

2. 現空港における滑走路増設について

3) 滑走路増設の代表的な配置の特徴

項目		東側配置(滑走路間隔300m)	
各案の配置			
配置の特徴		<ul style="list-style-type: none"> <li>・現滑走路の300m東側に2,500mの精密滑走路を増設(滑走路北端合わせ)</li> <li>・南東側丘陵地が制限表面に抵触</li> <li>・空港の東側西側への用地の拡張が必要</li> <li>・国内線旅客ターミナルの移転が必要。西側の国際線ターミナルに一体化、地下鉄の分岐または延伸が必要</li> </ul>	
利便性	ターミナル配置	旅客ターミナル	国内線・国際線ターミナルが一体化し利便性が向上
	アクセス利便性	博多駅からの所要時間(地下鉄) 福岡ICからの所要時間	国内線は現状程度、国際線は向上 現状と同じ
制限表面	増設滑走路の進入表面		南東側の丘陵地に抵触し、除去が必要。
	増設滑走路の転移表面		住宅・事業所等に抵触し、移設が必要。
	空港の水平表面		現状とほぼ同じ
	増設滑走路の延長進入表面		現状とほぼ同じ
社会環境	航空機騒音		拡大する
	周辺既存施設への影響		空港用地拡張が、他の2つの配置より大きい。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。
	空港用地拡張		約90ha(東側約40ha、西側約50ha)
滑走路処理容量		航空機の地上走行がシンプルであり、3つの配置の中では最も滑走路処理容量が優れている	
建設	概算事業費		概ね7,500億円 (滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費、地下鉄整備費用など)
	工事期間(別途、環境アセスメント、用地買収、埋蔵文化財調査などの調査期間の考慮が必要)		14年程度
	事業の困難性		・南東側丘陵地に制限表面が抵触し、除去が必要 ・国内線旅客ターミナルの西側への移転が必要であるとともに、地下鉄の分岐または延伸が必要 ・空港の東西両側で大規模な拡張用地の取得が必要
	その他		・供用しながらの滑走路等の整備 ・西側ターミナル地区セットバック

※概算事業費は、滑走路増設に伴う整備に要する費用です。滑走路増設案の場合には、別途環境対策費等の支出が必要となります。(平成14~18年度実績の平均で環境対策費60億円/年、土地建物借料84億円/年、詳細は9ページ参照)。  
なお、滑走路増設に伴い、現状より環境対策費が増加することが考えられます。

2. 現空港における滑走路増設について

3) 滑走路増設の代表的な配置の特徴

西側配置(滑走路間隔300m)		西側配置(滑走路間隔210m)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現滑走路の300m西側に2,500mの精密滑走路を増設(滑走路北端合わせ)</li> <li>・都市高速が制限表面に抵触</li> <li>・空港西側への用地の拡張が必要</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・現滑走路の210m西側に2,500mの非精密滑走路を増設(滑走路北端を北側に200mずらす)</li> <li>・都市高速や国道3号には抵触しない</li> <li>・空港西側への用地の拡張が必要(規模小)</li> </ul>	
国内線・国際線ターミナルが分離(現状と同じ)		国内線・国際線ターミナルが分離(現状と同じ)	
現状と同じ		現状と同じ	
福岡都市高速道路2号線に抵触し、付け替えが必要。住宅・事業所等へ抵触し、移設が必要。		住宅・事業所等へ抵触し、移設が必要。	
現状とほぼ同じ		現状とほぼ同じ	
現状とほぼ同じ		精密進入を行わないため設定しない	
拡大する		拡大する	
空港用地拡張が、東側配置より小さい。福岡都市高速道路2号線の付け替えが必要。		空港用地拡張が、他の2つの配置より小さい。	
西側で約60ha		西側で約30ha	
旅客ターミナルが東西に分離し、航空機の地上走行が複雑となるため、滑走路処理容量は東側配置より小さい		増設滑走路が非精密進入であり、悪天候時の運用に制約がある。旅客ターミナルが東西に分離し、かつ滑走路間に大型機の一時待機ができなため、航空機の地上走行が複雑となり、滑走路処理容量は3つの配置の中では最も小さい	
概ね5,000億円 (滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、都市高速道路付け替え等の補償工事費用など)		概ね2,500億円 (滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費用など)	
10年程度		8年程度	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市高速に制限表面が抵触し、付け替えが必要</li> <li>・空港西側で大規模な拡張用地の取得が必要であるが、東側配置案より規模は小さい</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港西側で拡張用地の取得が必要であるが、規模は3案の中で最も小さい</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・供用しながらの滑走路等の整備</li> <li>・西側ターミナル地区セットバック</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・供用しながらの滑走路等の整備</li> <li>・貨物地区及び自衛隊等セットバック</li> </ul>	

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容量を踏まえ、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。

## 2. 現空港における滑走路増設について

### 3) 滑走路増設の代表的な配置の特徴

#### 制限表面の確保について



制限表面は、飛行場において予定される航空機の運航が安全に実施され、かつ飛行場周辺の障害物の増大等により飛行場が使用不可能になることを防止するため、飛行場の周辺において障害物のない空域を確保するために設定されます。

ここでは滑走路増設の代表的な配置案(東側配置1、西側配置1、西側配置3)に対して、増設滑走路の制限表面(進入表面、転移表面)が空港周辺の物件に及ぼす影響について確認しました。

水平表面については、滑走路増設案においては現滑走路と比較して変化しないこととしており、検討対象から除外しています。

(制限表面解説はP68コラム参照)

#### 〈検討条件〉

各滑走路増設各の制限表面の諸元は以下のとおりです。

各案の制限表面の諸元

	東側配置1	西側配置1	西側配置3
増設滑走路	精密進入を行う滑走路		精密進入を行わない滑走路
着陸帯幅	300m		150m
進入区域 長さ	3,000m		
内側底辺の長さ	着陸帯の幅と同じ		
外側底辺の長さ	1,200m		750m
進入表面 勾配	1/50		1/40
転移表面 勾配	1/7		

#### 〈検討結果〉

配置	周辺物件に対する制限表面(進入表面および転移表面)の抵触状況
東側配置1	丘陵地に大きく抵触することに加え、事業所・住宅等についても他の2案より大きく抵触します。
西側配置1	都市高速2号線に約1.2km抵触し、事業所・住宅等にも抵触します。
西側配置3	他の2案と比較して、事業所・住宅等への抵触は小さくなります。

※空港用地拡張に伴う物件は含みません。

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

### 3) 滑走路増設の代表的な配置の特徴

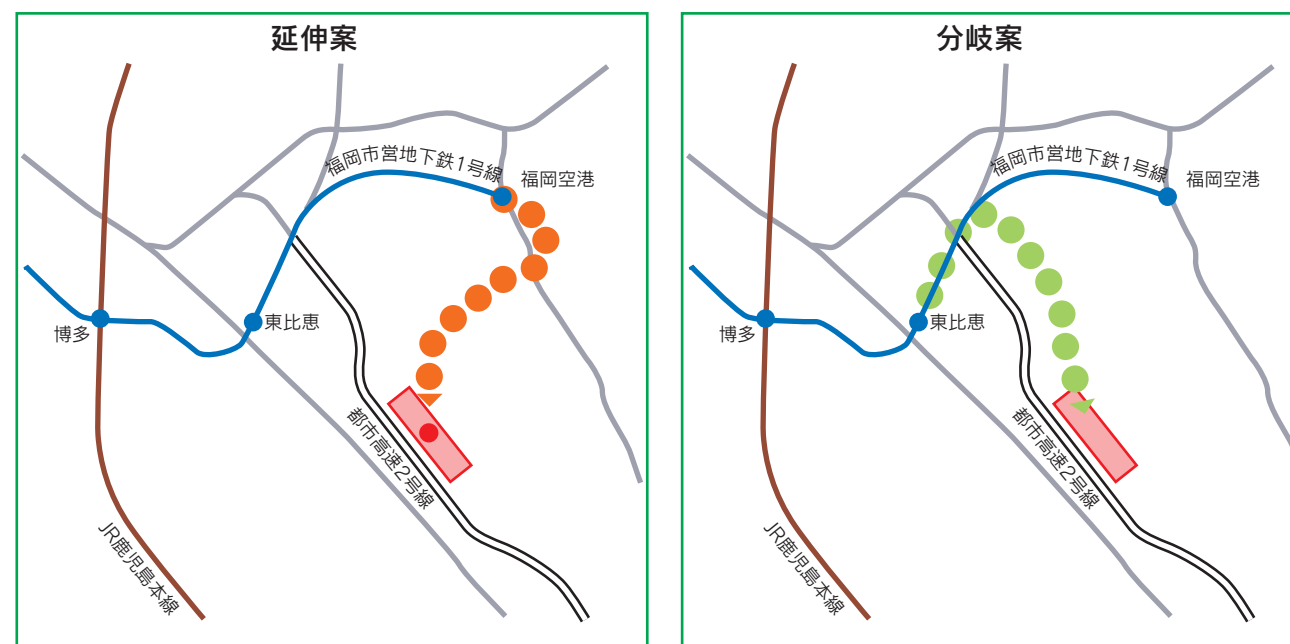
#### (1) 航空機騒音の影響予測

滑走路増設に伴う航空機騒音影響予測では、現在の告示(第1種区域)より騒音影響が拡大します。

#### (2) 地下鉄アクセス

滑走路増設の東側配置1では、国内線及び国際線のターミナルビルが空港西側に集約されることから、現在の空港アクセスの水準を確保する対策として、天神・博多等の福岡都心と現在の国内線ターミナルビルを結んでいる福岡市営地下鉄1号線の改良を行い、西側の新ターミナルビルへの直接乗り入れを行うことが考えられます。

地下鉄の整備ルート案としては、大きく分けて現在の福岡空港駅から延伸する案や、博多駅と福岡空港駅の間で分岐する案が考えられます。



将来需要への対応方策の検討

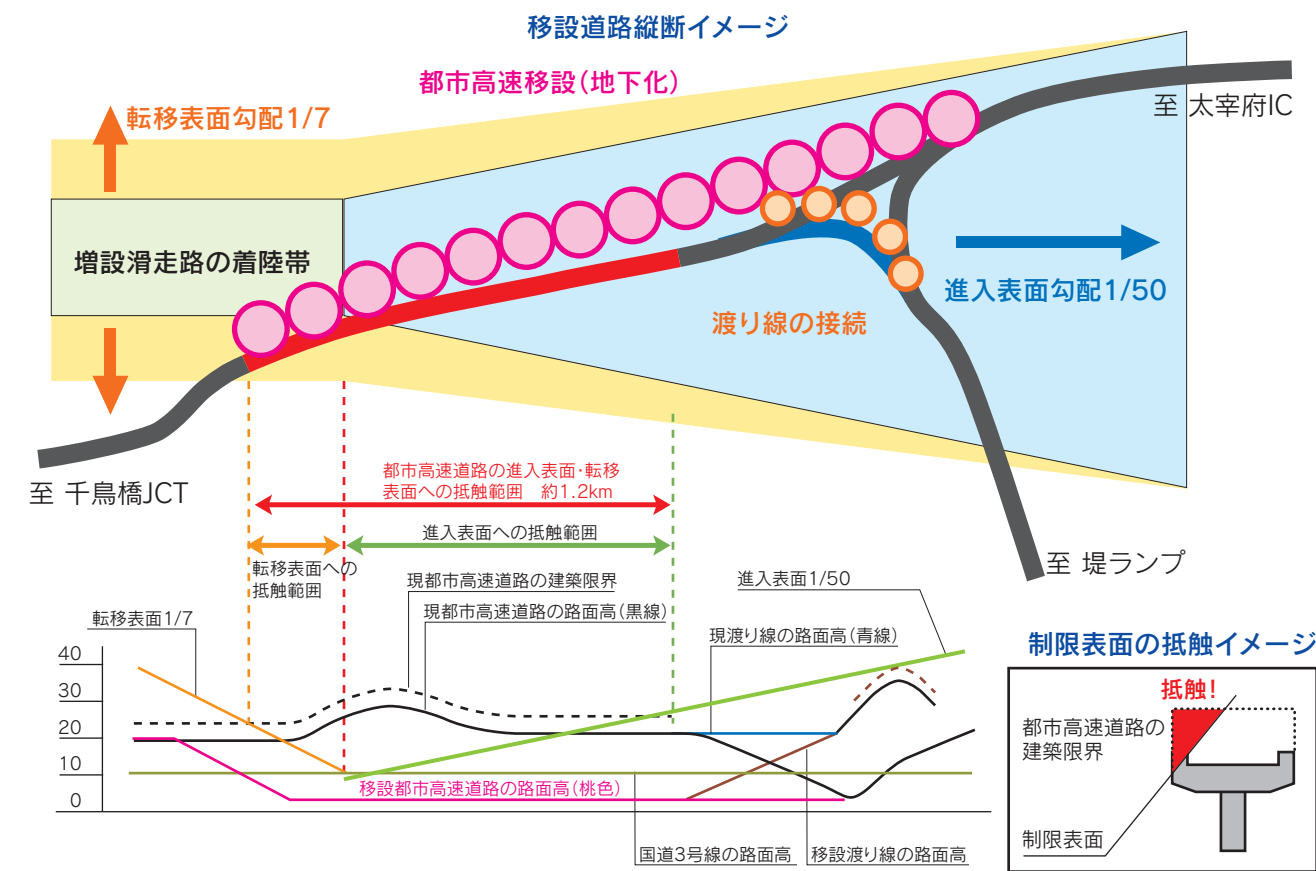
## 2. 現空港における滑走路増設について

### 3) 滑走路増設の代表的な配置の特徴

#### (3) 福岡都市高速道路への影響

滑走路増設の西側配置1では、増設する滑走路の制限表面(進入表面や転移表面等)が既存の福岡都市高速道路2号線の構造物及び道路空間として必要な建築限界に抵触します。

このため、抵触区間については都市高速道路の付け替えが必要となります。ここでは検討の一例として、都市高速道路の高さを下げることで制限表面をクリアさせる道路案を示しました。この案から都市高速道路を付け替える場合に生じる課題を整理しました。



都市高速道路を付け替えるには、既存区間の撤去・取り壊し、新設区間と既存区間の走行面の片勾配のすりつけなどが必要なことから通行止めは不可避と考えられます。

なお、通行止め期間中は都市高速道路を利用していた交通が国道3号や県道に分散し、極度の交通渋滞を発生させ、福岡都市圏の経済活動に大きな影響を与えるほか、周辺のその他の生活道路にも影響が及ぶことが予想されます。

## 2. 現空港における滑走路増設について

### 3) 滑走路増設の代表的な配置の特徴