

2. 新空港について

5) 新空港代表案の検討

項目		配置案			
		志賀島・奈多ゾーン	三苫・新宮ゾーン		
滑走路方位		N125°E	N61°E		
空港能力	滑走路処理容量	21.3万回/年(22.6万回/年)(注1)	21.3万回/年(22.6万回/年)(注1)		
	現滑走路処理容量14.5万回/年との比較	1.47倍(1.56倍)(注1)	1.47倍(1.56倍)(注1)		
利便性	博多駅からの距離と所要時間	約23km、20～25分	約17km、15～20分		
	福岡ICからの距離と所要時間	約22km、概ね20分	約19km、概ね20分		
運航	ウインドカレージ	許容横風	津屋崎沖観測ステーションデータ	通年:98.6%程度 冬季:99.4%程度	通年:98.1%程度 冬季:96.1%程度
		分力20ノット	海の中道海浜公園データ	通年:99.6%程度 冬季:99.9%程度	通年:99.1%程度 冬季:98.5%程度
	制限表面	確保可能	確保可能		
社会環境	航空機騒音	WECPNL75以上の市街化区域への抵触	抵触しない	抵触しない	
	法的規制等	国立公園(特別地域)への抵触	抵触しない	抵触しない	
自然環境	周辺自然環境への影響	海浜に変形(前進あるいは後退)が生じる可能性がある。また、藻場、漁場、貴重生物、自然景観などに配慮する必要がある。	海浜に変形(前進あるいは後退)が生じる可能性がある。また、藻場、漁場、貴重生物、自然景観などに配慮する必要がある。		
空港規模	全体用地面積(埋立面積)	約510ha	約510ha		
	滑走路長×本数	3,000m×2本	3,000m×2本		
建設	概算事業費	護岸・埋立(漁業補償含む)	約5,400億円[平均水深約13m]	約5,200億円[平均水深約12m]	
		基本施設	約1,600億円	約1,600億円	
		ターミナル施設	約1,500億円	約1,500億円	
		その他(アクセス施設)	約1,200億円	約900億円	
		合計	約9,700億円	約9,200億円	
工事着手後の工事期間	約9年	約9年			
その他	背後地域における物流施設等の立地可能性	海の中道海浜公園区域が背後にあり、空港近くでの立地の可能性が低い。	空港と幹線道路の双方に近い位置に立地できる可能性がある。		

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

抜本方策の詳細な検討

配置案として絞り込んだ2案について、PIステップ4で判明した特徴を整理しました。この結果からは、2案は甲乙つけがたく、現段階で2案の優劣を判断することは困難です。一方で、滑走路増設案との比較評価を分かりやすく行うためには、新空港の案も1つにすることが望ましいと考えられます。

よってここでは、現段階でアクセス、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」を「将来対応方策の比較評価」の新空港代表案としました。

なお、今後のさらなる検討によっては変更となる可能性があります。