

2010年1月20日

佐賀空港視察メモ

衆議院議員 照屋 寛徳
参議院議員 山内 徳信

1. 視察日時

2010年1月19日(火) ※佐賀県連より徳光清孝副代表(県議)、山口認副幹事長同席

2. 視察日程

◆ 佐賀空港内会議室にてブリーフィング

対応：佐賀県空港・交通課 瀬戸口義郎課長、野田信二副課長
佐賀空港事務所 合満進所長

◆ 空港内外の視察(ターミナルビル屋上より全景、貨物倉庫、外周道路)

3. 施設概要、立地条件

総事業費 280 億円(補助事業費 250 億円)をかけて建設され、98年7月に開港した地方管理空港。当初は東京(2往復便)、大阪(2往復便)、名古屋(1往復便)の3路線だったが、名古屋便は利用客が伸びず、03年より運休。採算ラインといわれる平均搭乗率 62% 超の東京便は 08年11月より4往復に増便している。

06年度の時点での需要予測は80万8千人だったが、実際には30万に満たない。開港当初の単年度赤字は約3億5千万円。05~07年度の合計赤字は約6億円。全日空が04年7月より羽田との間に夜間貨物便を就航させた結果、07年度の赤字は約1億8千万円である。担当職員によると、現在は赤字を1億5千万円程度まで減らしている、とのこと。

有明海に面しており、周辺3km以内に民家がないという立地条件。周囲には広大な平地が広がる。滑走路は2,000m×45mが1本で、空港の敷地面積は111ヘクタール。ただ、周囲の干拓地を含めた面積は415ヘクタールに達し、普天間飛行場(480ヘクタール)と同程度となる。干拓地は、国が事業を実施して県に払い下げたもの。多くは漁業補償として地元漁師に提供され、民有地となっている。そのうち半分程度は畑として活用されていた。

(1) 視察しての印象

「砂上の同盟」著者の屋良朝博記者(沖縄タイムス)が「ナイス・ロケーション」と指摘・分析する意味を実感した。具体的には、(1)米海軍佐世保基地の強襲揚陸艦と合わせて、海兵隊に必要な基地機能を集約できる(佐賀空港から大村航空基地まで直線距離で50~60km、120km程度)、(2)九州には日出生台をはじめ、自衛隊の訓練場がいくつもある、(3)自衛官と海兵隊員の共同訓練、相互運用性が高まる、などが挙げられる。照屋個人としての印象で言えば、「ベスト・ロケーション」である。

(2) ブリーフィングについて

佐賀空港の利用状況、経営状態について（1日の発着便数や平均搭乗率、年間の離発着回数・利用客数・貨物取扱量、空港の経営状況など）、空港施設について説明を受けた。いわゆる典型的な「地方の赤字空港」であるため、説明は収益性を高める努力と工夫、それらに対して成果が出ていることに力点が置かれていた。

普天間飛行場の移設候補先として浮上している理由はどこにあると考えるか、と訊ねたところ「軍用空港としての機能がまったく判らない。ナイス・ロケーションの考えにも及びません」との返答だった。

以下、県職員との主な質疑応答。

Q：米軍再編の日米交渉に直接携わった米外交官から聞くと、普天間飛行場を佐賀空港に移転させるアイデアを米側から日本側に提起したという。上記に関して佐賀県として承知しているか。04～05年当時、政府から何らかの打診はあったのか。

A：承知していない。全くの初耳である。地元の国会議員を通じて話があったということも承知していない。

Q：有明海の干拓地（埋立地）に建設したため、地盤が弱いとの指摘がある。空港建設の際、地盤補強など何らかの対策は講じられているのか。

A：スーパードレン(覆工背面排水)工法など、水抜きも含めて対策は講じられている。

Q：空港付近に港や岸壁等はあるのか。干潟に位置するということは、大型の船は入って来られないのか。

A：近隣（2、3 km先）に漁港はあるが、大型艦船が着けられるような岸壁はない。岸壁の建設は難しいのではないか。干潟で干満の差が激しいため、浚渫してもすぐにヘドロで埋まる。

Q：開港の際に「自衛隊と共用しない」という公害防止協定を地元住民と交わしている。協定の内容、締結の背景などをお聞きしたい。

A：基本的に協定は、「水質、大気」を崩さず、騒音も最小限に抑えようという主旨。公共用空港として、その目的範囲での運用を住民に約束したものである。「自衛隊と共用しない」という部分は、協定の中に覚書があり、その附属資料に明記されている。なお、同協定3条に「用途変更（空港運営の変更）に際して県は、住民側と事前協議を行う」とある。

Q：現在の滑走路の長さは2,000mであるが、「事業費200～250億円で2,500mまで容易に滑走路延長できる」ようだ。詳細をご教示ねがいたい。

A：そのとおり。2,500mまで延長対応可能で、そのための用地は既に取得済みである。一方で、「主要路線の利用客が年間50万人以上、かつジャンボ機を飛ばす必要性を有する」との国交省の指針（基準）がある。主要路線である羽田便の利用客は年間20万人程度。現段階で要件を満たしていない。

Q：騒音問題について。空港の周囲 3 km、かつ滑走路進入方向では 5 kmに民家がないという立地環境がセールスポイントのようだ。一方で、深夜貨物便による騒音問題があるようだが、具体的にどのような問題か。解消の目途はついたのか。

A：通常は有明海上空を通る西側から滑走路に進入するが、強風や濃霧などの時に限り安全確保のために計器着陸装置（ILS）が使える東側から進入場合がある。この際、福岡県柳川市上空を通過するため、2006 年 6 月に同市から佐賀県に対して申し入れがあった。開港時に柳川市とは騒音対策に関する協定を締結しており、内容に不具合が生じた際に改定をした経緯もある。今後も柳川市上空を避けるよう努力してまいりたい。

（3）古川知事との面会について

古川知事に面談を申し入れたが、「個人的な視察であれば事務局に説明させる」との主旨でやんわりと断られた。マスコミ関係者からの情報によると、定例会見では「(移設について) 政府から正式に話が来れば正式にお伺いして、そのことに対してどう考えるかということについて、議論をスタートさせることになると思う」と語ったようだ。地元マスコミ関係者によると、古川知事は「旧自治省時代に沖縄県庁赴任を経験しているので、基地問題に対する沖縄の住民感情が判っている」との自負がある模様。