

## 第2章 対象事業の種類、目的及び内容

### 1. 対象事業の種類及び目的

#### 1.1 対象事業の名称

築城基地 滑走路延長事業（仮称）

#### 1.2 対象事業の種類

飛行場及びその施設の設置及びその規模の変更

#### 1.3 対象事業の目的

航空自衛隊築城基地（以下、「築城基地」という。）は、昭和17年から昭和20年に築城海軍航空隊の基地として機能してきました。その後、昭和21年から昭和32年に米軍が進駐した後、昭和32年に航空自衛隊へ基地が返還され、航空自衛隊築城基地として設置されました。

築城基地は、現在、西日本の空の守りの要として、対領空侵犯措置任務を遂行するとともに、日々の訓練を通じて精強な部隊作りを行っています。また、近年では、平成30年7月豪雨に対する災害派遣（平成30年7月）、北海道胆振東部地震に対する災害派遣（平成30年9月）、令和元年8月前線に伴う大雨に対する災害派遣（令和元年8月から9月）、令和元年台風19号に係る災害派遣（令和元年10月）等々の活動も行っています。

また、国内においては、在日米軍再編の一環として、米軍による抑止力を維持しつつ沖縄県における地元負担の軽減のため、普天間飛行場の移設・返還が進められています。これに伴い、普天間飛行場が有する機能・役割の移転が求められています。築城基地においては、普天間飛行場が有する機能・役割のうち、「米軍機の緊急時の受入機能」が移転される計画となっており、米軍機の緊急時の受入に必要な機能を備えるため、滑走路の延長や関連施設の整備を行う計画となっています。

米軍機の緊急時の受入に伴う施設整備のうち、「滑走路の延長」については福岡県環境影響評価条例に基づく手続きが必要となり、環境影響を可能な限り回避・低減する計画とした上で事業を進めることとなります。

#### 1.4 対象事業実施区域の位置

当該事業により、埋立及び工作物の新設（滑走路、誘導路、進入灯等）がありうる範囲を「対象事業実施区域」とし、その範囲を図 2-1.1 に示します。

対象事業実施区域の設定にあたっては、前項「1.3 対象事業の目的」に示すとおり、施設の運用及び周辺生活環境等への影響を勘案して決定しています。なお、築城基地が位置する市町村は、福岡県築上町、行橋市、みやこ町で、対象事業実施区域は築上町地先公有水面に位置します。

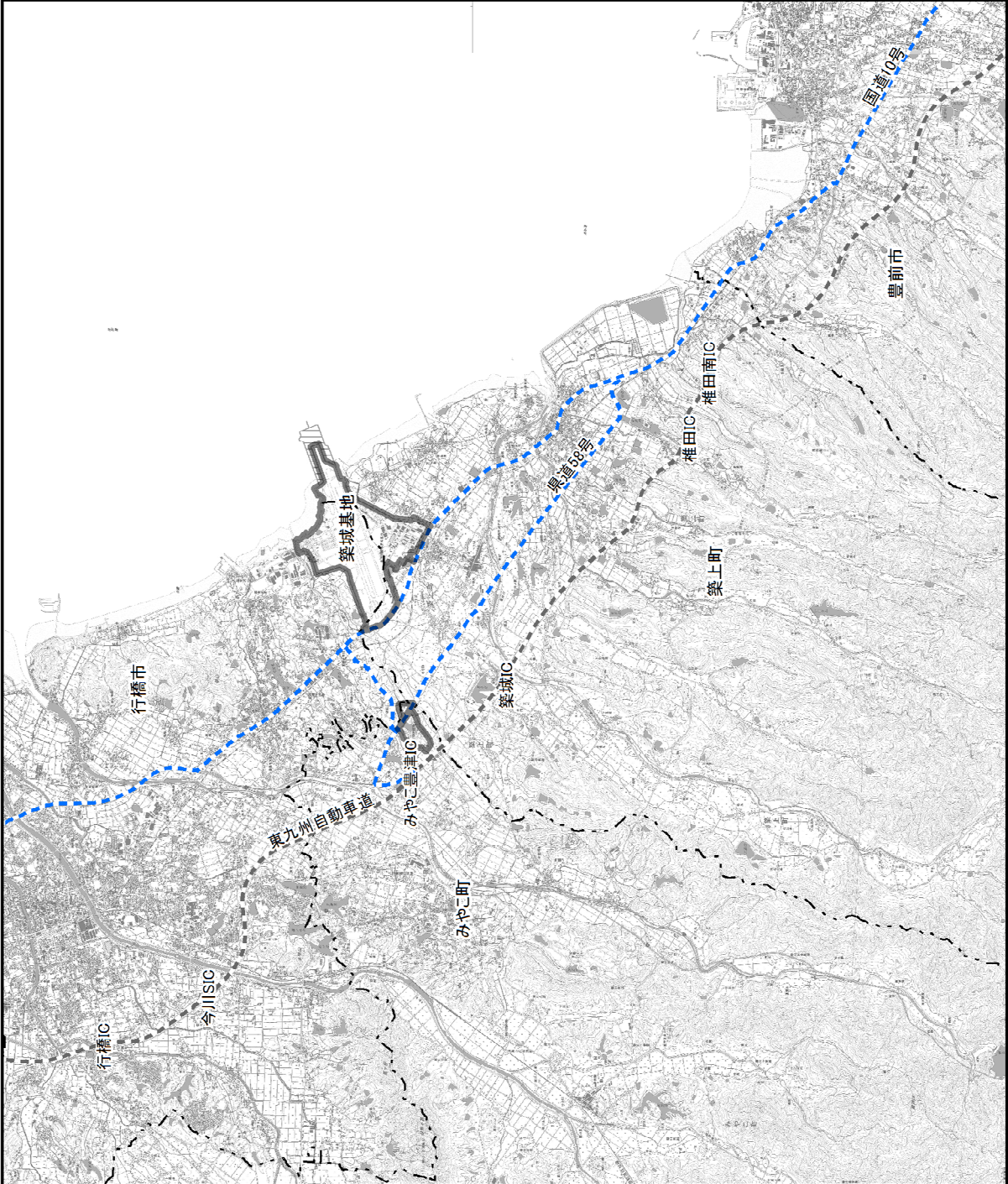
凡例

- 航空自衛隊 築城基地
- 対象事業実施区域
- 市町村界
- 工事用車両走行ルート(想定)



0 750 1,500 3,000 m

図 2-1. 1  
対象事業実施区域の位置



## 1.5 対象事業の規模

対象事業は、2,400mである既存滑走路の長さを300m延長し、2,700mとすることから、福岡県環境影響評価条例の「飛行場及びその施設の設置及びその規模の変更」に該当します。

なお、対象事業においては、滑走路の延長のための埋立てを伴いますが、公有水面の埋立て面積は25ha未満を想定しているため、「水面の埋立て及び干拓」としては、環境影響評価法又は福岡県環境影響評価条例の対象事業に該当しません。

表 2-1.1 に環境影響評価法、福岡県環境影響評価条例及び対象事業との関係性を示します。

表 2-1.1 関連法令及び対象事業の規模の比較

対象事業の種類	環境影響評価法		福岡県環境影響評価条例	本事業
	第一種事業	第二種事業		
飛行場及びその施設の設置及びその規模の変更	延長後の滑走路の長さが2,500m以上であり、かつ、滑走路を500m以上延長するもの	延長後の滑走路の長さが1,875m以上であり、かつ、滑走路を375m以上延長するもの	延長後の滑走路の長さが1,250m以上であり、かつ、滑走路を250m以上延長するもの	延長後の滑走路の長さ2,700m 滑走路延長300m
該当有無	—	—	○	
公有水面の埋立て及び干拓	埋立面積が50haを超える	埋立面積が40ha以上50ha以下	埋立面積が25ha以上	埋立面積は約21ha
該当有無	—	—	—	

注：本事業は滑走路の新設ではなく「規模の変更(延長)」であるため、変更に伴う対象事業の内容について記載しています。

## 1.6 対象事業の内容

築城基地では、米軍機の緊急時の受入に必要な機能を備えるため、駐機場、燃料タンク、火薬庫、庁舎、宿舍、倉庫、滑走路及び誘導路の改修・延長等の整備が行われる計画となっています。

本事業は、そのうち滑走路の延長及びそれに伴う過走帯の移設、着陸帯及び誘導路の延長、カメラ標的の移設及び海上への進入灯の設置を対象としています。その他の施設整備については、令和2年度より工事に着手し、順次整備を進めています。本事業に伴う施設整備を表2-1.2に、施設整備の位置即ち対象事業実施区域を図2-1.1に示します。

築城基地に新たに飛来する可能性のある機種に対応するため、滑走路の延長等が必要となり、拡張整備を行います。

それぞれの現況及び対象事業実施後の諸元を、「2.1 築城基地の概要」に示します。

表 2-1.2 基本施設整備一覧

施設名	変更内容	事業の実施理由
滑走路	300m 延長	新たに飛来する可能性のある機種に対応するため
過走帯	滑走路延長に伴う移設	滑走路延長に伴い整備する必要があるため
着陸帯	約 300m 延長	滑走路延長に伴い整備する必要があるため
誘導路	誘導路延長	滑走路延長に伴い整備する必要があるため
カメラ標的 (移設)	埋立に伴うカメラ標的の約 900m の移設	滑走路延長に伴い現行訓練の一部を変更する必要があるため
進入灯	進入灯約 420m の内、約 120m の 進入灯を海上に設置	滑走路延長に伴い整備する必要があるため

凡例

- 航空自衛隊 築城基地
- 対象事業実施区域
- 市町村界



0 500 1,000 2,000  
m

図 2-1.2 施設整備の位置

©NTT 空防情報株式会社

## 2. 施設運用計画

### 2.1 築城基地の概要

#### 2.1.1 築城基地の施設概要

築城基地は周防灘に面した九州の北東部、福岡県築上町、行橋市及びみやこ町に位置しています。

現在の隊員は約 1,500 人で、基地面積は約 271 万 m<sup>2</sup>となっています。

現況の滑走路は、長さ 2,400m、幅 45m で、ほぼ東西方向に整備されています。

築城基地に配置されている部隊と主な活動内容は、表 2-2.1 に示します。

表 2-2.1 築城基地の配置部隊と主な活動内容

部隊名	内 容
第 8 航空団 飛行群	防空行動及び領空侵犯に対する措置並びに地上又は海上の行動に対する支援を行っています。
第 8 航空団 整備補給群	航空機の整備及び車両や器材の支援整備並びに物品調整、保管及び供給を行っています。
第 8 航空団 基地業務群	基地防空、飛行場の管理、施設維持補修、消防、警備、給養、福利厚生及び衛生等の実施を行っています。
第 2 高射群 第 7 高射隊	防空網を突破して北部九州に接近する目標を、地对空誘導弾により撃墜する任務にあたっています。
西部航空施設隊 第 3 作業隊	築城基地をはじめとする西日本各基地・分屯基地において各種の土木工事の実務を主任務としています。また、東日本大震災においては、瓦礫の撤去作業などに従事しました。
航空戦術教導団 航空支援隊	地上部隊との共同作戦時における統制等の実施及び共同作戦に関する教育等を任務としています。
航空保安管制群 築城管制隊	築城基地やその周辺を飛行する航空機を誘導し、航空機を安全に離着陸させることを任務としています。
航空気象群 築城気象隊	全国各地の飛行場及び各飛行コースの気象状況を把握し、パイロットに説明して、航空機を安全に飛行させることを任務としています。
築城地方警務隊	航空自衛隊の部内秩序の維持のため犯罪捜査及び交通統制、警護等の保安業務を行っています。

出典：「築城基地提供」令和 3 年 12 月現在

## 2.1.2 飛行場の諸元等

### (1) 滑走路の諸元（現況）

築城基地の位置は、前掲図 2-1.1 に示すとおりであり、その大部分を飛行場地区が占めています。飛行場地区は、主に滑走路、過走帯、誘導路、着陸帯の他、駐機場、整備区域により構成されています。

現況の滑走路等飛行場基本施設（以下、「基本施設」という。）の諸元を表 2-2.2 及び表 2-2.3 に示します。

表 2-2.2 基本施設の形状一覧（現況）

施設の区分		諸元
滑走路	長さ	2,400m
	幅	45m
過走帯	長さ	500m
	幅	45m
誘導路	幅	23m
着陸帯	長さ	2,900m
	幅	300m

出典：「防衛庁告示第 339 号」昭和 35 年 12 月 防衛庁  
「Aeronautical Information Publication JAPAN」  
令和 3 年 10 月 7 日現在 国土交通省

表 2-2.3 飛行場位置・標高・飛行方式

滑走路標点位置	北緯 33° 41' 06"
	東経 131° 02' 25"
標高	55ft 16.764m
飛行方式	IFR/VFR 計器飛行方式/有視界飛行方式

出典：「Aeronautical Information Publication JAPAN」  
令和 3 年 10 月 7 日現在 国土交通省

## (2) 対象事業実施後の滑走路の諸元

築城基地における対象事業実施後の基本施設の諸元を表 2-2.4 に示します。

築城基地においては、将来、新たに受入れる可能性がある機種に対応するため、滑走路や着陸帯の延長を行う計画です。

なお、対象事業における基本施設の配置の検討にあたっては、滑走路と誘導路の間隔及び着陸帯の幅を最小限とすることで、埋立面積を可能な限り小さくするよう配慮しています。

表 2-2.4 基本施設の形状一覧（対象事業実施後）

施設の区分		現況の諸元	事業実施後の諸元
滑走路	長さ	2,400m	2,700m
	幅	45m	45m
過走帯	長さ	500m	500m
	幅	45m	45m
誘導路	幅	23m	23m
着陸帯	長さ	2,900m	3,200m
	幅	300m	300m

出典：「防衛庁告示第 339 号」昭和 35 年 12 月 防衛庁  
「Aeronautical Information Publication JAPAN」  
令和 3 年 10 月 7 日現在 国土交通省

### 2.1.3 現況の運用状況

現在、築城基地においては、前掲表 2-2.1 に示す活動に加え、自衛隊の他基地からの外来機が運航しています。

飛行場の運用については、通常は日中の運用としていますが、夜間飛行訓練を定期的実施しています。また、日米同盟の抑止力・対処力を強化することを目的として、自衛隊の戦術技量の向上及び米軍との連携強化を図るため、概ね毎年、日米共同訓練を実施しています。

表 2-2.5 築城基地における航空機の運用状況

区分	運用状況
通常の運用 (自衛隊機)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通常訓練：日中</li> <li>・夜間訓練：週の初めの 2 日間の日没から 21 時頃までを基本 天候不良等により夜間飛行訓練が実施出来ない場合は翌日以降に繰り下げ</li> </ul>
日米共同訓練	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和 4 年 3 月 22 日～3 月 25 日に実施しました。 (令和元年度、令和 2 年度は実施されていません)</li> </ul>

#### 2.1.4 現況の配備機の状況

現在、築城基地において配備されている航空機を表 2-2.6 に示します。

築城基地では、これらの配備機その他、戦闘機や練習機等が他基地から飛来します。

表 2-2.6 築城基地における配備機（現況）

航空機	種 類	乗 員	全 幅	全 長	全 高	最大速度
F-2A/B	戦闘機	1人/2人	11.1m	15.5m	5.0m	マッハ約2.0
T-4	練習機	2人	9.9m	13.0m	4.6m	マッハ約0.9

注1:乗員について、運航乗員+搭載乗員を示します。

注2:最大速度について、マッハ1=1,224km/h（高度0m、気温15℃の場合）です。

出典:「築城基地提供」令和3年10月現在

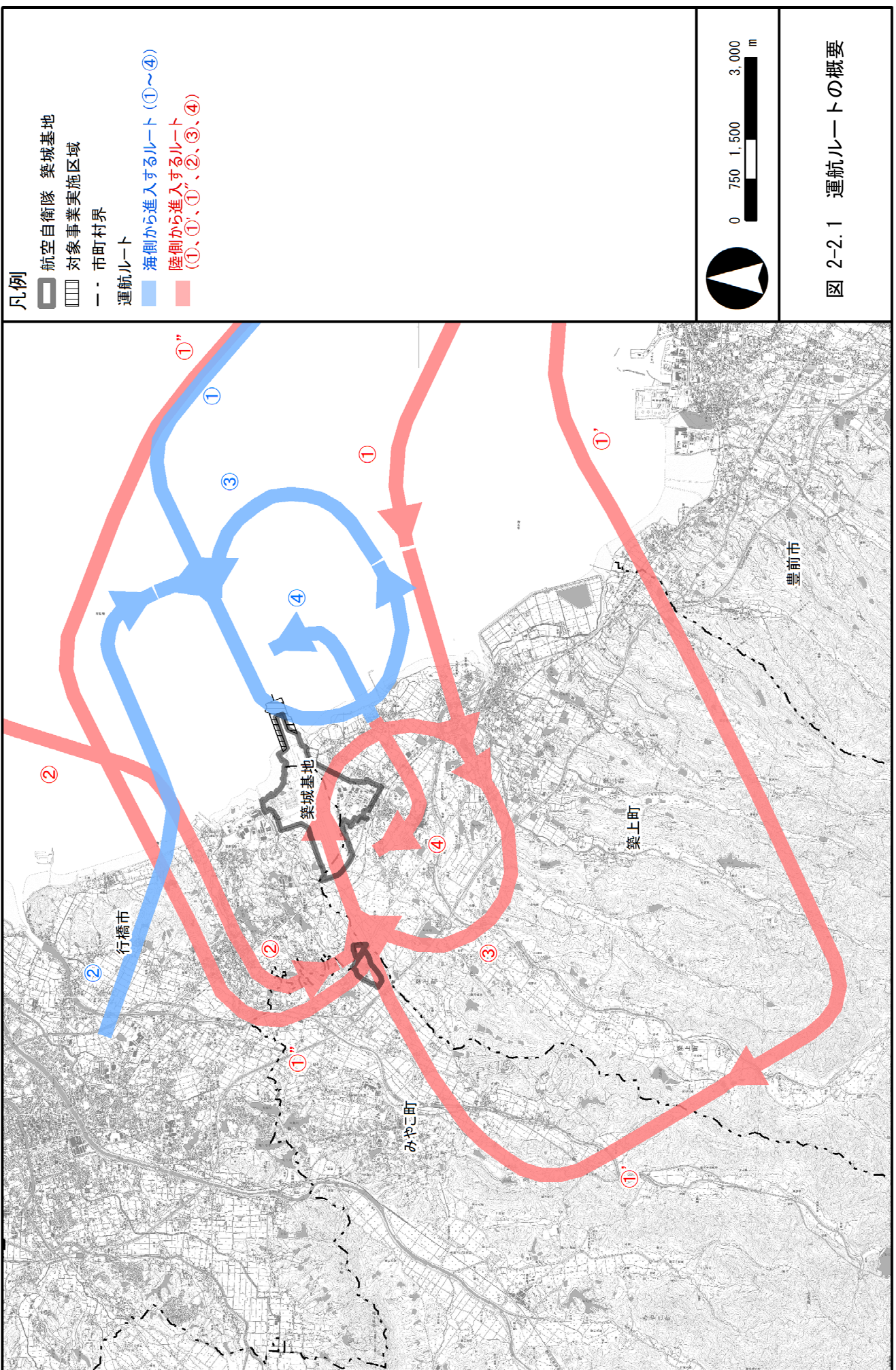
航空自衛隊ホームページ 令和3年10月現在

#### 2.1.5 現況の運航ルート

自衛隊機の現行の運航ルートの概要は、図 2-2.1 に示すとおり、海側（北東）からの進入ルート、陸側（南西）からの進入ルートがあります。

#### 2.1.6 現況の離発着回数

前述の「2.1.3 現況の運用状況」に示すとおり、現在、築城基地の配備機の運航に加え、他基地からの外来機が運航しているため、他基地からの外来機の状況により、離発着回数は大きく変動します。



## 2.1.7 施設供用後における施設運用計画

### (1) 運用計画

供用後においては、通常時の自衛隊機の運用は変わらない計画であり、現行と同様、他基地からの外来機も運航する計画です。

日米共同訓練についても、供用後も現行と同様、実施されるものと想定されます。

また、供用後においては、上記に示す現行の運用の他、米軍機の緊急時の受入が生じる見込みですが、緊急時であるため、受入頻度や時期は不明です。

### (2) 配備機及び外来機の状況

供用後においては、自衛隊機の配備機は変わらない計画であり、外来機については、概ね現行と同様の機種が飛来するものと想定されます。

日米共同訓練についても、供用後も現行と同様、実施されるものと想定されます。

また、供用後においては、米軍機を緊急時に受入れる可能性があります。

受入れる可能性のある機種は、表 2-2.7 に示すとおりです。

表 2-2.7 事業実施後に飛来する可能性のある機種

航空機	種類	乗員	全幅	全長	全高
C-5	輸送機	5～20名	67.9m	75.3m	19.8m
C-17	輸送機	2名	51.8m	53.0m	16.8m
F-15E	戦闘機	2名	13.1m	19.4m	5.6m

注:C-5の諸元は、出典資料記載のC-5Bの諸元を記載しています。

C-17の諸元は、出典資料記載のC-17Aの諸元を記載しています。

F-15Eの諸元は、出典資料記載のF-15Eの諸元を記載しています。

参考:「世界の航空機年鑑 2019-2020」2019年3月2日 株式会社 せきれい社

### (3) 運航ルート

供用後の運航ルートは滑走路を海側に延長した場合、東側からの進入時の飛行経路が東側に約300m広がります。西側からの進入時の飛行経路の変更はありません。

出発時の飛行経路はどちらの方向についても変更はありません。

供用後、緊急時に米軍機を受け入れる可能性がありますが、進入出発方式の変更はないため、現状の運航ルート及び飛行方式は継続される計画です。

#### (4) 離発着回数

通常時の自衛隊機の航空機の離発着回数は、現況と変わらない計画です。

供用後においては、現行の自衛隊機の運用の他、米軍機の緊急時の受入が生じる見込みですが、緊急時であるため、受入頻度、時期及び離発着回数は不明です。

#### (5) 施設の使用頻度及び運用時間帯

通常時の自衛隊機の施設運用は、現況と変わらない計画です。

なお、供用後においては、米軍機の緊急時の受入が生じる見込みですが、緊急時であるため、受入頻度、時期及び運用時間帯は不明です。

#### (6) 施設利用計画

##### ① 施設への通勤形態及び方法

供用後においては、米軍機の緊急時の受入が生じる見込みですが、緊急時であるため、受入頻度や時期は不明です。

ただし、通常時においては、対象事業の実施により新たな人員の配置等はないため、築城基地への通勤等による周辺交通の変化はありません。

##### ② 対象事業実施後の水処理・排水計画

供用後においては、米軍機の緊急時の受入が生じる見込みですが、緊急時であるため、受入頻度や時期は不明です。

ただし、既存の滑走路は汚水の発生はなく、雨水を自然排水により海域に排水しています。対象事業実施後も新たに汚水を発生させる施設はなく、延長した滑走路等からの雨水排水は、自然排水で海域に排水する計画であり、現況と変わらない計画です。

### 3. 対象事業に係る工事計画の概要

#### 3.1 対象事業における工事の概要

対象事業における主な工事の概要を図 2-3.1 に示します。

埋立工事の実施後に、2,400m の既存滑走路を 300m 延長し、2,700m とします。また、滑走路の延長に伴って、過走帯の移設、着陸帯及び誘導路の延長、カメラ標的の移設及び海上への進入灯の設置を行います。

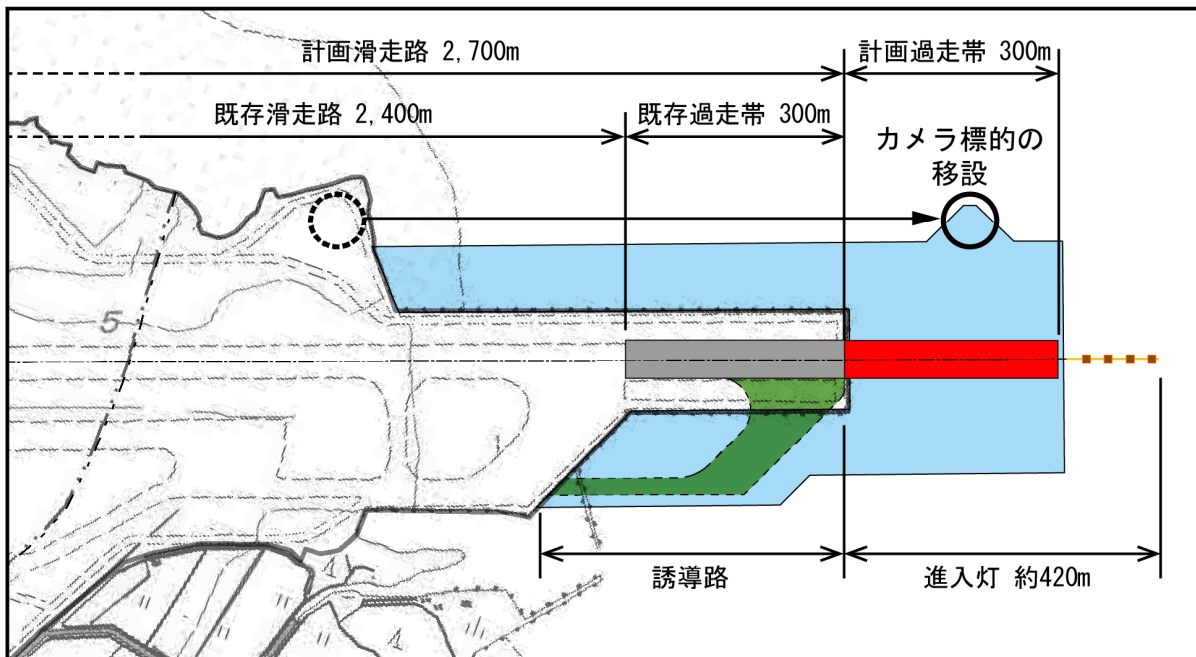


図 2-3.1 対象事業における主な工事の概要

埋立予定地は、図 2-3.2 に示すとおり、埋立 1 工区～3 工区の 3 つに区分し、工事を実施します。

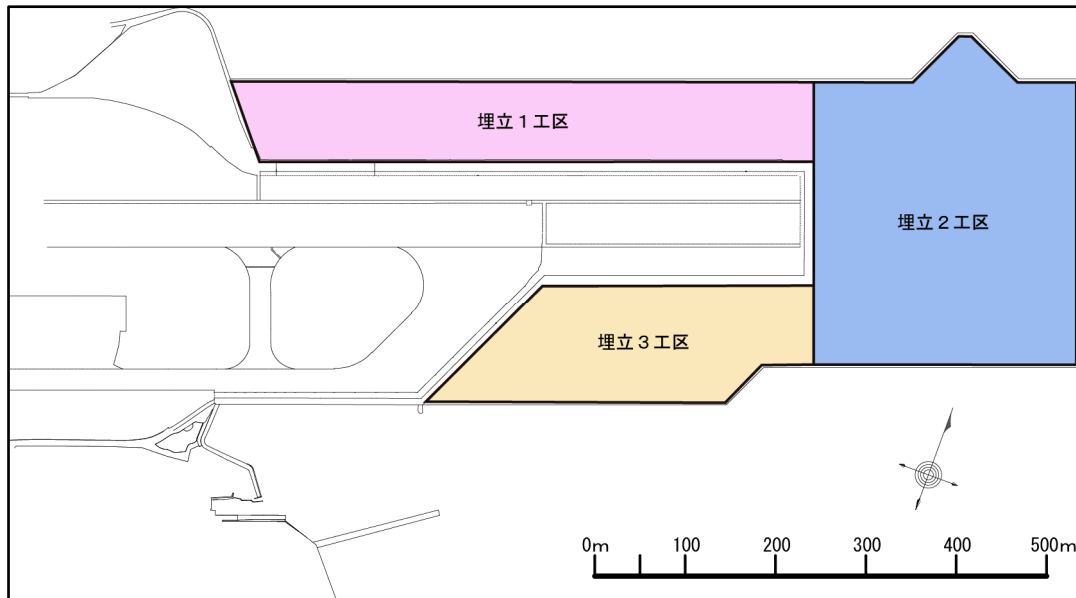


図 2-3.2 工事工区の区分

工事は、埋立予定地を仮設道路（中仕切堤）により、3つの工区に区分後、更にそれぞれの工区を細分化します。それぞれの工区で護岸造成後、土砂投入を行い、埋立てを行います。

主な工事の概要を表 2-3.1、主な工事の工程を表 2-3.2 に示します。

なお、工事計画（工程や使用する資機材等）は現時点の検討結果に基づくものであり、今後の検討に応じて変更が生じる場合があります。

表 2-3.1 主な工事の概要

工事の区分		工事の概要
準備工・仮設工事		汚濁防止膜の設置（方塊製作、方塊設置・撤去、汚濁防止膜設置・撤去） 標識灯・浮標灯の設置・撤去 仮設道路（中仕切堤外周護岸の仮設道路）
護岸工事	地盤改良工事	地盤改良
	基礎工	基礎捨石投入、本均し、荒均し
	被覆・根固工	被覆石投入、被覆石均し
	本体工	護岸本体
	上部工	上部コンクリート
	裏込・裏埋工	裏込石投入、裏込石均し、防砂シート、裏込材投入
埋立工		土砂運搬・投入
舗装工		路床、舗装
進入灯等灯火工事		床掘・基礎捨石、下部工、上部工、航空灯火等の設備工事

表 2-3.2 主な工事の工程

工種	1年次	2年次	3年次	4年次	5年次	6年次	7年次
準備工・仮設工事	■	■	■	■	■		
護岸工事(埋立工区1~3)	■	■	■	■	■		
埋立工(埋立工区1~3)			■	■	■		
舗装工(埋立工区1~3)					■	■	
進入灯等灯火工事					■	■	■

注: 工事工程は現時点の計画に基づくものです。

本事業における施工は、基地を運用しながらの施工となるため、基地運用との調整によって、工程の変更が生じる場合があります。

### 3.2 工事施工概要

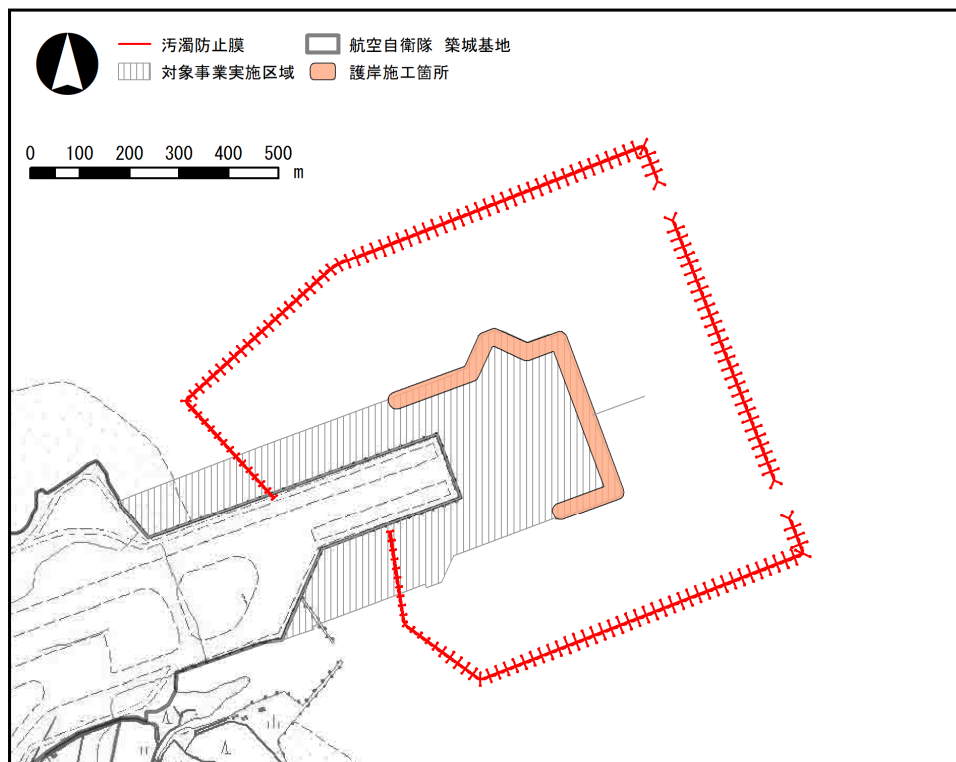
主な工事の概要は、準備工・仮設工事、護岸工事(地盤改良工事、基礎工、被覆・根固工、本体工、上部工、裏込・裏埋工)、埋立工、舗装工、進入灯等灯火工事となります。

#### 3.2.1 準備工・仮設工事

護岸工事に先立ち、汚濁防止膜を設置し、濁水の拡散を防止します。

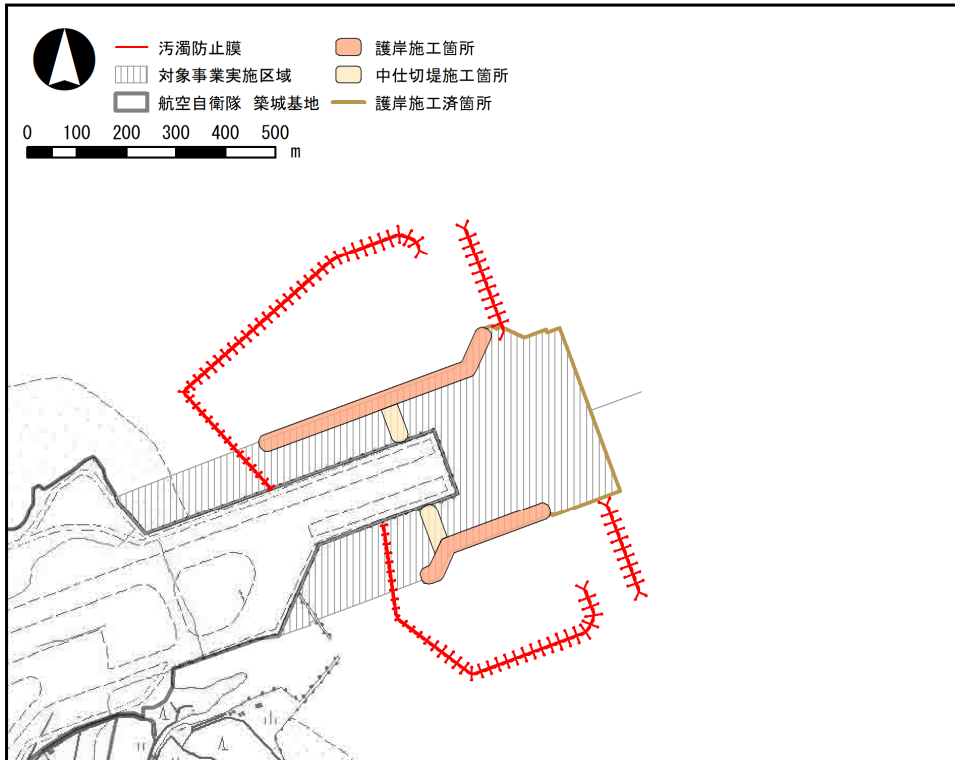
図 2-3.3 に示すとおり、施工箇所に合わせて汚濁防止膜の設置位置は変更します。

汚濁防止膜の設置後、仮設道路(中仕切堤)により、前掲図 2-3.2 に示すとおり工区を区分します。汚濁防止膜の設置期間中は、航行安全対策として、標識灯及び浮標灯を設置することとします。



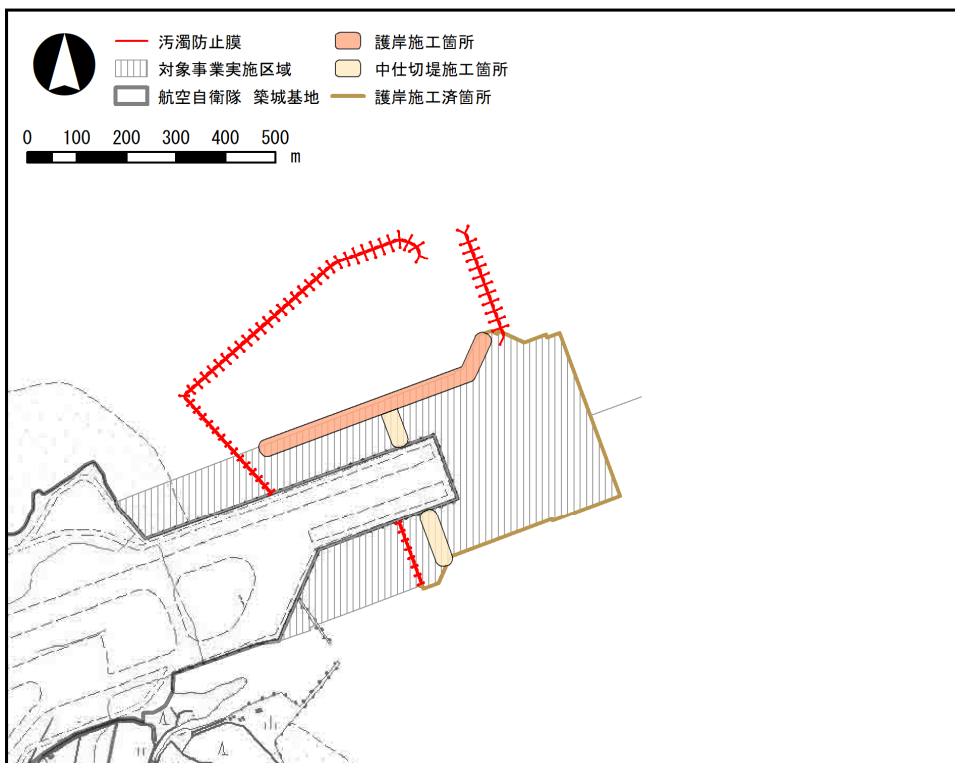
注:汚濁防止膜は、工事の進捗に応じて設置位置を変更する場合があります。

図 2-3.3(1) 汚濁防止膜の設置計画 (1 年次 8 カ月目)



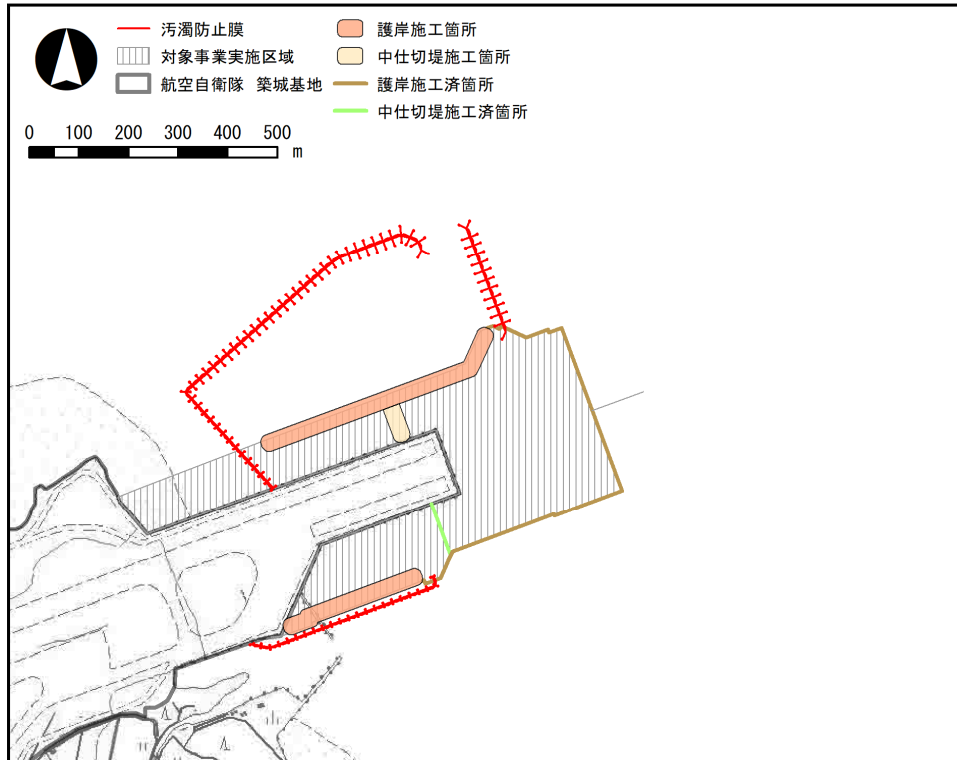
注:汚濁防止膜は、工事の進捗に応じて設置位置を変更する場合があります。

図 2-3.3(2) 汚濁防止膜の設置計画 (2 年次 7 カ月目)



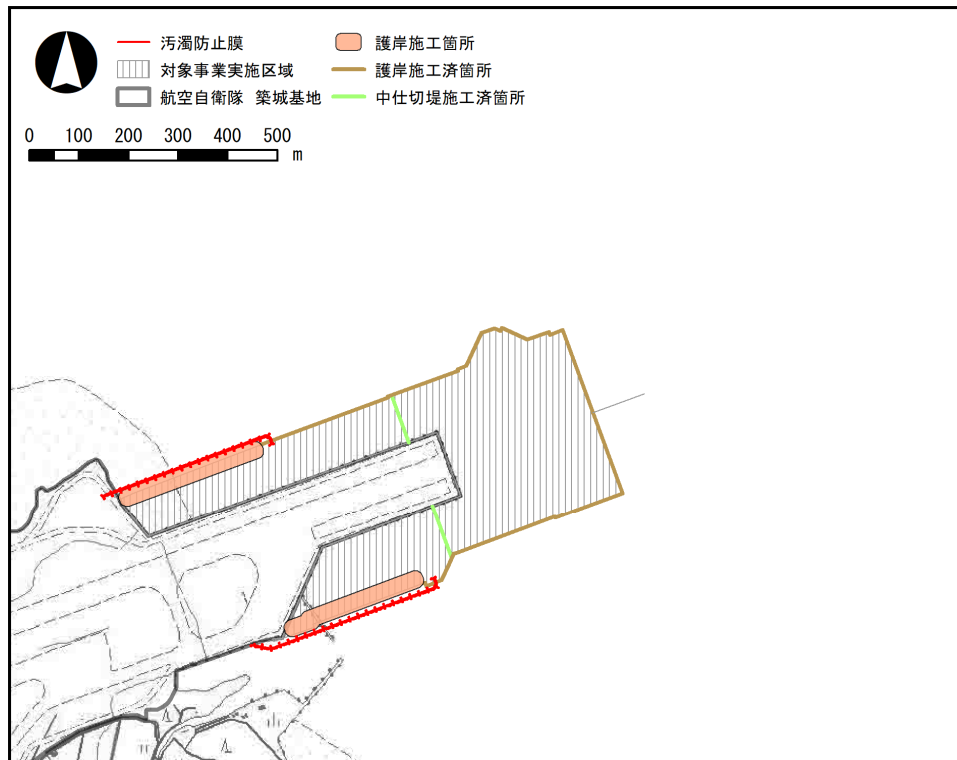
注:汚濁防止膜は、工事の進捗に応じて設置位置を変更する場合があります。

図 2-3.3(3) 汚濁防止膜の設置計画 (2 年次 10 カ月目)



注:汚濁防止膜は、工事の進捗に応じて設置位置を変更する場合があります。

図 2-3.3(4) 汚濁防止膜の設置計画 (3年次3カ月目)



注:汚濁防止膜は、工事の進捗に応じて設置位置を変更する場合があります。

図 2-3.3(5) 汚濁防止膜の設置計画 (3年次8カ月目)

### 3.2.2 護岸工事

護岸工事は、工事箇所の水深を考慮し、陸上工事、海上工事に区分して実施します。

陸上工事及び海上工事の区分は、表 2-3.3 に示すとおりですが、いずれの資機材も主に海上運搬とする計画です。

以下に護岸工事の概要を示します。

表 2-3.3 陸上工事と海上工事の区分

工事の区分	区分の根拠	運搬・投入方法
陸上工事	水深 DL-1.0m 未満の範囲で、船舶が進入できない範囲	海上運搬後、陸域に仮置き・揚土し、場内運搬や陸上の建設機械により投入・施工する。
海上工事	水深 DL-1.0m 以上の範囲で、船舶で進入可能な範囲	海上運搬後、クレーン付き台船等の海上の建設機械を用いて投入・施工する。

#### (1) 地盤改良工事

地盤の軟弱部分について、良質土に置き換える工事です。

陸上工事では、クラムシェルにより軟弱部分の土を撤去し、良質土に置き換える作業を行います。(図 2-3.4 参照)

海上工事では、バックホウ浚渫船により、軟弱部分を撤去し、良質土に置き換えます。

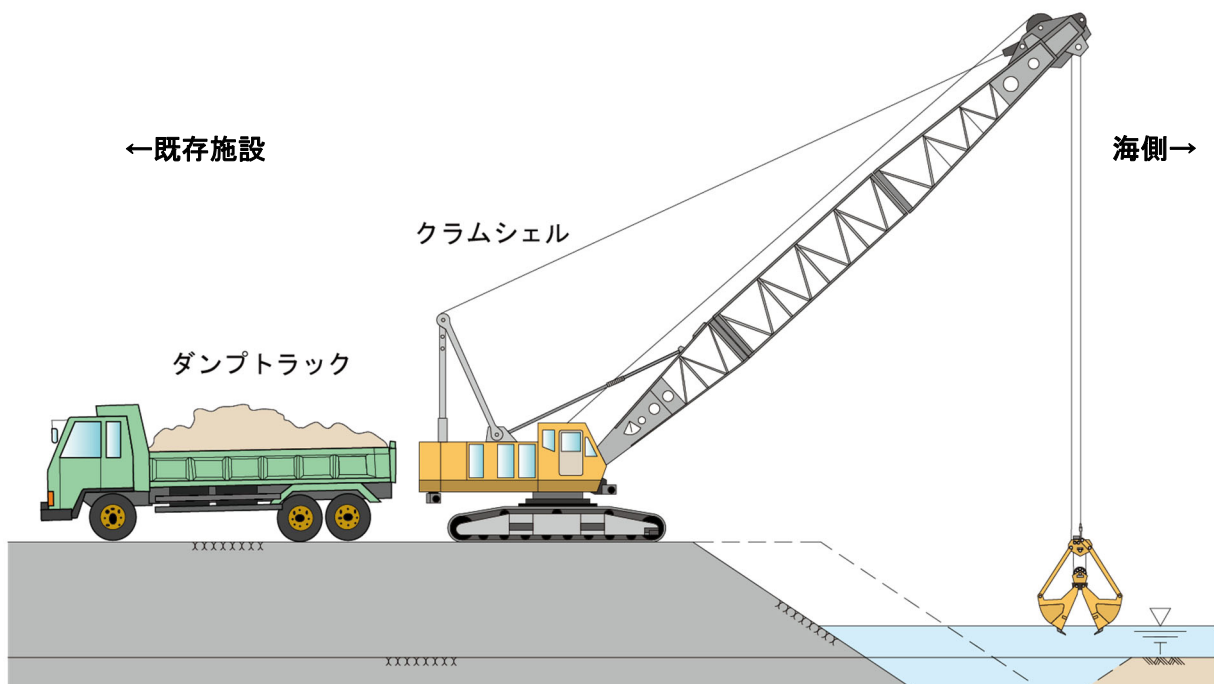


図 2-3.4 地盤改良工事の概要図(陸上工事)

## (2) 基礎工

陸上工事では、海上から揚土した基礎捨石をダンプトラックで運搬し、バックホウを用いて陸上から投入します。(図 2-3.5 参照)

海上工事では、バックホウ浚渫船を用いて、海上から基礎捨石を投入します。

基礎捨石の投入後、荒均しののち潜水土により本均しを行い、護岸基礎を築造します。

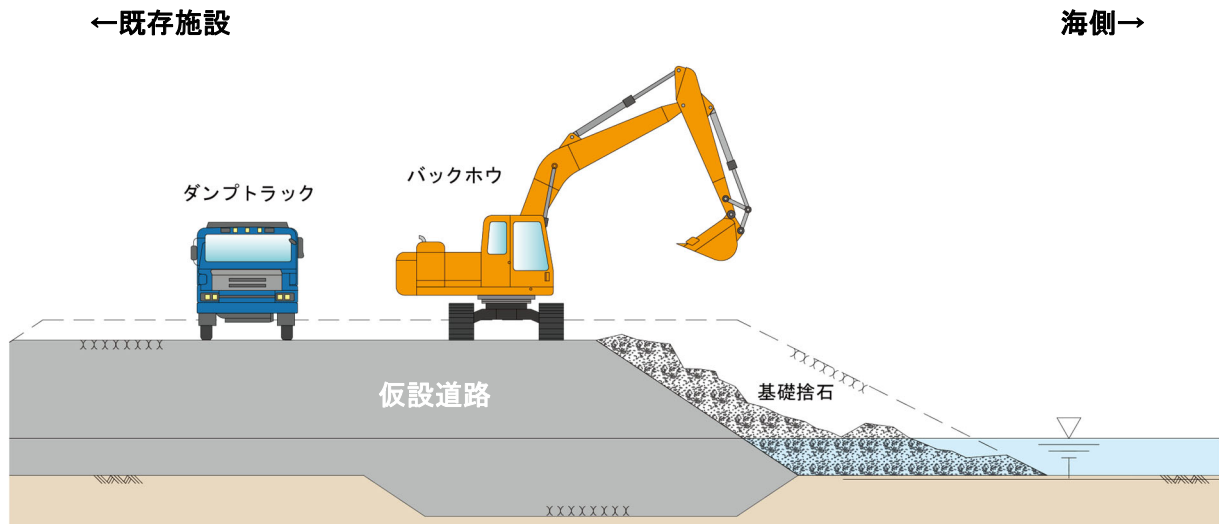


図 2-3.5 基礎工の概要図

## (3) 被覆・根固工

海上工事では、被覆石または被覆ブロックにより、基礎捨石や本体コンクリート、上部コンクリートの前面を被覆します。

被覆ブロックは、所定のヤードで製作し、主に海上運搬を行います。海上工事では、基礎捨石及び本体コンクリート施工後、被覆ブロック又は被覆石をクレーン付き台船により施工します。

陸上工事では、被覆石及び被覆ブロックを、ダンプトラックで場内運搬し、基礎捨石及び上部コンクリート施工後に、バックホウやトラッククレーンを用いて陸上から施工します。(図 2-3.6 参照)

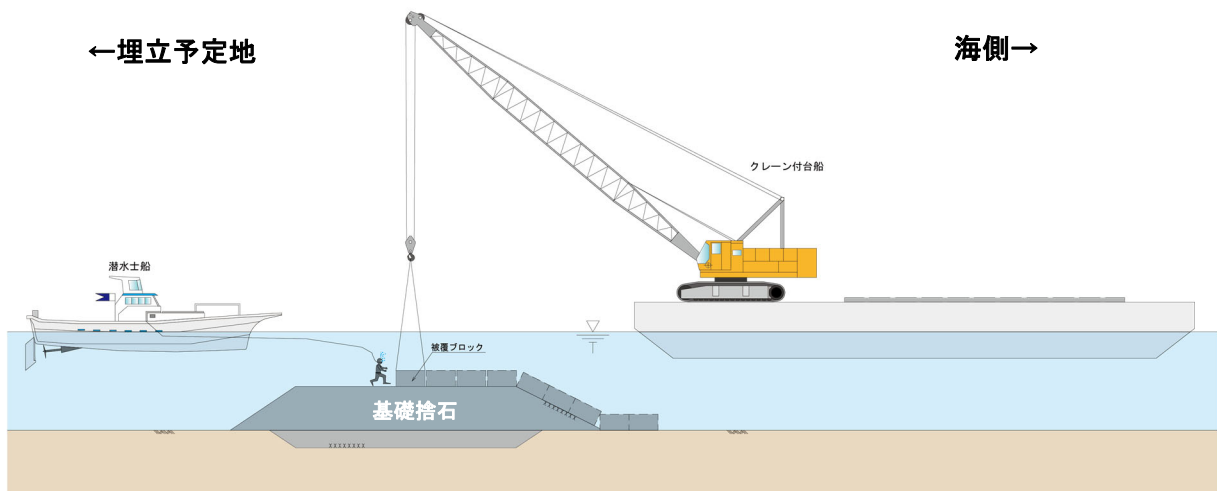


図 2-3. 6(1) 被覆・根固工の概要図（海上工事・基礎捨石施工後）

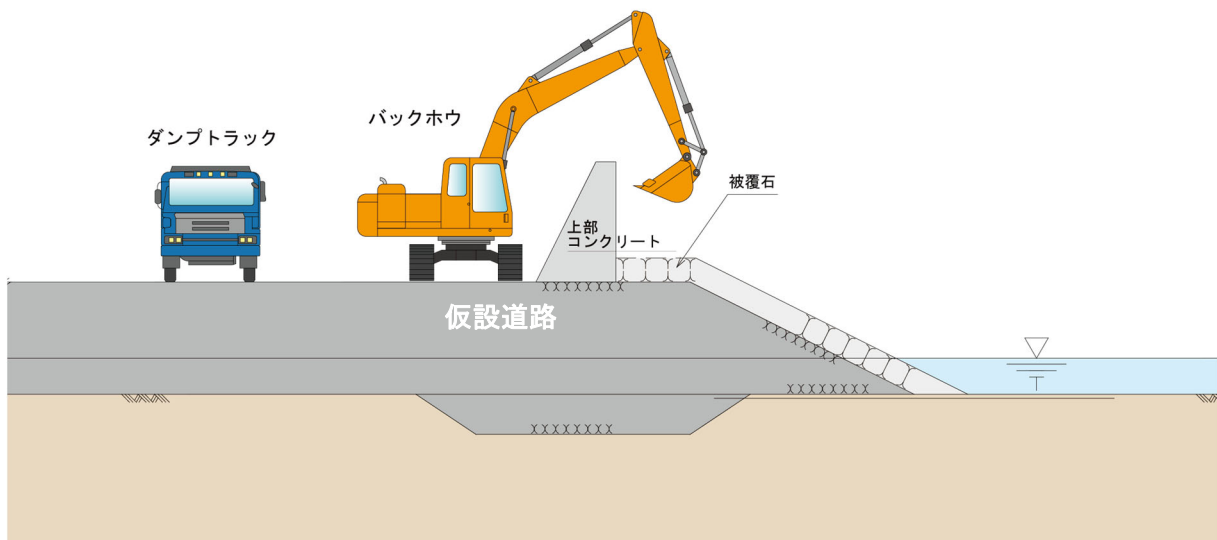


図 2-3. 6(2) 被覆・根固工の概要図（陸上工事・上部工施工後）

#### (4) 本體工

海上工事では、所定のヤードで製作した本體コンクリートを主に海上運搬し、起重機船により据え付けます。(図 2-3.7 参照)

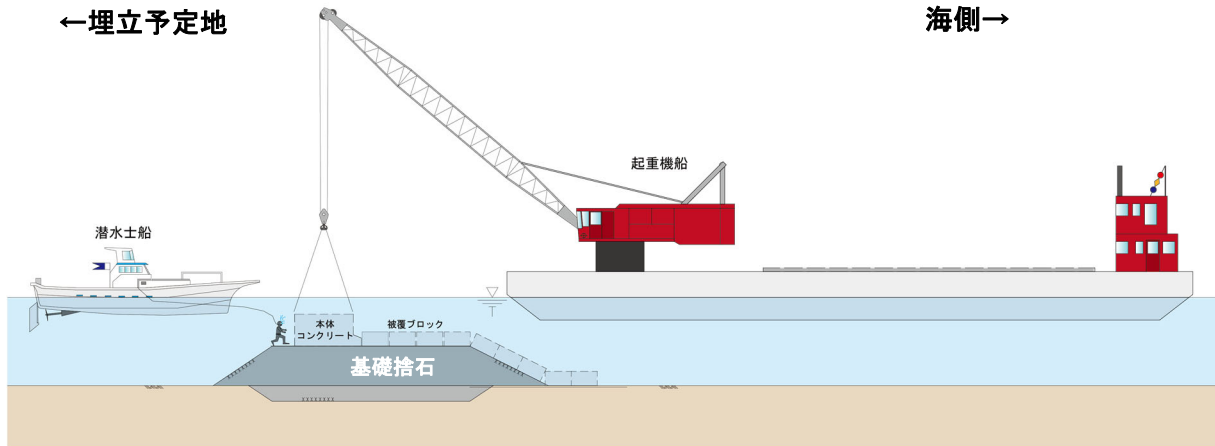


図 2-3.7 本體工の概要図(海上工事)

#### (5) 上部工

陸上工事では、型枠組立完了後、コンクリートをミキサー車で運搬し、コンクリートポンプ車を用いて上部コンクリートを打設します。(図 2-3.8 参照)

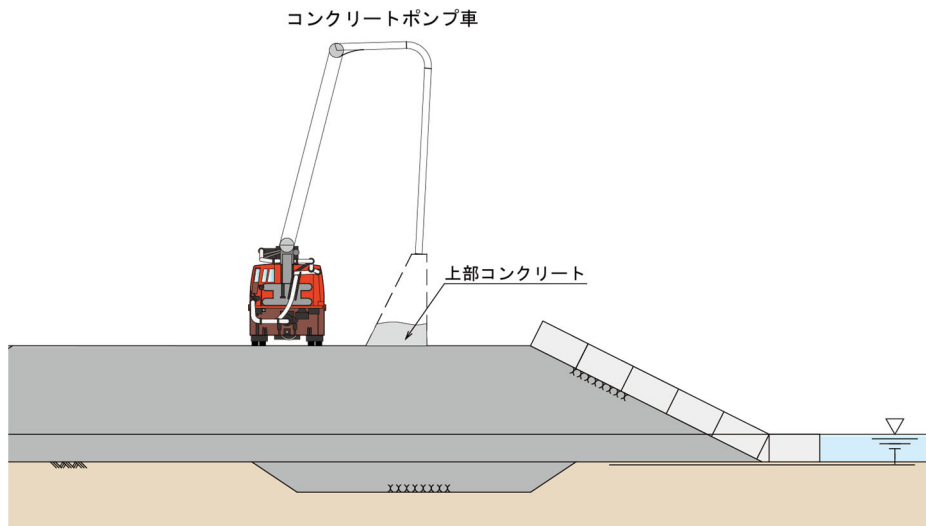


図 2-3.8 上部工の概要図(陸上工事)

(6) 裏込・裏埋工

上部工完了後、裏込石をダンプトラックにて投入箇所まで運搬し、バックホウにて投入します。(図 2-3.9 参照)

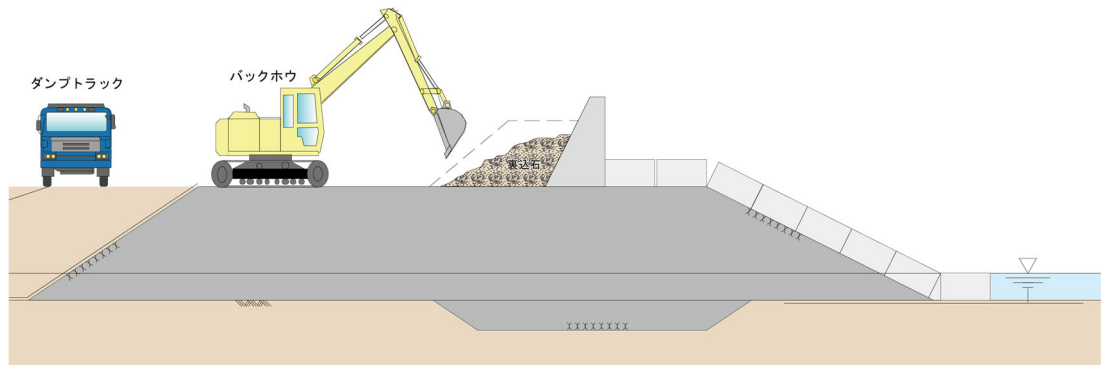


図 2-3.9(1) 裏込・裏埋工の概要図（陸上工事）

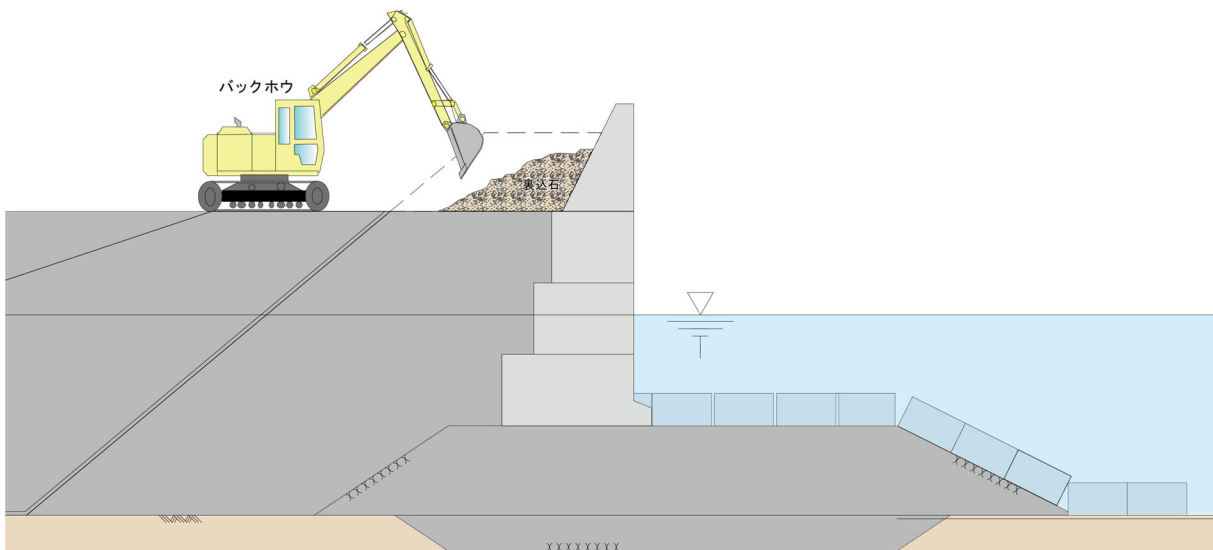


図 2-3.9(2) 裏込・裏埋工の概要図（海上工事）

### 3.2.3 埋立工

埋立材は主に海上運搬により、リクレーマ船で既存の基地施設内に揚土します。揚土後、投入箇所までダンプトラックにて場内運搬し、バックホウ及びブルドーザにて施工します。  
(図 2-3.10 参照)

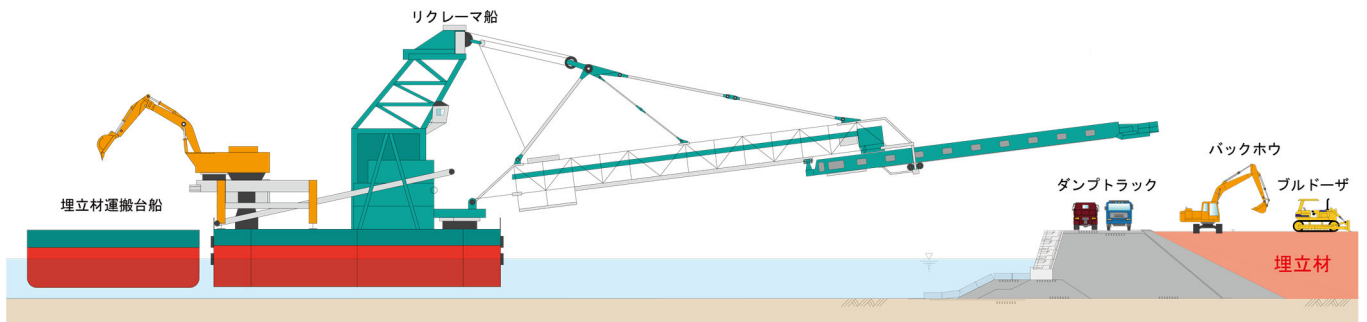


図 2-3.10 埋立工の概要図

### 3.2.4 舗装工

護岸背面の埋立完了後、路盤工を施工しアスファルト舗装を行います。(図 2-3.11 参照)

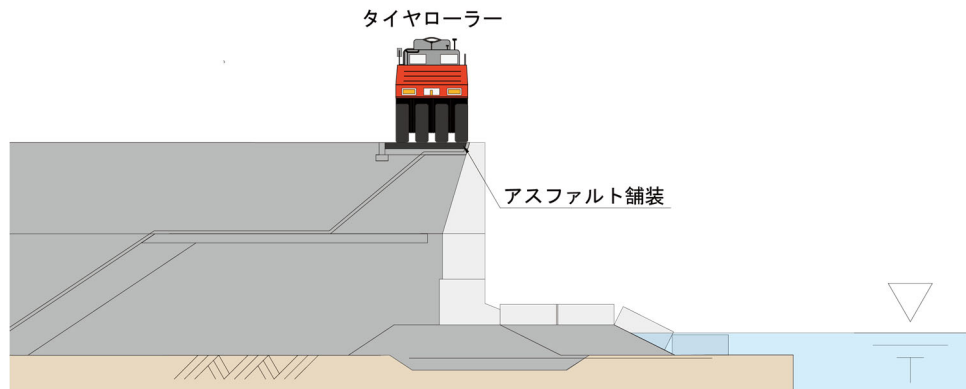


図 2-3.11 舗装工の概要図

### 3.2.5 進入灯等灯火工事

汚濁防止膜の設置後、下部工、上部工、設備工事を実施します。(図 2-3.12 参照)

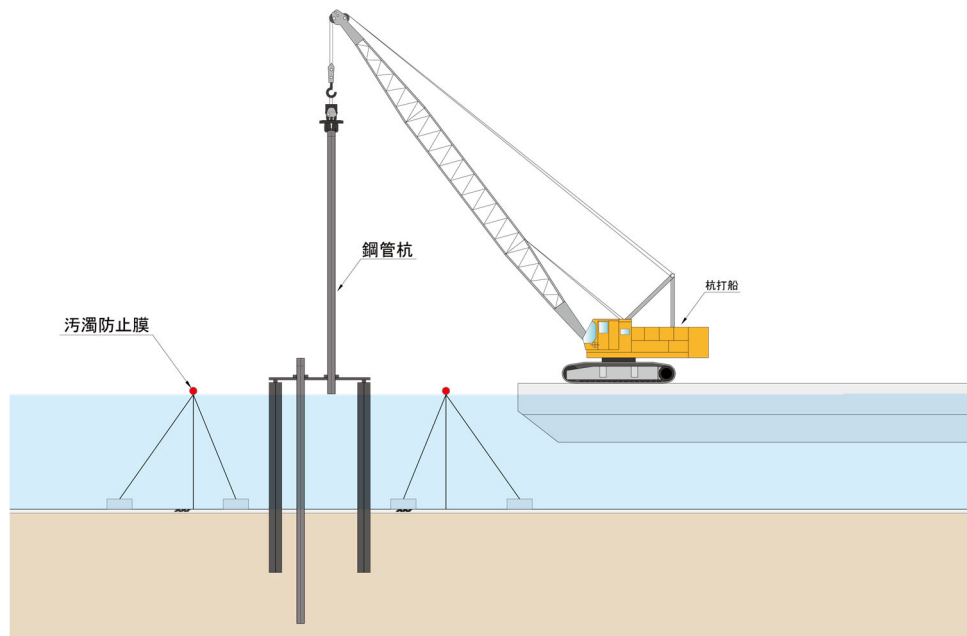


図 2-3.12 進入灯等灯火工事の概要図

### 3.3 施工時間帯

対象事業における施工時間帯は、海上工事では日の出から日の入りまで、陸上工事では8:00～18:00を原則とします。

ただし、作業内容、進捗状況、天候等、やむを得ない事情により、夜間作業を実施する場合があります。

### 3.4 工事ヤード

工事期間中においては、場内及び場外に工事ヤードを設ける予定です。

表 2-3.4 工事ヤードの設置・運搬計画

工事ヤードの設置場所	使用の区分	運搬方法
場内の工事ヤード	築城基地内において、工事で使用する建設機械や資材、既設構造物の撤去により発生した廃棄物を仮置きします。	使用に応じて、施工箇所まで場内運搬します。
場外の工事ヤード	方塊ブロック、消波ブロック等のブロック等を養生・仮置きするためのヤードです。 土地の改変、土砂の仮置き・運搬はないため、粉じん等の発生、多数の建設機械の稼働は計画していません。	施工箇所まで海上運搬します。

### 3.5 埋立土砂の運搬・投入計画

現時点の施工計画では、埋立土砂は、福岡県、山口県等の採石場からの調達を計画しています。ただし、運搬に伴う国道10号等の渋滞発生や騒音等の環境負荷の増大が懸念されることから、埋立土砂の運搬方法は主に海上運搬を計画しています。

運搬した埋立土砂は、潮位や既存の施設の運用を十分考慮した上で、海側から場内に揚土した後、ダンプトラックによる場内運搬・投入を行う計画としています。

### 3.6 その他の資機材の運搬

舗装工事等に関連する資材等（型枠、碎石、コンクリート）については、国道10号等を利用した陸上運搬を計画しています。

### 3.7 廃棄物の運搬

既設構造物の撤去等により生じた廃棄物は、場内の工事ヤードに仮置きした後、国道10号等を利用した陸上運搬を計画しています。

場外運搬後、関係法令に基づき、適正処理を行います。

## 4. 対象事業に係る検討事項

### 4.1 対象事業に係る検討経緯

「飛行場及びその施設の設置又は変更の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成10年6月12日 運輸省令第36号<改正>令和元年6月28日 号外国土交通省令第20号) (以下「飛行場に係る主務省令」という。)では、第3条において、「第1種飛行場設置等事業」を実施しようとする者に対し、計画段階配慮事項についての検討として、事業が実施されるべき区域の位置又は事業の規模に関する複数の案 (以下「主務省令における位置等に関する複数案」という。)を適切に設定するものとし、当該複数の案を設定しない場合は、その理由を明らかにするものとする。」とされています。

本事業は、上記の第1種飛行場設置等事業には該当しませんが、福岡県環境影響評価条例 (平成10年12月24日 福岡県条例第39号<改正>平成25年3月29日 福岡県条例第19号) (以下「福岡県条例」という。)においては、「飛行場及びその施設の設置及びその規模の変更」等の一定規模以上の事業について、計画段階配慮の実施が示されています。

また、福岡県環境影響評価技術指針 (平成25年10月1日 福岡県告示第1497号) (以下「福岡県技術指針」という。)では、事業の位置、規模又は配置、構造に係る複数の案 (以下「位置等に関する複数案」という。)の設定が可能な時期から、事業の位置、規模又は配置、構造が確定する前までの時期に計画段階配慮を実施することが示されています。

なお、位置等に関する複数案については、事業計画の熟度に応じ、位置等に関する複数案を採用可能な範囲で適切に設定することとされており、位置等に関する複数案を設定しない場合は、その理由を明らかにすることとされています。

### (1) 位置についての複数案の検討経緯

本事業における滑走路の整備は、現在の施設を供用しながら滑走路を延長する必要がある、整備にあたっては、現況施設の整備状況を踏まえ、施設運用への影響はもとより、周辺地域及び保全が必要な施設への影響を考慮して設定する必要があります。

滑走路の延長にあたっては、表 2-4.1 及び図 2-4.1 に示すとおり、位置についての複数案が考えられます。

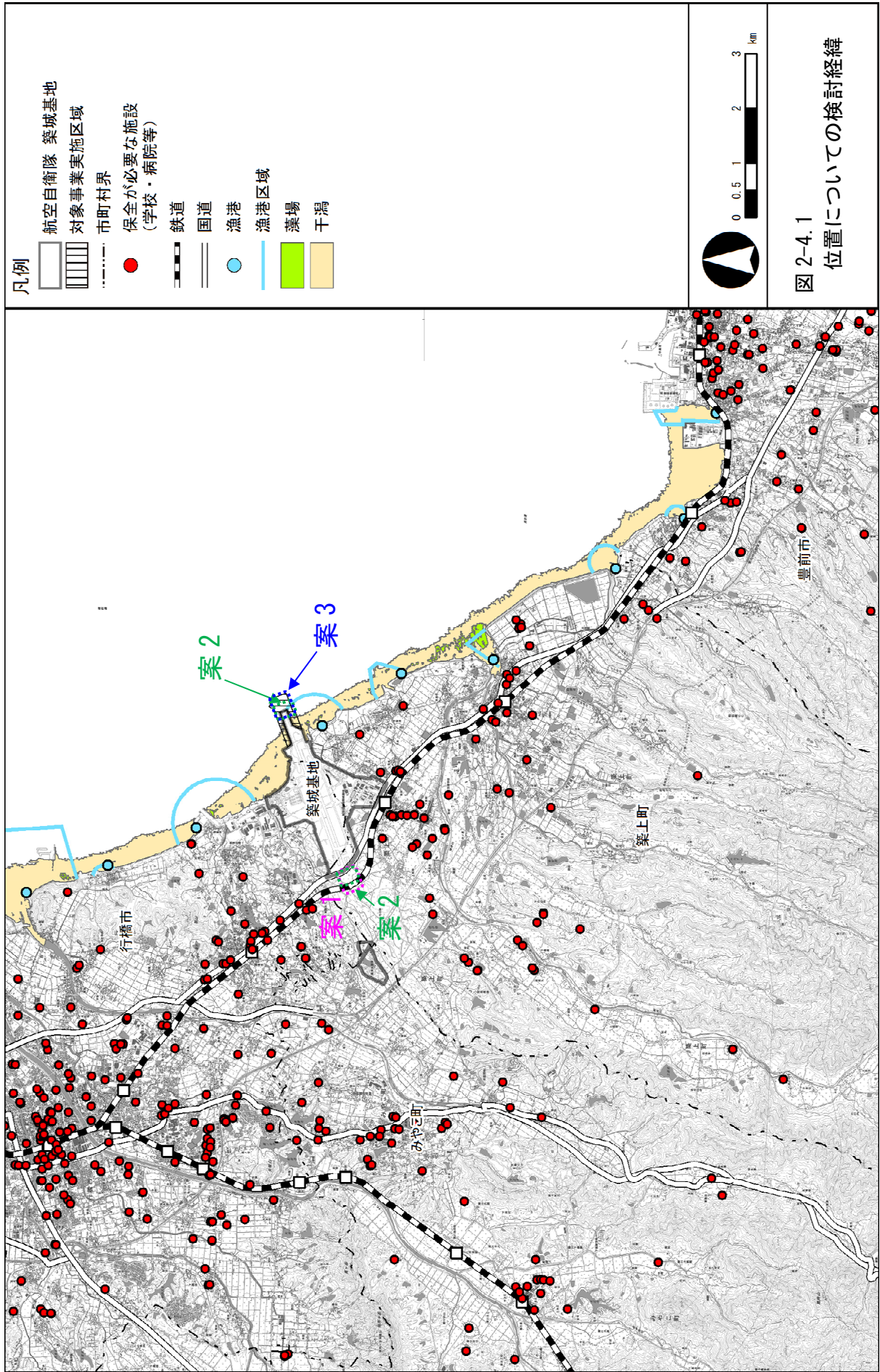
しかし、陸域側に滑走路を延長することは、図 2-4.2 に示すとおり、配置計画上、国道 10 号や JR 日豊本線への影響が発生すること、滑走路延長により、制限表面<sup>注</sup>) による高さ制限の影響が市街地に拡大すること等により、社会的・経済的影響が大きくなることが予想されます。

以上より、本事業における計画段階環境配慮書では、社会的・経済的影響、環境（騒音）への影響がより小さい海側への延長のみを想定し、位置についての複数案の設定をせず、配置案を計画することとしました。

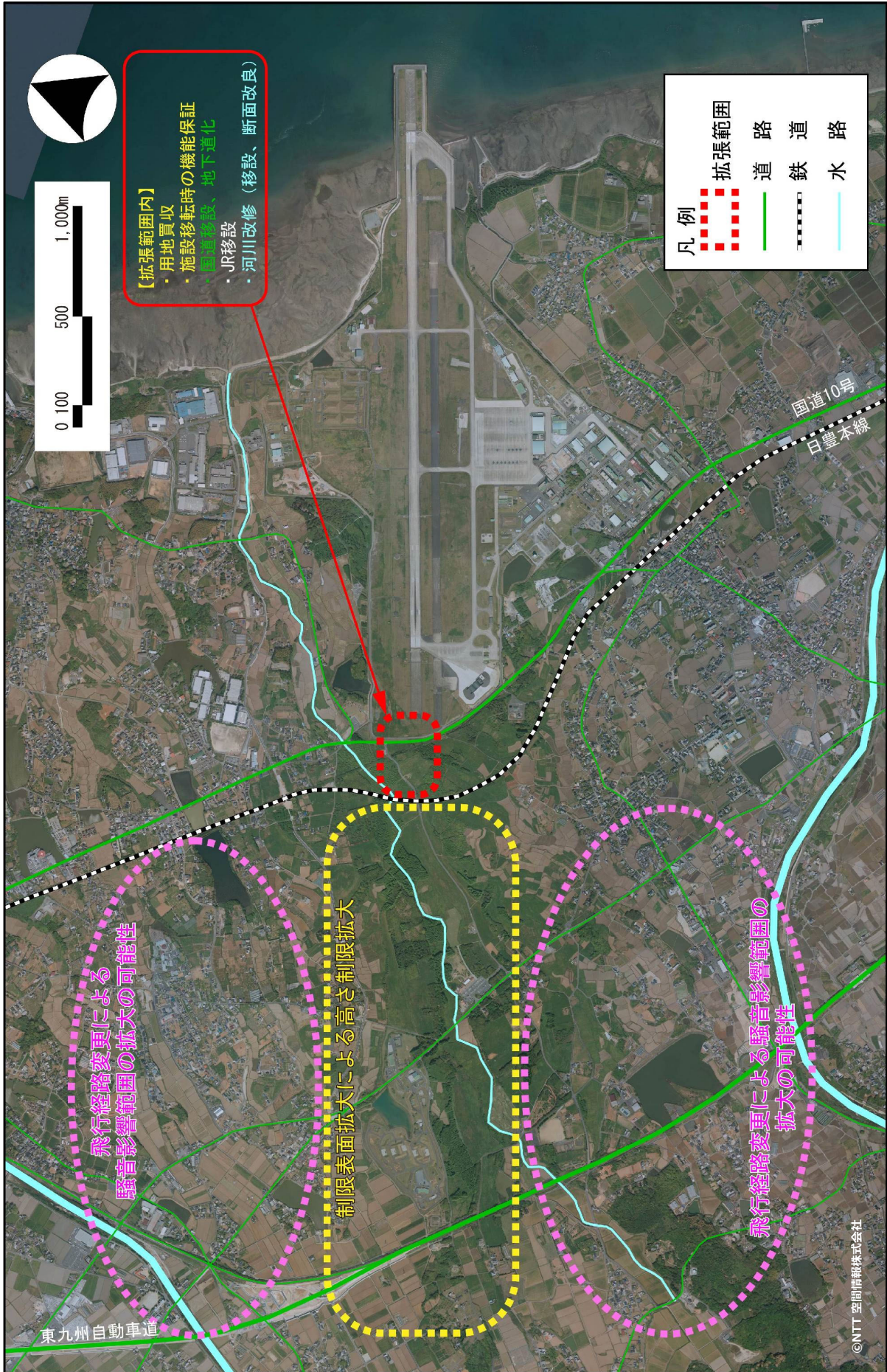
注：制限表面とは、航空法（昭和 27 年法律第 231 号）に基づき滑走路周囲に設定されています。航空機の安全な航行を目的として飛行場の周辺空間に設定される面であり、この面より上の空間における建造物や植栽等の設置が禁じられています。

表 2-4.1 位置についての検討

検討した案	制約条件及び環境影響
案 1：陸側への延長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・延長方向には、国道 10 号や JR 等が存在しており、これらの改変は、社会的・経済的な影響が大きい。</li> <li>・航空法に基づく制限表面の拡大により、範囲内の物件に高さ制約の影響が生じる。</li> <li>・基地周辺の陸側は、住居・市街地が広く分布しており、学校や病院等、特に保全が必要な施設も多数存在しており、用地取得等の社会的影響の他、工事の実施及び滑走路の供用による騒音等の生活環境への影響が大きい。</li> <li>・既存の基地運用において、すでに航空機の運航に伴う騒音の影響が生じている。陸側への延長により、更に広域に航空機騒音の影響が及ぶ可能性がある。</li> </ul>
案 2：陸側及び海側への延長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案 1 に比べ、陸域への影響は小さいものの、同様の影響が想定される。</li> </ul>
案 3：海側への延長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の滑走路周辺には、広域に干潟が分布し、藻場が点在しており、これらの改変による影響が懸念されるが、既存資料によると滑走路延長方向には干潟及び藻場は分布していない。</li> <li>・事業実施想定区域周辺で改変が想定されない範囲においても、干潟及び藻場が分布しており、必要な環境保全措置の実施により、影響の回避・低減が期待できる。</li> </ul>



出典：「築城基地 滑走路延長事業（仮称）環境影響評価 計画段階環境配慮書」 令和2年1月 防衛省 九州防衛局



出典：「築城基地 滑走路延長事業（仮称）環境影響評価 計画段階環境配慮書」 令和2年1月 防衛省 九州防衛局  
 図 2-4.2 陸側への滑走路延長に伴う影響の概要（案1）

## (2) 配置及び規模についての複数案の検討経緯

施設運用の機能を確保しながら、埋立面積が小さくなる案が最適であることは明らかであることから、本事業における計画段階環境配慮書では、配置及び規模についての複数案は設定しないこととしました。

## (3) 構造についての複数案の検討経緯

当該地域は水深 3～5m 程度と浅い海域であり、滑走路延長に伴う構造形式については、「栈橋方式」及び「埋め立て方式」があげられます。

「栈橋方式」（杭、上部コンクリート）については、上部コンクリート及び下部工の鋼材は、海側の激しい塩害環境下にあり、部材が早期に劣化することから、供用期間における維持管理上のコストの拡大、基地運用上の支障等の課題が生じる可能性があり、十分配慮する必要があります。

また、栈橋上部工と海面との距離が確保できないことから、作業空間（構築、維持管理）にも課題が生じます。

更に、施設運用においては、栈橋下の安全上の課題や、滑走路が破損した場合の修復に時間がかかる等の維持管理上の課題が生じる可能性があります。

以上から、構造的に栈橋方式は実現性、経済性の観点から不適切と判断しました。

そのため、本事業では「埋め立て方式」を採用することとしました。

埋め立ての方式については、今後、施工性、経済性、安全性、維持管理の簡易性及び環境への影響等の観点により、最適な工法を検討する予定です。

## 4.2 計画段階配慮事項

計画段階配慮事項は、福岡県技術指針に基づき、事業特性等を考慮して選定しました。

本事業は、「飛行場及びその施設の設置及びその規模の変更」に伴う計画段階配慮を行うものですが、本事業においては、滑走路の延長のための埋立てを伴うため、福岡県技術指針における「水面の埋立て及び干拓」の計画段階配慮事項も参考とし、計画段階環境配慮を行いました。

加えて、事業特性を踏まえ、主務省令第5条及び「公有水面の埋立て又は干拓の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年6月12日 農林水産省・運輸省・建設省令第1号 <改正>平成27年6月1日 農林水産省・国土交通省令第3号）（以下、「埋立に係る主務省令」という。）における計画段階配慮事項も参考としました。

なお、福岡県技術指針では、計画段階配慮事項として、「工事の実施」及び「土地又は工作物の存在及び供用」より、事業特性及び地域特性を踏まえて計画段階配慮事項を選定することとされていますが、本事業における配慮書段階では、工事中の影響を検討するための工事計画等が決定される段階ではないこと、本事業の工事内容が福岡県技術指針で示される一般的な事業内容と同様と想定されること、工事の実施による影響は一時的であることから、工事の実施による影響は対象としないこととしました。

計画段階配慮事項の選定結果は、表 2-4.2 に示すとおりであり、「騒音」、「水質」、「底質」、「動物」、「植物」、「生態系」の6項目を選定しました。

表 2-4.2 計画段階配慮事項の選定

環境要素の区分			影響要因の区分	工事の実施	土地又は工作物の存在及び供用
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質	粉じん等	●○	
			二酸化窒素		●■
		騒音及び超低周波音	騒音	●○	●■
			振動	●○	
	水環境	水質	水の濁り	●○	
			水の汚れ		●○■□
			富栄養化		○□
			溶存酸素		○□
	土壌環境・その他の環境	地形・地質	底質	○	□
	生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	植物	重要な種及び群落	●○	●○■□
動物		重要な種及び注目すべき生息地	●○	●○■□	
生態系		地域を特徴づける生態系	●○	●○■□	
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観		●○■□	
	触れ合い活動の場	主要な人と自然との触れ合い活動の場	○	●○■□	
環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等	建設工事に伴う副産物	●○		

注 1：工事の実施について、網掛けは、福岡県技術指針において、参考項目とされているものの、本事業の配慮書における計画段階配慮事項として選定しなかったことを示します。

注 2：土地又は工作物の存在及び供用について、「●」は福岡県技術指針における飛行場、「○」は福岡県技術指針における埋立、「■」は飛行場に係る主務省令の供用後の参考項目、「□」は埋立に係る主務省令に規定されている計画段階配慮事項の環境要素を示しています。着色は、本配慮書における計画段階配慮事項として選定したことを示します。

#### 4.3 計画段階配慮事項の評価結果

計画段階配慮における環境要素ごとの評価の結果は、表 2-4.3 に示すとおりです。

今後の環境影響評価手続きにおいて実施する調査、予測及び評価を適切に行うことにより、事業実施に伴う重大な環境影響は、実行可能な範囲内で回避・低減できると評価されます。

表 2-4.3(1) 計画段階配慮事項に係る評価の結果

環境要素	評価結果	調査計画書以降の手続き等において留意する事項
騒音	<p>予測の結果、航空機騒音については、現況で環境基準を超過している地点が見られますが、事業実施に伴う航空機騒音の影響の変化は小さいと予測されます。</p> <p>また、「第2章 対象事業の種類、目的及び内容」に示すとおり位置についての検討で住宅・市街地の少ない海側への延長としたこと、今後の環境影響評価手続きにおいて右に示す事項に留意することにより、事業実施に伴う騒音に係る重大な影響は、実行可能な範囲内で回避・低減できると評価されます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現段階では既存資料に基づく定性的な検討であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、現地調査等により事業実施想定区域及びその周辺における騒音の状況等について詳細な確認を行います。</li> <li>・事業実施想定区域内での事業諸元の詳細は現段階では未定であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、事業計画の熟度に応じて、騒音への影響の程度について適切に予測を行います。</li> <li>・予測結果を踏まえ、必要に応じて、事業実施に伴う騒音への影響の低減について検討を行います。</li> </ul>
水質	<p>予測の結果、埋立地の存在に伴う潮流変化により、事業実施想定区域及びその周辺における水質に影響が生じる可能性があります。</p> <p>しかし、「第2章 対象事業の種類、目的及び内容」に示すとおり配置及び規模について本検討で埋め立て面積を小さくする案としたこと、今後の環境影響評価手続きにおいて右に示す事項に留意することにより、事業実施に伴う水質に係る重大な影響は、実行可能な範囲内で回避・低減できると評価されます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現段階では既存資料に基づく定性的な検討であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、現地調査等により事業実施想定区域及びその周辺における水質の状況等について詳細な確認を行います。</li> <li>・事業実施想定区域内での埋立方法や形状等の事業諸元は現段階では未定であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、事業計画の熟度に応じて、水質への影響の程度について適切に予測を行います。</li> <li>・予測結果を踏まえ、必要に応じて事業実施に伴う水質への影響の低減について検討を行います。</li> </ul>
底質	<p>予測の結果、埋立地の存在に伴う潮流変化により、事業実施想定区域及びその周辺における底質に影響が生じる可能性があります。</p> <p>しかし、「第2章 対象事業の種類、目的及び内容」に示すとおり配置及び規模について本検討で埋め立て面積を小さくする案としたこと、今後の環境影響評価手続きにおいて、右に示す事項に留意することにより、事業実施に伴う底質に係る重大な影響は、実行可能な範囲内で回避・低減できると評価されます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現段階では既存資料に基づく定性的な検討であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、現地調査等により事業実施想定区域及びその周辺における底質の状況等について詳細な確認を行います。</li> <li>・事業実施想定区域内での埋立方法や形状等の事業諸元は現段階では未定であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、事業計画の熟度に応じて、底質への影響の程度について適切に予測を行います。</li> <li>・予測結果を踏まえ、必要に応じて事業実施に伴う底質への影響の低減について検討を行います。</li> </ul>

出典：「築城基地 滑走路延長事業(仮称)環境影響評価 計画段階環境配慮書」 令和2年1月 防衛省 九州防衛局

表 2-4.3(2) 計画段階配慮事項に係る評価の結果

環境要素	評価結果	調査計画書以降の手続き等において留意する事項
植物	<p>予測の結果、滑走路の延長や埋立てに伴い、事業実施想定区域における重要な種の直接改変及び生育環境が変化する可能性があることから、これらを生育基盤とする重要な種については、事業実施による生育環境の変化に伴う影響が生じる可能性があります。</p> <p>しかし、「第2章 対象事業の種類、目的及び内容」に示すとおり配置及び規模について本検討で埋め立て面積を小さくする案としたこと、重要な植物への影響が生じる可能性があるものの、今後の環境影響評価手続きにおいて、右に示す事項に留意することにより、事業実施に伴う植物に係る重大な影響は、実行可能な範囲内で回避・低減できると評価されます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現段階では既存資料に基づく検討であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、現地調査等により植物の生育状況や生育環境等について詳細な確認を行います。</li> <li>・事業実施想定区域内での事業諸元の詳細は現段階では未定であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、事業計画の熟度に応じて、植物への影響の程度について適切に予測を行います。</li> <li>・予測結果を踏まえ、必要に応じて、事業実施に伴う植物への影響の低減について検討を行います。</li> </ul>
動物	<p>予測の結果、滑走路の延長や埋立てに伴い、事業実施想定区域における重要な種の生息環境の直接改変により、生息環境の変化に伴う影響が生じる可能性があります。</p> <p>しかし、「第2章 対象事業の種類、目的及び内容」に示すとおり配置及び規模について本検討で埋め立て面積を小さくする案としたこと、重要な種への影響が生じる可能性があるものの、今後の環境影響評価手続きにおいて、右に示す事項に留意することにより、事業実施に伴う動物に係る重大な影響は、実行可能な範囲内で回避・低減できると評価されます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現段階では既存資料に基づく検討であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、現地調査等により動物の生息状況や生息環境等について詳細な確認を行います。</li> <li>・事業実施想定区域内での事業諸元の詳細は現段階では未定であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、事業計画の熟度に応じて、動物への影響の程度について適切に予測を行います。</li> <li>・予測結果を踏まえ、必要に応じて、事業実施に伴う動物への影響の低減について検討を行います。</li> </ul>
生態系	<p>予測の結果、滑走路の延長や埋立てに伴い、事業実施想定区域における陸域及び水域の基盤環境これらを基盤環境として成立している陸域生態系及び水域生態系への影響が生じる可能性があります。</p> <p>しかし、「第2章 対象事業の種類、目的及び内容」に示すとおり配置及び規模について本検討で埋め立て面積を小さくする案としたこと、生態系への影響が生じる可能性があるものの、今後の環境影響評価手続きにおいて、右に示す事項に留意することにより、事業実施に伴う生態系に係る重大な影響は、実行可能な範囲内で回避・低減できると評価されます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現段階では既存資料に基づく検討であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、現地調査等により生態系の状況について詳細な確認を行います。</li> <li>・事業実施想定区域内での事業諸元の詳細は現段階では未定であり、予測結果に対して不確実性を伴うことから、今後、事業計画の熟度に応じて、生態系への影響の程度について適切に予測を行います。</li> <li>・予測結果を踏まえ、必要に応じて、事業実施に伴う生態系への影響の低減について検討を行います。</li> </ul>

出典：「築城基地 滑走路延長事業(仮称)環境影響評価 計画段階環境配慮書」 令和2年1月 防衛省 九州防衛局

#### 4.4 計画段階環境配慮書についての環境保全の見地からの意見及び事業者の見解

##### (1) 住民意見の概要及び事業者の見解

計画段階環境配慮書について、令和2年1月8日～令和2年2月7日までの期間、縦覧を行い、令和2年1月8日～令和2年2月21日までの期間において、環境配慮に対する住民意見を募集した結果、住民意見の提出はありませんでした。

##### (2) 福岡県知事の意見及び事業者の見解

計画段階環境配慮書について福岡県知事の意見及び福岡県知事の意見に対する事業者の見解は、表 2-4.4 に示すとおりです。

表 2-4.4(1) 福岡県知事の意見及び事業者の見解

知事意見	見解
<p><b>【全般的事項】</b>            本配慮書では、滑走路延長の位置の複数案については、社会的・経済的影響、環境（騒音）への影響が大きくなることが予想されることから、海側のみに延長する案を設定していることは理解できますが、滑走路延長の規模の根拠が示されていない。            また、滑走路延長に伴う埋立の配置及び規模については、面積がより小さくなる案が最適とされているが、その内容については示されていない。            したがって、これらの根拠及び内容について、調査計画書にわかりやすく記載すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路延長の規模については、普天間飛行場の既存滑走路長が2,740mであることから、築城基地の2,400mを300m延長し、同程度に整備することとしています。</li> <li>・施設の配置及び規模については、基準や運用者からの意見を踏まえ滑走路幅及び誘導路の位置・形状を検討しています。その中で施設外への影響を配慮し、埋立面積がより小さくなる案を採用しています。採用の経緯については可能な限り調査計画書に記載します。</li> </ul>

表 2-4.4(2) 福岡県知事の意見及び事業者の見解

知事意見	見解
【個別的事項】	
<p>1 動物、植物及び生態系</p> <p>ア. 事業実施想定区域の海域には、希少な海洋生物が生息・生育している。本事業による埋立てにより、これらの希少種の生息・生育基盤が消失することから、回避、低減に加えて、代償措置（例えば、埋立地の護岸形状の工夫等による生息基盤の創出）についても十分に検討し、調査計画書以降の図書に記載すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・配慮書段階で得られた海洋生物に関する情報を踏まえ、調査計画の策定、影響予測を行い、事業による環境影響が認められた場合、回避、低減を行います。回避又は低減が図られない場合は、代償措置等の環境保全措置を検討します。</li> </ul>
<p>イ. 事業実施想定区域の陸域には、既存資料には記載されていない希少種の生育が確認されており、他の希少種についても生息・生育している可能性があることから、専門家等からの助言を踏まえ、適切な調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業においては、陸域の直接改変は、既存の基地内に限られますが、直接改変以外の影響（騒音、水の濁り等による生息・生育環境への影響）が考えられるため、調査及び予測評価の対象としています。調査計画書の作成にあたっては、専門家の助言を得ながら、必要な調査、予測及び評価を行うこととしています。</li> </ul>
<p>ウ. 事業実施想定区域の海域は、環境省の選定した「生物多様性の観点から重要度の高い海域（名称：周防灘南部）」及び「生物多様性の観点から重要度の高い湿地（名称：長井浜から西角田漁港周辺干潟）」に含まれており、本事業による海洋生物への影響が懸念される。このため、埋立方式については、「環境への影響の観点」を優先して検討し、工法決定において配慮すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境省による「生物多様性の観点から重要度の高い海域（名称：周防灘南部）」及び「生物多様性の観点から重要度の高い湿地（名称：長井浜から西角田漁港周辺干潟）」については、調査計画書に追記します。</li> <li>・周辺海域における事業による海洋生物への影響を回避・低減するため、埋立の工法については、今後、環境への影響低減の他、施工性、経済性、安全性、維持管理の簡易性を踏まえ、最適な工法を検討する予定です。</li> </ul>