

第 78 回佐賀県環境影響評価審査会概要

日 時：令和 6 年 5 月 13 日（月）13：00～15：20

場 所：佐賀県庁新館 4 階 特別会議室

出席者：（委 員）穴井会長、伊藤委員、岩尾委員、ナルモン委員、鶴野委員、染谷委員、鶴田委員、中村委員、三島委員、森松委員、山口委員
（事務局）有明海再生・環境課：古賀課長、秀島副課長、成富副課長、西村主査
（事業者）佐賀県地域交流部空港課

○議題 1 「佐賀空港滑走路延長事業環境影響評価方法書」について

（1）環境影響評価手続の説明

- ・事務局から資料 1 により、環境影響評価手続の流れについて説明を行った。

（2）方法書内容等の説明

- ・事業者から資料 2 により、説明を行った。
- ・質疑応答の概要は次のとおり

【事業の概要】

〈1. 対象事業の目的及び内容 ～ 3. 配慮書に対する意見の概要及び事業者の見解〉

（委 員）資料 2・P3 の対象事業の目的について、航空会社から滑走路延長の要望がある旨記載があるが、具体的にどのような航空会社から要望があるのか。

（事 業 者）現在、佐賀空港の国際線については、3 つの航空会社が就航しており、春秋航空（中国）、ティーウェイ航空（韓国）、タイガーエア台湾（台湾）、この 3 社から滑走路延長の要望を受けている。

（委 員）将来予測と関連するが、資料 2・P6 の航空需要予測に年間離着陸回数予測が記載されている。令和 5 年度の実績値で約 0.7 万回、将来予測として令和 27 年の予測値で約 3.5 万回とあるが、これから 20 年以上も先のこと。工事着工して 5 年かかるとのこと、それから数年経過し便数が落ち着いた時期とすると、今から約 10 年後の 2035 年くらいを予測した方がよいのではないかと。今から約 20 年後では想定が難しいのではないかと。

また、令和 27 年の年間離着陸回数予測値約 3.5 万回、うち自衛隊機 1.7 万回の算出根拠を教えてください。

（事 業 者）滑走路延長後の供用開始（令和 15(2033)年）から約 10 年後に離着陸回数が落ち着くことを想定している。また、他空港の滑走路延長事業においてもそのあたりで予測されており、同じような想定で令和 27（2045）年の予測としている。

その上で、約 3.5 万回の内訳は、約 1.7 万回が自衛隊機、残りの約 1.8 万回が民航

機となる。民航機の内訳としては、国内線が1日11往復、国際線が1日5往復、貨物便が1日1往復、不定期のチャーター便や小型機が年間2,500往復として約3.5万回を積み上げている。

(委員) 方法書 P2-9 表 2.3.1 に航空需要予測があるが、先ほど説明された内訳の記載が無い。先ほど説明された離発着の内訳はどこに記載されているのか。

(事業者) 内訳については、準備書以降に記載する。

この需要予測の数値は、あえて環境負荷が大きくなるよう設定した仮定の数値であり、集計した数値を記載している。

(委員) これだけの需要が見込めるといった、先ほど説明されたような具体的な離発着数などを根拠に積算し見積もり、予測するもの。これだけの需要予測があるから、滑走路を延長するという。この根拠について、方法書に明示されていない。今後準備書に盛り込むというのでは遅いのではないか。

(事業者) 詳細な内訳は、準備書以降において整理し記載する。他空港の滑走路延長事業でもこういった形の手続きを経ており、同じような手続きで進めている。準備書以降で整理していく。

(委員) 今後の資料で示すようお願いする。

自衛隊機の年間離発着回数約1.7万回の算出根拠を教えてください。

(事業者) 防衛省から示された数値を引用し記載している。

(委員) 防衛省から、オスプレイが何回、ヘリコプターが何回、騒音予測に使える各機種の内訳など、細かな情報も入手する予定があるとのことか。

(事業者) オスプレイ機17機、ヘリコプター約50機を運用した時に年間離発着回数が1.7万回になる。そのうち各機種がどの程度飛行するといった細かな計画までは入手できていない。防衛省からどこまでの情報が入手できるかわからないが、予測を正確に行うためにも、運用の詳細な計画の提供を要望していきたい。

(委員) 米軍の利用については盛り込まれているのか。

(事業者) 米軍の利用については盛り込んでいない。

(委員) 民間空港で米軍と共用しているような共用空港が国内に何か所かあり、多数頻度利用されている。佐賀空港も多数頻度利用されるのではないか。ゼロと需要予測するのか。

(事業者) 米軍の利用は想定していない。

(委員) 現時点では常駐しないといっているが、他空港では臨時的な利用があるわけで、その頻度を調査する必要はないのか。

(事業者) 利用頻度については関係部局に確認していく。

(委員) 県としては臨時的な利用について、環境影響評価のデータとしては評価に入れようがないという点は理解できる。また、委員から計画が無くてもある程度頻度があれば加えていただきたいという意見も理解できる。

他の空港を見て、佐賀空港がどうなるかわかり、定量的な評価が可能であれば、ぜひ入れていただきたい。可能かわからないが、情報入手を試みていただきたい。

- (委員) 資料2・P50の環境影響評価項目に関すること。要約版のP2-17。滑走路をどちらに延長するかと配慮書にあり、方法書では東に延長すると。滑走路が延びると飛行場の中心点がこの場合250m延びる。それにより進入表面、転移表面とか、空間的表面等も変わると考える。飛行ルートにおいて、たぶん15mから20mくらい下がるのではないか。それが飛行ルートの空間利用等に対し影響がないか、といった項目も検討してはどうか。例えば、鉄塔、ビル建設の高さ制限など。
- (事業者) 空港の制限表面の話だと思う。制限表面の変更については、いただいた意見に留意したい。
- (委員) 滑走路延長に伴い飛行機が大型化される可能性がある。着陸時の衝撃(荷重)が大型機はかなり大きくなると言われている。この軟弱地盤上にある佐賀空港の滑走路の補強が必要なのか、十分耐えうるだけの強度を持っているのか。
- (事業者) どの機材が、どのような頻度で離着陸するかによって舗装厚が決まっているので、それに基づき、今後の基本設計、詳細設計の中で検討していく。
- (委員) 資料2・P13の航空機騒音の状況の資料で、国造堀西堤防の数値について、令和3年52デシベルと令和5年60デシベルで実測値に差がある。おそらくコロナ期間の離着陸回数が減少した影響かと思う。一種の実験を行っているようなもの。年間離発着回数が令和3年度が5,804回、令和5年度が7,352回。着陸回数と騒音実測値の差も勘案した将来予測をお願いする。将来予測だけではなく、令和3年と5年の実測があるわけで、これである程度の検討が必要。
- 資料2・P10~12の「大気質の状況」について、P12空港公園北での測定は令和4年と記載があるが、方法書で見ると1年間を3回測定した結果。9月に2回と2月に1回測定した結果。P10の佐賀局、柳川局で光化学オキシダントが環境基準値を超過とあるが、空港公園北では基準を満たしている。空港北は期間が短い、その他は通年のため基準超過ありで、これだと誤解を生む。他の文献調査地点も空港の測定期間に揃え、空港の影響がどの程度あるのか示したほうが誤解が生じないのではないか。資料2・P12では1年間測定したのではないかと思ってしまうので、それについても明記したほうがよい。
- (事業者) 資料2・P13騒音については、コロナ前とコロナ後の騒音 L_{den} (dB)が変わっているという点について、今後の調査を基にいただいた意見に留意し、再現性をはかっていたきたい。
- また、資料2・P12の大気質の記載について、空港公園北と文献調査の調査期間の違いについては、ご指摘の意見を踏まえ、適切に修正したい。
- (委員) 資料2・P11の光化学オキシダントの環境基準値超過及び非メタン炭化水素の指針値超過の原因は分かるのか。今回の事業でこの地域の環境がさらに悪化するとうような見込みは少ないということでのよいのか。
- (事業者) 文献調査によるデータだが、何が原因か把握できていない。光化学オキシダントが高濃度時に発令する注意報までは発令されていない。
- (委員) 補足すると、光化学オキシダントの大気環境基準が出来て、50年近く経つ。基準が

昼間の1時間値が0.06ppm以下で、全国的に基準を超えており、佐賀県だけが基準超過しているわけではない。日本全体の値が高くなっていて、越境大気汚染の影響や地球全体のオゾンが高くなっているなどがあると思う。

非メタン炭化水素は、一般的に空港建設の影響と関係はないと思われる。

- (事業者) いただいた意見を踏まえ予測評価を行っていく。
- (委員) 方法書 P2-14 空港の「雨水等排水計画」の排水のフローについて、空港の合併浄化槽で処理した排水は場周水路を経由し、樋門から有明海へ排水される旨記載がある。また、P2-19 隣接地に防衛省が工事している排水（海水混合）施設の記載がある。空港からの排水は排水（海水混合）施設に将来は繋がるのか。
- (事業者) 海水混合施設について、防衛省が漁協から国造搦と平和搦での排水は、海水の比重にあわせて排水してほしいと要望を受けて取り組まれている。比重の関係で一時貯留施設が必要になり、ここには空港敷地域内の雨水が溜まることになる。今後、国造搦と平和搦の両樋門の所で海から引いてきた海水と一時貯留施設に貯めた雨水を、海へ排水する前に混ぜて排水する計画である。
- (委員) 一番懸念するところが、雨水や合併浄化槽からの排水が不必要に滞留し続けると、そこに淡水性の藻類が繁殖し有明海のノリへ影響を考える。なるべく早めに海に排出した方が影響が少ないと考える。
- (事業者) 質問いただいた一時貯留池に水を貯めた時の水質については、我々も漁業者も同じような問題意識を持っており、それをどう回避するのか貯留地運用方法の検討が進められている。
- (委員) 方法書 P3-151 の「下水道の整備の状況」について、下水道の他、合併処理浄化槽も記載したほうが適切と考える。
- (事業者) 方法書作成段階において、下水道以外の項目のデータがなかったためこのような記載としている。今後もデータ等確認しながら、記載内容について精査し追記していきたい。

〈4. 対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法〉

- (委員) 方法書 P3-66 に鳥類の文献調査のため収集した文献一覧表の中に、日本野鳥の会佐賀県支部という野鳥の団体があり、そこが発行する「野鳥さが」という会報がある。「野鳥さが」が一覧の中に無いが、この文献の調査はされたのか。
- (事業者) 実施していない。
- (委員) 佐賀空港は、県内でも有数の野鳥観察の場所になっており、「野鳥さが」には佐賀空港の野鳥について最新のデータが記載してある。方法書記載の収集された文献は結構古い。最新の情報としては、「野鳥さが」を文献調査の対象に追加して欲しい。
- (事業者) 「野鳥さが」に最新のデータがあるとのことで、文献を参考にして今後整理したい。
- (委員) 資料2・P61の鳥類のバードストライクの調査についての質問だが、調査期間（4季（春夏秋冬）、繁殖期（5～6月）、春・秋渡り時期の各1日）は、具体的に4季の春、夏とか調査期間は何日間など具体的に決めているのか。

(事業者) この4季についての具体的な期間と日にちは、これから決めていく。

(委員) 春・秋の渡り鳥が多い時期に各1日間の調査では、すごく短すぎると思う。近くにシギ、チドリのラムサール条約に登録された東よか干潟がある。方法書P4-37 図4.4-5のバードストライクの発生件数と離発着回数の経年変化によると、基本的に離発着時の回数が増えれば、バードストライクの回数も増え、何も対策しなければバードストライクも増える。ラムサール条約に指定された東よか干潟があるが、ラムサール条約は国際条約であり、佐賀空港の滑走路延長によって仮にシギ・チドリのバードストライクが増えた場合、国際的な問題になりかねない。バードストライクが多いのは、9月の夜間、到着機と示されているが、9月はロシアの方で、シギ、チドリ類が繁殖活動をし、幼鳥が日本に帰ってくる時期である。飛翔経験が浅い幼鳥がバードストライクに巻き込まれていると考える。

また、夜間のバードストライクが多い理由として、野鳥は夜間も飛ぶので飛行機のライトに引き寄せられることによるのではないかと思う。夜間の到着機に多いのはその理由からではないかと思う。調査の春と秋に1日だけの調査では少なすぎるという点について、有明海の潮の満ち引きの関係で行動が違ふと考える。春と秋ごとの、大潮、中潮、小潮の期間どういう行動をするのか。春と秋ごとに、2日間、計6日間、1週間ずつくらい分けて夜間も含め調査すれば色々なことがわかると思う。この辺を調査の内容等を考えるときに、相談されて進めていただけたらと思う。

(事業者) バードストライク対策の強化が必要と考えている。他空港の事例等を集めながら佐賀空港で活用できる対策はないか、常に検討している。

また、夜間のバードストライク発生の課題についても、解決に向けて検討していきたい。調査期間、日にちが短いのではないかとのご指摘について、可能な範囲で対応していきたい。

(委員) 資料2・P68 専門家からの技術的助言の中の大気質について、「CO₂の削減に努めること」とあるが、ここは事業者として何か考えはあるのか。

(事業者) 法令順守はもちろんだが、空吹かしなど使わないところは抑えていくよう、工事の時に徹底したい。

(委員) 資料2・P53 騒音調査地点について、文献調査と異なる地点2点を選定されているが、選定の根拠は何か。

(事業者) 資材等の運搬車両は、主にこの県道30号(佐賀川副線)、49号(佐賀空港線)を通行するため、こちらを選定した。

(委員) 現地の調査地点が文献調査と別に選定され、文献調査が意味をなしていないようなところが気になった。文献調査33点のうち環境基準を超過している地点がいくつかあるとの記述で、この辺の関連を調査する必要はないのか。今回の事業によって超過しそうな地点があるようなら、今回の調査で押さえられるようにしてもらいたいが、測定しても分からない可能性もあるので、必ずやってくださいということではない。

(事業者) 文献調査にある自動車騒音地点があるものの、工事車両については、この2点を主

に通行することを鑑みて、この2点で調査する整理としている。

(委員) 文献調査の位置は、今回の事業に直接の影響は無いと判断されたということか。

(事業者) お見込みのとおり。

(委員) 騒音の予測手法について、音の伝搬理論に基づく予測式「日本音響学会の ASJ RTN-Model 2018 (道路交通騒音予測モデル)」との記載があるが、本年4月に最新版の2023が出来たので、最新のものを利用して欲しい。

(事業者) 承知した。

(委員) 専門家の意見の中に、航空機騒音の事後調査他について意見があるが、事後調査について何も説明されていないが、騒音の事後調査の計画はあるか。

(事業者) 航空機騒音については、環境影響評価の騒音調査とは別に一部、佐賀空港で毎年調査を実施している。その結果等も勘案し、事後調査の考え方のもと整理する。事後調査計画は準備書に示すことになる。

(委員) 水質調査の空港南側海域の測定地点について、資料2・P57の調査地点とP14の文献調査地点とナンバーが異なっている。どちらが正しいのか。

(事業者) 測点の表記が分かりづらく申し訳ない。資料2・P57の調査地点とP14の文献調査地点は別物と読み替えていただきたい。また、資料2・P15と方法書P3-47の測定結果表の調査地点Noの記載に誤りがあり、P15の調査地点2-2の平和樋樋門南の正しい番号は2-3、調査地点2-3空港南海域の正しい番号は2-2であり、訂正する。

(委員) 資料2・P57水質の現地調査の航空機の運航、飛行場の施設の供用による影響調査地点3点は、どのような根拠で決めたのか。

(事業者) 3点については、空港周辺地域の中で水が海へ放流される手前の地点と、海に放流された後の地点とでデータを見ることで水の濁り、汚れを確認するため選定した。

(委員) 東側は出る前の地点(3-2)から海域まで距離があるので、海に放流した付近もう1か所測定してはどうか。

(事業者) 海への放流前に測定し、環境基準に適合しているかを確認するため、放流後付近の海では測定ポイントとしていない。

(委員) 資料2・P59の底質についても、この3点で調査するのか。

(事業者) そのとおり。

(委員) 底質の調査は、放流した後に海でどう変わっているのか、1か所では少ないと考える。空港から放流されたものが、空港付近の底質に影響をあまり与えていないことを示すには、もう少し観測点を増やしたほうがよいと思う。

(事業者) 海域の放流直前と放流直後も測定したほうがよいとのご指摘だが、放流前の地点で環境基準に適合するか確認するという調査地点の整理をしている。

(委員) 放流後だと、因果関係がわからなくなるからということ。調べて、何か把握したとしても、それがこの事業が原因かわからないので、測定は止めておくとのことだと思う。致し方ないと思うが、専門家として何か強くご意見あれば、願います。

(委員) 本来、放流された後に、近いところで確認するのが一番わかりやすいと思うので、基本的に、放流前と放流後と両方比較し、影響を把握するようなやり方をしている。

最後の質問だが、資料 2・P68 専門家からの意見で、水質と底質について影響はないとしているが、専門家から建設前に立ち回り現況を把握することと助言されているが、底質に関する具体的助言は何かあったのか。

- (事業者) 一般的に他の空港の滑走路延長事業に係る他空港の環境影響評価について、水質についての項目は事業には直接関係ないとして選定されていない。しかし、専門家から水の汚れと底質についてはやったほうがよいとの意見があったので、今回この項目を加え調査する。
- (委員) 水質の調査は具体的に満潮の時か干潮の時か。おそらく満潮の時と思うが。底質は干潮時でないと採れない。
- (事業者) 水質は満潮時、底質は干潮時で調査する予定である。
- (委員) そうだとすると海域の調査は海水の影響が強くなるので、変化があった場合、原因が空港か別のものかとなる。いつ調査するのか干潮、満潮時など、この辺を検討いただきたい。
- (事業者) 準備書段階でどういう時間に調査したか、指摘いただいた情報を追記するよう努めたい。
- (委員) 資料 2・P62 水生動物について、調査地点の選定理由を教えてください。
また、位置図に滑走路延長で直接改変される場所を表示したほうがよい。
- (事業者) 滑走路延長のイメージは資料 2・P5 の対象事業の実施区域とおりとなっている。4 点の箇所は直接改変区域ではなく、空港周辺の水路である。この 4 点で水生動物の調査を行うと整理している。
- (委員) 直接改変される区域内に水路はあるのか。あれば直接改変する水路も調査したほうがよいのではないか。
- (事業者) 直接改変される所に水路はあるが、滑走路ができるため水路はなくなり、滑走路延長後の事後評価が不可能となる。事業の前後で評価ができるように調査地点を設定している。
- (委員) 方法書 P6-64 から P6-65 陸生植物の調査地点位置図が示されているが、調査地点や調査ルートが明記されていないが、どこになるのか。
- (事業者) 動物については、今後の現地調査前に適切な地点やルートを選定し、準備書に明記する予定である。
- (委員) 方法書の段階で、調査地点やルートを明記するべき。
- (事業者) 植物については、このエリアすべてを調査する。その意味で地図に調査地点を明記していない。地図に示す地域全体を調査する。
- (委員) 現地調査について、植物相が 3 つの季節で各 1 日程度、植生調査が 2 つの季節で各 1 日程度。植物相の調査については、3 日しか調査期間が無い。3 日間で事業実施区域全体を重要種約 140 種類近くを確認することは可能か。
- (事業者) その点については、示している計画で調査させていただきたい。
- (委員) 約 140 種類の重要種が有るか無いか確認されると思うが、植物が春夏秋の 3 日に端的に現れるわけではないと思う。要するに 3 日間調べただけで、「重要種 140 種が無

かった」と切り抜けられるのではないかと懸念する。

(事業者) 他空港の事例等を参考にしながら、設定しているところ。この調査を実施するにあたり、(調査をしないタイミングで) 別の調査を実施する中で、重ね合わせをする。これまでのマニュアルに沿いながら計画しており、この計画で進めたい。

(委員) 地図に示す破線内を調査するのか。

(事業者) 破線の中を他空港の事例でも同じような形で調査しているので、今回、我々も同じように進めたい。

(委員) 午前中の現地視察で、滑走路と空港と防衛施設とアスファルトがほとんどで、東側に田畑があるが人工的な田畑で、自然の物が生えているようなエリアは非常に狭い範囲だった。1回の調査にそれほど時間はかからない印象である。3回の調査では重要種が生えているかどうか分からないという意見には賛成する。

(事業者) 先ほどの説明を補足すると、植物相と植生とそれぞれ1日実施する。あわせて2日程度でやるということで、ご理解いただきたい。

(委員) 調査する人数はどのくらいか。

(事業者) 3、4人で調査する。

(委員) 2日程度とのことであれば、2日連続とかではなく各季節でなるべく日にちを離して、いろいろな植物に対応できる時期に調査していただきたい。

(事業者) 調査方法について、できるだけご意見に沿えるように、どういった形でやれるのか検討する。

(委員) 資料2・P64 水生植物について、海域における調査地点4地点の選定根拠は何か。専門家から例えば塩生植物がありそうなどのアドバイスから設定されたのか。

(事業者) 専門家の意見をもとに選定しているのではなく、空港全体をとらえた時に、東と西と南と整理して選定している。

(委員) 現地を見て、高い堤防があり海側は消波ブロックなど敷き詰められている。端に干潟のような所もあったが、石が敷き詰められた地点で何を調査するのか疑問だった。重要種のリストに塩生植物もあったが、海藻類は無く。何を対象にこの調査ポイントを選定したのか現地を見て疑問に感じた。

(事業者) 「ここには何もない」との指摘があったが、何もないということを併せて確認することである。そこに今後、変化の有無を確認するという意味で、潮の流れを加味しながら、空港周辺で4点を調査することとしている。

(委員) それは植物というより、植物が生育する環境全体をモニタリングするという意味で選定したのか。

(事業者) それも含めて選定している。

(委員) 資料2・P66 生態系について、滑走路延長工事に伴い、既存水路の流路は変わるのか。

(事業者) 工事に伴い既存水路の付替えが発生し、流路は変わることになる。

(委員) 現状の水路の流れが変わり、水生植物、動物の環境が変化するのでないか。流れが停滞すると、外来植物の増殖とかが起きやすい。アカウキクサ、ウキクサとか出てきて、それが海域に出ると海域への影響を懸念する。

- (事業者) 工事により一部既存水路の付替えを行う。今後、意見を踏まえ、基本設計に取り組みたい。
- (委員) 温室効果ガスのところで、2045年ごろ需要予測があったが、そのころ国は2050年までにカーボンニュートラルを目指してる。飛行機の燃料としてSAF(持続可能な航空燃料)を導入するとCO₂の排出が大きく減ると思うが、この評価の中にそのSAFの導入はある程度反映しているのか。
- (事業者) 空港における脱炭素化は、航空事業者と空港管理者の両方で進められており、SAFの導入は前者の方で主体的に検討されているため、今回の環境影響評価の中には入っていない。
- (委員) 飛行機から出るCO₂はこの中で考えていないのか。SAFを導入すればだいぶ変わると思う。
- (事業者) 空港の脱炭素化において、SAFの導入は非常に重要なところだと思う。航空会社が今主体的に取り組んでいるところで、予測・評価することは難しく、現時点では反映していない。
- (委員) 非常に不確定な部分が多いので、準備書にはSAFの導入については、一言入れておいたほうがよいと考える。SAFを導入したらどうかではなく、不確定な部分が多いので細かく入れていないといった文言があったほうがよい。
- (事業者) どのような記載をした方がよいのか検討する。
- (委員) 要約書P2-23騒音のオスプレイの累積的影響について。要約書P2-23に示されているのは、騒音レベルの最大値である。その一方、航空機騒音は L_{den} で評価するとなっていて、実際に累積的影響を評価するときに、数値としてはそのまま足し合わせることはできない。どのように累積的影響を計算される予定か。オスプレイの航路や発着のタイミングなど、細かい情報がないと正しい予測が出来ないと考える。
- (事業者) 要約書P2-23の資料は、具体的に今判明している情報をお示ししたもので、あくまで参考資料である。この資料をもとに累積評価を行うものではない。必要な情報を整理し、それを基に騒音の累積評価を行い予測していきたい。
- (委員) できるだけ可能な範囲で正しい予測、評価をしていただきたい。実際に累積の評価をやろうとすると難しいと考える。
- (委員) 国土交通省の意見に「地域住民等に対して丁寧かつ十分な説明を行うこと」と記載があった。柳川の離陸航路下の住民がどう思っているのか少し心配である。離着陸の時は、基本的には海のほうを通るとのことで、柳川の上空を通るというのは機数としてあまり無いとのこと。柳川でも説明会を開いたとのことで、可能な範囲で住民からの意見を具体的に聞かせてほしい。
- 住民の意見について、要約書P2-18に空港を利用者のアンケートが記載されているが、滑走路を延長することに前向きな意見ばかりが書かれている。ネガティブな意見が全く書かれていない。それが本当の総意なのか心配に思っていて、質問をした。
- (事業者) 柳川市にかかる基本的な着陸経路としては、有明海上を北上して陸域を通らないように入っていくという新しい着陸方法を令和2年度から採用している。元々柳川市

上空を飛行する ILS (計器着陸装置) という着陸方法の使用割合が令和元年度は 64% あった。柳川市から改善してほしいとの要望があり、西側にも ILS をつけたほうがよいとの議論があった。西側 ILS の議論を国と重ね、国は西側 ILS ではなく、陸域を通らない海域を通る新たな着陸方法 (RNP-AR) を導入することとなり、コロナ中の令和 4 年度は ILS による柳川上空を通る着陸の割合が約 5% まで減っている。令和 5 年度は 14% に少し増えているが、以前に比べれば、1/4 程度に減っている。柳川市の方々にできるだけ騒音に負担をかけないようにと常に考えている。できるだけ陸域を通らない、ILS を使わない着陸方法について航空会社に常に話をさせていただいている。国からも航空会社に対して同じように話をさせていただいている。

また、5 月 12 日柳川市で説明会を開催したが、大雨のため参加者は非常に少なかった。その中で同じように柳川市の上空を通るルートよりも西側に ILS を設置して欲しいといった意見があったので、そこは我々も承りながら、新しい着陸方法で騒音が軽減されているものの、引き続きこの着陸方法の普及を国に求めていくとともに可能な範囲で騒音対策に取り組みたい。

- (委員) 柳川や地域住民説明会を開かれていると思うが、住民からの意見は準備書に反映されるとの認識でよいか。
- (事業者) 5 月 12 日柳川市、5 月 11 日白石町・佐賀市で説明会を開催した。説明会でいただいた意見は準備書に掲載されないが、方法書への意見書という形で出された意見は準備書へ記載する。
- (委員) 海域を通るルートは、今後航空機が大型になっても通れる航路ということでよいか。
- (事業者) 大型機も同様の航路を通ることができる。対応の機材を航空機に載せてもらうことになる。ただし、500m 滑走路が東に延びることになるので、今のルートから 500m 東に円を描き降りてくるルートとなる。
- (委員) どういう経路をたどると想定して予測されるのか。いろいろなケースが考えられる。
- (事業者) 基本的に東西に延びる滑走路なので、東風西風のこれまでの割合で、どちらかに離着陸するのか、また、先ほどの ILS を使用する割合について、どのタイミングのデータを想定するのか、例えば直近データを使用し 14% を ILS として、残りはそうではないルートを想定するのか等、これから予測の前提条件を整理して進めていきたい。
- (委員) オスプレイによる騒音も重ね合わせるとのこと、そういった考えはお持ちでないと思うが、過小評価とならないよう、適切な評価をお願いしたい。