

福岡空港 将来需要への対応方策の検討 ～海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区 新福岡空港案～

椎場 裕

コンセプト 『日本からアジアへの、そしてアジアから日本へのゲートウェー空港』

項目	内容	理由(詳細)
建設する場所	海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区	都心部からの距離・人口密度・平坦性・施工性・建設費等を考慮。
滑走路の向き	Rwy16/34	冬季の季節風(北西風)を考慮。
滑走路の長さ	3,000mと2,500m	国際線対応及び建設場所で確保できる最大限の滑走路長。 2,500m滑走路は用地的に延長が可能であれば、可能な限り延長する。
滑走路の本数・配置	オープンパラレル 3,000m×1本 2,500m×1本 滑走路と滑走路の間隔は1,310m ※ オープンパラレルでの最小間隔	将来の需要に対応する為。 空港の建設費を抑える為、オープンパラレルでの最小間隔である1,310mに設定。 離着陸可能回数は、約30万回(6:00～24:00)と想定。 24:00～6:00は、騒音や滑走路の点検等を考慮して民間定期便は1日6便(離着陸回数12回/日)とする。 22:00～7:00は、騒音を考慮して3,000m滑走路だけで離着陸を行う。
空港面積	564ha	(1,310m+300m)×3,500m=5,635,000m ² ≒564haと同等の面積を確保。 564haで空港面積が足りない場合には、アイランドシティの用地を使用する。
空港対応基準	ICAO基準『コードF』	エアバスA380に対応する為。 ※ B787やA350は長距離(福岡～欧米)が可能です。

※ 工法は埋立工法を主に採用し、水の流れを確保する必要がある箇所については橋脚工法も採用する。

新空港に関する諸問題について

空港アクセス	道路系	空港アクセスとしては特に整備しない。
	鉄道系	・博多駅～新福岡空港駅 分岐新線約4km 11分(各駅停車) ・天神駅～新福岡空港駅 分岐新線約4km 21分(各駅停車)
	運営形態	・鹿児島本線分岐新線区間 運行会社 JR九州 第2種鉄道事業者 ・箱崎線延伸区間 運行会社 福岡市地下鉄 第2種鉄道事業者 (将来的には博多駅～新福岡空港駅に九州新幹線の乗り入れも検討する。) ・鹿児島本線分岐新線および箱崎線延伸区間 鉄道下物管理会社 新福岡空港線 第3種鉄道事業者
事業費	埋立費	3,430億円(アイランドシティの施工単価より)
	空港ターミナルビル等建設費	1,600億円(新福岡空港基本構想より)
	滑走路等建設費	1,500億円(新福岡空港基本構想より)
	空港アクセス鉄道事業費	1,610億円(鹿児島本線分岐新線および箱崎線延伸区間)
	漁業補償費	148億円(神戸空港の事例より)
	総事業費	8,288億円
玄海国定公園への影響		空港敷地は抵触しない。進入灯のみ抵触。
空域		他の管制区と進入経路が重なることはない。
横風		問題無し。
高さ制限		安全上問題無し。
騒音		運用を工夫することにより減少させることが可能。

※埋立費には、港湾施設整備費、航路浚渫費、道路整備費等を含む。

※香椎パークポート、アイランドシティの両コンテナターミナルは公設民営の上下分離方式で運営されています。

・現空港並みの利便性の確保と事業費を少なくすることを優先して空港を配置しました。

・空港会社を上下一体で民営化した場合、関西国際空港や中部国際空港との事業費や利用状況等の比較から充分黒字化が可能であると考えられます。

・本私案のより詳しい内容については

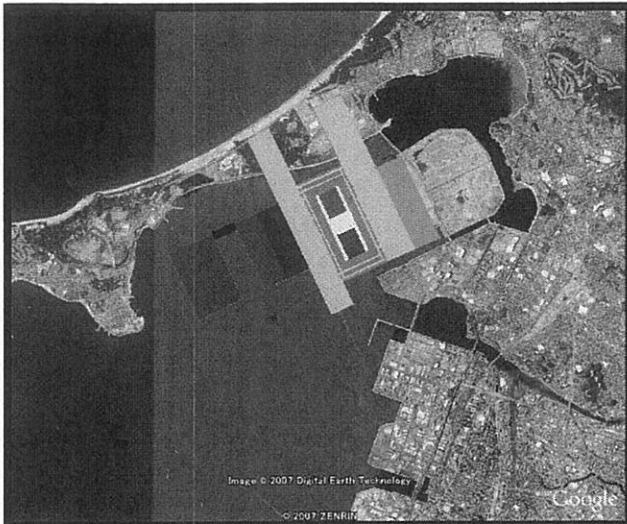
<http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff/index.shtml>

をご覧ください。

福岡空港 将来需要への対応方策の検討

～海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区 新福岡空港案～

椎場 裕



詳細配置図



広域配置図

位置		海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区	
周辺自然・都市環境		ゾーン北側には玄海国定公園、周辺一円には市街化区域が広がる。北東側には磯崎鼻、西側には能古島や志賀島が存在する。	
水深条件	ゾーン内の平均水深	平均4m程度	
利便性	博多駅から新福岡空港駅までの距離および時間	約8.4km 11分(各駅停車)	
	天神駅から新福岡空港駅までの距離および時間	約9.5km 21分(各駅停車)	
制限表面	進入表面	確保可能	
	転移表面	確保可能	
	水平表面	※)両側とも確保できない	
社会環境	法的規制等	国定公園への抵触状況	空港敷地は抵触しない 進入灯は抵触する
	周辺社会基盤への影響	既存周辺施設移設等	アイランドシティ・香椎パークポートの 港湾施設を新福岡空港の西側へ移設
自然環境	配慮すべきと考えられる事項		自然海岸、漁場など
滑走路処理容量		運用時間は24時間であるが騒音を考慮して 6:00～24:00 30万回/年 0:00～6:00 民間定期便は1日6便 (離着陸回数12回/日)にすると想定	
建設	空港敷地面積		約564ha ((1,310m+300m)×3,500m=5,635,000m ² ≒564ha)
	総事業費		8,288億円 (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		三苫・新宮ゾーンや志賀島・奈多ゾーンよりも短い(13年未満) (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		博多湾内船舶の運航への影響

※)規定によれば、一定の手続きによって両側の水平表面内に抵触物件の存在が許容されることになる。
(福岡空港PIステップ3 PIRレポート詳細版『コラム13 制限表面について』より)