

3. 新空港について

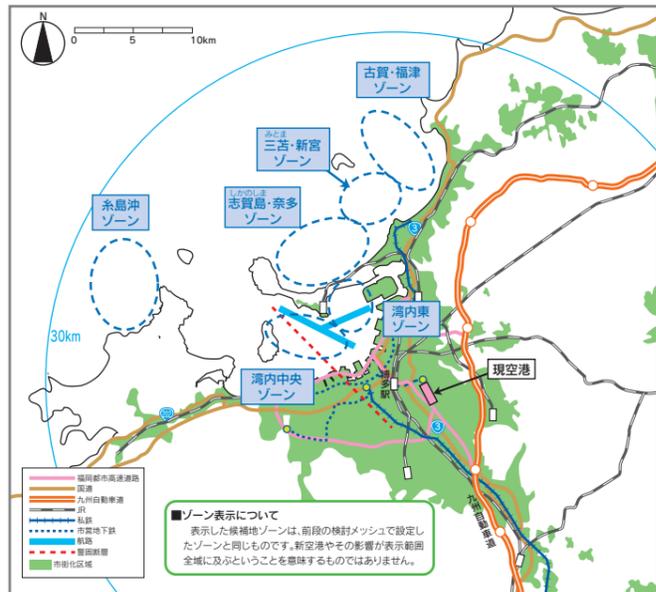
3) 新空港候補地ゾーン選出結果と特徴

候補地ゾーンの選出と課題

これまでの検討結果から、候補地ゾーンを選出し、現時点での課題を整理しました。

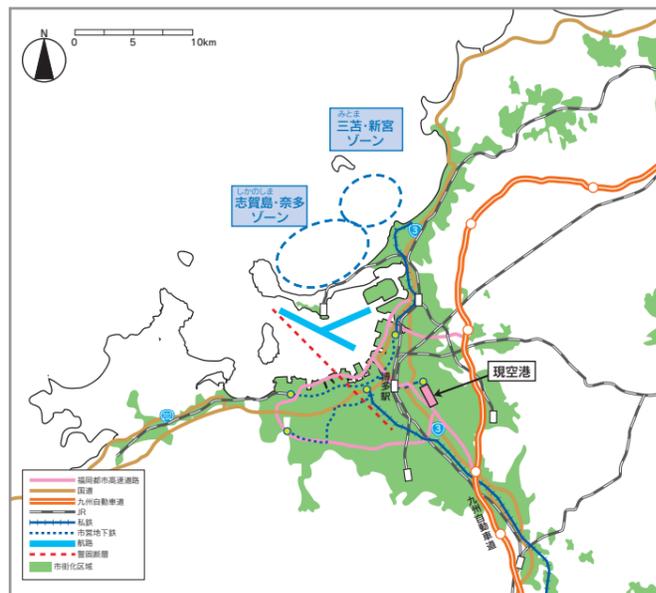
■ 候補地ゾーンの選出

陸域ゾーン(宗像地区・福津地区・前原地区・糸島地区)については、進入・出発経路と航空機騒音等の基本的条件を満足できないため選出ませんでした。



■ 選出された海域6ゾーンについて、現時点での課題について整理しました。

- 湾内中央ゾーンについては、必要な制限表面を確保しようとすると、警固断層の直上に空港用地が位置することとなります。
- 湾内東ゾーンについては、市街地への騒音の影響を回避しようとすると、港湾機能へ影響を与えることとなります。
- 古賀・福津ゾーン及び糸島沖ゾーンについては、水深が深く、都心からも遠い位置にあります。
- 現時点においては、「三苫・新宮」及び「志賀島・奈多」の2ゾーンの実現可能性が高いと考えられます。



3. 新空港について

3) 新空港候補地ゾーン選出結果と特徴

ゾーンの特徴

選出した6ゾーンの内、現時点において実現可能性が高いと考えられる三苫・新宮ゾーンと志賀島・奈多ゾーンについて、特徴を整理しました。

項目	各案	
	三苫・新宮ゾーン	志賀島・奈多ゾーン
周辺自然・都市環境	沿岸部の地象は岩礁・海浜であり、玄海国立公園及び市街化区域が広がっている。ゾーン北側には相島、南側には磯崎鼻、東側には対馬見山が存在する。	沿岸部の地象は海浜であり、玄海国立公園が広がっている。ゾーン西側には志賀島、東側には磯崎鼻や電波塔が存在する。
水深条件	ゾーン内赤メッシュの平均水深	平均水深18m程度
利便性	博多駅からゾーン両端部までの直線距離	15~20km程度
制限表面	進入表面	確保可能
	転移表面	確保可能
	水平表面	滑走路配置によっては、磯崎鼻や相島が抵触する可能性あり(片側確保可能)
社会環境	法的規制等	国立公園への抵触状況
	周辺社会基盤への影響	既存周辺施設移設等
自然環境	配慮すべきと考えられる事項	自然海岸、藻場、漁場、貴重生物、自然景観など
滑走路処理容量	利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい	
建設	空港用地面積	約530ha
	概算事業費	概ね10,000億円 (護岸・埋立、滑走路等の基本施設、ターミナル施設、アクセス施設、漁業補償費用など)
	工事期間	13年程度(漁業補償、環境アセスメント等の期間は含まない)
	建設上の留意点	冬季の高波浪に対する護岸施工手順・越冬対策、強風による飛沫対策など

※概算事業費について
概算事業費は、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置した場合の金額であり、今後ステップ4に向けてさらに検討を深めていくことにより、変更する場合があります。

ステップ4に向けて

- 新空港ゾーンについては、皆様方のご意見を踏まえ、ステップ4において詳細な検討を行います。
- 具体的な空港配置について
ウインドカバレッジ等を踏まえた滑走路方位や、航空機騒音、海浜変形等、周辺地域への影響の程度について検討を行うとともに、ゾーンにおいて具体的な空港用地の配置を示します。
- ウインドカバレッジについて
現在の福岡空港のウインドカバレッジは99.8%程度(2003年3月~2005年2月実績値)であり、今後、滑走路の配置方向の検討を行うにあたっては、ウインドカバレッジのより詳細な検討を行う必要があります。