

PIステップ4のまとめ

●滑走路処理容量について

抜本方策を比較検討するにあたり、滑走路に離着陸する場面に着目して、その回数(滑走路処理容量)を試算しました。その結果、現空港における滑走路増設は現空港の約1.3倍程度、新空港(クロスパラレル)は約1.5倍程度の滑走路処理容量でした。

●抜本方策の詳細な検討

1) 現空港における滑走路増設について

滑走路処理容量の検討において、西側配置(滑走路間隔210m)の北側スタガーを解消することにより、滑走路処理容量が向上し、かつ用地拡張面積の縮小が可能となることがわかりました。

このため、西側配置(滑走路間隔210m)を西側配置(滑走路間隔210m)改良案に変更し、特徴を再整理しました。

その結果、滑走路処理容量は3案とも大きな差はなく、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」を将来対応方策比較評価の滑走路増設代表案としました。

2) 新空港について

新空港はウインドカバレッジを算出した上で具体的な滑走路配置を検討し、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2案について特徴整理を行いました。その結果、2案の特徴に大きな差は見られませんが、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。

●将来対応方策の比較評価

まず評価するに当たり、PIステップ3で設定した評価の視点やこれまでのPIで寄せられたご意見、空港整備事業の評価項目や他空港の評価事例を基に「評価項目」を設定しました。

この設定した評価項目を用いて、滑走路増設の代表案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)と新空港の代表案(三苫・新宮ゾーンN61°E案)の比較評価を行い、5つの評価の視点を用いて特徴をわかりやすく整理しました。

●方向性(案)～将来の方向性選択のポイント～

滑走路増設と新空港の代表案の特徴整理を踏まえ、福岡空港の将来の方向性を選択するにあたってのポイントについて整理しました。

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の実現を重視した場合、滑走路増設が優位な方策です。

将来的にさらに需要が増えた場合にも対応できるようにすること、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の実現を重視した場合、新空港が優位な方策です。

今後の進め方

今後はみなさんのご意見や福岡空港の総合的な調査結果を取りまとめた後、関係行政機関により最終的な対応案を決定します。

また、整備の必要があると判断された場合には、詳細な検討を行うこととしており、構想・施設計画段階のPIなどを通して、みなさんと合意形成を図りながら進めていきます。

