

「は～とぼ～と21」新北九州空港の建設 * Shin (New) Kitakyushu Airport (A joint construction project of port, channel and airport) ～港湾と空港の合併事業～

金子 彰 **
By Akira Kaneko

1. はじめに

関門航路、北九州港及び苅田港の港湾整備に伴い発生する浚渫土砂の処分場として、陸域から約3km離れた周防灘の西部海域に埋め立てられた人工島を利用し、大型ジェット機が就航できる本格的な海上空港である新北九州空港が建設されている。

このプロジェクトは、全国に例をみない港湾整備事業と空港整備事業の合併事業で「は～とぼ～と21」事業と総称されている。

以下、本プロジェクトの経緯と事業概要について紹介する。

2. 土砂処分場

(1) 関門航路

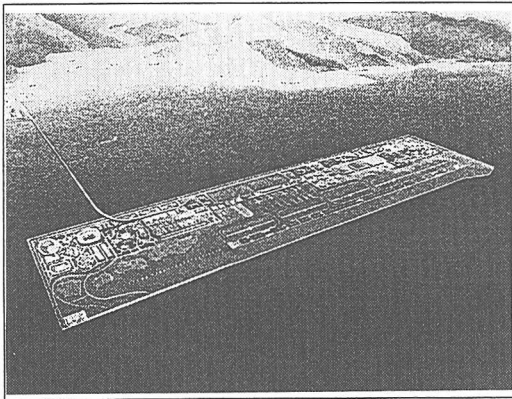


図-1 新北九州空港完成予想図

* キーワード：港湾計画、空港計画
** 運輸省第四港湾建設局北九州港工事事務所長
(〒801福岡県北九州市門司区東港町1番5号)

瀬戸内海・太平洋と日本海を結ぶ関門航路は1日約700隻の船舶が航行し、国際幹線航路及び国内海上輸送の要衝として重要な役割を果たしている。しかしながら本航路は潮流が早く・屈曲した狭水道のため海難事故が多発する海の難所として知られており、安全対策が強く要請されている。

また、アジア太平洋時代を迎える今、コンテナ船等船舶の大型化のニーズに対応した整備が迫られている。このため、関門航路は運輸省の直轄事業として航路の拡幅・増深が実施されているが、浚渫に伴って発生する大量の浚渫土砂の処分が課題となっている。

(2) 北九州港・苅田港

北九州港の新門司地区は、国内物流拠点として金属・機械類等を輸送する船舶や関西・関東への中・長距離フェリーに対応した岸壁等の施設整備が進められている。これに対応して同地区の新門司航路の整備が強く要請されている。

また、苅田港は自動車・機械・セメントの産業物流輸出基地として、重要な役割を担っている。これら原材料や製品を安全かつ大量に輸送するため、船舶の大型化に対応した本港航路、南港航路の拡幅増深が強く要請されている。

(3) 処分場の造成

一方、本海域は遠浅なため関門航路、北九州港、苅田港の整備にあたっては、浚渫土砂の処分場の確保が不可欠である。このため、昭和52年度より苅田沖土砂処分場が建設されているが、さらにこれに隣接して新門司沖土砂処分場が建設されることとなった。

3. 新北九州空港計画

(1) 北九州空港の変遷

現在の北九州空港は、旧陸軍戦闘機用飛行場として建設、戦後米軍に接收される等の変遷を経て、昭和36年に1,500mの滑走路を有する第2種空港として供用開始された。

供用後は順調に乗降客も増加したが、山陽新幹線の開業等の影響により利用客が減少し、昭和58年に定期便の運航が休止された。

その後、空港再開の強い要請を受けて、平成3年に滑走路を1,600mに延長し、小型ジェット機による東京への定期運航が再開され、平成6年には約12万人の利用をみている。

(2) 新北九州空港計画

北九州市及びその周辺地域約200万人の航空需要は、2010年には旅客数580万人が見込まれ大型ジェット機が就航できる本格的な新空港が望まれている。一方、現空港は三方を山に囲まれ、空港周辺まで市街化が進み、大型ジェット機導入のための拡張整備は極めて困難な状況である。このため、現空港の沖合海上に整備されている苅田沖土砂処分場と、新たに整備する新門司沖土砂処分場を利用して2,500mの滑走路を有する新空港及び空港関連施設等を整備する計画である。

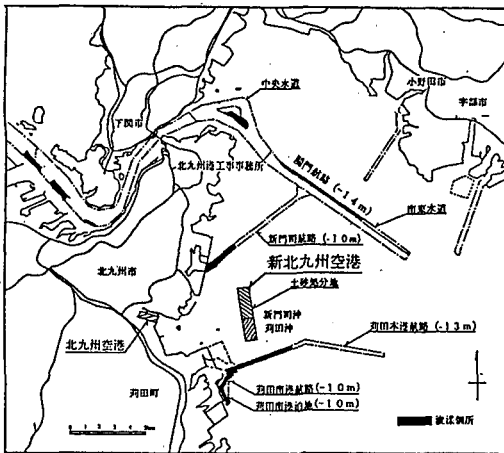


図-2 新北九州空港位置図

4. 本事業の主な経緯

- | | | |
|-------|--------|--|
| 昭和46年 | | 新空港に関する調査。 |
| 昭和49年 | 6月 | 苅田沖土砂処分場の港湾計画決定。 |
| 昭和52年 | 7月 | 苅田沖土砂処分場の工事着工 |
| 昭和54年 | 7月 | 苅田沖土砂処分場の土捨開始 |
| 昭和56年 | 12月 | 第四次空港整備五カ年計画に2,500m級の新規事業として採択。 |
| 昭和60年 | 12月 | 中央港湾審議会で新門司沖土砂処分場の港湾計画決定。 |
| 平成 | 4年 8月 | 空域問題について運輸省と防衛庁間で合意。 |
| 平成 | 5年 4月 | 新北九州空港着工のための実施設計調査費1億円の予算化 |
| 平成 | 5年 8月 | 共同漁業権の補償について基本合意。 |
| 平成 | 5年 11月 | 空港整備事業に係る環境アセスメント手続き完了。 |
| 平成 | 6年 1月 | 航空法第40条に基づき飛行場設置告示。
空港整備法に基づき第2種空港として政令指定。 |
| 平成 | 6年 2月 | 豊前海区漁業協同組合のすべての合意で漁業補償解決。
新門司沖埋立申請及び苅田沖埋立用途変更の承認願書の出願。
空港整備事業による現地ボーリング調査実施。 |
| 平成 | 6年 10月 | 運輸・建設大臣が埋立を認可
新門司沖土砂処分場の工事着工。 |

5. 新北九州空港の基本計画

新北九州空港は運輸大臣の設置管理する第2種空港で、空港施設の概要はジャンボジェット機を対象とする延長2,500m、幅員60mの滑走路、大型ジェット機用5バース、中型ジェット機用2バース、小型ジェット機用2バースの計9バースのエプ

ロン等で、空港管理用地は160haとなっている。

又、陸域と空港島を結ぶ連絡橋を含むアクセス道路等は地元自治体によって整備される。

埋立地全体の土地利用を含む空港基本計画を図-4に示す。

6. 新北九州空港の利点

- ① 新北九州空港は長崎空港、関西国際空港に次ぐ本格的海上空港であり、陸域から約3kmの沖合に設置されるため陸側の住宅地における航空機騒音の影響は少ない。
- ② 後述するように、関門航路等の港湾整備事業によって発生する浚渫土砂を利用して埋立を行うため経済的である。

7. 「は～とぼ～と21」事業の特徴

「は～とぼ～と21」事業は港湾と空港の合併事業であることを述べたが、以下にその特徴を述べる（図-3 参照）

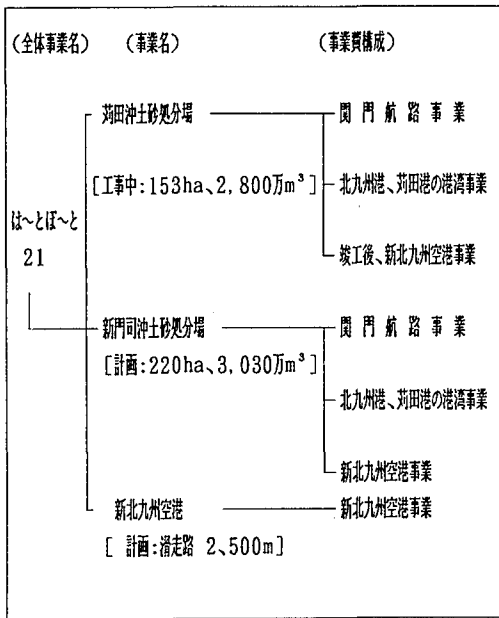


図-3 「は～とぼ～と21」事業の構成

土砂処分場は本来、港湾整備事業により発生する浚渫土砂等の受け皿であるため、その費用は港湾整備事業で負担するのが原則である。本プロジェクトにおいては、できあがった埋立地を新北九州空港として利用することから空港整備事業としての事業費負担は、空港となる面積に応じた負担額となる。

また、一般的に港湾整備事業で埋立を行う場合は埋立事業が完了した後、各事業者が土地を購入（財産を譲渡）する形となる。従って、埋立事業の進捗は港湾整備事業に依存することとなるが、本プロジェクトは当初から港湾と空港の合併時業であり、護岸築造から空港予算を投入でき、事業の進捗が図られる。また、埋立完了間近な苅田沖土砂処分場については当面、港湾予算のみで対応し、空港予算は新門司沖土砂処分場に全て投入することでプロジェクト全体の効果的な進捗を図ることができる。

この方式は、港湾サイドからみると護岸が早期に完成することで土砂処分場の早期確保が図られ、空港サイドからみると、空港用地が容易かつ安価に確保できる。

また、別々の場所に整備した場合に比べ、双方とも事業費が少なく済み、予算の有効活用が図られることとなる。

8. 新北九州空港の整備スケジュール

現在、新門司沖土砂処分場の埋立認可を得て、併せて工事中の苅田沖土砂処分場の土地利用の変更手続（緑地等の一部を空港用地等へ）を終え、平成6年10月より新門司沖土砂処分場の本工事に着工し鋭意施工中である。

新門司沖土砂処分場は、施工区分を3工区に分け空港用地として必要な1・2工区の埋立を先行させるなど、段階的・効果的な整備を進めて行くこととしている。

空港について、開港は2工区の埋立が完了してから2年後の平成17年10月を予定している。

9. おわりに

本稿においては新北九州空港の計画概要と、本事業の最大の特徴である港湾と空港の合併事業について紹介した。

新空港の事業は長い準備期間を得て、ようやく現地着工に至った。これから出てくる実施上の調整や技術的課題を一つずつ克服し、地域の活性化の起爆剤としての役割が期待されている大型空港の開港に向けて鋭意努力していきたい。

今後とも関係機関、地域の各方面のご支援、ご協力をお願いしたい。

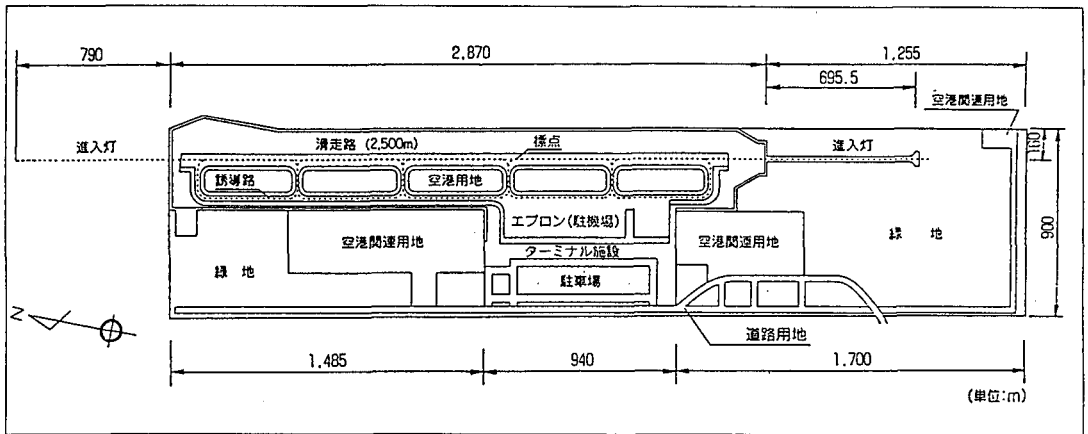


図-4 空港基本計画平面図

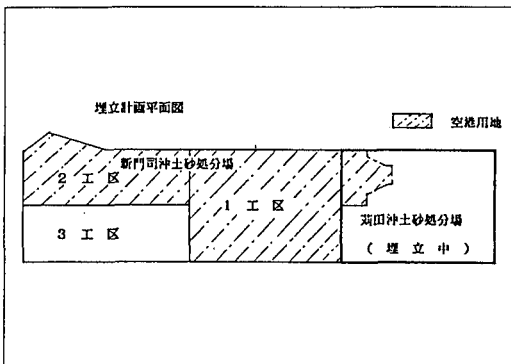


図-5 埋立計画平面図

年度		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	概要
新門司 沖埋立 事業	機岸 工事		1工区		2工区			3工区								
	埋立 工事				1工区			2工区			3工区					
空港 整備 事業	空港 工事	(調査・設計)														
	整備 工事															

図-6 新北九州空港の整備スケジュール