

第2回 福岡空港構想・施設計画検討協議会 配付資料一覧

- 次第
- 出席者名簿
- 配席図
- 参考 福岡空港構想・施設計画検討協議会設置要綱
- 資料1 福岡空港の構想・施設計画段階に係るP Iの実施について
- P Iレポート（案）

第2回 福岡空港構想・施設計画検討協議会

次 第

日時：平成22年7月26日（月）

13：00～14：30

場所：福岡市役所 15階 講堂

1 開 会

2 議 事

（1）福岡空港の構想・施設計画段階に係るP Iの実施について

（2）その他

3 閉 会

第2回 福岡空港構想・施設計画検討協議会

出席者名簿

- ・ 構成員

国土交通省九州地方整備局副局長

なんぼ たかし
難波 喬司

国土交通省大阪航空局長

かたひら かずお
片平 和夫

福岡県副知事

うしお たけお
牛尾 長生

福岡市副市長

たかだ ひろゆき
高田 洋征

- ・ 幹事

国土交通省大阪航空局空港部長

ほうじ きよし
傍土 清志

福岡県企画・地域振興部理事兼空港対策局長

かねこ ひでゆき
金子 英幸

福岡市経済振興局長

まつもと ともゆき
松本 友行

- ・ 国土交通省航空局からの参加

国土交通省航空局空港部計画課長

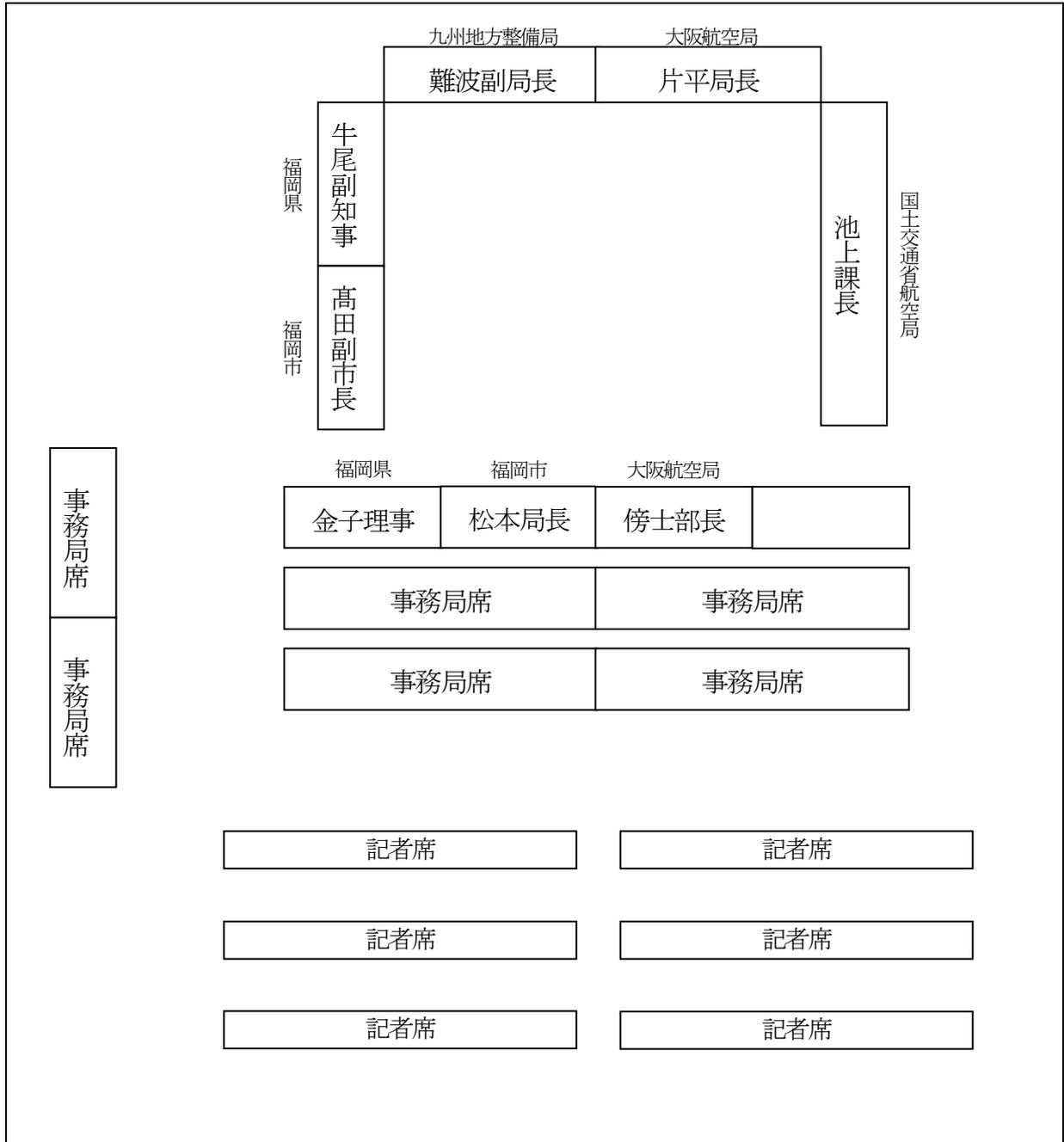
いけがみ まさはる
池上 正春

第2回 福岡空港構想・施設計画検討協議会 配席図

日時：平成22年7月26日（月）

13:00～14:30

場所：福岡市役所 15階 講堂



福岡空港構想・施設計画検討協議会設置要綱

（設置）

第1条 福岡空港の構想・施設計画段階について、国と地域が連携し、透明性を確保しつつ幅広い合意形成を図りながら検討を進めるにあたり、関係者の連絡調整を図ることにより、本検討の円滑かつ効率的な推進に資するため、福岡空港構想・施設計画検討協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（検討事項）

第2条 協議会は、構想・施設計画段階について、以下の調整を行う。

- （1）福岡空港の具体的な施設計画等に関すること。
- （2）上記に係る情報提供、意見収集の実施等に関すること。

（構成）

第3条 協議会は、次に掲げる職にある者で構成する。

- （1）国土交通省九州地方整備局副局長
- （2）国土交通省大阪航空局長
- （3）福岡県副知事
- （4）福岡市副市長

2 協議会に幹事会を置き、次に掲げる職にある者で構成する。

- （1）国土交通省九州地方整備局港湾空港部長
- （2）国土交通省大阪航空局空港部長
- （3）福岡県企画・地域振興部理事
- （4）福岡市**経済振興局長**

（協議会の運営）

第4条 協議会は必要に応じて開催する。

2 協議会には、必要に応じて国土交通省航空局職員が出席することができる。

（公開）

第5条 協議会は、公開を原則とする。

（事務局）

第6条 協議会及び幹事会の事務局は、九州地方整備局港湾空港部とする。

附 則

この要綱は、平成21年5月13日から施行する。

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

福岡空港構想・施設計画段階の P I の実施について

1 P I の開始及び終了について

(開始)

P I レポートの配布及びホームページへ掲示した時点。

(8月下旬を予定)

(終了)

実施報告書を作成し、P I 評価委員会の評価や技術検討委員会での意見の確認等を踏まえ、P I 及び構想・施設計画段階を終了すると判断した時点。

2 実施時期の目安について

○ 情報提供・意見収集 … 8月下旬 ～ 9月下旬

○ P I 評価委員会への実施報告書提出等 … 10月上旬頃(見込み)

福岡空港構想・施設計画段階のP Iに係る催しの実施日程(案)

インフォメーションコーナー	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡空港(国内線第2旅客ターミナルビル2階) ・福岡県庁 ・福岡市役所 ・九州地方整備局 <p>【設置期間】8月下旬～9月下旬、空港は毎日その他は開庁時(平日)</p>
説明会	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡市役所講堂(福岡市中央区) 8/27(金)
周辺地域説明会	<ul style="list-style-type: none"> ・吉塚会館(福岡市博多区) 9/4(土) ・席田会館(福岡市博多区) 9/5(日) ・那珂公民館(福岡市博多区) 9/11(土) ・板付会館(福岡市博多区) 9/12(日) ・博多市民センター(福岡市博多区) 9/17(金) ・箱崎会館(福岡市東区) 9/18(土) ・松島会館(福岡市東区) 9/19(日)
懇談会	<ul style="list-style-type: none"> ・春日市ふれあい文化センター(春日市) 8/28(土) ・大野城まどかぴあ(大野城市) 9/18(土)
懇談会	<ul style="list-style-type: none"> ・空港周辺地域住民団体や関係する企業、周辺自治体など
パネル展示	<ul style="list-style-type: none"> ・さざんぴあ博多(福岡市博多区) ・博多市民センター(福岡市博多区) ・中央区役所(福岡市中央区) ・東区役所(福岡市東区) ・城南区役所(福岡市城南区) ・早良区役所(福岡市早良区) ・博多区役所(福岡市博多区) ・西区役所(福岡市西区) ・南区役所(福岡市南区)
出前説明会	<ul style="list-style-type: none"> ・要望に応じ実施
ホームページ、資料配布	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームページでの情報提供、意見の募集 ・PIレポートの配布(県内市町村、空港周辺地域の主要駅など)

福岡空港滑走路増設 PIレポート(案)

構想・施設計画段階



このレポートの内容について
ご意見をお待ちしております。
ご協力よろしくお願いいたします。



滑走路を増設したら、
福岡空港はどうなるの??



目次

- 1. はじめに 1
- 2. 構想・施設計画段階の検討内容 2
 - 航空需要予測の精査 3
 - 施設配置計画(滑走路等の施設配置、航空保安施設、
ゾーニング、拡張用地) 5
 - 空港周辺への影響(騒音影響範囲、制限表面) 8
 - 工期・事業費・費用便益分析 10
- 3. 滑走路増設案の概要 12

ピーアイ
PIとは

パブリック・インボルブメントの略称で、みなさまに調査内容などの情報を積極的に提供し、より多くの人の意見を聞きながら、検討を進めて行く方法のことです。

福岡空港構想・施設計画検討協議会

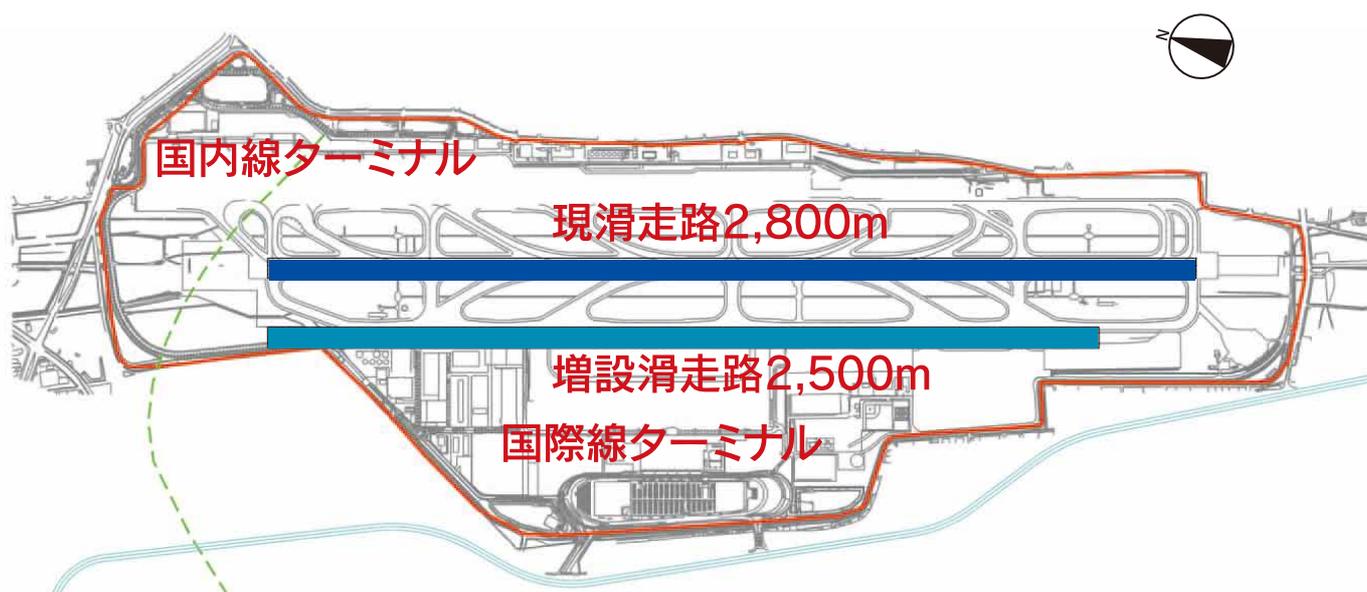
国土交通省九州地方整備局／国土交通省大阪航空局／福岡県／福岡市

1. はじめに

福岡空港については、将来的に需給が逼迫する等の事態が予想されるとして、2002年の交通政策審議会航空分科会の答申において、「既存ストックの有効活用方策、近隣空港との連携方策とともに新空港、滑走路増設等の抜本的な空港能力向上方策等について、幅広い合意形成を図りつつ、総合的な調査を進める必要がある」と位置づけられました。

その後、2003年度から国(九州地方整備局、大阪航空局)と地域(福岡県、福岡市)が連携・協力し「福岡空港の総合的な調査」を行い、みなさまからのご意見をいただきながら調査を進めてきました。この中で、2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなると予想され、パブリック・インボルブメント(略名:PI)で抜本的な空港能力向上策である「現空港における滑走路増設」と「新空港」の2案についてご意見をいただいた結果、全体として見ると滑走路増設案に積極的なご意見の数が新空港案に積極的なものを上回りました。

総合的な調査の結果や、PIの実施結果、福岡県・福岡市の意見等を踏まえ、福岡空港については「現空港における滑走路増設」案で構想・施設計画段階に移行し、より具体的な空港計画策定に向けて検討を進めています。この「PIレポート」では「滑走路増設案」についての考え方をみなさまにお示しし、ご意見を頂きたいと考えております。



「現空港における滑走路増設」案

2. 構想・施設計画段階の検討内容

構想・施設計画段階の検討内容

構想・施設計画段階では、総合的な調査において決定した滑走路増設案について、以下に示す6項目の技術的な課題について詳細検討を行っています。

検討に当たっては、専門家で構成される福岡空港技術検討委員会において議論を行っており、本レポートでは検討の概要をお示ししています。(技術検討委員会での検討内容については、ホームページで公表しています。)

なお、福岡空港の現状と課題及び総合的な調査の結果について、その概要を本レポートのP.13～P.14に参考資料として掲載しています。

航空需要予測の精査

- 予測モデルの修正
- 使用データの確認
- 予測値の検証
- 代表値の選定

滑走路等の配置の検討

- 滑走路、誘導路平面配置の検討
- 縦横断勾配、用地造成高さの検討
- 航空保安施設の検討

施設配置計画及び拡張用地規模の検討

- 施設配置の基本方針
- ターミナル施設ゾーニングの検討
- 用地拡張規模の検討

航空機騒音の影響

- 騒音コンター予測図作成の前提条件確認
- 騒音コンター予測図の作成・検証

事業費・工期の検討

- 施工方法及び施工手順の概要検討
- 工事工程の検討
- 概算事業費の検討

費用便益分析

- 分析手法・前提条件の確認
- 分析結果の検証

※福岡空港の滑走路増設に係る今回の検討は、空港の整備指針として、国土交通省航空局が定め、現在試行中の「一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメント・ガイドライン(案)」に沿って検討しています。ガイドライン(案)においては、検討段階として構想段階および施設計画段階の2段階に分けて検討することとしています。

今回は、これまでに実施した総合的な調査で滑走路の概ねの位置、方位が絞り込まれていることから、構想段階と施設計画段階をあわせて「構想・施設計画段階」として実施することとしました。

2. 構想・施設計画段階の検討内容

航空需要予測の精査

検討概要

総合的な調査において航空需要予測を実施していますが、構想・施設計画段階の検討において空港施設の規模算定や航空機騒音の影響などを検討する前提を整理するため、社会経済環境の変化などを踏まえた、最新のデータを用いて再度需要予測を実施しました。

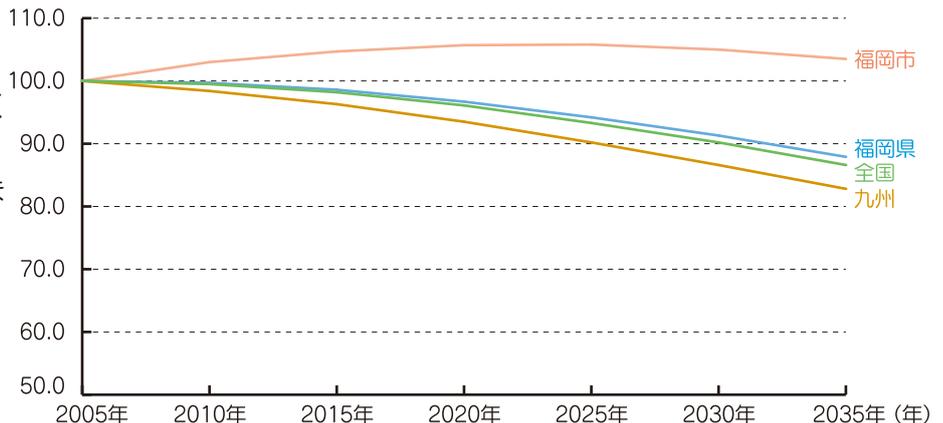
社会経済環境の変化

日本の将来人口(推計値) (対2005年比:2005年=100)

日本の人口は徐々に減少していくと見込まれています。

一方、福岡市の人口は2025年頃までは増加すると見込まれます。

出典:国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来人口推計(平成20年12月推計)」

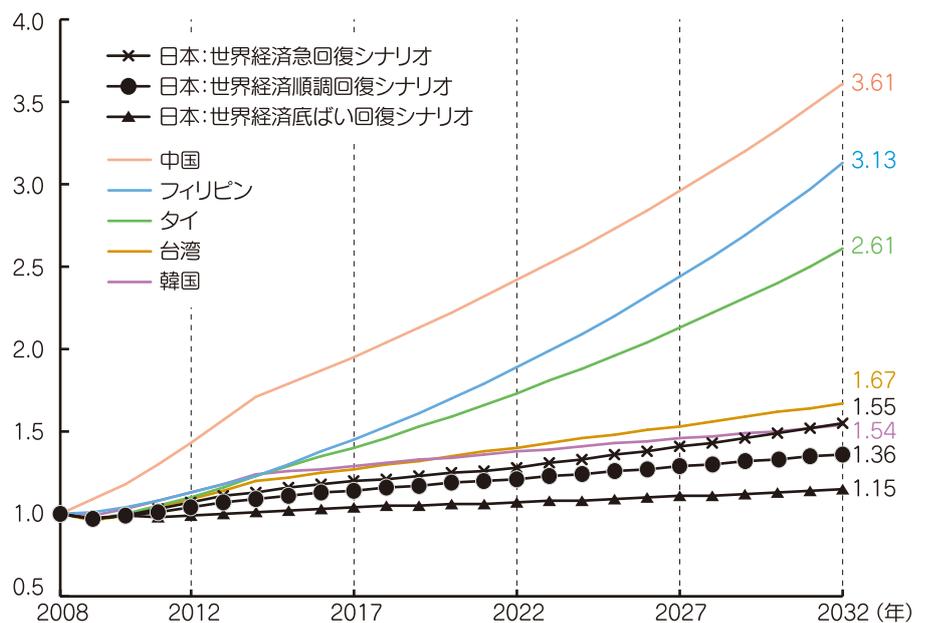


日本とアジアの経済成長の見通し (GDP対2008年比:2008年=1.0)

アジア諸国では、今後も高い経済成長が続くと見込まれています。

日本は年率1%前後の成長が続くと見込まれます。

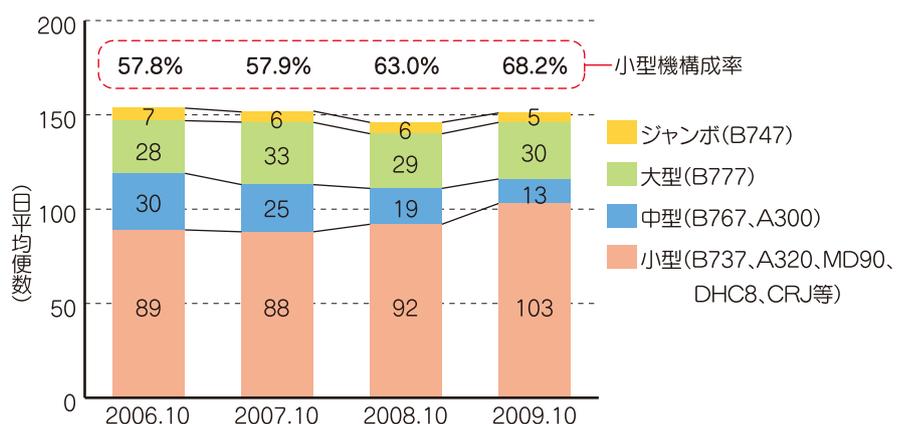
出典:【日本】2011~2023年は、内閣府の「中長期の道ゆきを考えるための機械的試算(2009/6/23)」,2024年以降は、2023年の対前年伸び率で一定と設定【アジア】2014年までは、IMFの「World Economic Outlook Database, October 2009」2015年以降は、世界銀行の「Global Economic Prospect 2009」の値などを基に方面別の経済成長率を設定



福岡空港の国内線における機材構成の変化

近年、航空機材の小型化が急速に進展しています。

今後も、羽田空港の再拡張などに伴い、機材の小型・多頻度化が進むと考えられます。



検討結果

《前提条件》

将来の航空需要の予測に当たっては、最新の人口推計値や経済成長率の見通し、航空旅客の動向、近年の航空機材小型化の傾向などをより適正に反映できるよう、最新の知見や統計データを使用して、下記の3ケースの予測を行いました。

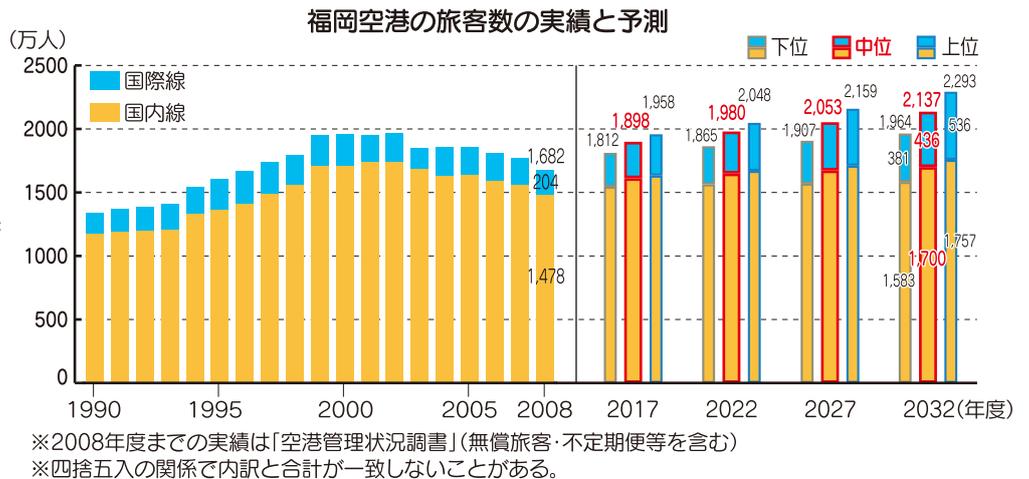
ケース名	上位ケース	中位ケース	下位ケース
経済成長率 (国内)	世界経済 急回復シナリオ	世界経済 順調回復シナリオ	世界経済 底ばい継続シナリオ
航空路線	国内 ○2009年10月時点の就航路線 ○2009年12月時点の就航・撤退表明路線(+神戸2往復)	中位ケースから、 神戸(2往復)を除外	中位ケースから、 釜山を1往復減
	国際 中位ケースに、中国吉林、中国西部、中国北京天津直行、マレーシア、インドネシア方面への路線を追加	○2009年10月時点の就航路線 ○2009年12月時点の就航・撤退表明路線(釜山+1往復)	

《検討結果》

上記の前提条件を基に行った予測結果は次のとおりです。施設規模の算定、費用便益分析の検討などは、中位ケースを基本として行っています。なお、今後、需要予測手法の見直し等が進められる予定であり、必要に応じて需要予測の見直しを行います。

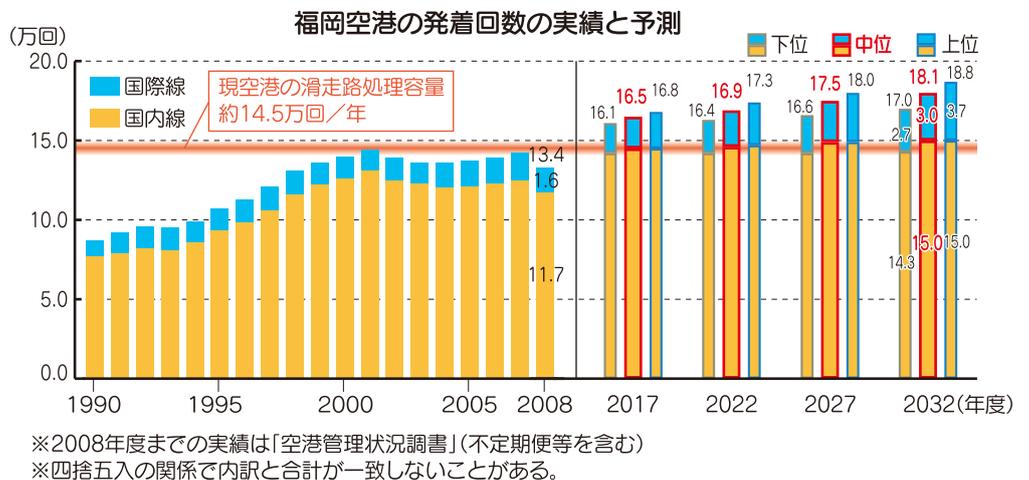
旅客数

- 国内線は、将来の人口減を反映し低い伸び率となっています。
- 国際線は、アジア諸国の経済成長等に伴い、高い伸びが見込まれます。



発着回数

- 国内線は、機材小型化の影響を考慮したこと等により、旅客数よりも伸び率が高くなっていますが、2017年以降は羽田空港等他空港の容量制約から便数が制限され、ほぼ横ばいになると見込まれます。
- 国際線は、旅客数の伸びに伴い、国内線よりも高い伸びが見込まれます。



※実際の航空需要は、国内外の経済情勢など、現時点では想定不可能な事態が発生すると大きく変化し、不確実性を伴うことに留意が必要です。

2. 構想・施設計画段階の検討内容

施設配置計画(滑走路等の施設配置)

検討概要

総合的な調査で提示した西側増設案(滑走路間隔210m)を基に、航空機の安全な運航が確保できるよう滑走路及び誘導路等の配置について検討を行いました。

検討は、「空港土木施設の設置基準・同解説(平成20年7月 国土交通省航空局監修)」に基づき実施しました。

① 検討する施設等

- 滑走路関連施設等 → 増設滑走路・着陸帯・過走帯・滑走路端安全区域
- 誘導路関連施設等 → 平行誘導路・取付誘導路・誘導路帯

② 福岡空港を定期便として利用する最大の航空機

- B777等の大型ジェット機

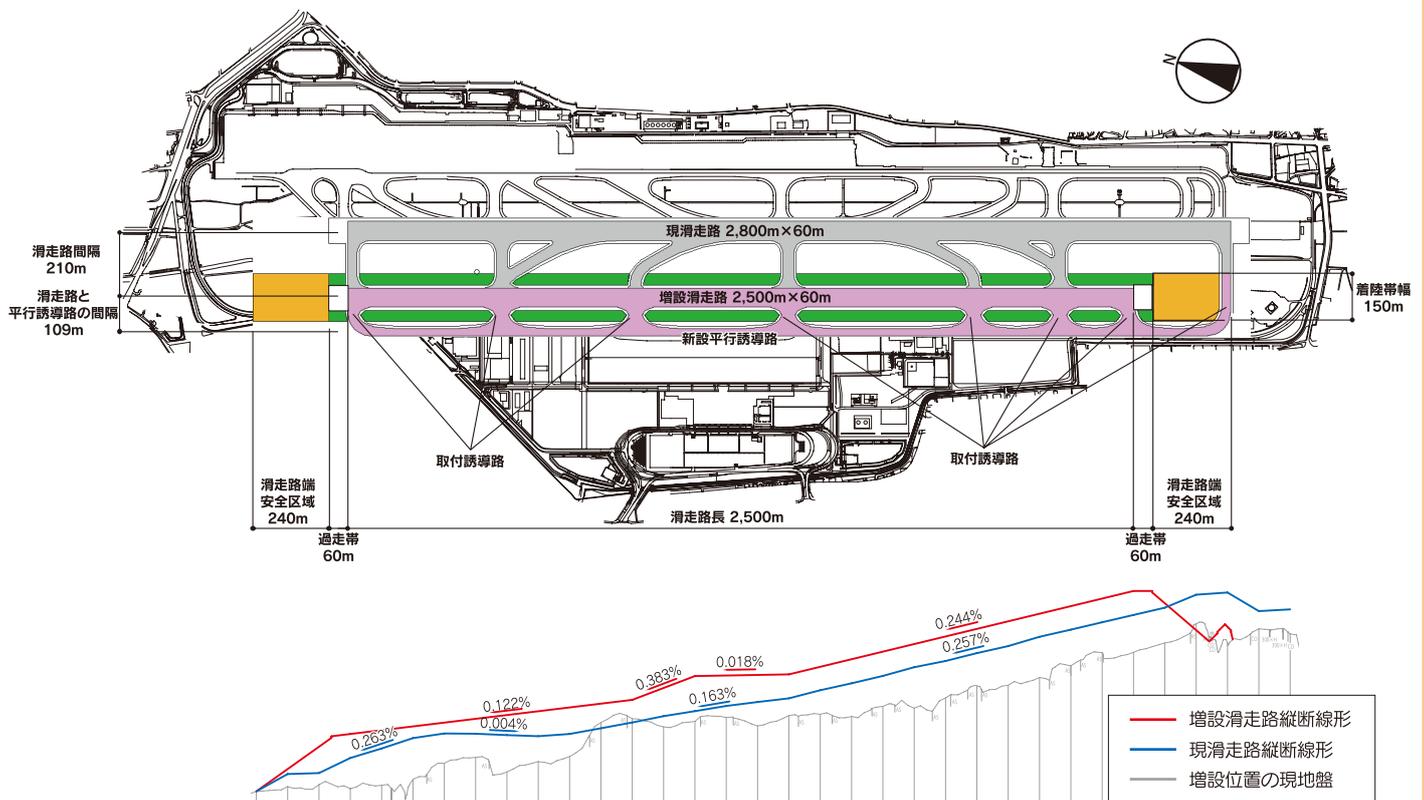
③ 検討上の留意事項

- 増設滑走路は現滑走路の西側210mの位置で現滑走路に北端を揃えとともに、現滑走路等の既存施設への影響を考慮しています。
- 取付誘導路については、航空機の動線や走行性を考慮しています。

検討結果

検討結果を次の図面に示していますが、航空機の安全な運航を確保するために必要な用地の一部が、現在の空港用地からはみ出る結果となりました。(拡張用地は、P7に記載しています。)

また増設滑走路は、空港周辺地域への影響を考慮し、現滑走路より最大1m程度高く計画しています。



増設滑走路の縦断線形は、空港既存施設、空港周辺地域、国際線エプロン駐機機材への影響軽減を考慮して計画しました。

施設配置計画(航空保安施設)

検討概要

滑走路増設に伴い、航空機を安全に運航させるのに必要な航空保安施設(航空保安無線施設及び航空灯火)について、検討を行いました。

増設滑走路は、空港周辺に存在する都市高速道路等の障害物との関係から、非精密進入対応と設定しています。

※精密進入は、計器飛行による進入のうち、2種類の誘導(航空機に対する進入方向・降下経路)の指示を受け入れることができる進入方式であり、悪天候(視界不良時)でも所定のコースに沿って進入着陸できます(現滑走路)。

非精密進入とは、計器飛行による進入のうち、精密進入以外の進入をいい、進入方向もしくは位置情報のみ指示を受け進入着陸するため、悪天候(視界不良時)では着陸できない場合がありますが、増設滑走路は基本的には出発用と位置づけています。

検討結果

航空保安無線施設

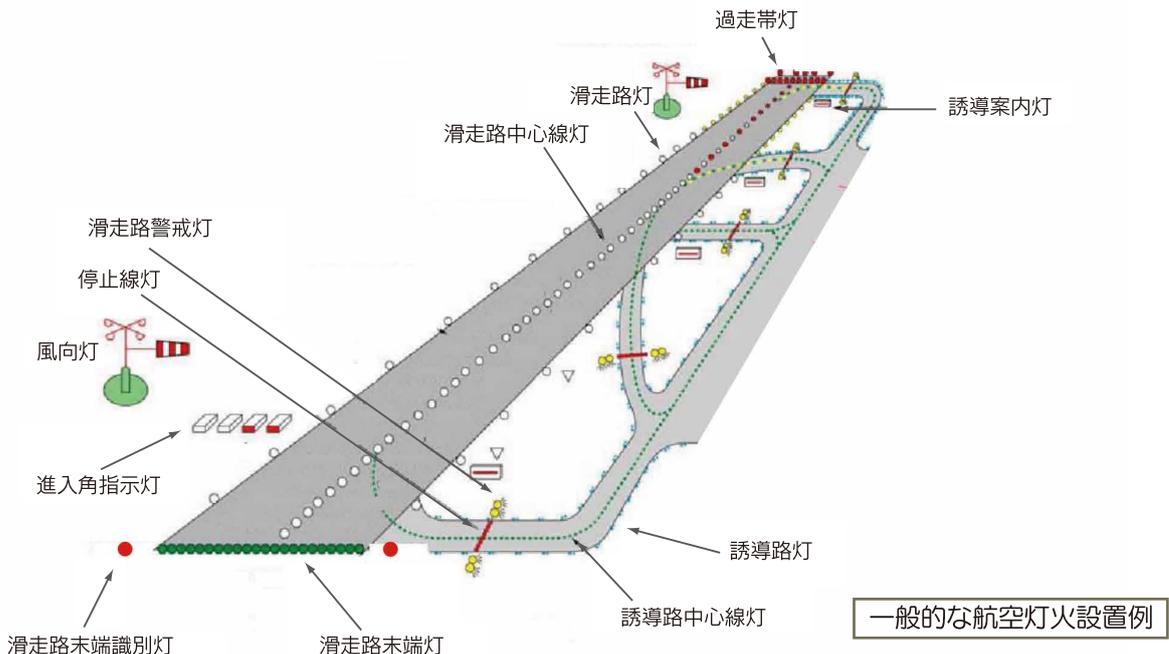
滑走路増設に伴って、追加で設置が必要となる航空保安無線施設はありません。

但し、既存の無線施設のうち、増設滑走路の制限表面に抵触するASR(空港監視レーダー)等は、現空港用地内で移設する必要があります。

航空灯火

滑走路増設に伴って必要となる航空灯火は以下に示すとおりです。

- 進入灯火：空港に着陸する航空機に対し、進入角度の情報を示すために必要な施設で、進入角指示灯などを計画します。
- 滑走路灯火：空港に離陸又は着陸する航空機に対し、滑走路の形状等を示す施設で、滑走路灯、滑走路末端灯、滑走路末端識別灯、滑走路中心線灯、過走帯灯、風向灯などを計画します。
- 誘導路灯火：滑走路と駐機場までの間の通路(誘導路)の形状等を示す施設で、誘導路灯、停止線灯、誘導路中心線灯、誘導案内灯、滑走路警戒灯などを計画します。



※運用方法や施設整備効果など今後の詳細な検討結果によっては、今回整理した航空保安無線施設、航空灯火は変更となる可能性があります。

2. 構想・施設計画段階の検討内容

施設配置計画(ゾーニング、拡張用地)

検討概要

滑走路増設に対し、ターミナル施設の機能が対応可能かどうか確認するため、ゾーニングの検討を行いました。

検討に当たっては、制限表面に抵触する施設の移転先の確保や、各施設間の機能上の関連性等を考慮するとともに、事業費の縮減、事業推進の不確実性を極力排除するために、可能な限り現在の空港用地を活用することとしました。現在のゾーニングは、下図のとおりです。

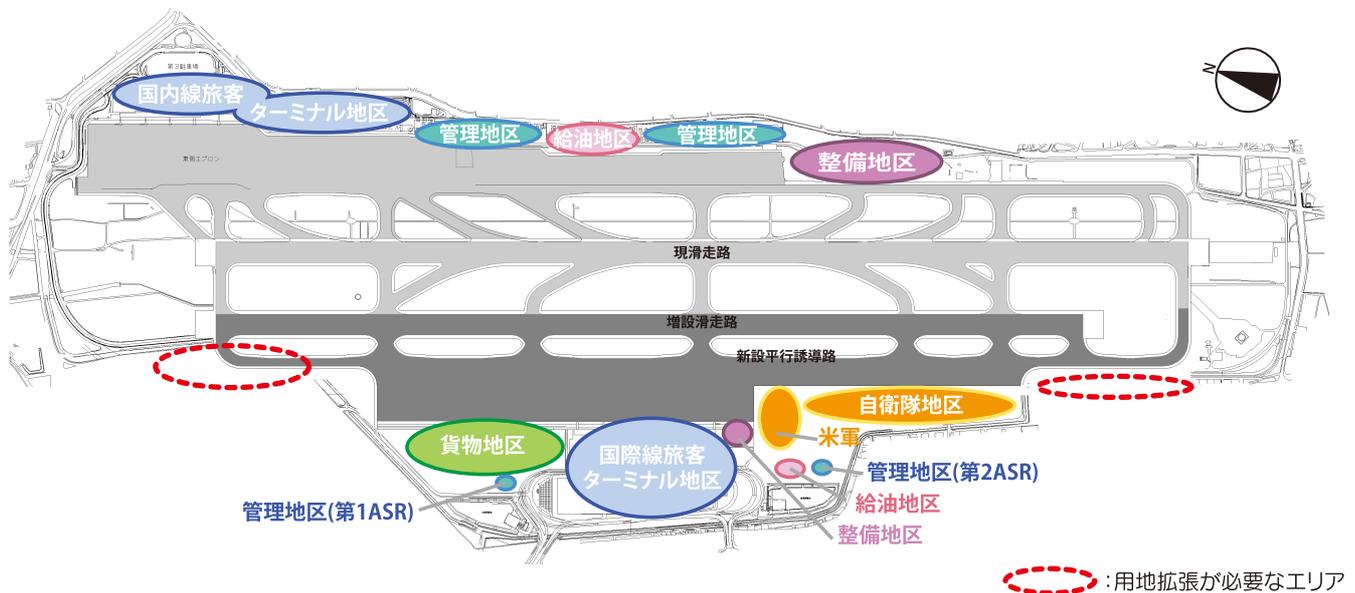


検討結果

検討したゾーニングは、下図に示すとおりですが、本ゾーニングで、将来需要に対し機能上は問題ない結果となりました。

また、空港内東側の遊休地に整備地区の一部を移設することにより、拡張用地として必要な範囲は、総合的な調査の段階に比べ小さくなりました。

具体的には、新設平行誘導路、これに付帯する誘導路帯、場周道路等の用地を、現空港用地の北西部及び南西部において拡張する必要があります。



：用地拡張が必要なエリア

空港周辺への影響(騒音影響範囲)

検討概要

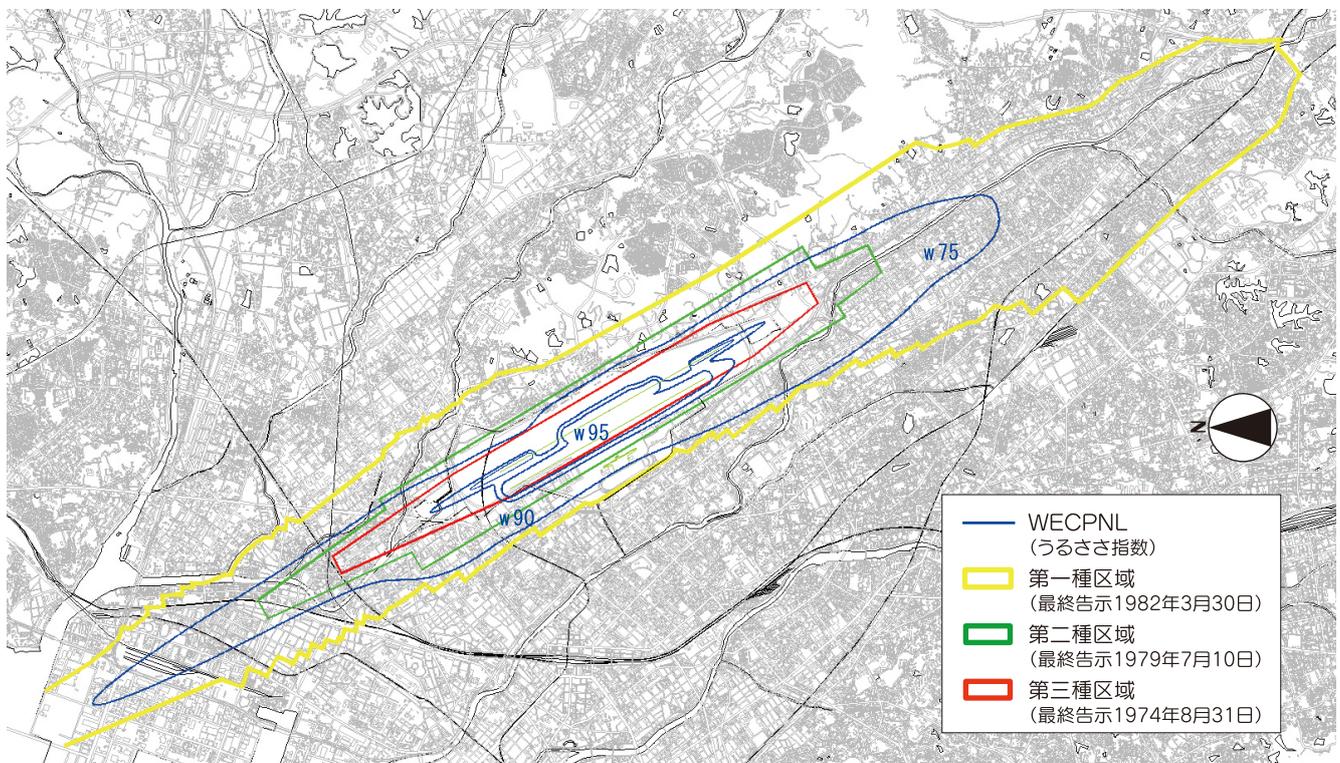
空港周辺地域への航空機騒音の影響を確認するため、需要予測結果から想定される将来の離着陸回数をもとに、滑走路使用比率や時間帯別発着構成比、対象機材等を想定し、次の3ケースについて検討しました。なお、今回の検討は、航空局で開発したプログラムを用い、実施しています。

- ケース1：増設滑走路を出発・現滑走路を到着の完全分離を行うケース
(西側地区への航空機騒音の影響範囲が最大となるケース)
- ケース2：現滑走路を発着で最大限利用し、その他は増設滑走路を利用したケース
(東側地区への航空機騒音の影響範囲が最大となるケース)
- ケース3：ピーク時間帯のみ発着を分離しその他の時間帯は利用性を重視したケース

検討結果

ケース1における騒音の影響は、下図のとおり、現行の騒音対策区域の一部を超える結果となりましたが、その区域は、拡張後の空港の敷地内となる予定です。ケース2及びケース3は、現行の騒音対策区域内に収まる結果となりました。

今後、環境アセスメントを実施する場合には、就航する航空機の設定等、前提条件の再確認を行い、精査する必要があります。



注1) 福岡空港は、「公共飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等の法律」に基づき、騒音対策区域を設定し、環境対策事業を実施している特定飛行場に指定されています。

注2) 騒音予測コンター図は「直交座標系」で計算し、それと国土地理院の基盤地図「世界測地系(球→平面)」上で表示するため、影響範囲の表示は数メートルの誤差を生じます。

※背景の地図は、国土地理院「基盤地図情報【縮尺レベル25000】福岡県」

2. 構想・施設計画段階の検討内容

空港周辺への影響(制限表面)

検討概要

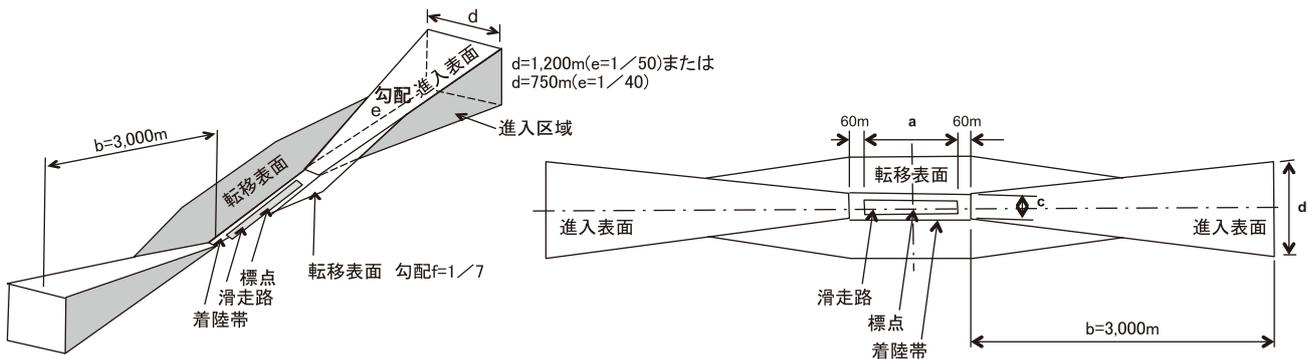
航空機の安全な運航を確保し、かつ空港周辺の障害物の増加等により空港が使用不可能になることを防止するため、航空法の規定に基づき、滑走路に対応する制限表面(進入表面・転移表面)を設定する必要があります。

福岡空港では既に現滑走路に対応する制限表面が設定されていますが、増設滑走路に対応した制限表面(進入表面・転移表面)を設定する必要があります。

増設滑走路は長さが2,500mであることから、着陸帯の等級Bに対応する制限表面の検討を行いました。

■ 進入表面・転移表面の諸元

		現滑走路	増設滑走路	備考	
着陸帯の等級		A(2,550m以上)	B(2,150m以上2,550m未満)	()書きは滑走路長	
精密進入		行う	行わない		
滑走路長		a	2,800m	2,500m	
進入区域	長さ	b	3,000m		
	内側底辺の長さ	c	300m	150m	着陸帯の幅と同じ
	外側底辺の長さ	d	1,200m	750m	
進入表面	勾配	e	1/50	1/40	
転移表面	勾配	f	1/7		



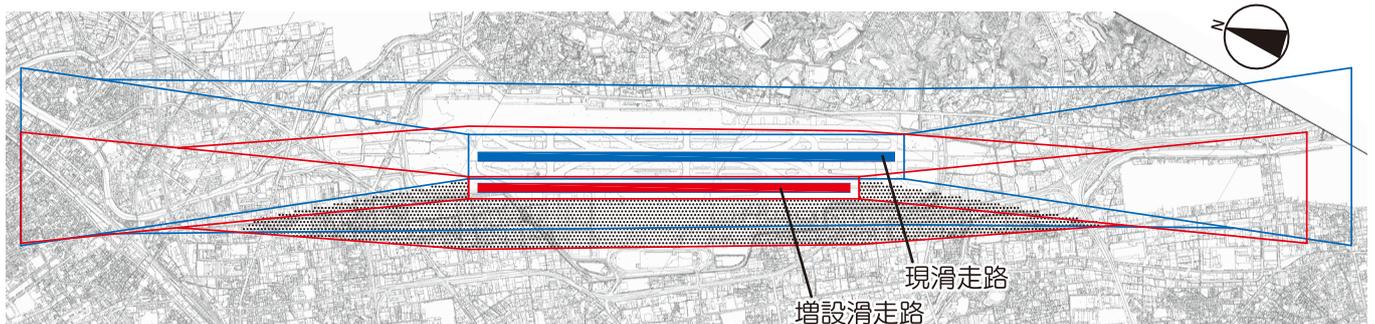
進入表面・・・航空機の離陸直後または最終着陸の際の運航の安全を確保するために物件を制限する表面。

転移表面・・・航空機が着陸のための進入を誤ったときに急旋回して離脱する場合などの安全を確保するために物件を制限する表面。

検討結果

福岡空港の現滑走路および増設滑走路の進入表面・転移表面を下図に示しています。

図中網掛けのエリアは、増設滑走路を設置した場合、現在よりも制限高さが低くなる区域です。



凡例	
—	現滑走路の進入・転移表面
—	増設滑走路の進入・転移表面
	現在より制限高さが低くなる区域

工期・事業費・費用便益分析

検討概要

今回検討した施設配置計画に基づき、工期及び概算事業費について精査を行いました。

工期

工期の検討に当たっては、増設滑走路や誘導路の整備が航空機の運航に支障が出ないように、既存の滑走路から国際線エプロン等西側施設の間における航空機の地上走行動線、あるいはターミナル施設に関連する地上支援機材の動線の確保に留意しました。ここでは、7時～22時の空港の運用に支障をきたさないことを想定しています。

事業費

事業費の検討に当たっても、工期の検討と同様に工事施工の時間的制約や空港運用を考慮しています。

検討結果

工期について

工期の検討結果は、次のとおりです。

航空機の運航や運用時間の確保に留意した結果、段階的な工事が必要となり、約7年の工期となりました。

種 別	施 工 年 次							備 考
	1	2	3	4	5	6	7	
準備・補償工事	■							付替道路・水路等
基本施設	■	■	■	■	■	■	■	土工・滑走路・誘導路・エプロン等
ターミナル施設等	■	■	■	■	■			小型機施設・自衛隊・米軍・貨物地区等
無線・照明工事	■	■	■	■	■	■	■	ASR・滑走路灯火・誘導路灯火等
供用開始準備							■	フライトチェック等

※この工期は、現地工事着手後の工期であり、それまでには環境アセスメント、用地買収、埋蔵文化財調査等の期間が別途必要です。
また、空港運用面を踏まえて、今後さらに詳細に検討を行うことから、工期は変更となる可能性があります。

事業費について

事業費の検討結果は、次のとおりです。

用地買収面積の減少や工事費の精査の結果、総合的な調査の段階の概算事業費から200億円減少し、1,800億円になりました。

単位：億円

項 目		概算事業費
用地費	拡張用地買収費・物件移転補償費	700
基本施設等	土工工事 用地造成・滑走路・誘導路等	700
	照明・無線工事 滑走路灯火・誘導路灯火・ASR等	100
ターミナル施設等	貨物ターミナル・自衛隊・米軍施設等	300
合 計		1,800

※測量等の詳細な現地調査は未実施であること、また、空港を運用しながらの整備であるため、航空機の処理能力や安全性の確保に配慮した施工方法、施工手順を今後さらに詳細に検討していくことから、概算事業費は変更となる可能性があります。

※ターミナル施設等の概算事業費には民間負担分も含んでいます。

2. 構想・施設計画段階の検討内容

工期・事業費・費用便益分析

検討概要

滑走路増設事業の社会経済的な効率性を判断する材料の一つとして、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer.4(平成18年3月 国土交通省航空局)」に準拠し、需要予測に基づいた費用便益分析を行いました。

費用便益分析とは

事業の効率性に関する評価や代替案間の比較評価などを行うことを目的として、事業の実施に必要な費用および事業によってもたらされる便益について計測し、費用と便益の大きさを比較するものです。

前提条件

- 評価期間は、建設期間+50年間(2014年~2073年)と設定しています。
- 計測の前提となる将来の航空需要は、今回検討した需要予測の中位ケースを用いています。
- 滑走路増設に伴う便益は、滑走路増設を行わなかった場合と行った場合とで、旅客の利便性などがどの程度変わるかで計測しています。その際の前提となる福岡空港の容量は、次のとおりとしています。

事業なしの場合(without) : 14.9万回/年

事業ありの場合(with) : 18.3万回/年

計測項目

今回の分析では、滑走路増設に伴い発生する便益が過大な評価とならないよう、滑走路増設事業による直接的かつ貨幣換算が可能な便益および費用のみを計測対象にしています。便益及び費用の考え方は、次のとおりとしています。

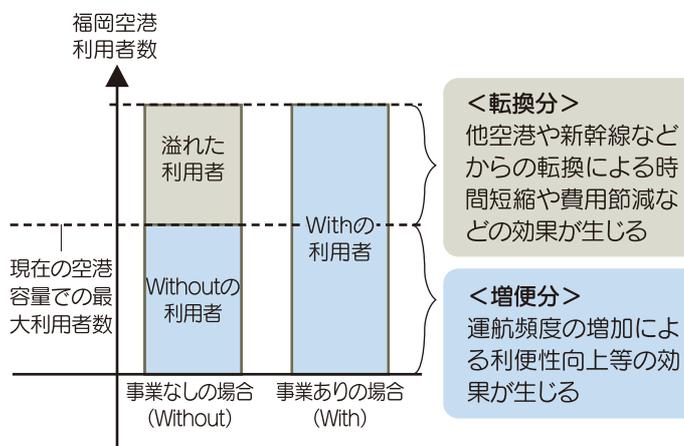
便益

- 便益として、利用者便益及び供給者便益を計測しています。
- このうち利用者便益は、福岡空港の容量制約により他空港などを利用していた旅客が福岡空港を利用できるようになる「転換分」と、福岡空港の便数が増加することで利便性が向上する「増便分」を計測しています。
- また供給者便益(空港管理者の便益)は、空港容量拡大に伴う着陸料、航行援助施設使用料、維持補修費などの増減分を見込んでいます。

費用

- 建設費、用地費、維持改良・再投資費を計測しています。

滑走路増設事業を行う場合の利用者便益のイメージ



検討結果

費用便益分析の結果、滑走路増設事業は、社会経済的にみて実施する価値がある事業であると考えられます。

費用便益分析の結果	評価期間累計
純現在価値(億円)	1,762
費用便益比	2.3
経済的内部収益率(%)	8.3

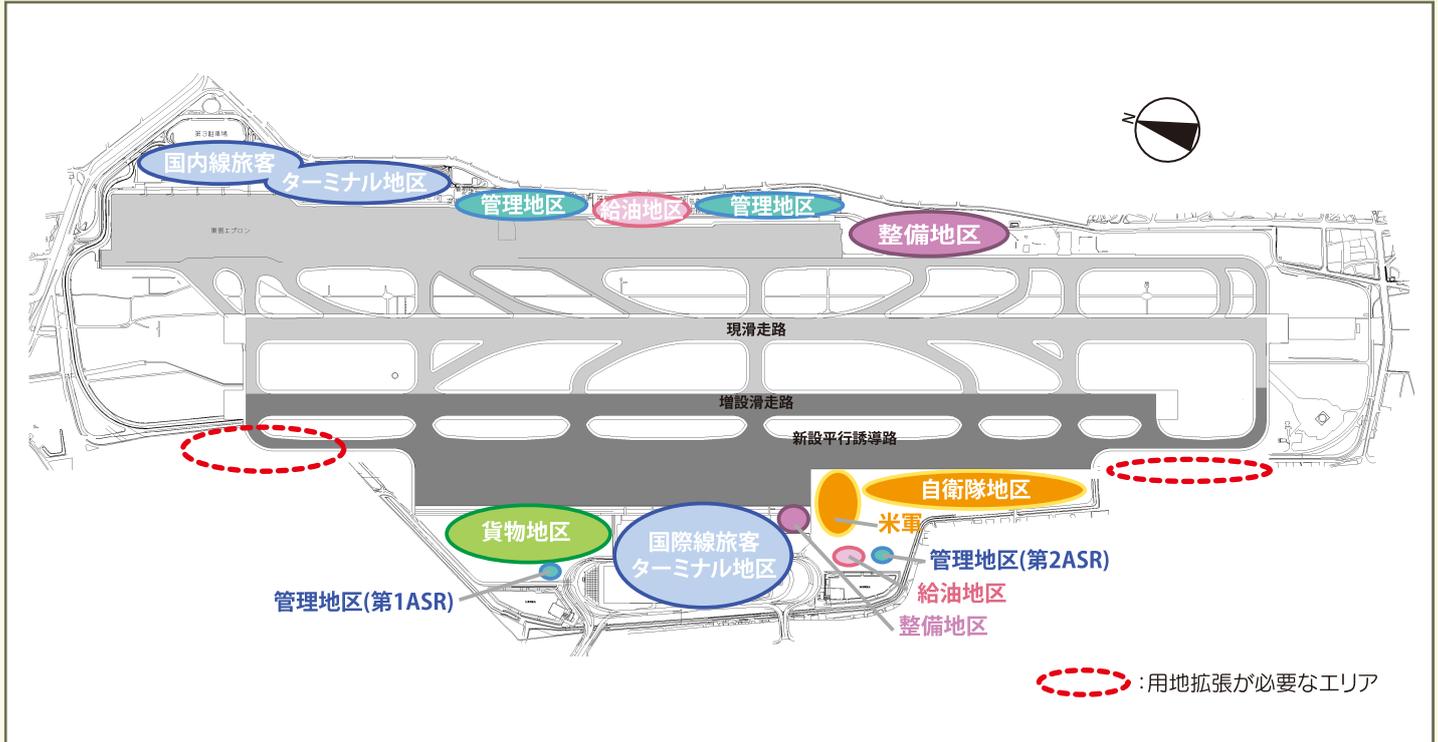
- 純現在価値: 純便益の大きさを示す指標。
- 費用便益比: 費用に対する便益の相対的な大きさを比で示す指標。
- 経済的内部収益率: 費用を便益で返済すると考えた場合に、収支が見合う限度の利率を示す指標。

※純現在価値>0、費用便益比>1、経済的内部収益率>4%のとき、社会経済的にみて効率的な事業と評価することが可能。

3. 滑走路増設案の概要

構想・施設計画段階で検討した内容を取りまとめ、整理しました。

滑走路増設案の概要



: 用地拡張が必要なエリア

増設滑走路諸元	増設滑走路位置	現滑走路の西側、滑走路中心間隔210m 北側滑走路端位置は現滑走路と揃える
	増設滑走路種別	非精密進入用滑走路
	増設滑走路形状	長さ:2,500m 幅:60m
空港能力	滑走路処理容量	18.3万回/年
	現滑走路処理容量14.5万回/年との比較	1.26倍
高さ制限	進入表面	住宅・事業所に抵触し移設が必要(8件)【注1】
	転移表面	
周辺への影響	空港拡張面積	約12ha【注1】
	空港拡張面積に含まれる可能性のある物件数	約30件【注1】
	騒音対策区域	変更なし
	周辺社会基盤への影響	都市高速道路や主要道路には影響しない
工事着手後の工事期間		約7年【注1】【注2】
概算事業費	用地費(拡張用地買収費・物件移転補償費)	約 700億円【注1】
	土木工事(用地造成・滑走路・誘導路等)	約 700億円【注1】
	照明・無線工事(滑走路灯火・誘導路灯火等)	約 100億円【注1】
	ターミナル施設等整備費(貨物ターミナル等)	約 300億円【注1】
	計	約1,800億円【注1】
社会経済的な効率性		費用便益比2.3【注1】

【注1】今後、さらに詳細に検討していくため、変更となる可能性がある。

【注2】工事着手まで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。

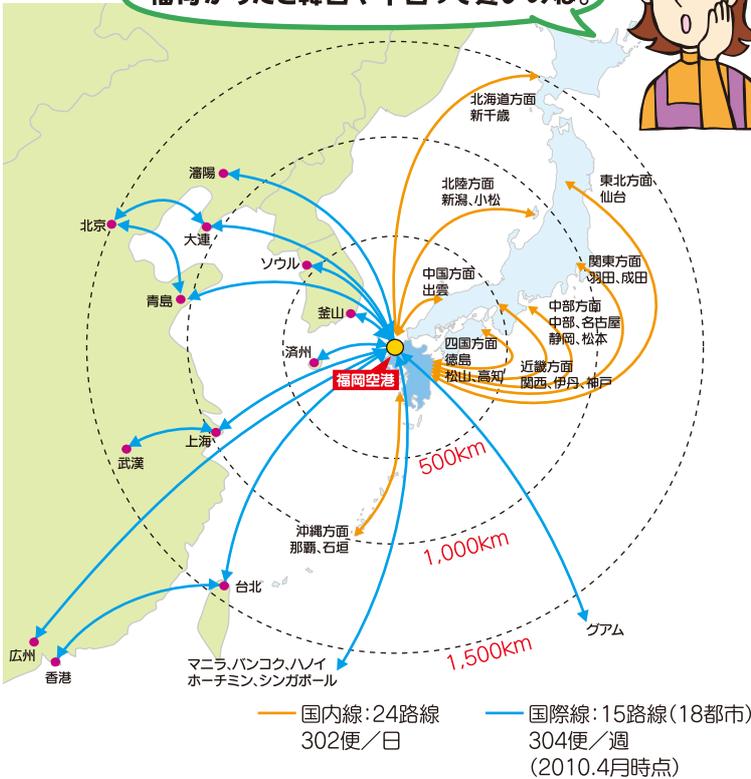


滑走路を増設するためには
やるべきことが
たくさんあるんだね。

福岡空港の現状と課題

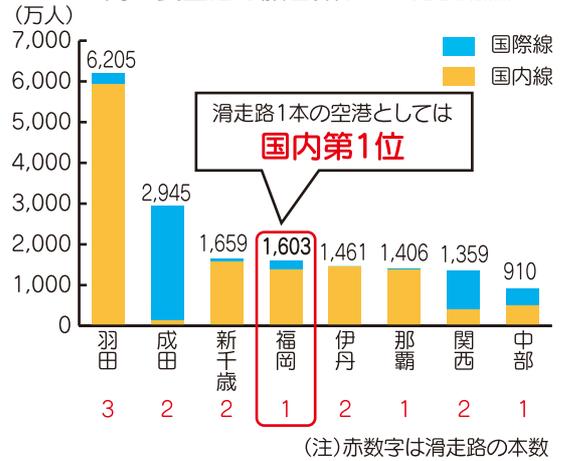
福岡空港の利用状況

福岡からだと韓国や中国って近いのね。

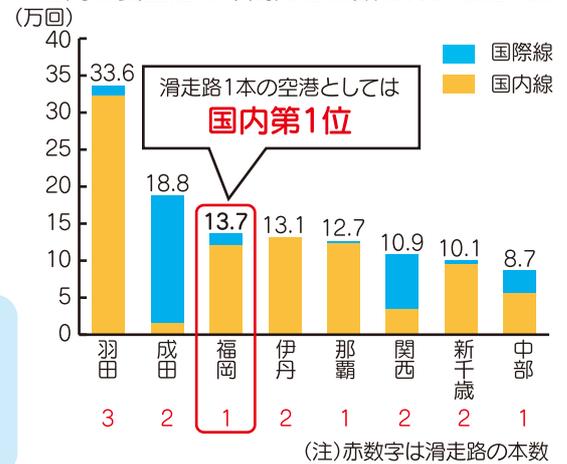


福岡空港は、主要地域拠点空港として、国内24路線、国際線15路線(2010年4月時点)を有し、北部九州地域を中心に離島を含め、国内外の各都市との人・物の流動を支えており、九州及びアジアの玄関口として社会経済活動の中心としての大きな役割を果たしています。

国内主要空港の旅客数(2009年度速報値)

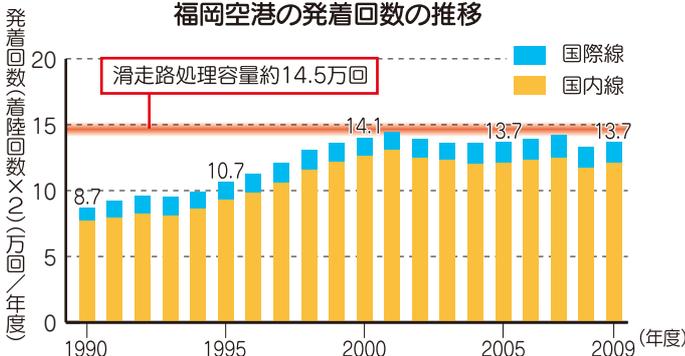


国内主要空港の年間発着回数(2009年度速報値)

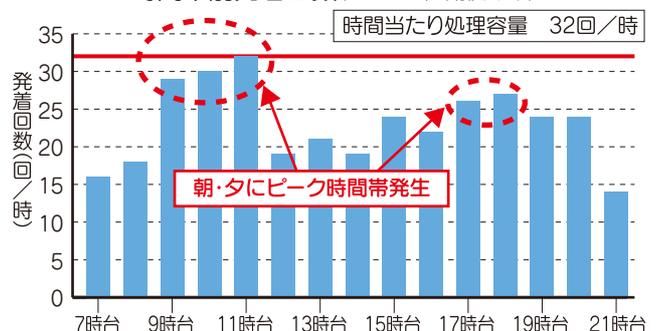


福岡空港の現状と課題

福岡空港の発着回数の推移



時間帯別発着回数(2010.4 定期便のみ)



国内線ターミナル

国際線ターミナル



福岡空港北側より撮影(2009年6月23日 9時40分頃)

年間滑走路処理容量14.5万回に対し、現在、空港容量は限界に近い状態での運用が続いており、ピーク時には増便が困難な状況です。

総合的な調査の結果

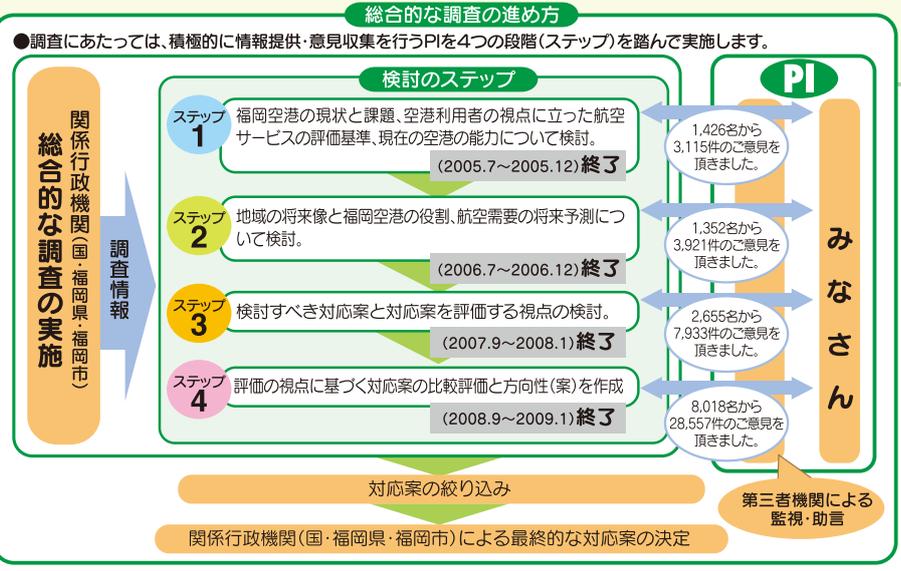
総合的な調査の概要

2003年度から国(九州地方整備局、大阪航空局)と地域(福岡県、福岡市)が連携・協力し総合的な調査を行うこととなりました。

本調査を進めるにあたっては、空港整備を含む公共事業全般に求められている透明性の確保や、説明責任の一層の遂行の観点から、みなさまからのご意見を

ただきながら進める、PIの手法を取り入れることとしました。

4段階に分けて行われたんだね。



ステップ1 課題と実現すべき政策的目標(2005年度)

ステップ1では、「福岡空港の現状と課題」と「空港能力の見極め」について検討しました。

検討結果

福岡空港は九州、福岡の経済発展を支えており、今後も航空サービスの維持向上が必要であること、また、年間滑走路処理容量が14.5万回と見込まれ、既に旅客の利用や航空機の運航に制約が生じ始めていること、今の敷地内での有効活用方策を図っても、14.9万回にとどまると見込まれることがわかりました。

ステップ2 対応策検討の前提条件(2006年度)

ステップ2では、「地域の将来像と福岡空港の役割」と「将来の航空需要の予測」について検討しました。

検討結果

福岡空港は、海外、全国と福岡の相互交流、航空需要、速く・安く・快適な移動及び福岡・九州の自立的発展を支える役割が求められること、また、日本やアジア諸国の経済成長による交流の増加等から福岡空港の航空需要は伸びが見込まれ、2010年代初期には需要に十分応えられなくなるものと予想されることがわかりました。

ステップ3 評価の視点と検討すべき対応案(2007年度)

ステップ3では、「将来需要への対応方策」と「将来対応方策の評価の視点」について検討しました。

検討結果

●将来需要への対応方策

「近隣空港との連携」…混雑状況の緩和効果がわずかであるため、抜本的な対応方策になり得ない

「現空港における滑走路増設」

- 現滑走路東側へ増設した場合の標準的な配置〔東側配置(滑走路間隔300m)〕
- 現滑走路西側へ増設した場合の標準的な配置〔西側配置(滑走路間隔300m)〕
- 周辺地域への影響が軽減される配置〔西側配置(滑走路間隔210m)〕 の3つの滑走路配置案

「新空港」…6つの候補地ゾーンのうち、実現性の高い「三苫・新宮ゾーン」、「志賀島・奈多ゾーン」の2つの候補地ゾーンを選出し、特徴を整理しました。

●将来対応方策の評価の視点

- ①需給逼迫緩和の視点 ②利用者利便性の視点 ③環境・安全の視点 ④まちづくりや地域振興の視点
- ⑤事業効率性の視点 の5つの視点を設定しました。

ステップ4 対応案の比較評価と方向性(案)(2008年度)

ステップ4では、「将来対応方策の比較評価」と「方向性(案)」について検討しました。

検討結果

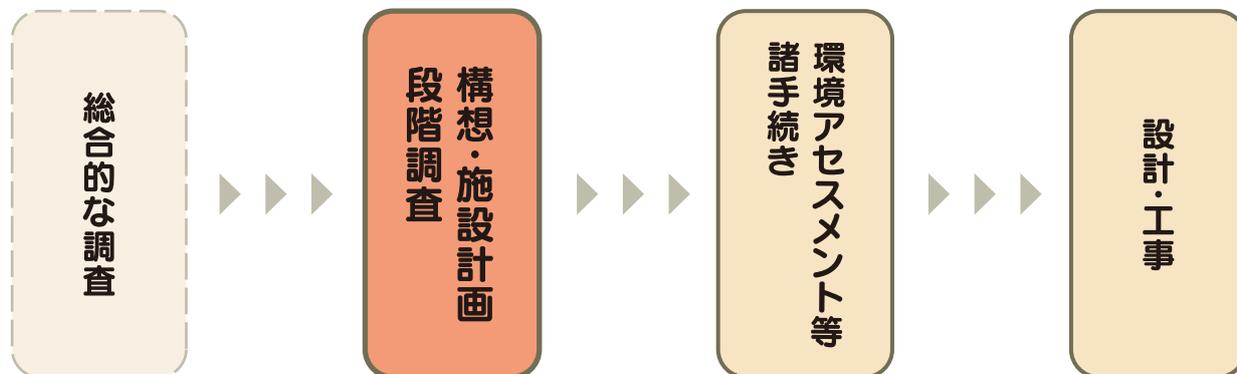
現空港における滑走路増設については、周辺への影響および事業費・工期の面で最も優位な「西側配置(滑走路間隔210m)改良案」が代表案となり、新空港については、現段階でのアクセスや事業費の面で比較的優位であると考えられる「三苫・新宮ゾーンN61°E案」が代表案となりました。

また、方向性(案)として、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を重視した場合は滑走路増設が優位な方策であることがわかりました。一方、将来的にさらに需要が増えた場合にも対応できること、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を重視した場合は新空港が優位な方策であることがわかりました。

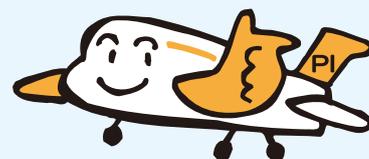
今後の流れ

PI実施後は、寄せられたご意見等を踏まえ、内容の精査・検討を行い、検討協議会が構想・施設計画段階を終了します。

参考(一般的な事業の流れ)



このレポートの内容についてご意見をお聞かせ下さい。
ご意見については、添付の「ご意見記入用紙」
またはホームページをご利用下さい。



福岡空港構想・施設計画検討協議会

<http://www.pa.qsr.mlit.go.jp/fap/>

福岡空港プロジェクト

検索

ホームページでは、本レポート以外に、詳細な内容を取りまとめた「福岡空港構想・施設計画段階PIレポート(詳細版)」を掲載しております。

また、総合的な調査のレポートについてもホームページへ掲載しております。

国土交通省九州地方整備局(福岡空港PT)

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-9-13東福ビル3F
TEL.092-432-0853 FAX.092-451-7396
<http://www.pa.qsr.mlit.go.jp>

福岡県(空港対策局空港計画課)

〒812-8577 福岡市博多区東公園7-7
TEL.092-643-3216 FAX.092-643-3217
<http://www.pref.fukuoka.lg.jp>

国土交通省大阪航空局(空港企画調整課)

〒850-8559 大阪府中央区大手前4-1-76
TEL.06-6949-6469 FAX.06-6949-6218
<http://www.ocab.mlit.go.jp>

福岡市(経済振興局空港整備推進担当)

〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1
TEL.092-711-4102 FAX.092-733-5558
<http://www.city.fukuoka.lg.jp>