

佐賀空港滑走路延長事業計画段階環境配慮書に対する環境大臣意見

佐賀空港は、平成10年に供用を開始した地方管理空港であり、基幹路線である東京便に加え中国、台湾及び韓国への国際線も就航している。一方、佐賀空港に就航中の国際線航空会社からは、既存の2,000mの滑走路では経験豊富なパイロットでないと離着陸が難しいこと等から、2,500mへの延長が望まれている。このような状況を踏まえ、「佐賀空港滑走路延長事業」（以下、「本事業」という。）は、既存の航空会社による路線展開の自由度の増大や、東南アジア諸国等との直行便の就航を可能とすることを目的とし、佐賀県が、空港周辺の陸域において既存の滑走路を延長するものである。

本計画段階環境配慮書では、滑走路の延長及び進入灯の整備について、既存の滑走路の東側に500m延長整備する案と、既存の滑走路の西側に100m及び東側に400m延長整備し海域内にある既設の進入灯台2基を移設する案の2つの案を比較し、検討している。

本事業の事業実施想定区域（以下、「想定区域」という。）から約2km西側にはラムサール条約湿地に登録されている「東よか干潟」が存在しており、シギ・チドリ類を代表とする約100種以上の鳥類の飛来地となっており、佐賀空港では、シギ・チドリ類を始めとして猛禽類を含むバードストライクが現状においても他空港と比較して多く発生しており、佐賀空港における重要な課題の1つとなっている。

また、想定区域が位置する有明海沿岸は、「生物多様性の観点から重要度の高い海域」（平成28年4月環境省）及び「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」（平成28年4月環境省）に抽出されており、想定区域の周辺には干潟生態系が広がっているとともに、自然環境保全法（昭和47年法律第85号）に基づく自然環境保全基礎調査の第6回・第7回調査（植生調査）において植生自然度が高いとされたヨシクラス等の植生が存在している。

一方、本事業の実施は、既存路線の増便や新規路線の就航を目的としており、航空機の大型化、年間発着回数の増加等が見込まれることから、航空機騒音、バードストライク、温室効果ガスの排出量等の増加による影響に加え、工事に伴う土地の改変及び水環境の変化による周辺の生態系への影響が懸念される。

以上を踏まえ、本事業の実施に当たって、環境への影響が最小限となるよう、以下の措置を適切に講ずること。また、検討の経緯及び内容については、方法書以降の図書に記載すること。

1. 総論

(1) 適切な環境保全に向けた対象事業実施区域の設定及び事業計画の検討

ア 対象事業実施区域の位置及び規模の検討や、滑走路及び関連施設（以下「事業設備等」という。）の構造及び配置（以下「配置等」という。）の検討においては、環境保全上重要と考えられる以下の(i)～(iii)について、本事業の実施に伴う影響を極力回避又は低減し、想定区域及びその周辺における適切な環境保全を図ること。

- (i) 大気環境
- (ii) 水環境

(iii) 動植物及び生態系

イ 環境影響評価手続を進めるに当たっては、社会状況の変化等に応じた航空需要予測を実施し、今後の環境影響評価に反映させること。また、九州佐賀国際空港PI推進協議会及び九州佐賀国際空港PI評価委員会による事業計画の検討状況等を踏まえ、環境保全上適切な計画となるよう、精査すること。

(2) 関係機関等との連携及び地域住民等への説明について

本事業計画の今後の検討に当たっては、関係機関等と調整を十分に行うとともに、地域住民等に対し丁寧かつ十分な説明を行うこと。

(3) 今後の手続における留意事項

ア 方法書以降の手続における対象事業実施区域の設定及び事業設備等の配置等の決定に当たっては、計画段階配慮事項に係る環境影響の重大性の程度を整理し、反映させること。

イ 環境保全措置の検討に当たっては、環境影響を回避又は低減させる措置を優先的に検討し、代償措置を優先的に検討することがないようにすること。

2. 各論

(1) 航空機騒音

本事業の実施に伴い、航空機の大型化、年間発着回数の増加等が見込まれ、航空機騒音の増加が懸念されるため、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、適切な環境保全措置を検討すること。

(2) 鳥類

想定区域から約2 km 西側にはラムサール条約湿地に登録されている「東よか干潟」が存在しており、シギ・チドリ類を代表とする約100種以上の鳥類の飛来地となっている。一方、佐賀空港ではシギ・チドリ類を始めとして猛禽類を含むバードストライクが、現状においても他空港と比較して多く発生しており、本事業の実施に伴う航空機の大型化、年間発着回数の増加等によりバードストライクのさらなる増加が懸念される。

このため、専門家等からの助言を踏まえ、バードストライク対策の強化に取り組むとともに、「東よか干潟」を含む佐賀空港周辺の鳥類の飛来状況等を踏まえた適切な調査を実施し、本事業の実施により鳥類に与える影響の予測及び評価を行い、その結果に基づき、適切な環境保全措置を検討すること。

(3) 生態系

想定区域が位置する有明海沿岸は、「生物多様性の観点から重要度の高い海域」及び「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」に抽出されており、想定区域の周辺には干潟が広がっていると同時に、自然環境保全法に基づく自然環境保全基礎調査の第6回・第7回調査（植生調査）において植生自然度が高いとされたヨシクラス等の植生が存在していることから、本事業の実施に伴う土地の改変及び

水環境の変化による周辺の生態系への影響が懸念される。

このため、本事業の実施に伴う想定区域及びその周辺の生態系への影響を回避又は極力低減するため、今後、専門家等からの意見を踏まえ、想定区域及びその周辺の動植物の生息又は生育状況を調査し、その結果に基づき、適切な環境保全措置を検討すること。

(4) 温室効果ガス等

我が国は、令和2年10月に2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言しており、国土交通省においても、2050年カーボンニュートラル実現を目指して取組を進めている。航空政策については、「地球温暖化対策計画」（令和3年10月22日閣議決定）において、運輸部門の取組として航空分野の脱炭素化に係る取組が位置づけられていることに加え、国土交通省においては、航空法（昭和27年法律第231号）に基づく「航空脱炭素化推進基本方針」（令和4年12月国土交通省）を策定し、航空の脱炭素化の推進の意義及び目標に関する事項、空港管理者等が講ずべき措置に関する基本的な方針等を定めている。また、佐賀県では、佐賀県における温室効果ガス削減目標等を定めた「第4期佐賀県環境基本計画」（令和3年3月佐賀県）を定めており、航空分野においても脱炭素化を推進する取組をより一層進め、本事業も脱炭素化に資する計画とすることが重要である。

このため、2050年カーボンニュートラル実現を目指し、「地球温暖化対策計画」、「航空脱炭素化推進基本方針」、「第4期佐賀県環境基本計画」等を踏まえ、以下の事項に取り組むこと。

ア 本事業の工事に伴う温室効果ガスの排出をできる限り削減するよう、工事における省エネルギー化の推進や再生可能エネルギーの利用等について、検討を進めること。

イ 佐賀空港における脱炭素化に係る取組が促進されるよう、以下(i)及び(ii)に示すように、空港管理者として実行可能な措置を検討すること。

(i) 航空機の発着回数の増加に伴う温室効果ガスの排出量の増加が懸念されるため、エネルギー効率の良い航空機材の導入促進、地上動力装置(GPU)の利用促進等により、温室効果ガスの排出量を最大限抑制すること。また、航空機の運航に伴う温室効果ガスの排出量が大幅に削減されることが期待される持続可能な航空燃料(SAF)については、その実用化に向けた動向を踏まえ、導入及び普及促進に向けた検討を行うこと。

(ii) 空港施設の既設設備の更なる省エネルギー化や航空灯火のLED化、空港車両のEV化等によりエネルギー使用量を最大限抑制すること。特に、使用電力については、再生可能エネルギー発電設備の導入等により、脱炭素化を図ること。

ウ 2050年カーボンニュートラルの達成に向け、「地球温暖化対策計画」、「航空脱炭素化推進基本方針」、「第4期佐賀県環境基本計画」等の関連する計画や方針等の政策の進捗状況及び見直しの状況、今後の政策や技術の発展等を踏まえ事業計画に適切に反映し、脱炭素化に向け取組を進めること。