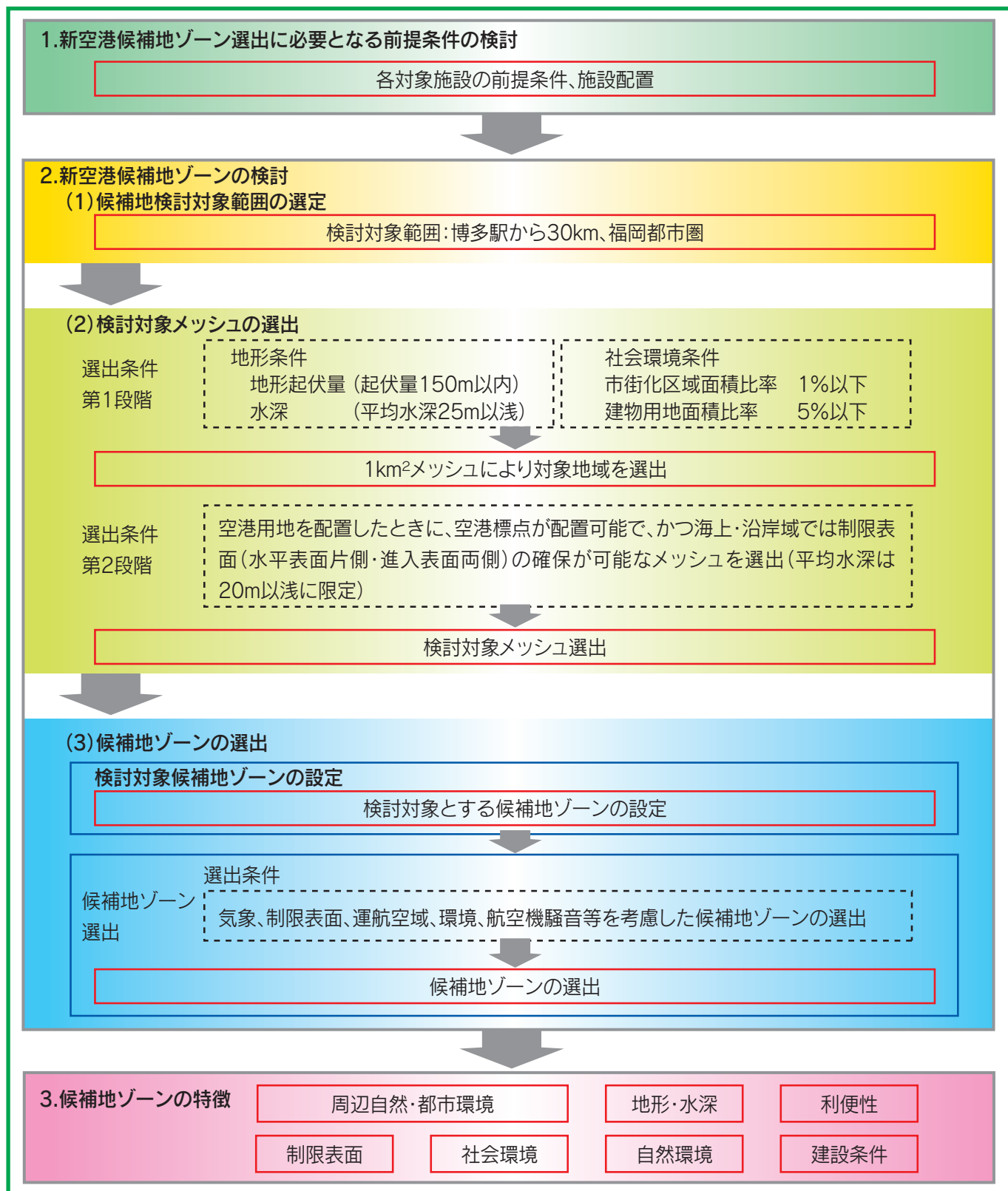


3. 新空港について

1) 新空港の基本的な考え方の整理

検討プロセス

PIステップ2までに検討、整理された事項を踏まえて、新空港候補地ゾーン選出に必要な前提条件を検討し、さらに地形、環境、気象、運航などの条件も加味して候補地ゾーンを選出しました。検討プロセスは、以下のとおりです。



将来需要への対応方策の検討

3. 新空港について

1) 新空港の基本的な考え方の整理

新空港候補地ゾーン選出に必要な前提条件の検討

PIステップ2までに明らかになった「地域から見た将来の福岡空港の役割」、「航空需要予測の見通し」、「現空港の需給逼迫性」を踏まえて、新空港において備えておくべきと考えられる各対象施設の前提条件(対象施設・諸元・考え方)、および設定した前提条件から考えられる施設配置を以下に示します。

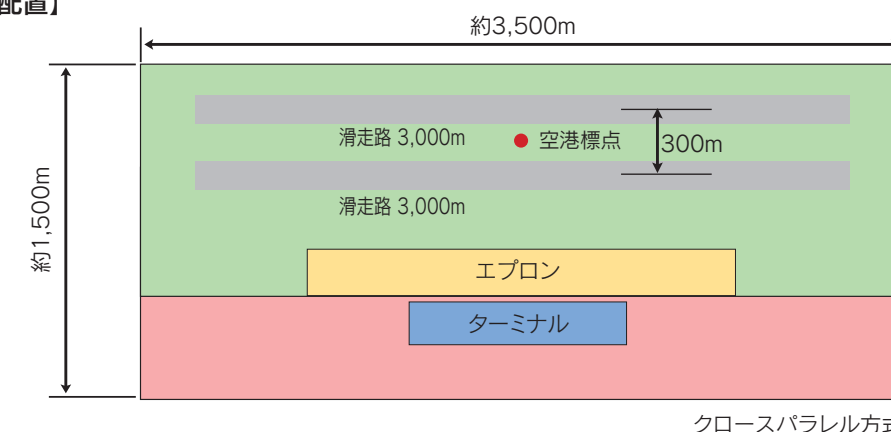
なお、前提条件は今後の検討により変更する場合があります。

【新空港の前提条件】

対象施設	諸元	考え方
滑走路	本数	平行滑走路 2本〔クロスパラレル〕 (滑走路処理容量、空港運用の柔軟性及び非常時などを考慮して2本を設定)
	滑走路長	滑走路長 3,000m (国際航空ネットワーク形成に向けて3,000mを設定)
	滑走路間隔	滑走路間隔 300m (管制方式基準を参考に設定)
誘導路	誘導路種別	二重平行誘導路・エプロン誘導路の設置 (国内既存の国際空港の実態から設定)
エプロン	施設規模	規模に見合う用地確保(国内線・国際線)
	スポット数	ローディングスポット・ナイトステイスポット・予備スポット確保(国内線・国際線)
	GSE置場	規模に見合う用地確保(国内線・国際線)
ターミナル地域	旅客取扱施設	規模に見合う用地確保(国内線・国際線)
	道路・駐車場	
	貨物取扱施設	
	その他	
航空保安施設	航空保安施設	空港運用で必要となる施設の規模に見合う用地確保

※GSEとは航空機の運航に必要な地上支援設備(Ground Support Equipment)のこと。  
※施設規模の想定は滑走路増設案の考え方に準じている。

【新空港の施設配置】



クロスパラレル方式

将来需要への対応方策の検討