

空港と地形

【寄藤 昂】

構成

1. 空港とは
 - 1.1 施設としての空港
 - 1.2 周辺の条件
2. 海から山へ
 - 2.1 鹿児島空港
 - 2.2 広島空港
 - 2.3 岡山空港
3. 難しい空港
 - 3.1 旧小倉空港
 - 3.2 隠岐空港
 - 3.3 海外の事例

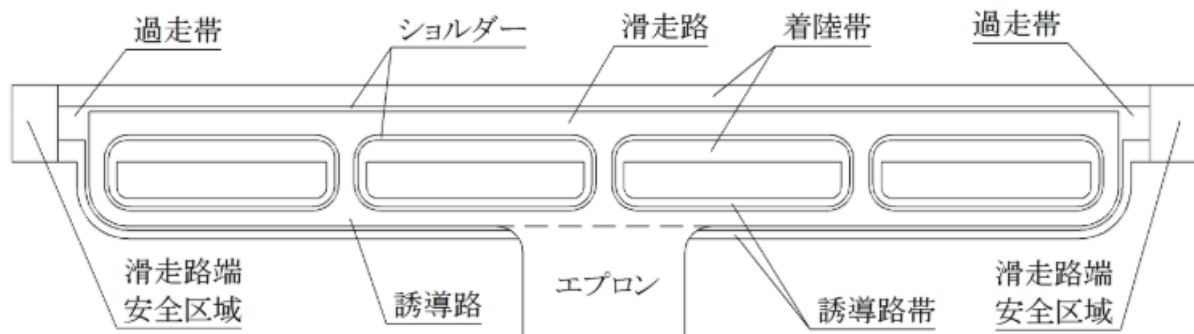
1. 空港とは

「空港」は二つの点で「地形」と極めて大きな関わりをもっている。

第一は、その特殊な形状から建設に当たって地形条件に大きく左右され、場合によっては極めて大規模な地形の改変を伴うこと。

第二は、離着陸する航空機の安全のために、空港の敷地内だけでなくその周辺の地形にも大きな制約を受けること。

1.1 施設としての空港



「滑走路」定期便が運行するレベルの空港であれば長さ1800～3000m、幅45～65m程度
「着陸帯」端は滑走路端から60m以上の距離、幅は75m以上、主要空港では140m以上
滑走路の平均勾配は1%以下、横断勾配も1.5%以下

「エプロン」も、航空機の地上走行能力からして平坦であることが必要なので、
空港とは "広大な平地" を必要とする施設なのである

山間地での空港建設では、予定地内で高所を削り、その土砂で低地を埋めるといった工程で「平地」を造り出すが、工事の規模（土工量）が莫大なものとなる。

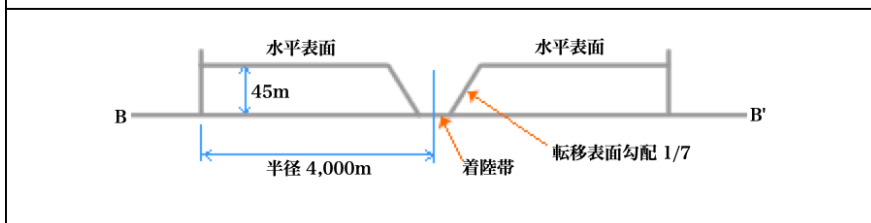
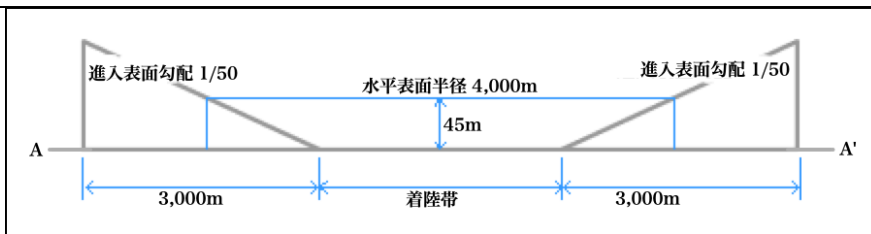
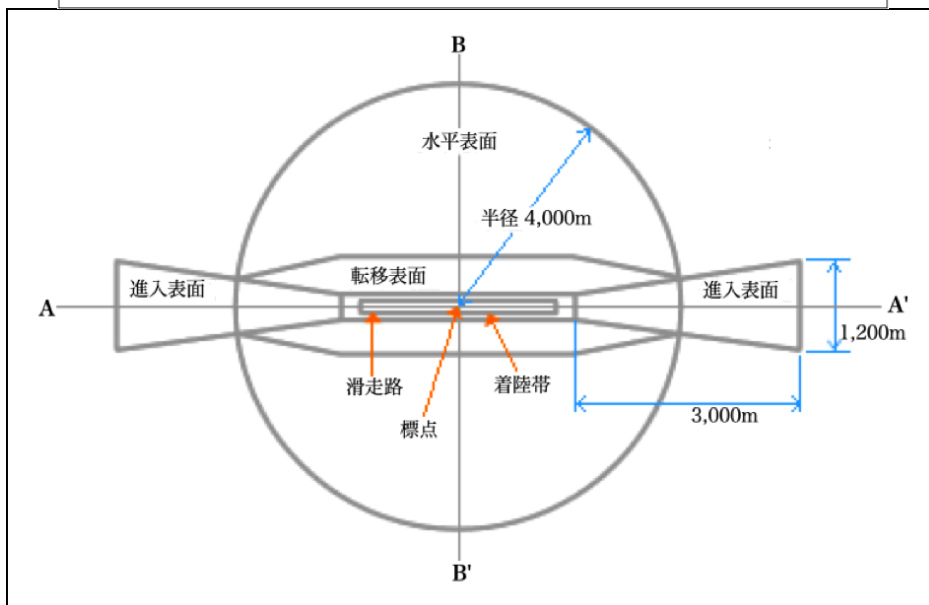
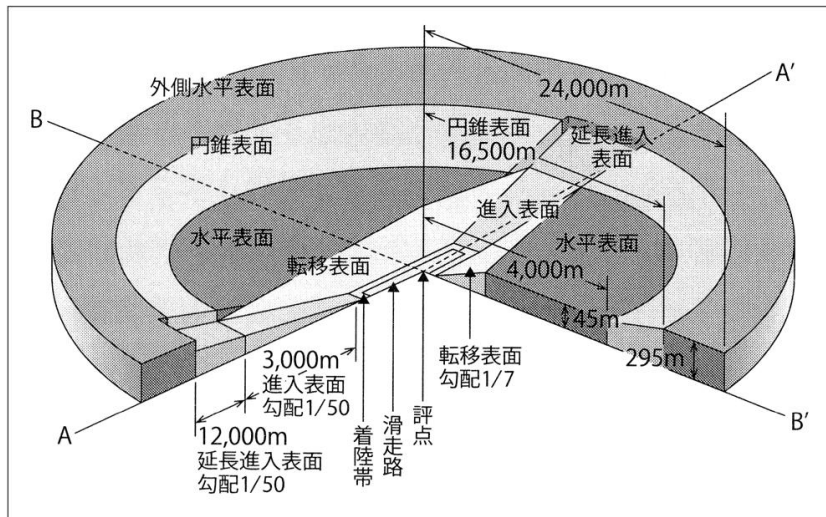
対馬空港は、標高 97メートルの白連江山ほか 12の山の 290万立方メートルを削り、13の谷に 360万立方メートルを盛土することで建設された。



1.2 周辺の条件

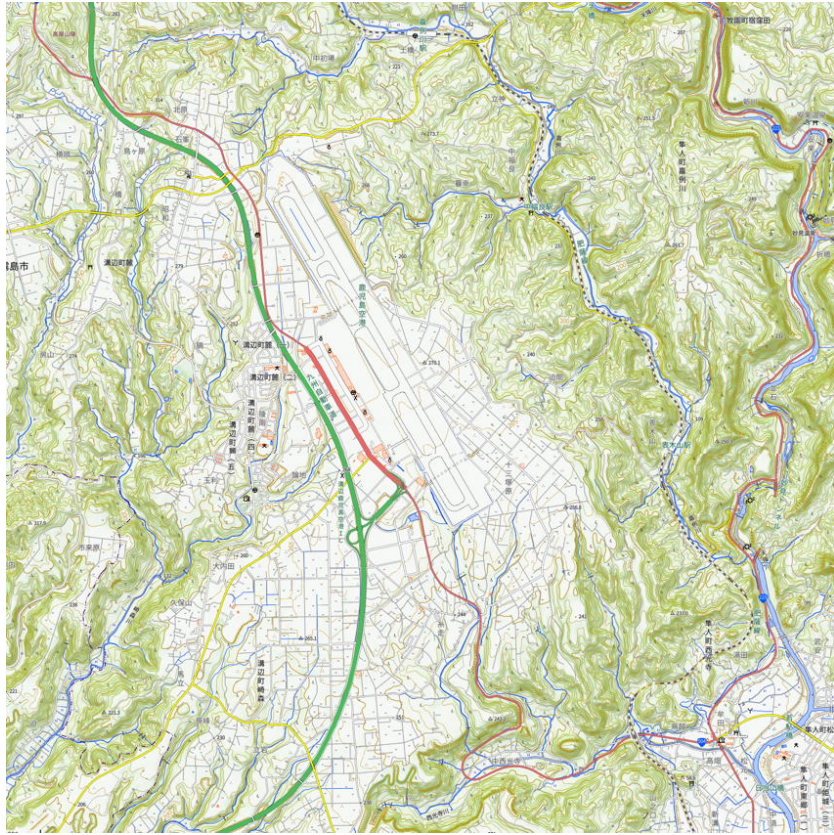
航空機、特に旅客機は着陸・離陸時には"斜めに" 緩やかに下降・上昇しなければならない。そのため、空港は単に一定の長さの長方形の平坦地があれば良いのではなく、その延長上や周囲に出張ったもの（地形）があってはならない。

そのために、空港の周辺には「制限表面」という独特の条件が設定される。

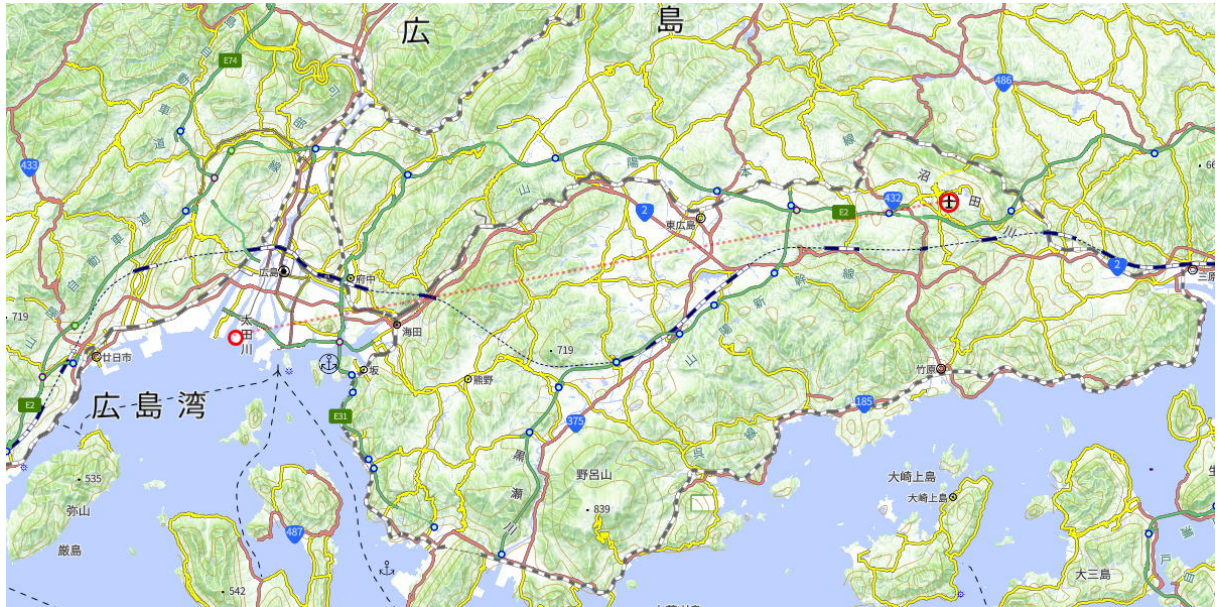


2. 海から山へ

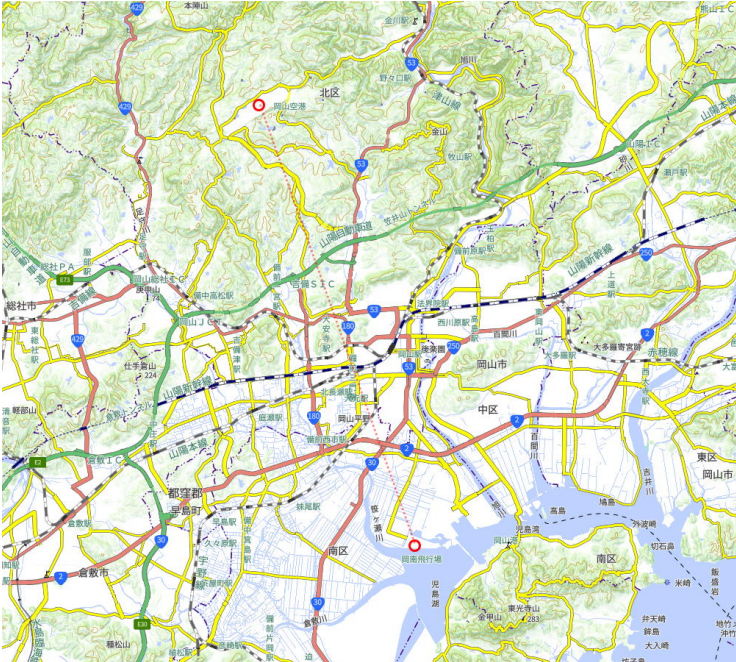
2.1 鹿児島空港



2.2 広島空港



2.3 岡山空港

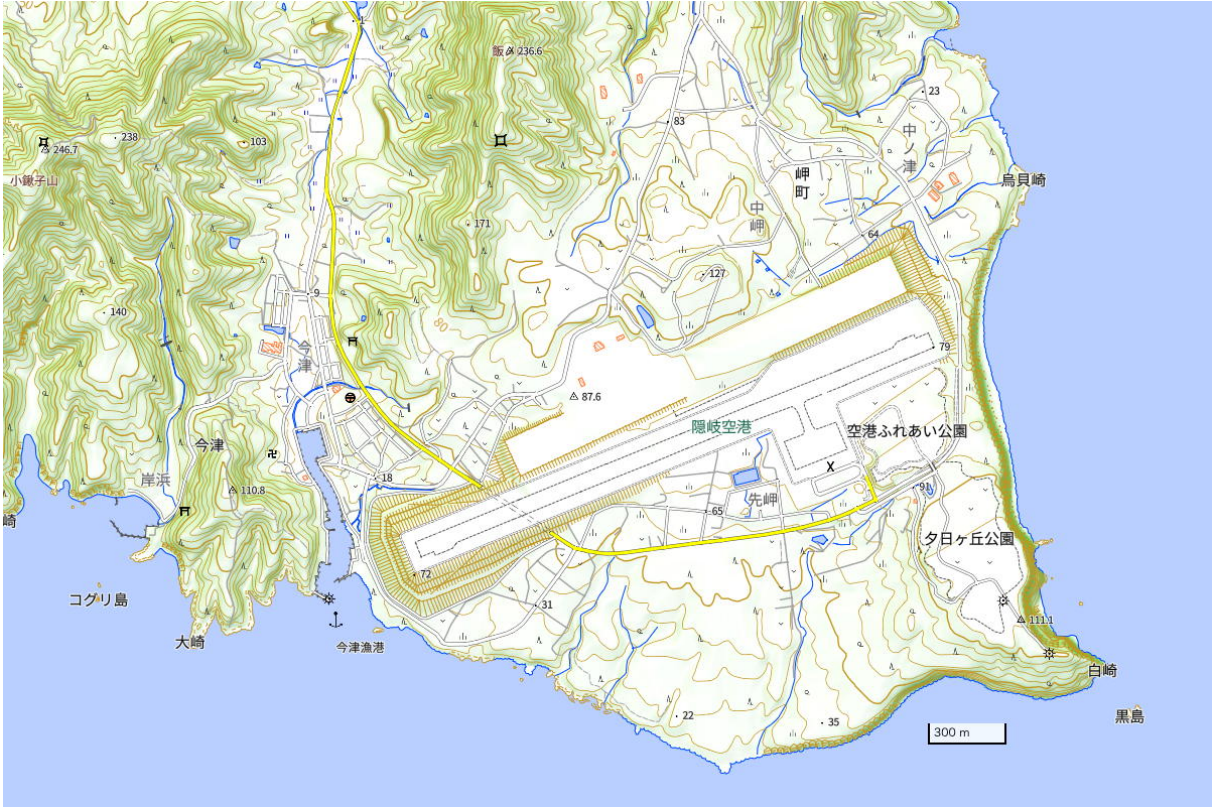


3. 難しい空港

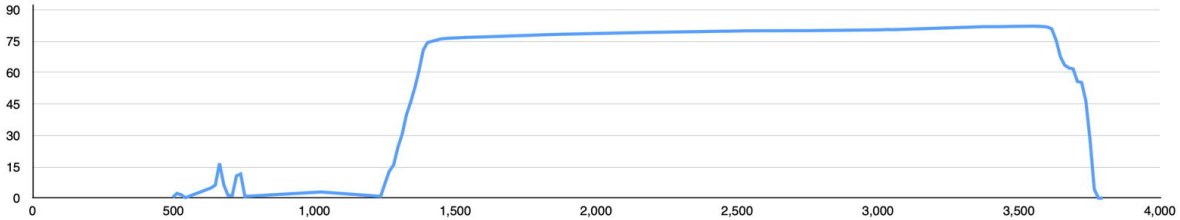
3.1 旧小倉空港



3.2 隠岐空港

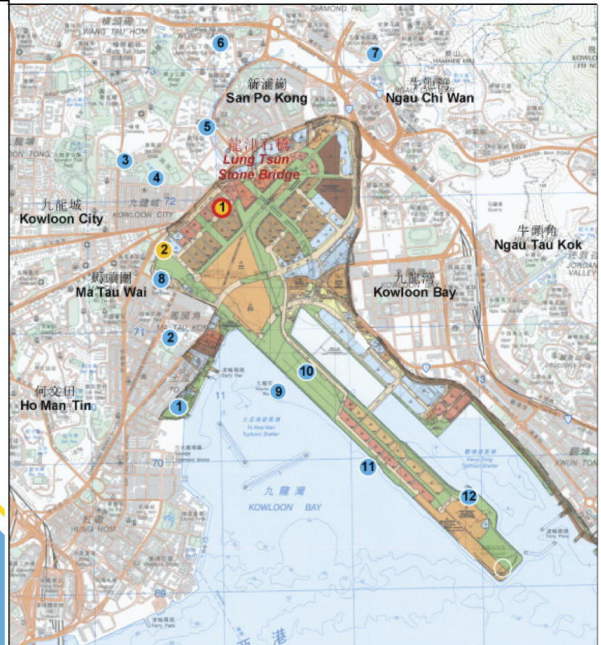


隠岐空港滑走路および延長断面



3.3 海外的事例

◆旧香港國際空港 (Kai Tak Airport)



- 現具具歷史文化價值的地點
Existing Sites of Historical/Cultural Interest
 - 建議具歷史價值的地點
Proposed Sites of Historical Interest
- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. 魚尾石 Fish Tail Rock 2. 牛欄文化村 Cattle Depot Artist Village 3. 侯王廟 Hau Wong Temple 4. 九龍寨城公園 Kowloon Walled City Park 5. 新蒲崗村 Nga Tsin Wai Tsuen 6. 黃大仙廟 Wong Tai Sin Temple | <ul style="list-style-type: none"> 7. 志蓮淨苑 Chi Lin Nunnery 8. 遠東飛行訓練學校舊址 Old Far East Flying Training School 9. 九龍石 Kowloon Rock 10. 舊機場跑道 Former Airport Runway 11. 舊機塔塔頂 Former Airport Pier 12. 舊機場消防局 Former Airport Fire Station | <ul style="list-style-type: none"> 1. 龍津石橋遺跡 Lung Tsin Stone Bridge Remnants 2. 宋王臺石圍 Sung Wong Tai Inscription Rock |
|--|---|--|

Existing Cultural/ Heritage Resources in Kai Tak and its surrounding areas

