

⑤2 福岡空港国内線ターミナル地域再編整備事業

授賞機関

国土交通省 九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所
国土交通省 大阪航空局 福岡空港事務所

キーワード 空港能力の向上、平行誘導路の二重化、関係機関の協働・連携

全建賞審査委員会の評価ポイント

ターミナルビルの移転・整備にあわせた、駐機場や誘導路の改良・拡張による再編整備事業。空港利用を損なわないよう、空港施設整備を進める行政と旅客ターミナルビルの整備並びに航空機を運航する民間会社とが綿密に協働・連携することにより、空港能力の向上と空港サービス・利便性向上を実現した点が評価された。

1. はじめに

福岡空港は令和元年の航空旅客数が約2,468万人を数え、旺盛な航空需要を背景に滑走路1本の空港としては国内で最も利用されているが、特に国内線ターミナル地域において発着航空機の輻輳・行き会いに伴う遅延・待機が慢性的に発生しており、空港能力の向上が急務であった。また、豪雨時に駐機場等が冠水し空港運用が一時停止する事態が発生したことから排水対策も課題であった。他方、国内線ターミナルビルは建設後30~40年以上経過しており、サービス面・安全面から老朽化し狭隘な施設の改善が急がれた。

2. 事業の概要

国内線ターミナル地域においては、空港用地の拡張は不可能なことから、現用地内の既存ストックを最大限活用する計画とした。空港能力向上に不可欠な平行誘導路の二重化に必要な用地を確保するため、駐車場・ターミナル前道路等の集約・付け替え及びターミナルビルのセットバックによりその用地を確保した。ターミナルビルのセットバックに併せて駐機場の整備と配置の見直しも行ったが、施工中においても国内路線の運航を制限しないこと（大型機対応の駐機場を4以上、中小型機対応を17以上常時確保する等）を大前提として、段階的な駐機場や車両通行帯の切り替えなど、整備手順を関係者と綿密に調整しながら整備を進めた。

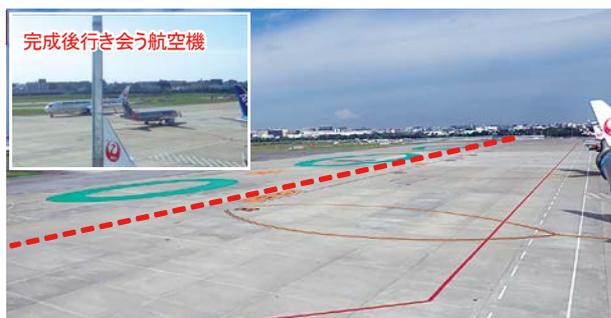
また、新たな排水施設計画においてはバイパス排水路の整備などにより駐機場の冠水リスクを低下させることとして、地表面での氾濫解析モデルにより確率降雨年を超える既往災害と同規模降雨においても駐機場の冠水規模を低下させ、運航への影響のないレベルとなった。



限られた用地内での段階整備状況

3. 事業の成果

本事業では、供用中の限られた空港用地内において、航空機の運航に影響が無いよう施設を運用しつつ、多岐にわたる施設を移転・整備することが求められたが、空港施設整備を進める国、旅客ターミナルビルの整備や航空機を運航する民間会社、河川やターミナルへ乗り入れる地下鉄を所管する福岡県、福岡市が綿密に協働・連携することにより、航空機運航を確保しつつ空港能力の向上と空港サービス・利便性向上を実現できた。



増設平行誘導路（太破線部）

4. おわりに

令和2年1月末、誘導路の二重化運用が全面的に開始され、3月末から1時間あたりの上限発着回数が35回から38回に拡大された。また、さらなる空港能力の拡大を図る滑走路増設事業も令和7年供用開始を目指して事業を進めている。福岡空港は福岡及び九州地域の活性化に大いに資するものであり、その期待に応えるべくこれからも確実な事業推進を図って参る所存である。

賛助会員 東亜道路工業(株)、世紀東急工業(株)、若築建設(株)、日本工営(株)