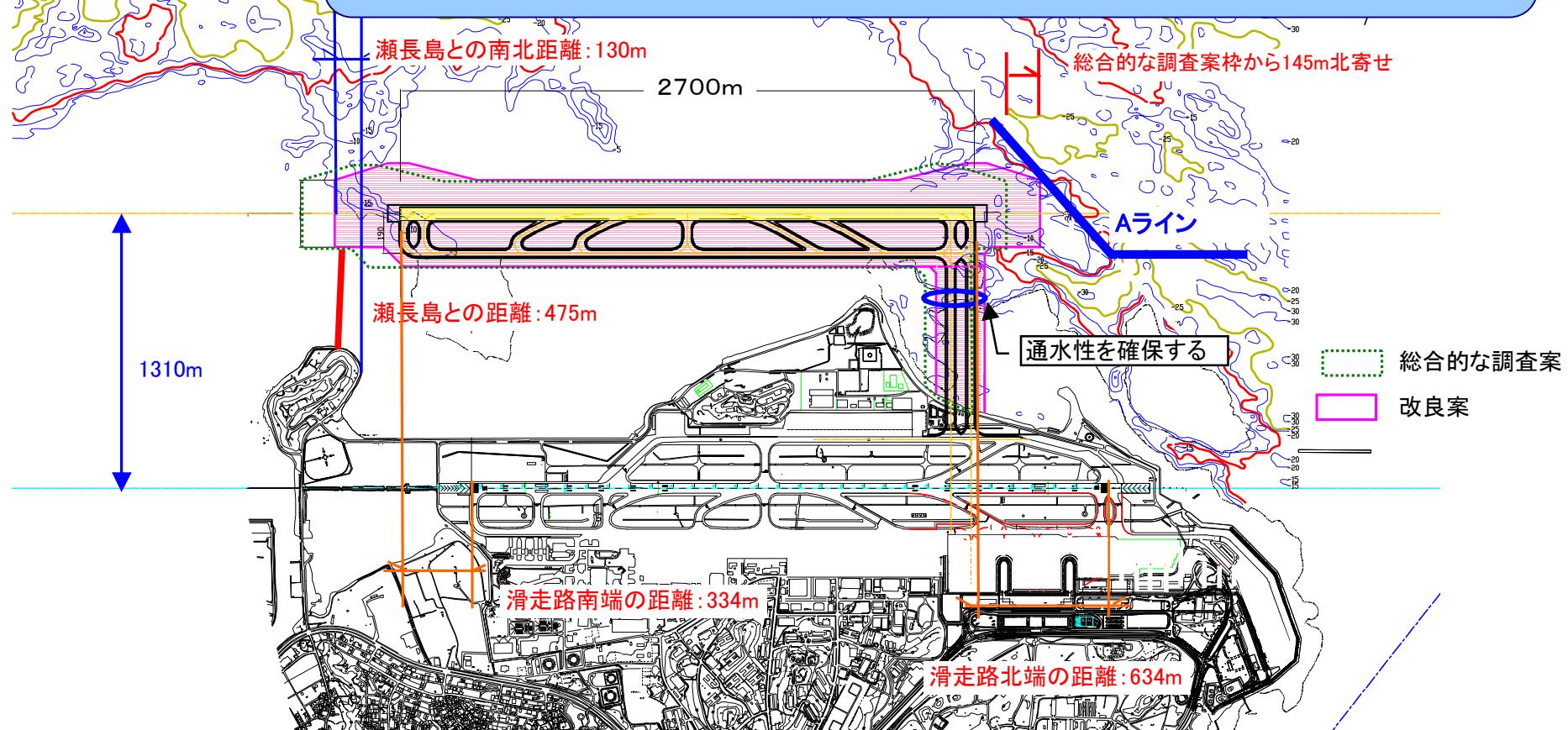


滑走路増設案図面 「4. 滑走路増設案修正の方向性の検討」を踏まえた案

資料4 参考資料2

滑走路間隔1310m

○総合的な調査段階で提示した滑走路増設案について、前提条件変更に伴う修正を行う。
○円滑な交通流確保の観点から、連絡誘導路については、既設ターミナルとの接続を考慮し、北側に寄せるものとする。また、滑走路本体については、連絡誘導路との接続箇所を高速脱出誘導路または滑走路の末端取付誘導路に合わせるよう検討を行ったところであるが、高速脱出誘導路に合わせた場合、潮流の変化域が大きく現れるAラインを超える配置となることから、連絡誘導路との接続箇所を滑走路の末端取付誘導路に合わせた配置とする。



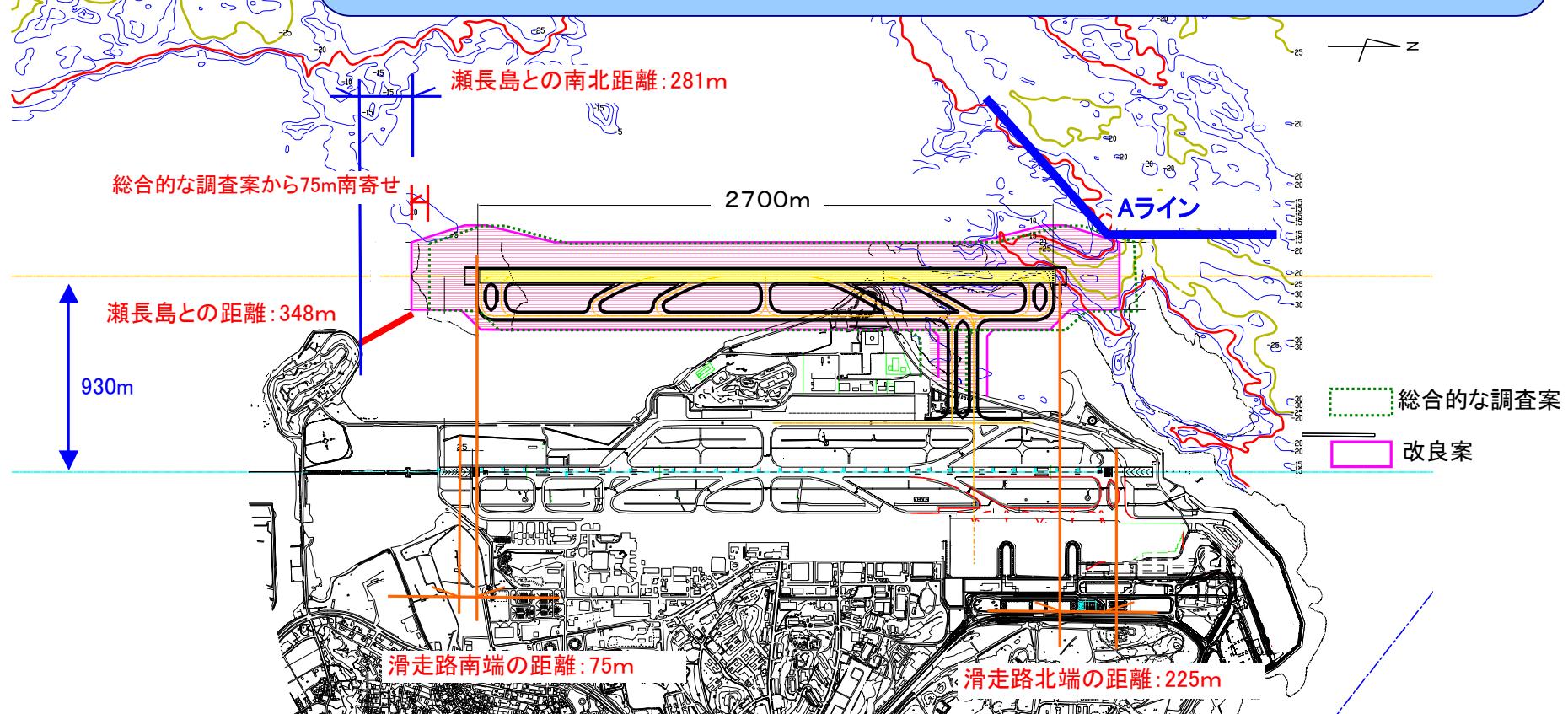
滑走路増設案図面

「4. 滑走路増設案修正の方向性の検討」を踏まえた案

資料4 参考資料2

滑走路間隔930m

○総合的な調査で提示した滑走路増設案について、前提条件変更に伴う修正を行う。
○円滑な交通流を確保するため、連絡誘導路については、既設ターミナルとの接続を考慮し、北側に寄せるものとする。また、滑走路本体については、連絡誘導路との接続箇所を高速脱出誘導路または滑走路の末端取付誘導路に合わせるよう検討を行ったが、滑走路の末端取付誘導路に合わせた場合は、瀬長島と増設滑走路との間が狭まることにより、増設滑走路内側の海域で滯水が生じ、環境影響が懸念される。そのため、滑走路本体については、現状程度の海水交換が可能となるよう、瀬長島との距離を確保するものとする。



滑走路増設案図面

「4. 滑走路増設案修正の方向性の検討」を踏まえた案

資料4 参考資料2

滑走路間隔210m

- 総合的な調査段階で提示した滑走路増設案について、前提条件変更に伴う修正を行う。
- また、砂質干潟生態系の消失面積が大きいことから、環境影響低減の観点より、施設移転用地の配置位置を大嶺崎北側に変更するものとする。

