

他空港の事例

福岡空港

(1) 総合的な調査の中で、PIを実施(ステップ3)

現空港の滑走路増設3案、新空港2案を提示

◇現空港の滑走路増設案

5案を検討の上、以下3案に候補を絞り込み意見聴取

増設案	周辺への影響、特徴	概算事業費
①東側配置(滑走路間隔300m)	<ul style="list-style-type: none"> 大規模な南東側丘陵地の除去 大規模な空港用地拡張 国内線旅客ターミナルの移転 滑走路処理容量が5案の中で最大 	7,500億円
②西側配置(滑走路間隔300m)	<ul style="list-style-type: none"> 福岡都市高速道路の付け替え 大規模な空港用地拡張 	5,000億円
③西側配置(滑走路間隔210m)	<ul style="list-style-type: none"> 福岡都市高速道路、国道3号の付け替えを回避 空港用地拡張規模は①②より縮小 滑走路処理容量が5案の中で最小 	2,500億円

◇新空港案

6候補地ゾーンを検討の上、2ゾーンに絞り込み意見聴取

新空港案	配慮すべき自然環境	概算事業費
④新空港(三苫・新宮ゾーン)	自然海岸、藻場、漁場、貴重生物、自然景観	10,000億円
⑤新空港(志賀島・奈多ゾーン)	自然海岸、藻場、漁場、貴重生物、自然景観	11,000億円

(2) 総合的な調査の中でPIを実施(ステップ4)

以下2案を比較評価し、現空港における滑走路増設案により、構想・施設計画段階へ移行

③現空港西側配置(滑走路間隔210m)

④新空港(三苫・新宮ゾーン)

那覇空港

(1) 総合的な調査の中でPIを実施(2003~2007年度)

・12の滑走路増設パターンを作成し、以下の3案を設定・提示

①滑走路間隔1,310m

②滑走路間隔930m

③滑走路間隔210m案

・3案からの絞り込みなしに、構想段階へ移行

(2) 構想段階(2008年度)

・③滑走路間隔210m案は、瀬長島の改変の反対から、対象外に

・以下2案を比較評価し、①滑走路間隔1,310m案により、施設計画段階へ移行

増設案	周辺への影響、特徴	概算事業費
①滑走路間隔1,310m	<ul style="list-style-type: none"> サンゴ礁生態系への直接影響は大きいですが、方策により影響低減の可能性 閉鎖性海域内の底質環境の変化は小さく抑えることが可能 間隔が大きいことから地上走行距離が長い 	1,900億円
②滑走路間隔850m	<ul style="list-style-type: none"> サンゴ礁生態系への直接影響は小さいが、砂質干潟生態系への直接影響が生じる 閉鎖性海域内の底質環境の変化は大嶺崎南側の砂質干潟生態系への影響が懸念される 地上走行距離が短い 	2,000億円