

福岡空港

これまでの検討経緯について

～ 総合的な調査及び構想・施設計画段階のとりまとめ ～

平成24年8月

はじめに

交通機関としての航空は、我が国の国際競争力の強化や地域の持続的な経済成長の実現等のため、必要不可欠な公共的役割を担っている。

主要地域拠点空港である福岡空港は、西日本の中核的な拠点空港として、また、アジアへのゲートウェイとして重要な役割を担っており、今後も国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮していくことが求められている。

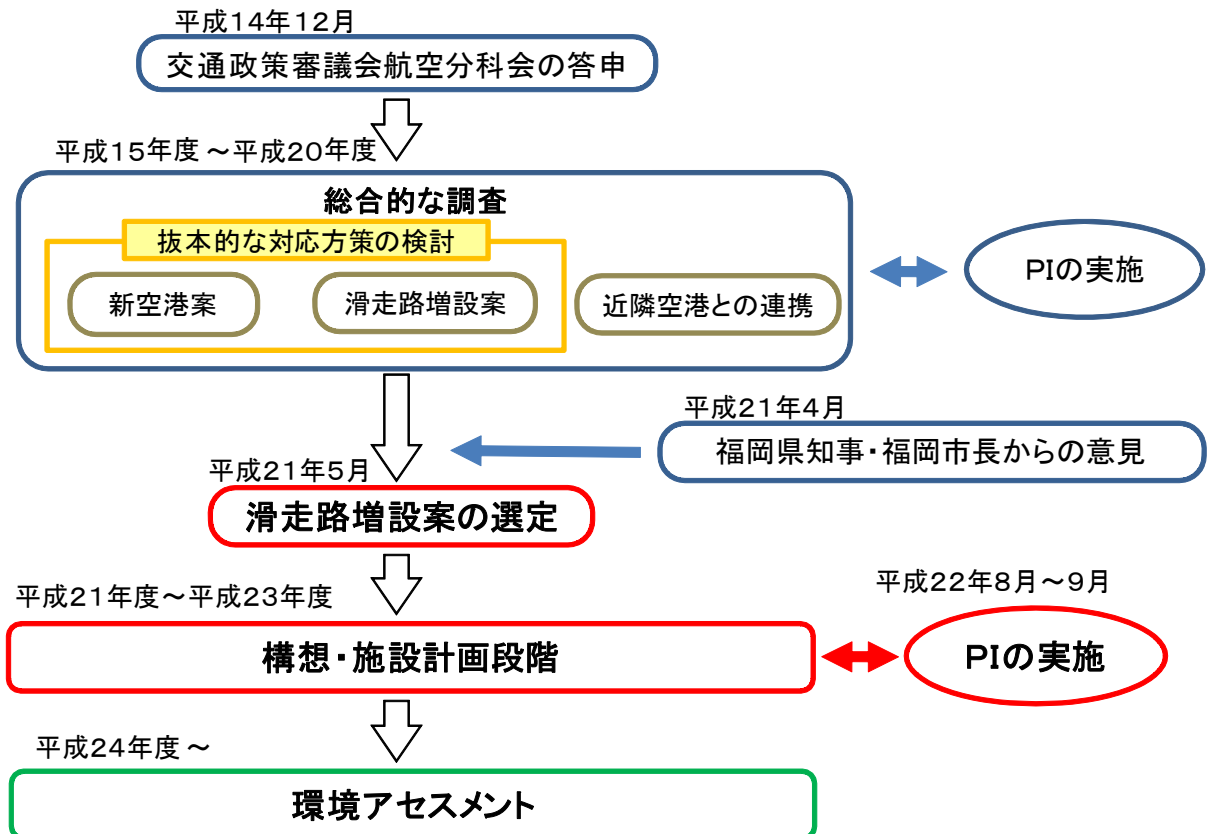
福岡空港がとるべき将来の対応方策については、これまで国（九州地方整備局、大阪航空局）と地域（福岡県、福岡市）が連携・協力して、住民等関係者に対し広く意見を求めながら幅広い合意形成を得るよう努めながら検討を行ってきた。

国と地域は、平成14年12月の交通政策審議会航空分科会の答申を受け、平成15年度から連携・協力して「福岡空港の総合的な調査」を行い、パブリック・インボルブメント（略名：PI）の手法を取り入れながら、抜本的な空港能力向上方策（「現空港における滑走路増設案」と「新空港案」）等の検討を進めてきた。

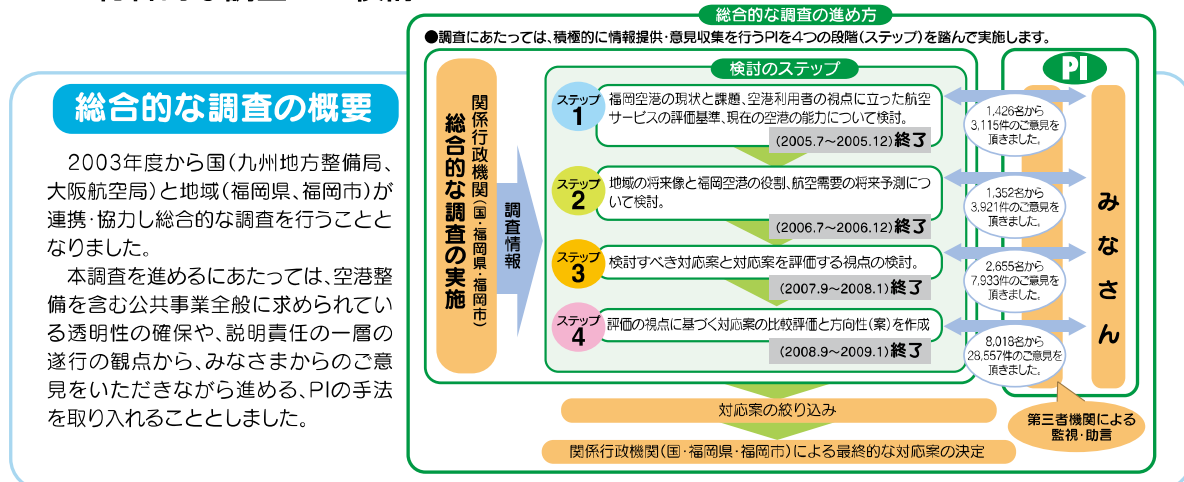
この調査結果やPIの実施結果、福岡県・福岡市の意見等を踏まえ、平成21年度からは「現空港における滑走路増設」案で構想・施設計画段階に移行し、具体的な空港計画策定に向けた検討を進めてきた。

平成24年度からは、環境影響評価手続きに着手することとなっている。

< 検討の経緯 >



1. 総合的な調査での検討



ステップ1 課題と実現すべき政策的目標(2005年度)

ステップ1では、「福岡空港の現状と課題」と「空港能力の見極め」について検討しました。

検討結果

福岡空港は九州、福岡の経済発展を支えており、今後も航空サービスの維持向上が必要であること、また、年間滑走路処理容量が14.5万回と見込まれ、既に旅客の利用や航空機の運航に制約が生じ始めていること、今の敷地内での有効活用方策を図っても、14.9万回にとどまると見込まれることがわかりました。

ステップ2 対応策検討の前提条件(2006年度)

ステップ2では、「地域の将来像と福岡空港の役割」と「将来の航空需要の予測」について検討しました。

検討結果

福岡空港は、海外、全国と福岡の相互交流、航空需要、速く・安く・快適な移動及び福岡・九州の自立的発展を支える役割が求められること、また、日本やアジア諸国の経済成長による交流の増加等から福岡空港の航空需要は伸びが見込まれ、2010年代初期には需要に十分応えられなくなるものと予想されることがわかりました。

ステップ3 評価の視点と検討すべき対応案(2007年度)

ステップ3では、「将来需要への対応方策」と「将来対応方策の評価の視点」について検討しました。

検討結果

● 将来需要への対応方策

「近隣空港との連携」…混雑状況の緩和効果がわずかであるため、抜本的な対応方策になり得ない

「現空港における滑走路増設」

- 現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)〕
- 現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)〕 の3つの滑走路配置案

「新空港」…6つの候補地ゾーンのうち、実現可能性の高い「三苫・新宮ゾーン」、「志賀島・奈多ゾーン」の2つの候補地ゾーンを選出し、特徴を整理しました。

● 将来対応方策の評価の視点

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 の5つの視点を設定しました。

ステップ4 対応案の比較評価と方向性(案)(2008年度)

ステップ4では、「将来対応方策の比較評価」と「方向性(案)」について検討しました。

検討結果

現空港における滑走路増設については、周辺への影響および事業費・工期の面で最も優位な「西側配置(滑走路間隔210m)改良案」が代表案となり、新空港については、現段階でのアクセスや事業費の面で比較的優位であると考えられる「三苫・新宮ゾーンN61°E案」が代表案となりました。

また、方向性(案)として、滑走路処理容量を早期に拡大すること、現在の高いアクセス利便性を維持すること、新空港に比べて小さい初期投資で需要増に対応することを重視した場合は滑走路増設が優位な方策であることがわかりました。一方、将来的にさらに需要が増えた場合にも対応できること、利用時間の制約などの現空港の抱える課題を解消すること、長期的な視点に立った計画的なまちづくりを行うことを重視した場合は新空港が優位な方策であることがわかりました。

『総合的な調査』ステップ4におけるPI実施結果

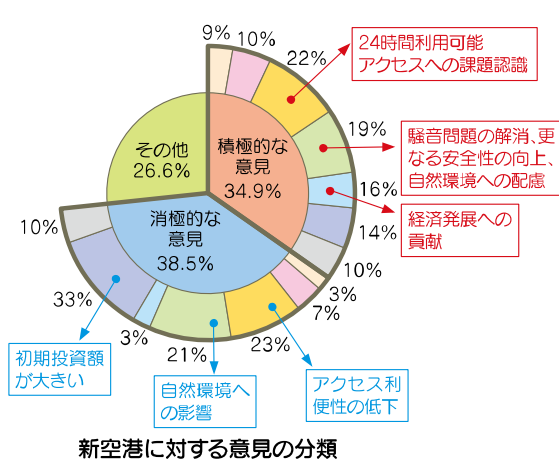
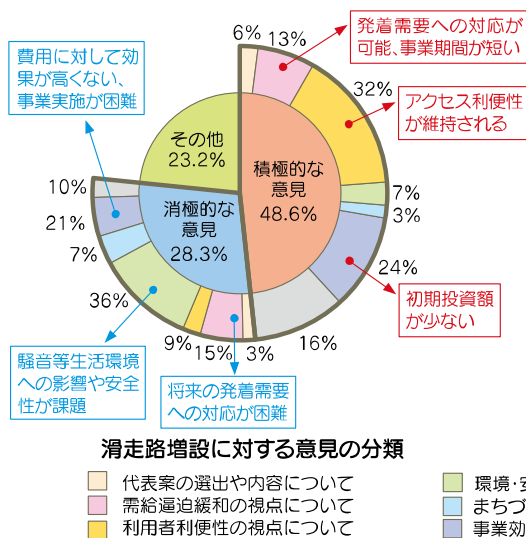
2008年に実施した「総合的な調査」ステップ4のPIでは、滑走路増設案と新空港案の特徴整理結果と将来の方向性選択のポイントをお示して、市民のみなさまからご意見をいただきました。その結果、抜本方策自体が不要といった意見は少数でした。

また、滑走路増設案に対しては、「騒音等の生活環境への影響」、「安全性の課題」、「事業実施が困難」等の理由から消極的な意見も約1/4程度ありましたが、「アクセス利便性が維持される」、「初期投資が少ない」、「事業期間が短い」といった観点から積極的な意見が約半数を占めました。

全体として見ると滑走路増設案に積極的な意見の数が新空港案に積極的なものを上回っていました。

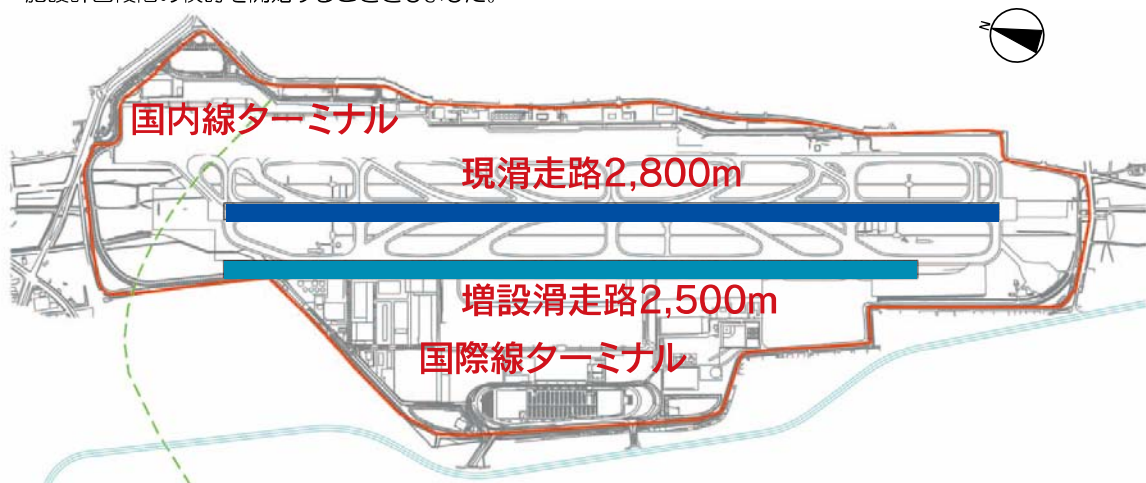
【総意見数:28,557件 総人数:8,018名】

赤字:積極的なご意見の主な関心事項 青字:消極的なご意見の主な関心事項



滑走路増設案の選択

総合的な調査の結果や、PI実施結果、福岡県・福岡市の意見等を踏まえ、滑走路処理容量の早期拡大、現在のアクセス利便性の維持を勘案し、現空港における滑走路増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)について、構想・施設計画段階の検討を開始することとしました。

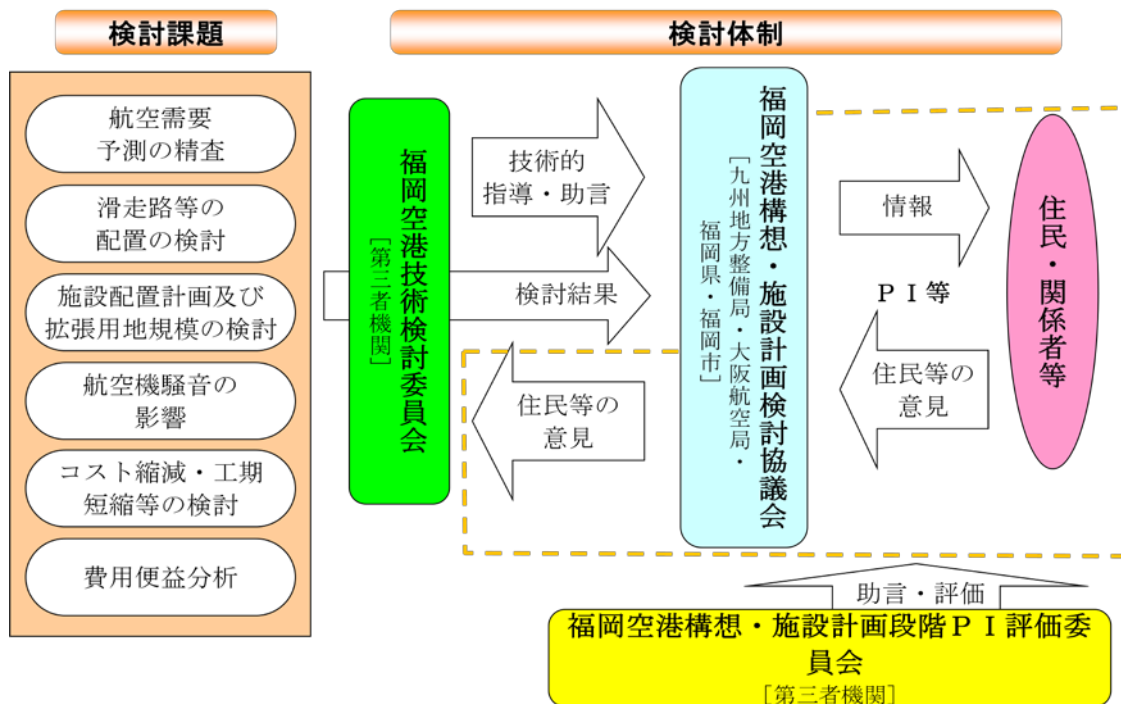


2. 構想・施設計画段階での検討

構想・施設計画段階では、総合的な調査における検討を踏まえ、現空港における滑走路増設案のうち、西側増設案（滑走路間隔210m）を基本として、滑走路を始めとする各施設の配置等について、以下に示す6項目の技術的な課題について詳細検討を行った。

1. 航空需要予測の精査
2. 滑走路等の配置の検討
3. 施設配置計画及び拡張用地規模の検討
4. 航空機騒音の影響
5. 事業費・工期の検討
6. 費用便益分析

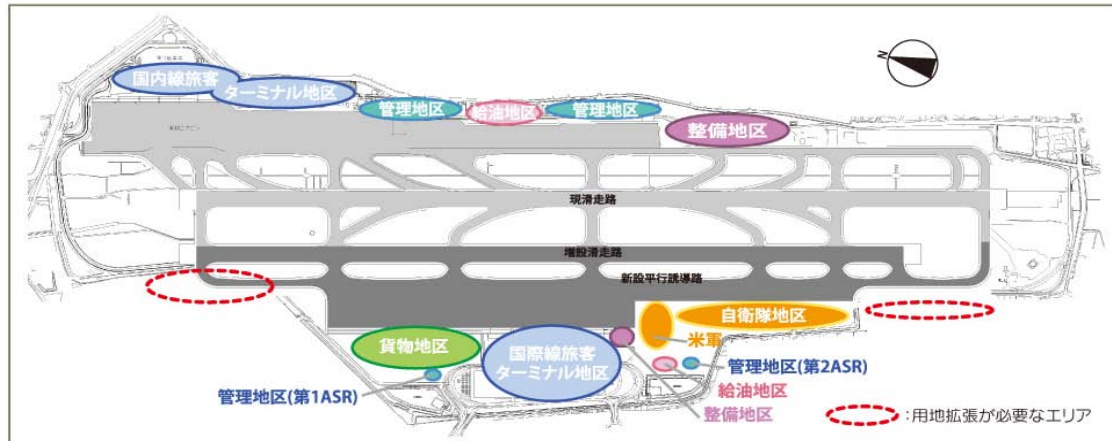
<検討課題・検討体制>



平成24年3月には、構想・施設計画段階の検討結果、PI等意見募集の結果を総括して、福岡空港の将来整備（滑走路増設案）に関する考えをとりまとめ（＜滑走路増設案の概要＞を参照）、構想・施設計画段階を終了した。

平成24年度から本計画案に基づき、環境影響評価手続きに着手することとなった。

＜滑走路増設案の概要＞



増設滑走路諸元	増設滑走路位置	現滑走路の西側、滑走路中心間隔210m 北側滑走路端位置は現滑走路と揃える
	増設滑走路種別	非精密進入用滑走路
	増設滑走路形状	長さ:2500m 幅:60m
空港能力	滑走路処理容量	18.3万回／年
	現滑走路処理容量14.5万回／年との比較	1.26倍
高さ制限	進入表面	住宅・事業所に抵触し 移設が必要(8件)【注1】
	転移表面	
周辺への影響	空港拡張面積	約12ha【注1】
	空港拡張面積に含まれる可能性のある物件数	約30件【注1】
	騒音対策区域	変更なし
	周辺社会基盤への影響	都市高速道路や主要道路には影響しない
工事着手後の工事期間		約7年【注1】【注2】
概算事業費	用地費(拡張用地買収費・物件移転補償費)	約 700億円【注1】
	土木工事(用地造成・滑走路・誘導路等)	約 700億円【注1】
	照明・無線工事(滑走路灯火・誘導路灯火等)	約 100億円【注1】
	ターミナル施設等整備費(貨物ターミナル等)	約 300億円【注1】
	計	約1,800億円【注1】
社会経済的な効率性		費用便益比1.6【注1】

【注1】今後、さらに詳細に検討していくため、変更となる可能性がある。

【注2】工事着手までには環境アセスメント、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要。