

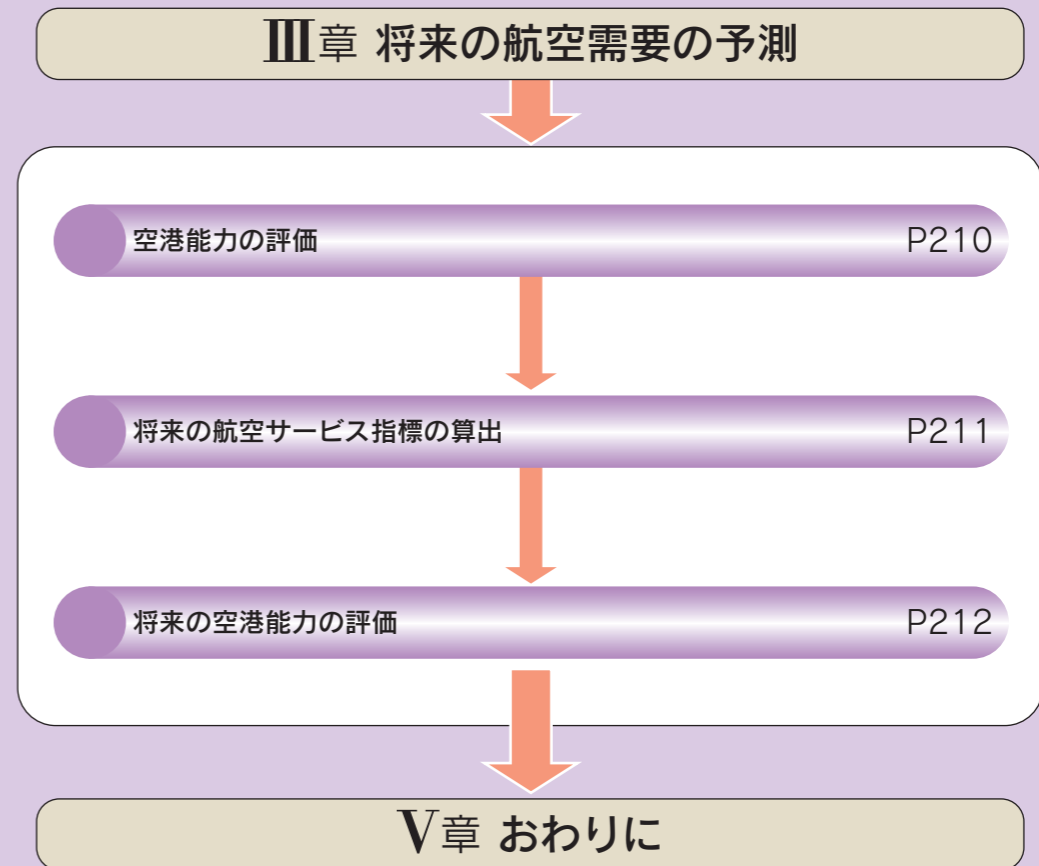
IV

福岡空港の空港能力の 評価と見極め

空港能力とはその空港が航空機や旅客を処理する能力を指すと考えられますが、必ずしも明確に定義されていた用語ではありません。従来、わが国においては空港能力を代表する値として、主に一定時間に滑走路が処理可能な離着陸回数である「滑走路処理容量」が用いられてきましたが、このとらえ方は、空港を整備する者の側から見た能力の評価であるため、利用者の立場からは分かりにくいといったことが指摘されています。

このため、前回のPIレポート(ステップ1)では、空港能力の理解の手助けのため、利用者の視点から見たとき空港能力がどのように表されるのかを検討し、滑走路処理容量の他に空港能力を示す4つの航空サービス指標を設定しました。

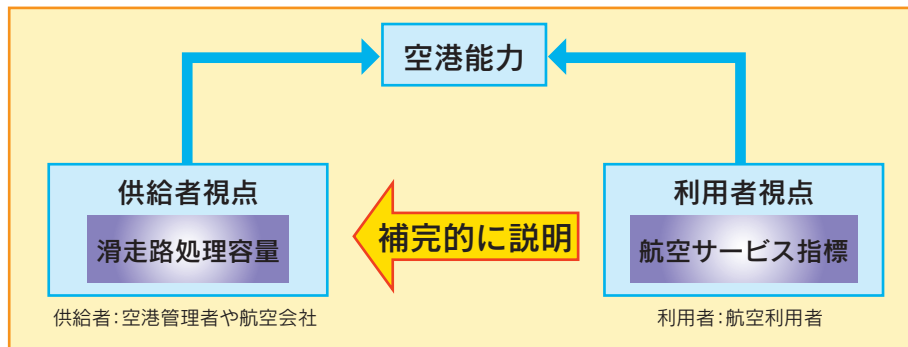
ここでは、福岡空港の需要予測結果から各指標値を算出し、空港能力の評価を行います。なお各指標名については、今回の需要予測結果を用いた評価に際し、各指標の示す意味に合わせた見直しをしています。



1. 空港能力の評価

空港能力の評価の考え方

供給者の視点に立った指標(滑走路処理容量)に加え、利用者の視点に立った指標(航空サービス指標)も併せて空港能力を評価します。



※滑走路処理容量とはある単位時間当たりの航空機の発着回数の上限值として算出されるものです。

■ 空港能力を評価する指標

指標	評価対象	評価対象		具体的な評価方法
		航空機の運用しづらさを対象	利用者が感じる不便益を対象	
滑走路処理容量	年間の滑走路処理回数の余力	○		将来の予測年次における潜在的な発着回数を示し、年間の滑走路処理容量に対して、余裕があるか又は超過するかどうかを示します。
航空サービス指標	ピーク時間帯の発着回数の余力	○		将来の予測年次において、朝夕のピーク時間帯6時間に何便増便できるかを発着回数の余力として示します。
	新規路線開設の余力	○		将来の予測年次において、①1日の中で1日1便の新規路線が開設出来る余力を路線数で示します。②朝夕のピーク時間帯6時間の中で日帰り可能な1日2便の新規路線が開設出来る余力を路線数で示します
	離着陸の混雑する時間		○	将来の予測年次において、航空機の離着陸時の遅延が起こりやすい状態(混雑時間)が1日の中で何時間発生しているかを示します。
	予約の取りづらさ	羽田路線における希望便の予約の取りづらさ		○

※1: 朝9~11時、夕17~19時の時間帯