

第 2 章 対象事業の目的及び内容

2. 対象事業の目的及び内容

2.1. 対象事業の目的

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 m²
駐 車 場：約 2,300 台
貨 物 施 設：貨物上屋：延床面積 1,210 m²

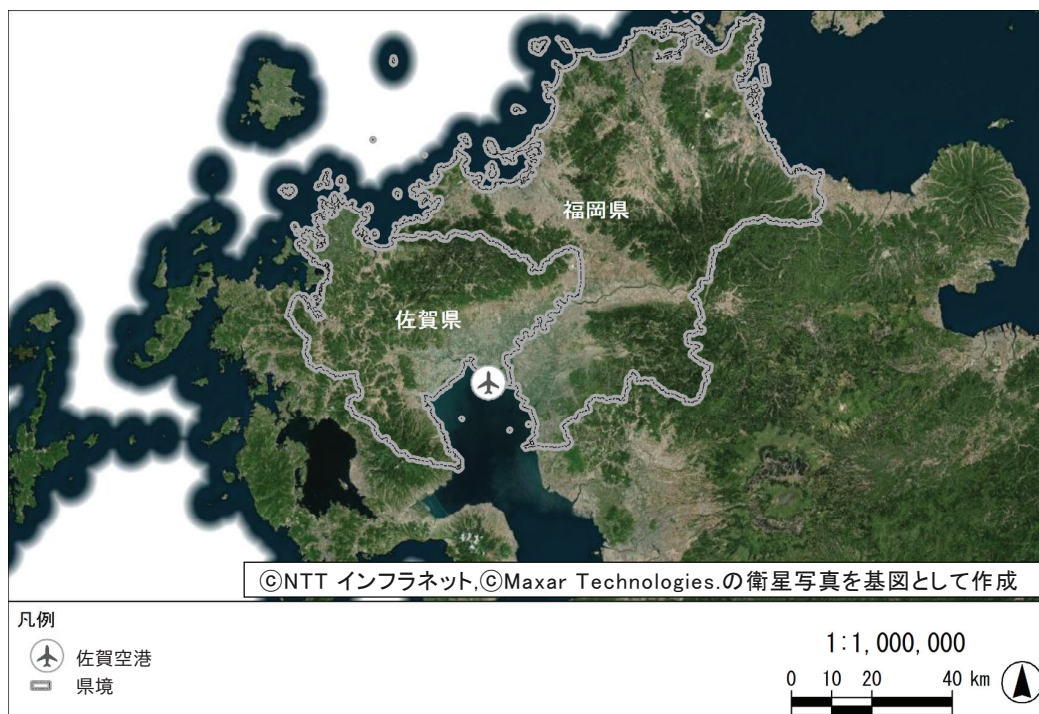


図 2.1-1 佐賀空港の位置

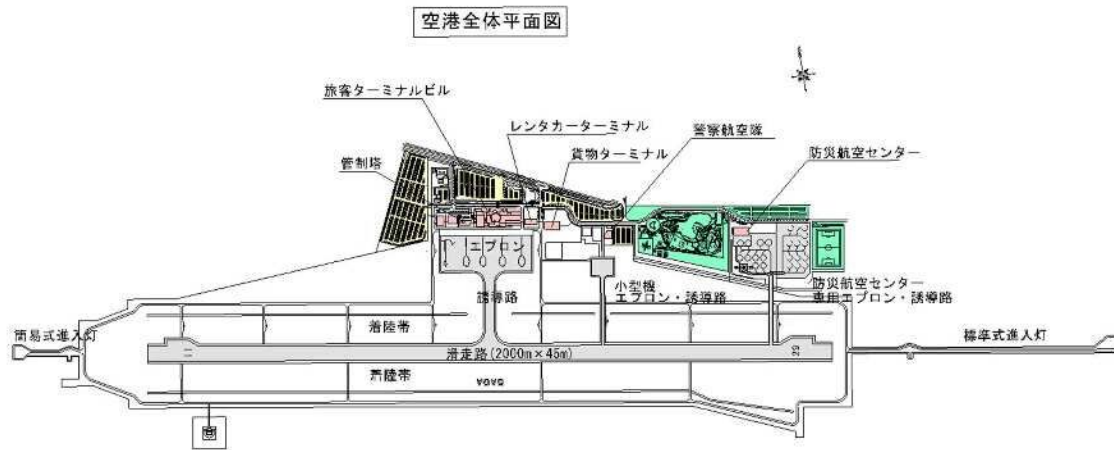


図 2.1-2 空港平面図

(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(2023 年)4 月からは順次国際線が運航を再開している。令和 6 年度(2024 年度)は、国内線、国際線ともに利用者数は着実に回復している。

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。

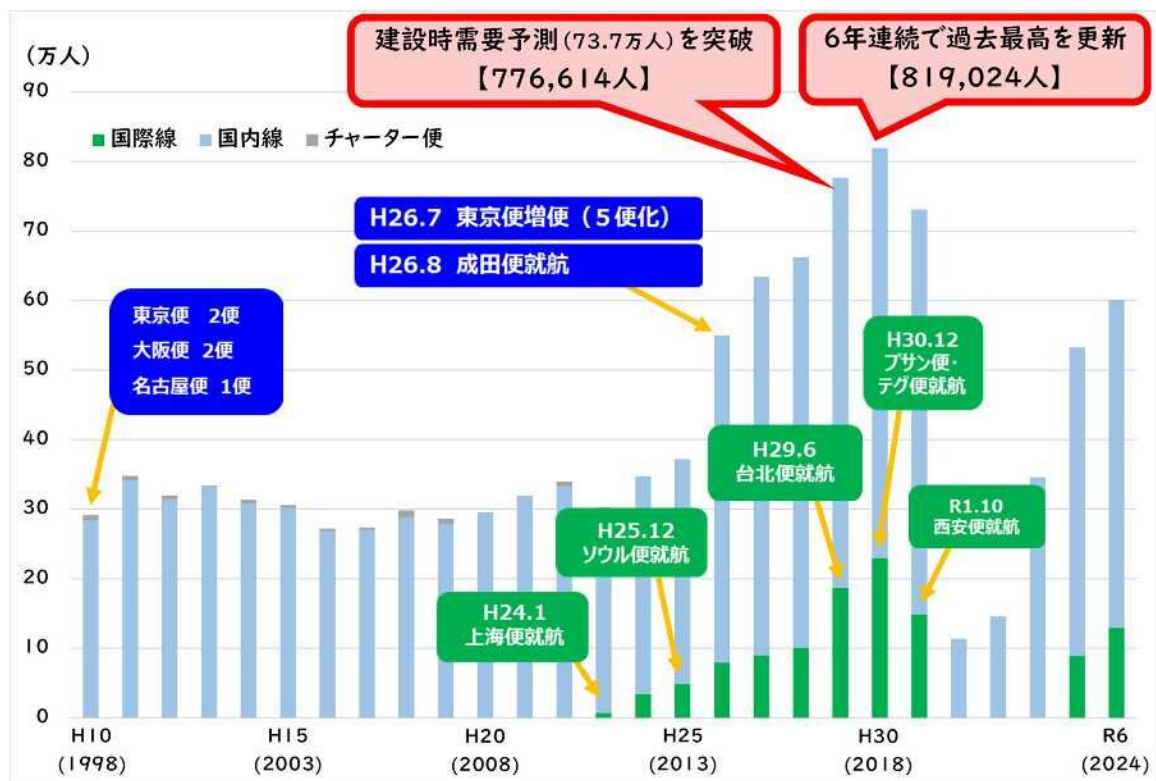


図 2.1-3 旅客数の推移(年度毎)

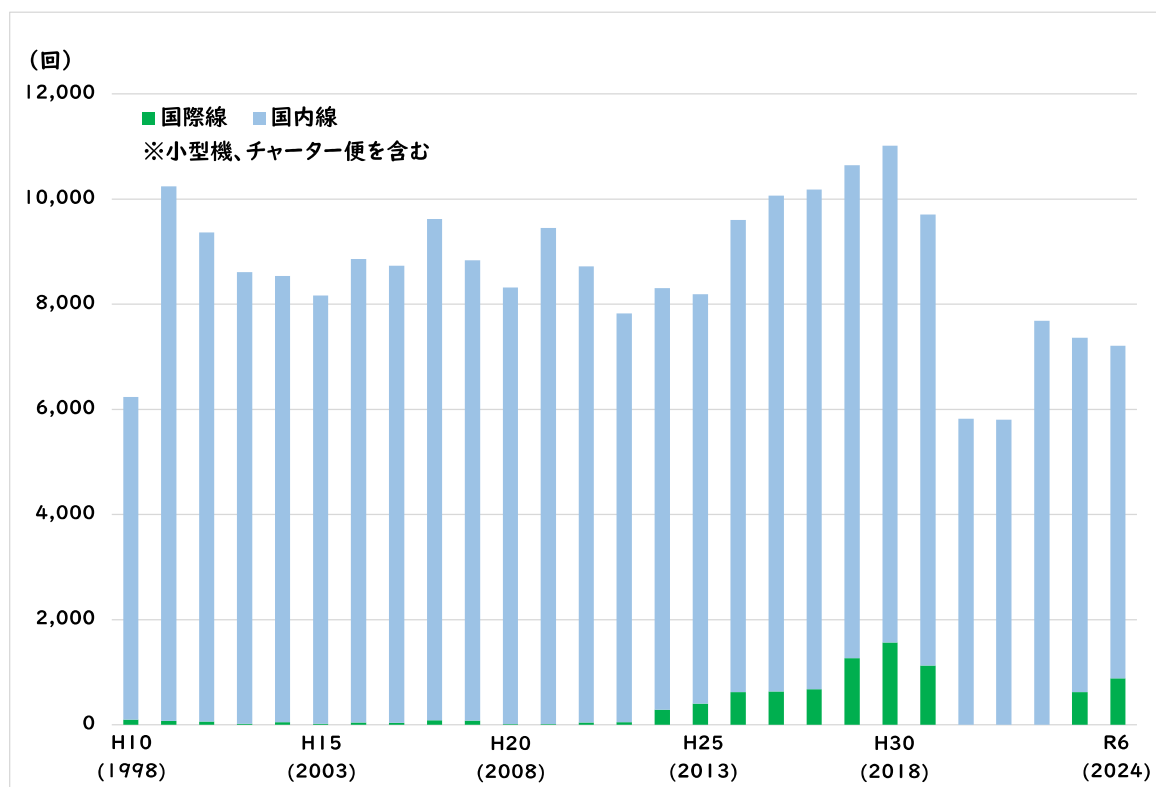


図 2.1-4 離着陸回数の推移(年度毎)

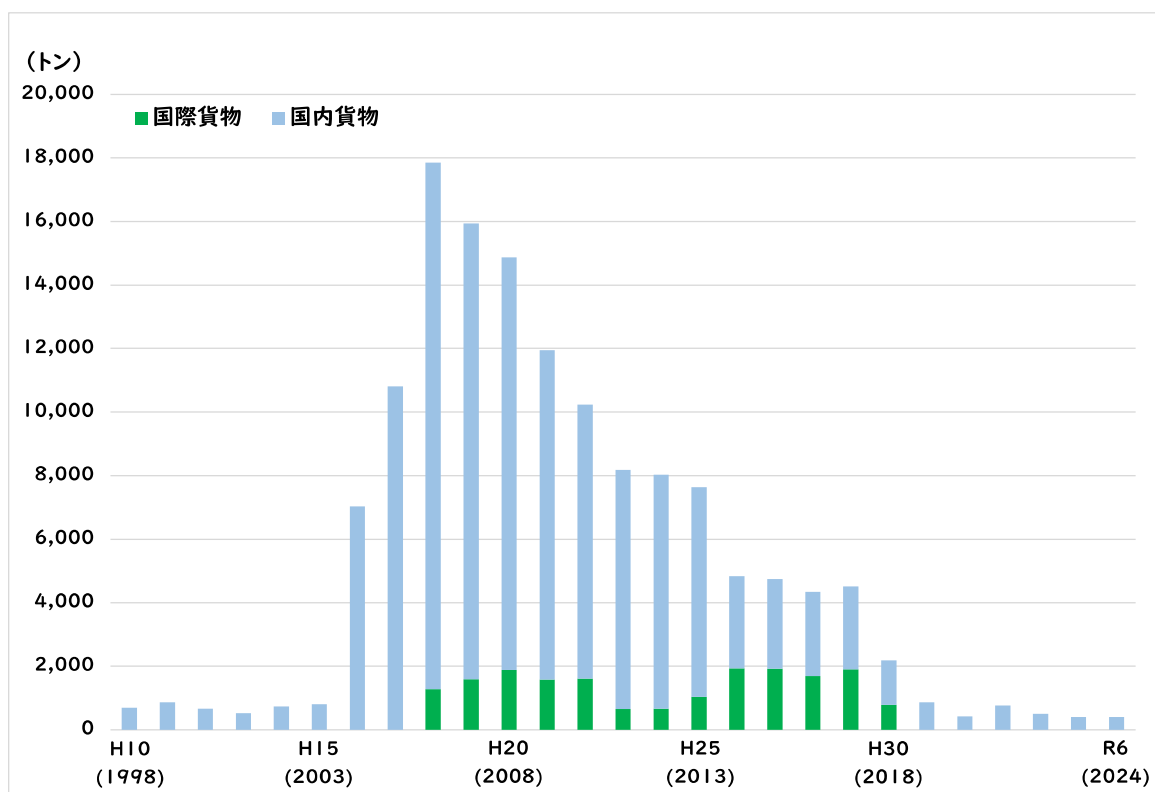


図 2.1-5 貨物取扱量の推移(年度毎)

(3) 定期便就航状況

令和7年(2025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7年(2025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7年(2025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	4 往復/週	令和6年(2024年)4月1日から令和7年(2025年)7月5日までの期間は3往復/週 令和7年(2025年)7月6日から4往復/週
	ソウル(仁川)	ティーウェイ航空	4 往復/週	令和6年(2024年)4月2日から10月26日までの期間は3往復/週 令和6年(2024年)10月27日から4往復/週
	台北(桃園)	タイガーエア台湾	3 往復/週	令和6年(2024年)3月31日から令和7年(2025年)3月29日までの期間は2往復/週 令和7年(2025年)3月30日から3往復/週

注 1. 西安(咸陽)路線は運休中。

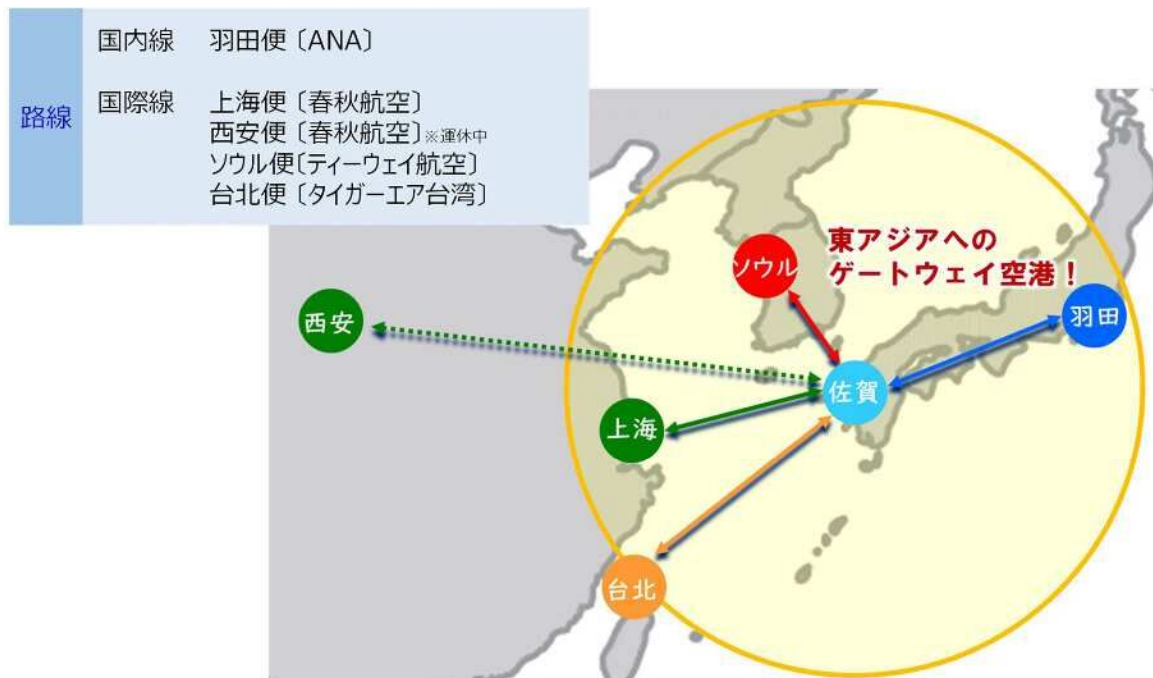


図 2.1-6 路線図

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. 対象事業の内容

2.2.1. 対象事業の種類

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. 対象事業の名称

佐賀空港滑走路延長事業

2.2.3. 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

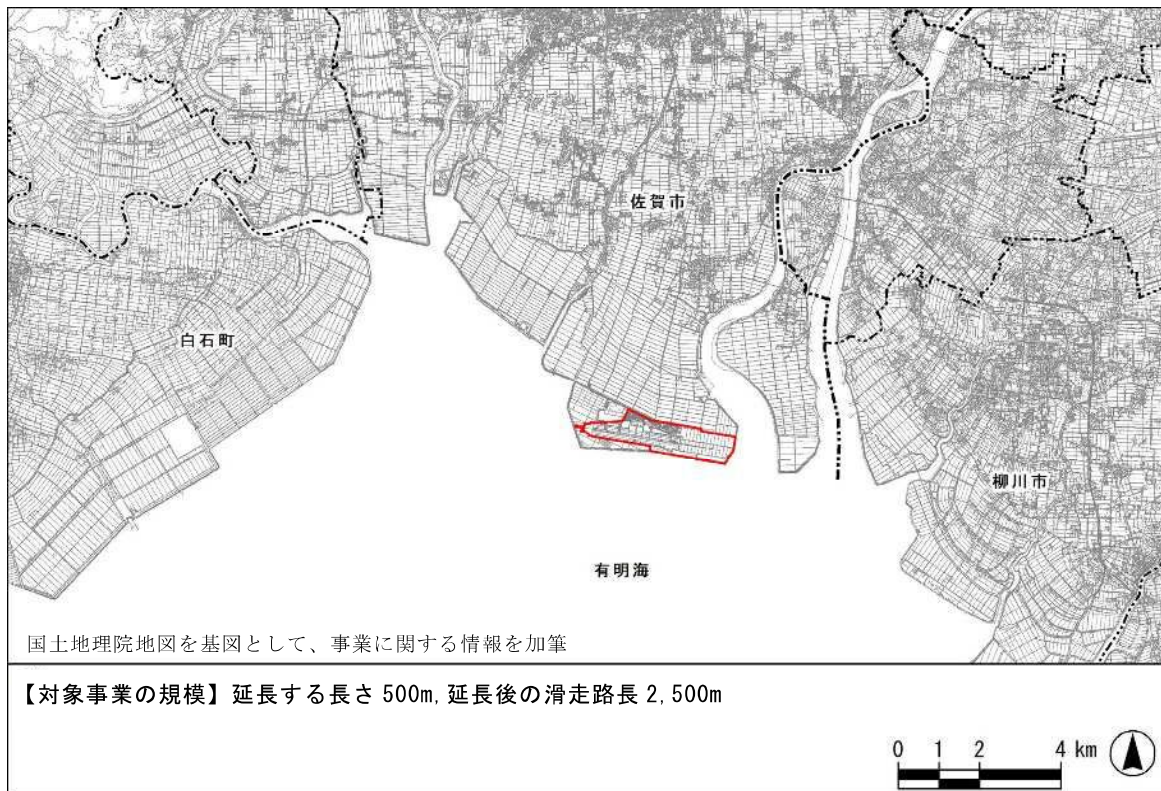


図 2.2-1 対象事業実施区域

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、固定翼機、回転翼機 等

2.2.5. 対象事業実施区域の概要

佐賀空港滑走路延長事業の計画図は、図 2.2-2 に示すとおりである。本事業は、滑走路の長さを現在の 2,000m から 2,500m に延長するものである。これに伴い必要となる着陸帯、滑走路端安全区域、場周道路、排水施設、航空灯火及び気象施設等、施設の整備を行う。

なお、本事業の検討経緯については、「2.4 佐賀空港滑走路延長計画(案)の検討経緯」に記載する。

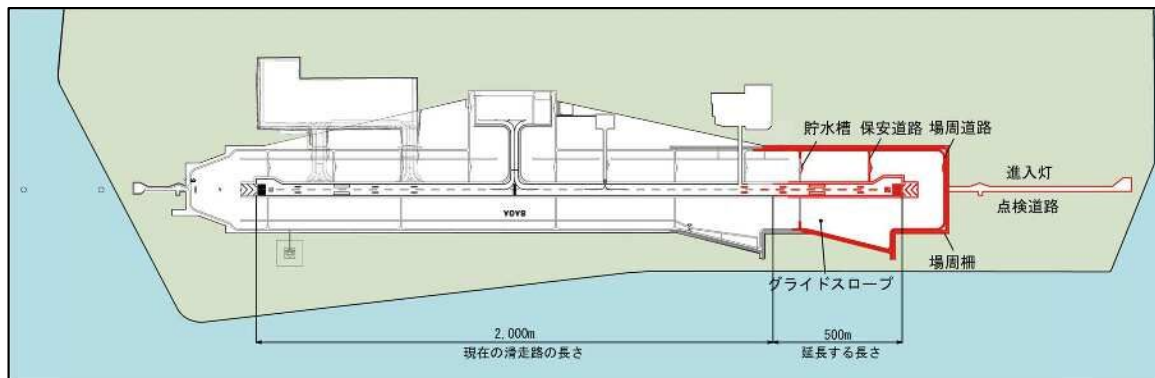


図 2.2-2 佐賀空港滑走路延長事業の計画図

2.2.6. 対象事業の工事計画の概要

施工区域の必要な箇所において造成を行う。滑走路となる箇所は、砕石により路盤を整備した後、その上にアスファルトによる表層舗装を行う。また、雨水を適切に排水するため、地中部の排水管路、地表部の排水側溝等を敷設する。照明工事は、延長後の滑走路に対応した航空灯火の設置を行う。無線及び気象工事は、航空機の運航に必要な設備の設置を行う。これらの工事は、空港の運用を継続しながら実施するため、制限表面等の制約により昼間の施工が困難な箇所については、夜間工事を実施する。

想定している工事計画の概要は、表 2.2-1 に示すとおりである。工事期間は、約 4 年を見込む。

表 2.2-1 工事計画の概要

工事種別	施工年次				備考
	1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	
用地造成					
滑走路工事					
照明工事					
無線・気象工事					
供用開始準備					

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、令和 27 年度(2045 年度)には年間約 3.4 万回と見込んでいる。

また、令和 27 年度(2045 年度)の国内・国際旅客数は年間約 155 万人、国内・国際貨物取扱量は年間約 3.3 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	令和6年度 (2024年度) 実績	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	443,505 人	470,958 人	約75 万人
国際線	229,895 人	148,732 人	0 人	0 人	0 人	89,021 人	129,624 人	約80 万人
合計	818,996 人	730,159 人	113,395 人	145,233 人	345,395 人	532,526 人	600,582 人	約155 万人

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	令和6年度 (2024年度) 実績	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	6,734 回	6,328 回	約1.2 万回 ^{注1}
国際線	1,564 回	1,130 回	0 回	0 回	0 回	624 回	882 回	約0.5 万回
自衛隊	—	—	—	—	—	—	—	約1.7 万回
合計	11,012 回	9,708 回	5,822 回	5,804 回	7,682 回	7,358 回	7,210 回	約3.4 万回

注 1. 自衛隊以外の運航する固定翼機、回転翼機の離着陸回数約 4,000 回は、国内線に含む。

注 2. 令和 27 年度(2045 年度)予測値は、佐賀県が実施した就航見込調査(令和 7 年度(2025 年度)実施)に基づき設定。

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	令和6年度 (2024年度) 実績	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	398 t	約0.1 万t
国際貨物	778 t	0 t	0 t	0 t	0 t	0 t	0 t	約3.2 万t
合計	2,182 t	859 t	421 t	763 t	503 t	404 t	398 t	約3.3 万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標準的な飛行経路において、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。

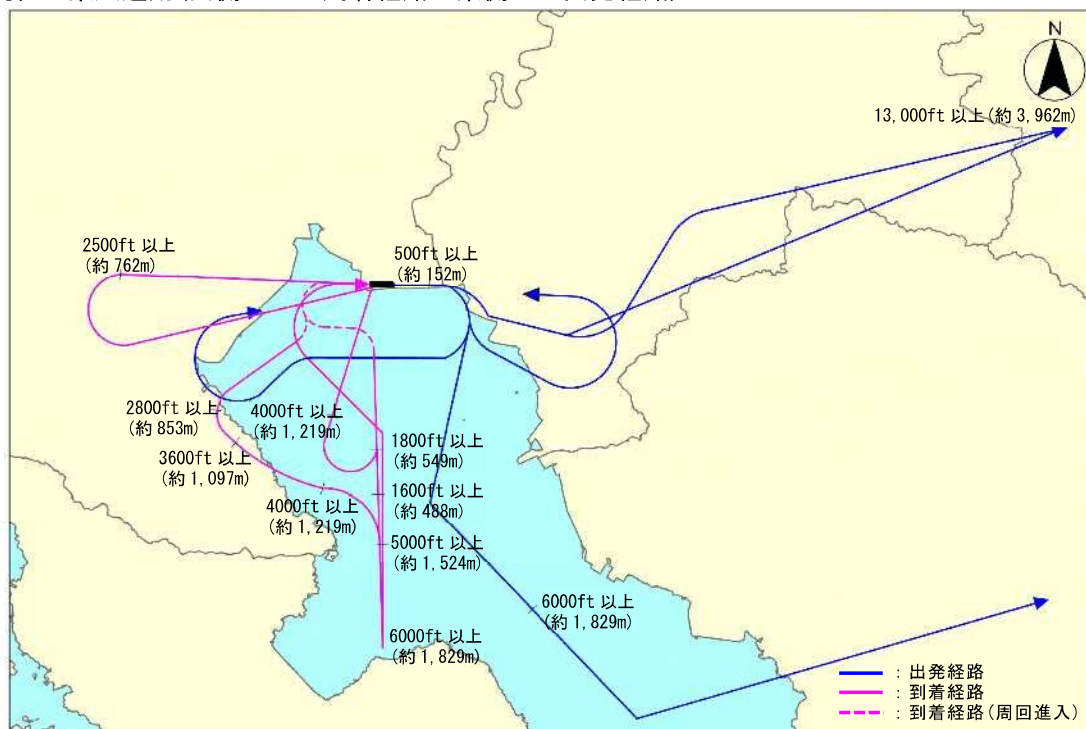
出発経路について、航空機が大型化された場合や燃料を多く搭載した場合は、離陸時に航空機が緩やかに上昇する、また、離陸地点が移動するため、東側への離陸時は現状よりも 500m 東側を飛行することを想定した。また、西側への離陸は現状と同様の飛行経路となることを想定した。

標準的な飛行経路のうち、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)

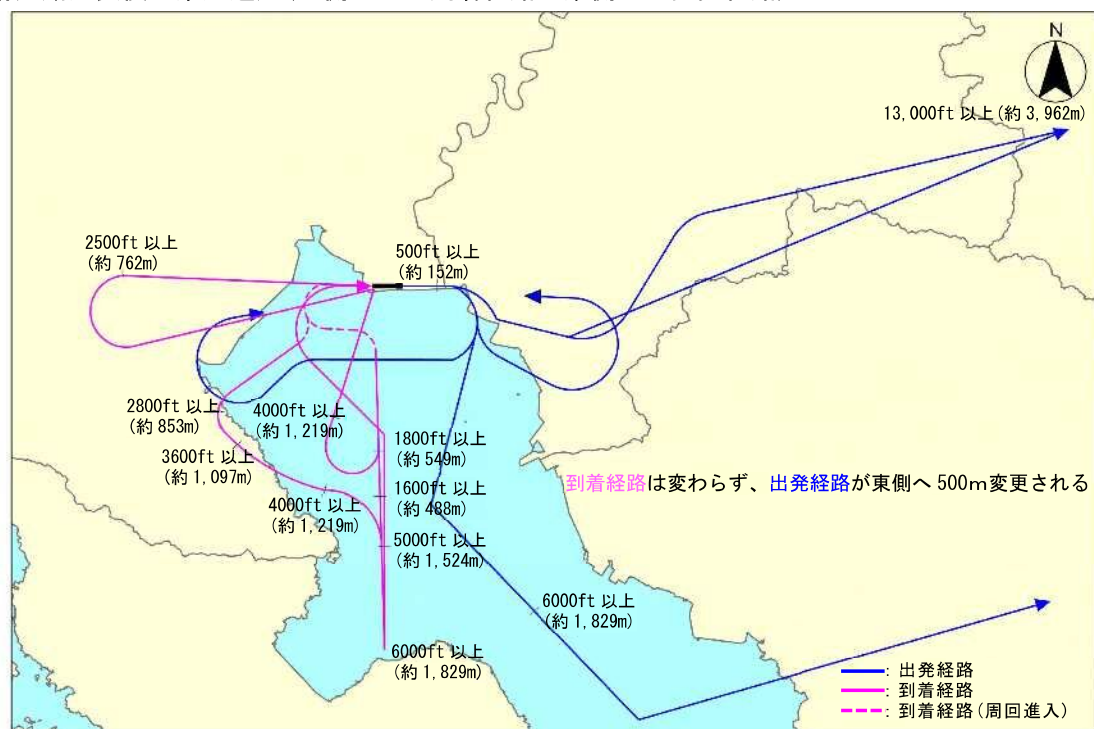
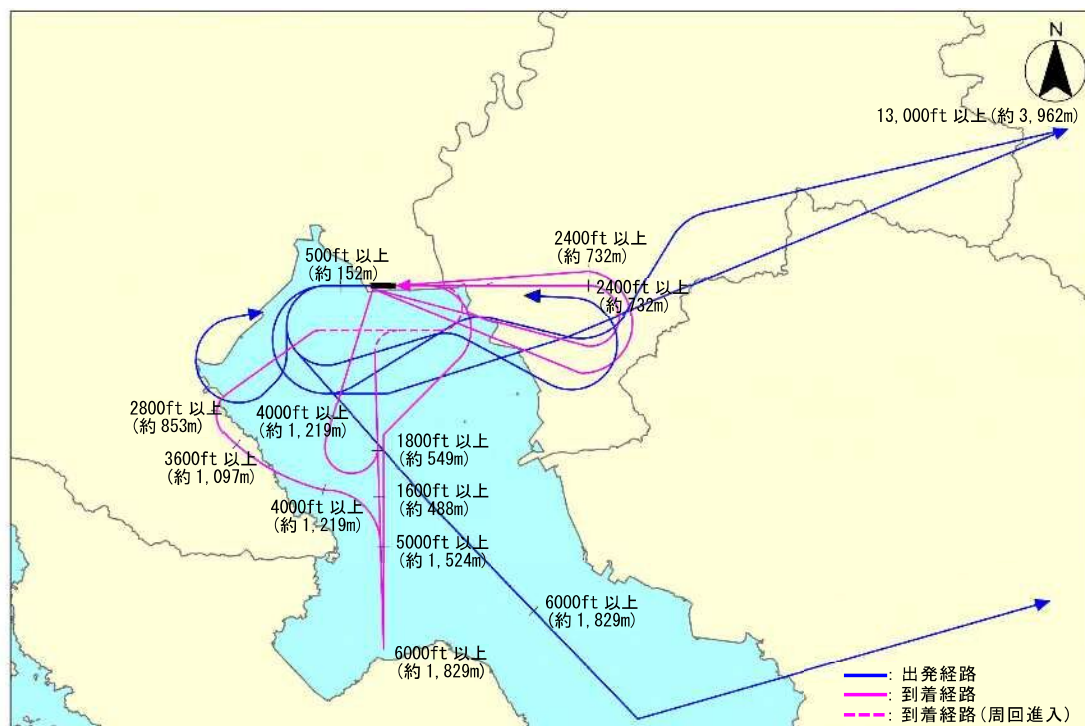


図 2.3-1(1) 想定する飛行経路(東風運用)

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)

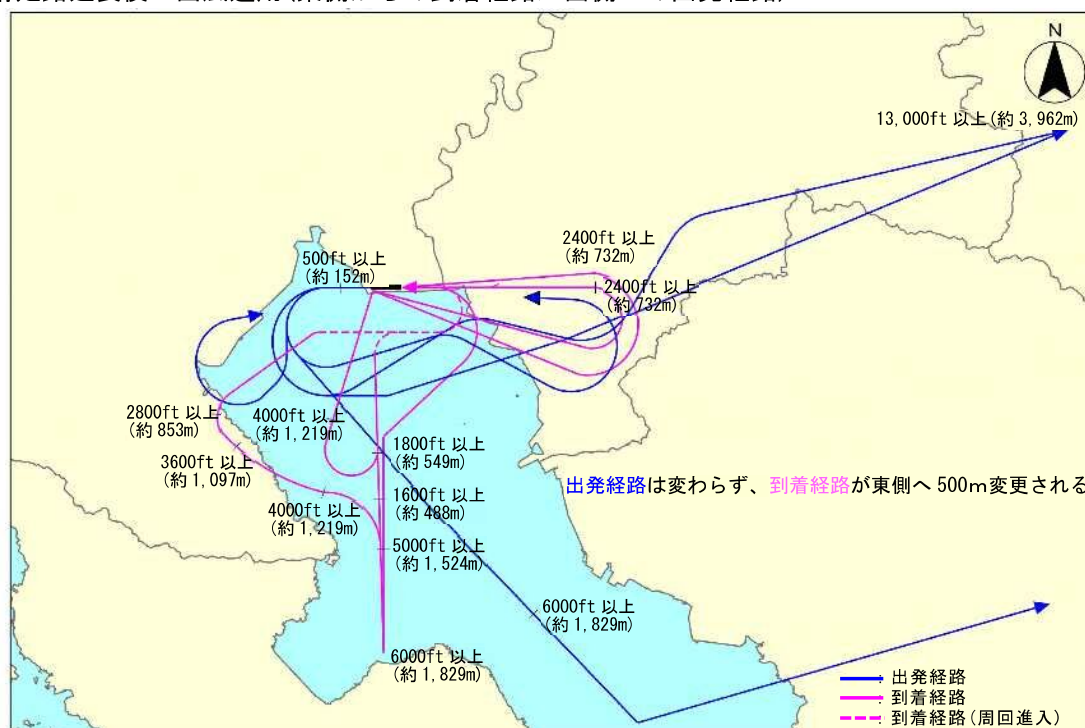
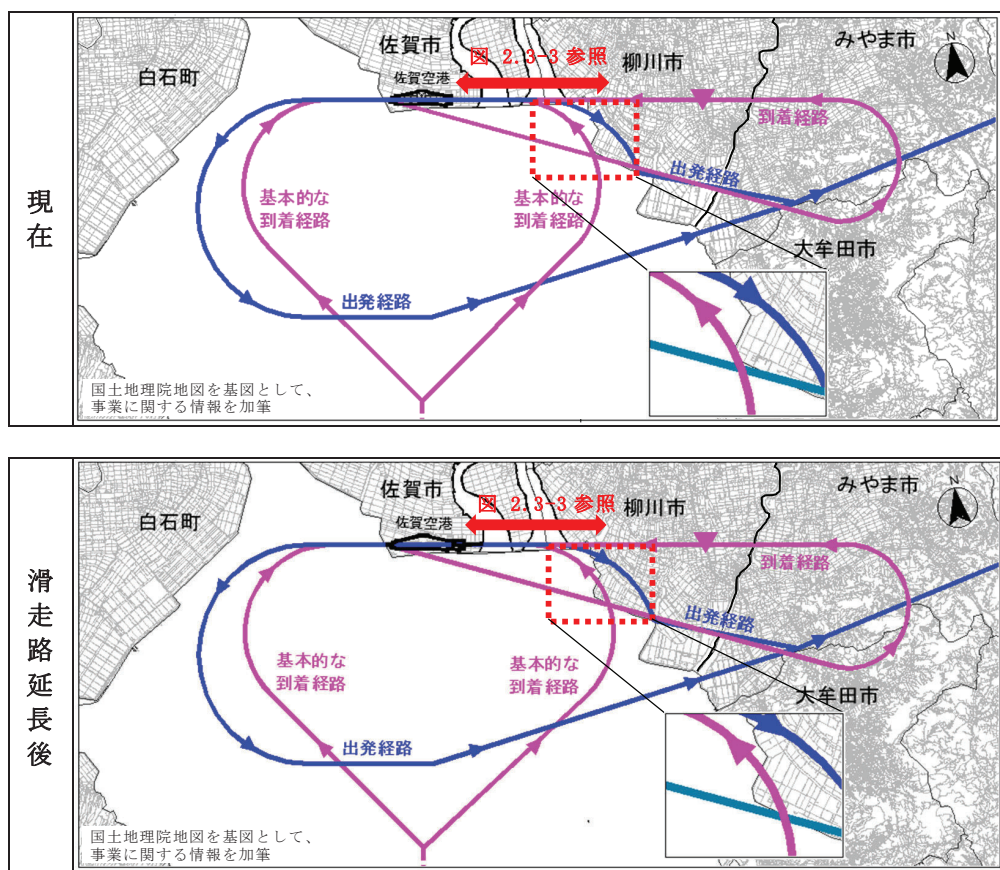


図 2.3-1(2) 想定する飛行経路(西風運用)



※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

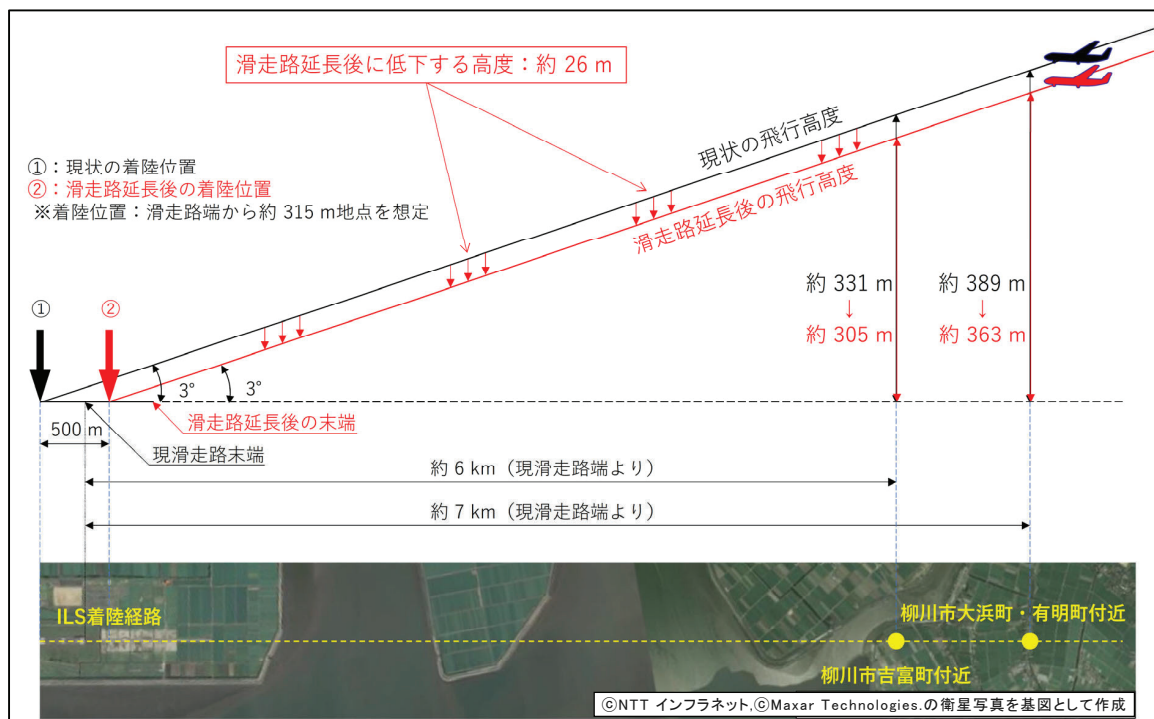


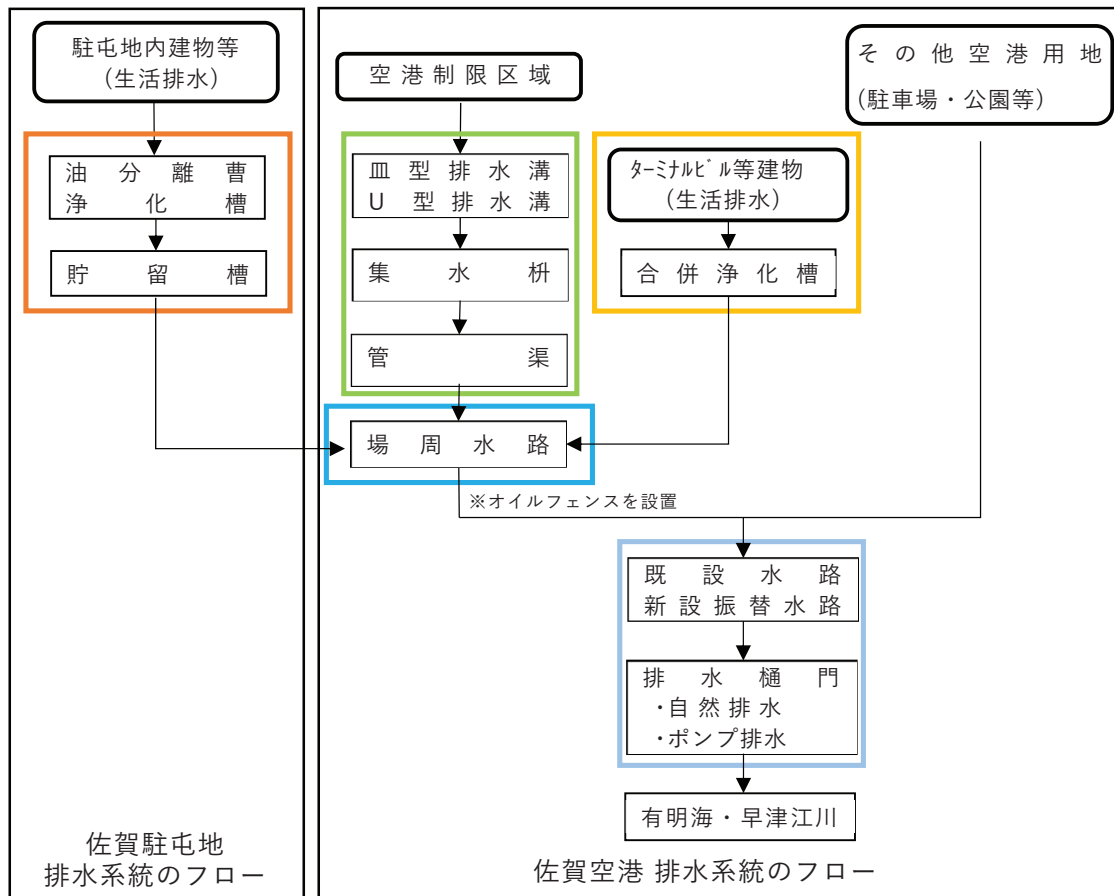
図 2.3-3 到着経路の飛行高度の低下

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。なお、将来のターミナル利用者数から算定した処理人員は、現況の合併浄化槽の処理能力範囲内となっている。



©NTT インフラネット, ©Maxar Technologies.の衛星写真を基図として作成

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(2023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)
  : 現在の滑走路  : 滑走路の延長部	  : 現在の滑走路  : 滑走路の延長部
現在の滑走路の東側に500m延長整備する。	- 現在の滑走路の西側に100m、東側に400m延長整備する。 - 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。

(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(2023 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(2023 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(2023 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(2023 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(2023 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(2024 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(2024 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(2024 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。

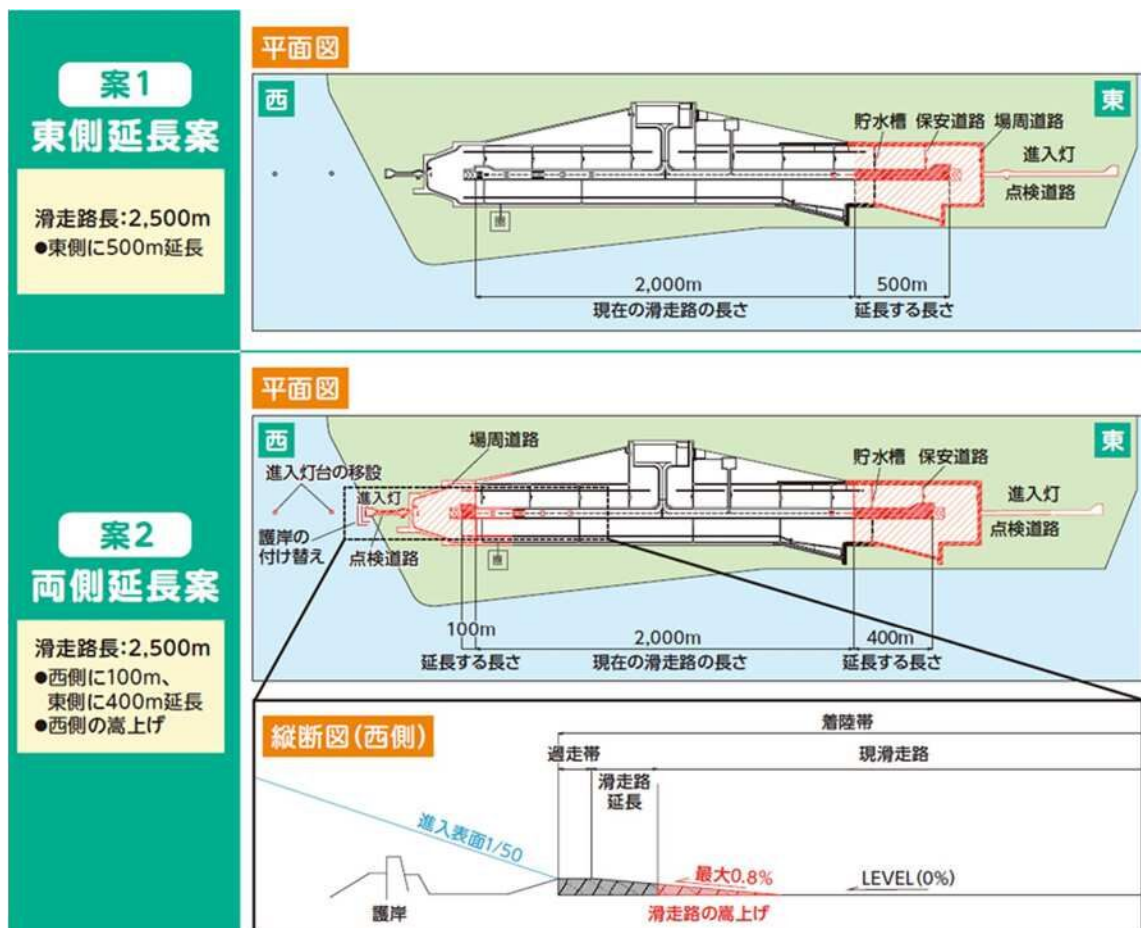


図 2.4-3 滑走路の延長方向

比較内容	経済面		環境面	
	事業費	滑走路の嵩上げ	進入灯	生活環境／自然環境 (動物・植物の生息環境・生態系)
案1 東側延長案	小 約120億円	不要	新設・撤去が必要 (東側のみ)	●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) ●自然環境 水田・田畑等が一部消失
案2 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)	●生活環境 騒音の影響が両側に広がる ●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

図 2.4-4 滑走路延長計画の比較

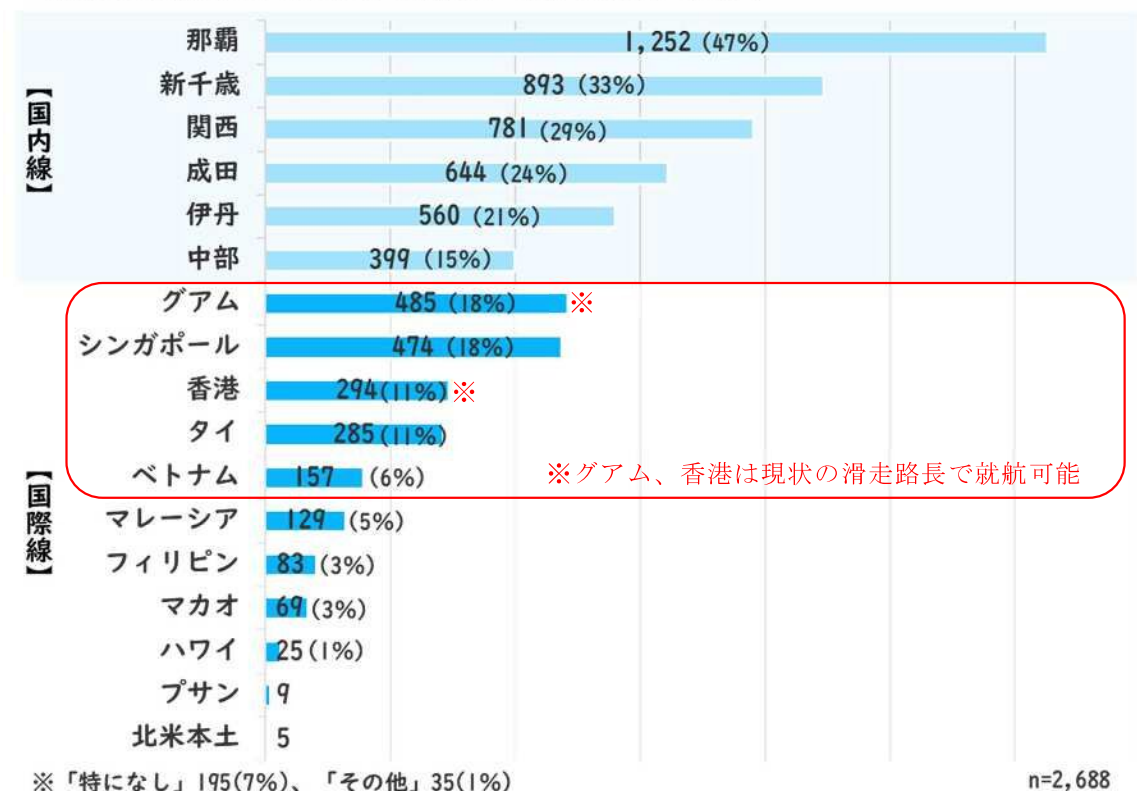
2.4.3. その他

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(2023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。主なコメントは、表2.4-2に示すとおりである。

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施設及び事業等

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

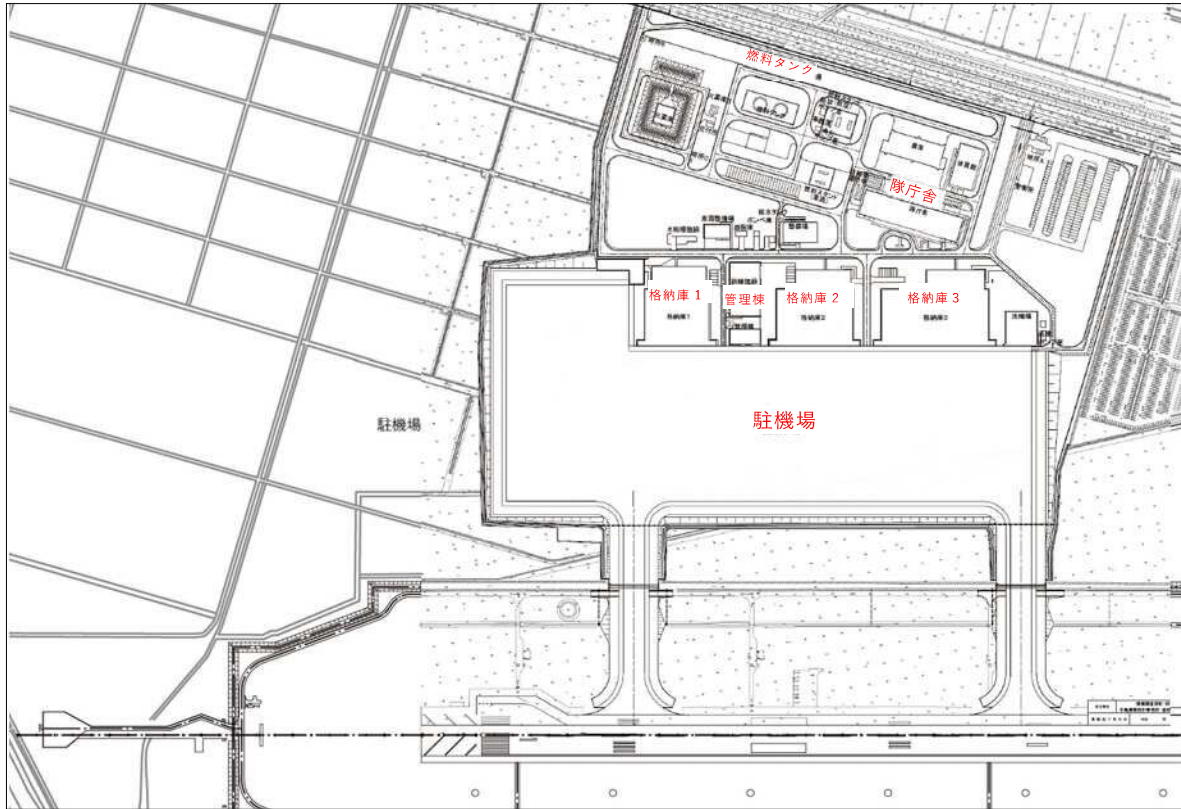


図 2.5-1 隣接地における別事業実施箇所

2.5.1. 佐賀駐屯地整備事業

(1) 施設概要

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の事業が進行中であり、陸上自衛隊オスプレイの移駐に必要な施設である駐機場や隊庁舎、格納庫、管理棟、燃料タンク等については、令和7年(2025年)6月30日に整備が完了している。



出典：「佐賀駐屯地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
<https://www.mod.go.jp/rdb/kyushu/effort/construction/saga/pdf/050626-2saga.pdf>

図 2.5-2(1) 施設の配置計画

※現在行っている実施設計により変更となる可能性があります。



駐機場



隊庁舎



格納庫



火薬庫



燃料タンク

出典：「佐賀駐屯地に係る全体事業計画について」（九州防衛局ホームページ）
<https://www.mod.go.jp/rdb/kyushu/effort/construction/saga/pdf/050626-2saga.pdf>

図 2.5-2(2) 佐賀駐屯地の各種施設

(2) 工事計画

駐屯地工事の概略工程は、表 2.5-1 に示すとおりである。

表 2.5-1 駐屯地工事の概略工程

	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 ³	■	■		
	駐機場誘導路	駐機場 約 8 ha 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 3 ha				■
	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：九州防衛局提供資料

(3) 航空機騒音及び大気質

①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(2016 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、図 2.5-3 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



※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(ふくまみランド公園)	②佐賀市東与賀(大授一区公民館)	③-1川副町小々森(養豚場付近)	③-2川副町小々森(西千哲公民館)	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)	⑦大川市紅粉屋(大川柳川衛生組合)	⑧柳川市大浜町(村山公民館)	⑨海上(3:錦雲(のり)橋の区画隣地)	⑩海上(早津江川タワー)
図1	柳川方向から進入	1	—	67	58	57	—	—	—	51	72	75	64
		3	75	68	71	58	—	—	—	—	—	65	57
		2	—	59	59	53	—	—	—	—	—	58	65
図3 場周経路 (約300m)	南側1回目 南側2回目 南側3回目 北側	5	—	58	59	54	—	—	—	51	—	74	58
		6	—	54	59	56	—	—	—	54	51	74	55
		7	—	57	58	53	—	—	—	55	—	72	※3
		4	57	64	71	67	—	—	52	52	—	58	—
図3 場周経路 (約500m)	南側1回目 南側2回目	8	50	58	61	56	56	—	—	58	—	61	68
		9	—	63	61	54	54	—	—	54	—	64	60
		10	—	66	57	52	—	—	—	—	—	74	64
ホバリング		10	—	66	57	52	—	—	—	—	—	74	64

凡例:「—」は、50dB以下であり、生活音に含ま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)
<https://www.mod.go.jp/rdb/kyushu/osirase/281122souonsokuteikekka.pdf>

図 2.5-3 オスプレイ騒音調査結果

②自衛隊機の運用を踏まえた航空機騒音及び大気質への影響予測

防衛省は、佐賀空港における自衛隊機の運用を踏まえた航空機騒音及び大気質への影響予測を実施した。予測の結果は、図 2.5-4 に示すとおりである。

令和 7 年(2025 年)7 月 9 日に陸上自衛隊佐賀駐屯地が開設、運用されているため、本環境影響評価の「航空機の運航(航空機騒音)」及び「航空機の運航(窒素酸化物・浮遊粒子状物質)」の検討に際しては、民航機と自衛隊機両方の影響を累積した環境影響評価を実施することとした。

4 航空機騒音の予測

1) 航空機騒音の予測方法

- 佐賀空港周辺の滑走路延長方向に20km、滑走路垂直方向に14kmの範囲において125m間隔の格子点(18,193点)のLden¹¹を算出し、その値からメッシュ法を用いてLdenコンターを作成。
- オスプレイ等の自衛隊機の運用に伴う騒音が周辺環境に与える影響について、自衛隊機の離発着を1日あたり60回又は104回¹²、民航機の離発着を1日あたり16回と仮定した。

2) 航空機騒音に係る基準

「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月27日環境庁告示第154号)第1のとおりであり、環境基準は、地域の類型ごとに以下の基準値の欄に掲げるとおりとなる。

地域の類型 ¹³	基準値
I	57デシベル以下
II	62デシベル以下

3) 自衛隊機の運用を踏まえた騒音予測の結果

- 佐賀空港周辺における騒音の影響を予測した騒音予測コンターは図7及び図8に示すとおり。¹⁴¹⁵
- 騒音予測の結果、環境省が定める航空機騒音に係る環境基準において住居地域に適用される基準値(57デシベル(Lden))を超える範囲に住宅地は存在しないことから、オスプレイ等の自衛隊機の運用によって、佐賀空港周辺の住宅等の環境に与える影響は少ないと考えている。

¹¹ Lden (Day-Evening-Night Average Sound Level 時間帯補正等価騒音レベル)：夕方の騒音、夜間の騒音に重み付けを行い評価した1日の等価騒音レベル

¹² 防衛省の通達(第一種区域等の指定に関する要領について)の考えを踏まえ、目達原駐屯地において、飛行のない日も含めた直近1年間における1日の飛行回数の少ない方から並べた累積度数90%に相当する1日の飛行回数。

¹³ 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定められている。

¹⁴ 騒音の基礎データについては、自衛隊機は対象機種毎の過去の実測データから算出しており、民航機については、一般に公表されている値(Eurocontrol Experimental Centreのホームページで公表されているAircraft Noise and Performance(ANP)Database)を用いて算出している。

¹⁵ 「ホバリング訓練」、「タクシーイング(航空機が地上を自力走行すること。)」及び「機体整備」により生じる騒音レベルを上乗せした場合の佐賀空港周辺における騒音予測コンターとなる。

出典：「佐賀駐屯地(仮称)における航空機の運用計画について」(佐賀県ホームページ)
https://www.pref.saga.lg.jp/kiji003111728/3_111728_343205_up_pbqqprrq.pdf

図 2.5-4(1) 自衛隊機の運用を踏まえた航空機騒音及び大気質への影響予測

図7 佐賀空港周辺における騒音予測コンター
(自衛隊機60回+民航機15.71回)

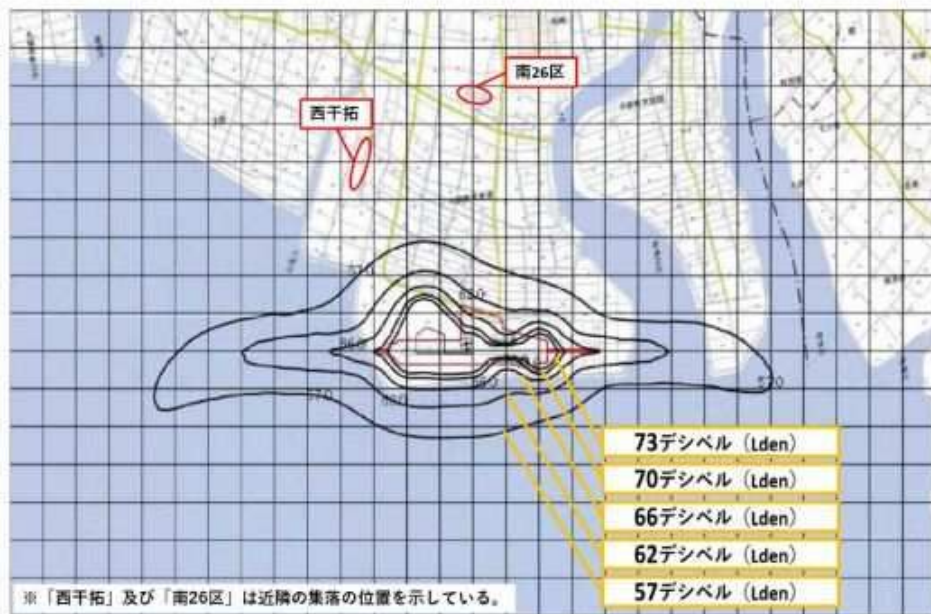
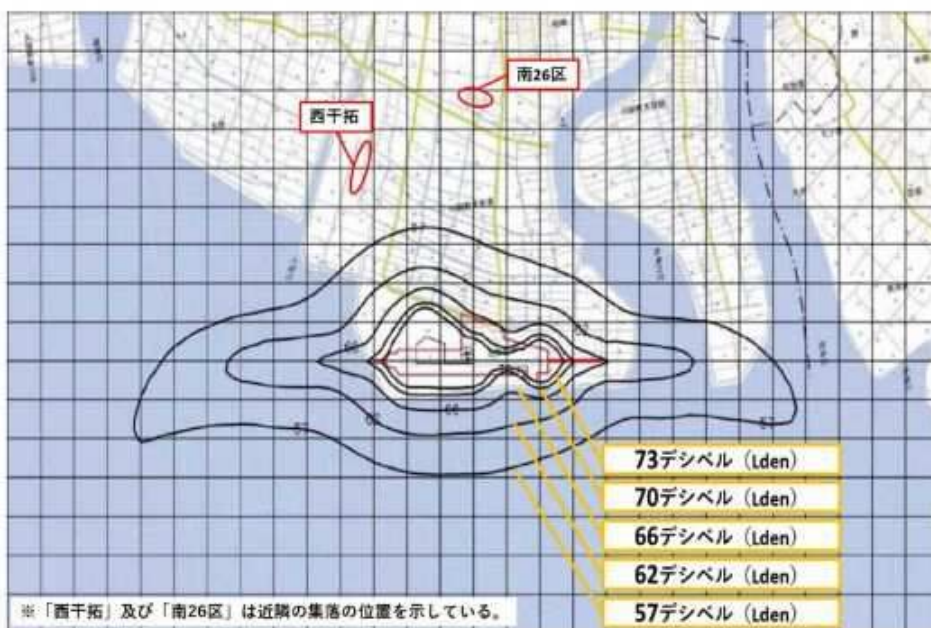


図8 佐賀空港周辺における騒音予測コンター
(自衛隊機104回+民航機15.71回)



出典：「佐賀駐屯地（仮称）における航空機の運用計画について」（佐賀県ホームページ）
https://www.pref.saga.lg.jp/kiji003111728/3_111728_343205_up_pbqqprrq.pdf

図 2.5-4(2) 自衛隊機の運用を踏まえた航空機騒音及び大気質への影響予測

参考 騒音の目安（地方都市・山間部用）¹⁶



5 大気質への影響の予測

1) 大気質への影響の予測方法

「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（平成12年12月、公害研究対策センター）に基づき、ブルーム・パフモデルにより、拡散計算を実施。

2) 大気の汚染に係る環境基準

「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）第1及び「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日環境庁告示第38号）第1のとおり¹⁷。

3) 自衛隊機の運用を踏まえた大気質への影響予測の結果

- オスプレイ等の自衛隊機の運用に伴う大気質への影響について、自衛隊機の離着陸を1日あたり60回と仮定し、佐賀空港周辺における大気質の影響の予測結果は図9に示すとおり。
- 大気質への影響予測の結果、大気汚染物質（二酸化窒素、二酸化硫黄や浮遊粒子状物質）はほとんど増加することがないため、佐賀空港周辺の環境に与える影響は少ないと考えている。

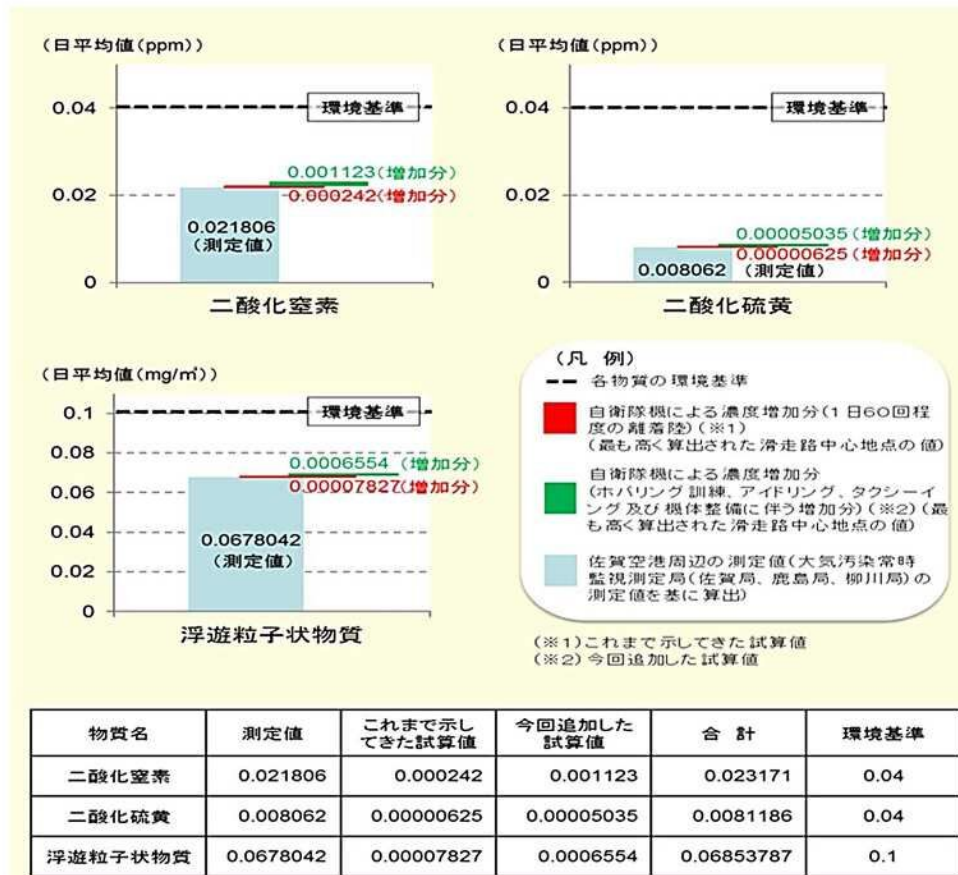
¹⁶ 出典：全国環境研協議会 騒音小委員会

¹⁷ 大気汚染物質（二酸化窒素、二酸化硫黄や浮遊粒子状物質）の各基準は図9の表に示すとおり。

出典：「佐賀駐屯地（仮称）における航空機の運用計画について」（佐賀県ホームページ）
https://www.pref.saga.lg.jp/kiji003111728/3_111728_343205_up_pbqqprrq.pdf

図 2.5-4 (3) 自衛隊機の運用を踏まえた航空機騒音及び大気質への影響予測

図9 自衛隊機の離着陸（1日60回）による大気質における各物質の増加量



※日平均値とは、二酸化窒素は96%値、二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質は2%除外値

出典：「佐賀駐屯地(仮称)における航空機の運用計画について」(佐賀県ホームページ)
https://www.pref.saga.lg.jp/ki_ji003111728/3_111728_343205_up_pbqqprrq.pdf

図 2.5-4(4) 自衛隊機の運用を踏まえた航空機騒音及び大気質への影響予測

2.5.2. 排水(海水混合)施設

(1) 施設概要

防衛省が、漁協から要望を受けて工事を進めていた排水(海水混合)施設は、令和7年(2025年)5月30日に完成している。



図 2.5-5 排水(海水混合)施設整備イメージ

2.5.3. 平行誘導路の整備

平行誘導路の整備は、佐賀空港を離着陸する全ての航空機の円滑な運航に必要なものとして、佐賀県が検討を進めている。



出典:「国への政策提案資料(佐賀県ホームページ)」を一部編集して掲載
https://www.pref.saga.lg.jp/kiji003114135/3_114135_357793_up_ctm6c37a.pdf

図 2.5-6 平行誘導路整備イメージ