

2. 新空港について

3) 滑走路配置の検討

滑走路配置の検討

滑走路配置は、ウインドカバレッジ、制限表面・運航空域、環境条件、航空機騒音の各検討条件を踏まえつつ、候補地ゾーンごとに次の配置を検討しました。

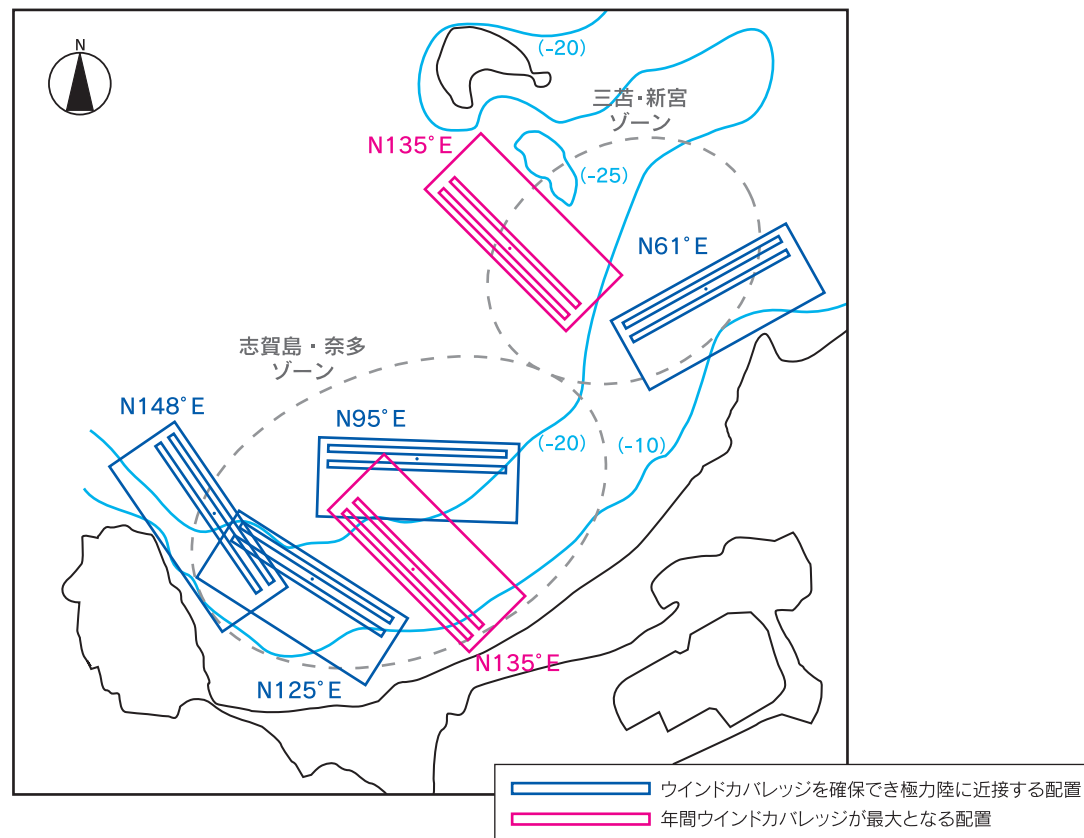
ウインドカバレッジを確保でき、極力陸に近接する配置

(ウインドカバレッジを確保できる滑走路方向⇒ N61°E~N148°Eの範囲)

年間ウインドカバレッジが最大となる配置

(年間ウインドカバレッジが最大となる滑走路方向⇒ N135°E)

滑走路配置の検討結果は下図に示すとおりです。また、各配置のウインドカバレッジ(許容横風分力20ノット)、平均水深および検討条件に対する配置上のコントロールポイントを下表に整理しました。



| ゾーン | 滑走路方向 | ウインドカバレッジ(許容横風分力20kt) | | | | 平均水深 | 検討条件に対する配置上のコントロールポイント | | |
|--------|--------|-----------------------|-------|---------|-------|------|------------------------|------------------|---------------|
| | | 津屋崎沖データ | | 海の中道データ | | | 制限表面・運航空域の確保 | 玄海国定公園特別地域への抵触回避 | 市街化区域への騒音影響回避 |
| | | 年間 | 冬季 | 年間 | 冬季 | | | | |
| 三苦・新宮 | N135°E | 98.7% | 99.0% | 99.6% | 99.8% | 約24m | △ | ○ | ◎ |
| | N61°E | 98.1% | 96.1% | 99.1% | 98.5% | 約12m | ◎ | ◎ | ○ |
| 志賀島・奈多 | N135°E | 98.7% | 99.0% | 99.6% | 99.8% | 約16m | △ | ◎ | ○ |
| | N95°E | 98.4% | 98.9% | 99.2% | 99.7% | 約21m | ◎ | △ | ◎ |
| | N148°E | 98.1% | 97.4% | 99.5% | 99.2% | 約17m | △ | ◎ | ◎ |
| | N125°E | 98.6% | 99.4% | 99.6% | 99.9% | 約13m | ◎ | ○ | ○ |

※上記のウインドカバレッジは既存の観測データのみで検討しており、実際には空港立地位置における風況データを用いてウインドカバレッジを検討する必要がある。よって、滑走路方向は今後変更となる可能性がある。
 ※「検討条件に対する配置上のコントロールポイント」欄の凡例
 ◎ ⇒ 配置上制約を受けている ○ ⇒ 配置上やや制約を受けている △ ⇒ 配置上あまり制約を受けていない

抜本方策の詳細な検討

2. 新空港について

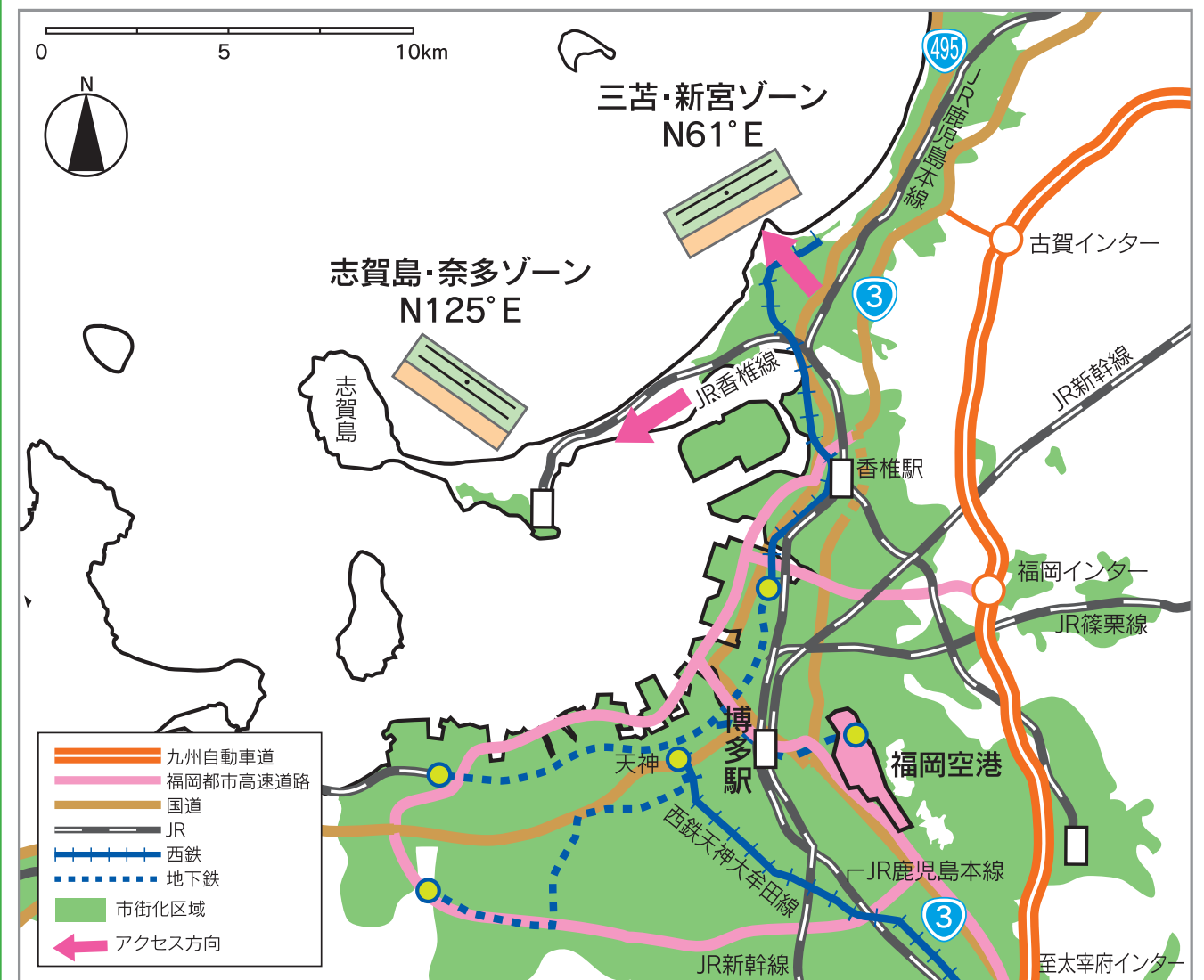
3) 滑走路配置の検討

配置案の絞り込み

ここでは、検討した滑走路配置の中から、新空港代表案を検討するための特徴整理、比較を行う配置案の絞り込みを行いました。検討した滑走路配置は、ウインドカバレッジ、制限表面・運航空域、環境条件、航空機騒音の各検討条件をすべて一様に満たしており、これらの条件下ではその特徴に大きな差はありません。

一方、空港を計画する上では、空港機能の確保の他に、コストや利便性も重要な要素となります。PIステップ3においても新空港に関する意見として、コストを懸念する多くの意見が寄せられました。

これらを踏まえ、配置案としては、建設コストに大きな影響を及ぼす「平均水深」が優位な配置を候補地ゾーンごとに絞り込むこととしました。この結果、三苦・新宮ゾーンでは平均水深約12mのN61°E、志賀島・奈多ゾーンでは平均水深約13mのN125°Eが優位であり、この2案に絞り込みました。



抜本方策の詳細な検討