

1. 現空港における滑走路増設について

2) 西側配置(滑走路間隔210m)案のスタガー解消の検討

①高さ調整の検討について

西側配置(滑走路間隔210m)案でスタガーを解消するためには、福岡都市高速道路への制限表面の抵触を回避する高さまで、増設滑走路南端を高くする必要があります。

増設滑走路の高さの検討に当たっては、既存施設との関係や建設事業費など考慮すべき事項が多数あります。

また、供用中の空港で滑走路の増設を行いますので、航空機の運航の安全確保が最優先されます。

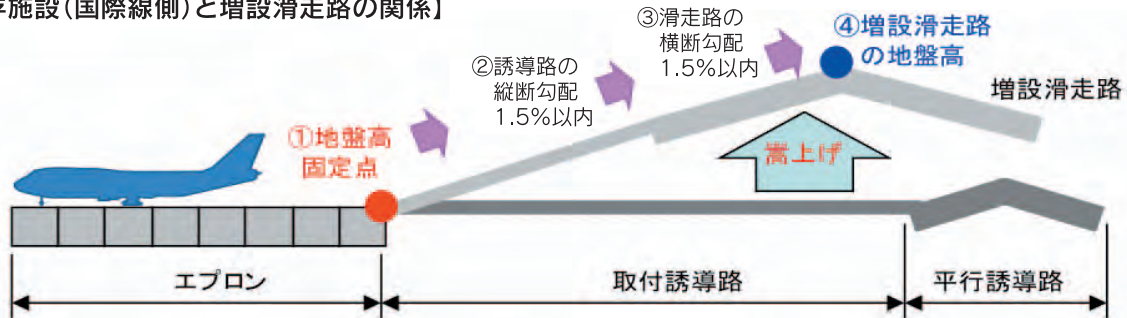
このため、航空法などの関係法規で制限表面の遵守や、空港内における工事実施にかかる規定などが定められており、これらの規定に抵触しないように検討する必要があります。

これらを踏まえ、増設滑走路南端高さの検討を行った結果、スタガーの解消が可能となり、西側配置(滑走路間隔210m)改良案としました。

●増設する滑走路の高さを調整するポイント

航空法及び空港機能に関すること	運航及び施工に関すること
<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設との関係 国内・国際エプロン、現滑走路高上げ厚、場周道路 ・現滑走路と増設滑走路の取付誘導路勾配等の設定 ・現滑走路の転移表面と増設滑走路への取付誘導路の関係 ・国際線エプロンに駐機する大型機の尾翼と増設滑走路の転移表面の関係 	<ul style="list-style-type: none"> ・供用中であるため航空機の安全な地上走行の確保 ・工法、事業費、工期など実際の施工に関すること ・航空保安施設に関すること

【例①:既存施設(国際線側)と増設滑走路の関係】



【例②:大型機の尾翼と増設滑走路転移表面の関係】



1. 現空港における滑走路増設について

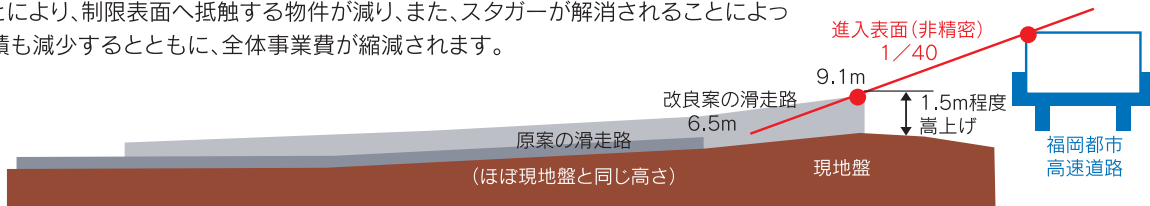
2) 西側配置(滑走路間隔210m)案のスタガー解消の検討

②改良案の特徴比較について

原案(スタガー有り)	改良案(スタガー解消)
滑走路処理容量や事業費は劣るものの、現状の運用への影響を極力少なくするとともに、効率的な施工を考慮した案です。 ※増設滑走路南端高さ6.5m(地盤高概ね6.5m)	現状の運用への影響や、施工性に関しては劣るものの、滑走路処理容量が向上するとともに、拡張用地確保が少なく済むため、事業費は最も経済的な案です。 ※増設滑走路南端高さ9.1m(地盤高概ね7.6m)
○設定高が現地盤とほぼ同じであるため、航空機の迂回路等の対応が容易である。 ○一部既存施設の再利用が可能。 △スタガーのため拡張用地が広くなり、全体事業費は大。 △処理能力はスタガーなしと比べて小。	△現地盤と1.5m程度の段差ができるため、工事期間中、施工箇所周辺施設の閉鎖が必要。 ○スタガーを解消したことで拡張用地が少なくなり、全体事業費は小。 ○滑走路処理能力はスタガー有りと比べて大。

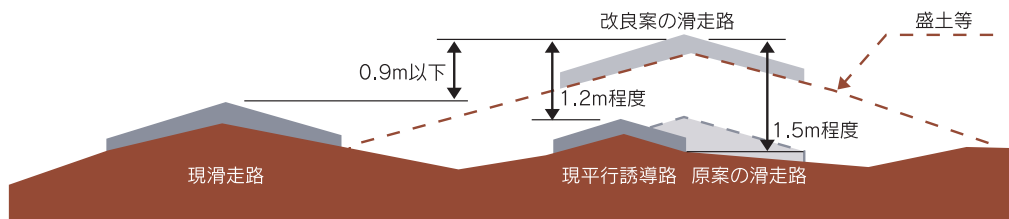
【縦断図方向のイメージ図】

増設する滑走路は中心部で約1~1.5m程度の高上げが必要です。
 そのことにより、制限表面へ抵触する物件が減り、また、スタガーが解消されることによって拡張面積も減少するとともに、全体事業費が縮減されます。



【横断図方向のイメージ図】(現滑走路中心部)

増設する滑走路は現平行誘導路上に設置しますが、段差が大きいため、現状の運用を確保するためには、擦り付け方法を工夫する必要があります。



滑走路の高さの調整については、現調査段階における情報をもとに検討した結果を示したものです。今後の検討によっては、変更となる可能性があります。

③工事期間

西側配置(滑走路間隔210m)改良案の概略工程表

種 別	工 事 期 間(年)							備 考
	1	2	3	4	5	6	7	
補償工事								付替道路、付替水路
基本施設工事	用地造成							排水工・共同溝、場周保安道路、芝工、場周柵
	滑走路新設							
	誘導路新設							
ターミナル施設	エプロン							
	旅客ターミナルビル							ビル新設、管理施設など
貨物地区	駐機場							
	自衛隊地区							用地造成、舗装、施設新設
無線工事								ローカライザーなど
照明工事								照明灯、航空灯火など
気象工事								観測施設
フライトチェック								