

札幌飛行場滑走路延長事業
計画段階環境配慮書
(要約書)

令和 7 年 1 1 月

国土交通省北海道開発局
国土交通省東京航空局

本書に掲載した地図は、電子地形図 25000、20 万（国土地理院）を加工して作成したものです。

はじめに

本図書は、札幌市環境影響評価条例（平成 11 年条例第 47 号）第 6 条の 3 第 1 項の規定に基づき作成した「札幌飛行場滑走路延長事業計画段階環境配慮書」である。

目 次

1. 第一種事業を実施しようとする者の名称、代表者の氏名及び 主たる事務所の所在地	1
2. 第一種事業の目的及び内容	2
3. 影響想定地域の概況	19
4. 計画段階配慮事項並びに調査、予測及び評価の手法	24
5. 対象事業に係る環境影響の総合的な評価	33
6. 方法書に係る調査手法	64
7. 専門家等の助言内容	93
8. 手続の経過の概要及び問い合わせ先	95

1. 第一種事業を実施しようとする者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

1.1. 第一種事業を実施しようとする者の名称

- (1) 国土交通省北海道開発局
- (2) 国土交通省東京航空局

1.2. 代表者の氏名

- (1) 国土交通省北海道開発局長 遠藤 達哉
- (2) 国土交通省東京航空局長 大辻 統

1.3. 主たる事務所の所在地

- (1) 北海道札幌市北区北 8 条西 2 丁目札幌第 1 合同庁舎
- (2) 東京都千代田区九段南 1-1-15 九段第 2 合同庁舎

2. 第一種事業の目的及び内容

2.1. 事業の目的

札幌飛行場（丘珠空港）は、北海道の中心都市・札幌の中心部から約 6km に位置し、昭和 36 年に公共用飛行場の指定を受け、民間航空と陸上自衛隊が共同で利用する共用空港である。現在（令和 7 年 9 月時点）の航空ネットワークは道内 6 空港、道外 6 空港の計 12 路線を有しており、近年、小型ジェット機による道外定期便（夏ダイヤのみの運航）が就航して以降、地方を結ぶ路線が拡充している。

こうしたなか、札幌市は、札幌市の活力向上・北海道全体の発展のために丘珠空港の進むべき方向性として令和 4 年 11 月に「丘珠空港の将来像」を策定した。このなかで、札幌飛行場（丘珠空港）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ことを目指すこととし、その後、国に対して滑走路延長等に関する要望が行われた。

冬の北海道は多くの観光需要が見込まれる一方、夏季と比べて航空機発着の制動距離・滑走距離が長くなるため、現在の 1,500m の滑走路では道外からの需要に十分な対応ができていないほか、医療用ジェット機も冬季は滑走路状態により運航制限が生じることがあること等から、滑走路延長による機能強化が必要な状況である。

2.2. 事業の名称及び種類

- ・事業の名称 : 札幌飛行場滑走路延長事業
- ・事業の種類 : 滑走路の延長を伴う飛行場及びその施設の変更の事業
(札幌市環境影響評価条例第2条第2項第4号に掲げる事業)

2.3. 事業実施想定区域の位置・規模

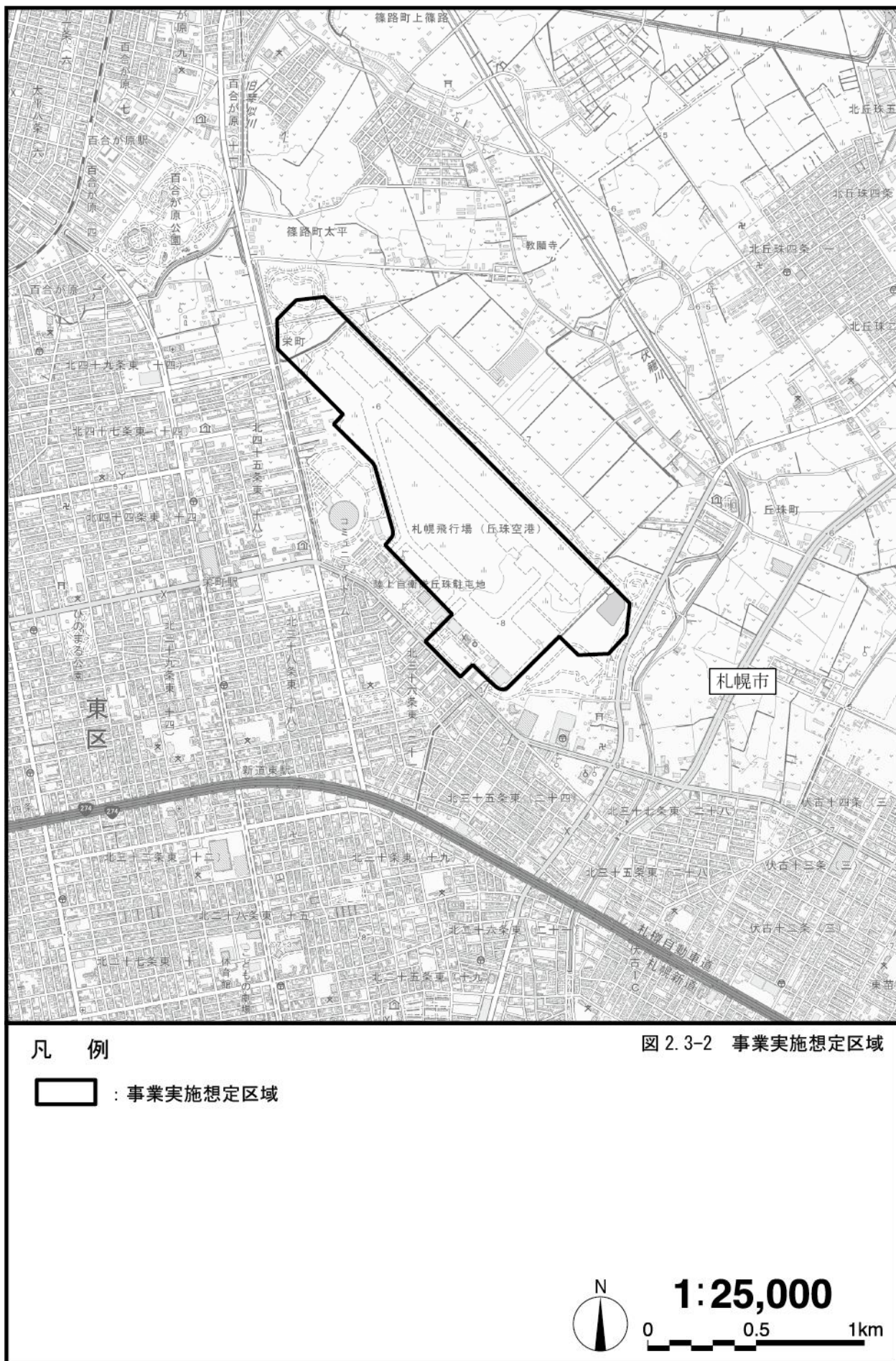
事業実施想定区域の概要は表 2.3-1 に、現況は図 2.3-1 に、位置は図 2.3-2 に示すとおりである。

表 2.3-1 事業実施想定区域の概要

項目	概要
位置	札幌市東区丘珠町、栄町のうち図2.3-2に示す区域
規模	現在の1,500mの滑走路を300m延長して1,800mとするもの



図 2.3-1 札幌飛行場（丘珠空港）の現況（白枠：防衛省管理 赤枠：国土交通省管理）



この地図は、国土地理院発行の電子地形図 2 万 5 千分の 1 を使用したものである。

2.4. 事業計画の概要

2.4.1. 札幌飛行場（丘珠空港）の概要

(1) 概要

札幌飛行場（丘珠空港）は、北海道の中心都市・札幌の市内中心部から約 6 km に位置する、民間航空と陸上自衛隊が共同で利用する共用空港である。

主な沿革として、昭和 17 年に旧陸軍航空隊が飛行場を設置したことに始まり、昭和 36 年には公共用施設に指定され、運輸省（現在の国土交通省）と防衛庁（現在の防衛省）が所管する共用空港としての利用が開始された。

昭和 42 年には滑走路が 1,000m から 1,400m に延長、平成 16 年にはさらに 100m 延長され、現在の 1,500m となっている。

表 2.4-1 札幌飛行場（丘珠空港）の施設概況

名 称	札幌飛行場(丘珠空港)
種 別	公共用飛行場
面 積	総面積 1,021,893 m ² 国交省 125,520 m ² 防衛省 896,373 m ²
滑走路	1,500m×45m
誘導路	1,530m×18m
駐機場	38,440 m ² (小型ジェット機 5、プロペラ機等 22)
空港運用時間	7:30～20:30
設置管理者	防衛大臣



図 2.4-1 札幌飛行場（丘珠空港）の位置図

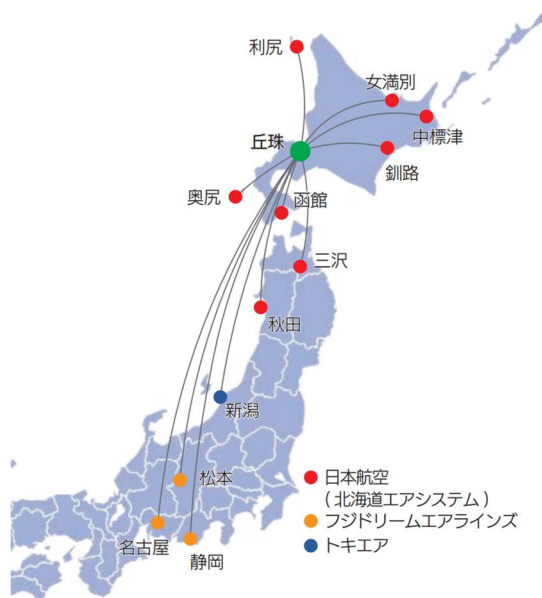
(2) 航空ネットワークと取り巻く状況

- ・札幌飛行場（丘珠空港）は道内 6 空港、道外 6 空港の計 12 路線の航空ネットワークを有している（令和 7 年 9 月現在）。平成 28 年に小型ジェット機による静岡-丘珠路線が就航して以降、札幌飛行場（丘珠空港）と地方を結ぶ路線が拡充している。

表 2.4-2 就航路線（令和 7 年 9 月現在）

路線	冬ダイヤ	夏ダイヤ	機材
函 館	14 便/日	14 便/日	①
釧 路	8 便/日	8 便/日	①
女満別	4 便/日	4 便/日	①
根室中標津	4 便/日	4 便/日	①
奥 尻	2 便/日	2 便/日	①
利 尻	4 便/日	4 便/日	①
三 沢	2 便/日	2 便/日	①
秋 田	4 便/日	4 便/日	①
静 岡	—	2 便/日	③
松 本	—	2 便/日	③
小 牧	—	6 便/日	③
新 潟	4 便/日	4 便/日	②
合計	最大 40 便/日※	最大 50 便/日※	—

※曜日等の変動を踏まえた1日あたり最大便数



①プロペラ機 ATR42-600



最大離陸重量 18.6t
[48 席]

全長 22.7m
全幅 24.6m
現滑走路長 1,500m での
離着陸可否：◎（通年運航）

②プロペラ機
ATR72-600



最大離陸重量 22.8t
[70席]

全長 27.2m
全幅 27.1m
現滑走路長 1,500m での
離着陸可否：◎（通年運航）

③小型ジェット機 E170/175



最大離陸重量 34.5t/37.5t
[76席/84席]

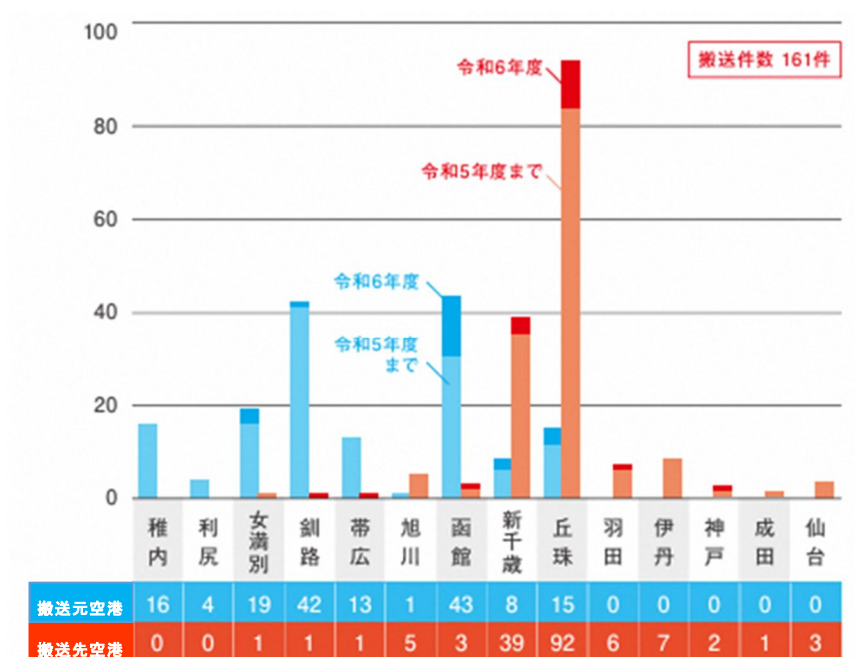
全長 29.9m/31.68m
全幅 26.0m/28.7m
現滑走路長 1,500m での
離着陸可否：△（冬季不可）

画像提供：(株)北海道エアシステム、トキエア(株)、(株)フジドリームエアラインズ

- ・民活空港運営法に基づき民間による創意工夫を活かした一体経営を実現、航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図ることを目標に、北海道エアポートが運営権者となり令和２年６月に新千歳空港の運営を開始し、順次道内７空港（新千歳空港、稚内空港、釧路空港、函館空港、旭川空港、帯広空港、女満別空港）の一括運営がスタートした。

- ・北海道は全国に先駆けて、離島を含む医療過疎地域から札幌等の医療機関へ医師の管理のもと航空搬送する「メディカルウイング※1」事業が平成29年7月にスタートした。これまで8年間で161件の搬送実績（令和7年3月現在）があり、地域医療提供体制を支えている。

※1 メディカルウイング：地域の医療機関では提供できない高度・専門的医療を必要とする患者を医師による継続した医学的管理の下、高度・専門医療機関へ計画的に搬送する患者搬送固定翼機（北海道患者搬送固定翼機運航事業）



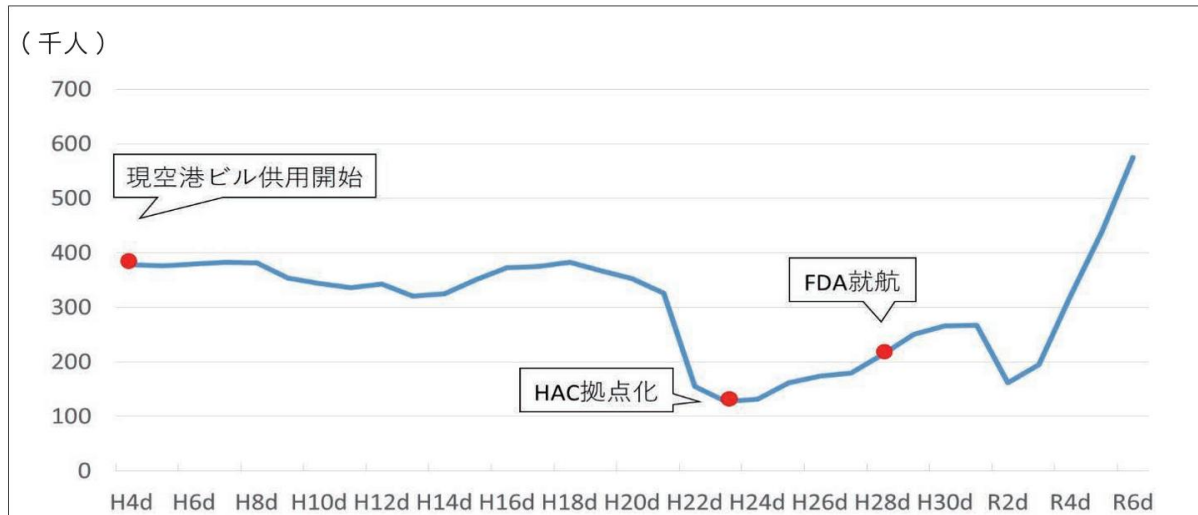
出典：北海道患者搬送固定翼機（メディカルウイング）運航事業ガイドライン抜粋

図 2.4-2 メディカルウイングによる搬送実績



画像提供：中日本航空㈱

- ・コロナ禍後、札幌飛行場（丘珠空港）の利用者数は急速に回復・増加し、現空港ビル供用開始以降で最多を更新している。また、北海道を訪れる外国人旅行者数は、急速に回復しており、政府においても、「2030年の訪日外国人旅行者数6,000万人」を目標にさまざまな取り組みを進めている。



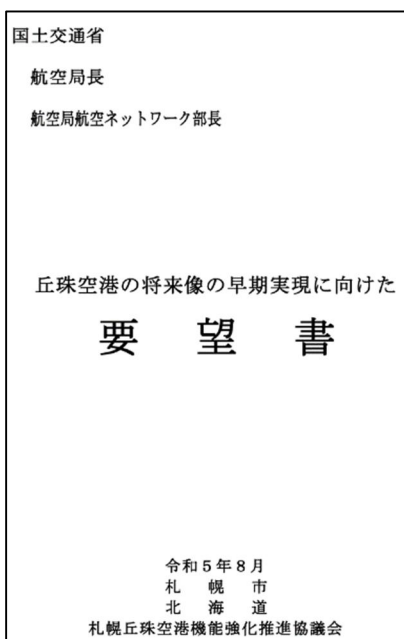
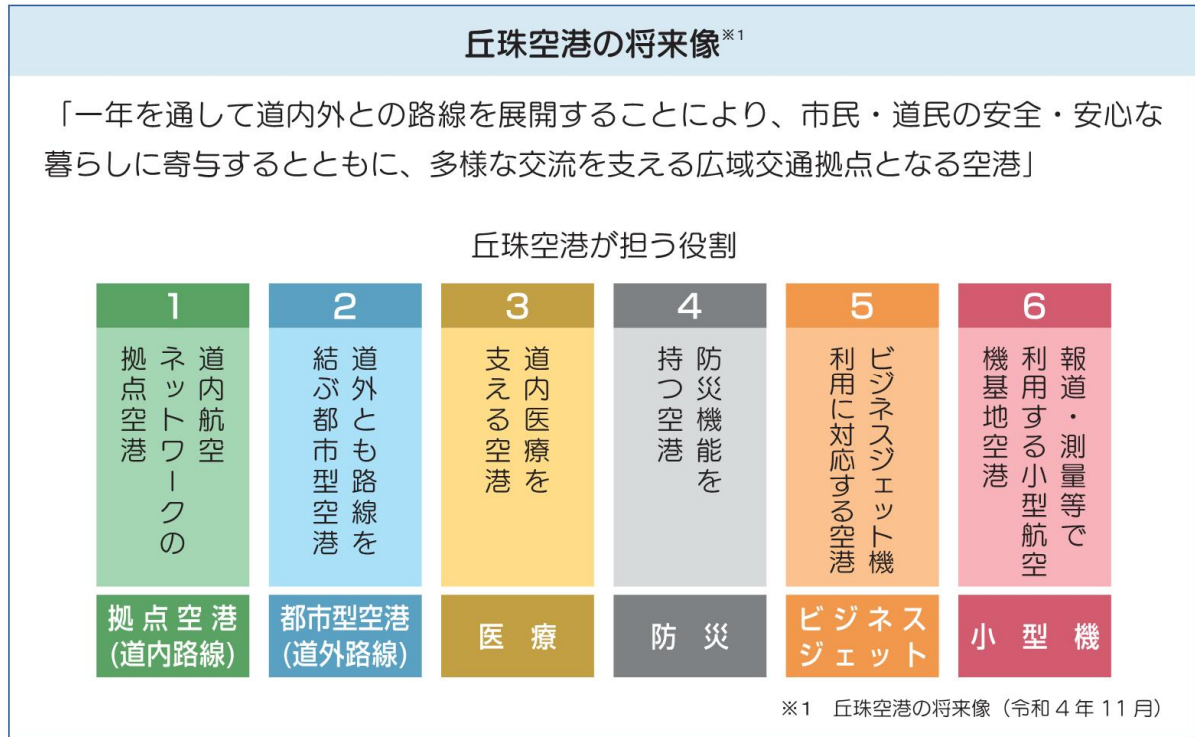
出典：空港管理状況調書（航空局）

図 2.4-3 札幌飛行場（丘珠空港）旅客数の推移（年度）

- ・バスや鉄道など公共交通の利用者の減少や運転士等の人手不足などにより、一部の路線で維持が困難となっており、今後、都市部と地方を結ぶ航空路線は益々重要となってくる。
- ・北海道新幹線の札幌延長の開業時期は、令和7年3月に「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」において、「発現の蓋然性が高いリスクや採用可能な工程短縮策を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。」という検討結果の報告がなされた。新幹線が開業された際には、地域間交通の選択肢が広がることとなる。

【参考】地元自治体の取り組み

- ・札幌市は「札幌丘珠空港利活用検討委員会」報告書等を踏まえ、令和4年11月に「丘珠空港の将来像」※1を策定した。その後、札幌市・北海道・札幌丘珠空港機能強化推進協議会の連名により、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た。



要望事項

- 1** 滑走路延長の2030年供用開始に向けた事業化の調査・検討及び早期事業化
- 2** 民間航空機の増便と自衛隊の運用の両立に向けた協議・調整（訓練場所の確保、管制・除雪の体制強化等）
- 3** ビジネスジェットの利用拡大に向けた環境整備（専用動線、国際便対応、C I Q整備等）

出典：札幌市 HP の札幌丘珠空港機能強化推進協議会 Web ページより作成

2.4.2. 札幌飛行場（丘珠空港）における機能強化の必要性

(1) 小型ジェット機の冬季運航制限の緩和

冬の北海道は、ウィンタースポーツやさっぽろ雪まつりなど多くの観光需要が見込まれるが、夏季と比べて航空機発着の制動距離・滑走距離が長くなるため、札幌飛行場（丘珠空港）の現状の滑走路長では小型ジェット機が冬季に就航できず、道外からの需要に十分な対応ができていない。滑走路を延長することにより、小型ジェット機の通年運航が可能となり、より多くのビジネス需要や観光需要の受け入れが可能となる。

また、北海道が実施主体となり、北海道航空医療ネットワーク研究会（HAMN）が受託している医療用ジェット機（メディカルウイング）は、札幌飛行場（丘珠空港）の滑走路状態により運航制限が生じることがあるため、冬季は新千歳空港を利用せざるを得ず、病院への陸路搬送に時間を要している。滑走路を延長することで、より多くの医療用ジェット機による搬送が可能となり、搬送時間の短縮や患者への身体負担軽減が図られる。

(2) 安全・防災支援機能の確保

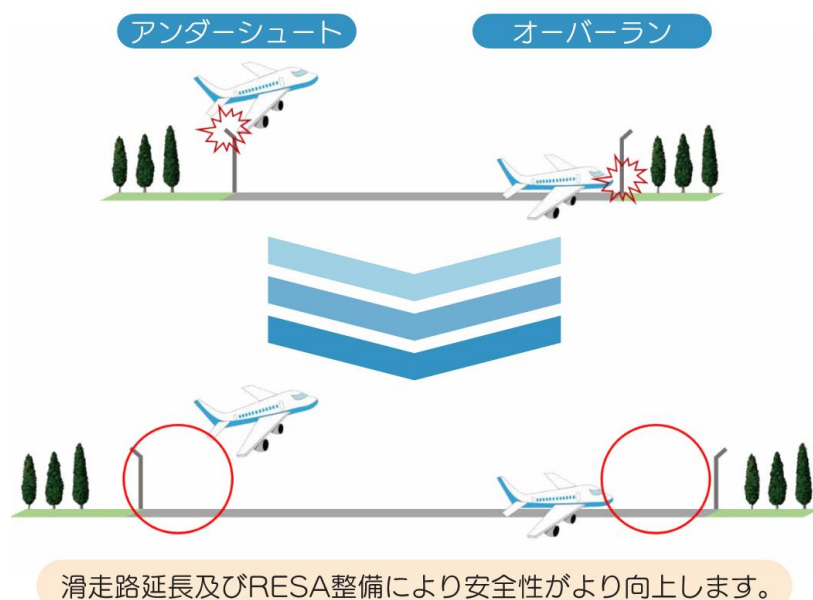
国際民間航空機関（ICAO）勧告を受け、空港の着陸帯両端に滑走路端安全区域（RESA）※1 を設けることが航空法に規定されているが、現在の札幌飛行場（丘珠空港）は RESA の長さが規定以下となっているため、拡張が必要である。

また、平成 30 年 9 月に発生した北海道胆振東部地震の際は、震源地に近い新千歳空港において国内線（翌日復旧）及び国際線（翌々日復旧）に大幅な遅延・欠航が発生したため、札幌飛行場（丘珠空港）が代替輸送の役割の一部を担った。

航空機により安全な運航を確保し、緊急物資・人員等の輸送等を受け入れる拠点となるよう、滑走路延長及び RESA 整備による機能強化が必要である。

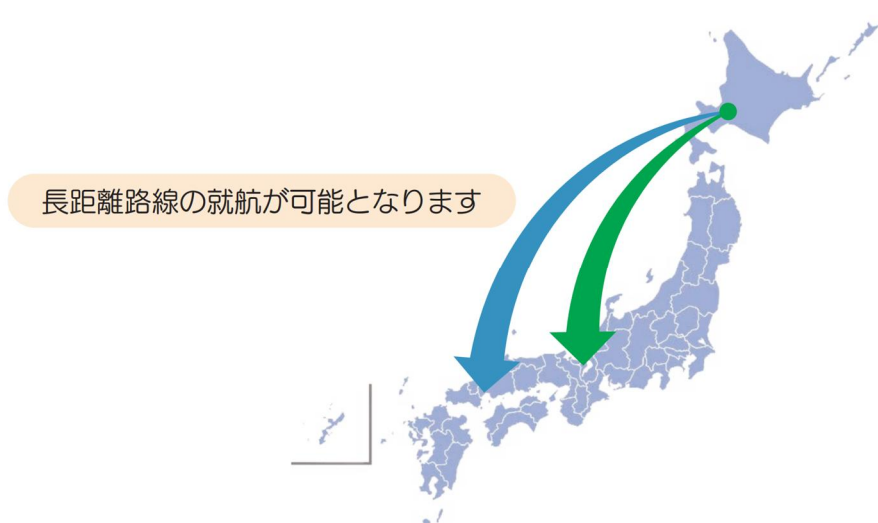
※1 滑走路端安全区域（RESA：Runway End Safety Area）：

航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し、人命の安全を図るため、着陸帯両端に設けられた緩衝区域。



(3) 道内外を結ぶ航空ネットワークの拡充

北海道内、東北を中心とした航空ネットワークに加え、遠方の新たな空港と繋がることで、より多くのビジネス・観光需要が見込める。

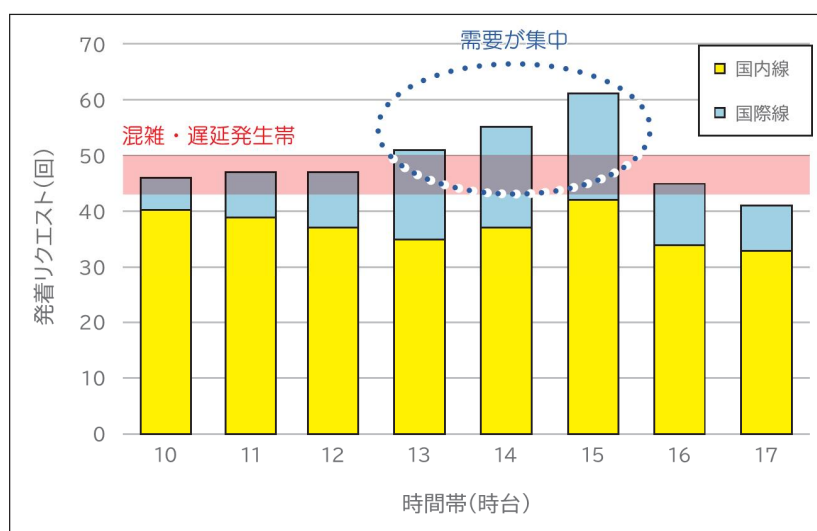


(4) 道央圏空港の機能強化

北海道の道内外を結ぶ交通は、ビジネス・観光ともに今後も増加する傾向にある。道央圏はその需要の大半を占めており、新千歳空港・札幌飛行場（丘珠空港）はその牽引役を担っている。

新千歳空港は、滑走路処理能力を超える需要が昼前後に集中しており、今後も需要の増加が予想され多くの混雑・遅延も発生する可能性がある。このため、混雑・遅延対策として空港施設の機能向上などが考えられるが、整備完了まで長い期間を要することから、それまでの間、新千歳空港のサービス水準の低下が懸念されている。

新千歳空港の混雑・遅延に対する短期的な対策としては、新千歳空港へ就航する機材を大型化して1機あたりの供給能力を上げるとともに、新千歳空港の航空需要の一部を札幌飛行場（丘珠空港）が担うことで、道央圏空港全体での受入能力向上が期待できる。



出典：国際線発着調整事務局「Japan Schedule Coordination 2024 Demand」より作成

図 2.4-4 新千歳空港における 2024 冬期の発着リクエスト状況

< 丘珠空港 >

- 今後の主な役割
 - ・ 小型ジェット機を活用した中核都市間の路線展開
 - ・ プロペラ機を活用した道内路線の展開

世界の観光客を魅了し 北海道全域へ送客する
マルチ・ツーリズムゲートウェイ
 の実現のため

両空港の強みを活かし、賢く利活用することにより、更なる機能強化

< 新千歳空港 >

- 今後の主な役割
 - ・ 国内線：羽田等幹線路線の更なる展開
 - ・ 国際線：ラピダス等立地企業からの要請を踏まえた国際路線の拡充

北海道の更なるインバウンド需要を取り込み、ラピダス要請に応えることで、半導体・デジタル産業戦略にも貢献



千歳市には11の工業団地、270以上の企業が立地するなど、ラピダス進出により産業集積が進む

○ラピダス概要

- 製造製品：ロジック半導体
- 投資規模：約5兆円（政府支援9,200億円）
- 総従業員数：1,000名（見込み）

2.4.3. 複数案の設定と施設計画

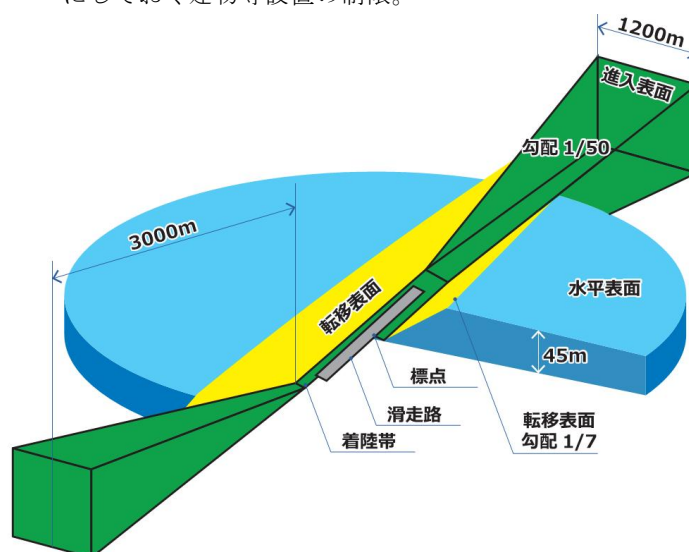
(1) 複数案の前提条件

滑走路延長を検討する上で解決すべき技術的課題及び検討の方向性を以下に示す。

表 2.4-3 技術的課題及び検討の方向性

要件	内容
滑走路長	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を改善するためには 300m 以上※ ¹ の延長が必要。(※ ¹ 航空会社へのヒアリングによる)
RESA	滑走路端安全区域 (RESA) の長さが不足しているため、滑走路両端にそれぞれ 90m の RESA を整備する。
用地取得	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。
制限表面	滑走路延長に伴い制限表面※ ² の位置が変更となるため、空港周辺の建築物等が制限表面に抵触しないよう必要な措置を講じる。
環境 (騒音)	滑走路延長後においても「航空機騒音に係る環境基準」※ ³ を達成する。

※² 制限表面：航空機が安全に離着陸するために、空港周辺の一定の空間を障害物が無い状態にしておく建物等設置の制限。



※³ 航空機騒音に係る環境基準 (札幌飛行場の航空機騒音に係る環境基準とその該当地域)

地域類型	当てはめる地域	基準値 (Lden)
I	都市計画法第 8 条第 1 項第 1 号に掲げる第 1 種低層住居専用地域、第 2 種低層住居専用地域、第 1 種中高層住居専用地域及び第 2 種中高層住居専用地域。	57 デシベル以下
II	I を当てはめる地域以外の地域。 ただし、都市計画法第 8 条第 1 項第 1 号に掲げる工業専用地域、飛行場敷地、空港敷地等は除く。	62 デシベル以下

(平成 19 年環境省告示第 114 号、平成 7 年北海道告示第 1008 号による)

(2) 施設計画に関する複数案の設定

前述の前提条件を踏まえ、実現可能性のある滑走路延長計画に関して 2 案を設定した。なお、現在の滑走路と周辺環境については、図 2.4-5 を参照とする。

表 2.4-4 複数案の概要

	案 1	案 2
延長後の滑走路長	1,800m (※現状 1,500m)	
延長距離 (方向別)	北西側 150m・南東側 150m	北西側 200m・南東側 100m
RESA 整備	北西側 90m・南東側 90m	

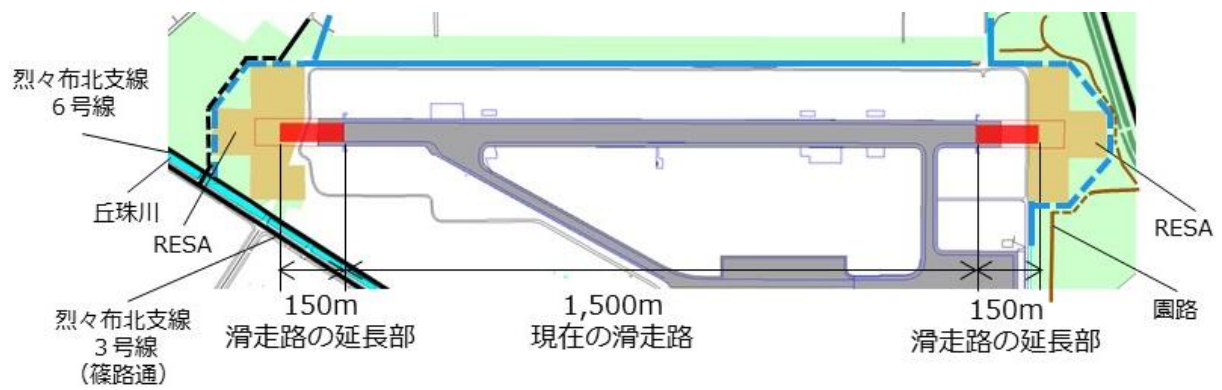
表 2.4-5 各案の周辺施設への影響

		案 1	案 2
河川	丘珠 2 号川	切り回しが必要	
	丘珠 5 号川		
	丘珠川	影響なし	切り回しが必要
	航路川	影響なし	
道路	烈々布北支線 3 号線 ※ ¹ (篠路通)	影響なし	切り回しが必要
	花畔札幌線※ ¹ (苗穂・丘珠通)	影響なし	
	烈々布北支線 6 号線	影響なし	切り回しが必要
	丘珠村界通線	切り回しが必要	
丘珠空港緑地※ ²		滑走路延長 (300m) と RESA (90m×2) を整備するため、丘珠空港緑地面積が減少する。また、案 1 では南東側にある現状の園路の切り回しが必要となる。なお、緑地の機能補償については、管理者である札幌市と今後協議する。	
周辺建築物等		制限表面への抵触を回避するため、滑走路延長部の嵩上げや飛行方式の検討を行う。	

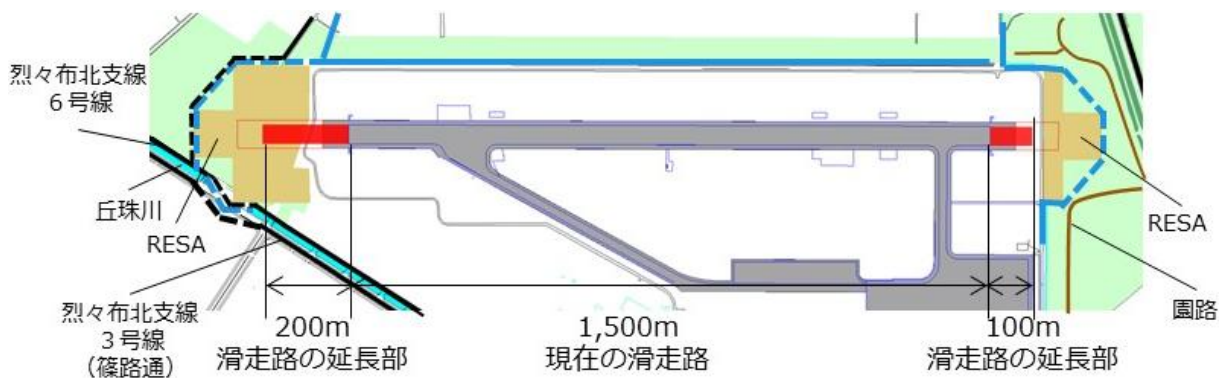
※¹ 都市計画道路

※² 都市計画公園

【案 1】北西側 150m・南東側 150m



【案 2】北西側 200m・南東側 100m



※令和 4 年 11 月に札幌市が策定した「丘珠空港の将来像」で示されたイメージ図に基づき、
周辺施設との位置関係について精査したもの。



図 2.4-5 現在の滑走路と周辺環境

2.4.4. 事業の内容の具体化の過程における環境保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

札幌市環境影響評価条例第4条第1項に規定される環境配慮指針に基づき、環境保全の配慮に係る検討を行った。

配慮書段階における事業の内容の具体化の過程(時点)・状況は、事業計画を検討している段階にある。環境保全に配慮する方針は、配慮書段階における予定としては以下に示すとおりであるが、方法書以降の環境影響評価手続きにおいて現地調査を実施し、今後、具体化する事業計画に基づく詳細な予測及び評価を経て、必要に応じた環境保全のための措置の検討を行う。

(1) 立地

区分	環境要素	環境保全に配慮する方針
生活環境	騒音	・延長する滑走路の配置検討にあたり、航空機騒音に係る環境基準を達成するよう配慮する。
自然環境	草地 市街地の小緑地	・延長する滑走路の配置検討にあたり、丘珠空港緑地の自然環境への影響が可能な限り少なくなるよう配慮する。
人と自然との 触れ合い環境	景観	・延長する滑走路の配置検討にあたり、市街地の良好な景観形成に配慮する。
	人と自然との触れ合い活動の場	・延長する滑走路の配置検討にあたり、丘珠空港緑地への影響が可能な限り少なくなるよう配慮する。

(2) 事業内容

区分	環境要素	環境保全に配慮する方針
生活環境	大気質	・アイドリングストップや公共交通機関の利用促進について、空港関係者や利用者に対する啓発等に努める。
	騒音	・航空機騒音に係る環境基準の達成状況について、自治体による航空機騒音の定期調査結果を引き続き収集し、状況把握に努める。 ・アイドリングストップや公共交通機関の利用促進について、空港関係者や利用者に対する啓発等に努める。
	水質	・冬季に航空機に散布する防除雪氷剤等の使用にあたり、引き続き水質の観測を行い、状況把握に努める。
自然環境	草地 市街地の小緑地	・丘珠空港緑地の自然環境への影響が可能な限り少なくなるよう配慮する。
人と自然との 触れ合い環境	景観	・施設の規模、形状等が周辺の街並みと調和するよう努める。
	人と自然との触れ合い活動の場	・丘珠空港緑地への影響が可能な限り少なくなるよう配慮する。
地球環境	温室効果ガス	・アイドリングストップや公共交通機関の利用促進について、空港関係者や利用者に対する啓発等に努める。
	廃棄物	・発生した廃棄物は、分別収集・回収を行い、許可を受けた廃棄物処理業者により排出し、適正に処理・処分する。

(3) 工法・工期

区分	環境要素	環境保全に配慮する方針
生活環境	大気質	・排出ガス対策型建設機械の採用に努める。 ・工事区域周囲には仮囲いを設置し、必要に応じて散水を行い、粉じんの飛散防止に努める。 ・施工計画の検討にあたり、一時的な環境負荷の増加を防ぐため、施工時期の分散化・平準化に努める。 ・建設機械の稼働台数、資材等運搬車両の走行台数が一時的に集中しないよう、適切な工事計画の検討に努める。 ・資材等運搬車両の走行ルート計画にあたり、可能な限り幅員の広い幹線道路等を選定する。 ・アイドリングストップの徹底や空ぶかしの禁止などについて、工事関係者に対する必要な教育・指導を行う。
	騒音・振動	・低騒音型建設機械の採用に努める。 ・低騒音・低振動工法の採用に努める。 ・工事区域周囲には仮囲いを設置し、必要に応じて防音シート等を設け、騒音の影響低減に努める。 ・施工計画の検討にあたり、一時的な環境負荷の増加を防ぐため、施工時期の分散化・平準化に努める。 ・建設機械の稼働台数、資材等運搬車両の走行台数が一時的に集中しないよう、適切な工事計画の検討に努める。 ・資材等運搬車両の走行ルート計画にあたり、可能な限り幅員の広い幹線道路等を選定する。 ・アイドリングストップの徹底や空ぶかしの禁止などについて、工事関係者に対する必要な教育・指導を行う。
	水質	・土工部の速やかな転圧・舗装復旧の実施等により、可能な限り裸地状態の短期化・縮小化を図り、濁水流出による影響低減に努める。
自然環境	草地 市街地の小緑地	・可能な限り工期の短縮を検討し、丘珠空港緑地の自然環境への影響が少なくなるよう配慮する。
人と自然との 触れ合い環境	人と自然との触れ合い活動の場	・可能な限り工期の短縮を検討し、丘珠空港緑地の利用規制の短縮に努める。
地球環境	温室効果ガス	・アイドリングストップの徹底や空ぶかしの禁止などについて、工事関係者に対する必要な教育・指導を行う。 ・工事用照明はLEDの採用に努める。
	廃棄物	・建設発生土は、可能な限り有効利用を図り、処分地へ運搬する量の減量化に努める。 ・発生する建設副産物は、可能な限り再資源化に努める。

3. 影響想定地域の概況

3.1. 設定した影響想定地域及び設定の根拠

札幌市環境影響評価条例第4条第1項及び第5条第1項に規定される環境配慮指針及び技術指針に基づき、事業実施想定区域及びその周辺の概況を踏まえ、表3.1-1に示すとおり影響想定地域を設定した。なお、影響想定地域とは、事業の実施により1以上の環境要素が影響を受けると認められる地域のことである。

表 3.1-1 影響想定地域の範囲及び設定根拠

項目		影響想定地域の範囲	設定の根拠	出典
大気質	航空機の運航による影響	航空機騒音に係る環境基準のあてはめ地域	航空機騒音、低周波音、大気汚染物質の影響が及ぶおそれがある範囲を考慮し設定	1
騒音				
振動	その他	事業実施想定区域から最大150m程度の範囲	工事に伴い発生する大気汚染物質、騒音、振動の影響が及ぶおそれがある範囲を考慮し設定	2
低周波音 (超低周波音を含む)				
水質		事業実施想定区域から最大6km程度の範囲	工事濁水等の発生を考慮し、その影響が十分に小さくなると想定される茨戸川までの範囲を設定	—
植物		事業実施想定区域から最大200mの範囲	植物、動物、生態系へ影響が及ぶおそれがある範囲として、一般的な現地調査地域を考慮して設定	2
動物	猛禽類を除く動物	事業実施想定区域から最大200mの範囲		
生態系	猛禽類	事業実施想定区域から最大4kmの範囲	北海道に生息するオオタカ、オジロワシの営巣地間距離を考慮して設定	3
景観		事業実施想定区域から最大3kmの範囲	山並みやランドマークの形態が捉えやすい範囲で、眺望景観や広域景観への影響が及ぶおそれがある範囲を考慮して設定	4
人と自然との触れ合いの活動の場		事業実施想定区域から最大500mの範囲	周辺の主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然構成要素の改変が想定される範囲を考慮して設定	2
廃棄物等		札幌市内全域	工事に伴い発生する廃棄物等の影響が及ぶおそれがある範囲を広く考慮して設定	—
温室効果ガス等			工事に伴い発生する温室効果ガス等の影響が及ぶおそれがある範囲を広く考慮して設定	—

出典：1「航空機騒音に係る環境基準のあてはめ地域の指定」（昭和59年北海道告示第143号）

2「面整備事業環境影響評価技術マニュアル」（平成11年11月、建設省都市局都市計画課）

3「北海道の猛禽類 2020年版」（令和2年、北海道猛禽類研究会）

4「環境影響評価技術ガイド 景観」（平成20年3月、環境省）

3.2. 自然的状況の把握

3.2.1. 地域の生活環境の保全に係る項目

事業実施想定区域及びその周辺における主な自然的状況（地域の生活環境の保全に係る項目）を把握した結果は、表 3.2-1 に示すとおりである。

表 3.2-1 事業実施想定区域及びその周辺における主な自然的状況
（地域の生活環境の保全に係る項目）

項目	事業実施想定区域及びその周辺における概況
(1) 公害全般	
公害苦情	札幌市における公害苦情の平均発生件数は過去10年間で445件であり、騒音に係る苦情が最も多く226件（全体の50.9％）、次いで大気汚染77件（17.4％）、悪臭67件（15.1％）、振動55件（12.4％）の順である。
(2) 大気に係る環境の状況	
気象	事業実施想定区域及びその周辺においては、南西約5kmに札幌管区気象台が、北約9kmに石狩地域気象観測所がある。 過去10年間の気温の日平均値は、札幌管区気象台で10.0℃、石狩地域気象観測所で8.5℃であり、年間最高値は36.3℃、年間最低値は-20.6℃である。 年間合計降水量の平均値は、札幌管区気象台で1,112.3mm、石狩地域気象観測所で1,009.8mmであり、日降水量の最大値は89.5mm/日、時間降水量の最大値は40.0mmである。 風向は、南東方向の風が卓越している。風速の平均値は、札幌管区気象台で3.4m/s、石狩地域気象観測所で2.6m/sであり、最大風速は21.2m/sであり、最大瞬間風速は33.8m/sである。
大気質	事業実施想定区域及びその周辺の大気測定局での令和5年度の測定結果は、篠路一般環境大気測定局の非メタン炭化水素と北19条自動車排出ガス測定局の微小粒子状物質のごく一部の日及び、すべての測定局における光化学オキシダントの値は環境基準を満たしていないが、その他の測定項目については環境基準を満たしている。
騒音	事業実施想定区域及びその周辺の一般地域における環境騒音調査結果は過去5年間で計6か所調査し、令和5年度の夜間の調査を除いて環境基準を満たしている。道路交通騒音調査結果は同5年間で計52か所調査し、6か所を除いて環境基準を満たしている。航空機騒音調査結果は計12か所で調査し、すべての調査地点で環境基準を満たしている。
振動	札幌市による道路交通振動の測定は令和4年度から行われており、事業実施想定区域及びその周辺の道路交通振動測定結果は過去3年間で計4か所調査し、すべての調査地点で要請限度を満たしている。
(3) 水に係る環境の状況	
水象	事業実施想定区域及びその周辺の主な河川の分布は、北側に丘珠2号川、西側に丘珠川、東側に航路川、南側に丘珠5号川が存在している。
水質（河川）	事業実施想定区域及びその周辺の水質測定地点は、環境基準点が3か所、環境基準補助点が3か所で計6か所存在する。令和元年度から令和5年度の5年間の生活環境項目の水質調査結果は茨戸橋でのBODの値と3か所での大腸菌数を除いて環境基準を満たしている。健康項目の水質調査結果は北16条橋の砒素の値を除いて環境基準を満たしている。 また、ダイオキシン類に関する測定結果は環境基準を満たしている。
水質（地下水）	事業実施想定区域及びその周辺の令和5年度の地下水質の調査結果は、一部の井戸の砒素、1,2-ジクロロエチレン、テトラクロロエチレンを除いて環境基準を満たしている。
(4) 土壌及び地盤の状況	
土壌汚染の状況	事業実施想定区域及びその周辺における土壌汚染対策法に基づき札幌市によって指定された要措置区域は1地点、形質変更時要届出区域は8地点が指定されているが、事業実施想定区域及びその周辺においては指定されていない。
土壌の分布状況	事業実施想定区域及びその周辺の土壌は、褐色低地土、灰色低地土、グライ土などの低地土が多く、細粒グライ土壌、褐色低地土壌、灰色低地土壌などが分布している。
地盤沈下の状況	札幌市における水準測量実施状況及び沈下量の結果は、令和元年度から令和5年度の5年間で令和元年度の1地点を除いて、沈下量が1.0cm未満に収まっている。

3.2.2. 地域の自然的状況に係る項目

事業実施想定区域及びその周辺における主な自然的状況（地域の自然的状況に係る項目）を把握した結果は、表 3.2-2 に示すとおりである。

表 3.2-2 事業実施想定区域及びその周辺における主な自然的状況
（地域の自然的状況に係る項目）

項目	事業実施想定区域及びその周辺における概況
(1) 地形及び地質の状況	
地形及び地質	事業実施想定区域及びその周辺の地形は石狩低地に区分されており、大部分は石狩川沿いに成立した三角州性低地となっている。また、周辺では豊平川が「日本の地形レッドデータブック第 1 集新装版」（古今書院、平成 12 年）において保存すべき地形として選定されている。 事業実施想定区域及びその周辺の地質は泥炭土や豊平川氾濫原堆積物、篠路埴土が分布している。また、周辺ではモエレ沼が「第 3 回自然環境保全基礎調査（旧環境庁）」において自然景観資源として選定されている。
(2) 動物種及び地域個体群の状況	
動物	事業実施想定区域及びその周辺には農地や丘珠空港緑地、百合が原公園、サッポロさとらんど、モエレ沼公園などの緑地や湿地が存在しており、市街地を含めて北海道の都市部周辺で一般的にみられる種が生息している。 文献等資料で確認された重要な動物種は哺乳類 7 種、鳥類 29 種、両生類 1 種、昆虫類 48 種、魚類 21 種、底生動物 4 種の計 110 種である。
植物	文献等資料で確認された重要な植物種は合計 31 種である。
生態系	事業実施想定区域及びその周辺にはまとまった緑地や農地一帯、市街地に点在する緑地と類型区分できる自然環境が存在する。
(3) 景観及び人と自然との触れ合いの活動状況	
景観	事業実施想定区域及びその周辺には札幌市景観条例により指定された札幌景観資産が 6 か所、活用促進景観資産が 2 か所存在する。また、自然景観資産は 2 か所存在する。なお、景観法により指定された景観重要建造物は存在しない。 このほか、事業実施想定区域及びその周辺の主要な眺望点としてはモエレ沼公園、百合が原公園が存在する。
人と自然との触れ合いの活動の場	事業実施想定区域及びその周辺には百合が原公園を筆頭に、公園等が計 12 か所存在する。
(4) 空間放射線量	
空間放射線量	事業実施想定区域及びその周辺では札幌市篠路出張所において測定が行われており、令和 6 年度の年平均値は $0.049 \mu\text{Sv/h}$ （マイクロシーベルト毎時）である。

3.3. 社会的状況の把握

3.3.1. 地域の社会的状況に係る項目

事業実施想定区域及びその周辺における主な社会的状況（地域の社会的状況に係る項目）を把握した結果は、表 3.3-1 に示すとおりである。

表 3.3-1 事業実施想定区域及びその周辺における主な社会的状況
（地域の社会的状況に係る項目）

項目	事業実施想定区域及びその周辺における概況
(1) 人口及び産業の状況	
人口及び世帯数	令和 6 年度の札幌市の人口は 1,968,265 人で、事業実施想定区域及びその周辺の北区は 287,979 人、東区は 263,615 人である。札幌市の世帯数は 1,004,350 世帯で、事業実施想定区域及びその周辺の北区は 143,768 世帯、東区は 134,530 世帯である。 なお、令和 2 年度から令和 6 年度の 5 年間で北区、東区ともに人口は横ばいか減少傾向にあるが、世帯数は増加傾向にある。
産業	札幌市における令和 3 年の事業所数は全産業で 72,730 事業所であり、卸売業、小売業が全体の 23.5%で最も多く、次いで宿泊業、飲食サービス業が 12.1%である。 従業者数は全産業で 872,779 人であり、卸売業、小売業が全体の 21.7%で最も多く、次いで医療、福祉が 16.7%である。
(2) 土地利用の状況	
行政区画	事業実施想定区域及びその周辺は、札幌市東区丘珠町、栄町に位置している。
現況土地利用	地目別土地面積は山林が全体の 57.0%で最も大きくなっている。 事業実施想定区域及びその周辺の土地利用計画は市街化調整区域となっている。事業実施想定区域及びその周辺の東側のほとんどは同様に市街化調整区域で主に農地として利用されており、西側及び南側は第一種中高層住居専用地域や第一種住居地域を主とする市街化区域である。
(3) 河川、湖沼、地下水の利用状況	
水域利用の状況	事業実施想定区域及びその周辺は石狩川水系の伏籠川や旧琴似川の上流部に位置しており、周辺には創成川や豊平川などが流れている。また、東側にモエレ沼がある。
利水の状況	事業実施想定区域及びその周辺を流れる豊平川は、水力発電や上水道用水として利用されており、その施設や水源は事業実施想定区域及びその周辺の上流部に位置する。また、事業実施想定区域及びその周辺の地下水は主に建築物用に利用されている。
(4) 交通の状況	
交通施設の分布	事業実施想定区域及びその周辺の主な道路は道道丘珠空港線及び丘珠空港東線、花畔札幌線が整備されている。 主な鉄道路線は JR 札沼線、札幌市交通局東豊線が通っており、令和 5 年度の 1 日の平均乗車人員は JR 札沼線の百合が原駅で 812 人、札幌市交通局東豊線の栄町駅で 8,027 人である。 札幌飛行場（丘珠空港）の令和 5 年度の乗降客数は 438,612 人で着陸回数は 8,993 回である。
(5) 環境保全の配慮が必要な施設の配置	
環境保全の配慮が必要な施設の分布	環境保全の配慮が必要な施設として、事業実施想定区域及びその周辺の教育施設は 39 か所、医療施設は 9 か所、社会福祉施設等は 8 か所存在する。
住宅の配置	事業実施想定区域及びその周辺も含めて、事業実施想定区域及びその周辺は人口集中地区に該当する。
(6) 下水道の整備状況	
下水道の整備状況及び処理人口	下水道の整備状況は札幌市で 99.8%、事業実施想定区域及びその周辺の北区で 99.9%、東区で 99.8%である。

3.3.2. 環境関連法令等に係る項目

事業実施想定区域及びその周辺における主な社会的状況（環境関連法令等に係る項目）を把握した結果は、表 3.3-2 に示すとおりである。

表 3.3-2 事業実施想定区域及びその周辺における主な社会的状況
(環境関連法令等に係る項目)

項目	事業実施想定区域及びその周辺における概況
(1) 公害関連法令等	
環境基準・規制基準	環境基本法に定められた環境基準のうち関連する項目として、大気汚染、騒音、水質汚濁、土壌、ダイオキシン類の項目がある。 また、規制基準のうち関連する項目として、大気汚染防止法等に基づく大気汚染、騒音規制法等に基づく騒音、振動規制法等に基づく振動、悪臭防止法に基づく悪臭、水質汚濁防止法に基づく水質汚濁の項目がある。
(2) 自然関係法令等	
自然関係法令等	札幌市緑の保全と創出に関する条例に基づいて、事業実施想定区域及びその周辺は緑保全創出地域の里地地域に指定されている。その他の自然関係法令等の指定はされていない。
(3) 資源等の保護・保存に関する法令に基づく区域または地域の指定状況	
資源等の保護・保存に関する法令に基づく区域または地域の指定状況	事業実施想定区域及びその周辺には札幌市景観条例により指定された札幌景観資産が 6 か所存在する。 事業実施想定区域及びその周辺で都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律に基づく保存樹、北海道自然環境等保全条例に基づく記念保護樹木及び札幌市緑の保全と創出に関する条例に基づく保存樹木に指定された樹木の所在地は 9 か所存在する。また、北海道自然環境等保全条例に基づく環境緑地保護地区としてペケレット湖が指定されている。
(4) 国土保全関係法令等	
国土保全関係法令等	事業実施想定区域及びその周辺において、砂防法に基づく砂防指定地や地すべり等防止法に基づく地すべり防止区域等に指定された地域は存在しない。
(5) 国、北海道及び札幌市の環境保全に関する施策に係る項目	
国、北海道及び札幌市の環境保全に関する施策	国では、環境基本法に基づき、政府全体の環境の保全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めるものとして環境基本計画などを定めている。 北海道では、北海道環境基本条例に基づき、環境の保全及び創造に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、長期的な目標や施策の基本的事項などを明らかにする北海道環境基本計画などを定めている。 札幌市では、札幌市環境基本条例に基づき、環境保全・創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを目的として札幌市環境基本計画などを定めている。

4. 計画段階配慮事項並びに調査、予測及び評価の手法

配慮書において選定する計画段階配慮事項(以下「環境影響評価項目」という。)について、札幌市環境影響評価条例の規定に基づく札幌市環境影響評価技術指針〔別表4〕に示されている環境影響評価の項目〔その6 飛行場に係る基本項目〕及び〔別表5〕に示されている各環境要素の調査、予測及び評価の手法を参照し、選定事項の特性、事業の特性及び影響想定地域の概況を踏まえて、本事業に係る環境影響評価項目及び調査手法等を選定した。

4.1. 計画段階配慮事項（環境影響評価項目）の選定及びその理由

環境影響評価項目は、事業の特性等を踏まえ、事業の実施に伴い環境に影響を及ぼすおそれのある要因（以下「影響要因」という。）を抽出し、影響想定地域の概況を勘案して選定した。

配慮書において選定した環境影響評価項目は表 4.1-1 に、その選定等の理由は表 4.1-2 に示すとおりである。

表 4.1-1 配慮書における環境影響評価項目の選定

影響要因の区分 環境要素の区分 細区分			工事の実施			土地又は工作物の存在及び供用		
			建設機械の稼働	車両の運行 資材及び機械の運搬に用いる	切土工及び盛土工等による 土地造成及び飛行場施設の設置	飛行場及びその施設の存在	航空機の運航	飛行場の施設の供用
人の健康の保護及び生活環境の保全、並びに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	大気質	窒素酸化物	○	○			○	○
		粉じん等	○	○	○			
		浮遊粒子状物質	○	○			○	○
	騒音	騒音	○	○			●	○
	振動	振動	○	○				○
	低周波音（超低周波音を含む）						○	
	水質（底質及び地下水を含む）	水の汚れ						○
		水の濁り			○			
	地形及び地質	重要な地形及び地質				—		
生物の多様性の確保及び多様な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	重要な植物種及び群落とその生育地			○	○		
	動物	重要な動物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				○		
	人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場				●		
環境への負荷の回避・低減及び地球環境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	廃棄物等	廃棄物及び副産物			○			
	温室効果ガス		○	○			○	○
〔備考〕 網掛けは「札幌市環境影響評価技術指針」における「飛行場に係る基本項目」を示す。なお、「飛行場に係る基本項目」には該当しない項目のうち●○印を付したものは、他空港の環境影響評価書を参考に選定する項目を示す。 「●」：配慮書段階において計画段階配慮事項として選定する項目を示す。 「○」：配慮書段階においては選定しないが、方法書段階において選定する項目を示す。 「—」：本事業の計画及び事業特性、地域特性を考慮して選定しない項目を示す。								

表 4.1-2(1) 配慮書における環境影響評価項目の選定・非選定の理由

環境要素の区分	細区分	環境影響評価項目の選定・非選定の理由
大気質	窒素酸化物	工事中の建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置に伴い発生する排出ガスや粉じん等が事業実施想定区域近傍において影響を及ぼすおそれがあるが、工事計画が未定であるほか影響は工事中に限定されることから、配慮書段階では評価項目として選定しない。 また、供用後の航空機の運航、飛行場の施設の供用に伴い発生する排出ガスが、飛行経路近傍又は事業実施想定区域近傍において影響を及ぼすおそれがあるが、札幌飛行場（丘珠空港）より航空機発着回数が多い他空港の環境影響評価事例では寄与濃度の増加の程度は小さく、その影響が重大な環境影響となることは想定されないことから、配慮書段階では評価項目として選定しない。 なお、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。
	粉じん等	このほか、工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置に伴い発生する粉じん等、並びに工事中の建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、供用後の航空機の運航、飛行場の施設の供用に伴い発生する浮遊粒子状物質については飛行場に係る基本項目とされていないが、他空港の環境影響評価書を参考に、方法書以降の段階に環境影響の程度について検討を行う。
	浮遊粒子状物質	
騒音	騒音	滑走路の延長に伴う飛行経路及び飛行高度の変更さらには運航機材や発着回数等の変更により、供用後の航空機の運航による騒音が飛行経路近傍において重大な環境影響となるおそれがあることから、配慮書段階において評価項目として選定する。 一方、工事中の建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴い発生する騒音が事業実施想定区域近傍において影響を及ぼすおそれがあるが、工事計画が未定であるほか影響は工事中に限定されることから、配慮書段階では評価項目として選定しない。 なお、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。 このほか、供用後の飛行場の施設の供用に伴い発生する騒音については飛行場に係る基本項目とされていないが、他空港の環境影響評価書を参考に、方法書以降の段階に環境影響の程度について検討を行う。
振動	振動	工事中の建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴い発生する振動が事業実施想定区域近傍において影響を及ぼすおそれがあるが、工事計画が未定であるほか影響は工事中に限定されることから、配慮書段階では評価項目として選定しない。なお、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。 このほか、供用後の飛行場の施設の供用に伴い発生する振動については飛行場に係る基本項目とされていないが、他空港の環境影響評価書を参考に、方法書以降の段階に環境影響の程度について検討を行う。

表 4.1-2(2) 配慮書における環境影響評価項目の選定・非選定の理由

環境要素の区分	細区分	環境影響評価項目の選定・非選定の理由
低周波音 (超低周波音を含む)		供用後の航空機の運航に伴い発生する低周波音については飛行場に係る基本項目とされていないが、他空港の環境影響評価書を参考に、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。
水質 (底質及び地下水を含む)	水の汚れ	供用後の飛行場の施設の供用に伴う水の汚れについて事業実施想定区域近傍の河川に影響を及ぼすおそれがあるが、施設からの生活排水は引き続き公共下水道に放流する計画である。 また、雨水排水には、冬季に航空機に散布する防除雪氷剤及び滑走路等に散布する凍結防止剤が混入することが見込まれるが、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ことから、配慮書段階では評価項目として選定しない。 なお、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。
	水の濁り	工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置に伴い発生する濁水が降雨時に流出することにより事業実施想定区域近傍の河川において影響を及ぼすおそれがあるが、工事計画が未定であるほか影響は工事中に限定されることから、配慮書段階では評価項目として選定しない。 なお、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。
地形及び地質	重要な地形及び地質	事業実施想定区域近傍には学術上重要な地形及び地質は確認されなかったことから、飛行場及びその施設の存在が事業実施想定区域近傍の地形及び地質に著しい影響を及ぼすことはないと考えられる。よって、評価項目として選定しない。

表 4.1-2(3) 配慮書における環境影響評価項目の選定・非選定の理由

環境要素の区分	細区分	環境影響評価項目の選定・非選定の理由
植物	重要な植物種 及び群落と その生育地	供用後の飛行場及びその施設の存在により事業実施想定区域近傍に生育する重要な植物種及び群落とその生育地に影響を及ぼすおそれがあるが、事業実施想定区域は現在の空港用地及び既に整備された丘珠空港緑地の一部であり、その影響が重大な環境影響となることは想定されないことから、配慮書段階では評価項目として選定しない。 なお、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。 このほか、工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置に伴い影響を及ぼすおそれがある重要な植物種及び群落とその生育地については飛行場に係る基本項目とされていないが、他空港の環境影響評価書を参考に、方法書以降の段階に環境影響の程度について検討を行う。
動物	重要な動物種 及び注目すべき 生息地	滑走路の延長に伴う飛行経路及び飛行高度の変更さらには発着回数等の変更により、供用後の航空機の運航による鳥衝突（バードストライク）が鳥類への重大な環境影響となるおそれがあることから、配慮書段階において評価項目として選定する。 一方で、供用後の飛行場及びその施設の存在により事業実施想定区域近傍に生息する重要な動物種及び注目すべき生息地に影響を及ぼすおそれがあるが、事業実施想定区域は現在の空港用地及び既に整備された丘珠空港緑地の一部であり、その影響が重大な環境影響となることは想定されないことから、配慮書段階では評価項目として選定しない。 なお、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。 このほか、工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置に伴い影響を及ぼすおそれがある重要な動物種及び注目すべき生息地については飛行場に係る基本項目とされていないが、他空港の環境影響評価書を参考に、方法書以降の段階に環境影響の程度について検討を行う。
生態系	地域を 特徴づける 生態系	供用後の飛行場及びその施設の存在により事業実施想定区域近傍の地域を特徴づける生態系に影響を及ぼすおそれがあるが、事業実施想定区域は現在の空港用地及び既に整備された丘珠空港緑地の一部であり、その影響が重大な環境影響となることは想定されないことから、配慮書段階では評価項目として選定しない。 なお、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。 このほか、工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置に伴い影響を及ぼすおそれがある地域を特徴づける生態系については飛行場に係る基本項目とされていないが、他空港の環境影響評価書を参考に、方法書以降の段階に環境影響の程度について検討を行う。

表 4.1-2(4) 配慮書における環境影響評価項目の選定・非選定の理由

環境要素の区分	細区分	環境影響評価項目の選定・非選定の理由
景観	主要な眺望点 及び景観資源 並びに 主要な眺望景観	供用後の飛行場及びその施設の存在により事業実施想定区域近傍の景観に影響を及ぼすおそれがあるが、本事業は滑走路の延長事業であり主要な眺望景観を遮るような高さのある施設は整備せず、その影響が重大な環境影響となることは想定されないことから、配慮書段階では評価項目として選定しない。 なお、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。
人と自然との 触れ合いの活動 の場	主要な 人と自然との 触れ合いの活動 の場	供用後の飛行場及びその施設の存在による丘珠空港緑地の改変が、人と自然との触れ合いの活動の場において重大な環境影響となるおそれがあることから、配慮書段階において評価項目として選定する。
廃棄物等	廃棄物及び 副産物	工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置に伴い発生する廃棄物及び副産物が影響を及ぼすおそれがあるが、可能な限り再資源化を図ること、また法令等に基づき適切に処理・処分を行う計画であり、重大な環境影響となることは想定されないことから、配慮書段階では評価項目として選定しない。 なお、事業計画が決定する方法書以降の段階に、環境影響の程度について検討を行う。
温室効果ガス		工事中の建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、供用後の航空機の運航、飛行場の施設の供用に伴い発生する温室効果ガスについて、飛行場に係る基本項目とされていないが、他空港の環境影響評価書を参考に、方法書以降の段階に環境影響の程度について検討を行う。

4.2. 調査、予測及び評価の手法

選定した計画段階配慮事項について、選定事項の特性、事業の特性及び影響想定地域の概況を踏まえて、調査、予測及び評価の手法を選定した。

4.2.1. 騒音（航空機）

本事業の実施に伴う騒音（航空機）に係る調査、予測及び評価の手法は表 4.2-1～表 4.2-3 に、選定理由は表 4.2-4 に示すとおりである。

表 4.2-1 環境影響評価項目に係る調査手法（騒音（航空機））

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 騒音の状況 ア. 航空機騒音の状況	既存資料を収集・整理・解析する方法とする。（「札幌市航空機騒音調査」）	調査地点は、札幌市航空機騒音測定地点（12 地点）とする。	調査期間は、令和 2 年度～令和 6 年度の 5 年間とする。
(2) 自然的・社会的状況 ア. 規制等の状況 （ア）航空機騒音に係る環境基準の類型指定等の状況	既存資料を収集・整理・解析する方法とする。（北海道告示）	-	-
イ. その他の状況 （ア）周辺の土地利用の状況	既存資料を収集・整理・解析する方法とする。（札幌市都市計画図等）	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	調査時期は最新の資料により把握できる時期とする。

表 4.2-2 環境影響評価項目に係る予測手法（騒音（航空機））

予測内容	予測方法	予測地域・予測地点	予測期間及び時期
航空機騒音の増加域	航空機騒音の増加域を定性的に把握する方法とする。	予測地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	予測期間は、事業実施後の施設の供用が定常に達した時期とする。

表 4.2-3 環境影響評価項目に係る評価手法（騒音（航空機））

評価方法
航空機騒音による環境影響について、現況と予測結果の対比を行い、環境影響の程度を整理・比較する手法とする。

表 4.2-4 調査、予測及び評価の手法の選定理由（騒音（航空機））

項目	選定理由
調査手法	事業実施想定区域及びその周辺の保全対象の状況を把握できる手法であるため。
予測手法	事業実施想定区域及びその周辺の保全対象への影響の程度を把握できる手法であるため。
評価手法	事業計画案を適切に評価できる手法であるため。

4.2.2. 動物（鳥類）

本事業の実施に伴う動物（鳥類）に係る調査、予測及び評価の手法は表 4.2-5～表 4.2-7 に、選定理由は表 4.2-8 に示すとおりである。

表 4.2-5 環境影響評価項目に係る調査手法（動物（鳥類））

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 動物（鳥類）の状況 ア. バードストライクの発生状況	国土交通省が管理するバードストライク発生記録を整理する方法とする。	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	調査期間は、令和2年～令和6年の5年間とする。
イ. 動物（鳥類）の生息状況	既存資料（札幌市統計データ等）を収集・整理・解析する方法とする。	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	調査期間は、令和2年～令和6年の5年間とする。

表 4.2-6 環境影響評価項目に係る予測手法（動物（鳥類））

予測内容	予測方法	予測地域・予測地点	予測期間及び時期
バードストライク発生回数の変化の程度	調査結果及び事業計画案の重ね合わせによる、バードストライクの発生の程度を推定する方法とする。	予測地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	予測期間は、事業実施後の施設の供用が定常に達した時期とする。

表 4.2-7 環境影響評価項目に係る評価手法（動物（鳥類））

評価方法
バードストライクによる環境影響について、現況と予測結果の対比を行い、環境影響の程度を整理・比較する手法とする。

表 4.2-8 調査、予測及び評価の手法の選定理由（動物（鳥類））

項目	選定理由
調査手法	事業実施想定区域及びその周辺のバードストライクの発生状況等を適切に把握できる手法であるため。
予測手法	事業実施想定区域及びその周辺の保全対象への影響の程度を把握できる手法であるため。
評価手法	事業計画案を適切に評価できる手法であるため。

4.2.3. 人と自然との触れ合いの活動の場

本事業の実施に伴う人と自然との触れ合いの活動の場に係る調査、予測及び評価の手法は表 4.2-9～表 4.2-11 に、選定理由は表 4.2-12 に示すとおりである。

表 4.2-9 環境影響評価項目に係る調査手法（人と自然との触れ合いの活動の場）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 人と自然との触れ合いの活動の場の状況 ア. 人と自然との触れ合いの活動の場の状況	既存資料を収集・整理・解析する方法とする。（「公園緑地の統計等」）	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	調査時期は最新の資料により把握できる時期とする。

表 4.2-10 環境影響評価項目に係る予測手法（人と自然との触れ合いの活動の場）

予測内容	予測方法	予測地域・予測地点	予測期間及び時期
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度及び内容	主要な人と自然との触れ合い活動の場と事業計画案との重ね合わせにより改変の程度を定性的に把握する方法とする。	予測地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	予測期間は、事業実施後の施設の供用が定常に達した時期とする。

表 4.2-11 環境影響評価項目に係る評価手法（人と自然との触れ合いの活動の場）

評価方法
人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響について、現況と予測結果の対比を行い、環境影響の程度を整理・比較する手法とする。

表 4.2-12 調査、予測及び評価の手法の選定理由（人と自然との触れ合いの活動の場）

項目	選定理由
調査手法	事業実施想定区域及びその周辺の主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度及び内容を適切に把握できる手法であるため。
予測手法	事業実施想定区域及びその周辺の保全対象への影響の程度を把握できる手法であるため。
評価手法	事業計画案を適切に評価できる手法であるため。

5. 計画段階配慮事項ごとの調査、予測及び評価の結果

5.1. 騒音（航空機）

5.1.1. 調査

(1) 調査手法

騒音（航空機）に係る調査手法は表 5.1-1 に示すとおりである。

表 5.1-1 環境影響評価項目に係る調査手法（騒音（航空機））【再掲】

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 騒音の状況 ア. 航空機騒音の状況	既存資料を収集・整理・解析する方法とする。（「札幌市航空機騒音調査」）	調査地点は、札幌市航空機騒音測定地点（12 地点）とする。	調査期間は、令和 2 年度～令和 6 年度の 5 年間とする。
(2) 自然的・社会的状況 ア. 規制等の状況 （ア）航空機騒音に係る環境基準の類型指定等の状況	既存資料を収集・整理・解析する方法とする。（北海道告示）	-	-
イ. その他の状況 （ア）周辺の土地利用の状況	既存資料を収集・整理・解析する方法とする。（札幌市都市計画図等）	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	調査時期は最新の資料により把握できる時期とする。

(2) 調査結果

1) 騒音（航空機）の状況

7. 航空機騒音の状況

札幌市が実施する航空機騒音調査の結果は、表 5.1-2 及び図 5.1-1 に示すとおりである。

全ての地点において、環境基本法（平成 5 年法律第 91 号）第 16 条第 1 項の規定に基づく航空機騒音に係る環境基準を下回っている。

表 5.1-2 札幌市航空機騒音調査結果（令和 2 年度～令和 6 年度）【再掲】

単位：dB

地点 番号	調査場所	地域 類型	環境 基準	測定結果 時間帯補正等価騒音レベル (L_{den})						
				R2	R3	R4	R5 夏	R5 冬	R6 夏	R6 冬
1	東区丘珠町丘珠空港内 (空港ビル屋上)	—	—	78	78	82	81	80	82	80
2	北区篠路 1 条 2 丁目 6-20 (太平小学校)	I	57 以下	47	47	50	50	44	50	44
3	東区北 37 条東 20 丁目 3-1 (栄南小学校)			45	48	48	50	41	50	44
4	東区北 37 条東 30 丁目 3 (丘珠公園)			50	51	52	53	49	55	50
5	東区伏古 13 条 5 丁目 7 (伏古せきれい公園)			50	51	51	52	49	54	50
6	北区拓北 5 条 5 丁目 1 (拓北公園)			36	41	40	40	38	40	43
7	東区苗穂 10 条 2 丁目 (東苗穂北公園)			—	—	—	—	—	46	44
8	北区屯田 9 条 2 丁目 5 (屯田ひがし公園)			—	—	—	—	—	48	45
9	北区百合が原公園 210 (百合が原公園)	II	62 以下	53	54	55	56	53	57	55
10	東区モエレ沼公園 1-1 (モエレ沼公園)			40	43	43	44	40	41	45
11	東区丘珠町 726 (丘珠ひばり公園)			36	42	37	48	43	43	45
12	北区篠路町上篠路 109-155 (上篠路ひよっこ公園)			—	48	46	49	48	49	50

注) 1. 環境基準値及び測定値は時間帯補正等価騒音レベル (L_{den})

2. —は調査未実施年度。

3. 調査期間は以下のとおり。

- ・ R2 : 令和2年8月11日～8月17日
- ・ R3 : 令和3年8月25日～8月31日
- ・ R4 : 令和4年9月17日～9月23日
- ・ R5夏期: 令和5年10月25日～10月31日
- ・ R5冬期: 令和6年1月31日～2月7日
- ・ R6夏季: 令和6年9月13日～9月19日
- ・ R6冬季: 令和7年1月21日～1月27日

出典：「航空機騒音調査」（札幌市HP、閲覧：令和7年8月）



この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。

2) 自然的・社会的状況

7. 航空機騒音に係る環境基準の類型指定等の状況

環境基本法（平成 5 年法律第 91 号）第 16 条第 1 項の規定に基づく航空機騒音に係る環境基準は、表 5.1-3 に示すとおりである。また、航空機騒音に係る環境基準のあてはめ地域の指定状況は、表 5.1-4 に示すとおりである。ここで、表 5.1-4 に記載した「別図に示す区域」は、図 5.1-2 に示すとおりである。

表 5.1-3 航空機騒音に係る環境基準（時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）【再掲】

地域の類型	基準値
I	57dB 以下
II	62dB 以下

注) I をあてはめる地域は専ら住居の用に供される地域とし、II をあてはめる地域は I 以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域とする。

出典：「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月、環境庁告示第 154 号）

表 5.1-4 航空機騒音に係る環境基準のあてはめ地域の指定【再掲】

地域の類型	当てはめる地域
I	別図に示す区域のうち、都市計画法第 8 条第 1 項第 1 号に掲げる第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域及び第二種中高層住居専用地域とする。
II	別図に示す地域のうち、I を当てはめる地域以外の地域とする。ただし、都市計画法第 8 条第 1 項第 1 号に掲げる工業専用地域を除くほか、飛行場敷地、空港敷地又は住居の実態がない地域であって別図に示す地域についても同様とする。

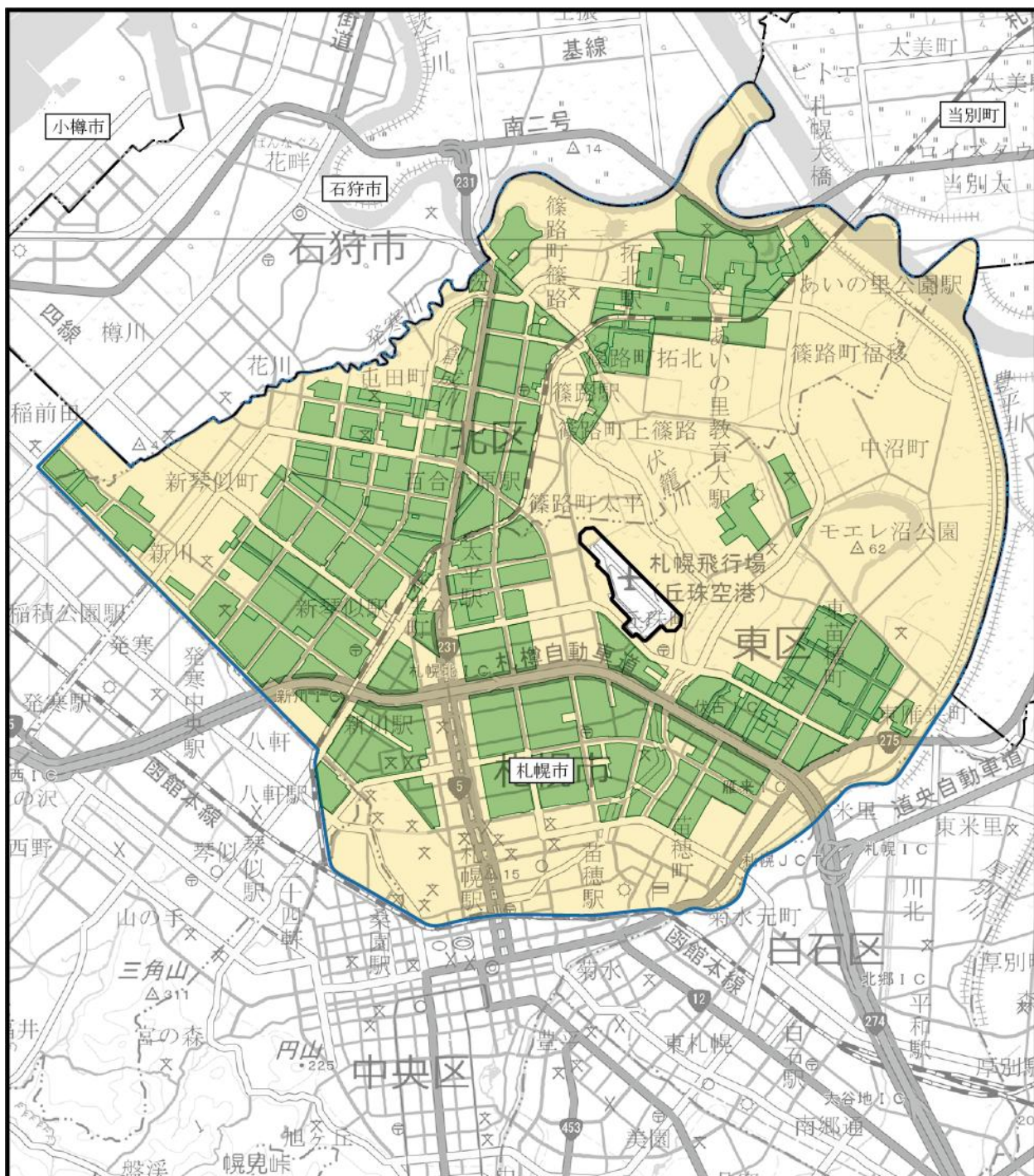
注) 別図に示す区域は、図 5.1-2 に示すとおりである。

出典：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、北海道告示第 1008 号）

4. 周辺の土地利用の状況

事業実施想定区域及びその周辺の用途地域の指定状況は図 5.1-3(1)に、人口集中地区（令和 2 年国勢調査 DID 区域）は図 5.1-3(2)に示すとおりである。

事業実施想定区域周辺は、札幌飛行場（丘珠空港）の北側及び東側の一部を除くとほとんどの地区が人口集中地区に該当する。



凡 例

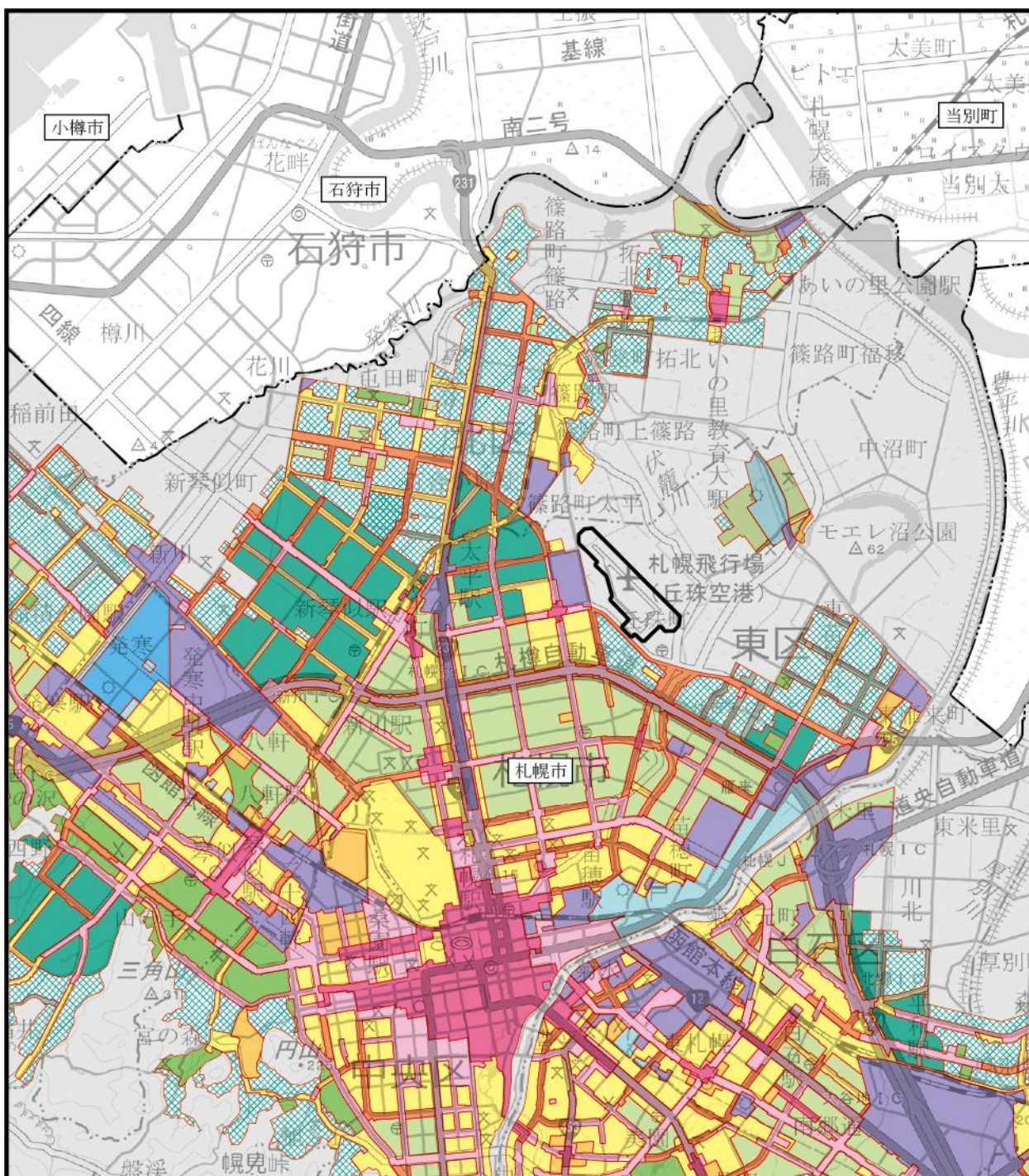
- : 事業実施想定区域
- : 市町界

- : 航空機騒音に係る環境基準のあてはめ地域（騒音（航空機の運航による影響）、低周波音）
- : 類型指定Ⅰ（環境基準において航空機騒音を 57dB 以下とすることが定められている地域）
- : 類型指定Ⅱ（環境基準において航空機騒音を 62dB 以下とすることが定められている地域）



図 5.1-2 航空機騒音に係る環境基準類型指定区域
【再掲】

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。



凡 例

: 事業実施想定区域
 : 市町界

: 第一種低層住居専用地域
 (敷地面積の最低限度 165m²)
 : 第二種低層住居専用地域
 : 第一種中高層住居専用地域
 : 第二種中高層住居専用地域
 : 第一種住居地域
 : 第二種住居地域
 : 準住居地域

: 商業地域
 : 近隣商業地域
 : 準工業地域
 : 工業地域
 : 工業専用地域
 : 市街化調整区域

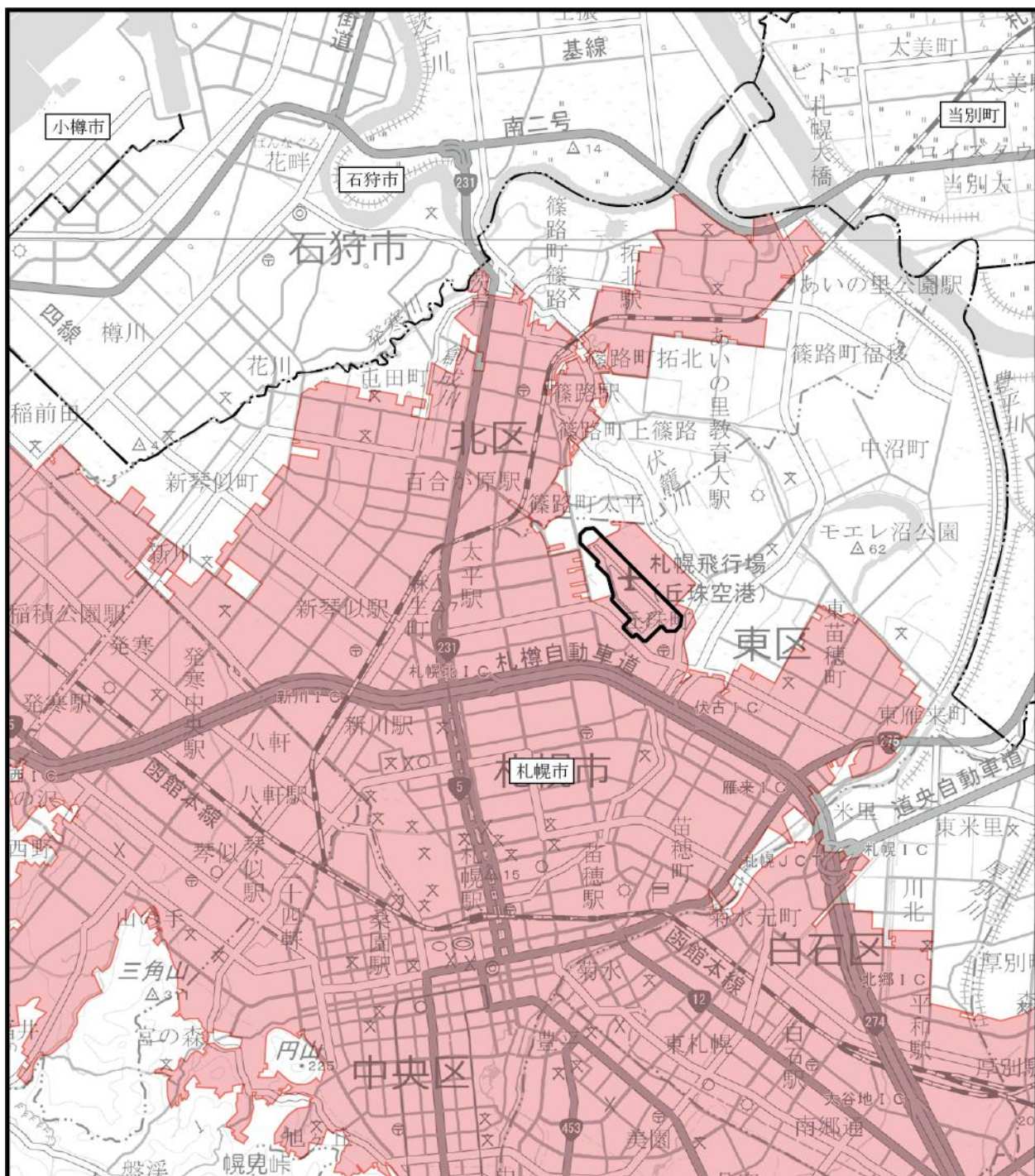


1:100,000

0 2.5 5km

出典:「札幌市地図情報サービス」(札幌市 HP、閲覧: 令和 7 年 8 月)

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。



凡 例

- : 事業実施想定区域
- : 市町界
- : 人口集中地区

図 5.1-3(2) 人口集中地区の状況
【再掲】

出典：「統計地理情報システム」
(政府統計の総合窓口 (e-Stat)、閲覧：令和 7 年 8 月)



1:100,000

0 2.5 5km

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。

5.1.2. 予測

(1) 予測手法

騒音（航空機）に係る予測手法は表 5.1-5 に示すとおりである。

表 5.1-5 環境影響評価項目に係る予測手法（騒音（航空機））【再掲】

予測内容	予測方法	予測地域・予測地点	予測期間及び時期
航空機騒音の増加域	航空機騒音の増加域を定性的に把握する方法とする。	予測地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	予測期間は、事業実施後の施設の供用が定常に達した時期とする。

(2) 予測条件

予測条件は、表 5.1-6 に示すとおりとした。

表 5.1-6 予測条件（騒音（航空機））

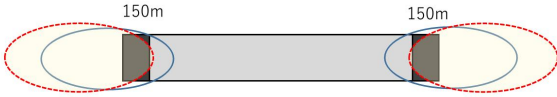
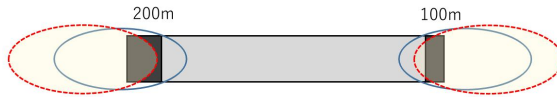
予測条件項目	内容
事業の複数案	案 1：滑走路を北西側 150m、南東側 150m延長する。 案 2：滑走路を北西側 200m、南東側 100m延長する。
航空機の離着陸勾配	航空機の離陸時の上昇角度及び着陸時の進入角度は、機材ごとに現状と同じと想定した。
航空機の飛行経路及び飛行高度	事業実施後の航空機の空港周辺の飛行経路及び飛行高度は、延長する滑走路長と同じ距離だけスライドすることを想定した。
滑走路運用方向割合	滑走路運用方向の割合は、いずれのケースとも同じと想定した。
航空機の発着回数	冬季運航制限の緩和により事業実施後の発着回数が増加することを想定した。

(3) 予測結果

予測結果は、表 5.1-7 に示すとおりである。

なお、案 1（北西側 150m、南東側 150m）と案 2（北西側 200m、南東側 100m）の滑走路位置の差は 50m であるため、配慮書段階での予測結果ではほとんど差は生じない結果となった。

表 5.1-7 計画段階配慮事項に関する予測結果（騒音（航空機））

案 1（北西側 150m、南東側 150m）	案 2（北西側 200m、南東側 100m）
＜飛行騒音の増加域のイメージ＞ 	＜飛行騒音の増加域のイメージ＞ 
・ 冬季運航制限の緩和による発着回数の増加により、現況より騒音影響が増加する。 ・ 滑走路は北西側及び南東側にそれぞれ 150m 延長されるため、騒音影響範囲が北西側、南東側に移動する。	・ 冬季運航制限の緩和による発着回数の増加により、現況より騒音影響が増加する。 ・ 滑走路は北西側に 200m、南東側に 100m 延長されるため、騒音影響範囲が北西側、南東側に移動する。

- 【凡例】
-  現在の滑走路
 -  滑走路の延長部
 -  現在の騒音影響のイメージ
 -  延長後の騒音影響のイメージ

5.1.3. 評価

(1) 評価手法

航空機騒音による環境影響について、現況と予測結果の対比を行い、環境影響の程度を整理・比較する手法とした。

(2) 評価結果

予測結果より、航空機騒音の影響は、いずれの案も現況より増加し、滑走路延長により北西側と南東側のそれぞれにその範囲が移動するが、案1と案2では増加域はやや異なるものの、両案の影響範囲は重複する範囲が多く、ほとんどその差は生じないと考える。

今後の事業計画検討や環境影響評価手続きにおいて、下記事項に留意することにより、重大な影響を回避・低減できるものとする。

- ・ 今後、発着回数等の検討を行う際には、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。
- ・ 方法書以降の環境影響評価手続きにおいて、事業実施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環境保全のための措置を検討する。

5.2. 動物（鳥類）

5.2.1. 調査

(1) 調査手法

動物（鳥類）に係る調査手法は表 5.2-1 に示すとおりである。

表 5.2-1 環境影響評価項目に係る調査手法（動物（鳥類））【再掲】

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 動物（鳥類）の状況 ア. バードストライクの発生状況	国土交通省が管理するバードストライク発生記録を整理する方法とする。	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	調査期間は、令和2年～令和6年の5年間とする。
イ. 動物（鳥類）の生息状況	既存資料（札幌市統計データ等）を収集・整理・解析する方法とする。	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	調査期間は、令和2年～令和6年の5年間とする。

(2) 調査結果

1) 動物（鳥類）の状況

ア. バードストライクの発生状況

国土交通省航空局に寄せられた鳥衝突報告によると、令和2年～令和6年の5年間の札幌飛行場（丘珠空港）におけるバードストライクの発生件数は計 26 件であった。各年におけるバードストライクの発生状況は、表 5.2-2 及び図 5.2-1 に示すとおりである。

鳥類種別のバードストライク発生件数は、図 5.2-2 に示すとおりである。カモメが 18%（各 6 件）と最も多く、次いでスズメ 15%（4 件）、トビが 8%（2 件）となっている。

飛行区分別のバードストライク発生件数は、表 5.2-3、図 5.2-3 及び図 5.2-4 に示すとおりである。離陸滑走時におけるバードストライクが 9 件と最も多く、飛行区分全体のうち 35%を占める。滑走路運用別にみると、南風運用（RWY14）と北風運用（RWY32）では、バードストライクは南風運用の方が発生頻度は多いものの、運用方向による大きな差異はみられない。

高度別のバードストライク発生件数は、図 5.2-5 に示すとおりである。高度 0ft におけるバードストライクが 17 件と最も多い。

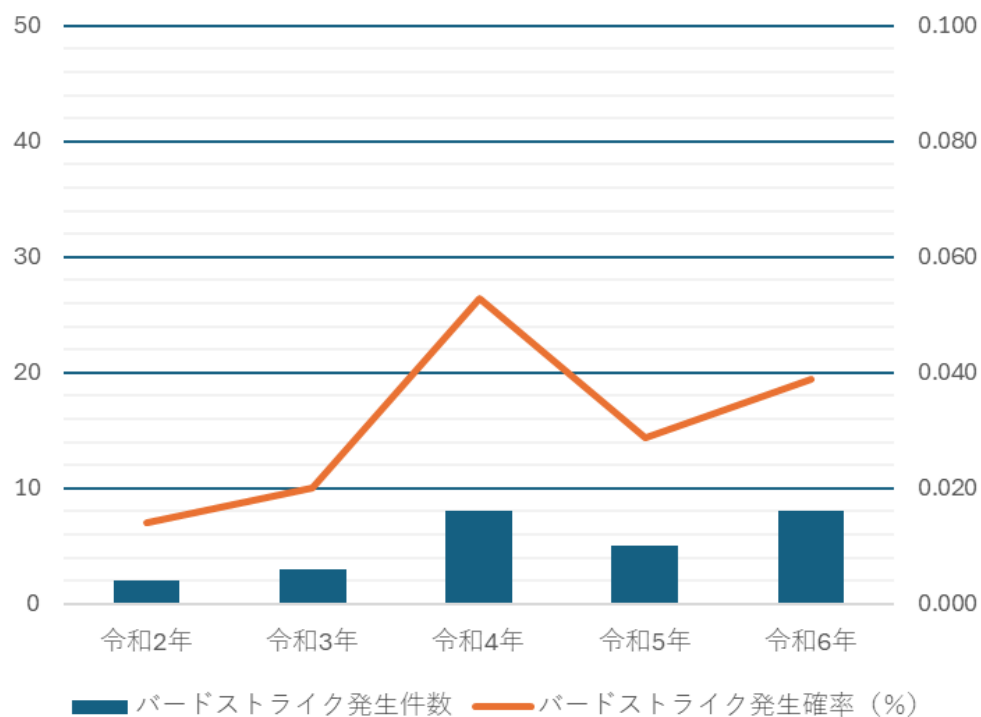
種ごとの月別及び時間帯別のバードストライク発生件数は、図 5.2-6 及び図 5.2-7 に示すとおりである。月別では 12～2 月、9 月を除く全月においてバードストライクが発生している。冬季は昆虫などの餌が少なく、着陸帯等での鳥類の出現が減少することがバードストライク発生件数の減少の要因であると推測される。時間帯別では、午前（6:00～12:00）、午後（12:00～18:00）、夜間（18:00～6:00）において同程度発生しており、時間帯による発生件数の顕著な差は見られなかった。

表 5.2-2 バードストライクの発生状況（令和2年～令和6年）

年	札幌飛行場（丘珠空港） における バードストライク発生件数	バードストライク発生確率 （％）
令和2年	2	0.014
令和3年	3	0.020
令和4年	8	0.053
令和5年	5	0.029
令和6年	8	0.039

注）バードストライク発生確率は、バードストライク発生件数を離着率回数で割った割合を示す。

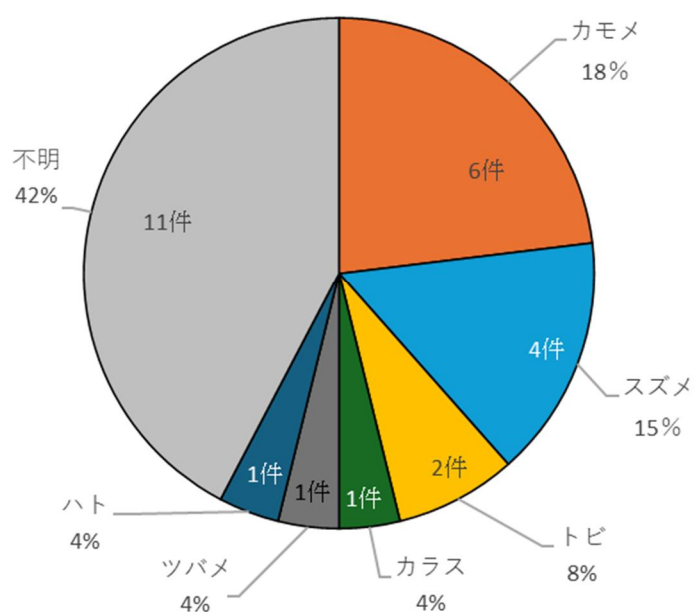
出典：国土交通省資料より作成



出典：国土交通省資料より作成

図 5.2-1 バードストライクの発生状況（令和2年～令和6年）

衝突件数【鳥類種別】



出典：国土交通省資料より作成

図 5.2-2 バードストライクの発生状況（令和2年～令和6年）【鳥類種別】

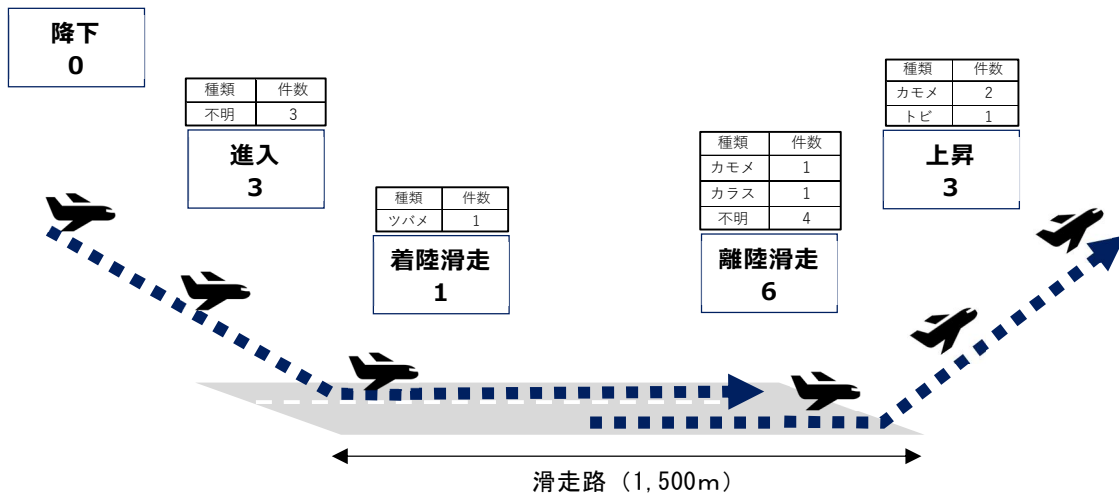
表 5.2-3 バードストライクの発生件数（令和2年～令和6年）

【飛行区分別・滑走路運用別】

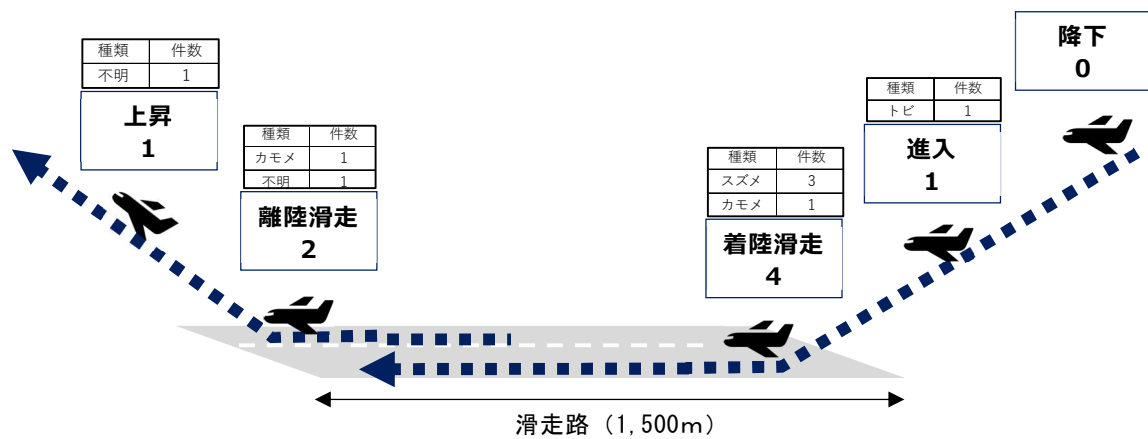
飛行区分	南風運用 (RWY14)	北風運用 (RWY32)	不明	計	
降下	0	0	0	0	0%
上昇	3	1	1	5	19%
進入	3	1	0	4	15%
着陸滑走	1	4	1	6	23%
離陸滑走	6	2	1	9	35%
タキシング	0	0	1	1	4%
駐機	0	0	1	1	4%
不明	0	0	0	0	0%
計	13	8	5	26	100%
	50%	31%	19%	100%	—

出典：国土交通省資料より作成

<南風運用（RWY14）>



<北風運用（RWY32）>



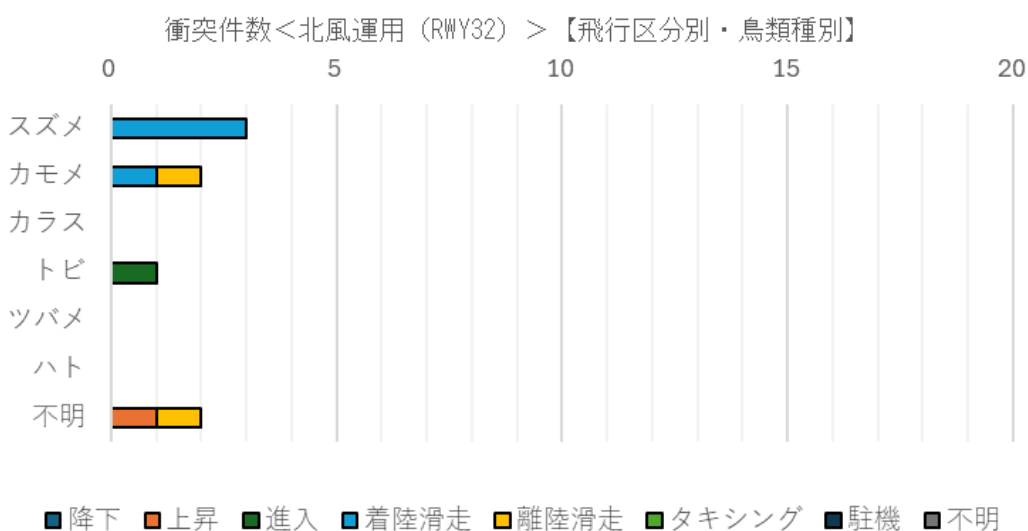
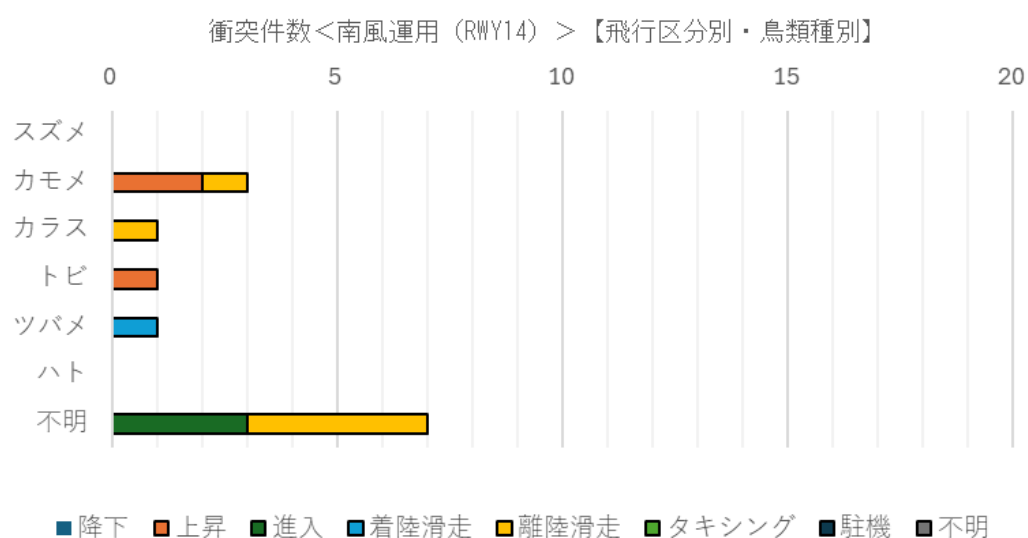
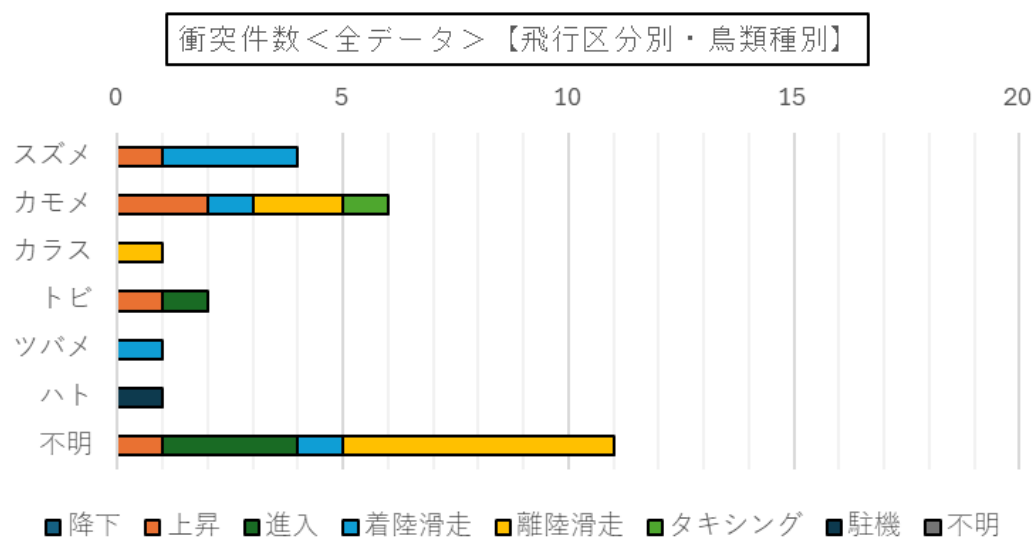
<その他>

種類	件数	種類	件数	種類	件数	種類	件数	種類	件数
ハト	1	カモメ	1	スズメ	1	不明	1	不明	1
駐機 ^{注)}		タキシング ^{注)}		上昇 ^{注)}		着陸滑走 ^{注)}		離陸滑走 ^{注)}	
1		1		1		1		1	

注) 運用方向不明

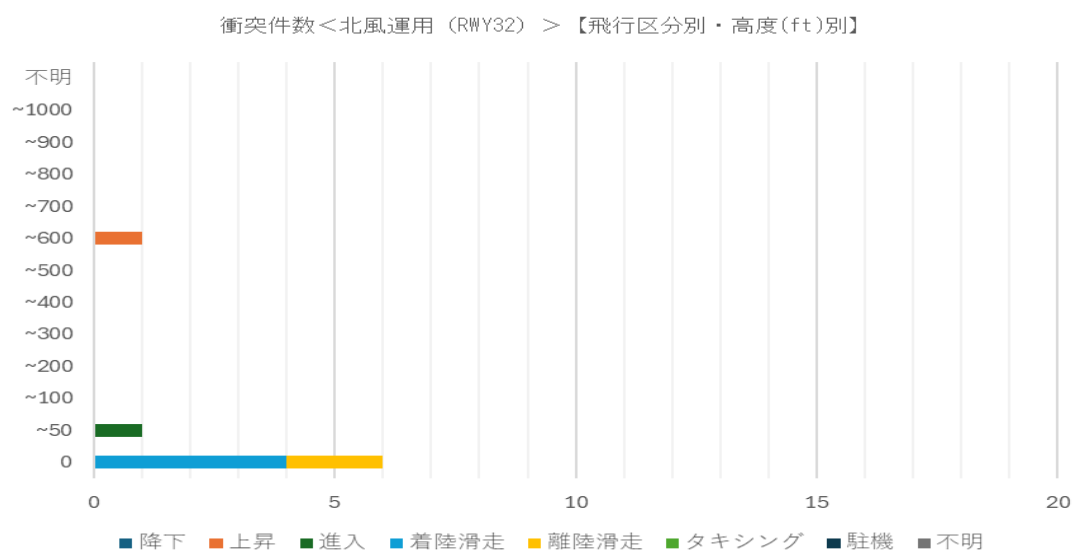
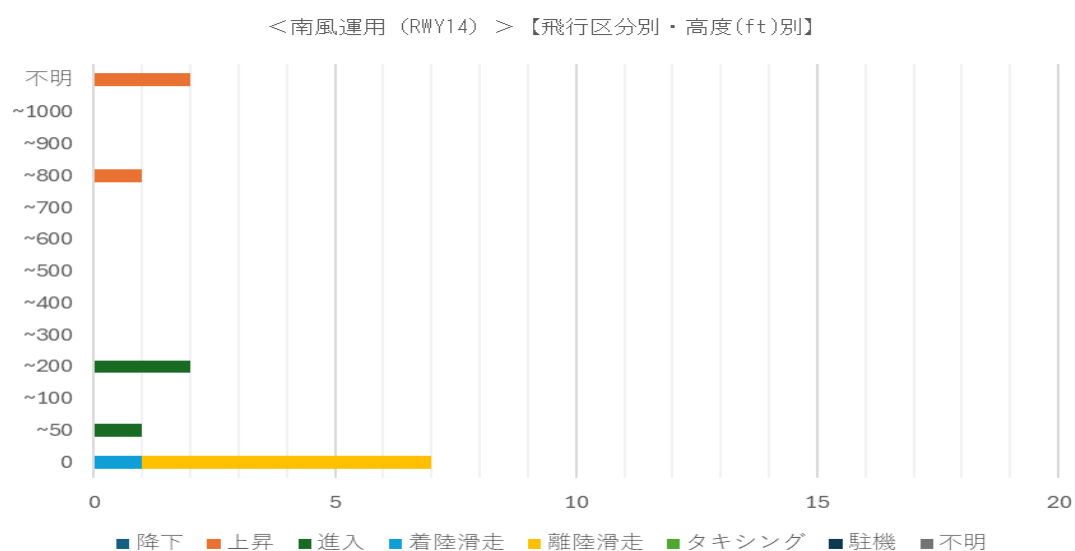
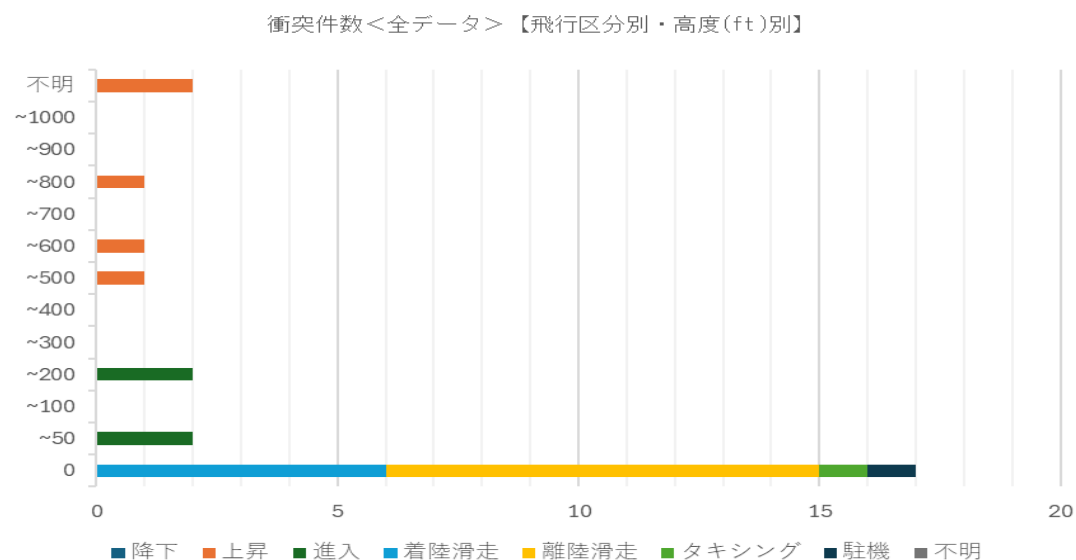
出典：国土交通省資料より作成

図 5.2-3 バードストライクの発生状況（令和2年～令和6年）【飛行区分別】



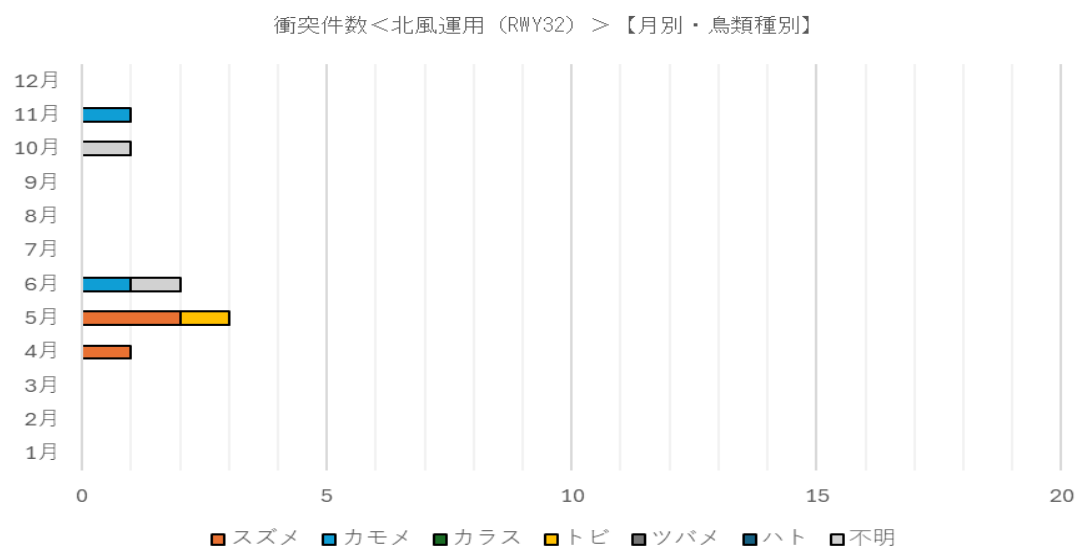
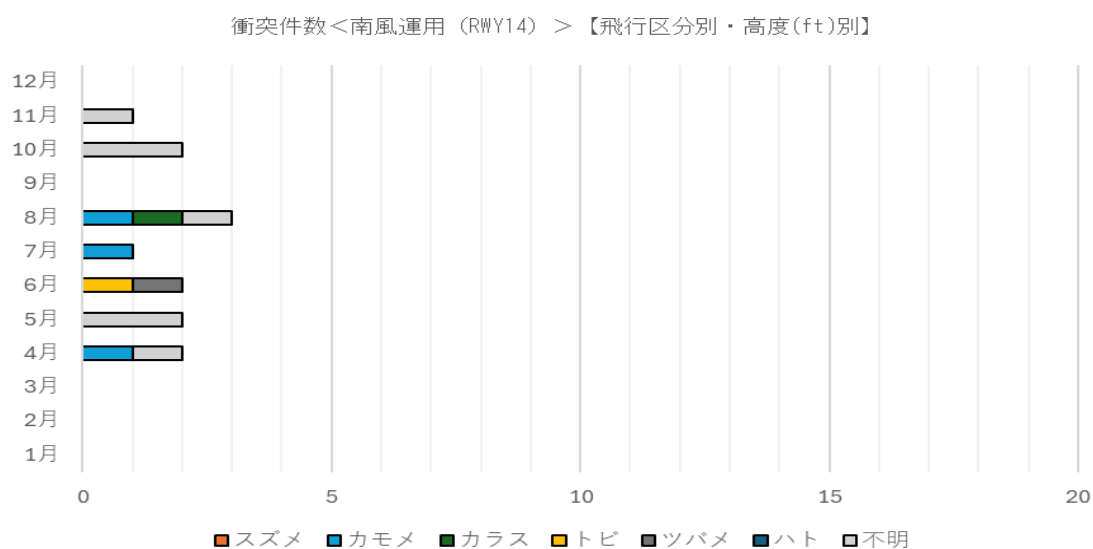
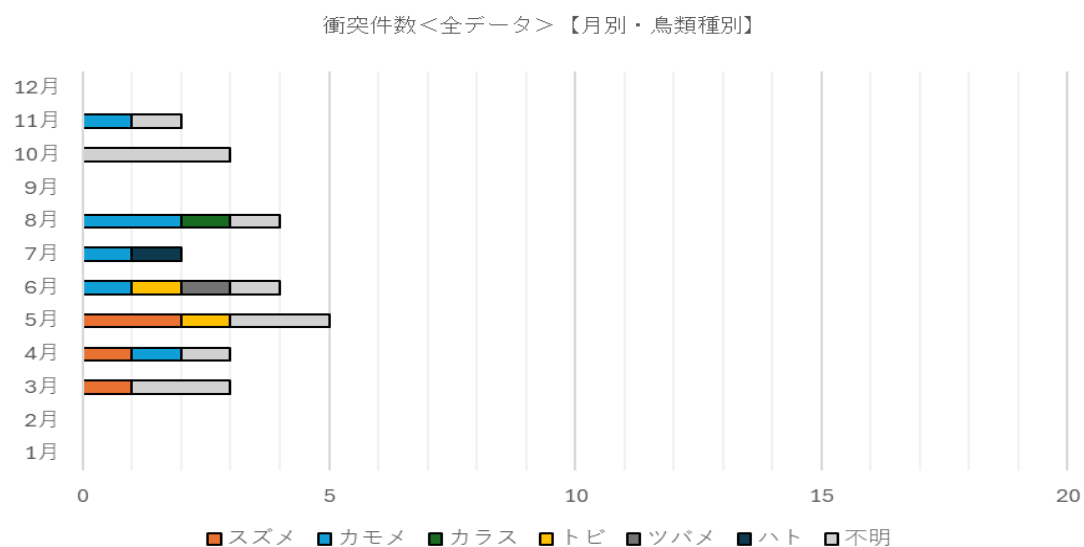
出典：国土交通省資料より作成

図 5.2-4 バードストライクの発生状況（令和 2 年～令和 6 年）【飛行区分別・鳥類種別】



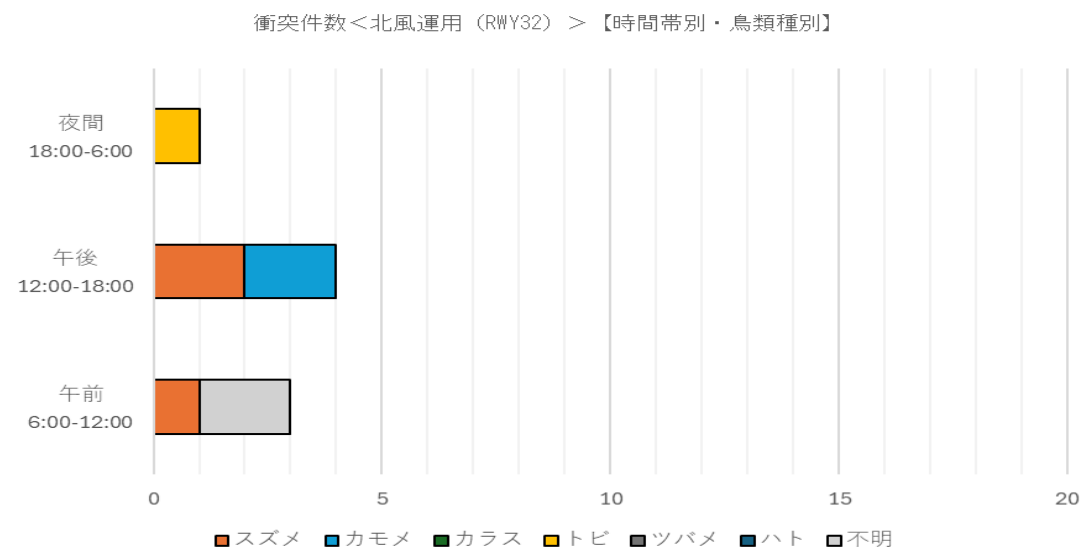
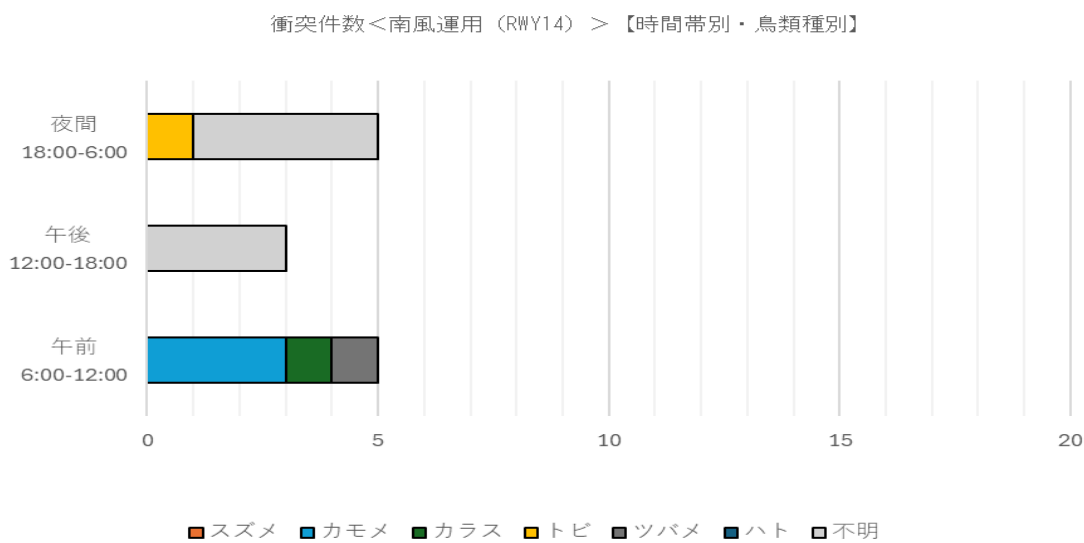
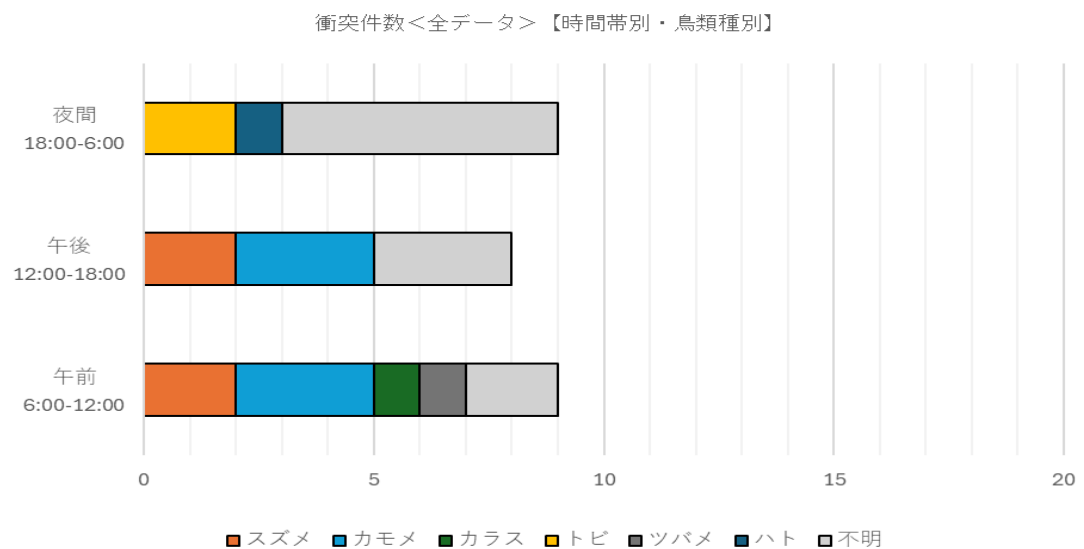
出典：国土交通省資料より作成

図 5.2-5 バードストライクの発生状況（令和2年～令和6年）【飛行区分別・高度（ft）別】



出典：国土交通省資料より作成

図 5.2-6 バードストライクの発生状況（令和2年～令和6年）【月別・鳥類種別】



出典：国土交通省資料より作成

図 5.2-7 バードストライクの発生状況（令和2年～令和6年）【時間帯別・鳥類種別】

イ. 動物（鳥類）の生息状況

事業実施想定区域及びその周辺における動物（鳥類）の調査資料は、表 5.2-4 に示すとおりである。また、調査資料に基づく動物（鳥類）の確認状況は、表 5.2-5 及び図 5.2-8 に示すとおりである。

事業実施想定区域周辺では、札幌飛行場（丘珠空港）の東側から北西側にかけて農地、北西側及び南東側に丘珠空港緑地、北西側に百合が原公園、東側にサッポロさとらんどやモエレ沼公園などの緑地や湿地が存在しており、西側及び南側には市街地が広がっている。そのような周辺環境において、調査資料では樹林性の種や水鳥などが確認されており、バードストライクに遭遇している種とは異なる種が多く生息していると考えられる。

表 5.2-4 調査資料一覧（動物（鳥類））

No.	調査資料名
1	「さっぽろ生き物さがし過去の結果」（札幌市 HP、令和 7 年 8 月閲覧）

表 5.2-5(1) 調査資料に基づく動物（鳥類）の確認状況（令和 2 年～令和 6 年）

確認された種		確認時期	確認場所
科	種		
カモ科	マガモ	令和 2 年	百合が原公園付近
			モエレ沼公園付近
		令和 6 年	百合が原公園付近
	カルガモ	令和 2 年	モエレ沼公園付近
	コガモ	令和 2 年	モエレ沼公園付近
ハト科	キジバト	令和 6 年	百合が原公園付近
サギ科	アオサギ	令和 6 年	百合が原公園付近
カッコウ科	カッコウ	令和 4 年	百合が原公園付近
			モエレ沼公園付近
			丘珠空港緑地（南東地区）付近
		令和 6 年	百合が原公園付近
			モエレ沼公園付近
シギ科	オオジシギ	令和 6 年	サッポロさとらんど付近
タカ科	トビ	令和 6 年	サッポロさとらんど付近
キツツキ科	オオアカゲラ	令和 6 年	市街地（東苗穂 7 条）付近
	アカゲラ	令和 3 年	百合が原公園付近
			モエレ沼公園付近
		令和 6 年	百合が原公園付近
カラス科	ハシブトガラス	令和 5 年	百合が原公園付近
			モエレ沼公園付近
		令和 6 年	百合が原公園付近

注）さっぽろ生き物さがしの過去の結果 1km 四方のメッシュデータとして整理されているため、確認場所はメッシュ内にある緑地等とした。

出典：「さっぽろ生き物さがし過去の結果」（札幌市 HP、令和 7 年 8 月閲覧）

表 5.2-5(2) 調査資料に基づく動物（鳥類）の確認状況（令和 2 年～令和 6 年）

確認された種		確認時期	確認場所
科	種		
シジュウカラ科	ヤマガラ	令和 5 年	百合が原公園付近
			モエレ沼公園付近
		令和 6 年	百合が原公園付近
	ヒガラ	令和 5 年	百合が原公園付近
			モエレ沼公園付近
			市街地（東苗穂 6 条）付近
		令和 6 年	百合が原公園付近
			サッポロさとらんど付近
	シジュウカラ	令和 5 年	百合が原公園
			丘珠空港緑地（北西地区）付近
			サッポロさとらんど付近
			モエレ沼公園付近
			市街地（東苗穂 6 条）付近
		令和 6 年	百合が原公園付近
			サッポロさとらんど付近
			モエレ沼公園付近
ヒバリ科	ヒバリ	令和元年	百合が原公園付近
			丘珠空港緑地（南東地区）付近
			丘珠空港緑地（北西地区）付近
			モエレ沼公園付近
		令和 4 年	百合が原公園付近
ウグイス科	ウグイス	令和 6 年	モエレ沼公園付近
			百合が原公園付近
メジロ科	メジロ	令和 5 年	モエレ沼公園付近
ゴジュウカラ科	ゴジュウカラ	令和 5 年	百合が原公園付近
			市街地（東苗穂 6 条）付近
ヒタキ科	ノビタキ	令和 6 年	サッポロさとらんど付近
セキレイ科	ハクセキレイ	令和 6 年	百合が原公園付近
ホオジロ科	ホオアカ	令和 6 年	サッポロさとらんど付近
	アオジ	令和 6 年	百合が原公園付近

注）さっぽろ生き物さがしの過去の結果 1km 四方のメッシュデータとして整理されているため、確認場所はメッシュ内にある緑地等とした。

出典：「さっぽろ生き物さがし過去の結果」（札幌市 HP、令和 7 年 8 月閲覧）



凡 例

: 事業実施想定区域
 : 市町界

● : マガモ
 ▲ : カルガモ
 ■ : コガモ
 ● : オオアカゲラ
 ▲ : アカゲラ
 ● : ヤマガラ
 ▲ : ヒガラ
 ■ : シジュウカラ
 ● : ホオアカ
 ▲ : アオジ

○ : キジバト
 ● : アオサギ
 ● : カッコウ
 ● : オオジシギ
 ● : トビ
 ● : ハシブトガラス

● : ヒバリ
 ● : ウグイス
 ● : メジロ
 ● : ゴジュウカラ
 ● : ノビタキ
 ● : ハクセキレイ



1:100,000

0 2.5 5km

図5.2-8 事業実施想定区域及びその周辺における動物（鳥類）の確認状況

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。

5.2.2. 予測

(1) 予測手法

動物（鳥類）に係る予測手法は表 5.2-6 に示すとおりである。

表 5.2-6 環境影響評価項目に係る予測手法（動物（鳥類））【再掲】

予測内容	予測方法	予測地域・予測地点	予測期間及び時期
バードストライク発生回数の変化の程度	調査結果及び事業計画案の重ね合わせによる、バードストライクの発生の程度を推定する方法とする。	予測地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	予測期間は、事業実施後の施設の供用が定常に達した時期とする。

(2) 予測条件

予測条件は、表 5.2-7 に示すとおりとした。

表 5.2-7 予測条件（動物（鳥類））

予測条件項目	内容
事業の複数案	案 1：滑走路を北西側 150m、南東側 150m 延長する。 案 2：滑走路を北西側 200m、南東側 100m 延長する。
鳥類の飛翔高度	札幌飛行場（丘珠空港）のバードストライクは図 5.2-5 に示すとおり高度 0～50ft で集中して発生していることから他空港と同様の飛翔状況であることが予想されるため、鳥類の飛翔高度を 0～50 ft とする。
鳥類の分布状況	鳥類の飛翔経路及び飛翔高度、空港内の利用状況に関する現地調査は実施していないため、空港北西側、南東側に一様に分布しているものと想定した。
航空機の離着陸勾配	航空機の離陸時の上昇角度及び着陸時の進入角度は、機材ごとに現状と同じと想定した。
航空機の飛行経路及び飛行高度	事業実施後の航空機の空港周辺の飛行経路及び飛行高度は、延長する滑走路長と同じ距離だけスライドすることを想定した。
航空機の発着回数	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ことを想定した。

(3) 予測結果

航空機の飛行高度と鳥類の飛翔高度が重なると、バードストライクが発生すると考えられる。札幌飛行場（丘珠空港）のバードストライクは高度 0～50ft で集中して発生しており、事業実施後においても航空機が高度 0～50ft 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る。

バードストライクが発生する領域の比較については、滑走路を 100m 延長する場合を図 5.2-9 に、150m 延長する場合を図 5.2-10 に、200m 延長する場合を図 5.2-11 に示すとおりである。いずれの計画案においても着陸時の進入角は一般的に 3 度であり、バードストライクが多く発生する高度を航空機が通過する時間は現況と同様であることから、案 1（北西側 150m、南東側 150m）と案 2（北西側 200m、南東側 100m）のいずれの案においても、バードストライク発生回数に差は生じないと予測される。なお、離陸時についても同様のことが予測される。

また、冬季運航制限の緩和により事業実施後の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。

このほか、滑走路が延長されることで現況の生息環境に変化が生じることから、いずれの案も生態系及び鳥類の生息状況にも何らかの変化が生じるものと予測される。

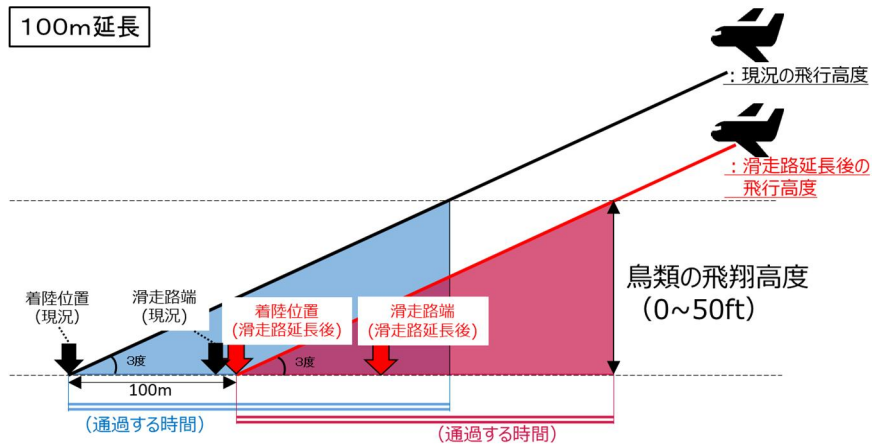


図 5.2-9 バードストライク発生予測図 (100m延長時)

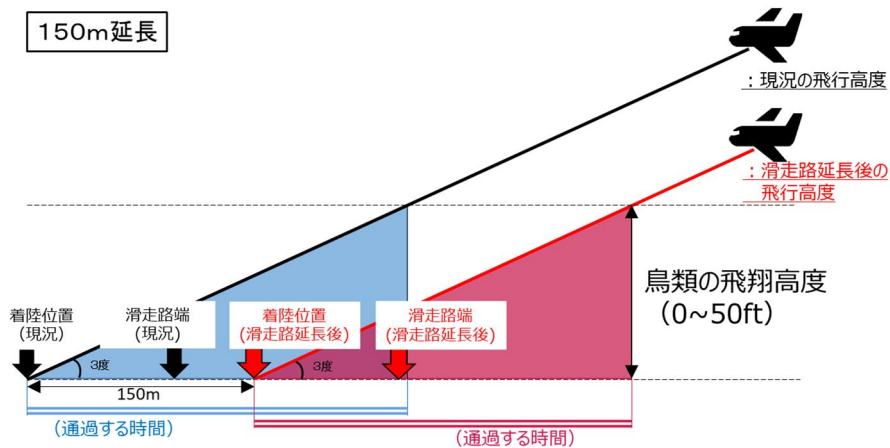


図 5.2-10 バードストライク発生予測図 (150m延長時)

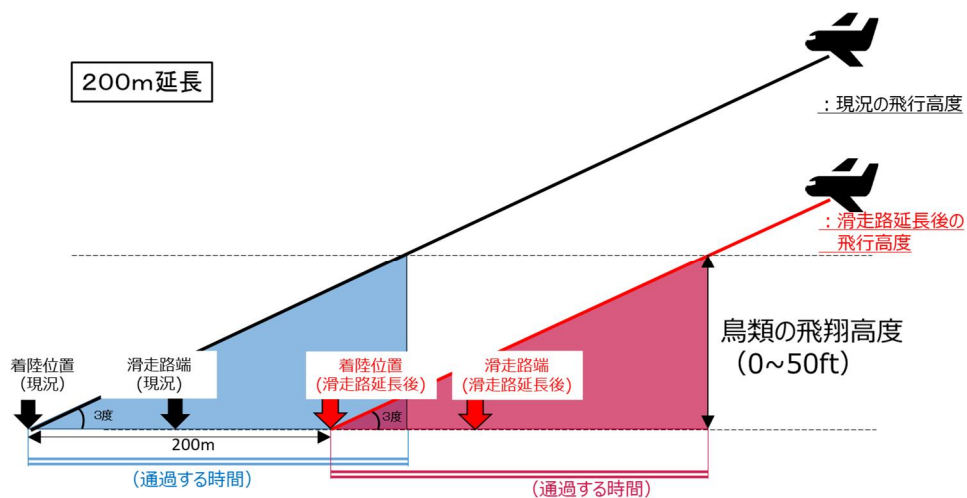


図 5.2-11 バードストライク発生予測図 (200m延長時)

5.2.3. 評価

(1) 評価手法

バードストライクによる環境影響について、現況と予測結果の対比を行い、環境影響の程度を整理・比較する手法とした。

(2) 評価結果

予測結果より、バードストライクが多く発生する高度を航空機が通過する時間は現況と同様であることから、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る。また、冬季運航制限の緩和により事業実施後の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。

今後の事業計画検討や環境影響評価手続きにおいて、下記事項に留意することにより、重大な影響を回避・低減できるものとする。

- ・方法書以降の環境影響評価手続きにおいて、現地調査を実施して鳥類の空間的分布及び移動経路、並びに空港内の利用状況を詳細に把握した上で、事業実施後の発着回数などを考慮して環境影響を予測し、必要に応じて適切な環境保全のための措置を検討する。

5.3. 人と自然との触れ合いの活動の場

5.3.1. 調査

(1) 調査手法

人と自然との触れ合いの活動の場に係る調査手法は表 5.3-1 に示すとおりである。

表 5.3-1 環境影響評価項目に係る調査手法（人と自然との触れ合いの活動の場）【再掲】

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 人と自然との触れ合いの活動の場の状況 ア. 人と自然との触れ合いの活動の場の状況	既存資料を収集・整理・解析する方法とする。（「公園緑地の統計等」）	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	調査時期は最新の資料により把握できる時期とする。

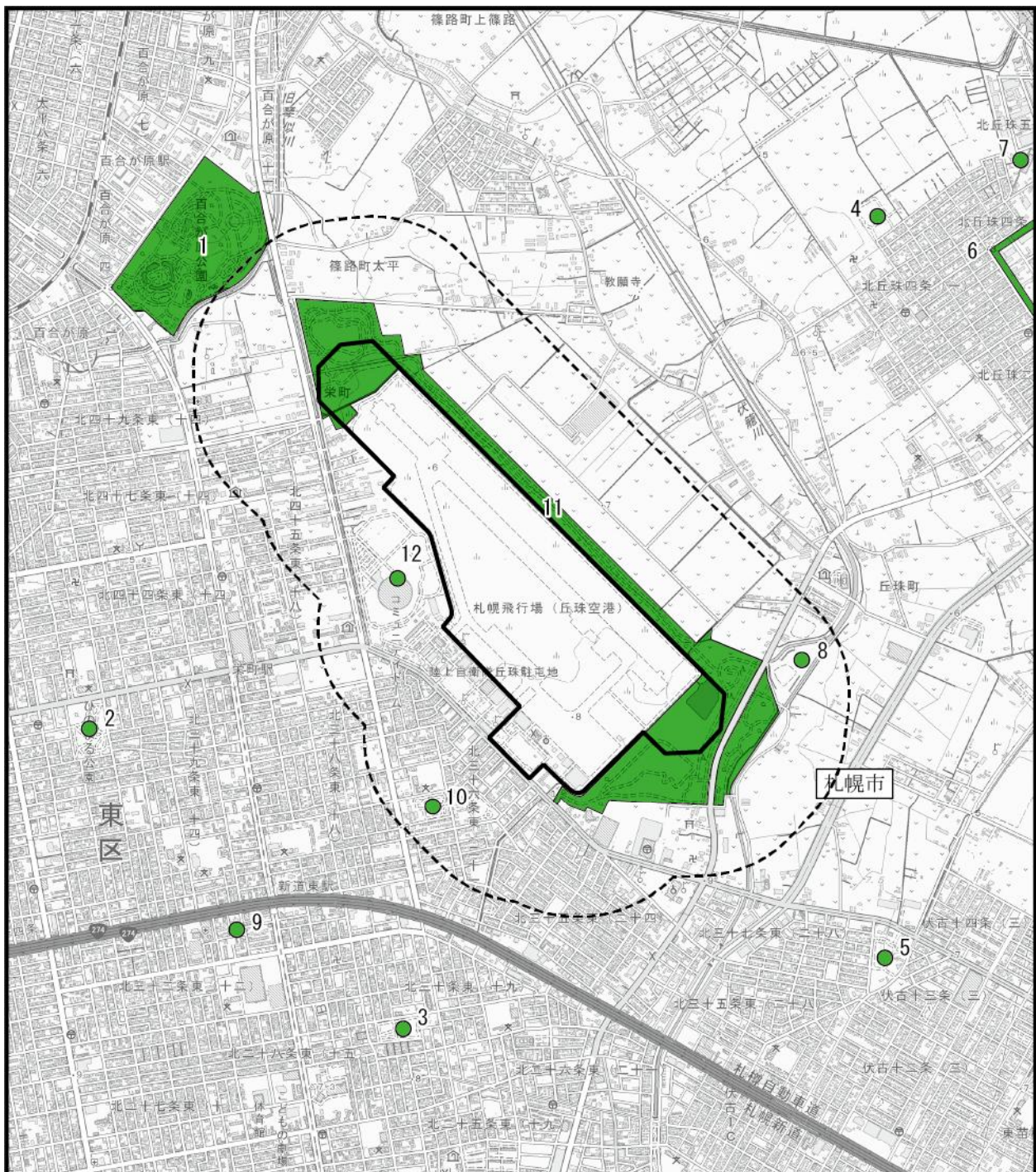
(2) 調査結果

事業実施想定区域及びその周辺の主な公園は表 5.3-2 及び図 5.3-1 に示すとおりである。

表 5.3-2 事業実施想定区域周辺の主な公園等【再掲】

番号	区分	名称	所在地
1	総合公園	百合が原公園	北区百合が原2丁目、百合が原11丁目、百合が原公園
2	地区公園	ひのまる公園	東区北41条東10丁目
3	近隣公園	元村公園	東区北28条東18丁目
4		丘珠ひばり公園	東区丘珠町
5		丘珠公園	東区北37条東30丁目
6	都市緑地	丘珠ゆたか緑地	東区北丘珠2～4条3丁目
7		丘珠鉄工西緑地	東区北丘珠5条4丁目
8		丘珠緑地	東区丘珠町
9		北33条緑地	東区北33条東14丁目
10		栄南緑地	東区北36条東20丁目
11		丘珠空港緑地	東区栄町、丘珠町
12	その他	札幌市スポーツ交流施設 コミュニティドーム (つどーむ)	東区栄町

出典：「公園緑地の統計」（令和6年3月31日現在、札幌市）



凡 例

- : 事業実施想定区域
- : 事業実施想定区域から 500m の範囲
- : 人と自然との触れ合いの活動の場

図5.3-1 人と自然との触れ合いの活動の場の分布状況
【再掲】



この地図は、国土地理院発行の電子地形図2万5千分の1を使用したものである。

5.3.2. 予測

(1) 予測手法

人と自然との触れ合いの活動の場に係る予測手法は表 5.3-3 に示すとおりである。

表 5.3-3 環境影響評価項目に係る予測手法（人と自然との触れ合いの活動の場）【再掲】

予測内容	予測方法	予測地域・予測地点	予測期間及び時期
主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度及び内容	主要な人と自然との触れ合い活動の場と事業計画案との重ね合わせにより改変の程度を定性的に把握する方法とする。	予測地域は、事業実施想定区域及びその周辺とする。	予測期間は、飛行場の施設の供用開始後とする。

(2) 予測条件

人と自然との触れ合いの活動の場のうち、事業実施により改変が生じる丘珠空港緑地を対象に予測を行った。

（丘珠空港緑地の概要）

- ・ 図 5.3-2 に示すとおり、札幌飛行場（丘珠空港）に隣接した緑地であり、北西地区、北東地区、南東地区の3つのエリアに分かれている。展望エリアや遊具広場、滑走路に沿ったランニングコースとノルディックウォーキングコース等がある。
- ・ 南東地区は、道路（苗穂丘珠通）を挟んで西側と東側のエリアに分かれており、東側のエリアにはパークゴルフ場（18ホール）が存在する。
- ・ 緑地内駐車場及びパークゴルフ場は冬季閉鎖する。



図 5.3-2 丘珠空港緑地の位置

(3) 予測結果

予測結果は、図 5.3-3 に示すとおりである。案 1（北西側 150m、南東側 150m）と案 2（北西側 200m、南東側 100m）の滑走路位置の差は 50m であるため、配慮書段階での予測結果では、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る結果となった。

なお、案 1 は、南東側にある現状の園路の切り回しが必要となる。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（丘珠川）や道路（烈々布北支線 3 号線等）の切り回しが必要となる。

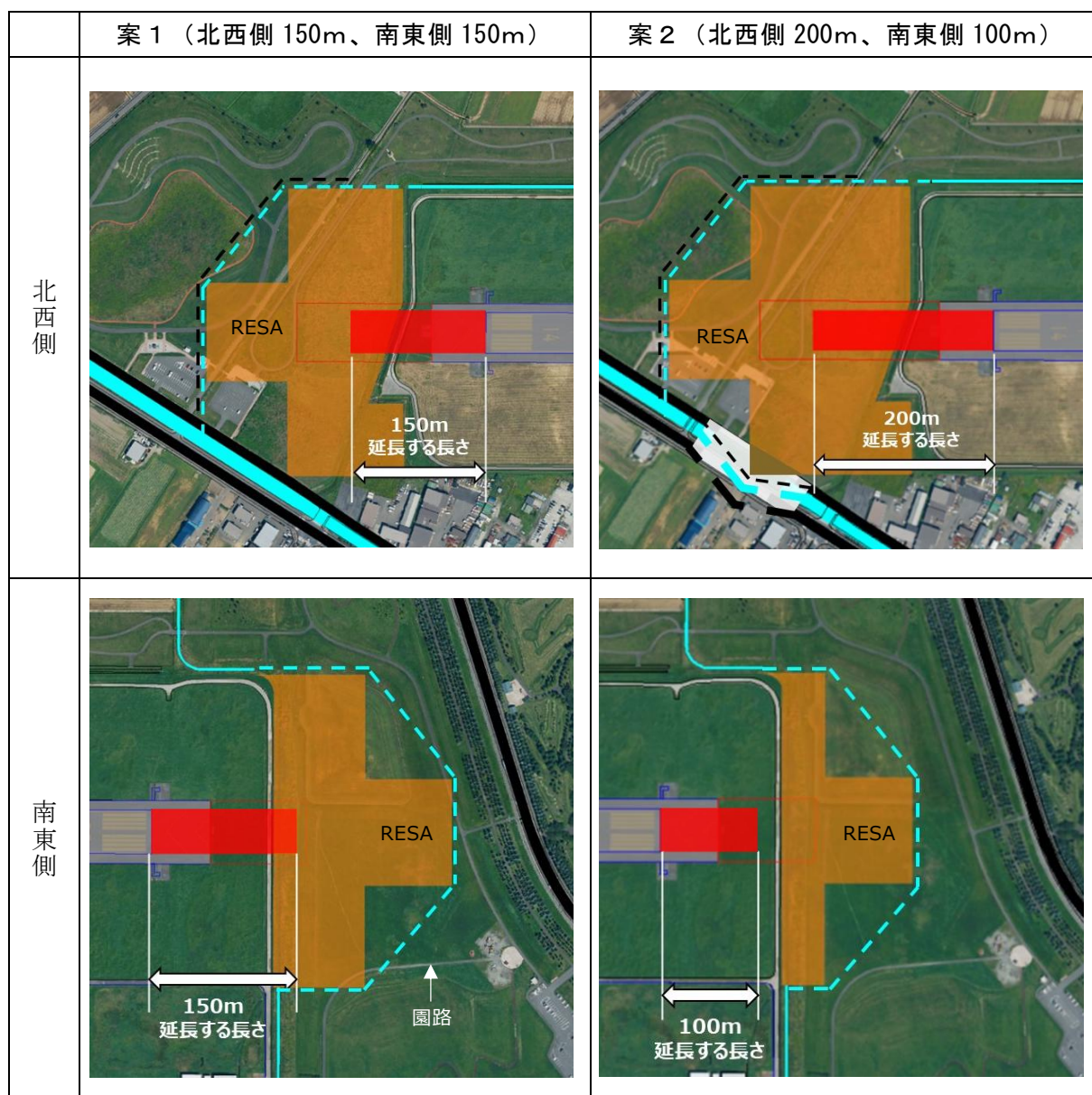


図 5.3-3 丘珠空港緑地と事業計画案の重ね合わせ図

5.3.3. 評価

(1) 評価手法

人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響について、現況と予測結果の対比を行い、環境影響の程度を整理・比較する手法とした。

(2) 評価結果

予測結果より、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は生じないとする。

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、民地側へ河川（丘珠川）や道路（烈々布北支線3号線等）の切り回しが必要となり、周辺環境への影響は案1より大きいものとする。

今後の事業計画検討や環境影響評価手続きにおいて、下記事項に留意することにより、重大な影響を回避・低減できるものとする。

- ・事業実施に向けては、今後の設計等を実施する段階で、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する。
- ・方法書以降の環境影響評価手続きにおいて現地調査を実施し、人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況などを具体的に把握する。その上で、施設配置等の事業計画を考慮して環境影響を予測し、必要に応じて適切な環境保全のための措置を検討する。

5.4. 総合的な評価

札幌飛行場滑走路延長事業に係る環境面への影響については、以下のとおりである。

航空機騒音による影響に関して、予測結果による影響は、両案ともに現況より増加し、滑走路延長により北西側と南東側のそれぞれにその範囲が移動する。なお、案1（北西側150m、南東側150m）と案2（北西側200m、南東側100m）の滑走路位置の差は50mであるため、両案の影響に著しい差はないと考える。

動物（鳥類）への影響に関して、冬季運航制限の緩和により事業実施後の発着回数は増加する想定であるため、両案ともにバードストライク発生回数が増加する可能性がある。なお、いずれの計画案においても着陸時の進入角は一般的に3度であり、バードストライクが多く発生する高度を航空機が通過する時間は現況と同様であることから、両案の影響に著しい差はないと考える。また、離陸時においても、同様に両案の影響に著しい差はないと考える。

人と自然との触れ合いの活動の場（丘珠空港緑地）への影響に関して、予測結果（重ね合わせ図）によると、両案ともに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る。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、民地側へ河川（丘珠川）や道路（烈々布北支線3号線等）の切り回しが必要となるため、周辺環境への影響の点においては、案1より案2の方が大きいものとする。

計画段階配慮事項についての環境影響は、今後の事業計画検討や環境影響評価手続きにおいて、各項目の評価で示した留意事項を踏まえることで、重大な影響を回避・低減できるものとする。

以上の予測及び評価の結果を踏まえ、方法書以降の環境影響評価手続きにおいては、配慮書で計画段階配慮事項として選定した要素以外の環境要素も含め、環境影響が生じる可能性のある項目を環境影響評価項目として選定した上で、詳細な現地調査を実施し、今後、具体化する事業計画に基づく詳細な予測及び評価、並びに必要な応じた環境保全のための措置の検討を行い、事業に伴う影響の低減を図る。

6. 方法書に係る調査手法

方法書において選定する計画段階配慮事項(環境影響評価項目)について、札幌市環境影響評価条例の規定に基づき策定された技術指針〔別表5〕に示されている各環境要素の調査の手法を参照し、選定事項の特性、事業の特性及び影響想定地域の概況を踏まえて、本事業に係る環境影響評価項目及び調査手法等を選定した。

6.1. 大気質

本事業の実施に伴う大気質に係る調査の手法は表 6.1-1 に、選定理由は表 6.1-2 に示すとおりである。

表 6.1-1(1) 環境影響評価項目に係る調査手法（大気質）

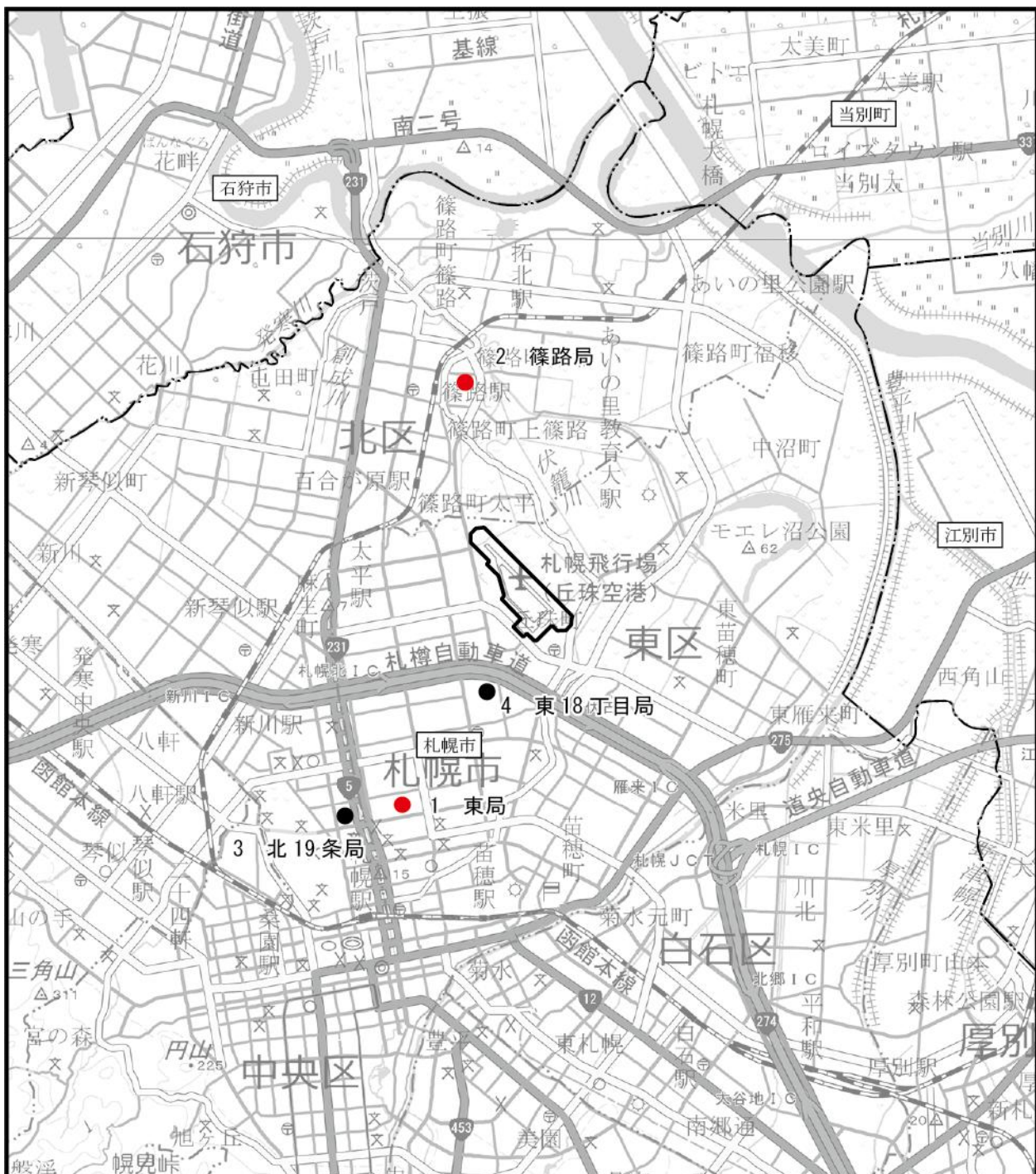
調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 大気質の状況 ア.窒素酸化物 (二酸化窒素)	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 (札幌市ホームページ「札幌市の環境-大気・水質・騒音等データ集-」等)	調査地点は、札幌市が設置する常時監視測定局とする。(図 6.1-1 (1) 参照)	調査期間は、直近の 5 年間とする。
	現地調査による方法とする。 (「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和 53 年環境庁告示第 38 号)に定める測定方法)	調査地点は、事業実施想定区域周辺における一般環境 2 地点、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道 4 地点とする。(図 6.1-1 (2) 参照)	年 4 回(四季)各 7 日間とする。
イ.粉じん (降下ばいじん)	現地調査による方法とする。 (降下ばいじん計(ダストジャー法等)による試料の捕集及び分析による方法)	調査地点は、事業実施想定区域周辺における一般環境 2 地点、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道 4 地点とする。(図 6.1-1 (2) 参照)	年 4 回(四季)各 1 カ月間とする。
ウ.浮遊粒子状物質	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 (札幌市ホームページ「札幌市の環境-大気・水質・騒音等データ集-」等)	調査地点は、札幌市が設置する常時監視測定局とする。(図 6.1-1 (1) 参照)	調査期間は、直近の 5 年間とする。
	現地調査による方法とする。 (「大気汚染に係る環境基準について」(昭和 48 年環境庁告示第 25 号)に定める測定方法)	調査地点は、事業実施想定区域周辺における一般環境 2 地点、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道 4 地点とする。(図 6.1-1 (2) 参照)	年 4 回(四季)各 7 日間とする。

表 6.1-1 (2) 環境影響評価項目に係る調査手法（大気質）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(2) 自然的・社会的状況 ア. 気象の状況 (7) 風向・風速、気温・湿度	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 (気象庁ホームページ「過去の気象データ・ダウンロード」等)	調査地点は、札幌管区気象台とする。 (図 6.1-1 (3) 参照)	調査時期は、資料の最新年度とする。なお、異常年検定の統計年は直近の 10 年間とする。
	現地調査による方法とする。 (「地上気象観測指針（気象庁）」に定める測定方法)	調査地点は、事業実施想定区域周辺の一般環境 2 地点、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道 4 地点とする。(図 6.1-1 (2) 参照)	年 4 回（四季）各 7 日間とする。
(4) 日射量・雲量	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 (気象庁ホームページ「過去の気象データ・ダウンロード」等)	調査地点は、札幌管区気象台とする。 (図 6.1-1 (3) 参照)	調査時期は、資料の最新年度とする。
イ. 規制等の状況 (7) 大気汚染に係る環境基準	調査資料を収集・整理する方法とする。 (「環境基本法」)	—	—
ウ. その他の状況 (7) 周辺の土地利用	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 (「建物用途等に関する資料」等)	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。	調査時期は、最新の資料により把握できる時期とする。
(4) 道路の状況 (道路断面構造、規制速度、沿道の状況)	現地調査による方法とする。 (道路断面構造（車道、路肩、植樹帯、歩道等の幅員）、規制速度、沿道の状況（地表面の種類、地形の状況（平坦など）、地先の状況（一般住居など）を目視で確認）を記録する方法)	調査地点は、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道 4 地点とする。(図 6.1-1 (2) 参照)	調査地域の特性を考慮し、適切かつ効果的に把握できる時期とする。
(4) 交通量の状況 (車種別・上下線方向別の毎時間交通量、平均走行速度)	現地調査による方法とする。 (数取計で車種別・上下線方向別の毎時間交通量、平均走行速度を記録する方法)	調査地点は、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道 4 地点とする。(図 6.1-1 (2) 参照)	調査地域の特性を考慮し、自動車交通量が通常である平日及び休日の各 1 日 24 時間連続とする。

表 6.1-2 調査手法の選定理由（大気質）

項目	選定理由
調査手法	工事中の建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置、並びに供用後の航空機の運航、飛行場の施設の供用により、事業実施想定区域及びその周辺の大気質に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表 6.1-1 に示した調査内容に係る現況把握が必要である。



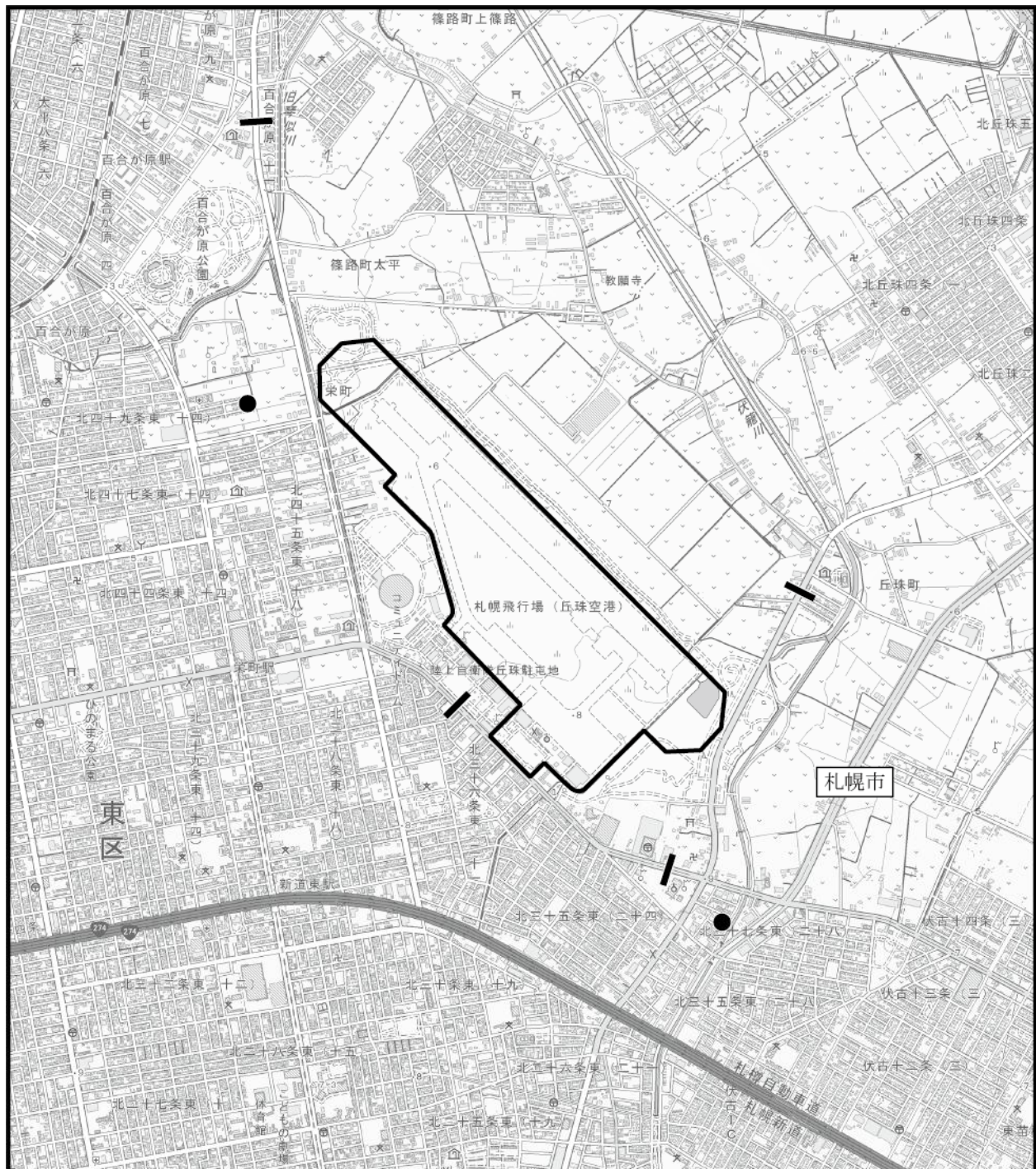
凡 例

- : 事業実施想定区域
- : 市町界
- : 一般環境大気測定局
- : 自動車排出ガス測定局

図6.1-1(1) 大気質に係る調査地点



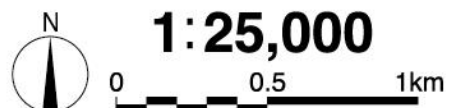
この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。



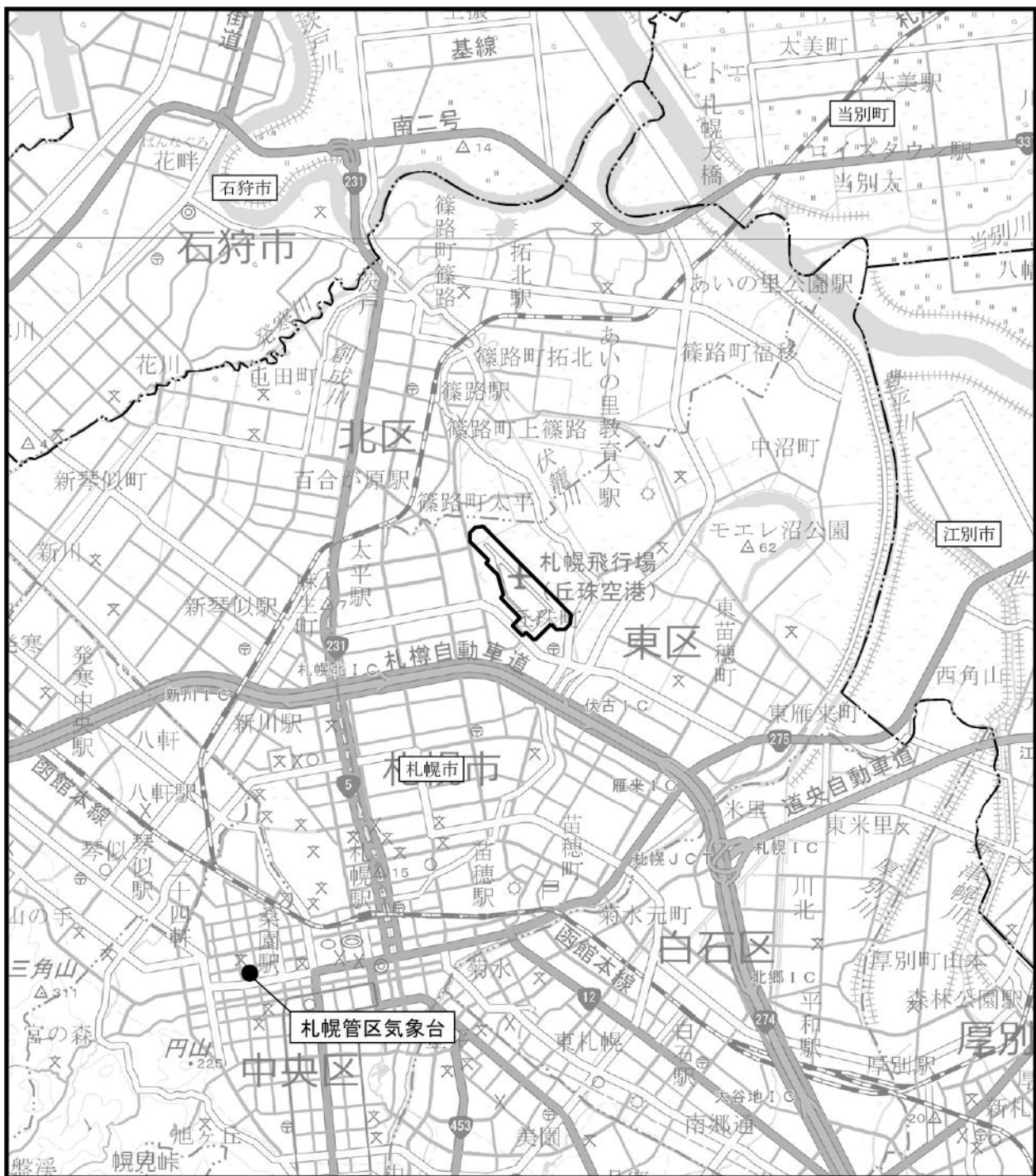
凡 例

図 6.1-1 (2) 大気質に係る調査地点

- : 事業実施想定区域
- : 大気質 (一般環境大気)、気象 (風向・風速、気温、湿度)
- ┃ : 大気質 (道路沿道大気)、気象 (風向・風速、気温、湿度)、道路の状況、交通量の状況



この地図は、国土地理院発行の電子地形図 2 万 5 千分の 1 を使用したものである。



凡 例

■ : 事業実施想定区域

----- : 市町界

● : 気象観測所

図6. 1-1 (3) 大気質に係る調査地点



1:100,000

0 2.5 5km

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。

6.2. 騒音

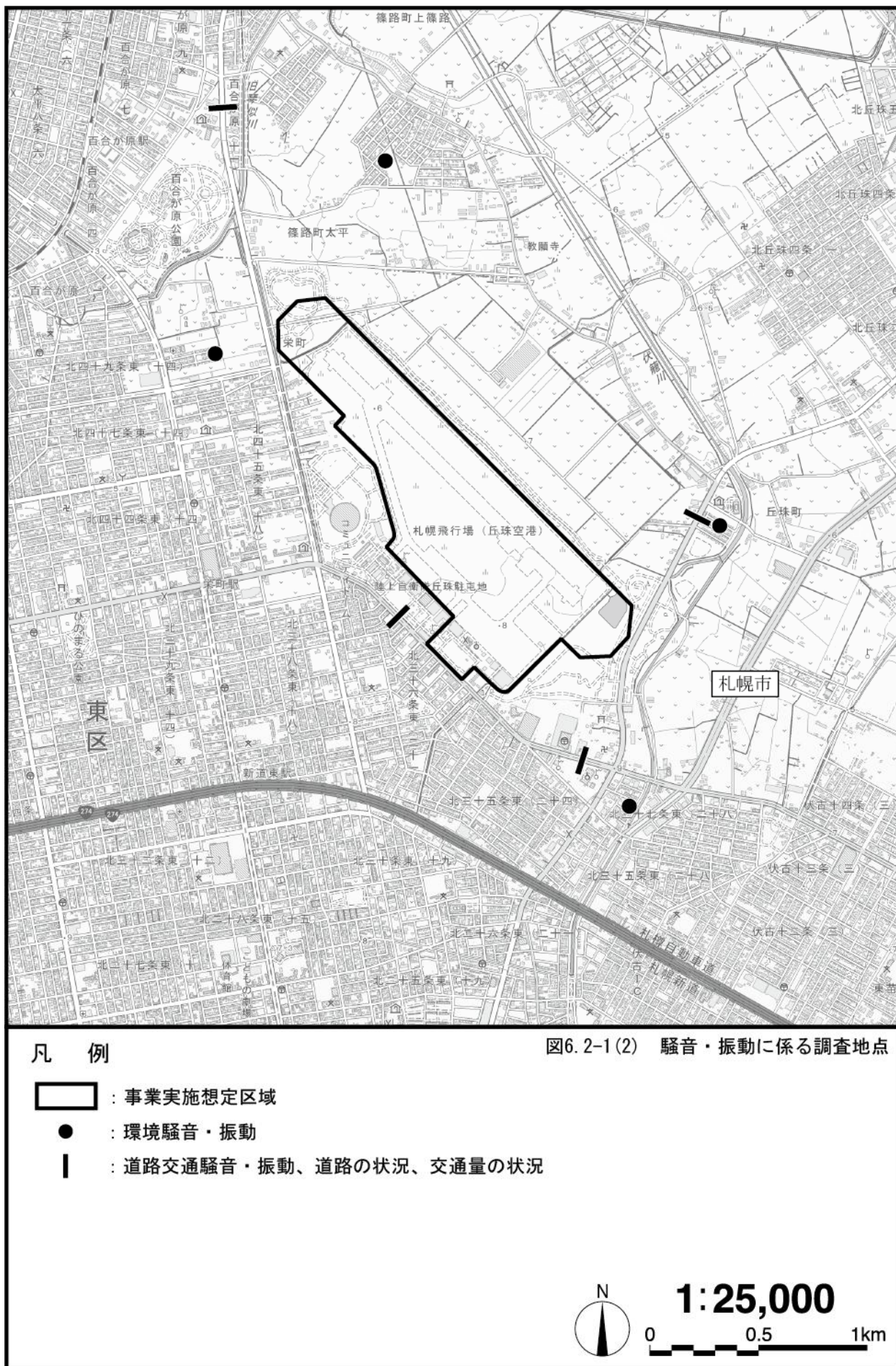
本事業の実施に伴う騒音に係る調査の手法は表 6.2-1 に、選定理由は表 6.2-2 に示すとおりである。

表 6.2-1 環境影響評価項目に係る調査手法（騒音）

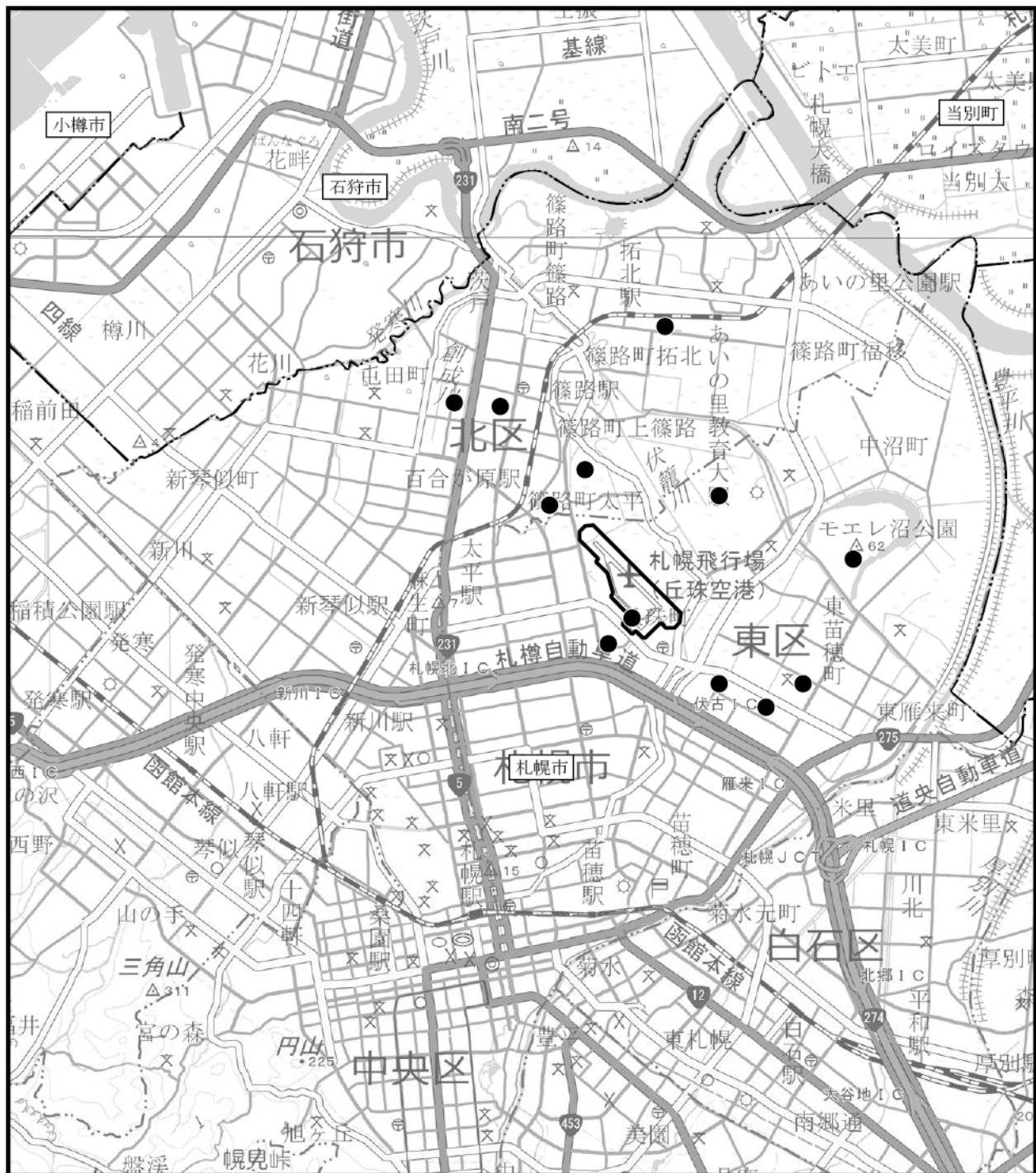
調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 騒音の状況 ア. 環境騒音	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 (札幌市ホームページ「札幌市の環境-大気・水質・騒音等データ集-」等)	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。(図6.2-1 (1) 参照)	調査時期は、資料の最新年度とする。
	現地調査による方法とする。 (「騒音に係る環境基準について(平成10年環境庁告示第64号)」及び「環境騒音の表示・測定方法(JIS 28731:2019)」に定める測定方法)	調査地点は、事業実施想定区域周辺の4地点とする。(図6.2-1 (2) 参照)	調査地域の特性を考慮し、適切かつ効果的に騒音の状況を把握できる通常である平日の1日24時間連続とする。
イ. 道路交通騒音	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 (札幌市ホームページ「札幌市の環境-大気・水質・騒音等データ集-」等)	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。(図6.2-1 (1) 参照)	調査時期は、資料の最新年度とする。
	現地調査による方法とする。 (「騒音に係る環境基準について(平成10年環境庁告示第64号)」及び「環境騒音の表示・測定方法(JIS 28731:2019)」に定める測定方法)	調査地点は、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道4地点とする。(図6.2-1 (2) 参照)	調査地域の特性を考慮し、適切かつ効果的に騒音の状況を把握できる自動車交通量が通常である平日及び休日の各1日24時間連続とする。
ウ. 航空機騒音	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 (札幌市ホームページ「札幌市の環境-大気・水質・騒音等データ集-」等)	調査地域は、事業実施想定区域周辺の12地点とする。(図6.2-1 (3) 参照)	調査時期は、資料の最新年度とする。
(2) 自然的・社会的状況 ア. 規制等の状況 (7) 騒音に係る環境基準、規制基準	調査資料を収集・整理する方法とする。(「環境基本法」、「騒音規制法」)	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。	—
イ. その他の状況 (7) 周辺の土地利用	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。(「建物用途等に関する資料」等)	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。	調査時期は、最新の資料により把握できる時期とする。
(4) 道路の状況 (道路断面構造、規制速度、沿道の状況)	現地調査による方法とする。 (道路断面構造(車道、路肩、植樹帯、歩道等の幅員)、規制速度、沿道の状況(地表面の種類、地形の状況(平坦など)、地先の状況(一般住居など)を目視で確認)を記録する方法)	調査地点は、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道4地点とする。(図6.2-1 (2) 参照)	調査地域の特性を考慮し、適切かつ効果的に把握できる時期とする。
(9) 交通量の状況 (車種別・上下線方向別の毎時間交通量、平均走行速度)	現地調査による方法とする。 (数取計で車種別・上下線方向別の毎時間交通量、平均走行速度を記録する方法)	調査地点は、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道4地点とする。(図6.2-1 (2) 参照)	調査地域の特性を考慮し、自動車交通量が通常である平日及び休日の各1日24時間連続とする。

表 6.2-2 調査手法の選定理由（騒音）

項目	選定理由
調査手法	工事中の建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、並びに供用後の航空機の運航、飛行場の施設の供用に伴う騒音が事業実施想定区域及びその周辺の環境に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表6.2-1に示した調査内容に係る現況把握が必要である。



この地図は、国土地理院発行の電子地形図 2 万 5 千分の 1 を使用したものである。



凡 例

- : 事業実施想定区域
- : 市町界
- : 航空機騒音・低周波音

図 6.2-1 (3) 航空機騒音・低周波音に係る調査地点

注) 図の調査地点は令和 6 年度行政調査における地点である。
実際の調査は最新年度の調査地点を対象とする。



1:100,000

0 2.5 5km

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。

6.3. 振動

本事業の実施に伴う振動に係る調査の手法は表 6.3-1 に、選定理由は表 6.3-2 に示すとおりである。

表 6.3-1(1) 環境影響評価項目に係る調査手法（振動）

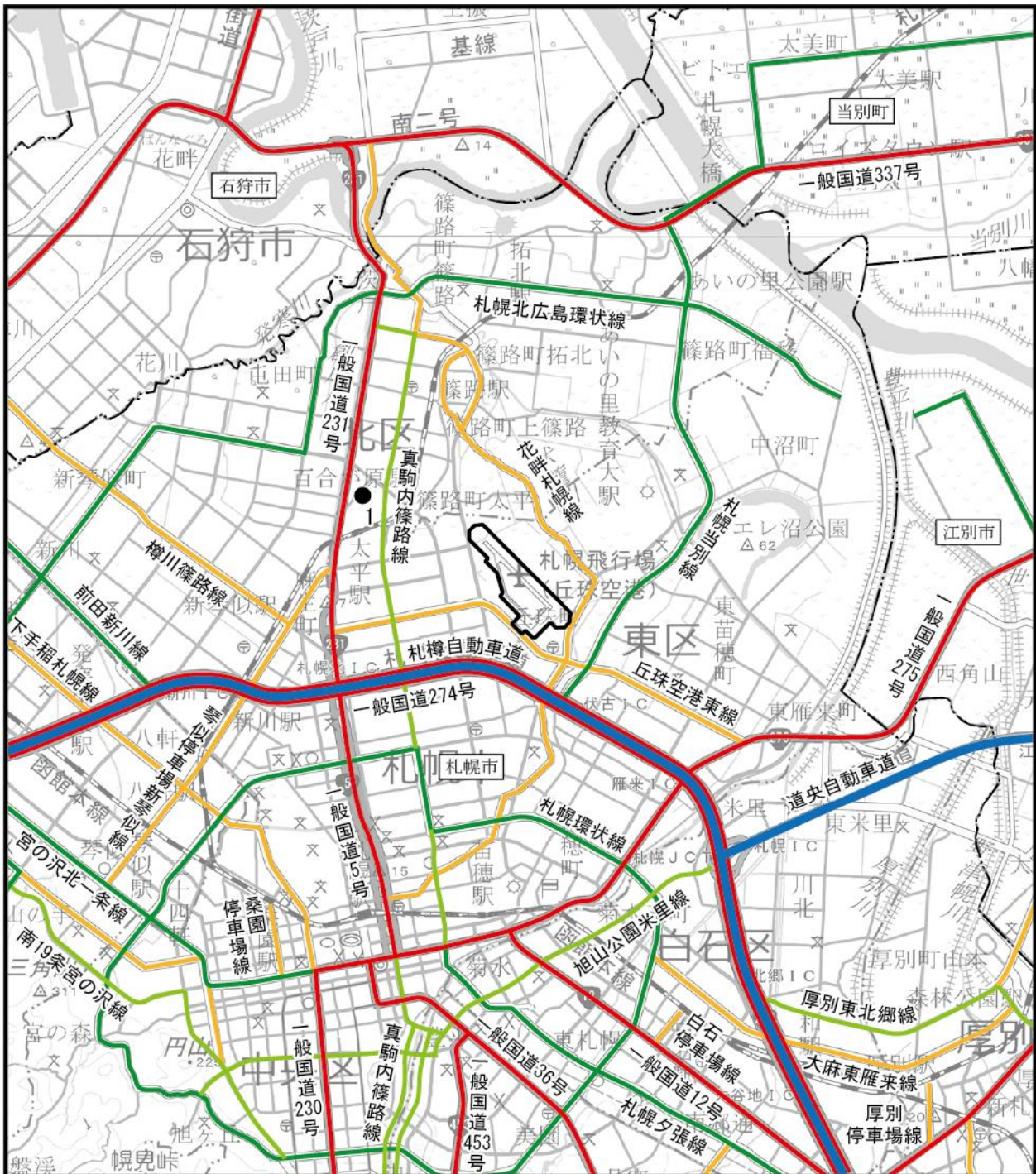
調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1)振動の状況 ア.環境振動	現地調査による方法とする。 （「振動規制法施行規則（昭和51年総理府令第58号）別表第一」及び「振動レベル測定方法（JIS Z 8735：1981）」に定める測定方法）	調査地点は、事業実施想定区域周辺の4地点とする。（図6.2-1（2）参照）	調査地域の特性を考慮し、適切かつ効果的に振動の状況を把握できる通常である平日の1日24時間連続とする。
イ.道路交通振動	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 （札幌市ホームページ「札幌市の環境-大気・水質・騒音等データ集-」等）	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。（図6.3-1参照）	調査時期は、資料の最新年度とする。
	現地調査による方法とする。 （「振動規制法施行規則（昭和51年総理府令第58号）別表第二」及び「振動レベル測定方法（JIS Z 8735：1981）」に定める測定方法）	調査地点は、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道4地点とする。（図6.2-1（2）参照）	調査地域の特性を考慮し、適切かつ効果的に振動の状況を把握できる交通量が通常である平日及び休日の各1日24時間連続とする。
(2)自然的・社会的状況 ア.規制等の状況 (7)振動に係る規制基準等	調査資料を収集・整理する方法とする。 （「振動規制法」）	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。	—
イ.その他の状況 (7)周辺の土地利用	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 （「建物用途等に関する資料」等）	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。	調査時期は、最新の資料により把握できる時期とする。
(イ)道路の状況 （道路断面構造、規制速度、沿道の状況）	現地調査による方法とする。 （道路断面構造（車道、路肩、植樹帯、歩道等の幅員）、規制速度、沿道の状況（地表面の種類、地形の状況（平坦など）、地先の状況（一般住居など）を目視で確認）を記録する方法）	調査地点は、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道4地点とする。（図6.2-1（2）参照）	調査地域の特性を考慮し、適切かつ効果的に把握できる時期とする。
(ロ)交通量の状況 （車種別・上下線方向別の毎時間交通量、平均走行速度）	現地調査による方法とする。 （数取計で車種別・上下線方向別の毎時間交通量、平均走行速度を記録する方法）	調査地点は、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道4地点とする。（図6.2-1（2）参照）	調査地域の特性を考慮し、自動車交通量が通常である平日及び休日の各1日24時間連続とする。

表 6.3-1(2) 環境影響評価項目に係る調査手法（振動）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(エ) 地盤の状況	調査資料を収集・整理する方法とする。(地質図等)	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。	調査時期は、最新の資料により把握できる時期とする。
(オ) 地盤卓越振動数	現地調査による方法とする。 (「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」に示された、振動ピークを 1/3 オクターブバンド実時間分析器を用いて周波数分析を行い、地盤卓越振動数を把握する方法とする(各調査地点大型車 10 台以上を計測))	調査地点は、工事中及び供用後の車両が走行する可能性がある経路上の道路沿道4地点とする。(図6.2-1 (2) 参照)	調査地域の特性を考慮し、適切かつ効果的に把握できる時期とする。

表 6.3-2 調査手法の選定理由（振動）

項目	選定理由
調査手法	工事中の建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、並びに供用後の飛行場の施設の供用に伴う振動が事業実施想定区域及びその周辺の環境に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表6.3-1に示した調査内容に係る現況把握が必要である。



凡 例

■ : 事業実施想定区域

—— : 市町界

● : 道路交通振動測定地点

■ : 高速自動車国道

■ : 一般国道

■ : 主要地方道（道道）

■ : 主要地方道（指定市道）

■ : 一般道道

図6.3-1 振動に係る調査地点

注）図の調査地点は令和6年度行政調査における地点である。
実際の調査は最新年度の調査地点を対象とする。



1:100,000

0 2.5 5km

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。

6.4. 低周波音（超低周波音を含む）

本事業の実施に伴う低周波音に係る調査の手法は表 6.4-1 に、選定理由は表 6.4-2 に示すとおりである。

表 6.4-1 環境影響評価項目に係る調査手法（低周波音）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 低周波音の状況 ア. 低周波音の1/3オクターブバンド音圧レベル イ. G特性音圧レベル	現地調査による方法とする。 （「低周波音の測定方法に関するマニュアル（平成12年10月環境庁大気保全局）」に定める測定方法）	調査地点は、事業実施想定区域周辺の12地点とする。（図6.2-1（3）参照）	年2回（夏季、冬季）各2日間とする。ただし、有効データ確保のため必要に応じて調査日数を設定する。
(2) 自然的・社会的状況 ア. その他の状況 （7）周辺の土地利用	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 （「建物用途等に関する資料」等）	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。	調査時期は、最新の資料により把握できる時期とする。

表 6.4-2 調査手法の選定理由（低周波音）

項目	選定理由
調査手法	供用後の航空機の運航に伴う低周波音が事業実施想定区域及びその周辺において影響を及ぼすおそれが考えられるため、表6.4-1に示した調査内容に係る現況把握が必要である。

6.5. 水質

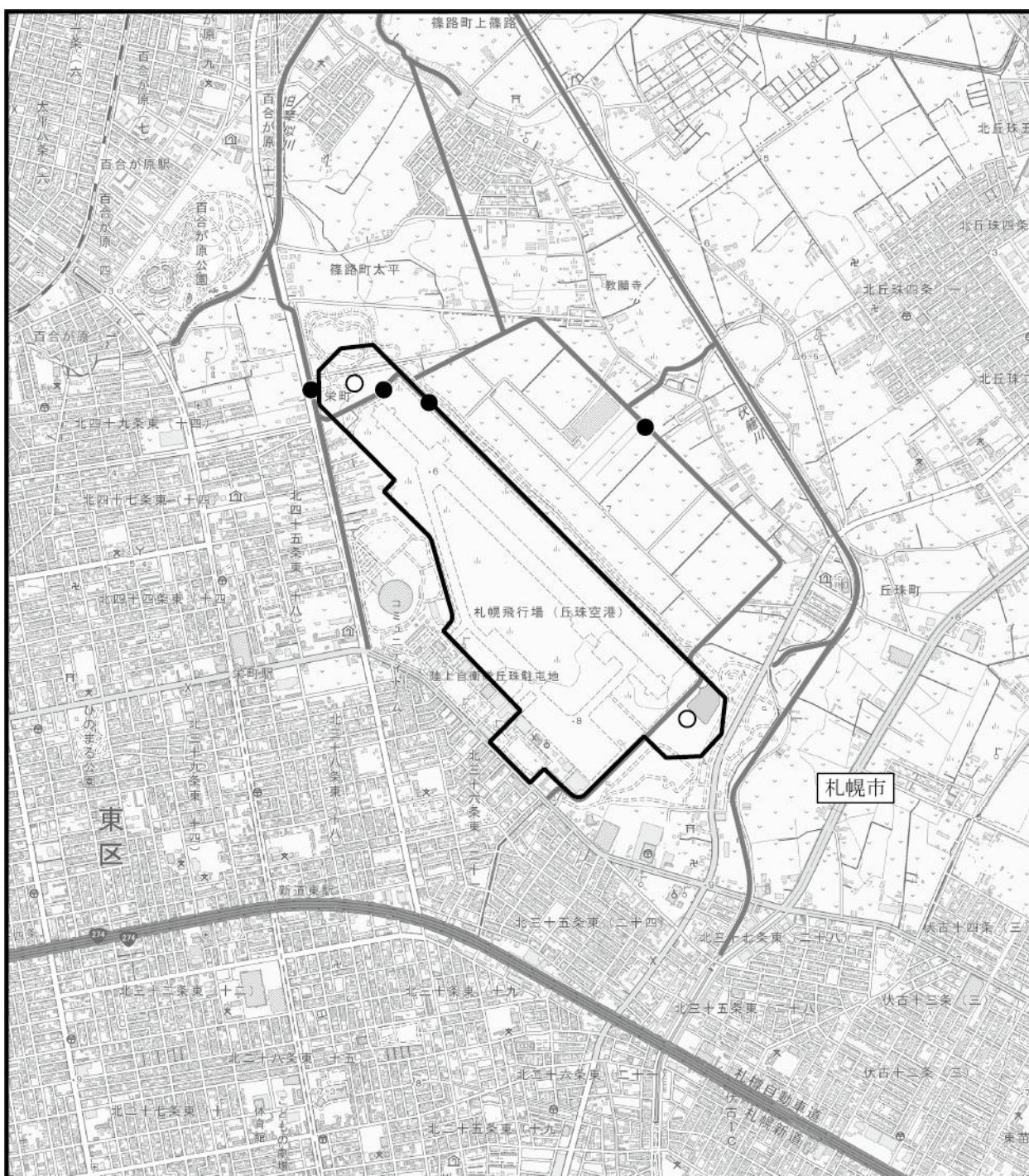
本事業の実施に伴う水質に係る調査の手法は表 6.5-1 に、選定理由は表 6.5-2 に示すとおりである。

表 6.5-1 環境影響評価項目に係る調査手法（水質）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1)水質の状況 ア. 水質汚濁に係る環境基準項目 (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))	現地調査による方法とする。 (浮遊物質(SS)は、「水質汚濁に係る環境基準について(昭和46年環境庁告示第59号)」付表9に基づく方法、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)は、日本産業規格K0102-45、K0102-21、K0102-17に基づく方法)	調査地点は、丘珠川等の4地点とする。 (図6.5-1参照)	浮遊物質(SS)は、年4回(四季)及び降雨時3回とする。 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)は、年4回(四季)及び防除雪氷材使用時期1回とする。
イ. 流量、流れの状況	現地調査による方法とする。 (流量は、「水質調査方法(昭和46年9月30日環水管30号)」に定める方法及び流れの状況は、目視で確認する方法)	調査地点は、丘珠川等の4地点とする。 (図6.5-1参照)	年4回(四季)、降雨時3回及び防除雪氷材使用時期1回とする。
ウ. 土質 (粒度組成、沈降速度)	現地調査による方法とする。 (粒度組成は、日本産業規格A1204に基づく方法及び沈降速度は、日本産業規格M0201-12に基づく方法により試料のSSの濃度を測定し把握する方法)とする。)	2地点とする。(図6.5-1参照)	調査地域の特性を考慮し、適切かつ効果的に把握できる時期とする。
(2)自然的・社会的状況 ア. 水象等の状況 (7)気象の状況	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 (気象庁ホームページ「過去の気象データ・ダウンロード」等)	調査地点は、札幌管区気象台とする。(図6.1-1(3)参照)	調査期間は、直近の10年間とする。
イ. 規制等の状況 (7)水質汚濁に係る環境基準、排水基準	調査資料を収集・整理する方法とする。 (「環境基本法」、「水質汚濁防止法」)	-	-

表 6.5-2 調査手法の選定理由（水質）

項目	選定理由
調査手法	工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置、並びに供用後の飛行場の施設の供用により、排水先の河川（丘珠川等）の水質に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表6.5-1に示した調査内容に係る現況把握が必要である。



凡 例

: 事業実施想定区域

: 河 川

● : 水質 (水の濁り、水の汚れ : SS、T-N、BOD、COD、pH)

○ : 水質 (土質 : 粒度組成、沈降速度)

図 6.5-1 水質に係る調査地点



この地図は、国土地理院発行の電子地形図2万5千分の1を使用したものである。

6.6. 植物

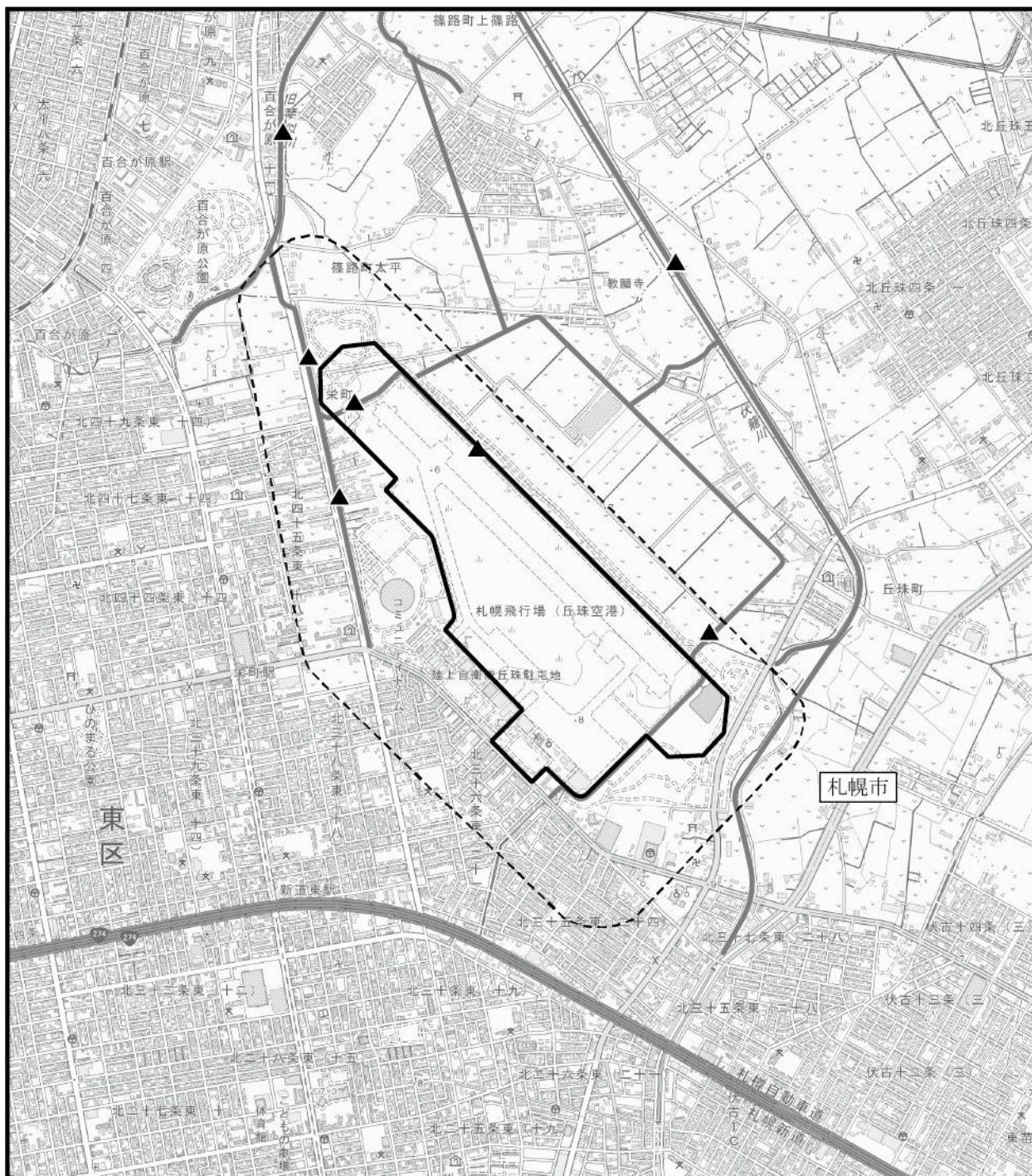
本事業の実施に伴う植物に係る調査の手法は表 6.6-1 に、選定理由は表 6.6-2 に示すとおりである。

表 6.6-1 環境影響評価項目に係る調査手法（植物）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1)陸生植物及び水生植物の状況 ア.植物相及び植生の状況	植物は、現地調査による方法とする。 (植物相は、任意踏査法による方法、植生は任意踏査法及び植物社会学的手法（ブラウン・プランケ法）、注目すべき植物種及び植物群落の分布並びに生育状況、保全対象の状況及び生育環境の状況については、植物相及び植生の状況の調査時に併せて記録を行う方法） このほか、「河川水辺の国勢調査基本調査マニュアル（国土交通省）」及び「面整備事業環境影響評価技術マニュアル（建設省都市局監修）」に準拠することとする。	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺約200mの範囲及び丘珠川等周辺とする。水生植物は7地点とする。（図6.6-1参照）	調査時期は、春季、夏季、秋季とする。
イ.注目すべき植物種及び植物群落の分布並びに生育状況			
ウ.保全対象の状況			
エ.生育環境の状況			
(2)自然的・社会的状況 ア.規制等の状況	調査資料を収集・整理する方法とする。 （「自然環境保全法」等）	－	－

表 6.6-2 調査手法の選定理由（植物）

項目	選定理由
調査手法	工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置、並びに供用後の飛行場及びその施設の存在により、事業実施想定区域及びその周辺の植物に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表6.6-1に示した調査内容に係る現況把握が必要である。



凡 例

- : 事業実施想定区域
- : 河 川
- : 陸生植物（植物相、植生）
- : 水生植物（植物相、植生）

図 6.6-1 植物に係る調査地点



この地図は、国土地理院発行の電子地形図 2 万 5 千分の 1 を使用したものである。

6.7. 動物

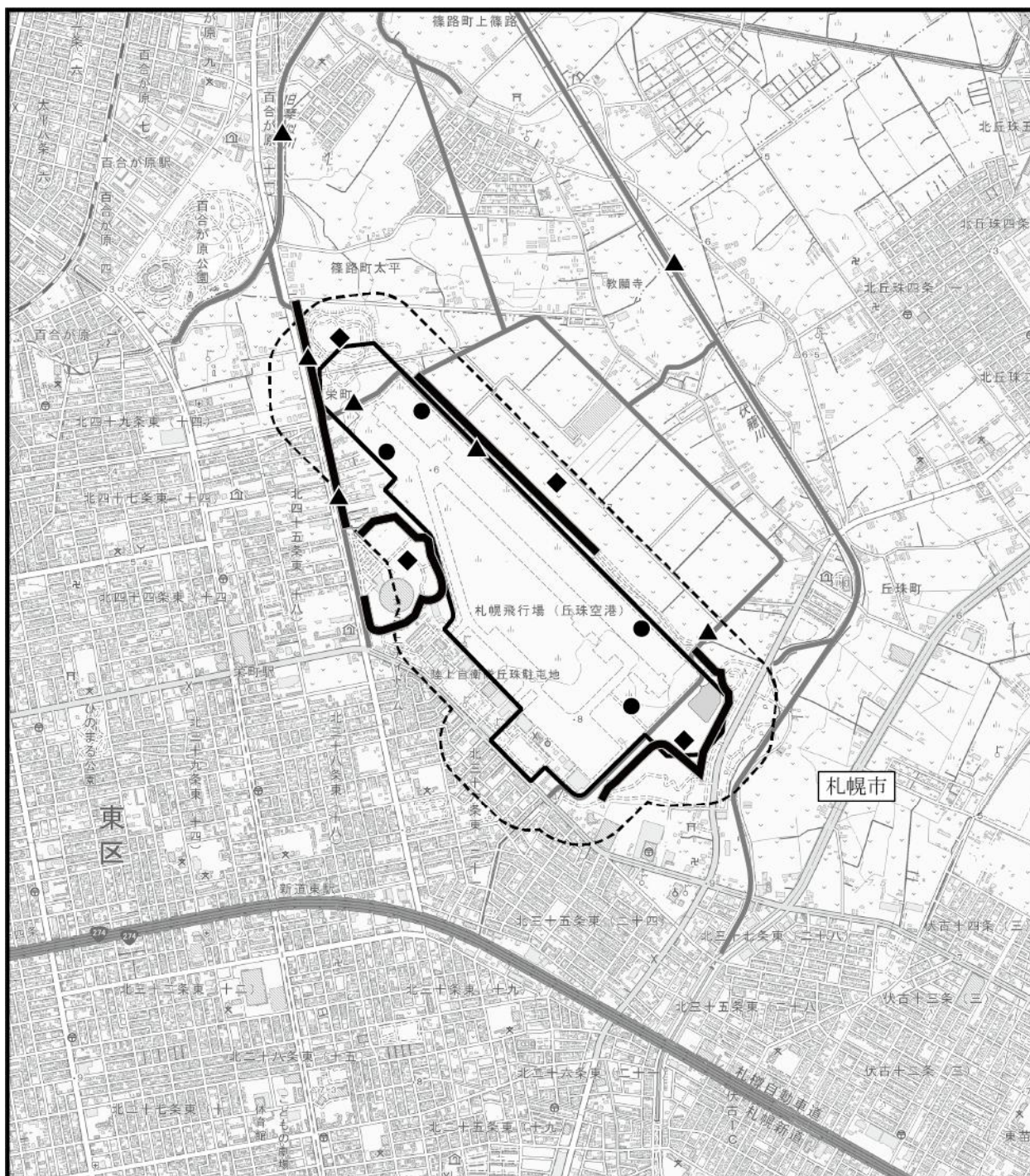
本事業の実施に伴う動物に係る調査の手法は表 6.7-1 に、選定理由は表 6.7-2 に示すとおりである。

表 6.7-1 環境影響評価項目に係る調査手法（動物）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1)動物の状況 ア.動物相の状況	現地調査による方法とし、調査対象は哺乳類、鳥類、鳥類（猛禽類）、鳥類（バードストライク）、昆虫類、両生類・は虫類、魚類、底生動物、その他の水生動物とする。	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺約200mの範囲及び丘珠川等周辺とする。鳥類（一般）は4地点、鳥類（バードストライク）は4地点、その他の水生動物は7地点とする。	哺乳類、鳥類、鳥類（バードストライク）の調査時期は、春季、夏季、秋季、冬季とする。
イ.希少性、地域生態系の代表性、分布の特性等の観点から特に配慮すべき保全対象として選定した重要な種の生息状況及び生態	・哺乳類：目撃法、フィールドサイン法、トラップ法、バットディテクターによる方法とする。	哺乳類、昆虫類、両生類・は虫類は事業実施想定区域及びその周辺約200mの範囲とする。（図6.7-1（1）参照）	鳥類（猛禽類）の調査時期は、2～8月頃の各月1回2日間連続とする。
ウ.保全対象の状況	・鳥類：ラインセンサス法、任意観察法、定点観察法により、出現した鳥類を記録する。重要な種が確認された場合には、種名、飛翔ルート、とまり場所、繁殖状況等を記録する。	鳥類（猛禽類）は事業実施想定区域及びその周辺約4kmの範囲内で4地点とする。（図6.7-1（2）参照）	昆虫類、両生類・は虫類、魚類、底生動物、その他の水生動物の調査時期は、春季、夏季、秋季とする。
エ.生息環境の状況	・鳥類（猛禽類）：定点観察法による方法とする。 ・鳥類（バードストライク）：定点観察法による方法とする。 ・昆虫類：目撃法、任意採集法、ライトトラップ法、ベイトトラップ法とする。 ・両生類・は虫類：目撃法（鳴き声による確認を含む）、直接観察法とする。 ・魚類：投網、タモ網、サデ網等を用いる捕獲法とする。 ・底生動物、その他の水生動物：Dフレームネット、サデ網等を用いる捕獲法とする。 このほか、「河川水辺の国勢調査基本調査マニュアル（国土交通省）」及び「道路環境影響評価の技術手法」に準拠する。 希少性、地域生態系の代表性、分布の特性等の観点から特に配慮すべき保全対象として選定した動物の生息状況及び生態、保全対象の状況、生息環境の状況については、動物相の状況の調査時に併せて記録を行う。		
(2)自然的・社会的状況 ア.規制の状況等	調査資料を収集・整理する方法とする。（「自然環境保全法」等）	—	—

表 6.7-2 調査手法の選定理由（動物）

項目	選定理由
調査手法	工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置、並びに供用後の飛行場及びその施設が存在及び航空機の運航により、事業実施想定区域及びその周辺の動物に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表6.7-1に示した調査内容に係る現況把握が必要である。



凡 例

- : 事業実施想定区域
- : 河 川
- : 陸生動物（哺乳類、鳥類、両生類、は虫類、昆虫類）
- : 陸生動物（鳥類（一般））定点
- : 陸生動物（鳥類（一般））ラインセンサス
- : 陸生動物（鳥類（バードストライク））定点
- : 水生動物（魚類、底生動物、その他の水生動物）

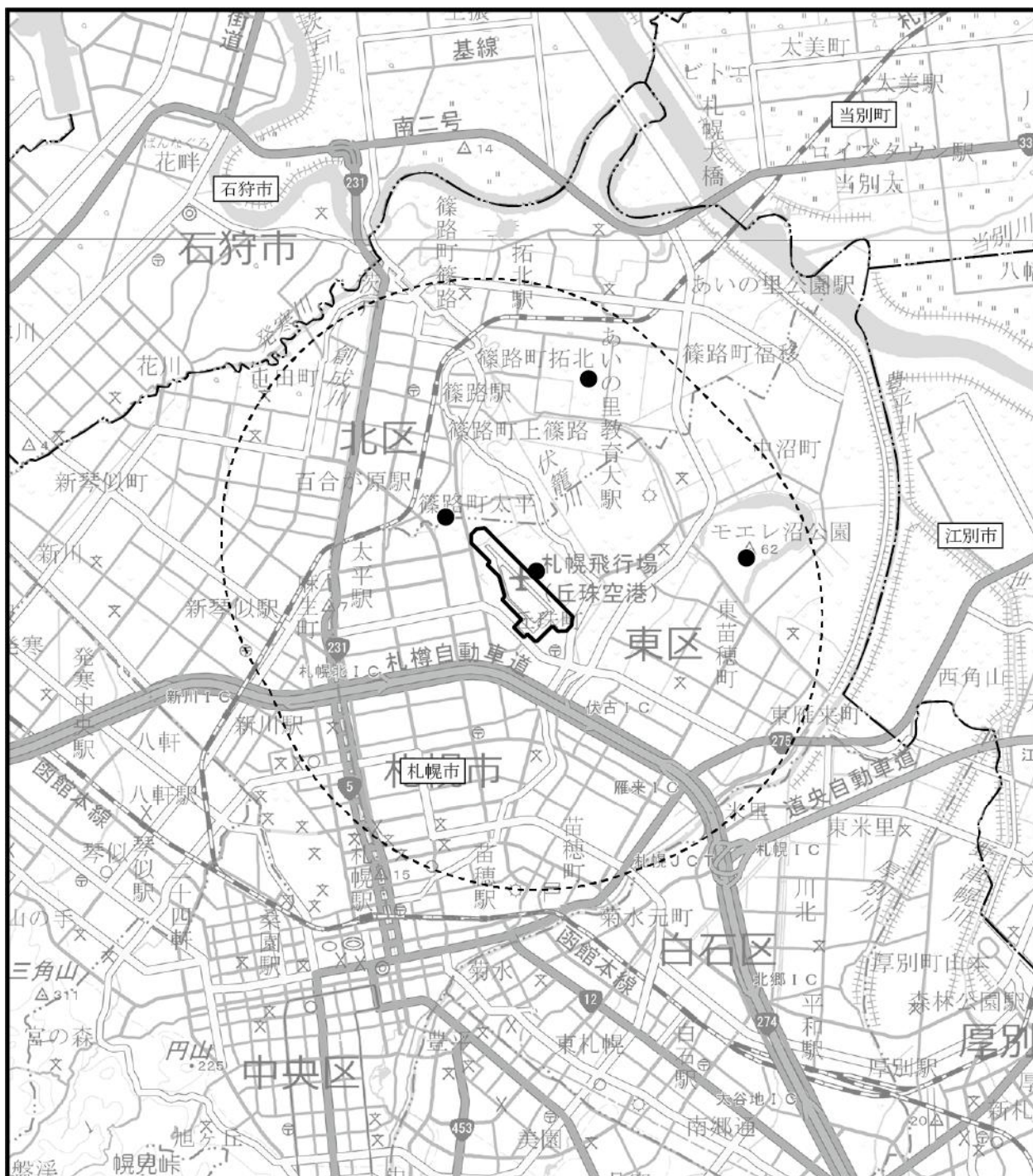


1:25,000

0 0.5 1km

図 6.7-1(1) 動物に係る調査地点

この地図は、国土地理院発行の電子地形図 2 万 5 千分の 1 を使用したものである。



凡 例

- : 事業実施想定区域
- : 市町界
- : 陸生動物（鳥類（猛禽類））
- : 陸生動物（鳥類（猛禽類））定點

図 6. 7-1 (2) 動物に係る調査地点



この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。

6.8. 生態系

本事業の実施に伴う生態系に係る調査の手法は表 6.8-1 に、選定理由は表 6.8-2 に示すとおりである。

表 6.8-1 環境影響評価項目に係る調査手法（生態系）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1)生態系の状況 ア.生態系の構成種、個体群及び生物群集の相互関係	「6.6. 植物」、「6.7. 動物」に示した現地調査による方法及び調査資料を収集・整理・解析する方法とする。	調査地域は、事業実施想定区域及びその周辺約200mの範囲及び丘珠川等周辺とする。（図6.6-1及び図6.7-1参照）	調査時期は、「6.6. 植物」、「6.7. 動物」の調査時期と同じとする。
イ.地域を特徴づける生態系に関し、特に配慮すべき保全対象として選定した生物種又は生物群集			

表 6.8-2 調査手法の選定理由（生態系）

項目	選定理由
調査手法	工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置、並びに供用後の飛行場及びその施設が存在により、事業実施想定区域及びその周辺の生態系に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表6.8-1に示した調査内容に係る現況把握が必要である。

6.9. 景観

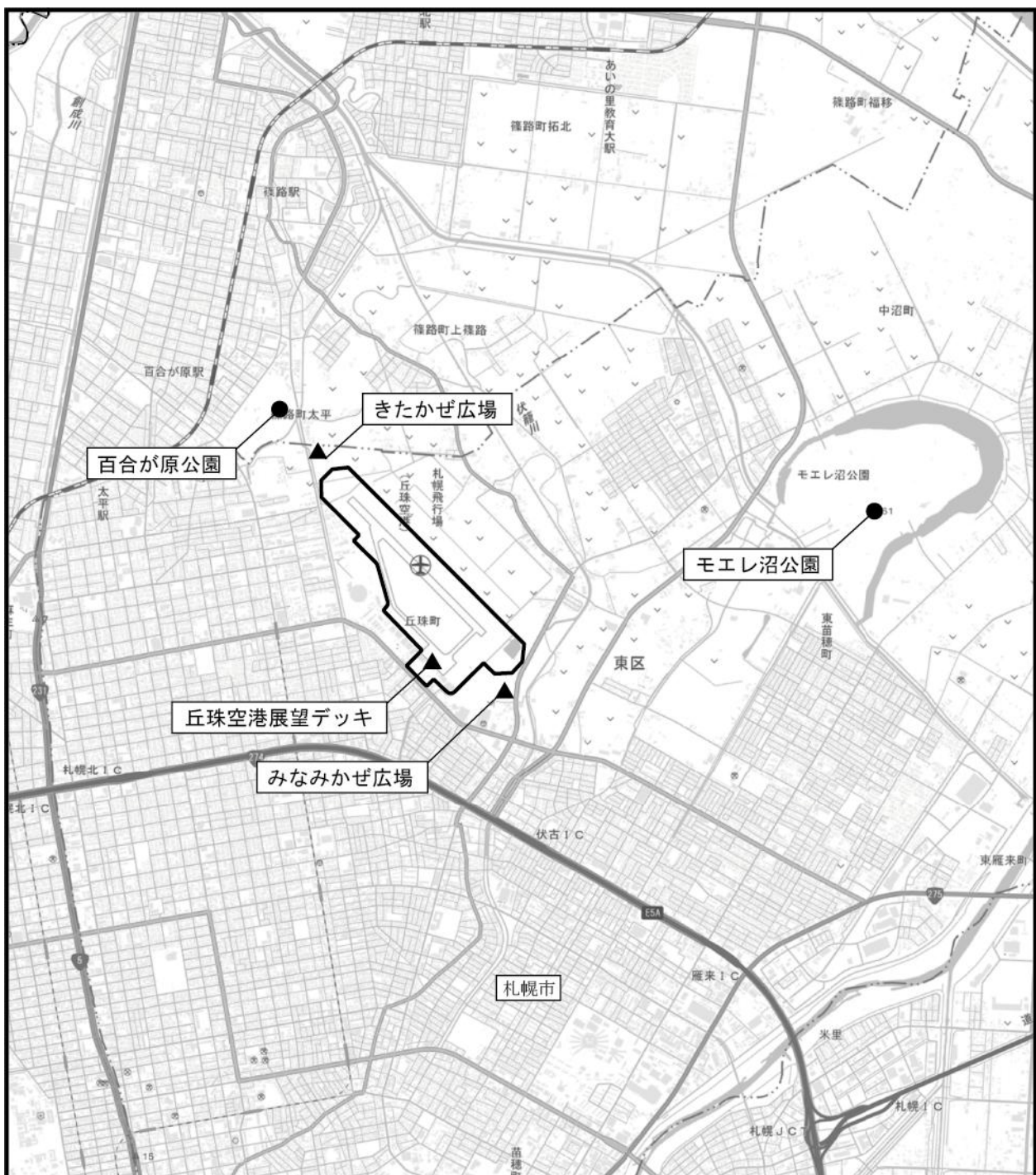
本事業の実施に伴う景観に係る調査の手法は表 6.9-1 に、選定理由は表 6.9-2 に示すとおりである。

表 6.9-1 環境影響評価項目に係る調査手法（景観）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 景観の状況 ア. 主要な眺望点の状況	調査資料を収集・整理する方法とする。 （「札幌市の観光関連資料」等）	調査地域は、遠景域と呼ばれる約3km程度の範囲及び景観資源等とする。	調査時期は、最新の資料により把握できる時期とする。
イ. 主要な自然景観及び都市景観資源等の状況	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 （「自然景観及び都市景観資源等に関する資料」等）		
ウ. 主要な眺望景観の状況	現地調査による方法とする。 （現地踏査及び調査地点において写真撮影を行い、事業実施想定区域方向の眺望の状況を把握する方法）	調査地点は、事業実施想定区域の周辺の5地点とする。（図 6.9-1 参照） 現地調査は、新たに空港となる区域を視認できると予想される調査地域を代表する視点場でも実施する。	調査時期は、調査地域の特性を考慮して、適切かつ効果的に景観の状況を把握できる時期（夏季、冬季）の各1日とする。
(2) 自然的・社会的状況 ア. 規制等の状況 (7) 都市計画法に規定する風致地区	調査資料を収集・整理する方法とする。 （「都市計画法に規定する風致地区」）	調査地域は、遠景域と呼ばれる約3km程度の範囲とする。	調査時期は、最新の資料により把握できる時期とする。
(i) 景観法に規定する景観計画	調査資料を収集・整理する方法とする。 （「景観法に規定する景観計画」）		
(v) 札幌市景観条例に規定する景観計画重点区域及び景観まちづくり推進区域	調査資料を収集・整理する方法とする。 （「札幌市景観条例に規定する景観計画重点区域及び景観まちづくり推進区域」）		
(エ) 札幌市景観条例に規定する都市景観形成基準及び地域景観形成基準	調査資料を収集・整理する方法とする。 （「札幌市景観条例に規定する都市景観形成基準及び地域景観形成基準」）		

表 6.9-2 調査手法の選定理由（景観）

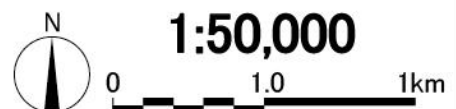
項目	選定理由
調査手法	供用後の飛行場及びその施設の存在により、事業実施想定区域及びその周辺の景観に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表6.9-1に示した調査内容に係る現況把握が必要である。



凡 例

- : 事業実施想定区域
- : 市町界
- : 主要な眺望点 (眺望景観の状況)
- ▲ : 主要な視点場 (眺望景観の状況)

図 6.9-1 景観に係る調査地点



この地図は、国土地理院発行の電子地形図 20 万分の 1 を使用したものである。

6.10. 人と自然との触れ合いの活動の場

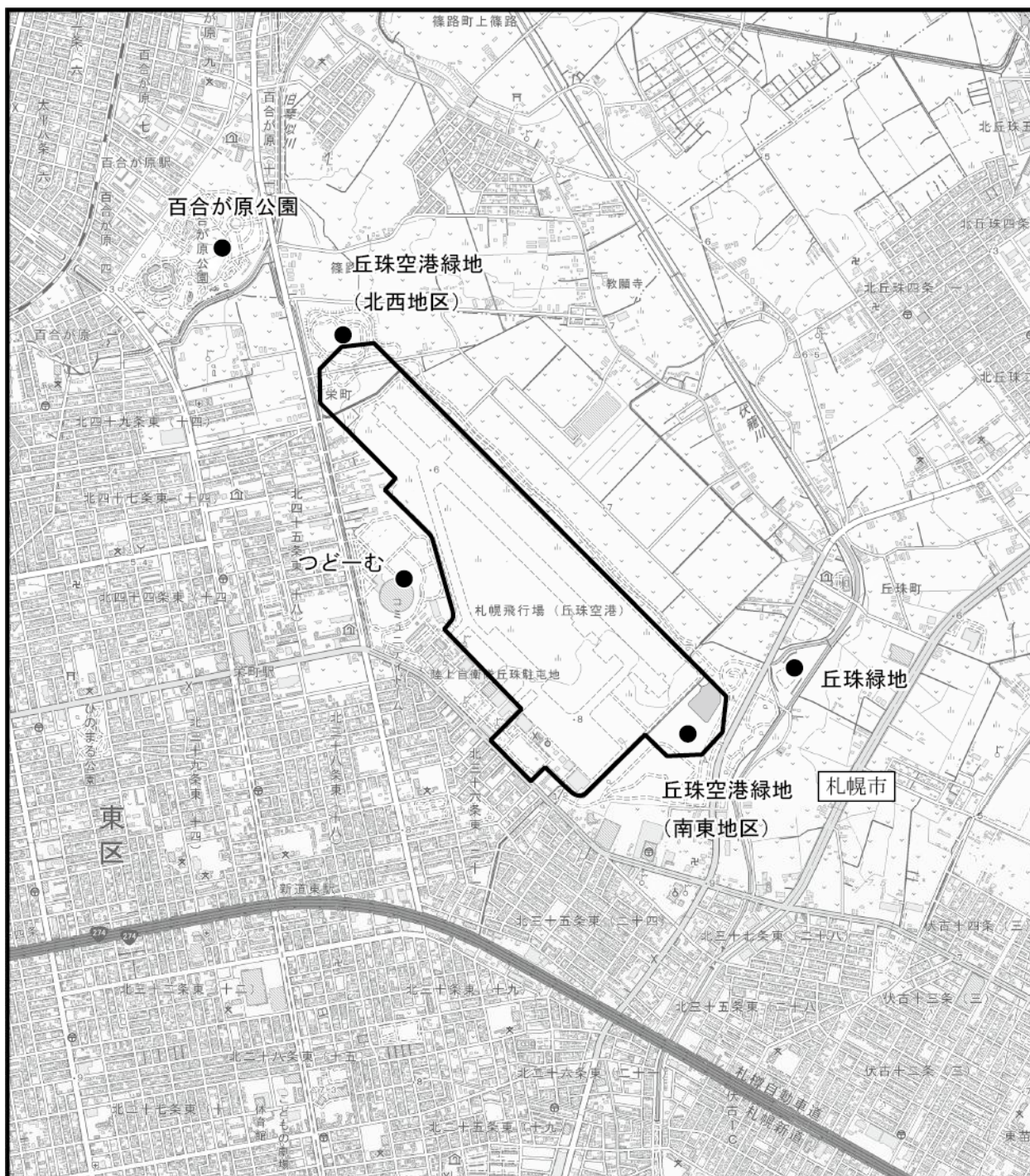
本事業の実施に伴う人と自然との触れ合い活動の場に係る調査の手法は表 6.10-1 に、選定理由は表 6.10-2 に示すとおりである。

表 6.10-1 環境影響評価項目に係る調査手法（人と自然との触れ合いの活動の場）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 人と自然との触れ合いの活動の場の状況 ア. 人と自然との触れ合いの活動の場の状況	調査資料を収集・整理する方法とする。 （「公園緑地の統計」等）	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。	調査時期は、最新の資料により把握できる時期とする。
イ. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況	現地調査による方法とする。 （調査地を調査員が踏査し目視確認する方法とする。利用の状況はカウンターを用いて利用形態別の利用者数を計測する。）	調査地点は、5地点 （丘珠緑地、丘珠空港緑地（南東地区）、丘珠空港緑地（北西地区）、つどいむ、百合が原公園）とする。 （図6.10-1参照）	調査時期は、年2回 （夏季、冬季）の各1日とする。

表 6.10-2 調査手法の選定理由（人と自然との触れ合いの活動の場）

項目	選定理由
調査手法	供用後の飛行場及びその施設の存在により、事業実施想定区域及びその周辺の人と自然との触れ合いの活動の場に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表6.10-1に示した調査内容に係る現況把握が必要である。



凡 例

図 6.10-1 人と自然との触れ合いの活動の場に係る調査地点

- : 事業実施想定区域
- : 人と自然との触れ合いの活動の場



この地図は、国土地理院発行の電子地形図 2 万 5 千分の 1 を使用したものである。

6.11. 廃棄物等

本事業の実施に伴う廃棄物等に係る調査の手法は表 6.11-1 に、選定理由は表 6.11-2 に示すとおりである。

表 6.11-1 環境影響評価項目に係る調査手法（廃棄物等）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 廃棄物等の状況 ア. 撤去建造物の状況	事業計画及び調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 （施設配置図等）	調査地域は、事業実施想定区域とする。	調査時期は、最新の資料により把握できる時期とする。
イ. 建設発生土の状況	事業計画を整理・解析する方法とする。		
ウ. 特別管理廃棄物の状況	事業計画及び調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 （事業実施想定区域及びその周辺の撤去建造物に関する資料等）		
(2) 自然的・社会的状況 ア. 規制等の状況 (7) 事業実施想定区域周辺における廃棄物等の分別、収集運搬及び処分の状況	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 （「札幌市環境白書」等）	調査地域は、事業実施想定区域周辺とする。	調査時期は、最新の資料により把握できる時期とする。
(4) 廃棄物等に係る環境施策の目標等	調査資料を収集・整理する方法とする。 （「建設リサイクル推進計画」等）	—	—

表 6.11-2 調査手法の選定理由（廃棄物等）

項目	選定理由
調査手法	工事中の切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置に伴う廃棄物等の排出が、事業実施想定区域及びその周辺の環境に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表 6.11-1 に示した調査内容に係る現況把握が必要である。

6.12. 温室効果ガス

本事業の実施に伴う温室効果ガスに係る調査の手法は表 6.12-1 に、選定理由は表 6.12-2 に示すとおりである。

表 6.12-1 環境影響評価項目に係る調査手法（温室効果ガス）

調査内容	調査方法	調査地域・調査地点	調査期間及び時期
(1) 温室効果ガスの状況 ア. 温室効果ガスの排出量又はエネルギーの使用量に係る原単位の把握	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 （「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver6.0)」(令和7年3月、環境省・経済産業省)等）	－	－
イ. 温室効果ガスの排出を回避・低減するための対策又はエネルギーの使用量を低減するための対策の実施状況	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 （「丘珠空港実施状況報告書」等）	－	－
(2) 自然的・社会的状況 ア. 規制等の状況 (7) 温室効果ガスに係る環境施策の目標等	調査資料を収集・整理・解析する方法とする。 （国の温室効果ガス削減に関する各種資料等）	－	－

表 6.12-2 調査手法の選定理由（温室効果ガス）

項目	選定理由
調査手法	工事中の建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、並びに供用後の航空機の運航、飛行場の施設の供用に伴う温室効果ガスの排出が、事業実施想定区域及びその周辺の環境に影響を及ぼすおそれが考えられるため、表6.12-1に示した調査内容に係る現況把握が必要である。

7. 専門家等の助言内容

計画段階環境配慮書の作成にあたり、専門家等への聴取を実施した。聴取により得られた技術的助言の内容は、表 7-1 に示すとおりである。

表 7-1 (1) 専門家等の助言内容

専門家等の所属機関 【専門分野】	技術的助言の内容
研究機関 【騒音（航空機）】 ＜聞き取り日： 令和 7 年 9 月 18 日＞	＜騒音（航空機）の予測及び評価方法について＞ ・他空港の環境影響評価事例を参考に、予測及び評価方法が検討されており、配慮書段階での記載としては問題ない。 ＜騒音（航空機）の予測及び評価結果について＞ ・配慮書段階での記載としては問題ない。 ・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。 ＜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。

表 7-1 (2) 専門家等の助言内容

専門家等の所属機関 【専門分野】	技術的助言の内容
教育機関 【動物（鳥類）】 ＜聞き取り日： 令和 7 年 9 月 17 日＞	＜バードストライクの発生状況等について＞ ・ 丘珠空港のバードストライク発生件数は、他の空港に比べて少ない方であり、現況に特段の課題があるとは考えられない。これは、空港周辺の環境が単調な地形・植生であることや、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。 ・ 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。 ＜動物（鳥類）の予測及び評価方法について＞ ・ 予測条件が整理されており、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。配慮書段階での記載としては問題ない。 ・ 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（パイロットリポート等）を活用するとよい。 ＜動物（鳥類）の予測及び評価結果について＞ ・ 予測・評価結果については概ね問題ないが、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方がよい。 ＜現地調査計画（動物（鳥類））について＞ ・ 調査項目、調査手法等の調査計画は問題ない。 ＜バードストライク対策について＞ ・ 滑走路延長後のバードストライク対策としては、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中や工事後に開放水面が生じ、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といよい。

8. 手続の経過の概要及び問い合わせ先

8.1. 手続の経過の概要

本事業に係る環境影響評価(配慮書)の手続は、札幌市環境影響評価条例第6条の3から10に基づき実施する。

本事業においては、「配慮書の案」は作成していないため、本配慮書をもって手続の開始とする。

8.2. 問い合わせ先

【配慮書全般に関すること】

(1) 国土交通省北海道開発局

- ・ 名 称：国土交通省北海道開発局 港湾空港部 空港・防災課
- ・ 所在地：札幌市北区北8条西2丁目 札幌第1合同庁舎
- ・ 電 話：011-700-6773

【航空機の運航等に関すること】

(2) 国土交通省東京航空局

- ・ 名 称：国土交通省東京航空局 空港部 空港企画調整課
- ・ 所在地：東京都千代田区九段南 1-1-15 九段第2合同庁舎
- ・ 電 話：03-5275-9298

【環境影響評価を受託した者】

- ・ 名 称：日本工営株式会社
- ・ 所在地：本 社 東京都千代田区麴町5丁目4番地
札幌支店 札幌市中央区北5条西6丁目2番地