

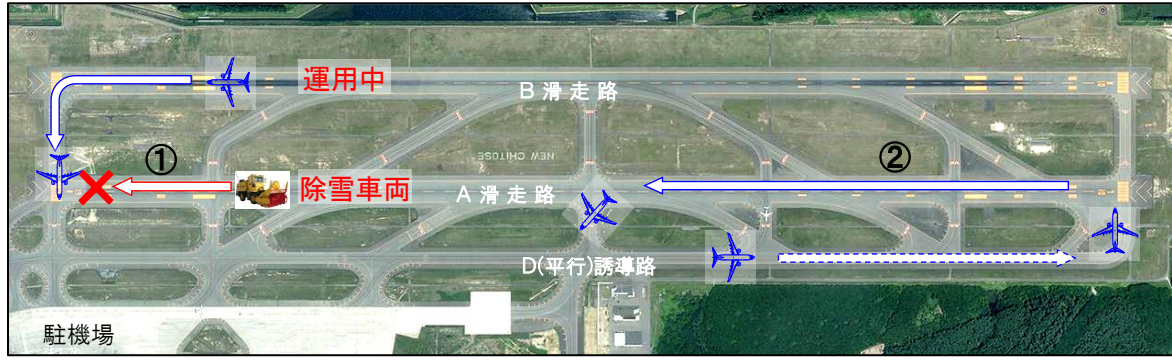
# 新千歳空港における誘導路複線化等の整備

- 新千歳空港では、冬期における航空機の欠航や遅延は、デアイシング(※)後の防氷効果有効時間が超過し、滑走路を走行して駐機場へ引き返す航空機や除雪車両の通行経路が確保されていないことが一因となっている。
- 航空機の安定運航を図り、道内の拠点空港として必要な受入機能強化のため、複数の通行経路を確保し除雪作業や航空機移動の効率化が期待できる末端取付誘導路と平行誘導路の複線化等の整備を実施する。

## 冬期の現況 (課題)

- ①滑走路の除雪は、2本の滑走路のうち1本を離着陸のために運用し、もう1本を閉鎖して行う。その際、離着陸する航空機が絶えず行き来するため、除雪車両は除雪終了後も滑走路上での待機を余儀なくされ、滑走路の閉鎖時間が長引いている。
- ②航空機が駐機場でデアイシング後、離陸するまでの間に防氷液効果有効時間が超過するなどした場合に、離陸を取りやめて駐機場へ引き返すことがある。引き返す経路は滑走路のみのため、走行中は滑走路を占有することになり、他の航空機の離着陸を妨げている。

※航空機に対する防除雪氷作業



## 整備の効果 (悪天候時の遅延・欠航の減少などの効果)

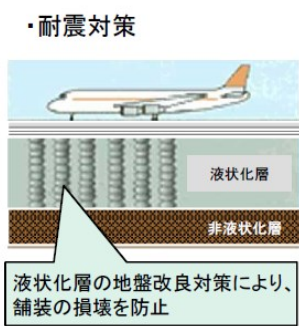
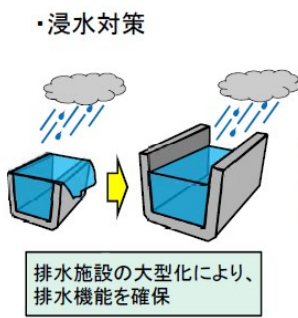
- ①末端取付誘導路複線化  
離着陸する航空機の通行の影響を受けことなく、除雪車両が滑走路から誘導路へ移動できるため、除雪作業の効率化が図られ、滑走路の閉鎖時間の短縮が可能となる。
- ②平行誘導路複線化  
離陸を取りやめてターミナル前の駐機場へ引き返す場合でも、滑走路を走行せずに引き返すことが可能となるため、他の航空機の離着陸を妨げることがなく、遅延や欠航を回避することができる。



# その他の空港整備事業

## 空港の防災・減災対策

近年の気象変化や長期的な気候変動を踏まえ、台風や豪雨に備えた浸水対策を実施するとともに、地震災害時において、緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持等を図るために必要となる基本施設等の耐震対策を実施。



## 空港の老朽化対策

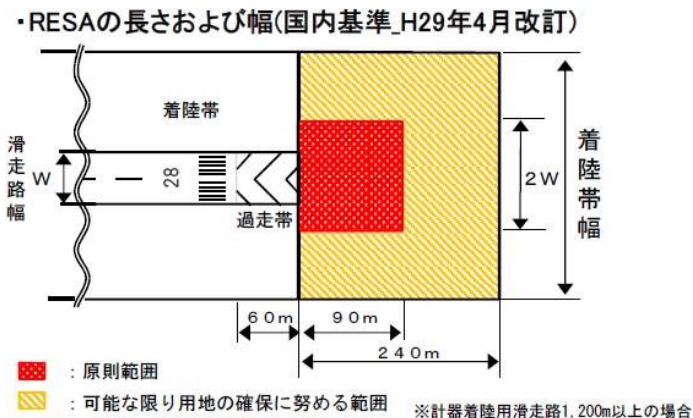
「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」等に基づき、定期的な点検等により劣化・損傷の程度や原因を把握し、老朽化の進んでいる施設について効果的かつ効果的な更新・改良を実施。



## 滑走路端安全区域の整備

航空機がオーバーランまたはアンダーシュートを起こした場合の航空機の損傷軽減対策として、国際民間航空機関（ICAO）勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に安全確保のために設けられることとされている滑走路端安全区域（RESA（※））の整備を着実に実施。

※RESA：Runway End Safety Area



【オーバーラン事故の例】  
事故概要  
・平成25年8月5日 新潟空港着陸時に発生  
・RESA内で停止したため、人的被害無し

## 空港分野における脱炭素化の推進

「2050カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、日本の玄関口である空港の脱炭素化を推進。空港整備事業において、航空灯火（滑走路灯火、誘導路灯火、進入灯火）の灯器を電球式からLED式へ変更。

また、空港管理者により「空港脱炭素化推進計画」を策定。

