

正誤表(福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ1 <詳細版> )

ページ	箇所	修正前	修正後
14	福岡空港で利用したい出発時間帯のグラフ	行先「羽田」のデータなし	行先「羽田」の各時間帯データ 0時:1.7% 1時:0.1% 2時:0.0% 3時:0.0% 4時:0.1% 5時:0.3% 6時:1.2% 7時:4.9% 8時:7.1% 9時:8.9% 10時:12.5% 11時:5.0% 12時:0.6% 13時:5.7% 14時:4.8% 15時:5.9% 16時:5.6% 17時:9.3% 18時:8.5% 19時:7.5% 20時:5.9% 21時:3.0% 22時:1.0% 23時:0.3% (線形は、「全体」のグラフ形状に近似)
87	左上ネットワーク図	グラフに「 <u>国際航空ネットワーク(昭和62年10月)</u> 」の表示	同表示を削除
92	左下棒グラフ「沖縄」の項目	左から2つ目の要素(2.8)の色が「青色」(北九州空港の色)	左から2つ目の要素(2.8)の色が「濃オリーブ色」(長崎空港の色)
125	右下【ピーク時増便可能数・可能率にもとづく評価】	1999年時点で...	1997年時点で...
127	誘導路出発遅延時間の説明吹き出し	誘導路出発遅延 = <u>スポットアウト時刻 - 離陸時刻</u> - 平均誘導路通行時間	誘導路出発遅延 = <u>離陸時刻 - スポットアウト時刻</u> - 平均誘導路通行時間
140	年間滑走路処理容量の計算方法の記述	1日の滑走路処理容量が410回であることから、...	1日の滑走路処理容量が409回であることから、...
別冊 表紙2	岡山空港の表示	岡山空港の外枠が <u>細い線</u>	岡山空港の外枠が <u>太い線</u> (大型化空港の表示とします。)