

1. 現空港における滑走路増設について

3) 配置案の特徴

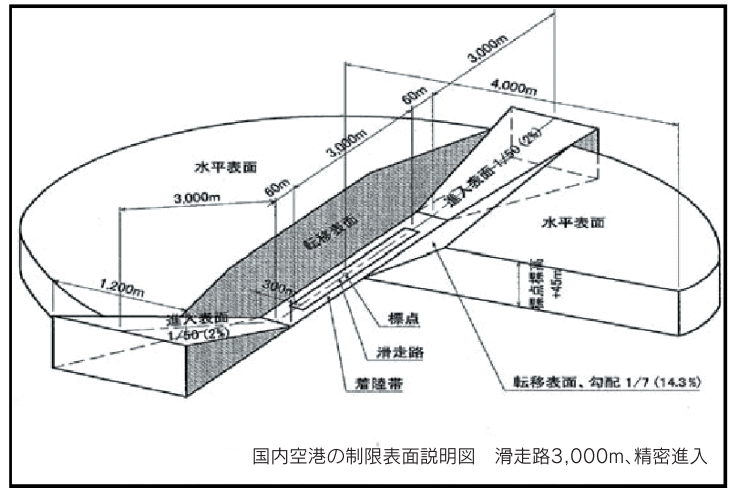
空港制限表面に対する抵触物件数

福岡空港の制限表面区域図



制限表面は、飛行場において予定される航空機の運航が安全に実施され、かつ飛行場周辺の障害物の増大等により飛行場が使用不可能になることを防止するため、飛行場の周辺において障害物のない空域を確保するために設定されています。

ここでは、滑走路増設3案について、増設滑走路の制限表面(進入表面、転移表面)が空港周辺の物件に及ぼす影響について整理しました。

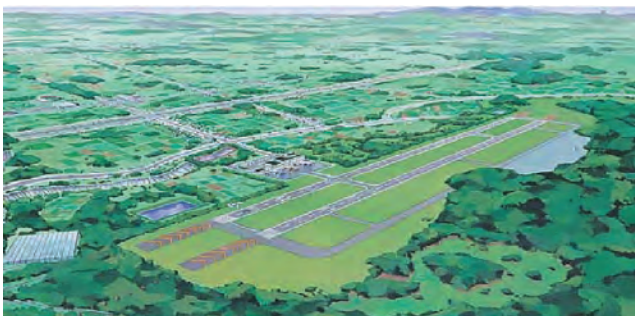


抜本方策の詳細な検討

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)改良案
約280件	約70件	約5件

コラム4 滑走路間隔に関する事例について

昨今の類似事例としては、福島空港で滑走路を延長するために現滑走路から滑走路間隔120mで新しい滑走路を整備した事例や、小松空港においては、現滑走路から滑走路間隔97.5mで仮設の滑走路を増設した事例があります。また、百里飛行場では、滑走路間隔210mの滑走路増設を現在実施中です。



百里飛行場完成イメージ図



小松空港の事例 (滑走路間隔97.5m)