

志賀島・奈多沖に新空港を

C&C21 研究会が独自案提言

福岡市の民間シンクタンク「C&C21 研究会」（会長、長谷川裕一・はせがわひろかず）は、1日新福岡空港の配置計画案において、独自に検討を行った新配置案を発表した。

会見の中で、長谷川裕一会長(株)はせがわ代表取締役会長)は、「C&C21 研究会は 20 年以上に渡り、空港問題に関して勉強してきた。今、新空港建設を真剣に考えなければ、九州を牽引し、経済成長していくべき拠点都市の玄関口が陳腐化し、手遅れになってしまう。」と述べた。

石村善悟副会長(株)石村萬盛堂代表取締役社長)は、「昨今の議論(特に増設案)は処理能力の解消だけが中心となっているようで、空港問題の本質を解決するように地元が提言しなければならない。これまで、行政側も危険性の問題や環境対策費については、タブーとして触れてこなかった。ようやくPIの中で資料が開示されてきて、市民がオープンに言えるようになってきた。現在の福岡空港が危険性に対する不安や赤字の問題を抱えたまま、30年、50年先まで使い続けるべきではない。」と述べた。

新空港配置(C&C21 検討案)について下川弘事務局長は、「今回発表した配置案は、PIで検討されている新空港案を否定するものではない。」と前置きし、「空港の配置は、環境や建設費など沢山ある制約条件の中で、優先順位をどこに置くかで、論点が変わり、これまで議論が空転してきた。」「今回の配置案は、沢山ある条件の中で、航空制限条件はもちろんのこと、自然環境や生活環境の問題を一つ一つクリアにしていっていった中で、ピンポイントの配置が見えてきた。ほとんどの条件を満足できる案だ。」と述べた。

最後に「現空港が移転するならば、抱えている問題の本質が解決でき、跡地の利用方法や新交通ネットワークなど、都市のグランドデザインが考えられ、夢のある都市ビジョンが見えてくる。そうすることで、近くて、便利で、安全で、環境にやさしい、空の玄関口のあり方も必然的に見えてくるはずで、子供たちの未来の為に、今、我々地元の熱意が必要だ。」と付け加えた。



新案の特徴は、

- ① 空港島の中心は、志賀島の東約4キロ 海の中道の砂浜から約4キロの沖合い
- ② 滑走路の向きは北北西で、現空港とほぼ同じ向きに配置されている。
- ③ 玄海国定公園の第1種指定区域から普通指定区域すべてに抵触しないだけでなく、構造物を建設すると沿岸漂砂による海浜変形が起こるとされる点を考慮し、白砂青松の砂浜を守るよう海岸から空港島までの距離は約2キロとしている。
- ④ 風向きは良好で年間ウィンドカバレッジ99.30%(冬季99.05%)を確保している。(海の中道観測点による)
- ⑤ 航空機の運航に障害となる周辺の山、建物、構造物はほとんどクリアされている。
- ⑥ 飛行機の運航条件で制約されている制限表面においては、水平表面、進入表面、延長進入表面とも両側確保を前提としており、より厳しく安全で、望ましい運航ができる場所である。
- ⑦ 滑走路方式はセミ・オープンパラレル(滑走路間を1,100m離す)(通常のオープンパラレルは滑走路間隔1,500m以上)とし、滑走路両端からの精密機器(ILS)による進入が確保できる。
- ⑧ 処理能力は年間約30万回(現在の約2倍)程度としている。
- ⑨ 航空機の機種や具体的な運航にもよるとされるが、現段階で騒音域は夜間人口の多い西戸崎地区や奈多・三苦地区、アイランドシティ照葉地区も考慮され、夜間人口の集中する地域にはほとんどかからない。
- ⑩ 道路アクセスは都市高速を香椎浜ICから分岐、アイランドシティを經由して、雁の巣から地下トンネルで新空港へつなげる。天神から約15km、約10分～15分程度である。
- ⑪ 軌道系アクセスは既存の JR 香椎線を活用したり、貝塚からの新空港線を設け、アイランドシティを經由して、雁の巣から新空港へつなげる。博多駅から約10分～20分程度としている。
- ⑫ アイランドシティを經由する新空港線ルートは、住宅施設、港湾施設の利便性が向上するばかりでなく、今後予定されているアイランドシティ内の大規模開発に大きく寄与することが考えられる。但し、この道路・軌道のアクセスについては都市高速道路公社や軌道系各社の考えによるところが多いため、あくまでアイデアという。
- ⑬ 建設費については、空港島建設費を約5,400億円と試算しており、上部施設工事費は基本構想の資料を用いて、約3,100億円としている。
- ⑭ 交通アクセス工事費は、今後の計画ルート及び工法によって大きく異なること、また軌道系企業各社の考え方によっても金額が変わってくることから今回試算対象から外している。