

参考資料1

その他の意見の概要
(環境影響評価対象外)

頂いたご意見の中には、本環境影響評価手続きにおける検討対象外のご意見もございましたので、以下のとおりお示しします。

| No. | 一般意見の概要 |
|--------|--|
| 1 | <p>国内の人口は今後大幅に減少していくのに福岡空港の航空機の離着陸回数を増やす必要はなく、ヘリポート新設の理由は認められない。</p> <p>本来の目的は、自衛隊や米軍の軍事利用を可能にする為であり、オスプレイの飛来など雁の巣ヘリポートの軍事利用は明らかである。そうすると雁の巣周辺に住む者として騒音だけでなく、墜落の危険も増大し、ヘリポート新設は絶対に反対である。</p> |
| 2 5 | <p>準備書の環境影響評価の記載や説明会における説明は、住民の意見を無視した移設ありきで、工事の実施が優先されている。</p> <p>あらためて、地元住民が反対していることをここに表明する。</p> <p>先に、配慮書について、自治協議会等が提出していた移設反対意見書の通り、地域住民は、環境アセスメントの結果により、移設計画がなくなることを期待していた。然るに、移設決定如き書類の記載やその説明は、到底、容認できる内容ではない。</p> <p>校区住民は、住民の土地を国が国策として接收して、飛行場を建設。さらに、米軍の朝鮮戦争時の基地として、騒音に悩まされた経験を有している。</p> <p>基地返還闘争により、漸く、平穏な日常生活を確保したところである。</p> <p>本来、地域住民に返還すべきところ、返還先を国交省に決定した経緯については、不明朗な点が多いが、ここに、今回のヘリ基地移転計画である。</p> <p>地域住民に安全、安心できる街づくりの障害となるヘリ基地の移転計画は、反対である。</p> <p>(同3意見)</p> |

| No. | 一般意見の概要 |
|-------------|--|
| 6 5 9 | <p>ヘリ施設の移設計画は、地元にもメリットが全く無い迷惑な計画であり、移設すれば地域住民に与える影響は大きいものがあります。それでも敢て、国策として移設を強行実施するのであれば、環境破壊に繋がる恐れもあり、地域住民への安心感の扶植のためにも、地域住民の声(要望事項)を以下に記します。</p> <p>「住民の声」</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 都市計画道路「海の中道公園線」の早期建設 ② 県道志賀和白線のJ R 奈多駅前から雁の巣踏切までの歩道拡幅計画の早期実現 ③ 通称「雁の巣グラウンド」の地元雁の巣自治会への無償返還 ④ 博多湾沿いの遊歩道の早期整備 ⑤ 事後対策を3年間必ず実施し、問題が発生した場合地元校区協議会と協議し解決を図ること。 <p>以上の事項について、関係行政機関と早急に協議のうえ、早期実現に向けて対策を講じることを強く求めます。</p> <p>なお、本意見書の内容に関し、如何に対処するのか、あるいは如何に対応したのかについての当方への打ち返しを望みます。</p> <p>(同 3 意見)</p> |
| 10 | <p>安全な町として誇りを持って生活している住民にとっての迷惑施設は断固反対である。</p> |
| 11 | <p>民間運営について、民間運営になると、騒音や低周波騒音など住民の健康被害救済の保障が不確になる。再検討を。</p> |
| 12 | <p>地元の本事業に対する反対の声について、地元の奈多校区と雁ノ巣自治会は2016年には反対の要望・意見書を提出している。地元の意向にそって、本事業は撤回すべきである。</p> |
| 13 | <p>オスプレイの来る可能性について、有事の時、米軍から要請があったら、大分空港のように、拒めない。オスプレイの飛行する可能性は出てくる。住民はそんなことは望んでいない。</p> |

No. 一般意見の概要

- 14 今回のこの「雁ノ巣ヘリポート新設」には絶対反対です。かつて沖縄ではSACO合意（日米特別行動委員会）は、1995年少女暴行事件で沖縄は事件の根源である米軍基地撤去を掲げて大きなうねりになり、基地を存続があやうくなるなかで日米両政府は緩撫策として「米軍北部訓練場の4000ヘクタールの返還」と「普天間基地の閉鎖・返還」を打ち出しました。その時に沖縄県がわに説明されたのは、普天間基地の代替地として辺野古に小さな「ヘリポート基地」建設でした。それが何時しか巨大な軍事基地の建設に変わってきました。しかも日米共同使用です。ここに佐賀空港のオスプレイ配備計画と連動して佐世保の特殊部隊＝日本海兵隊「水陸機動団」3000人が辺野古基地に常駐の構想です。佐賀空港のオスプレイ配備は土地の買収もできていないのに先行5機購入が報道されています。暫定策も報道されています。「佐賀空港のオスプレイ基地」構想はその周辺にヘリパットが造られるのは沖縄の例をみれば容易にわかります。
- 上記の「米軍北部訓練場の4000ヘクタールの返還」でも古い14カ所の山奥のヘリパットの返還と交換に人の住む集落の400mと離れていない所に新たなヘリパットが造られました。これも日本政府に対して沖縄県や住民の「オスプレイが来るだろう」の質問に沖縄防衛局は「来る」とは絶対に言ってません。
- 8月5日の説明会でも「日米地位協定があるから米側の飛来要請があれば拒めない」などの回答は、それこそ「来る」ということ以外ありません。
- オスプレイを使うのは全世界で米海兵隊と一部米空軍と日本政府以外に購入計画はありません。オスプレイは頻繁に事故が起き、環境破壊の最たるものです。昨年12月の沖縄の墜落事故では、今も散乱した残骸が海や海岸などで付着して漁や入会的な地元住民の貝拾いや海藻拾いもできない状況です。
- 米軍や政府はなんの謝罪・補償もせず「住宅地に落ちなかったから感謝」されるべき傲慢さと、それを積極的に容認する政府の住民無視のこの姿勢にこそ日本政府の侵略戦争基地＝「ヘリポート新設」以外ありません。

| No. | 一般意見の概要 |
|-----|--|
| 15 | <p>H29.8.6の奈多公民館での「環境影響準備書の説明会」では、説明者から「うるさかったら航空局へ電話するように」と言われたが、ただでさえ騒音迷惑を受ける住民にこれ以上の手間と煩わしい作業をさせようとするのは誠意のある態度とは言えない。</p> <p>同じ説明会の中で、「ヘリコプターのような低空飛行するものは、レーダーで監視できない」と言われたが、そんな恐ろしいことになっているのであろうか。レーダーで監視できないのであれば、他の方法を航空局で検討するべきである。少しは誠意を見せてもらいたい。</p> <p>説明会で、「経済効果」を求める意見があったが、レーダーで監視できないのであれば、主に低空飛行地帯となっている奈多の半島の各地域住民に監視員を依頼し連絡体制を取るという方法もあるのではないか。</p> <p>監視員からの通報を受けた航空局側はその時間帯に飛んだヘリコプター運行主体を調査し、公表することを求める。</p> <p>この公表は安易に住宅地上空を飛ぶことを回避させるためのものである。</p> |

No.

一般意見の概要

16

福岡空港は全国唯一の米軍との共同使用空港です。米軍の占有面積は14.4%の広さです。他にも航空自衛隊春日基地の空港施設があります。今空港の軍事利用を一層進める動きが進んでいます。一つは滑走路増設、もう一つは福岡市東区雁の巣地区のヘリポート建設です。他にも、滑走路増設に伴って、海上保安庁の施設が北九州空港に移設されようとしています。また、飛行機が使用する面積を広げる工事が進められています。そのひとつが国内線旅客ターミナルビルのセットバック工事が進められています。そして、コンセッション方式で空港施設民営化が進められています。こうした福岡空港の施設整備は、米軍や自衛隊の軍事利用拡大のためです。オスプレイ飛来など、雁の巣ヘリポートの軍事利用が心配です。ヘリポート建設予定地は、東区奈多の雁の巣レクリエーションセンターに近接する、県警訓練場跡地です。民家とは1kmほどしか離れていません。

2015年に雁の巣病院で開かれた説明会では「終の棲家として引っ越してきた。騒音、低周波振動で子育てもできない」との住民の悲鳴が聞こえ、去年行われたヘリコプターの試験飛行では「騒音がひどい」という声が出ました。一機だけの試験飛行でしたが、事件や事故で移転予定の23機のヘリコプターが一斉に飛行することになると、住民は「住んではいけない騒音地獄になってしまう。」と悲痛な声を出しています。

雁の巣へのヘリコプター移設は雁の巣ヘリポート自体によって、またヘリコプター数が減少した福岡空港で軍事利用を促進します。雁の巣ヘリポートは住民が招致したものではありません。

| No. | 一般意見の概要 |
|-----|--|
| 17 | <p>福岡空港の離発着回数（需要予測）が記載され、47年の需要予測が上位ケースで20.5万回となっているが、その予測計算式が提示されていないので信頼ができない。特に国内需要をJR新幹線など他の交通手段に廻す政策誘導も可能であり、福岡空港の固定翼需要増加に対応して、雁の巣ヘリポートを新設して周辺住民の生活を犠牲にし生命を脅かす政策は実施すべきではない。</p> |
| 18 | <p>東京国際空港計80機、大阪国際空港計60機のヘリコプターなのであって、福岡空港23機が「他空港と比べると突出して多い。」との記は妥当ではない。東京7機、大阪8機のヘリコプターが常駐機していると示されている。この数字に比べると、福岡空港23機は多くはない。問題は、いつ頃、何が原因で東京73機、大阪52機が移駐したのか記載がないので、比較ができない移駐するまでは、混在で賄っていたのではないかと。 福岡空港と東京、大阪の時系列的な混在混雑の記述がないので、説明になっていない。</p> |
| 19 | <p>雁の巣ヘリポートに米軍などのオスプレイが飛来しない保証はあるのか。</p> |
| 20 | <p>ヘリコプター23機が移駐すれば、福岡空港は米軍などの軍事利用が促進されるのではないかと</p> |