞれの予測及び評価を行ったうえ、各案の合理的な比較検討を行うこと。また、絞り込みの理由について明らかにすること。

こちらを案として示させていただきます。

前回の配慮書から引き続きですが、議論の中で案の絞り込みや比較についての項目が多かったことから、それを反映してこのような案としております。

○渡部会長

本審議会の答申案につきまして、修正など、ご指摘の点はございませんか。

ご発言があれば、挙手ボタンでお願いいたします。

私が読んだところでは、特に大きな問題はなく、当委員会の意見を反映してまとめられた答申案になっていると思いますが、いかがでしょうか。

(特に意見なし)

○渡部会長

それでは、今後の流れについて事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（坂田環境共生担当課長）

この答申案を最終的な答申として決定していただき、答申書の最終確認については渡部会長にご一任いただきたいと思います。

○渡部会長

こちらの案を最終的な答申として決定し、最終確認については私に一任していただくということでよろしいでしょうか。

(特に意見なし)

○渡部会長

ありがとうございます。

ご了承をいただきましたので、答申については先ほど説明があったように進めてまいりたいと思います。

以上をもちまして、札幌市西部スラッジセンター3～5系焼却施設改築事業環境影響評価方法書についての審議を終了します。

本日の審議はここまでとさせていただきます。

進行を事務局にお返しいたします。

(3) 閉会

○事務局（坂田環境共生担当課長）

渡部会長、どうもありがとうございました。また、委員の皆様も、どうもありがとうございました。

次回の審議会につきましては、札幌飛行場滑走路延長事業についての第2回目の審議として諮問を予定しております。

日程調整等については別途ご案内させていただきますが、来年1月末から2月頃の開催を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の審議会は以上で閉会といたします。

どうもありがとうございました。

以 上