

IV おわりに

1. ステップ3のまとめ

●将来需要への対応方策の検討

1) 近隣空港との連携

利用制限型は、利用者や地域に大きな負担を課すこととなるため、また現在の航空自由化の流れからも実現が困難であるため、対応方策とはなり得ません。

需要誘発型は、福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため、抜本的な対応方策とはなり得ません。

2) 現空港における滑走路増設

現空港における滑走路増設は、周辺地域への影響や滑走路処理容量など多くの考慮すべき事項があります。また、滑走路長や間隔など多数の組合せが考えられることから、標準的な滑走路配置と周辺地域の影響を軽減した配置を例示し、それぞれの特徴を整理しました。

- ・滑走路東側へ増設した場合の標準的な配置[東側配置(滑走路間隔300m)]
- ・滑走路西側へ増設した場合の標準的な配置[西側配置(滑走路間隔300m)]
- ・周辺地域への影響が軽減される配置[西側配置(滑走路間隔210m)]

3) 新空港

新空港は、都心部からの距離や地形条件などから、検討対象ゾーンを10ヶ所設定し、さらに気象、空域、自然環境、航空機騒音などから6ゾーンを選出しました。

その中から、有力な「三苫・新宮ゾーン」及び「志賀島・奈多ゾーン」の特徴を整理しました。

●将来対応方策の評価の視点

将来対応方策を比較するにあたっての視点として、「福岡空港の現状と課題」及び「地域の将来像」から導き出された「福岡空港の役割」を基に以下の5つを設定しました。

- ①需給逼迫緩和の視点
- ②利用者利便性の視点
- ③環境・安全の視点
- ④まちづくりや地域振興の視点
- ⑤事業効率性の視点