

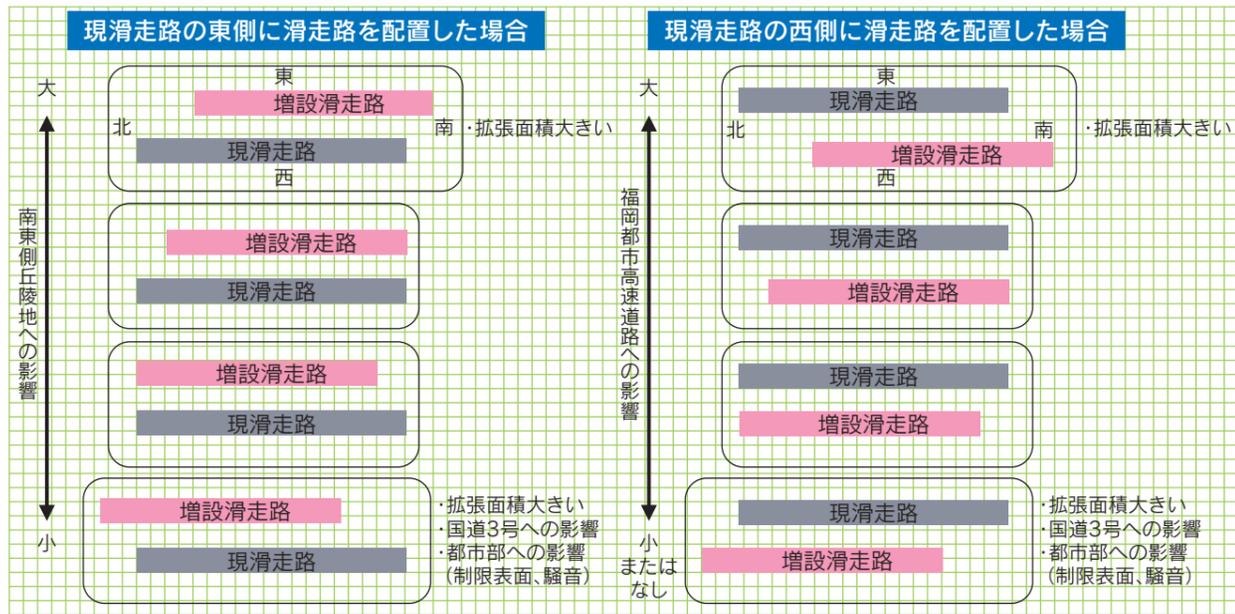
2. 現空港における滑走路増設について

2) 滑走路増設の配置の考え方

滑走路配置の南北方向への影響と、ターミナル配置の基本方針

1) 滑走路配置の南北方向の影響把握

増設滑走路の配置は南北方向への配置によっても周辺への影響が異なるため、増設滑走路端の配置方針を検討する必要があります。増設滑走路端を現滑走路の南側寄りに配置する場合、空港南東側の丘陵地、南西側の福岡都市高速道路に対し、増設滑走路の制限表面が抵触しやすくなります。逆に、北側寄りに配置する場合、空港南東側の丘陵地、南西側の都市高速道路に対する影響は小さくなりますが、都市部や国道への影響が大きくなります。



これらを踏まえ、増設滑走路端は現滑走路北端とあわせることを基本とし、場合によってはさらに北側への配置検討を行うこととしました。

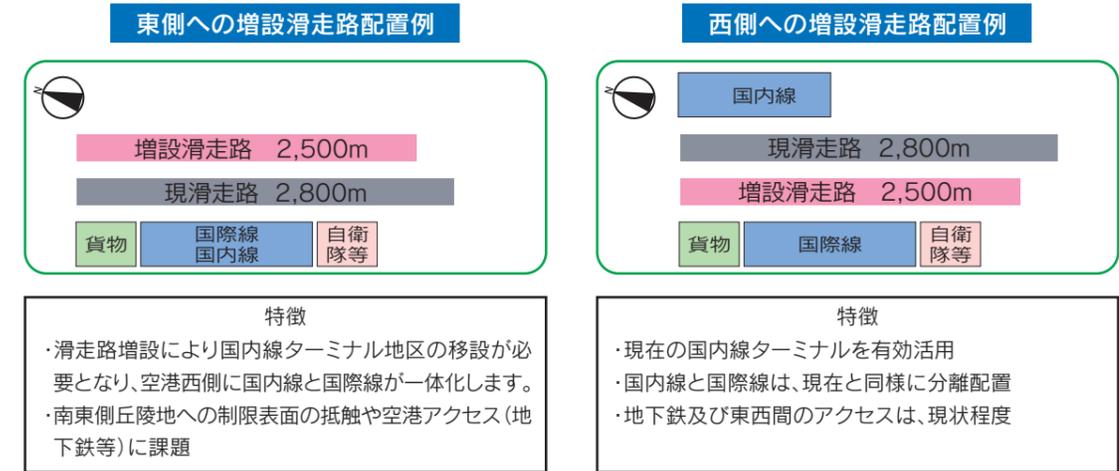
将来需要への対応方策の検討

2. 現空港における滑走路増設について

2) 滑走路増設の配置の考え方

2) 滑走路増設に伴うターミナル配置の基本方針

現滑走路の東側へ増設滑走路を配置する場合には、現在の国内線旅客ターミナル地区の移転が必要であり、西側地区で国際線・国内線ターミナルを一体化することが標準的な配置となります。一方、現滑走路の西側へ増設滑走路を配置する場合には、国内線、国際線旅客ターミナルが現状の通り分離配置することが標準的な配置となります。



将来需要への対応方策の検討

2. 現空港における滑走路増設について

2) 滑走路増設の配置の考え方

現滑走路の東側及び西側に滑走路間隔300m、長さ2,500mの精密滑走路を配置した場合をそれぞれ標準的な配置とし、その標準的な配置の課題である周辺地域への影響を軽減するために検討を進めました。

東側配置

### 東側配置1 (標準的な配置)

**配置条件**

- 東側への標準的な配置として
- 滑走路間隔300m
- 増設滑走路長2,500m
- 滑走路北端一致
- とした増設滑走路配置です。

**周辺への影響**

現滑走路の東側へ300m間隔で精密進入用の増設滑走路を配置するため、制限表面に抵触する南東側丘陵地の大規模な除去が必要です。また、国内線旅客ターミナル地区の移転が必要であり、西側地区にスポットが集中するため西側ターミナル地区のセットバックも含めて空港用地拡張が大規模となります。なお、現行サービスレベルを維持するためには、地下鉄の分岐又は延伸が必要となります。

**特徴**

国内線旅客ターミナルの移転により、国際線・国内線旅客ターミナルが一体化し、航空機の地上走行がシンプルになります。また、滑走路間で大型機が一時待機できるため、現滑走路を出発専用、増設滑走路を到着専用として利用することで、効率的な運用が可能となり最も滑走路処理容量が優れる案です。

### 東側配置2

**配置条件**

- 南東側丘陵地への影響を軽減するため、東側配置1の滑走路間隔を210mに短縮し、さらに増設滑走路を非精密としたものです。
- 滑走路間隔210m
- 増設滑走路長2,500m(非精密)
- 滑走路北端一致

**周辺への影響**

制限表面に抵触する南東側丘陵地の除去規模は東側配置1よりも縮小されます。また、空港用地拡張の規模も縮小されます。国内線旅客ターミナル地区の移転が必要であり、西側地区にスポットが集中するため西側ターミナル地区のセットバックが必要です。現行サービスレベルを維持するためには、地下鉄の分岐又は延伸が必要となります。

**特徴**

国内線旅客ターミナルの移転により、国際線・国内線旅客ターミナルが一体化します。しかし、滑走路間では小型機しか一時待機できないことや、滑走路1本が非精密であるため、着陸滑走路が限定されるなど運用方法が限られるため、東側配置1よりも滑走路処理容量が劣ります。空港用地拡張、丘陵地除去の規模が東側配置1よりも縮小します。

将来需要への対応方策の検討

2. 現空港における滑走路増設について

2) 滑走路増設の配置の考え方

### 西側配置

#### 西側配置1 (標準的な配置)

**配置条件**

- 西側への標準的な配置として
- 滑走路間隔300m
- 増設滑走路長2,500m(精密)
- 滑走路北端一致
- とした増設滑走路配置です。

**周辺への影響**

現滑走路の西側へ300m間隔で精密進入用の増設滑走路を配置するため、制限表面に抵触する福岡都市高速道路の付け替え及び西側ターミナル地区のセットバックを伴い、大規模な空港用地拡張が必要です。

**特徴**

旅客ターミナルが現状の通り分離配置であり、滑走路処理容量は東側配置1より劣ります。しかし、滑走路間で大型機が一時待機でき、滑走路のズレも小さいことから、西側配置の中では最も優れる案です。

#### 西側配置2

**配置条件**

- 福岡都市高速道路を回避するため、西側配置1の滑走路北端を北側へ1,300mずらしたものです。
- 滑走路間隔300m
- 増設滑走路長2,500m(精密)
- 滑走路北端1,300m北側配置

**周辺への影響**

東側配置1の増設滑走路を1,300m北側へずらし、福岡都市高速道路の付け替えを回避することにより、新たに国道3号の付け替え及び西側ターミナル地区のセットバックを伴い、大規模な空港用地拡張が必要となります。

**特徴**

旅客ターミナルが現状の通り分離配置であり、滑走路間で大型機が一時待機可能ですが、地上走行が非効率となるため西側配置1より滑走路処理容量が劣ります。空港用地拡張が配置の中で最大となります。

将来需要への対応方策の検討

## 2. 現空港における滑走路増設について

### 2) 滑走路増設の配置の考え方

<b>西側配置3</b>	
<b>配置条件</b> 福岡都市高速道路と国道3号を回避するため、西側配置1の滑走路間隔を210mに短縮し、さらに増設滑走路を非精密としたものです。 ・滑走路間隔210m ・増設滑走路長2,500m(非精密) ・滑走路北端200m北側配置	
<b>周辺への影響</b> 福岡都市高速道路と国道3号の付け替えを回避したものです。貨物や自衛隊等のセットバックが必要ですが、国際線ターミナルビルは改築で対応可能なため空港用地の拡張規模が西側配置1より縮小します。	
<b>特徴</b> 旅客ターミナルが現状の通り分離配置です。また、滑走路間で大型機が一時待機できないことや、滑走路1本が非精密であり、着陸滑走路に限られるなど運用方法に限られるため滑走路処理容量が配置の中で最小です。空港用地拡張は、配置の中で最小となります。	

これらは、現滑走路の東側または西側に滑走路間隔300m、長さ2,500mの精密滑走路を配置した場合(標準的な配置)と、その配置の課題である周辺地域への影響を軽減するための配置を検討したものです。  
 なお、周辺地域への影響の軽減、建設事業費の縮減等の観点と滑走路処理能力を踏まえ、増設滑走路の長さ(2,000~2,500m)や配置についても今後詳細に検討を行っていきます。

※滑走路処理容量の算定においては、将来の機材動向、複数滑走路での管制処理の複雑性等を踏まえ、実際の運用に即した検討が必要です。

これらのなかから、東側と西側への標準的な配置と、最も周辺地域への影響が軽減される配置として西側配置3(増設滑走路:非精密、滑走路間隔210m)の3つを代表例とし、それぞれの特徴を整理しました。

将来需要への対応方策の検討

将来需要への対応方策の検討

## 2. 現空港における滑走路増設について

### 2) 滑走路増設の配置の考え方

### 代表的な配置について

**■ 代表的な配置としなかった案について**

**■ 東側配置2について**

東側配置2は、空港西側に国内線・国際線ターミナルを一体化する案であり、非精密の増設滑走路を出発専用とする場合には、すべての出発航空機の滑走路横断が必要となります。

一方、滑走路間隔が同じ210mの西側配置3において、非精密の増設滑走路を出発専用とする場合には、国内線の出発航空機が滑走路横断するだけとなり、東側配置2は西側配置3よりも、非精密増設滑走路に対する出発機の滑走路横断が増えるため、滑走路運用での制約が大きくなると考えられます。

また、東側配置2は、空港用地拡張規模が西側配置3より大きいと見込まれることもふまえ、西側配置3に劣る東側配置2は代表的な配置とはしませんでした。

**■ 西側配置2について**

西側配置2は、滑走路間隔が同じ300mの西側配置1より滑走路の南北方向のズレが大きいため、地上走行性など運用面で劣り滑走路処理容量が期待できません。

また、周辺施設への影響について、西側配置2は国道3号の付け替え、西側配置1は都市高速道路の付け替えを伴うなど、両案とも大きな課題を有していますが、西側配置2は、滑走路の南北方向のズレが大きいため、空港用地への効率的な施設配置の点が劣るとともに、空港用地拡張規模を縮小できないため西側配置2は代表的な配置とはしませんでした。

**代表的な3つの配置について**

**■ 東側配置1**

空港西側に国内線・国際線ターミナルを一体化する案であり、現滑走路を出発専用、増設滑走路を到着専用として利用することで、滑走路横断が到着機のみ限定され、最も効率的な運用が可能です。空港用地として東西約90haの拡張を伴い、制限表面が南東丘陵地へ大きく抵触しますが、最も滑走路処理容量の増大が期待できる案です。

**■ 西側配置1**

現滑走路の西側へ300m間隔で増設滑走路を配置することで、空港用地の拡張は西側約60haとなり、東側住宅密集地への影響を抑制することが可能です。制限表面が都市高速道路へ約1.2km抵触しますが、東側配置1に次いで滑走路処理容量を期待できるとともに、東側住宅密集地への影響が少ない案です。

**■ 西側配置3**

西側配置3は、現滑走路の西側へ210m間隔で非精密の増設滑走路を配置することで、空港用地の拡張は西側約30haとなり、増設滑走路の5つの配置の中で最も空港拡張面積が少ないが、滑走路処理容量は最も劣る案です。