

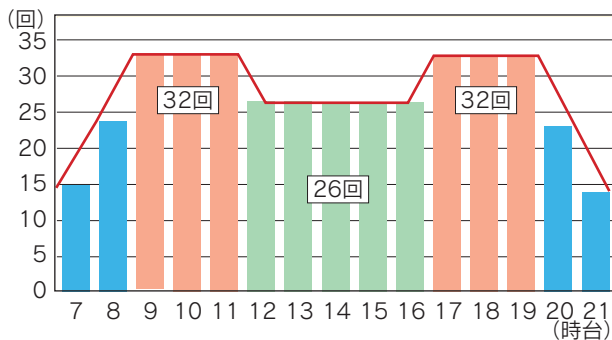
2. 将来の航空サービス指標の算出

将来の航空サービス指標算出の前提条件

将来の空港能力評価において前提とする滑走路処理容量は、前回のPILレポート(ステップ1)で算出した1時間値「32(33)回/時」、1日値「398(409)回/日」、年間値「14.5(14.9)万回/年」とします。
 ※()書きは現空港の有効活用方策として東側平行誘導路の二重化を実施した場合の滑走路処理容量。

滑走路処理容量の基本的な考え方

■時間帯別発着回数



時間当たりの滑走路処理容量は、滑走路の使用方向、出発機と到着機の割合、大型機の混入率等により変動します。ここでは、日々の定期便が安定して運航できるよう、幅広い条件に対応する数値として、32回/時を代表値としました。
 1日当たりの滑走路処理容量は、朝夕のピーク時は32回/時、その間は遅延が発生しない程度の使用状況を想定して26回/時(ピーク時能力の8割程度)、早朝および深夜は現状程度の使用状況を想定し、398回/日としました。
 年間の滑走路処理容量は、1日当たりの処理容量を365倍して14.5万回と算出しました。
 なお、上記の前提のもとでは、実際の発着可能回数はこれより多いことも少ないこともあります。

1時間あたりの滑走路処理容量

シミュレーション結果: 1時間あたりの滑走路処理容量は、滑走路運用方向、離着陸割合に応じて23回~39回/時

運航状況: 離着陸している航空機の94%が定期便

滑走路運用方向によらず安定的に処理する必要がある

滑走路処理容量の小さい34運用を考慮

離着陸割合のばらつきによらず安定的に処理する必要がある
 特に混雑時間帯である9~12時及び17~20時

離着陸割合の67%までのばらつきを考慮

代表値=32回/時

1日あたりの滑走路処理容量の計算方法

①朝(9時台-11時台)、夕(17時台-19時台)のピーク時間帯6時間全てで32回を1時間の値とします。

②12時台-16時台の5時間は、1時間値上限値32回の約8割にあたる26回を1時間の値とします。

③早朝の2時間(7時台、8時台)の2時間と、夜(20時台、21時台)の2時間は、現状の回数を1時間の値とします。

① $32 \times 6 = 192$ ② $26 \times 5 = 130$ ③ $15 + 24 + 23 + 14 = 76$ ①+②+③=398

福岡空港の利用者の利便性を損なうことなく、設定できる現実的な1日の滑走路処理容量の上限値は、398回と考えます。

1日あたりの滑走路処理容量 398回

年間の滑走路処理容量

1日あたりの処理容量が398回であることから、

年間の処理容量 = $398 \text{回} \times 365 \text{日} = 145,270 \text{回}$

したがって、年間の滑走路処理容量は約14.5万回と考えられます。

年間の滑走路処理容量 14.5万回