

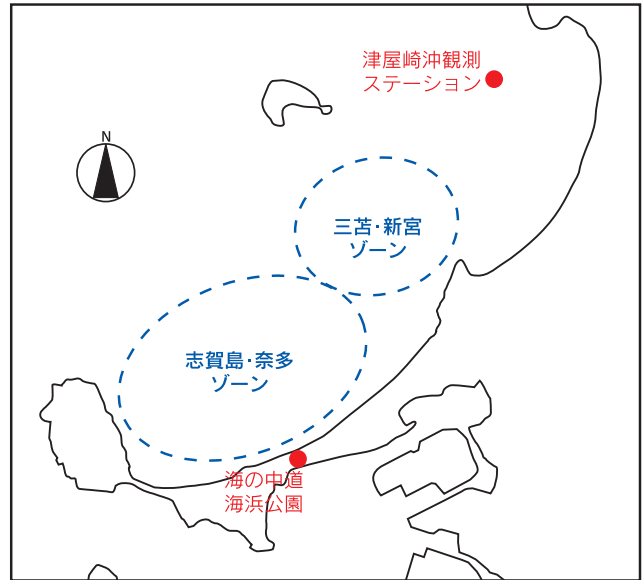
2. 新空港について

2) ウインドカバレッジの検討

ウインドカバレッジ算出の基本方針

ウインドカバレッジの算出に必要な風向風速データは、空港立地位置で観測されたものが望ましいですが、現時点では候補地ゾーン内で観測された風向風速データは存在しません。よって今回は、候補地ゾーンに隣接する『津屋崎沖観測ステーション(九州大学応用力学研究所)』および『海の中道海浜公園(国土交通省海の中道海浜公園事務所)』で観測された既存データを活用することとしました。

なお、算出期間は航空法施行規則(空港設置の許可申請)を参考として3年間としました。また、算出方法は「許容横風分力(20ノット)を満足するデータ数÷全データ数×100%」の式から算出する方法としました。

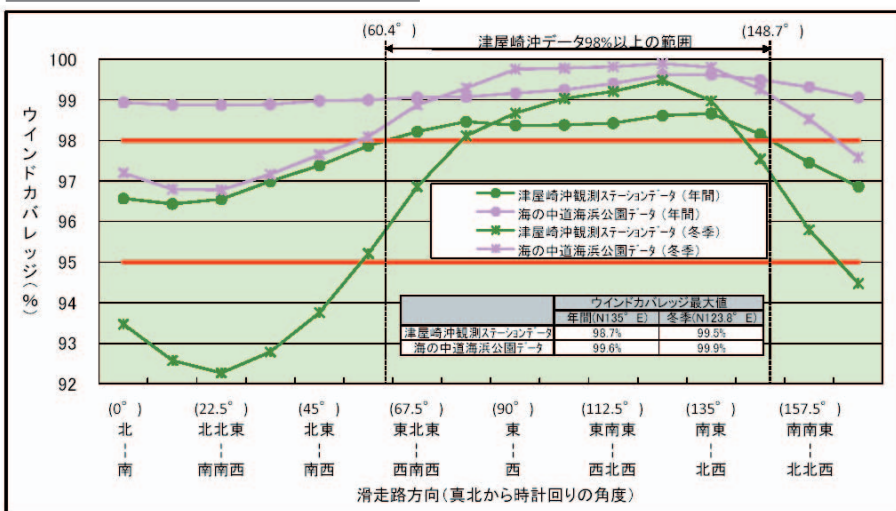


ウインドカバレッジの算出結果

「津屋崎沖観測ステーションデータ」と「海の中道海浜公園データ」のそれぞれについて、年間および冬季(12月～2月)のウインドカバレッジを16方位別に算出しました。算出結果を以下に示します。

滑走路配置の検討では、2つの候補地ゾーンが広域かつ隣接した海域であることを考慮して、両地点の算出結果を参照することとしました。

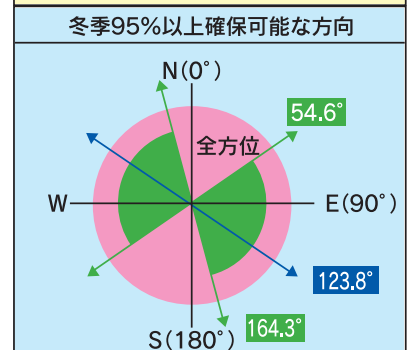
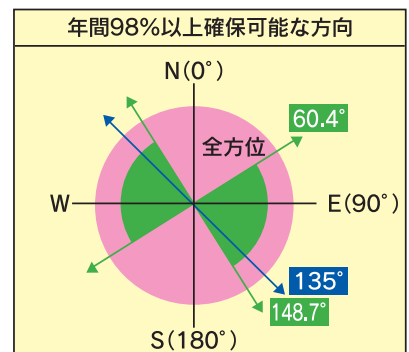
方位別ウインドカバレッジの算出結果



滑走路配置検討条件のウインドカバレッジを確保可能な方向

津屋崎沖データで年間98%以上となる「N61°E～N148°E」

(注) 表示の角度は真北から時計回りの角度



津屋崎沖観測ステーションデータ
海の中道海浜公園データ
← ウインドカバレッジ最大方向