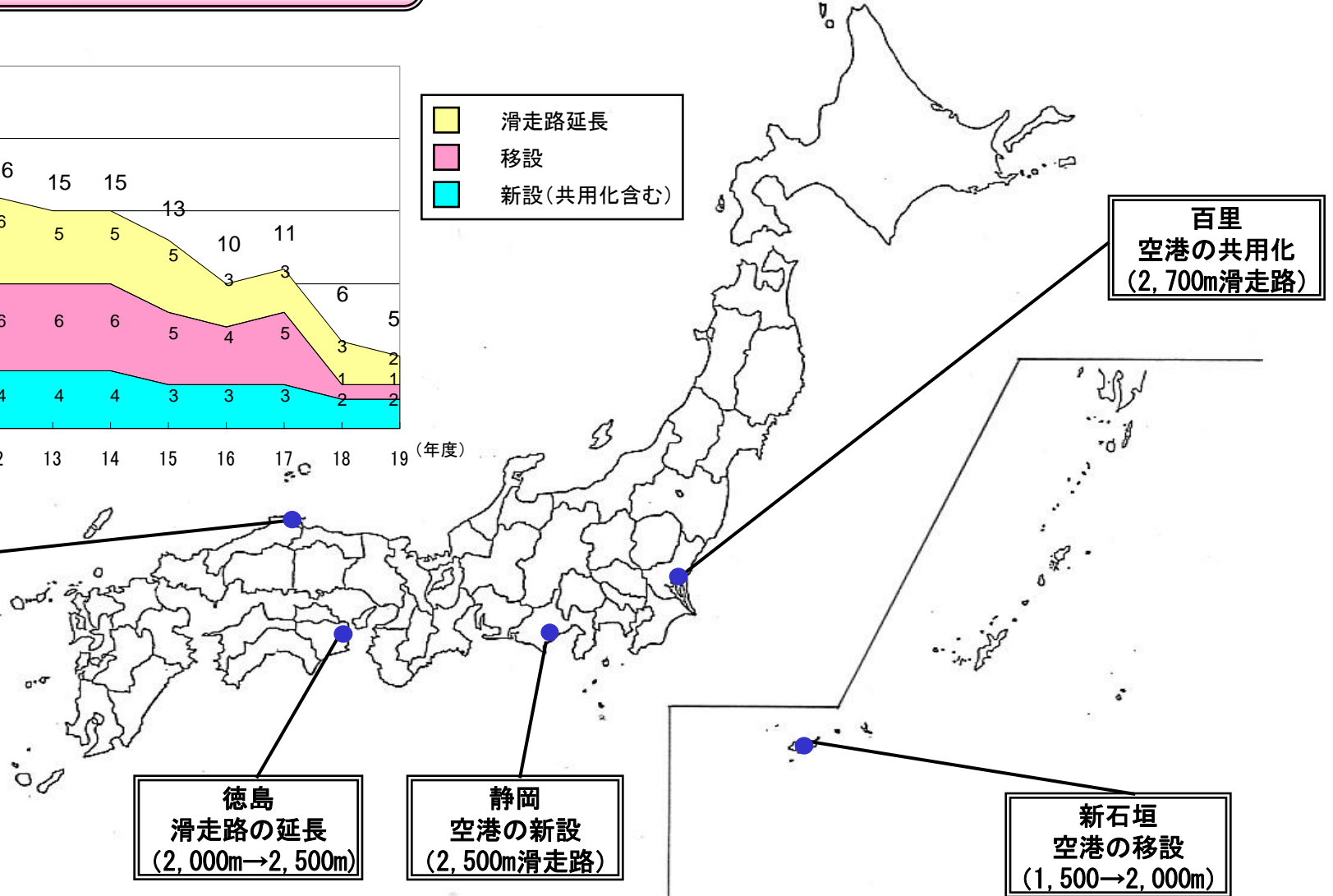
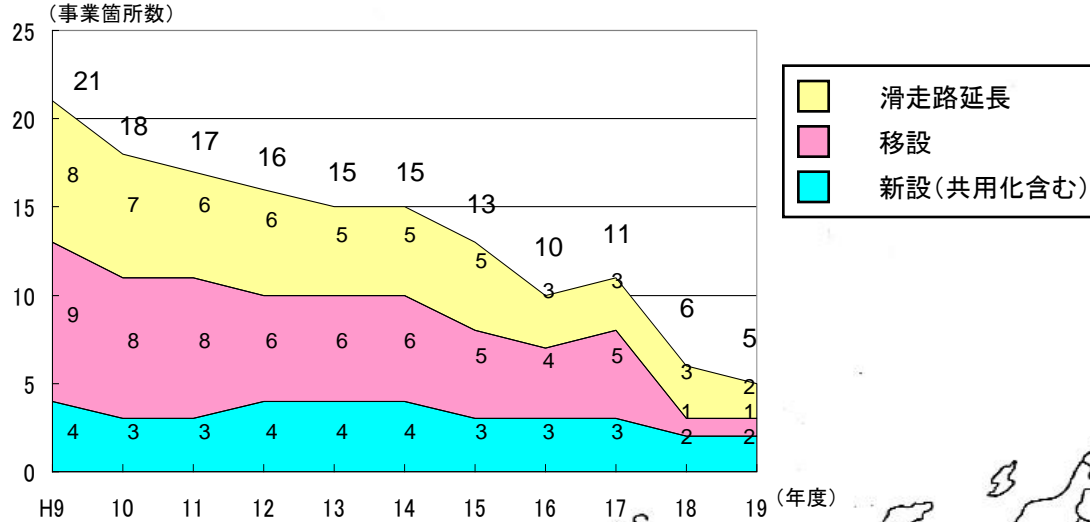


一般空港等の整備

○空港ネットワークの概成に伴い、一般空港の事業箇所数は大幅に減少しており、地方空港の新設は離島を除き抑制するとともに、継続事業を着実に推進しているところ。

一般空港の新設等事業箇所数の推移

平成19年度予算における実施箇所

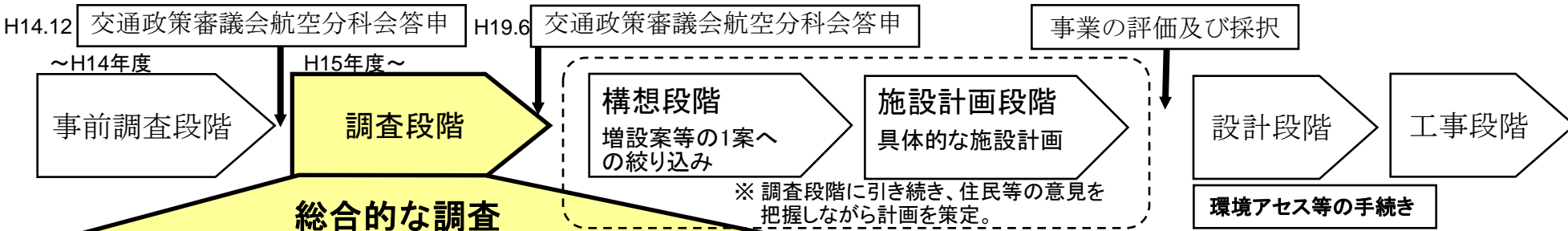


(備考) 神戸空港については平成18・19年度は用地取得に要する事業費のみが計上されているが、事業箇所数には含めていない。

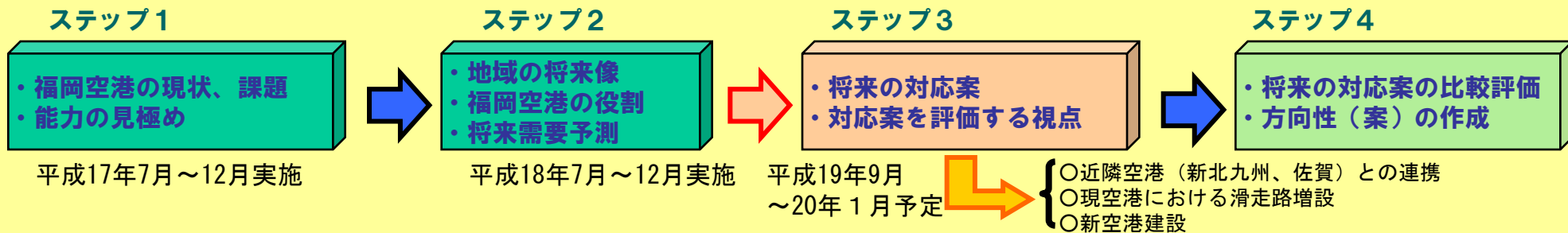
福岡、那覇空港の抜本的な空港能力向上方策等に向けた取り組み ～総合的な調査～

○平成15年度から、前回の交通政策審議会航空分科会答申(平成14年12月)に基づき、将来的に需給の逼迫が予想される両空港において、国と地方が連携し、総合的な調査を実施。

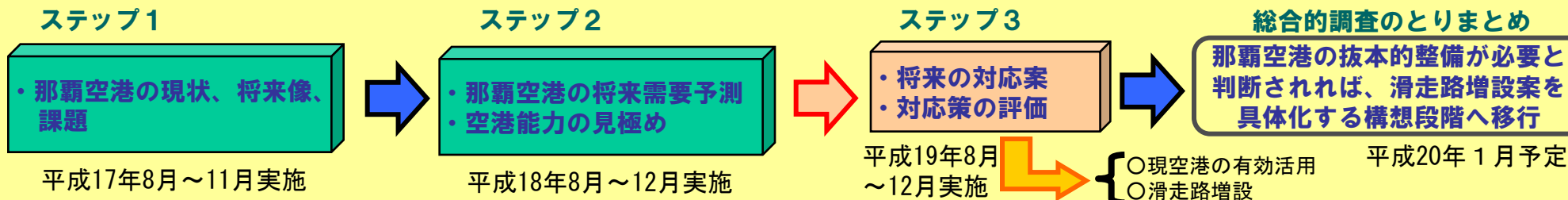
○総合的な調査では、パブリック・インボルブメント(PI)の手法を導入し、住民等に情報を広く提供しながら、調査の各ステップで意見を把握し、住民等の参画を促す。



福岡空港の検討のステップ



那覇空港の検討のステップ



福岡空港の総合的調査の概要 ～将来需要への対応方策の検討～

〔近隣空港との連携〕

・複数の空港を利用している国内外の事例を参考に、北部九州地域における空港の位置関係と利用特性を踏まえ、「福岡空港での利用制限型」と「近隣空港での需要誘発型」に分けて検討を実施。

・「利用制限型」:利用者や地域に大きな負担を課すこととなり、現在の航空自由化の流れからも実現困難であるため、対応方策とはなり得ない。

・「需要誘発型」:福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため、抜本的な対応方策とはなり得ない。

〔現空港における滑走路増設〕

・現滑走路の東側または西側に滑走路を増設した場合の標準的な配置例について検討するとともに、空港周辺地域への影響に配慮して滑走路の間隔を狭くした場合等の空港施設の配置などを検討。

| | 東側配置(滑走路間隔300m) | 西側配置(滑走路間隔300m) | 西側配置(滑走路間隔210m) |
|----|--|--|--|
| 配置 | | | |
| 特徴 | <ul style="list-style-type: none"> 滑走路処理容量は3つの配置の中では最も滑走路処理容量が優れている。 概算事業費:概ね7,500億円 工事期間:14年程度 | <ul style="list-style-type: none"> 滑走路処理容量は東側配置より小さい 概算事業費:概ね5,000億円 工事期間:10年程度 | <ul style="list-style-type: none"> 滑走路処理容量は3つの配置の中では最も小さい 概算事業費:概ね2,500億円 工事期間:8年程度 |

※工事期間:別途、環境アセスメント、用地買収、埋蔵文化財調査などの調査期間の考慮が必要

〔新空港〕

・地形条件や運航空域、騒音の影響などから、滑走路が配置できる可能性を検討し、6つの候補地ゾーンを選出。

・現時点においては下記2ゾーンの実現可能性が高いと考えられる。

| | 三苫・新宮ゾーン | 志賀島・奈多ゾーン |
|--------|---|---|
| 候補地ゾーン | | |
| 特徴 | <ul style="list-style-type: none"> 利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい。 概算事業費:概ね10,000億円 工事期間:13年程度 | <ul style="list-style-type: none"> 利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい。 概算事業費:概ね11,000億円 工事期間:13年程度 |

※概算事業費:空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置した場合の金額であり、今後ステップ4に向けて更に検討を深めていくことにより変更する場合があります。

※工事期間:漁業補償、環境アセスメント等の期間は含まない

ステップ4では

現空港の滑走路増設や新空港についてさらに検討するとともに、評価項目を設定し、将来対応方策の長所、短所などを整理した上で比較評価し、今後の方向性を示す予定。

那覇空港の総合的調査の概要 ～那覇空港の将来対応方策の作成及び比較～

- 那覇空港の将来対応方策として、現施設を一部改良し平行誘導路を二重化する「有効活用方策」と、滑走路増設により抜本的に処理容量を向上させる「抜本的な空港能力向上方策」を検討。
- 将来対応方策案について、対応策を講じない「施策なし」もあわせて整備効果・事業規模・環境影響の視点に基づき比較。
- 今後、総合的な調査段階(ステップ1～3)のとりまとめを実施し、将来需要に適切に対応するため、抜本的な空港能力向上方策としての滑走路増設が必要と判断されれば、計画案を具体化する構想段階P Iへ移行。

◆ 将来対応方策案の比較(主要項目抜粋)

| 施策なし | | 将来対応方策案 | | | | |
|------|------------------|-------------------------------|------------------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| | | 有効活用方策案 | 抜本的な空港能力向上方策案 | | | |
| | | | | | | |
| 整備効果 | 日発着回数 (夏期ピーク) | 370～380回 全需要予測ケース に対応不可 | 380～390回 需要予測(最低位ケース) にのみ対応可 | 600～620回 全需要予測ケース に対応可 | 600～620回 全需要予測 ケースに対応可 | 470～480回 需要予測(高位ケース) に対応不可 |
| | 地上走行距離 | 1,100m | 1,100m | 3,100m | 2,100m | 2,400m |
| 事業規模 | 概算事業費 | — | 50億円 | 2,400億円 | 2,500億円 | 1,300億円 |
| | 概算工期 | — | 3年 | 10年 | 10年 | 7年 |
| | 埋立規模 | — | 0ha | 220ha | 200ha | 90ha |
| 環境影響 | 海域消失面積 | — | 現況通り | サコ'礁60ha,藻場20ha,干潟130ha | サコ'礁60ha,藻場20ha,干潟130ha | サコ'礁60ha,藻場20ha,干潟130ha |
| | 瀬長島への影響 | — | 現況通り | 影響なし | 影響なし | 島頂部切取、一部利用制限 |
| | 大嶺崎への影響 | — | 現況通り | 干潟一部・周辺地域利用不可、挿所1箇所改変 | | 干潟一部・周辺地域利用不可、挿所5箇所改変 |