

## 第 2 章 第一種事業の目的及び内容

### 2.1 事業の目的

#### 2.1.1 佐賀空港の概要

##### (1) 空港概要

佐賀空港は、平成 10 年（1998 年）7 月 28 日に開港した空港であり、佐賀県が設置及び管理を行っている。

名 称：佐賀空港（愛称：九州佐賀国際空港）

種 別：地方管理空港

設置管理者：佐賀県

位 置：佐賀県佐賀市川副町

供用開始日：平成 10 年（1998 年）7 月 28 日

空 港 面 積：114.1ha

滑走路（長さ×幅）：2,000m×45m

スポット数：5 スポット＋小型機用 4 スポット

運 用 時 間：6:30～24:00（17.5 時間）

旅 客 施 設：旅客ターミナルビル：延床面積 13,970 m<sup>2</sup>

駐 車 場：約 2,200 台

貨 物 施 設：貨物上屋：延床面積 1,210 m<sup>2</sup>

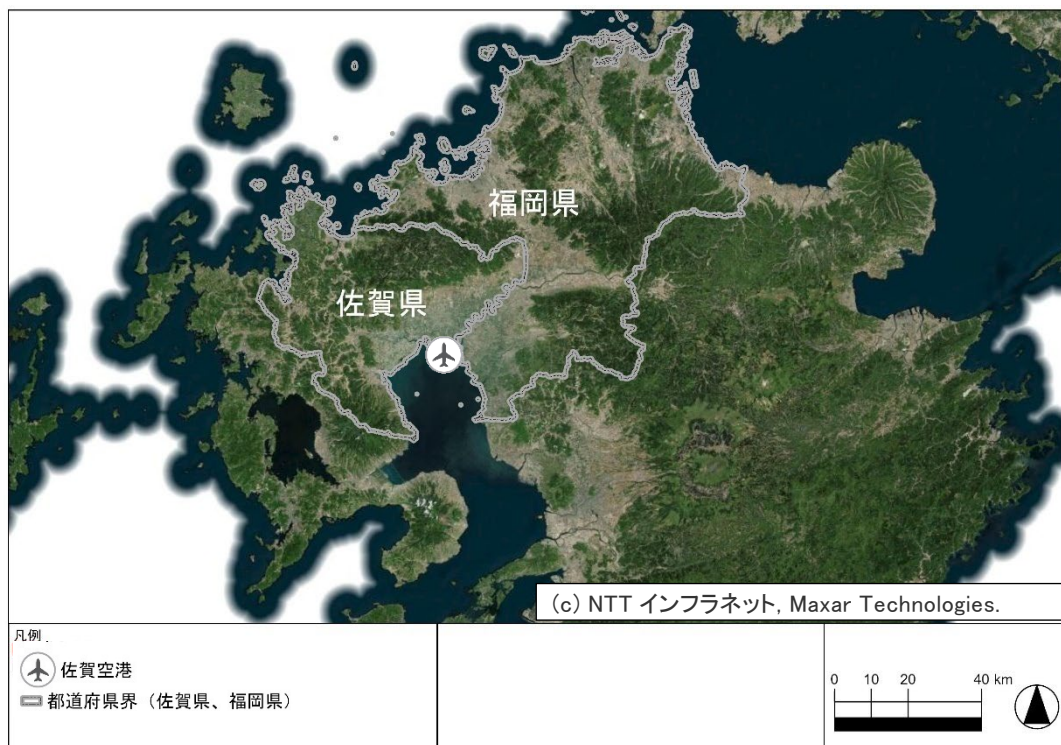


図 2.1-1 佐賀空港の位置

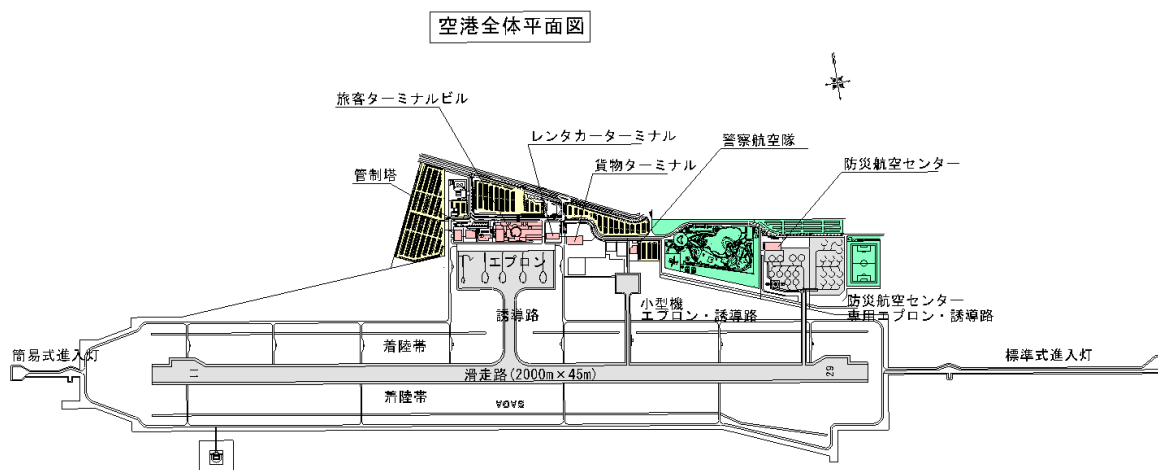


図 2.1-2 空港平面図

## (2) 利用状況

旅客数は、平成 10 年（1998 年）の開港以来 30 万人前後で推移していた。平成 24 年（2012 年）以降、国際線の就航や国内線の増便により、利用者数は増加傾向にあり、平成 30 年度（2018 年度）には、過去最高となる 81.9 万人を記録した。令和元年度（2019 年度）以降は、日韓情勢や新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大きく落ち込んだ。令和 4 年度（2022 年度）以降は、人流の本格的な回復に伴って利用者数は回復基調にあり、令和 5 年 4 月からは順次国際線が運航を再開している。

また、平成 16 年度（2004 年度）に九州で唯一夜間時間帯の貨物便が運航を開始し、平成 30 年度（2018 年度）まで利用実績があった。

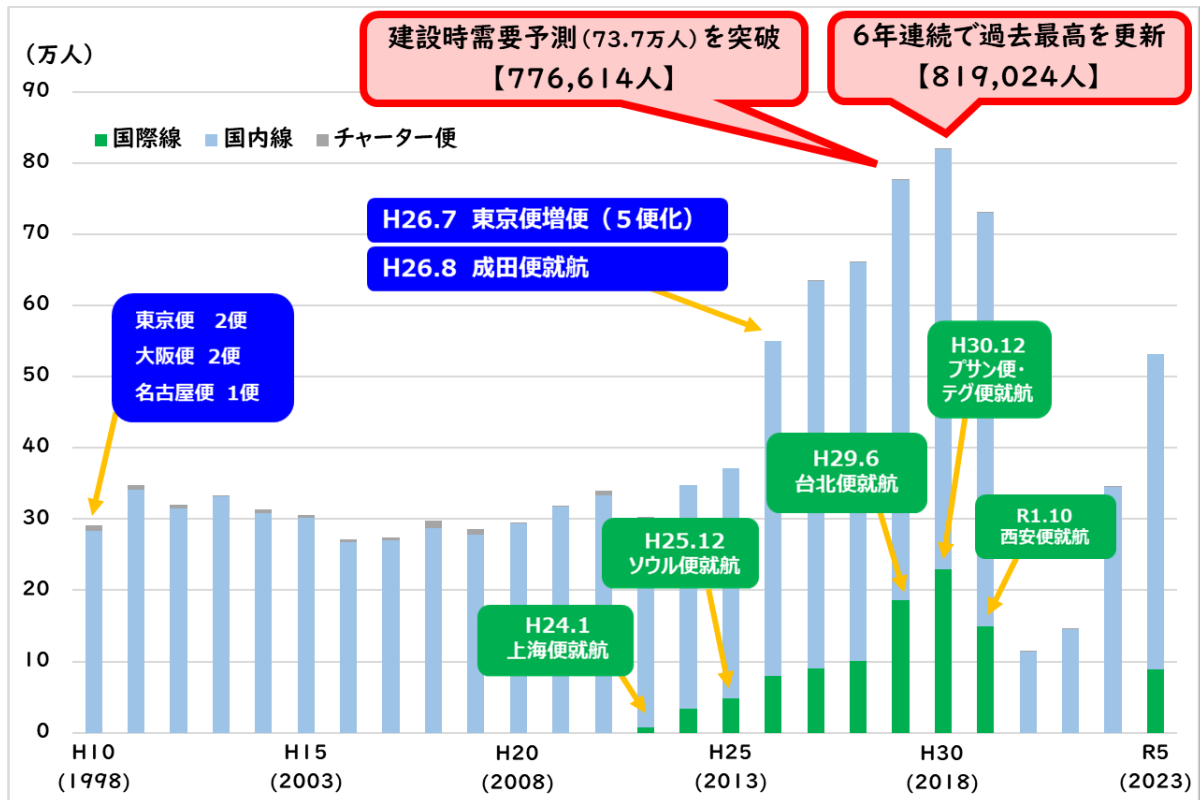


図 2.1-3 旅客数の推移(年度毎)

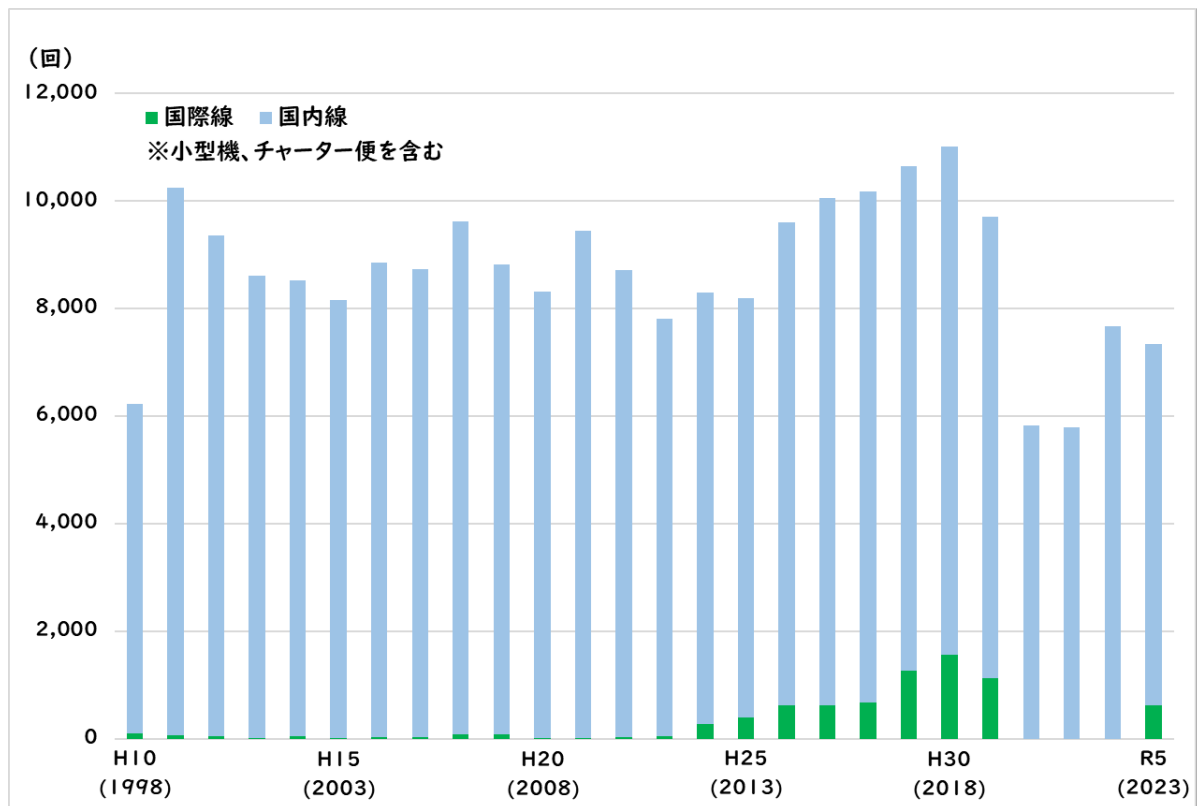


図 2.1-4 離着陸回数の推移(年度毎)

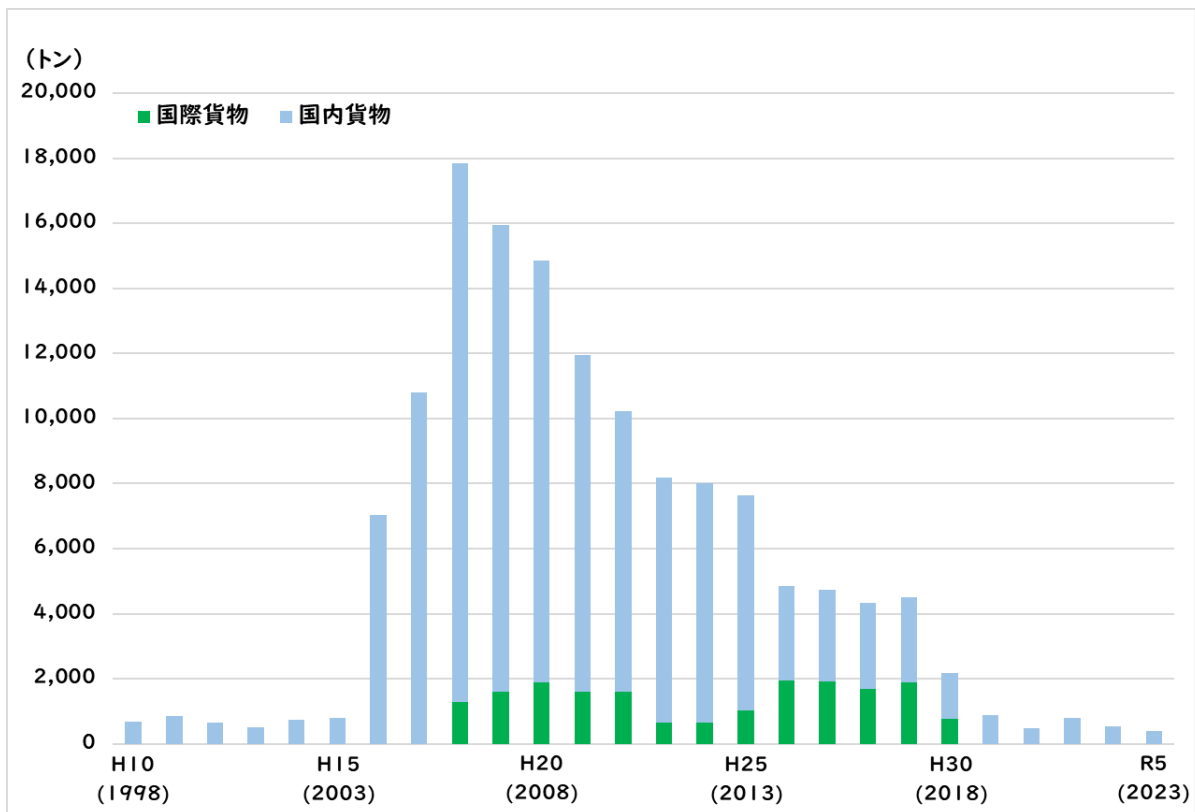


図 2.1-5 貨物取扱量の推移（年度毎）

### (3) 定期便就航状況

令和6年夏季ダイヤにおける佐賀空港の定期便就航状況は表 2.1-1 のとおりである。

国内線は東京(羽田)路線の1路線、国際線は上海(浦東)路線・ソウル(仁川)路線・台北(桃園)路線の3路線が就航している。

表 2.1-1 令和6年夏季ダイヤにおける佐賀空港の定期便就航状況

航空路線		運航会社	定期便就航状況 (令和6年夏季ダイヤ)	備考
国内線	東京(羽田)	ANA	5 往復/日	
国際線	上海(浦東)	春秋航空	3 往復/週	令和5年9月6日から3往復/週で通航を再開 令和5年10月29日から2往復/週
	ソウル(仁川)	ティーウェイ航空	3 往復/週	令和5年9月8日から3往復/週で通航を再開 令和5年10月29日から4往復/週 令和6年1月4日から3月2日までの期間は毎日通航 令和6年3月3日から3月29日までの期間は4往復/週
	台北(桃園)	タイガーエア台湾	2 往復/週	令和5年4月2日から2往復/週で通航を再開

※西安(咸陽)路線は運休中。

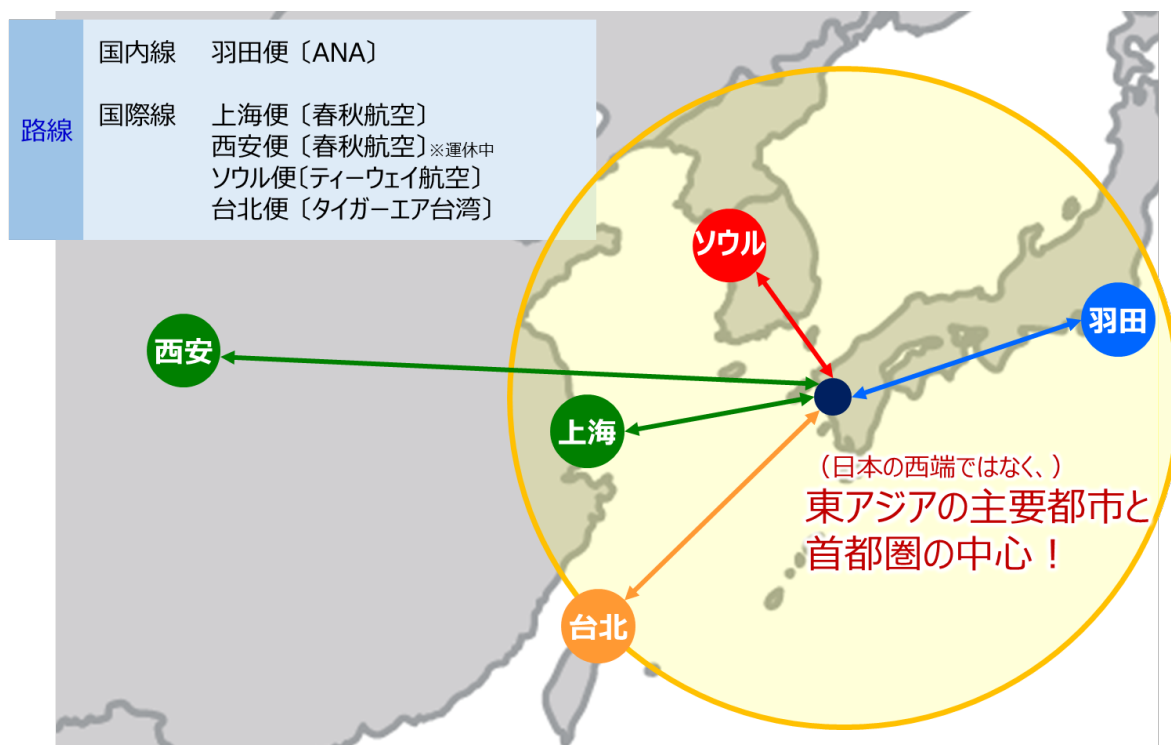


図 2.1-6 路線図

### 2.1.2 事業の目的

佐賀空港は、東アジアを代表するハブ空港の中心に位置し、九州各地とのアクセスに優れているため、佐賀県や福岡県南西部をはじめ九州一円、さらには海外からも利用しやすい地理的優位性があることに加え、福岡空港の代替機能や広域災害時の対応拠点としての機能など、様々なポテンシャルを有しており、「佐賀空港がめざす将来像 2024」においては、「九州佐賀国際空港をゲートウェイとして、九州がアジアの活力を取り込み、日本で最も活力のある地域になっている」と定めている。

これまで、佐賀空港に就航中の国際線運航会社からは、2,000m 滑走路のため、経験豊富なパイロットで運航するなどの特別な対応が必要であることから 2,500m 化への早期実現を望まれている。

2,500m 化することで既存の運航会社による路線展開の自由度が増し、東南アジア諸国等との直行便の就航が可能となる。これにより、国際線の増便や新規路線の就航による更なる国際交流の促進も見込まれ、また、観光立国の推進にも寄与することから、滑走路を現在の 2,000m から 2,500m に延長するものである。

## 2.2 第一種事業の内容

### 2.2.1 第一種飛行場設置等事業の種類

滑走路の延長を伴う飛行場及びその施設の変更の事業

### 2.2.2 事業の名称

佐賀空港滑走路延長事業

### 2.2.3 第一種飛行場設置等対象事業実施区域の位置

佐賀県佐賀市川副町のうち、図 2.2-1 に示す区域

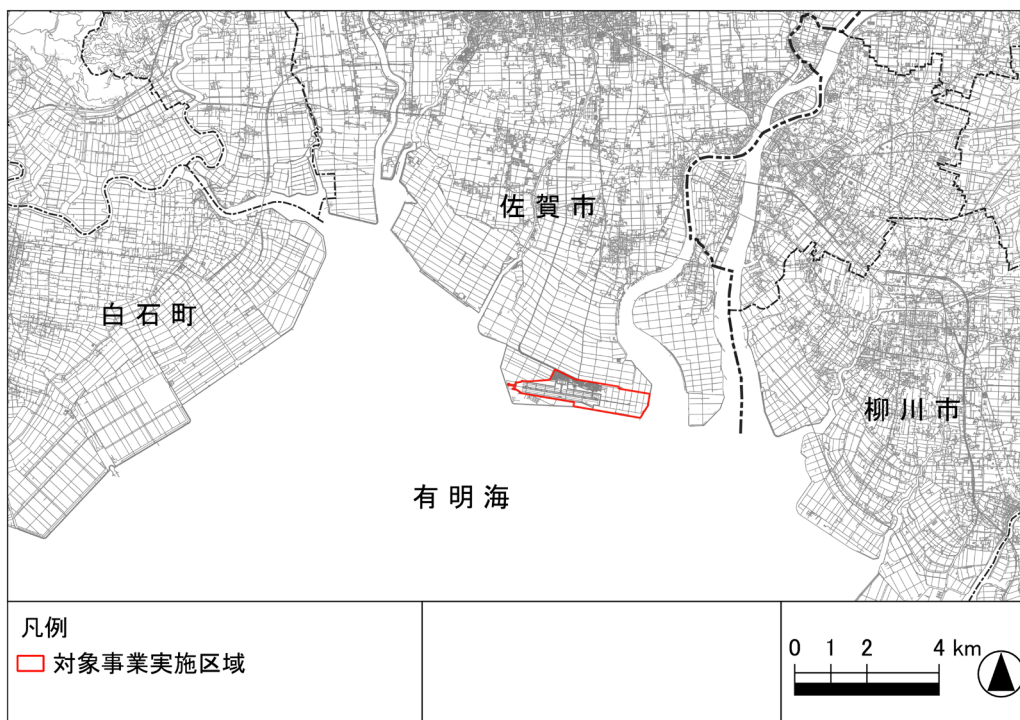


図 2.2-1 対象事業実施区域

### 2.2.4 飛行場の利用を予定する航空機の種類

大型ジェット機、中型ジェット機、小型ジェット機、プロペラ機、回転翼機 等





## 2.3 その他の対象事業に関連する事項

### 2.3.1 航空需要予測

佐賀空港の航空需要予測結果は、表 2.3-1 に示すとおりである。離着陸回数は、2045 年度には年間約 3.5 万回と見込んでいる。

また、2045 年度の国内・国際旅客数は年間約 148 万人、国内・国際貨物取扱量は年間約 2.5 万トンと見込んでいる。

表 2.3-1 航空需要予測結果

佐賀空港の需要予測（年間旅客数）

	平成30年度 (2018年度) 実績	令和元年度 (2019年度) 実績	令和2年度 (2020年度) 実績	令和3年度 (2021年度) 実績	令和4年度 (2022年度) 実績	令和5年度 (2023年度) 実績 【速報値】	令和27年 (2045年度) 将来予測
国内線	589,101 人	581,427 人	113,395 人	145,233 人	345,395 人	442,852 人	約148万 人
国際線	229,895 人	148,732 人	0 人	0 人	0 人	88,997 人	
合計	818,996 人	730,159 人	113,395 人	145,233 人	345,395 人	531,849 人	

佐賀空港の需要予測（年間離着陸回数）

	平成30年度 (2018年度) 実績	令和元年度 (2019年度) 実績	令和2年度 (2020年度) 実績	令和3年度 (2021年度) 実績	令和4年度 (2022年度) 実績	令和5年度 (2023年度) 実績 【速報値】	令和27年 (2045年度) 将来予測
国内線	9,448 回	8,578 回	5,822 回	5,804 回	7,682 回	6,728 回	約3.5万 回 ※
国際線	1,564 回	1,130 回	0 回	0 回	0 回	624 回	
合計	11,012 回	9,708 回	5,822 回	5,804 回	7,682 回	7,352 回	

※うち自衛隊機、約 1.7 万回

佐賀空港の需要予測（年間貨物取扱量）

	平成30年度 (2018年度) 実績	令和元年度 (2019年度) 実績	令和2年度 (2020年度) 実績	令和3年度 (2021年度) 実績	令和4年度 (2022年度) 実績	令和5年度 (2023年度) 実績 【速報値】	令和27年 (2045年度) 将来予測
国内貨物	1,404 t	859 t	421 t	763 t	503 t	404 t	約2.5万 t
国際貨物	778 t	0 t	0 t	0 t	0 t	0 t	
合計	2,182 t	859 t	421 t	763 t	503 t	404 t	

### 2.3.2 滑走路の使用及び飛行経路の想定

佐賀空港に設定されている全ての飛行経路において、滑走路延長後の経路は、図 2.3-1 に示すとおり想定した。

到着経路について、航空機の着陸地点が 500m 東に移動することから東側からの着陸時は現状よりも 500m 東側を飛行することを想定した。また、西側からの着陸時は着陸地点が変わらないことから現状と同様の飛行経路となることを想定した。

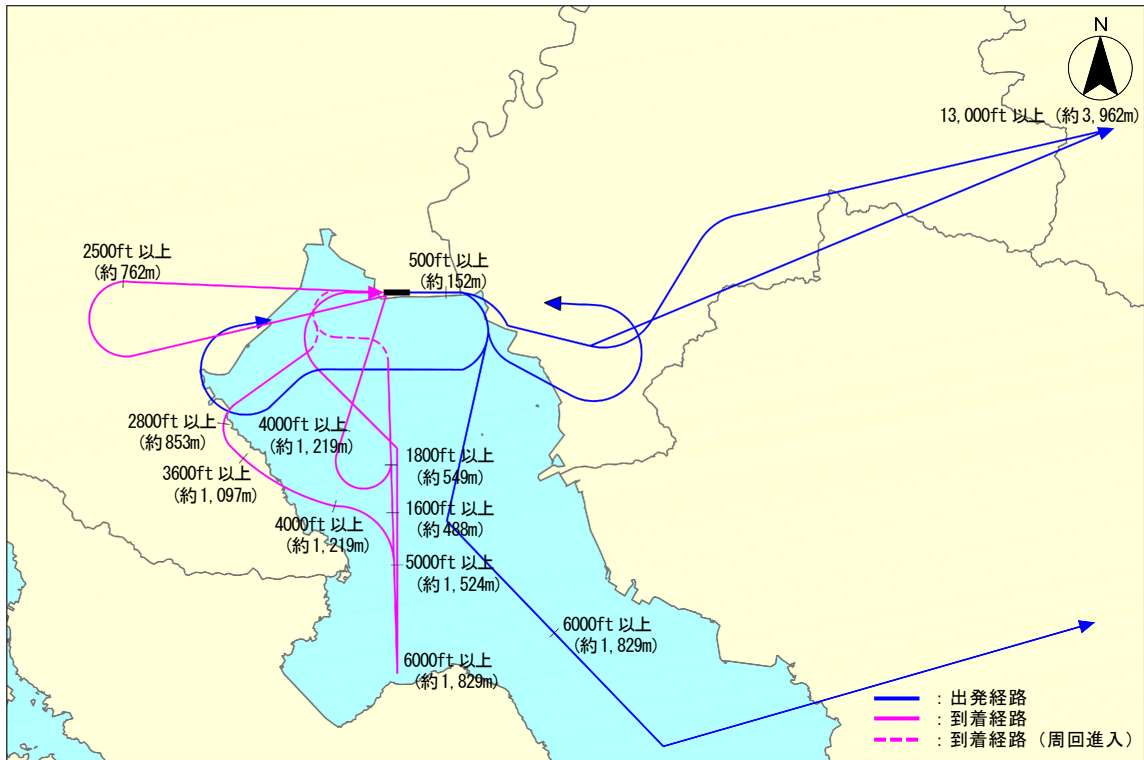
出発経路について、航空機が大型化された場合や燃料を多く搭載した場合は、離陸時に航空機が緩やかに上昇するため、東側への離陸時は現状よりも 500m 東側を飛行することを想定した。また、西側への離陸は現状と同様の飛行経路となることを想定した。

全ての飛行経路のうち、主に使用されている飛行経路は、図 2.3-2 とおりである。このうち陸域の低空を飛行する ILS\*を使用した着陸経路の飛行高度の低下については、図 2.3-3 に示すとおり想定した。なお、滑走路延長前後における最終降下開始地点は東に 500m 移動すると想定した。

※Instrument Landing System : 計器着陸装置

着陸のため進入中の航空機に対し、指向性のある電波を発射し、滑走路への進入コースを指示する無線着陸援助装置

現在：東風運用（西側からの到着経路／東側への出発経路）



滑走路延長後：東風運用（西側からの到着経路／東側への出発経路）

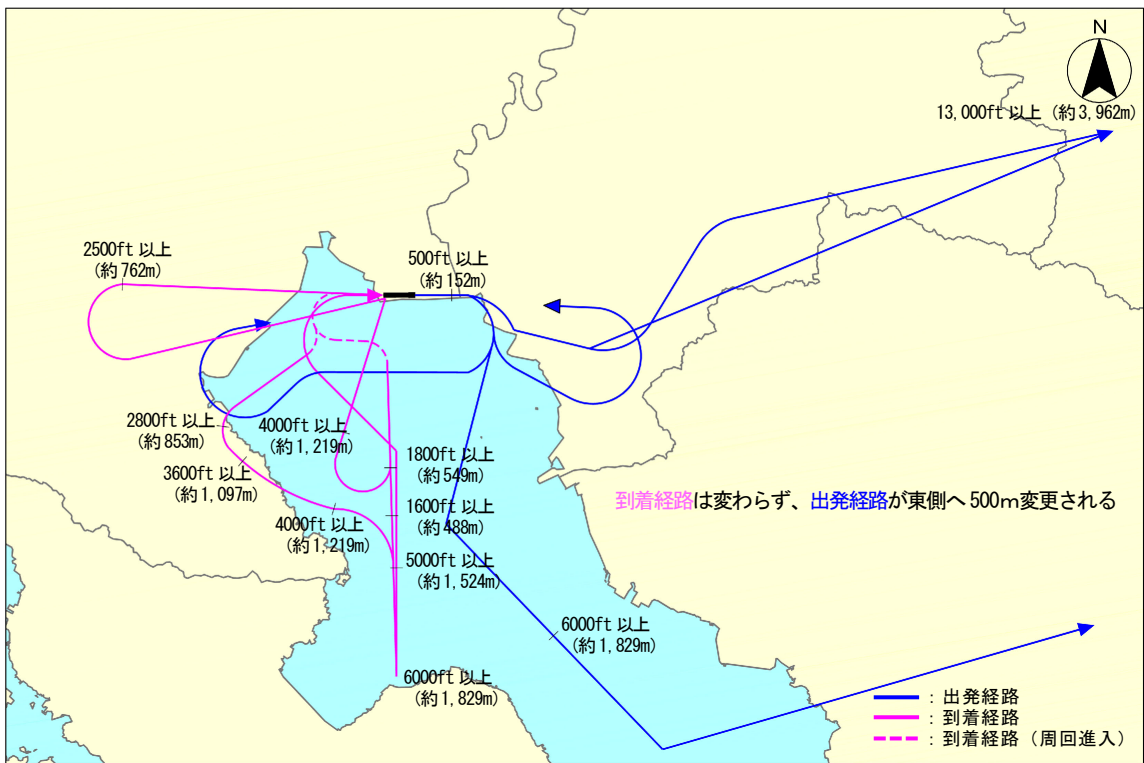
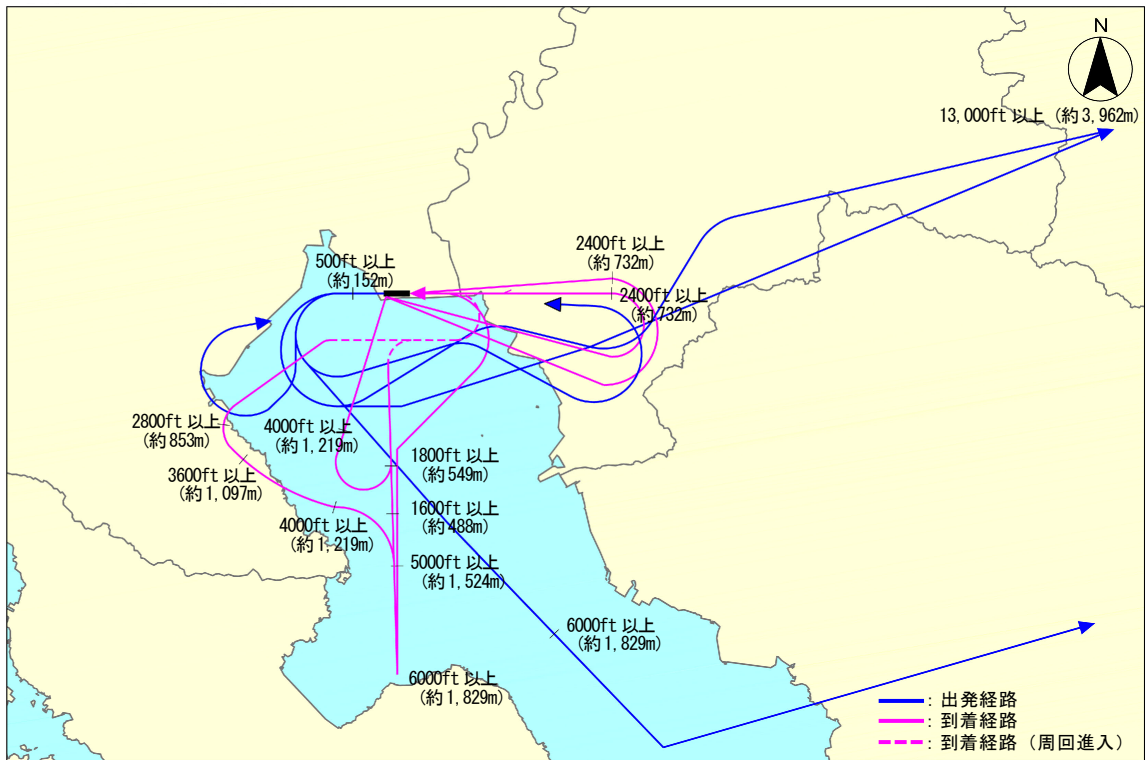


図 2.3-1 (1) 想定する飛行経路（東風運用）

現在：西風運用（東側からの到着経路／西側への出発経路）



滑走路延長後：西風運用（東側からの到着経路／西側への出発経路）

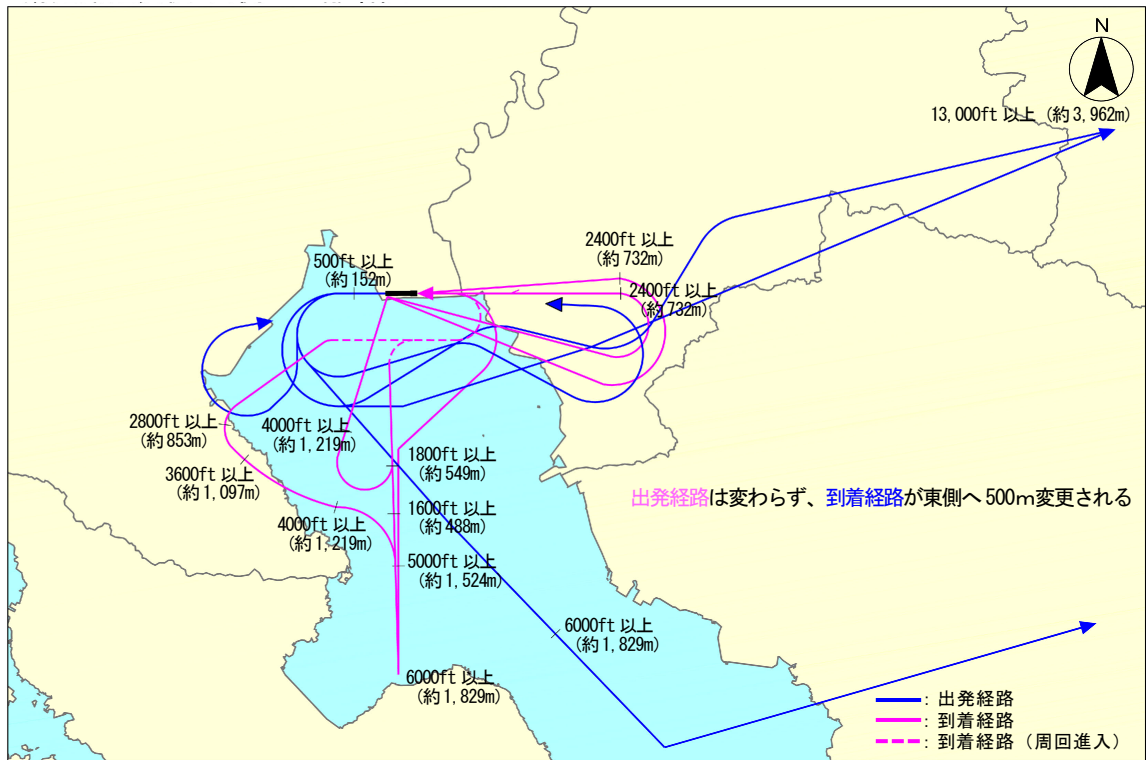
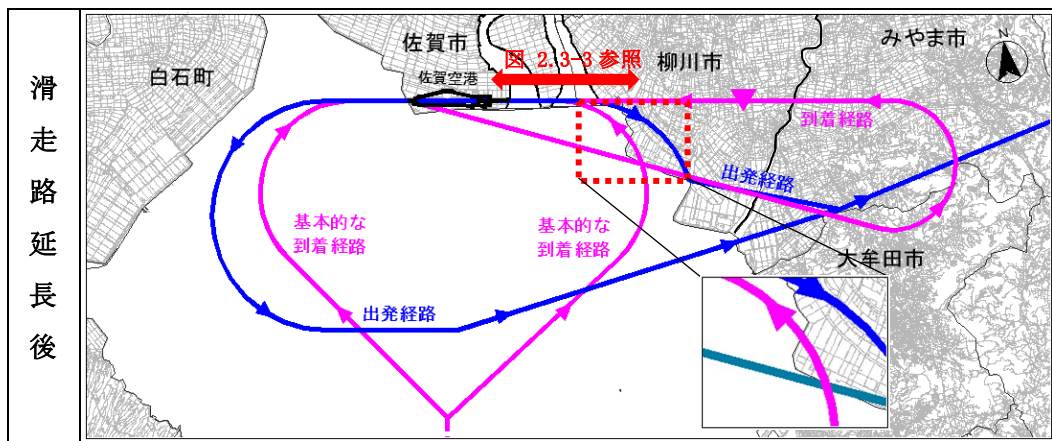
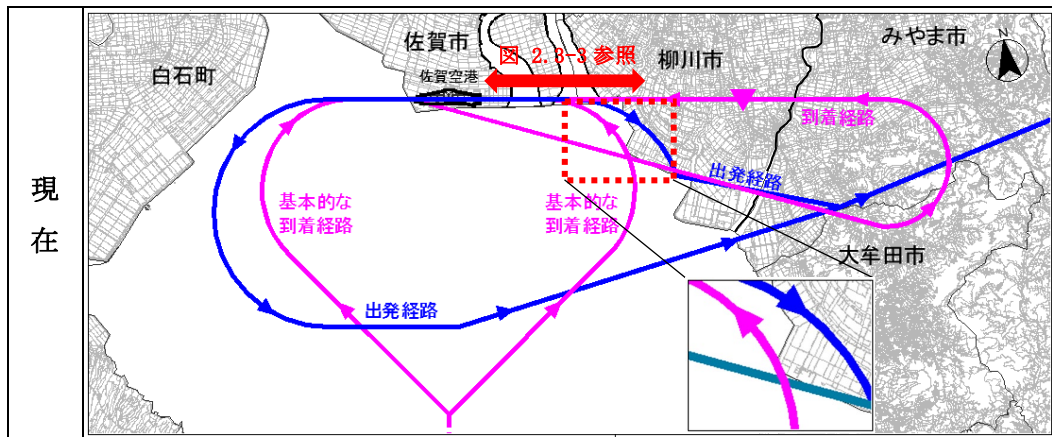


図 2.3-1 (2) 想定する飛行経路（西風運用）



※滑走路延長前後における最終降下開始地点（▼）は東に500m移動すると想定。

図 2.3-2 主な飛行経路

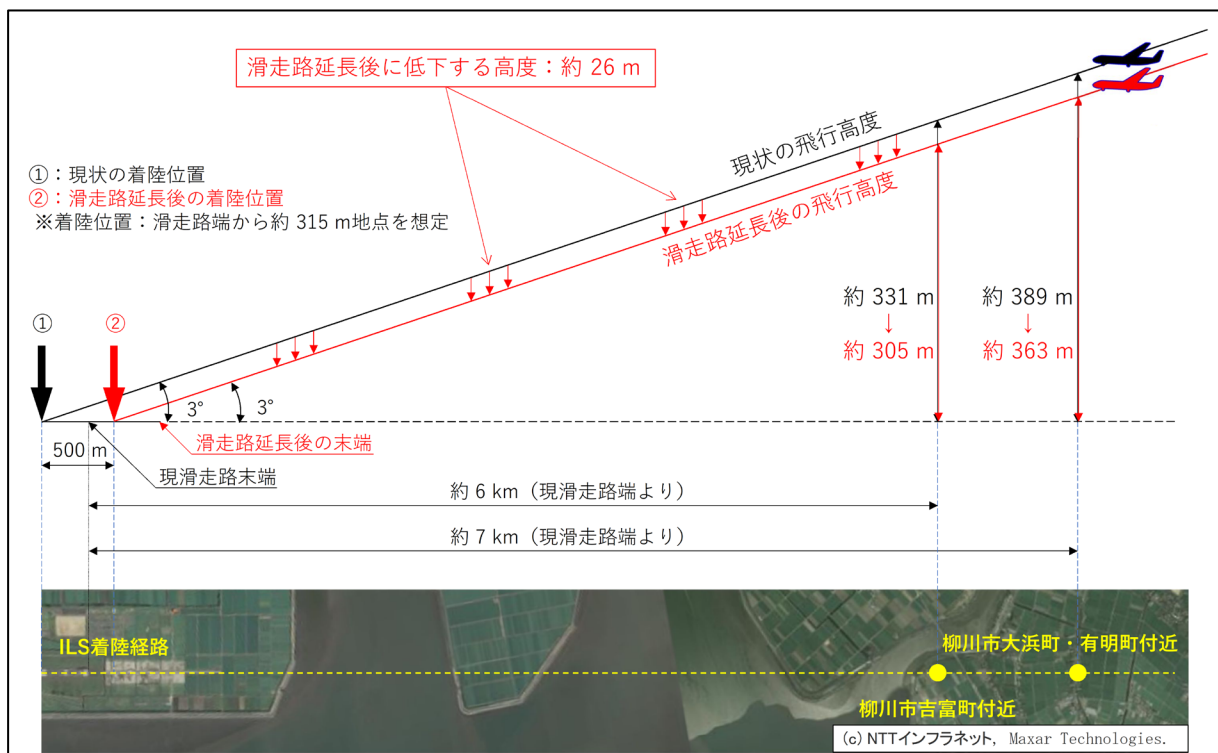


図 2.3-3 到着経路の飛行高度の低下

### 2.3.3 雨水等排水計画

現在の佐賀空港の排水の流れは、図 2.3-4 に示すとおりである。

雨水等排水計画について、現在の空港の雨水排水は、周囲の海域へ放流しており、滑走路延長部においても、現在と同様に海域に放流する予定である。

また、ターミナルビル等の空港施設内から発生する生活排水については、現状と同様に、合併浄化槽にて処理後場周水路へ放流を行う予定である。

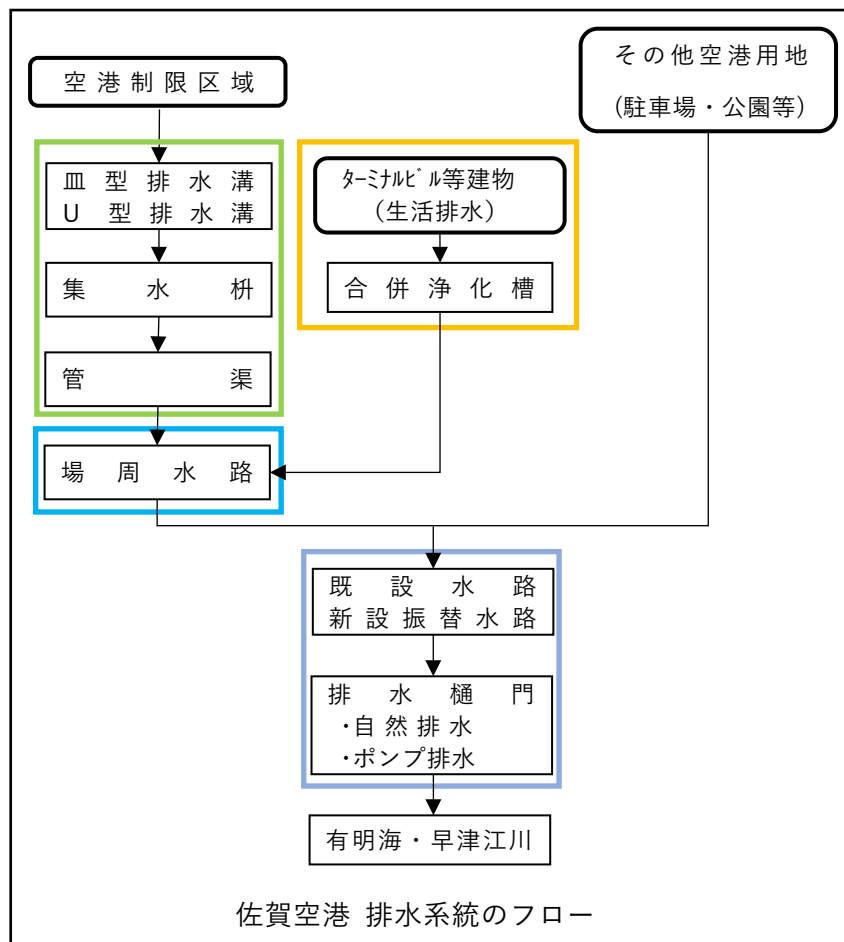


図 2.3-4 排水の流れ

## 2.4 佐賀空港滑走路延長計画（案）の検討経緯

### 2.4.1 計画段階環境配慮書での検討結果

佐賀空港滑走路延長事業の検討にあたっては、その前段で環境影響評価法に基づく計画段階環境配慮書を令和5年8月に作成し、位置・規模に関する複数の案を想定した上で、環境の保全について適正な配慮をするべき事項について検討を行っている。

#### (1) 計画段階環境配慮書における事業計画の位置・規模の案

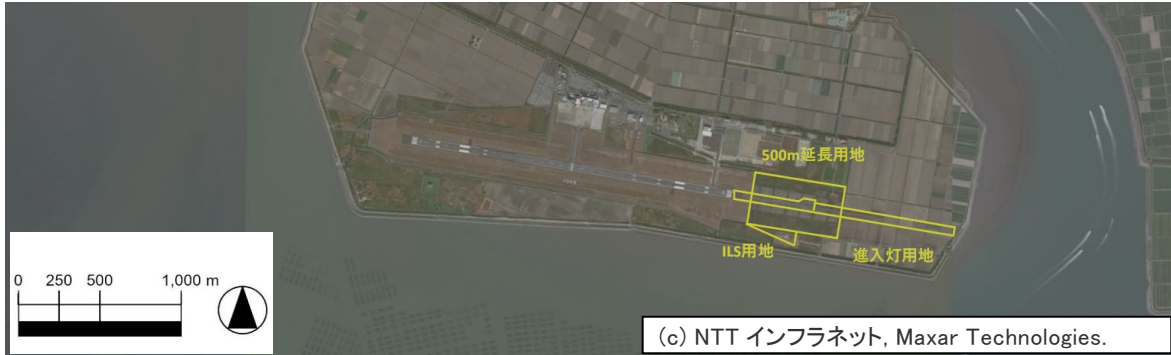

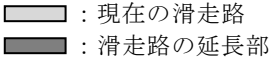

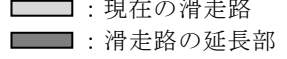


図 2.4-1 滑走路延長に関する案1（イメージ）



図 2.4-2 滑走路延長に関する案2（イメージ）

表 2.4-1 複数案の内容

案1 (滑走路を東側に500m延長)	案2 (滑走路を西側に100m、東側に400m延長)
 <p>  </p>	 <p>  </p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の滑走路の東側に500m延長整備する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の滑走路の西側に100m、東側に400m延長整備する。</li> <li>西側は既設空港用地内において滑走路を延長するものとし、これによる公有水面（海域）の埋立は生じない。ただし、海域において既設の進入灯台2基の移設（撤去及び新設）を行う。</li> </ul>

## (2) 計画段階配慮書における総合的な評価

本事業における計画段階配慮事項（騒音、水質、動物、植物、生態系、温室効果ガス等）についての環境影響は、案ごとに若干の違いはあるものの、各項目の評価で示した留意事項を踏まえることで、重大な影響を回避又は低減できるものとする。

今後の環境影響評価手続においては、より詳細な調査、予測及び評価を行い、必要に応じて環境保全措置を講じることで、環境への影響を回避又は低減できるよう留意するものとする。

### 2.4.2 佐賀空港パブリック・インボルブメント（PI）の実施状況

佐賀県と佐賀市で組織する「九州佐賀国際空港PI推進協議会（以下、「推進協議会」という。）」が実施主体となり、佐賀空港滑走路延長計画について、施設計画段階における情報を広く公開し、透明性や客観性を確保するためにPI（パブリック・インボルブメント）活動を実施した。

PI活動の実施にあたっては、推進協議会が有識者で構成する第三者機関として「九州佐賀国際空港PI評価委員会（以下、「評価委員会」という。）」を設置し、客観的な立場から評価・助言をいただいた。

その結果、推進協議会は、「PI活動の実施目標」を満たしており、「佐賀県が事業を円滑に実施できる状態である」と判断した。

令和5年6月	第1回九州佐賀国際空港PI推進協議会の開催
令和5年7月	第1回九州佐賀国際空港PI評価委員会の開催
令和5年8月	第2回九州佐賀国際空港PI推進協議会の開催
令和5年10月	第2回九州佐賀国際空港PI評価委員会の開催
令和5年11月1日 ～12月15日	佐賀空港滑走路延長計画の情報提供と意見募集を実施
令和6年2月	第3回九州佐賀国際空港PI評価委員会の開催
令和6年3月	第3回九州佐賀国際空港PI推進協議会の開催
令和6年3月	佐賀空港滑走路延長計画に関するPI実施報告書の公表

#### 【PI活動実施結果の概要】

- (1)回答数：1,321件（うち、佐賀県及び福岡県南西部からの意見895件）
- (2)情報提供内容の理解度：「理解できた」、「ある程度理解できた」の回答が9割超え
- (3)寄せられた自由意見：436件の自由意見が寄せられた。滑走路延長に肯定的な意見は6割、否定的な意見は1割程度



佐賀空港滑走路延長計画では、滑走路を東側に500m延長する東側延長案と、西側に100m・東側に400m延長する両側延長案を検討した。佐賀県は、PIの実施結果を踏まえ、東側延長案により計画を進めることとした。

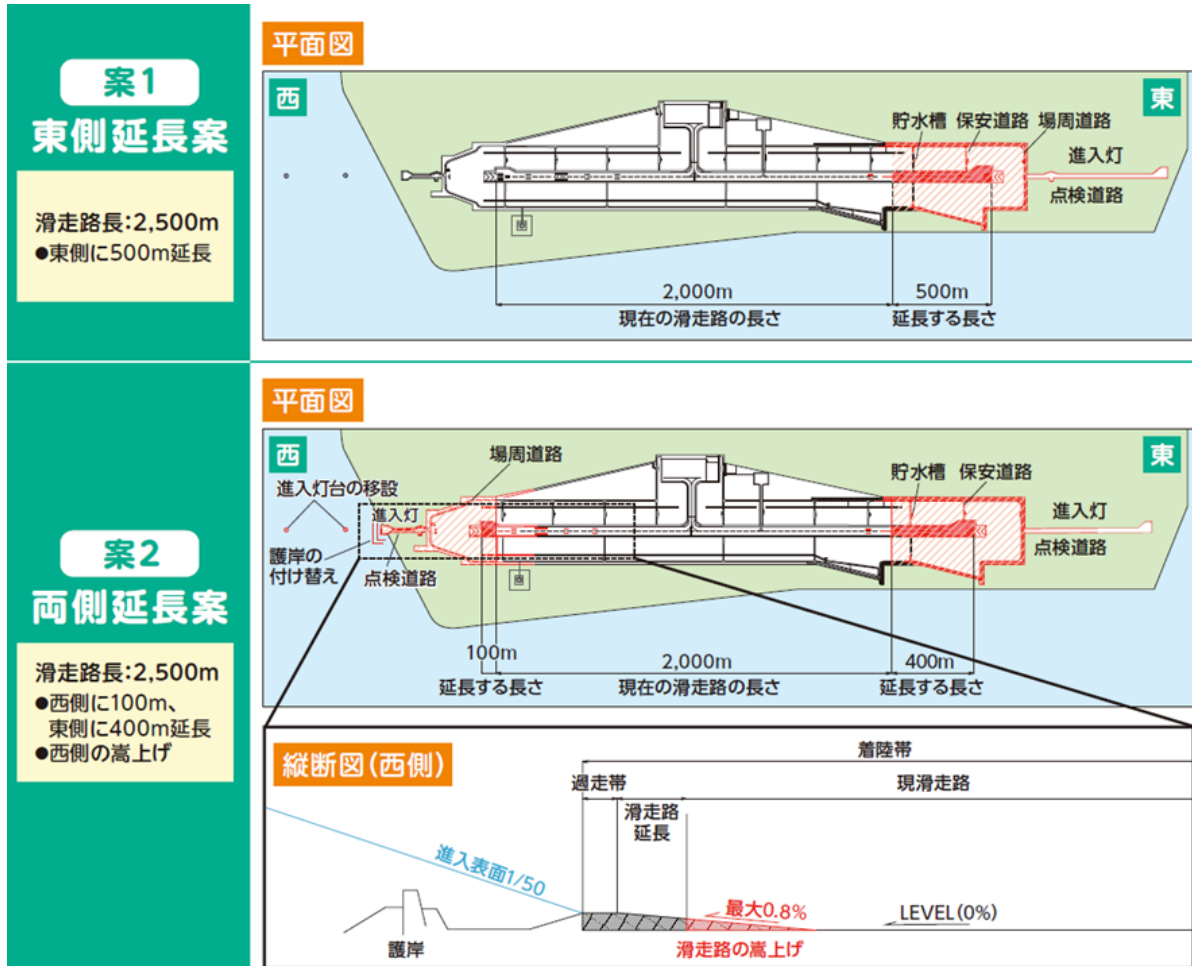


図 2.4-3 滑走路の延長方向

比較内容	経済面			環境面
	事業費	滑走路の高上げ	進入灯	生活環境／自然環境 (動物・植物の生息環境・生態系)
<b>案1</b> 東側延長案	小 約120億円	不要	新設・撤去が必要 (東側のみ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●生活環境 騒音の影響が東側へ拡大(案2より広がる) 騒音の影響が両側に広がる(航空機大型化の場合)</li> <li>●自然環境 水田・田畑等が一部消失</li> </ul>
<b>案2</b> 両側延長案	大 約150億円	必要 (現滑走路が 海岸堤防と 近接するため)	新設・撤去が必要 (両側) 進入灯点検道路が 海側に突出 海岸の 付け替えが必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●生活環境 騒音の影響が両側に広がる</li> <li>●自然環境 水田・田畑等が一部消失 進入灯台の新設・撤去に伴い海洋の干潟が一部消失</li> </ul>

図 2.4-4 滑走路延長計画の比較

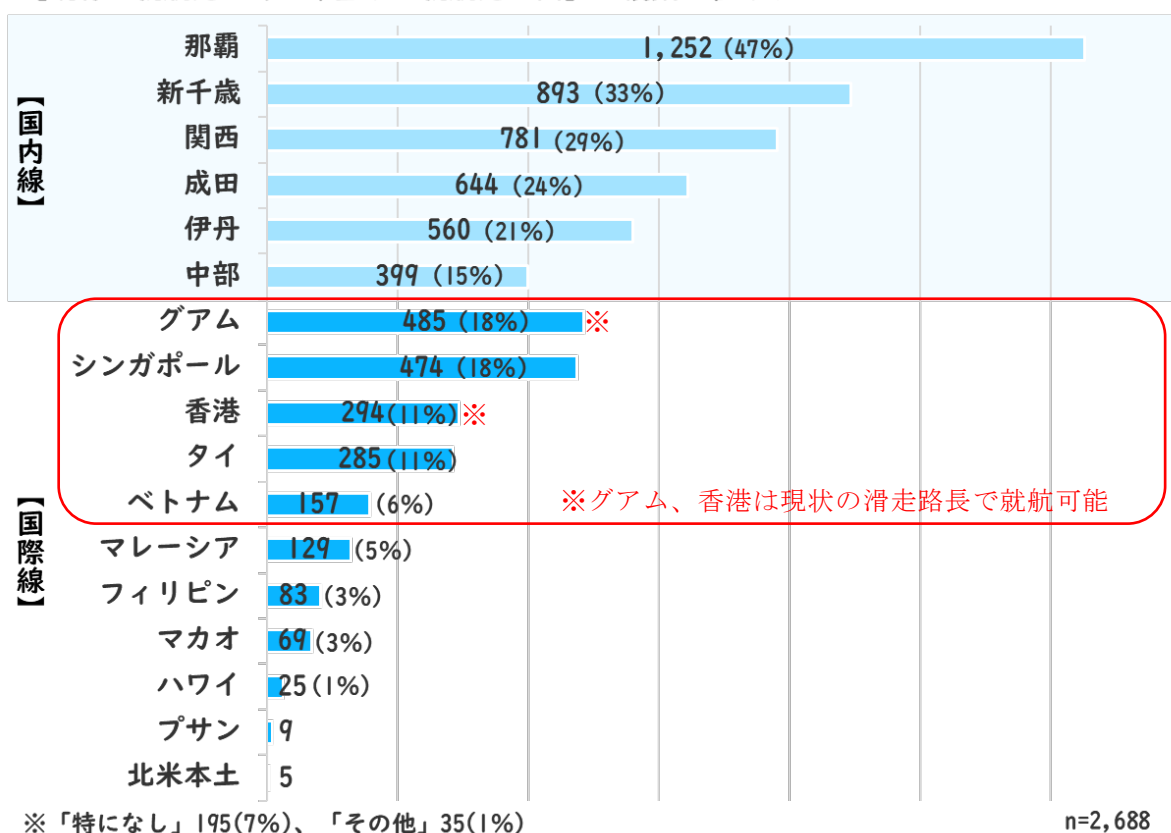
### 2.4.3 その他

佐賀空港では、空港利用者を対象にアンケート（調査時期：令和5年7月21日（金）～8月18日（金）、回答者数：2,688人）を実施している。その中で、「既存の就航先以外で希望する就航先・国」についてのアンケート結果は以下のとおりとなっている。また、滑走路延長に関するコメントも寄せられている。主なコメントを表2.4-2に示す。

表 2.4-2 主なコメント（滑走路延長）

・大型機が離着陸出来れば遠距離アジアと往来が出来る。滑走路延伸が不可欠。騒音対策を工夫して、実現していただきたい。
・滑走路の延長を期待します。
・滑走路の延長を早く実現し、福岡空港の代替えを担う等発展してほしい。
・滑走路の距離を早く3000メートル越えて欲しいですね。
・滑走路を延ばして国際便も増やした方が良い。
・滑走路を延長してヨーロッパに行けるような本当の国際空港にしてほしい。

【既存の就航先以外で希望する就航先・国】 ※複数回答あり



出典：「九州佐賀国際空港 開港25周年記念アンケート」より抜粋

図 2.4-5 アンケート結果

## 2.5 隣接地における環境影響が想定される事業

事業実施区域の隣接地において、図 2.5-1 に示す 2 つの別事業が実施されている。

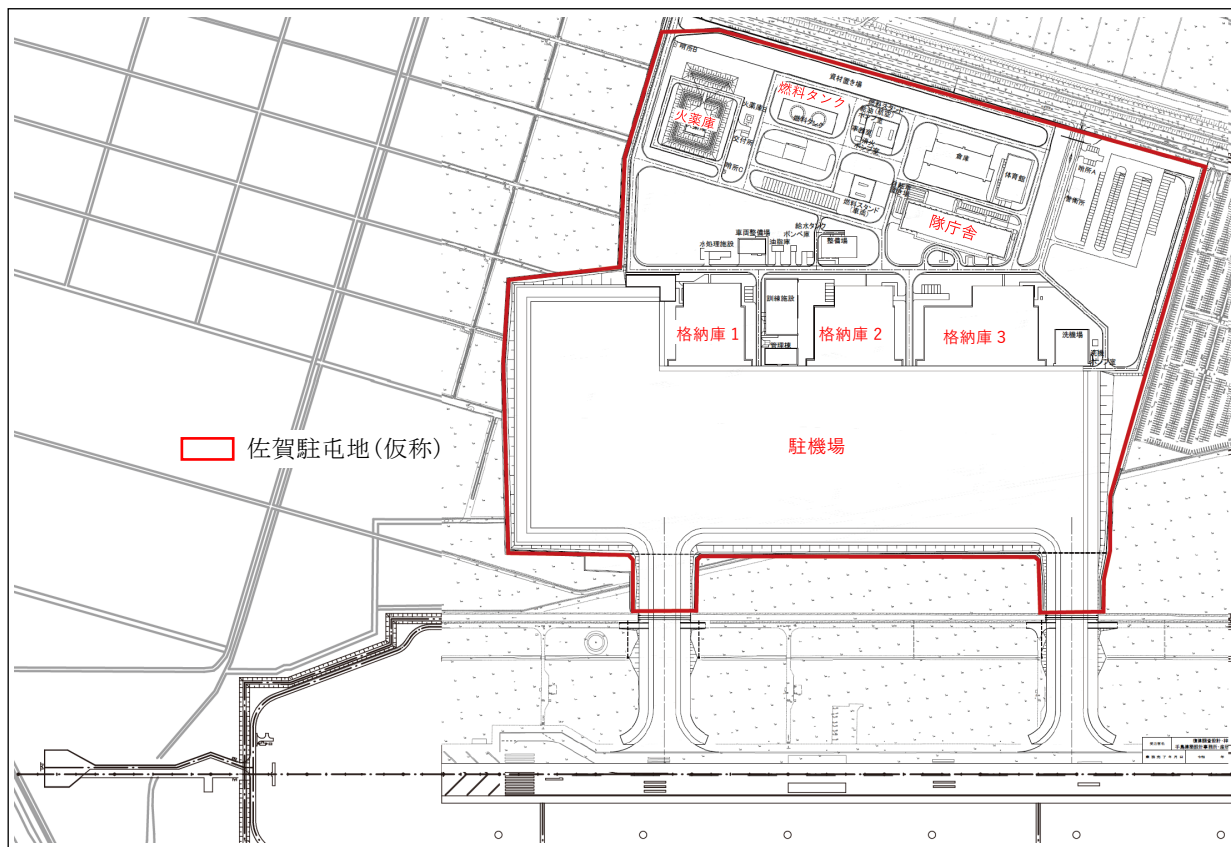


図 2.5-1 隣接地における別事業実施箇所

## 2.5.1 佐賀駐屯地（仮称）整備事業

### (1) 施設概要

敷地内には、駐機場や隊庁舎、格納庫、管理棟、燃料タンク及び火薬庫等が整備される計画である。



図面：「佐賀駐屯地（仮称）に係る全体事業計画について」（九州防衛局ホームページ）に滑走路部分を追記

図 2.5-2 (1) 施設の配置計画



写真：「佐賀駐屯地（仮称）に係る全体事業計画について」（九州防衛局ホームページ）

図 2.5-2 (2) 施設イメージ

## (2) 工事計画

現在の佐賀空港の西側に接する区域において、防衛省による佐賀駐屯地（仮称）の事業が進行中であり、令和5年6月に工事着工、令和7年6月末までに隊庁舎や格納庫、管理棟などが整備される予定である。

表 2.5-1 主な施設の計画工程

	工事	工事内容	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度以降
移駐に最低限必要な工事	準備仮設工事	仮設フェンス、工事用道路、仮設調整池 等	■			
	地盤改良造成工事	地盤改良 約25ha 盛土 約80万m <sup>3</sup>	■			
	駐機場誘導路	駐機場 約8ha 誘導路 2本		■		
	格納庫	1階建て 3棟		■		
	隊庁舎	8階建て		■		
	管理棟	2階建て		■		
	燃料タンク	1200kl 2基		■		
その他工事	駐機場	駐機場 約3ha			■	
	倉庫	2階建て			■	
	車両整備場	1階建て			■	
	体育館	2階建て			■	
	火薬庫	土提含む			■	

※現在行っている実施設計や工事状況により変更となる可能性があります。

※ノリ漁期の期間はコンクリートの打設は行いません。

出典：「佐賀駐屯地（仮称）に係る全体事業計画について」（九州防衛局ホームページ）

### (3) 佐賀空港における在沖米軍 MV-22 オスプレイ騒音調査結果について

平成 28 年 11 月 8 日（火）、防衛省は、佐賀空港における在沖米軍 MV-22 オスプレイの展示飛行に合わせて騒音測定を実施した。騒音の測定結果は、下記に示すとおりである。

なお、展示飛行の実施内容は、①悪天候時の経路の飛行、②基本的な経路の飛行、③滑走路上でのホバリングであった。

佐賀駐屯地(仮称)の運用については、令和 7 年度以降に供用が開始される見込みであることから、本環境影響評価の「航空機の運航（航空機騒音）」の検討の際に、民航機と自衛隊機両方の航空機騒音値を累積した環境影響評価を実施することとした。

佐賀空港における在沖米軍MV-22オスプレイの騒音測定の結果について

- 平成28年11月8日(火)、防衛省は、佐賀空港における在沖米軍MV-22オスプレイの展示飛行に合わせて騒音測定を実施
- 展示飛行の実施内容
  - 悪天候時の経路の飛行(計器飛行方式による飛行(図1:着陸時の経路、図2:離陸時の経路))
  - 基本的な経路の飛行(有視界飛行方式による飛行(図3:南側場周、北側場周))
  - 滑走路上でのホバリング



MV-22オスプレイ

□ MV-22が各経路を飛行した際の騒音を測定した結果、騒音の最大値は以下のとおり

【悪天候時の経路の飛行】(図1・2)

①白石町八平及び⑨海上で、75dB(デシベル)

【基本的な経路の飛行】(図3)

- 南側場周経路(高度約300m)において、⑨海上で74dB
- 北側場周経路(高度約300m)において、③川副町小々森で71dB

【滑走路上でのホバリング】※1

⑨海上で74dB

※1:ホバリングを高度約10m~約50mで実施した際の最大値



(参考)騒音測定場所  
 ① 杵島郡白石町八平  
 ② 佐賀市東与賀  
 ③ 佐賀市川副町小々森  
 ④ 佐賀市川副町大井道  
 ⑤ 佐賀市川副町早津江  
 ⑥ 佐賀市川副町大詫間  
 ⑦ 大川市紅粉屋  
 ⑧ 柳川市大浜町  
 ⑨ 海上  
 ⑩ 海上



※2:調整経路を表した模式図であり、実際の飛行経路とは完全に一致しない場合がある。

経路	飛行順序	①白石町八平(とみまがらふ公園)(大授一区公民館)	②佐賀市東与賀(森(義勝場付近)森(西干拓公民館)	③-1川副町小々森(西干拓公民館)	④川副町大井道(海童神社)	⑤川副町早津江(JA跡地)	⑥川副町大詫間(大詫間公民館)(大川川粉屋組合)	⑦大川市紅粉屋(村山公民館)	⑧柳川市大浜町(柳川公民館)	⑨海上(31騎管(のりま)隣の区画隣接))	⑩海上(早津江川タワー)
図1	柳川方向から進入	—	67	58	—	—	—	—	72	75	64
	白石方向から進入	3	75	68	71	58	—	—	—	65	57
	柳川方向へ離陸	2	—	59	53	—	—	—	—	58	65
図3 場周経路 (約300m)	南側1回目	5	—	58	59	54	—	51	—	74	58
	南側2回目	6	—	54	59	56	—	54	—	74	55
	南側3回目	7	—	57	58	53	—	55	—	72	※3
	北側	4	57	64	71	67	—	52	—	58	—
図3 場周経路 (約500m)	南側1回目	8	50	58	61	56	—	58	—	61	68
	南側2回目	9	—	63	61	54	—	54	—	64	60
ホバリング	10	—	66	57	—	—	—	—	—	74	64

凡例:「—」は、50dB以下であり、生活音に包含され区別できない程度  
 ※3:該当地点を他船舶が通過し、測定出来ず。

出典:「佐賀空港における在沖米軍MV-22オスプレイの騒音測定結果について」(九州防衛局ホームページ)

図 2.5-3 オスプレイ騒音調査結果

## 2.5.2 排水（海水混合）施設整備事業

### (1) 施設概要

排水（海水混合）施設は、漁協からの要望を受け、空港南西の県有地を使用し、防衛省が空港及び周辺地域の治水・排水対策として工事中であり、令和7年6月末までに工事が完了する予定である。