



# 令和5年度 空港の整備目標



○ 鹿児島県は、南北600kmに連なる広大な県土に多くの離島を有しており、「人やモノの交流を支える陸海空の交通ネットワークの形成」を図るために、県内空港（離島7空港）の安定した利用は欠かせないことから、航空機の安全運航や利用者の利便性を確保するための整備を進めます。

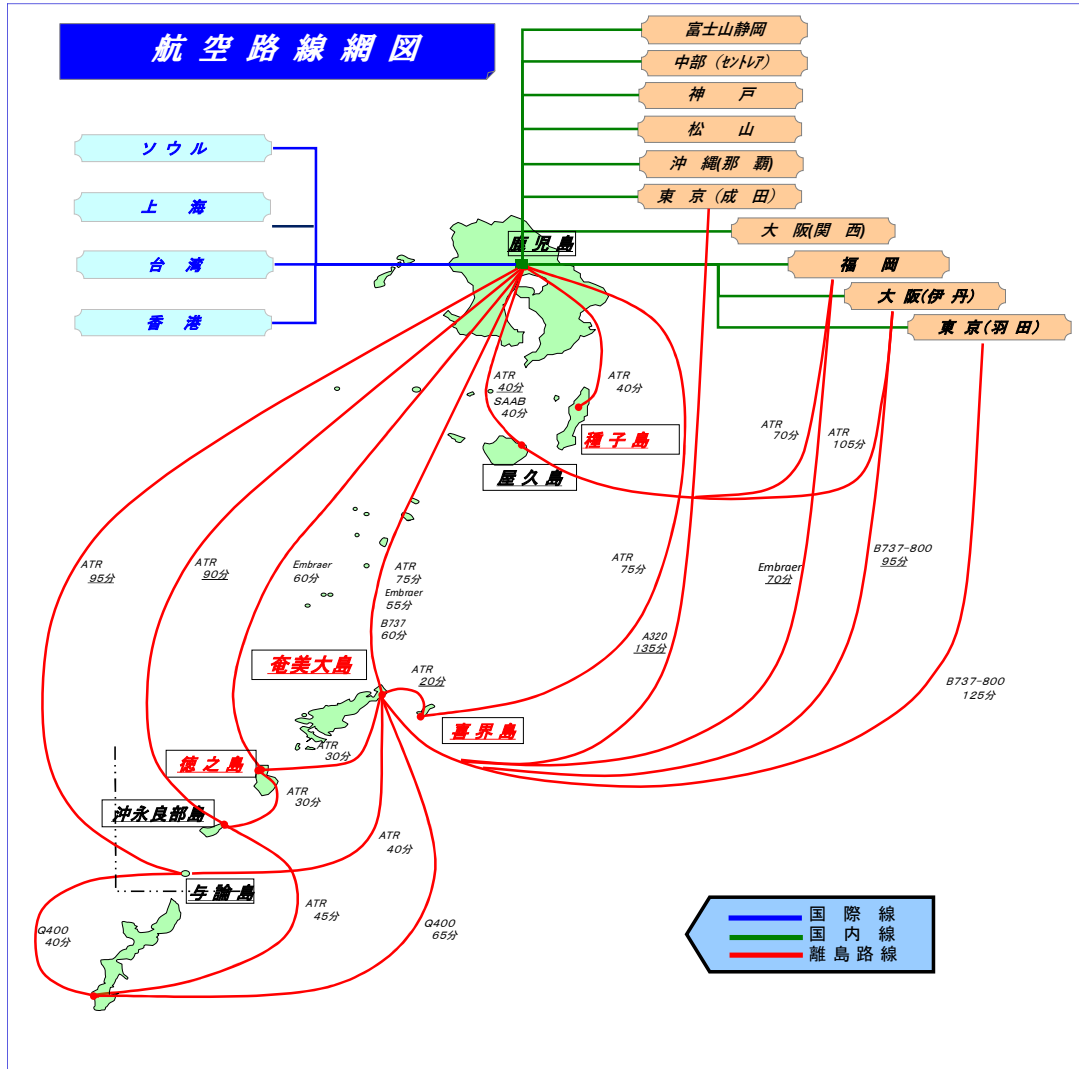
◆ 今年度は、既存空港施設の機能保持・向上や航空機の安全運航確保のための整備を進めます。

基本方針	整備指標	令和4年度末までの実績値	令和5年度末目標値	備考
航空機の安全運航の確保	滑走路端安全区域（RESA）の拡張整備の事業着手数	3空港	3空港	R2から継続 奄美空港、徳之島空港 R3から継続 種子島空港
空港施設の機能保持	滑走路改良の整備延長	1,275m	1,320m	H29から継続 喜界空港 (滑走路改良 滑走路 1,200m 過走帯60m×2)
	場周柵更新の整備延長	800m	1,350m	R4から継続 与論空港 (場周柵更新 全延長 2,500m)
	電源施設の更新完了数	5空港	6空港	R3迄に完了 屋久島空港、奄美空港、喜界空港、 徳之島空港、沖永良部空港 R5着完 与論空港
	航空灯火のLED化	-	5.0%	R5着工 種子島空港、奄美空港

## ◆ 整備指標の解説

整備指標	指標の内容	指標の示す目標
滑走路端安全区域 (RESA) の拡張整備の事業着手数	滑走路端安全区域 (RESA) の拡張整備において、省令で定められている令和8年度までの事業着手数 (全整備数 N=7空港)	滑走路端安全区域 (RESA) を拡張することにより、航空機の安全運航の確保を目指します。
滑走路改良の整備延長	喜界空港の滑走路改良において、全体延長に対する完成延長 (全体延長 L=1, 320m)	舗装の劣化によるクラック等を解消し、路面性状を復元することにより航空機の安全運航を確保すると共に、施設の延命を図ります。
場周柵更新の整備延長	与論空港の場周柵更新において、全体延長に対する完成延長 (全体延長 L=2, 500m)	場周柵の老朽化を解消し、制限区域内への不法侵入防止機能を復元することにより航空機の安全運航の確保を目指します。
電源施設の更新完了数	奄美空港等の電源施設において、更新予定の計画設備数に対する更新完了数 (全更新数 N= 6空港)	老朽化した電源施設を更新することにより、航空機の安定した運航を目指します。
航空灯火のLED化	県管理空港におけるLED灯火の導入率 (全更新数 N= 7空港)	従来の電球型灯火に比べ消費電力が低いLED灯火を導入し、航空分野の脱炭素化を推進します。

# ◆ 事業箇所図



### 鹿児島県内の空港

- 国管理空港 1空港: 鹿児島空港
- 県管理空港 7空港:
  - 種子島空港
  - 屋久島空港
  - 奄美空港
  - 喜界空港
  - 徳之島空港
  - 沖永良部空港
  - 与論空港

ERJ170型機 座席数76席

A320型機 座席数180席

ATR42-600型機 座席数48席

赤字: 令和5年度実施空港

# 航空機の安全運航の確保（RESA整備）

種子島・奄美・徳之島空港

## 【概要】

平成31年4月の省令改正に伴い、滑走路端安全区域の拡張が必要となり、奄美空港及び徳之島空港については令和2年度より、種子島空港については令和3年度より滑走路端安全区域（RESA）の拡張整備に着手することになりました。

※滑走路端安全区域（RESA） Runway End Safety Area

・航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し、人命の安全を図るため、着陸帯に設けられた緩衝区域

## 【整備効果】

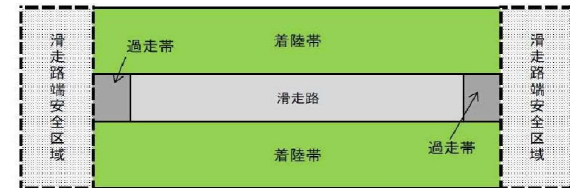
●滑走路端安全区域を拡張することにより、航空機の安全性の確保を目指します。



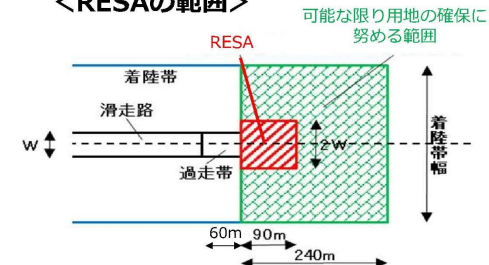
アンダーシュート  
滑走路の手前で着陸する事故  
障害物に衝突すると大惨事になる可能性がある

オーバーラン  
滑走路を走り越す事故  
障害物に衝突すると大惨事になる可能性がある

## <RESAの位置>



## <RESAの範囲>



## 【令和5年度末の整備目標】

令和5年度は、滑走路端安全区域拡張整備に係る用地造成（種子島・奄美・徳之島空港）を行います。



# 空港施設の機能保持（滑走路改良）

喜界空港

## 【概要】

喜界空港の滑走路は、昭和56年に舗装の経年劣化や損傷に伴い改良を行っています。

その後、部分的な補修は実施していますが、抜本的な改良は行っておらず、ひび割れや部分的な剥離など舗装の経年劣化が進行していることから更新が必要となっており、平成29年度から滑走路舗装の改良に着手しております。



## 【整備効果】

●滑走路の改良により、航空機の運航の安全を図ると共に、滑走路全体の延命を図ります。



施工前



施工後



## 【令和5年度末の整備目標】

昨年度に引き続き、劣化の著しい東側から滑走路改良の整備を行います。

なお、航空機の運航に影響を与えないよう工事は空港運用時間外に行います。



## 空港施設の機能保持（場周柵の更新）

## 与論空港

### 【概要】

昭和51年の供用開始以来、随時補修を行ってきましたが、腐食速度が著しく、老朽化が激しいことから、制限区域内への不法侵入防止のため早期更新が必要となっています。

このようなことから、令和4年度より事業化され場周柵の更新を実施することになりました。



### 【令和5年度末の整備目標】

令和5年度は、場周柵更新工事を行います。

### 【整備効果】

●老朽化した場周柵を更新することにより、航空機の安定した運航を目指します。

#### 腐食状況



#### 腐食状況



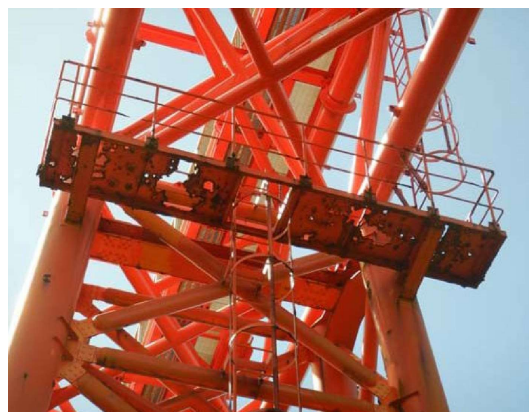
## 【概要】

LED灯火については、従来の電球型灯火に比べ消費電力が低いことや長寿命性によるランプ交換頻度が少なく、航空分野の脱炭素化を推進するためにも、県管理空港の飛行場灯火について、LED灯火を導入します。

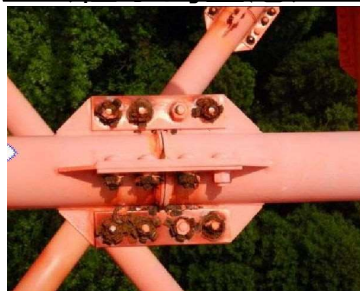
奄美空港の灯火施設は昭和63年の開港から34年が経過し、老朽化も進んでいることから、LED化に合わせて更新を実施します。

種子島空港の進入灯及び進入灯橋梁は、平成9年に完成し26年経過していますが、パイプトラスの継手部ボルトや支承のボルトなどの腐食が進行していることから、LED灯火への更新とともに、航空機の安全運航の確保を図るため、塗装の高質化による改良（長寿命化）を行う必要があります。

このようなことから令和5年度から事業に着手しています。



橋脚 腐食状況  
(種子島空港)



## 【令和5年度末の整備目標】

令和5年度は、LED灯火導入のための実施設計を行います。

## 【整備効果】

●消費電力が低いことや長寿命性によるランプ交換頻度が少なく、航空分野の脱炭素化を推進するとともに、航空機の安定した運航を目指します。

滑走路灯(種子島空港)

灯火のLED化



滑走路灯 (REDL)



滑走路末端灯 (RTHIL)

