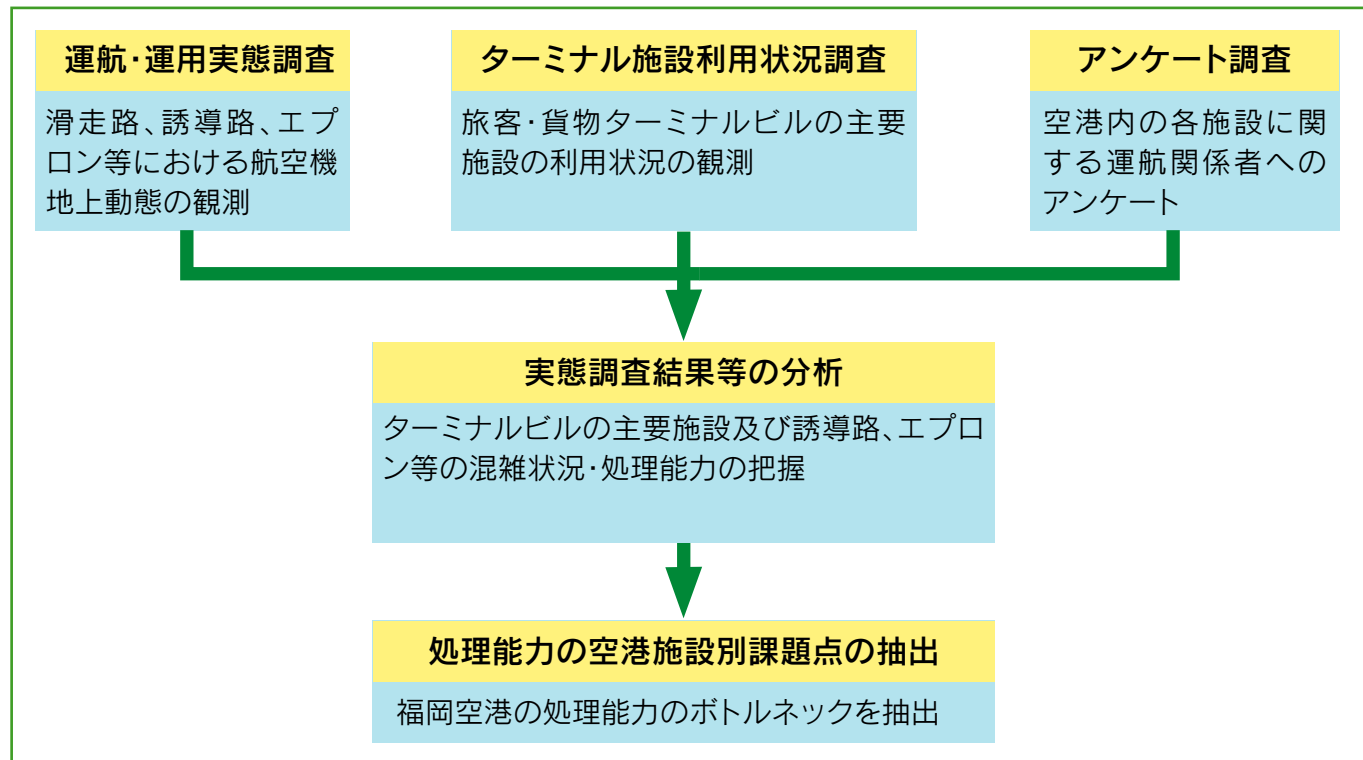


4. 福岡空港の運用実態と能力を制約する課題の抽出

4. 福岡空港の運用実態と能力を制約する課題の抽出

まず、福岡空港の将来的な需給の逼迫等の事態に対応するために、実態調査などを基に空港施設等における運用実態の分析を行い、処理能力の空港施設別の課題点を抽出しました。

次に、処理能力の空港施設別の課題点を解決するための有効活用方策案の抽出を行った上で、その実現可能性、改善効果についての検討を行うことを目的としました。



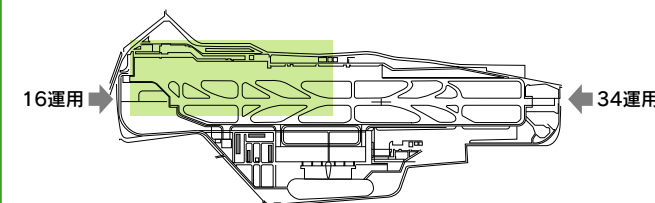
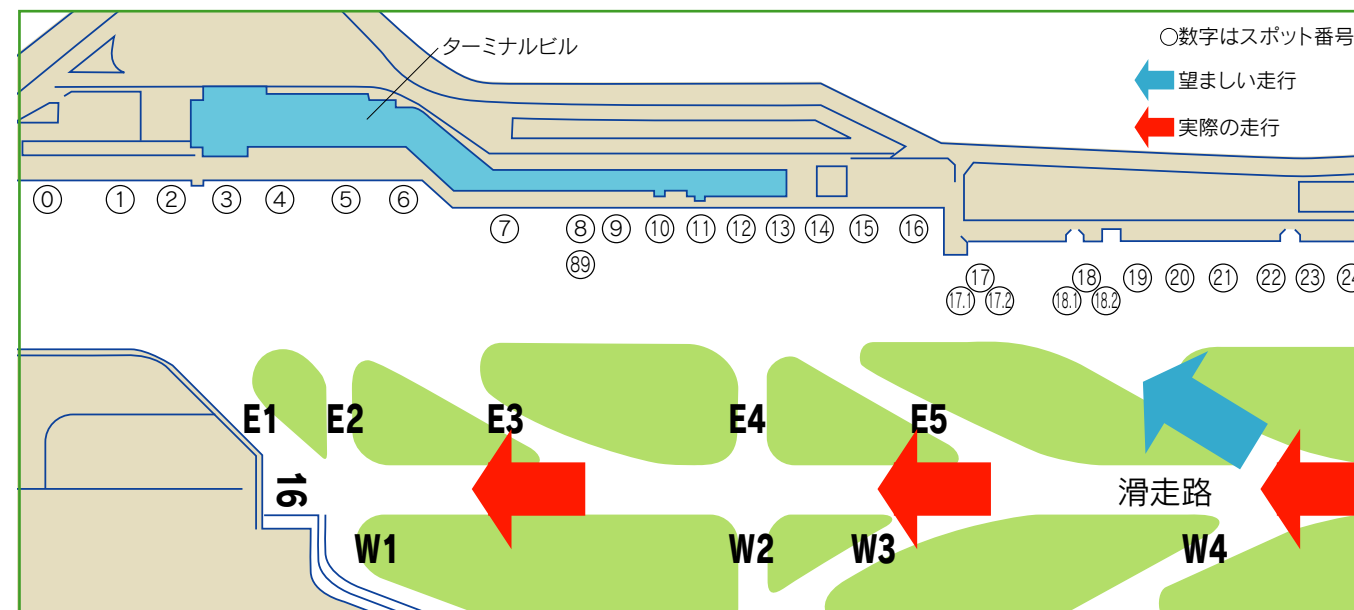
1) 各施設における課題

滑走路における課題

【滑走路における課題点】

国内線ターミナルが片寄った位置にあるため、滑走路占有時間が長くなる場合があります。

ポイント①:滑走路の34運用時の到着機が滑走路末端近くまで滑走路を占有しているため、16運用に比べて滑走路占有時間が長くなります。



■誘導路別滑走路占有時間

滑走路方向	東側			西側		
	誘導路	サンプル数	平均時間	誘導路	サンプル数	平均時間
16運用	E6	4	57秒	W5	1	38秒
	E7	16	51秒	W6	16	54秒
	E8	41	57秒	W7	5	65秒
	E9	23	61秒	W9	2	73秒
	E10	3	60秒			
	合計	87			24	
34運用	E1	5	105秒	W2	1	85秒
	E2	2	120秒	W3	2	70秒
	E3	17	90秒	W4	11	64秒
	E5	26	67秒	W5	3	60秒
	E6	19	68秒			
	E7	7	52秒			
	E8	1	43秒			
	合計	77		合計	17	

■機材クラス別滑走路占有時間

滑走路方向	機材クラス	サンプル数	平均時間
16運用	JB	6	59秒
	LJ	15	63秒
	MJ	20	59秒
	SJ	47	56秒
	PR1	13	55秒
	PR2	3	48秒
	T-4	5	50秒
	C-1	2	60秒
合計	111		
34運用	JB	3	86秒
	LJ	15	90秒
	MJ	14	77秒
	SJ	38	68秒
	PR1	14	68秒
	PR2	8	59秒
	T-4	-	-
	C-1	2	70秒
合計	94		

※滑走路観測データより集計
 ※自衛隊機は具体的な機材で示した(T-4、C-1)
 ※表中「-」観測データなし
 ※機材クラス
 JB=ジャンボ(B747)クラス
 LJ=大型ジェット(B777など)クラス
 MJ=中型ジェット(B767など)クラス
 SJ=小型ジェット(B737など)クラス
 PR1=プロペラ50席以下
 PR2=プロペラ19席以下

(平成16年1月26日、27日の観測データによる)

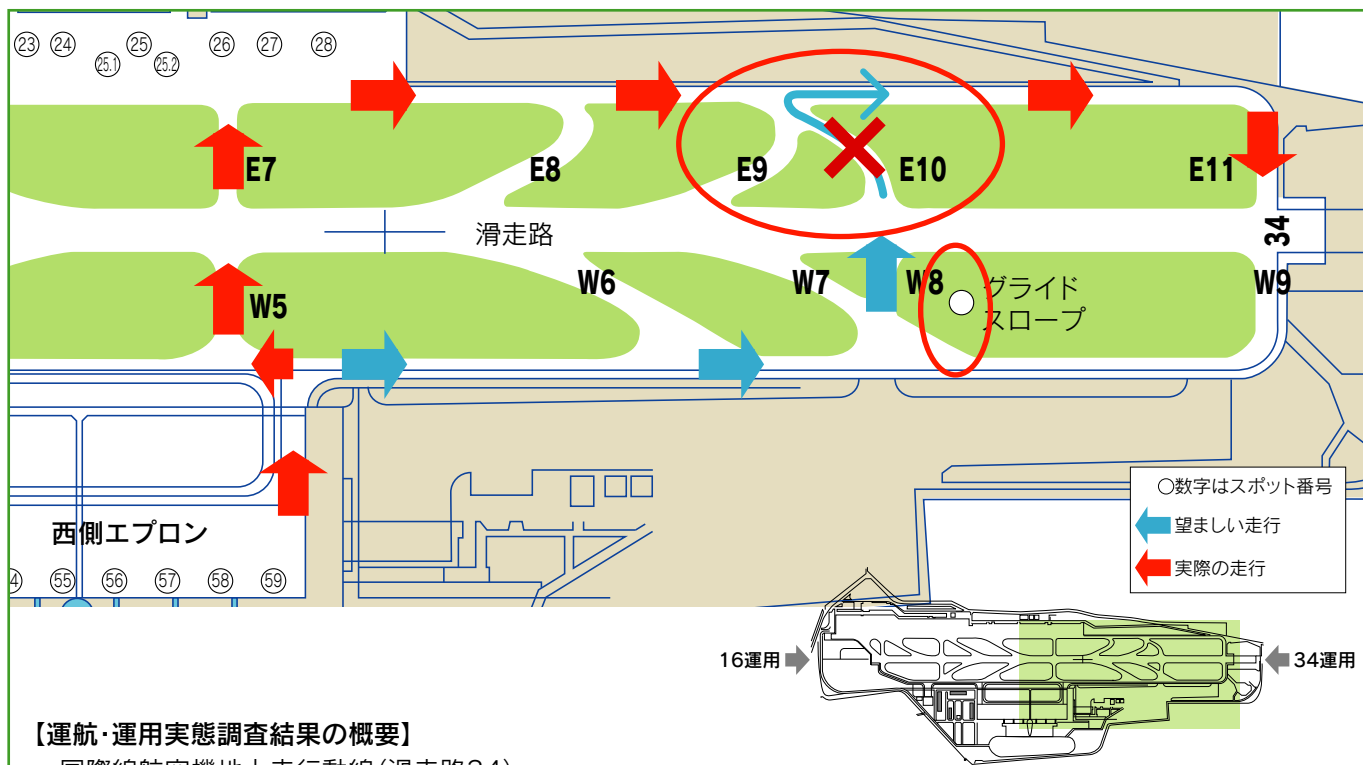
4. 福岡空港の運用実態と能力を制約する課題の抽出

誘導路における課題

【誘導路における課題点】

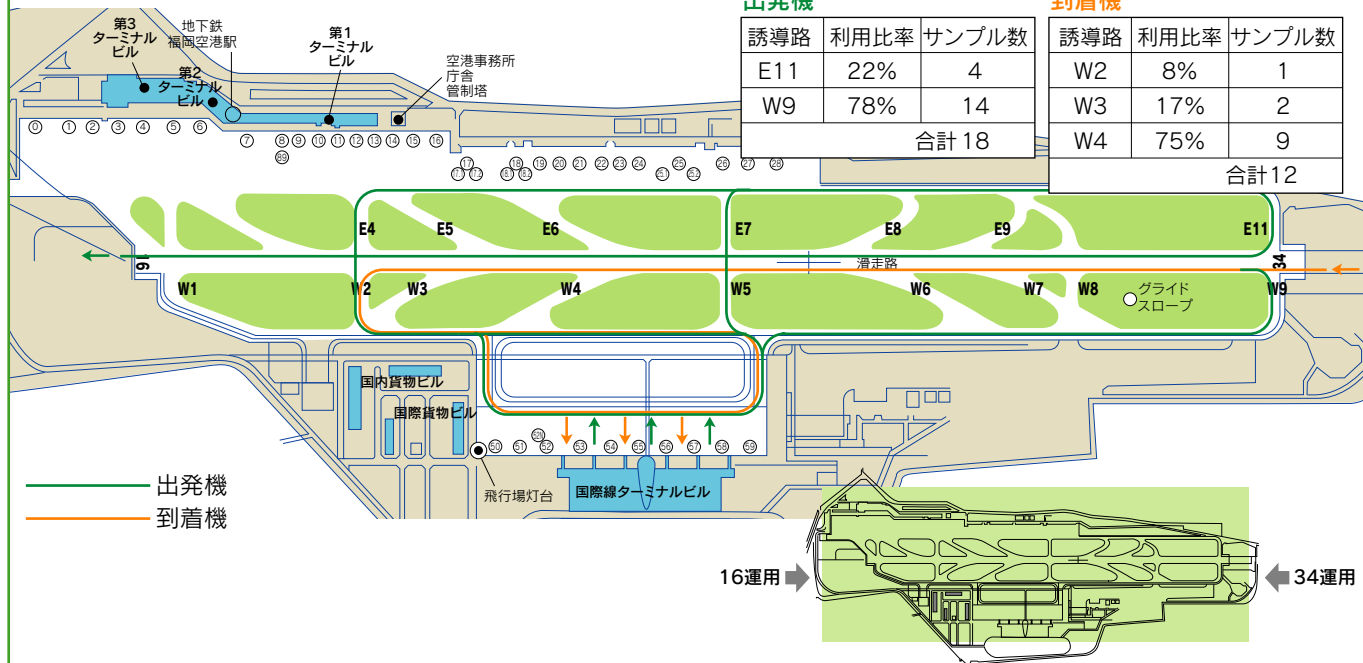
グライドスロープの運用確保や誘導路のわん曲により航空機が滞留する可能性があります。

ポイント①:滑走路34運用の国際線離陸機は、グライドスロープから出る電波の妨げにならないように、東側に滑走路横断しなければなりません遠回りです。



【運航・運用実態調査結果の概要】
～国際線航空機地上走行動線(滑走路34)～

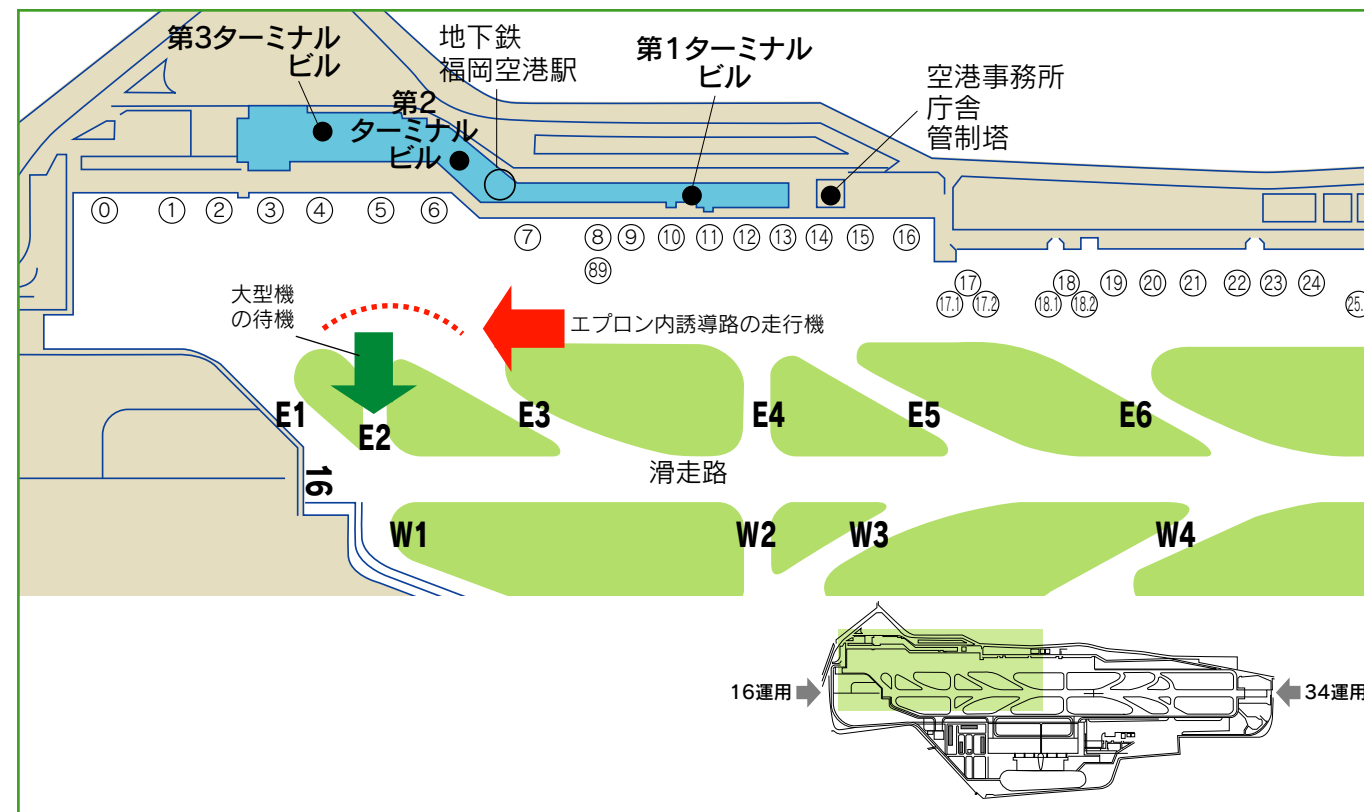
出発機			到着機		
誘導路	利用率	サンプル数	誘導路	利用率	サンプル数
E11	22%	4	W2	8%	1
W9	78%	14	W3	17%	2
合計 18			W4	75%	9
			合計 12		



(平成16年1月26日、27日の観測データによる)

4. 福岡空港の運用実態と能力を制約する課題の抽出

ポイント②: E-2誘導路上に大型機が待機できるよう、E-2誘導路近傍のエプロン内誘導路中心線がエプロン側にわん曲しており、航空機が滞留を起こすことを指摘されています。



4. 福岡空港の運用実態と能力を制約する課題の抽出

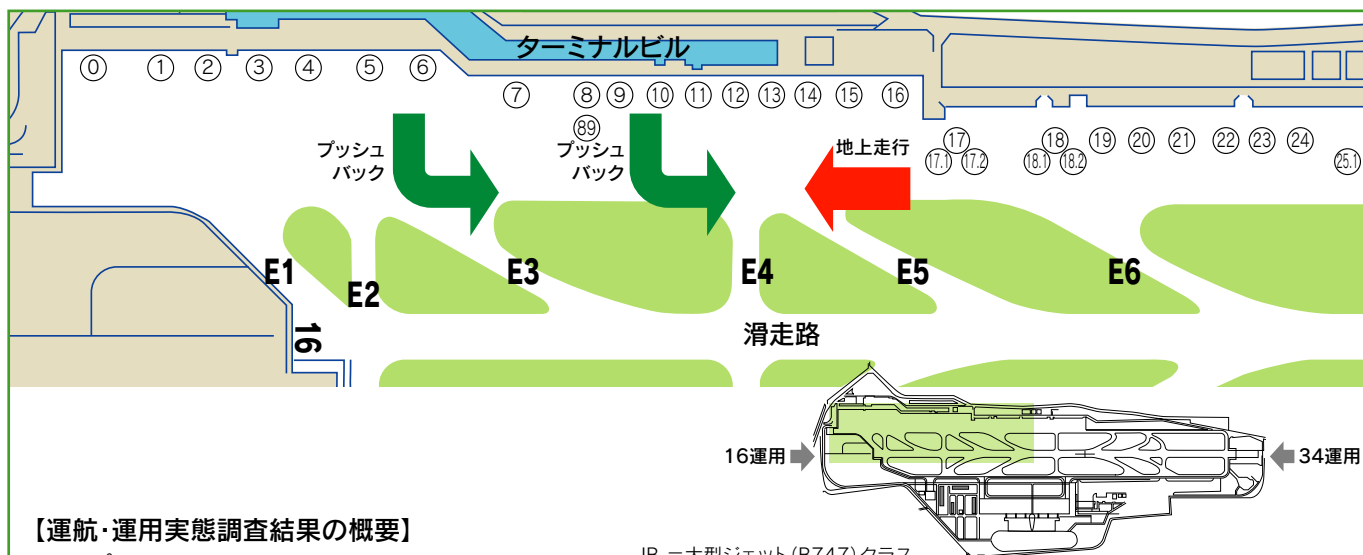
エプロンにおける課題

【エプロンにおける課題点】

スポット運用が窮屈であったり、出発時のプッシュバック待機が発生したりと運用面での課題が主です。

ポイント①:スポットについては特に大型機に係るものが不足しているため、クリアランス時間が短く、スポット運用が窮屈になっています。

ポイント②:プッシュバックにおいても、エプロンと平行誘導路の奥行きが短く、プッシュバック機と地上走行機との分離が図れないため、プッシュバック待機が発生しています。



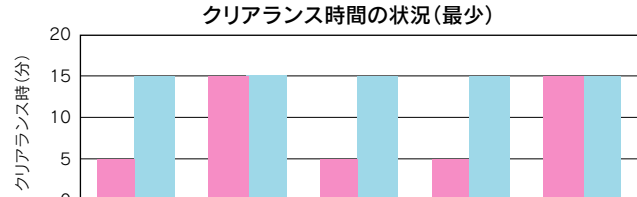
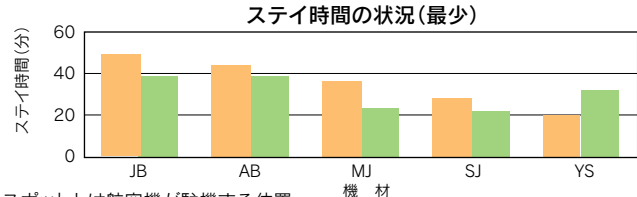
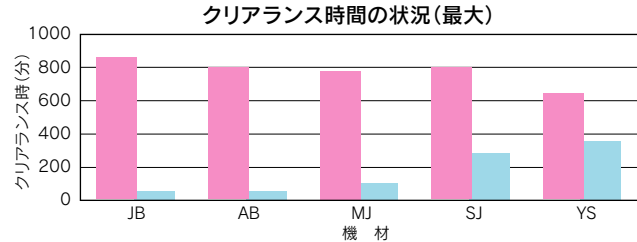
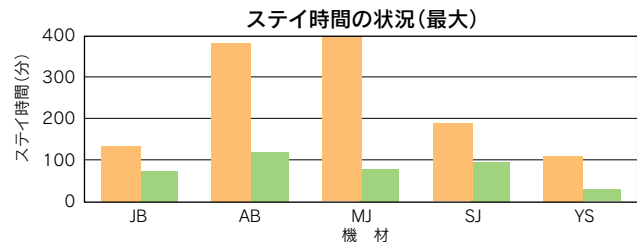
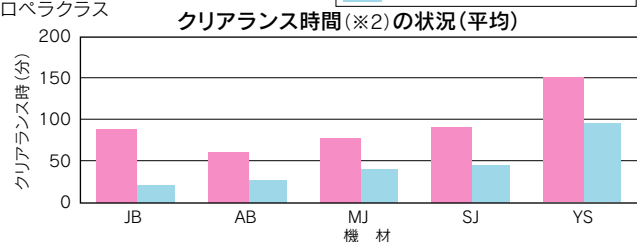
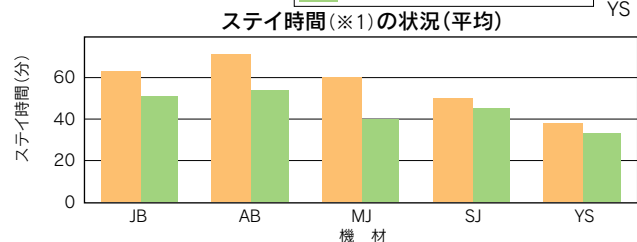
【運航・運用実態調査結果の概要】

～エプロンのステイ時間等～

JB = 大型ジェット (B747) クラス
 AB = B747を除く大型ジェットクラス
 MJ = 中型ジェットクラス
 SJ = 小型ジェットクラス
 YS = プロベラクラス

■ 幹線空港 (伊丹、新千歳、那覇、福岡)
 ■ 福岡空港 (2004/01ダイヤ)

■ 幹線空港 (伊丹、新千歳、那覇、福岡)
 ■ 福岡空港 (2004/01ダイヤ)

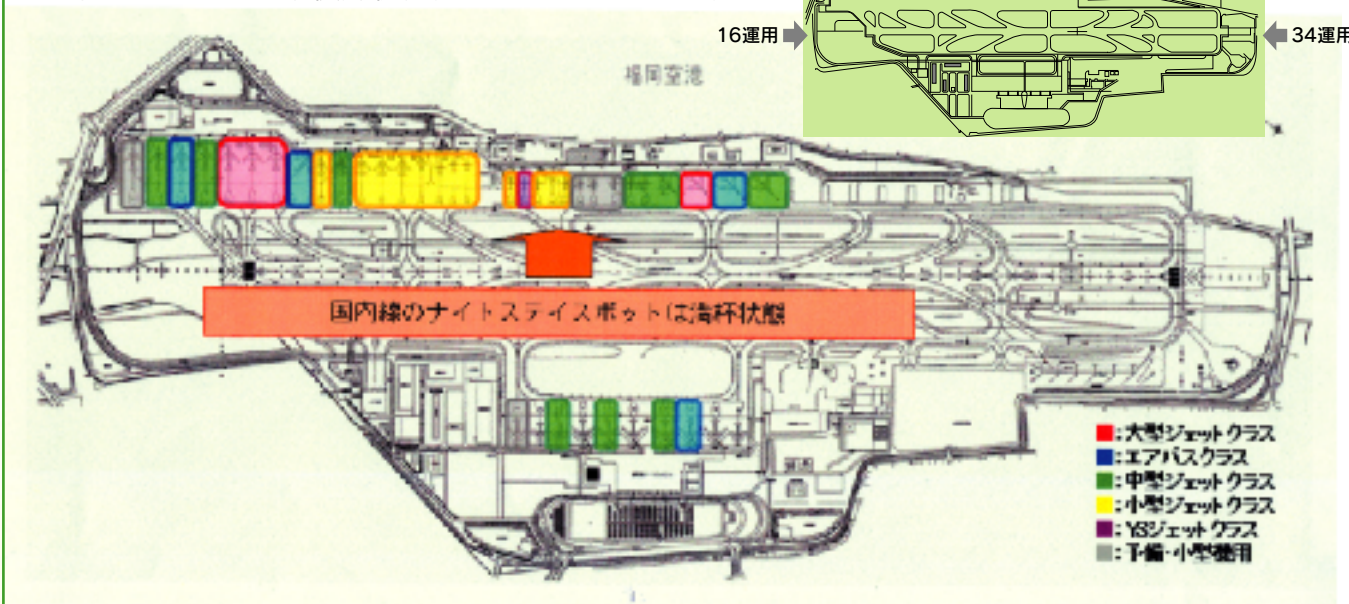


スポットとは航空機が駐機する位置
 ※1)ステイ時間=スポットに航空機がとどまっている時間
 ※2)クリアランス時間=前の航空機がスポットから出て、次の航空機が入ってくるまでの時間

4. 福岡空港の運用実態と能力を制約する課題の抽出

国内線スポット

ナイトステイのスポット使用状況 (2004年8月26日、22時半)

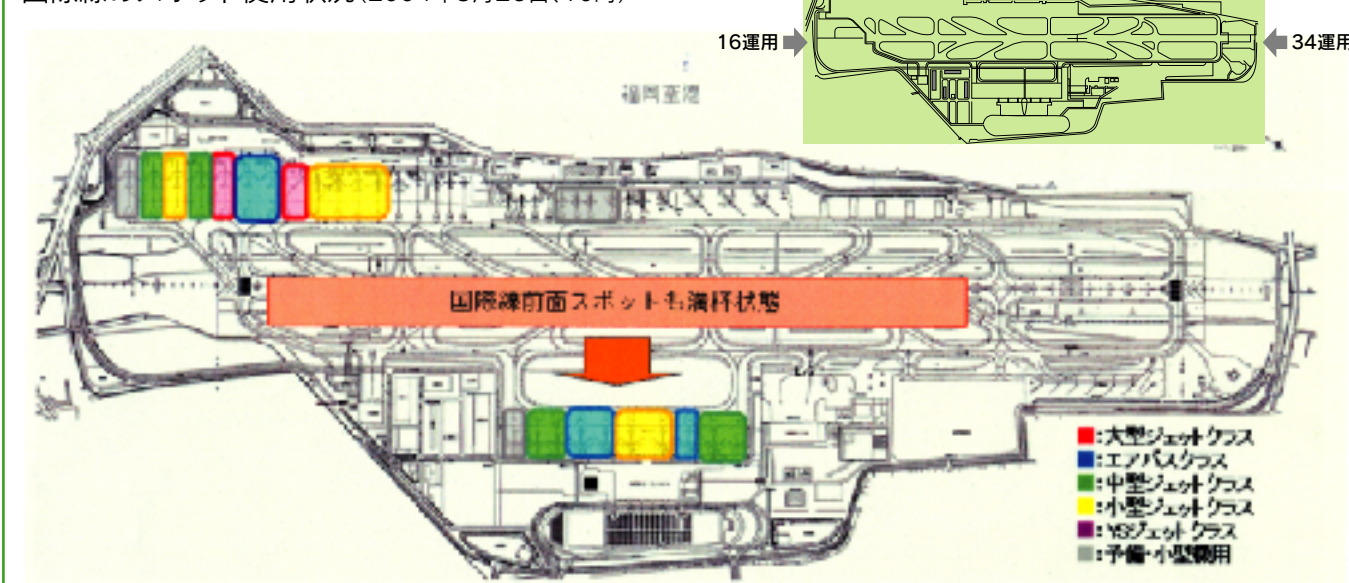


●国内線のナイトステイスポットは満杯状態であり、早朝・深夜の到着便の受け入れに問題がある。

※なお、国際線スポットに国内線をナイトステイさせると翌朝の滑走路繁忙時に滑走路横断が必要となり、滑走路処理容量の低下を招くので、困難です。

国際線スポット

国際線のスポット使用状況 (2004年8月26日、10時)



●10時頃の国際線スポットが満杯状態で、その前夜の時間帯での受け入れに問題がある。

※国内線スポットを利用することも考えられますが、国際線ターミナルからは直接搭乗できず、バスでの移動となるため、サービス水準は著しく低下し、コストが上昇します。

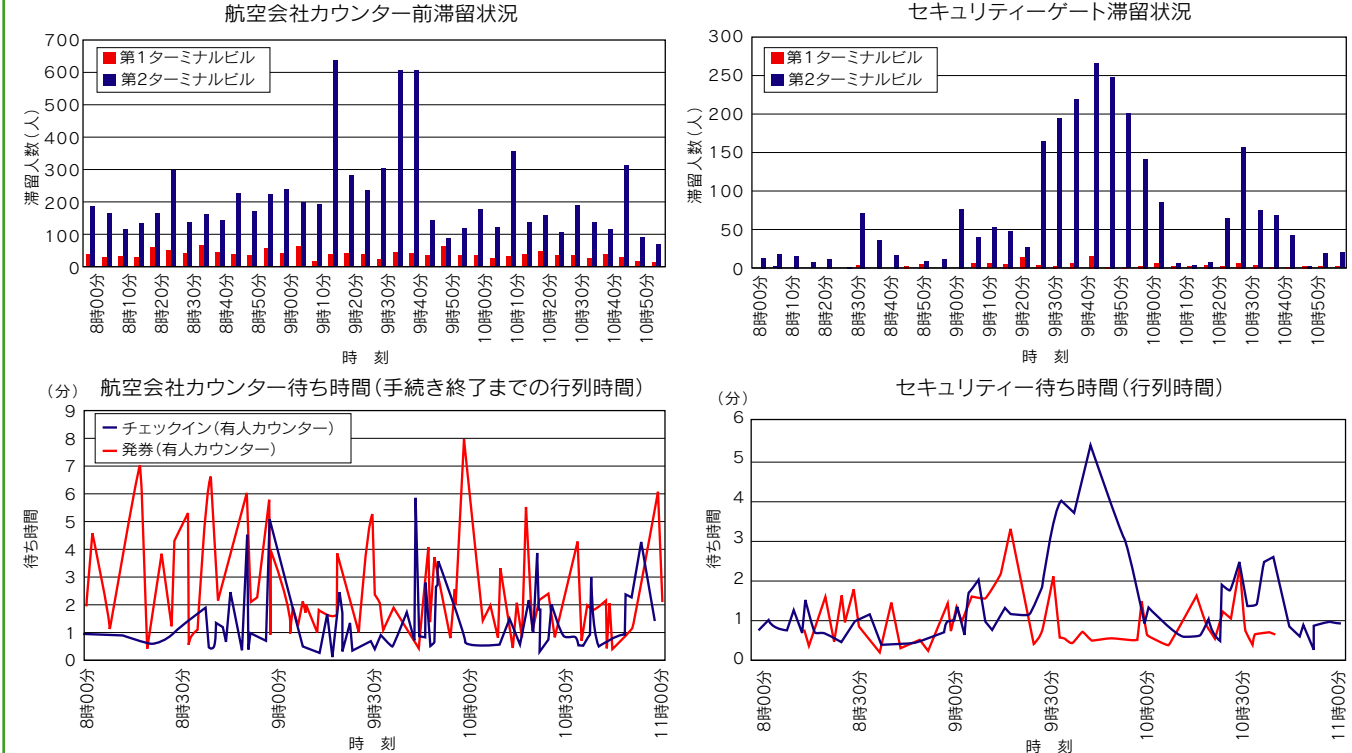
4. 福岡空港の運用実態と能力を制約する課題の抽出

旅客ターミナルビルにおける課題

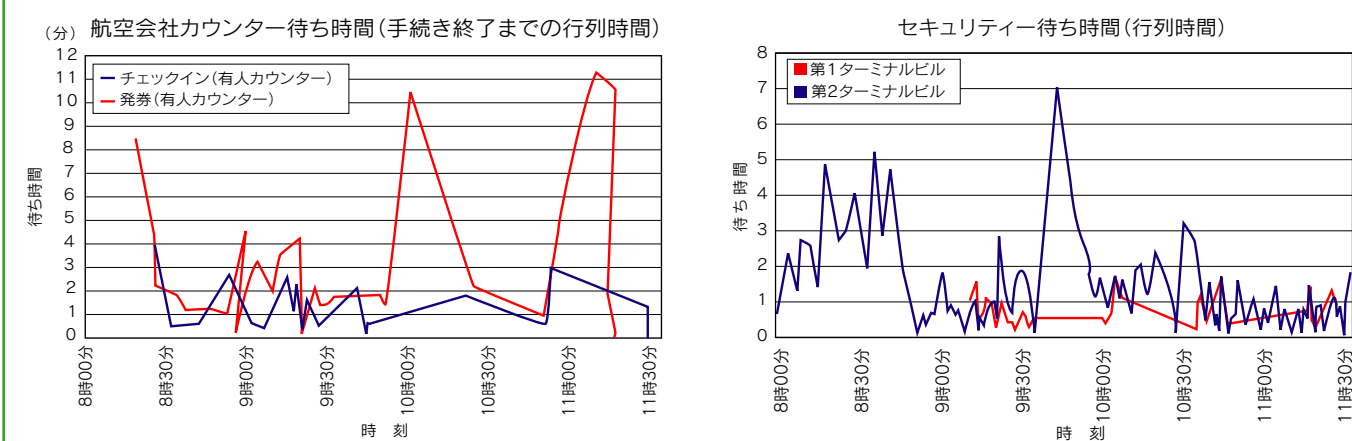
【旅客ターミナルビルにおける課題点】 旅客動線に課題があります。また、旅客ターミナルビル内の施設が混雑しています。

- ポイント①: 旅客動線については、地下鉄駅に近い側に出発機能が集中しており混雑しています。
- ポイント②: 旅客ターミナルビルについては、セキュリティーゲートが混雑しており、航空会社カウンター前、セキュリティーゲート前の行列ができる場所が狭隘となっています。
- ポイント③: その他、地下鉄から航空会社カウンターまでの移動距離(特に第1ビル)、ゲートラウンジにおける移動距離、スポットによる利便性(移動距離)の違いがあります。
- ポイント④: 第1ターミナルビルと第2・3ターミナルビルが分離されており、他社便の乗換客がビル外に出なければならない等の不便が生じていることが指摘されています。

【運航・運用実態調査結果の概要】 ターミナル施設の利用状況(2004年1月26日)

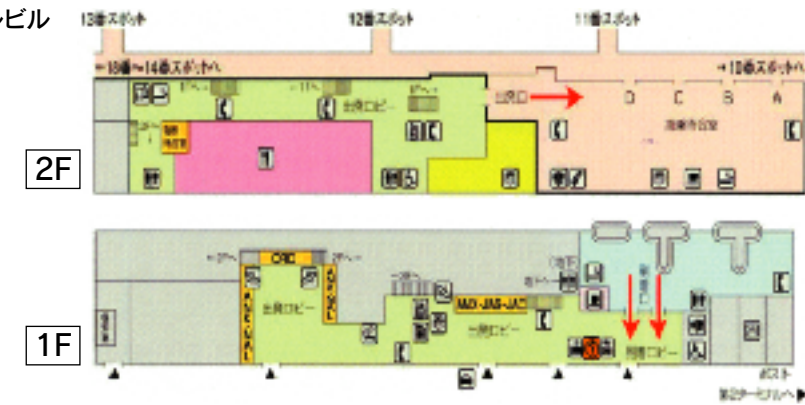


【運航・運用実態調査結果の概要】 ターミナル施設の利用状況(2004年8月26日)



4. 福岡空港の運用実態と能力を制約する課題の抽出

第1ターミナルビル



第2ターミナルビル



第3ターミナルビル

