

1. 現空港における滑走路増設について

4) 滑走路増設の特徴再整理と代表案の検討

| 配置案 | | 東側配置(滑走路間隔300m) | | |
|--------------|--|--|--|--|
| | | 項目 | | |
| 空港能力 | 滑走路処理容量 | 18.8万回/年(20.0万回/年)(注1) | | |
| | 現滑走路処理容量14.5万回/年との比較 | 1.30倍(1.38倍)(注1) | | |
| 利便性 | ターミナル配置 | 旅客ターミナルビル 国内線・国際線ターミナルが一体化し利便性が向上 | | |
| | アクセス利便性 | 博多駅からの所要時間 | 鉄道系 国内線:現状とほぼ同じ 国際線:利便性向上 | |
| 運航 | 制限表面 | 進入表面 | 南東側丘陵地に抵触し除去が必要 | |
| | | 転移表面 | 住宅・事業所等に抵触し移設が必要(約280件) | |
| | | 水平表面 | 現状とほぼ同じ | |
| | | 延長進入表面 | 確保可能(現状とほぼ同じ) | |
| 社会環境 | 空港拡張面積 | 約90ha | | |
| | 空港拡張面積に含まれる可能性のある物件数 | 約650件 | | |
| | 航空機騒音 | 騒音対策区域 | 東側に拡大する可能性が大きい | |
| | 周辺社会基盤への影響 | 既存周辺施設 | 県道福岡空港線(約3.5km)の付け替えを伴う 地下鉄の分岐又は延伸が必要 | |
| 建設 | 現地着手後の工事期間 | 約13年 | | |
| | 現地着手に要する期間(注2) | 移転対象物件が非常に多く、用地買収、移転補償に要する期間の長期化が避けられない。 | | |
| | 概算事業費 | 用地費(注3) | 約4,200億円 | |
| | | 基本施設(滑走路等・航空保安施設、補償工事等)整備費(注4) | 約1,200億円 | |
| | | その他施設整備費等(注5) | 約2,000億円 | |
| | | 計 | 約7,400億円 | |
| 空港場内における主な工事 | <ul style="list-style-type: none"> 滑走路、誘導路、エプロン等の整備 西側(現国際線)ターミナル地区の拡張整備 貨物地区、自衛隊地区等の移転 地下鉄の分岐又は延伸 | | | |

注1): 空港能力の()書きはピーク時以外の昼間時間帯を有効活用した場合
 注2): 現地着手前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
 注3): 用地費には、空港拡張に伴う用地買収費及び物件移転補償費用を含む
 注4): 基本施設整備には、都市高速付け替え等の補償工事費を含む
 注5): その他施設整備費等には、ターミナル施設、アクセス整備費を含む
 注6): 平行誘導路二重化の事業費(約340億円)は含まない

滑走路増設案の場合には、別途現在も毎年支出している環境対策費・土地借料の支出が今後も必要となります。
 直近10年間の平均では、環境対策費で約62億円(うち移転補償費は約50億円)、土地借料で約82億円、合計で年間約144億円です。なお、土地建物等貸付料収入(PIレポートステップ3参照)など、借地から得られる収入が別途あります。

1. 現空港における滑走路増設について

4) 滑走路増設の特徴再整理と代表案の検討

| 配置案 | | 西側配置(滑走路間隔300m) | | 西側配置(滑走路間隔210m)改良案 | | |
|------|----------------------|---|-----------------------------|---|--------------|--|
| | | 項目 | | 項目 | | |
| 空港能力 | 滑走路処理容量 | 18.3万回/年(19.6万回/年)(注1) | | 18.3万回/年(19.7万回/年)(注1) | | |
| | 現滑走路処理容量14.5万回/年との比較 | 1.26倍(1.35倍)(注1) | | 1.26倍(1.36倍)(注1) | | |
| 利便性 | ターミナル配置 | 国内線・国際線ターミナルが分離(現状と同じ) | | 国内線・国際線ターミナルが分離(現状と同じ) | | |
| | アクセス利便性 | 現状と同じ | | 現状と同じ | | |
| 運航 | 制限表面 | 福岡都市高速道路2号線および月隈JCTに抵触し付け替えが必要 住宅・事業所等に抵触し移設が必要(約70件) | | 住宅・事業所等に抵触し移設が必要(約5件) | | |
| | | 現状とほぼ同じ | | 現状とほぼ同じ | | |
| | | 確保可能(現状とほぼ同じ) | | 増設滑走路は精密進入を行えないため設定しない | | |
| | | 約60ha | | 約20ha | | |
| 社会環境 | 空港拡張面積 | 約490件 | | 約140件 | | |
| | 航空機騒音 | 騒音対策区域 | 西側に拡大する可能性が大きい | 拡大する可能性は小さい | | |
| | 周辺社会基盤への影響 | 既存周辺施設 | 福岡都市高速道路2号線(約2.5km)の付け替えを伴う | 都市高速道路や主要道路には影響しない | | |
| | 現地着手後の工事期間 | 約9年 | | 約7年 | | |
| 建設 | 現地着手に要する期間(注2) | 移転対象物件が多く、用地買収、移転補償に要する期間の長期化が避けられない。 | | 移転対象物件が比較的少なく、他の増設案より比較的短期でできる可能性がある。 | | |
| | 概算事業費 | 用地費(注3) | 約2,500億円 | | 約900億円 | |
| | | 基本施設(滑走路等・航空保安施設、補償工事等)整備費(注4) | 約1,800億円 | | 約600億円 | |
| | | その他施設整備費等(注5) | 約800億円 | | 約500億円 | |
| | | 計 | 約5,100億円(注6) | | 約2,000億円(注6) | |
| | 空港場内における主な工事 | <ul style="list-style-type: none"> 滑走路、誘導路、エプロン等の整備 国際線ターミナル地区、貨物地区、自衛隊地区等のセットバック | | <ul style="list-style-type: none"> 滑走路、誘導路、エプロン等の整備 貨物地区、自衛隊地区等のセットバック (国際線ターミナル地区のセットバックは不要) | | |

配置案3案について、特徴を再整理した結果、
 ・滑走路処理容量では3案とも大きな差はない
 ・周辺への影響及び事業費・工期の観点からは、西側配置(滑走路間隔210m)改良案が最も優位であることから、「西側配置(滑走路間隔210m)改良案」を以降行う「将来対応方策比較評価」の滑走路増設代表案としました。

※今後の検討においては、ターミナル地域の施設、規模、位置の詳細な検討を行う必要があり、その過程において、記載の数値等は変更となる場合があります。