

第2回 福岡空港技術検討委員会

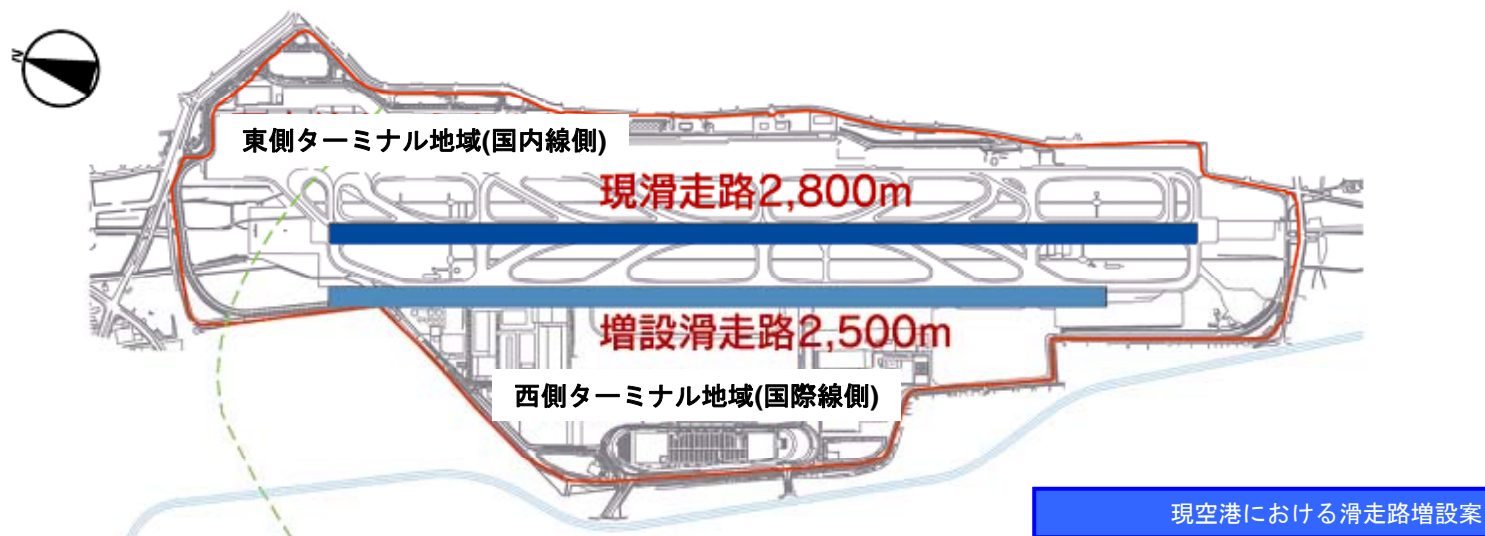
航空機騒音の影響範囲検討

1. 検討の概要
2. 検討の前提条件
3. 検討結果

平成22年2月23日

1. 検討概要

- ・増設滑走路の配置は、現滑走路から西側210m、両滑走路の北側末端を揃えて配置
- ・騒音コンター(騒音値)は、別途実施している需要予測結果に基づき算定
- ・運用方法による空港周辺地域への航空機騒音の影響の変化を確認するため、滑走路の運用方法は3案設定



- 【1案】 増設滑走路を出発・現滑走路を到着の完全分離を行うケース
(西側地区への航空機騒音の影響範囲が最大となるケース)
- 【2案】 現滑走路を発着で最大限利用し、その他は増設滑走路を利用したケース
(東側地区への航空機騒音の影響範囲が最大となるケース)
- 【3案】 ピーク時間帯のみ発着を分離しその他の時間帯は利便性を重視したケース

2. 検討の前提条件

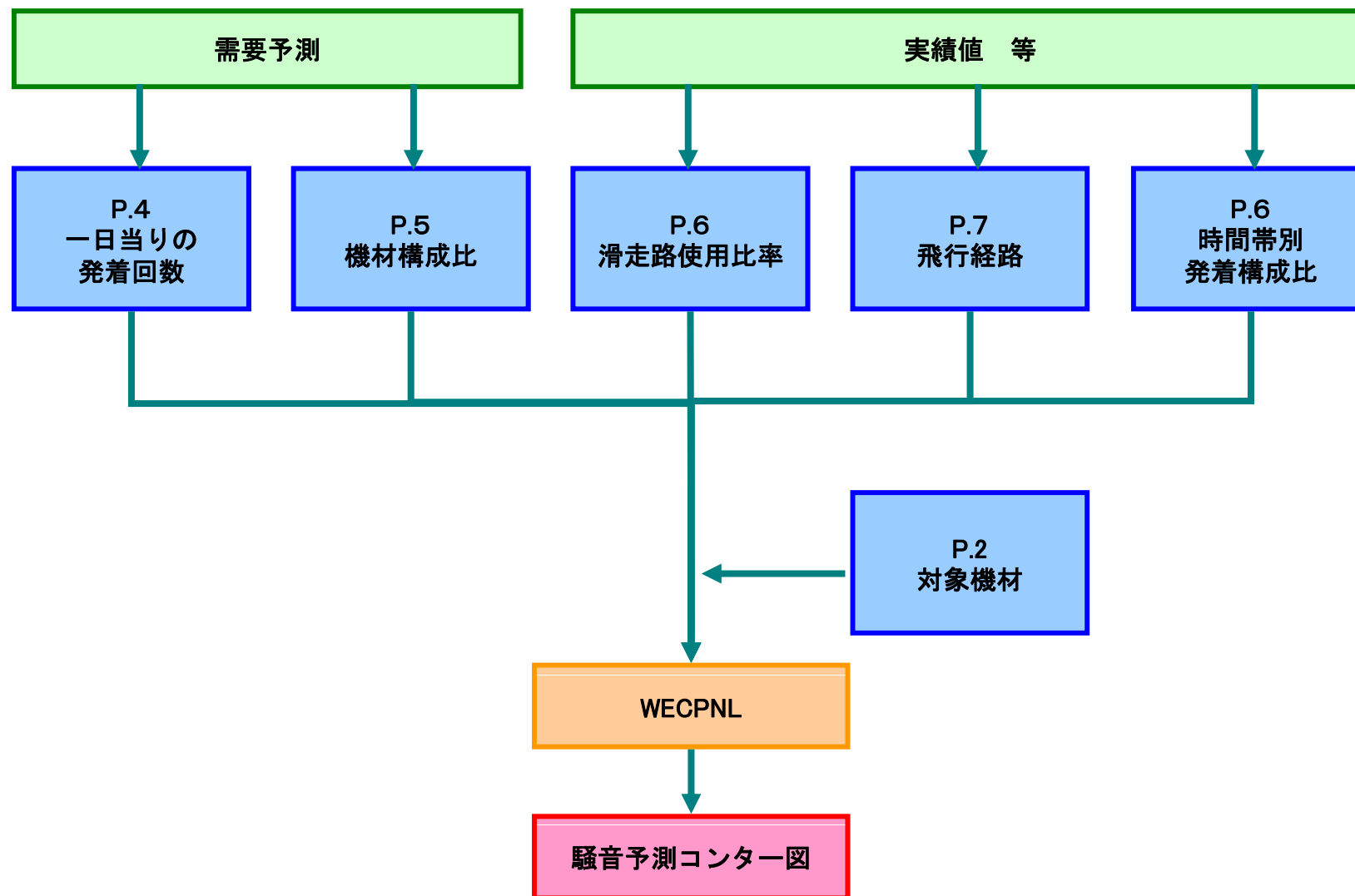
(1) 前回提示の条件からの変更点

	第1回委員会提示条件	コンター図作成条件		備考
一日当りの発着回数	需要予測値による	同左		注) 中位ケース 2032年 年間発着回数18.0万回
滑走路使用比率	実績を反映(平成18~20年)	同左		-
時間帯別発着構成比	PIステップIVに示されている 機材構成から集計	同左		-
飛行経路	現滑走路の飛行経路と同様 発着する滑走路は、検討ケースに 応じ選択	同左		-
対象機材	国際・国内	国際線	国内線	-
J	B747-400	B747-400		-
L	B777-200	B777-200		-
M	B767-300	B767-300ER	B767-300	現状及び将来の運行状況を考慮し 、内際別に対象機材を設定
S	B737-400	B737-400	B737-800	
PR1	DHC8	-	DHC8-Q400	-
PR2	DHC8	-		
その他	-	T4		-
機材構成	現況を考慮し需要予測値より設定	同左		-
使用プログラム	J-CABモデル	同左		-

注) 騒音コンター作成作業開始後に需要予測値の微修正を行ったため、資料1の予測値とは一致していない

2. 検討の前提条件

(2) 騒音予測コンター図作成フロー（概略）



2. 検討の前提条件

(3) 一日当りの発着回数

○一日当たりの発着回数は、別途実施している需要予測の計画値(中位ケース)に基づき、次のとおり設定

表 一日当りの発着回数

	1案	2案	3案	設定方法
国内	376.0	367.0	376.0	・発着回数は、需要予測で算定される日便数を2倍して設定 ・案2においては、現滑走路を最大限使用した結果、一日当たりの処理能力が低下
国際	80.6	61.0	80.6	・発着回数は、需要予測で算定される週便数を2/7倍して算定 ・案2においては、現滑走路を最大限使用した結果、一日当たりの処理能力が低下
その他	35.8	35.8	35.8	・小型機(自衛隊機等を含む)の年間利用実績を1/365倍して算定
合計	492.4	463.8	492.4	

2. 検討の前提条件

(4) 機材構成比

- 機材別構成比は、次のとおり設定

国内線：需要予測で算定される旅客数及び便数に基づき、各路線に就航する機材を設定

国際線：需要予測で設定した各路線について、現在の機材状況に基づき設定

表 機材構成比

		1案	2案	3案
国内	J	0.03	0.03	0.03
	L	0.06	0.06	0.06
	M	0.11	0.11	0.11
	S	0.39	0.41	0.39
	PR	0.18	0.17	0.18
国際	J	0.00	0.00	0.00
	L	0.10	0.08	0.10
	M	0.01	0.01	0.01
	S	0.06	0.05	0.06
その他		0.07	0.08	0.07

注) 数値の表記は小数点第二位までとしている

2. 検討の前提条件

(5) 滑走路使用比率、時間帯別発着構成比

- 滑走路使用比率は、H18～20年の3ヶ年の平均で設定(実績値)

表 滑走路使用比率

	H18	H19	H20	計
RWY16進入	45,800	48,300	45,200	139,300
	71%	72%	71%	71%
RWY34ILS進入	3,500	3,000	3,100	9,600
	5%	4%	5%	5%
RWY34視認進入	15,600	16,000	15,400	47,000
	24%	24%	24%	24%
計	64,900	67,300	63,700	195,900

- 各案の時間帯別発着構成比は、過去調査(PIステップ4)結果に基づき設定

表 時間帯別発着構成比

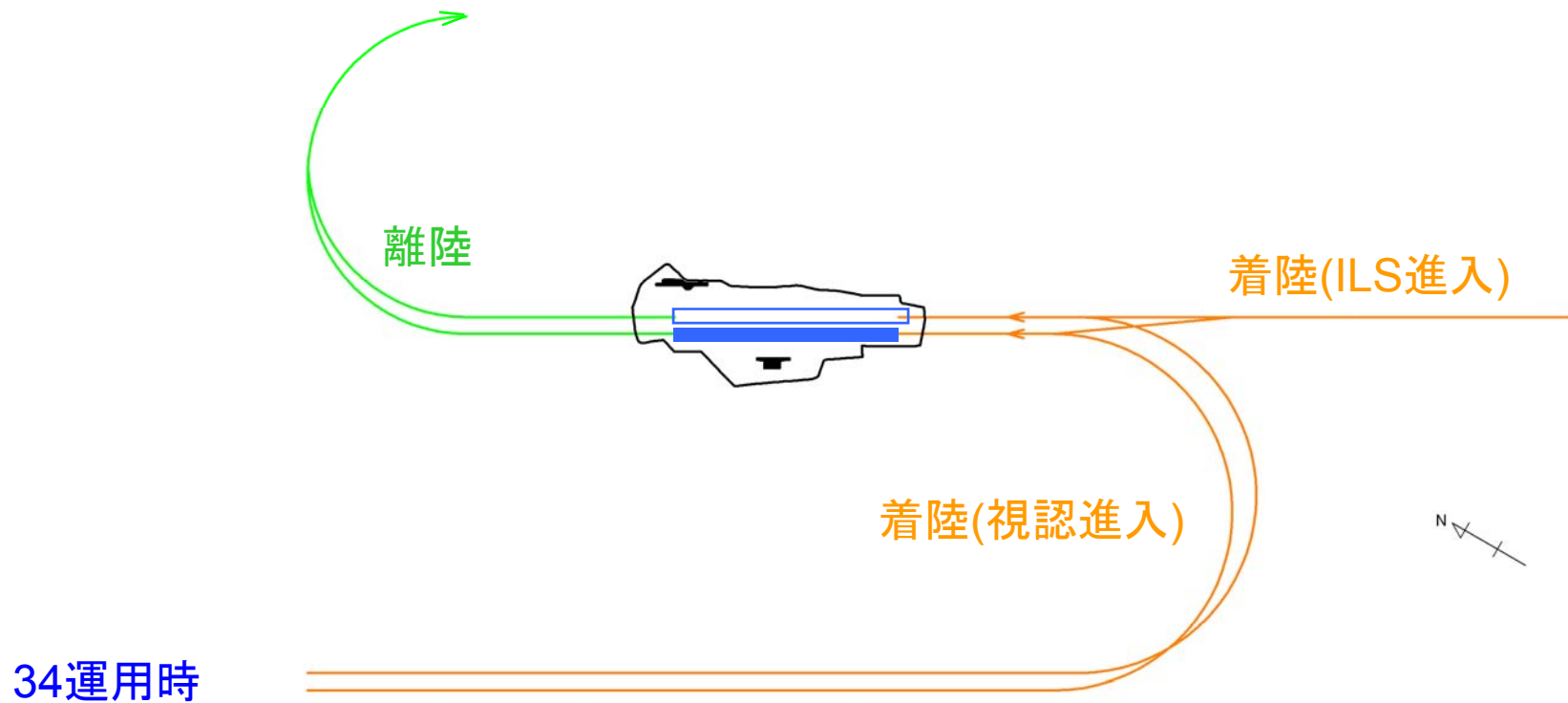
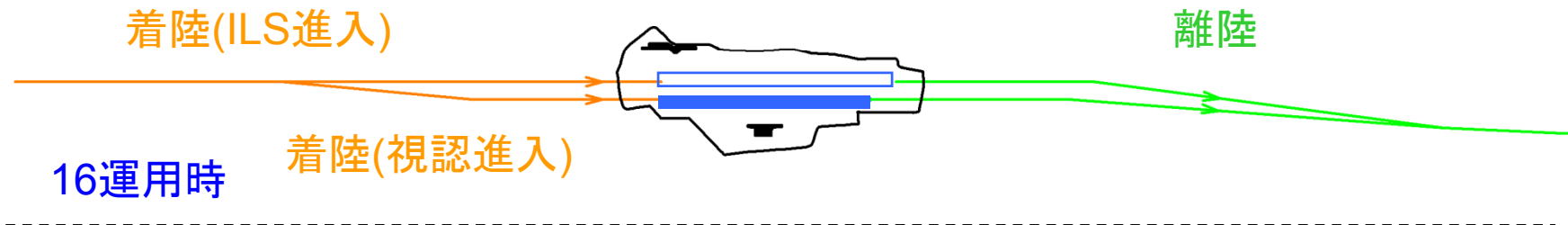
時間帯	N1	N2	N3	N4
	0-7	7-19	19-22	22-24
1案	0.0%	82.2%	17.8%	0.0%
2案	0.0%	82.0%	18.0%	0.0%
3案	0.0%	82.2%	17.8%	0.0%

2. 検討の前提条件

(6) 飛行経路図

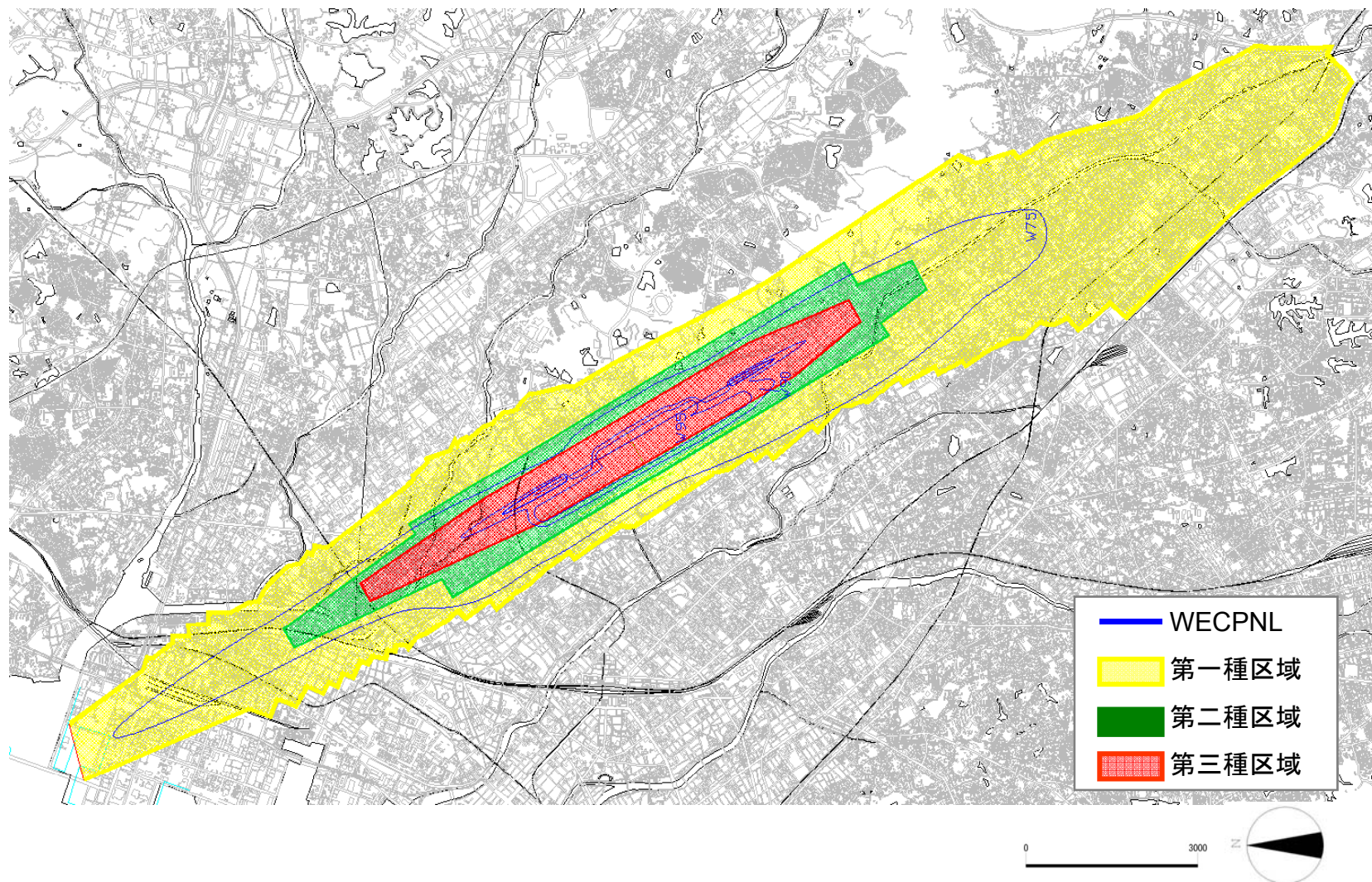
- 2本の滑走路の飛行経路は、現滑走路の飛行経路をベースに設定

——— 現滑走路2800m
——— 増設滑走路2500m



4. 検討結果

1) 1案

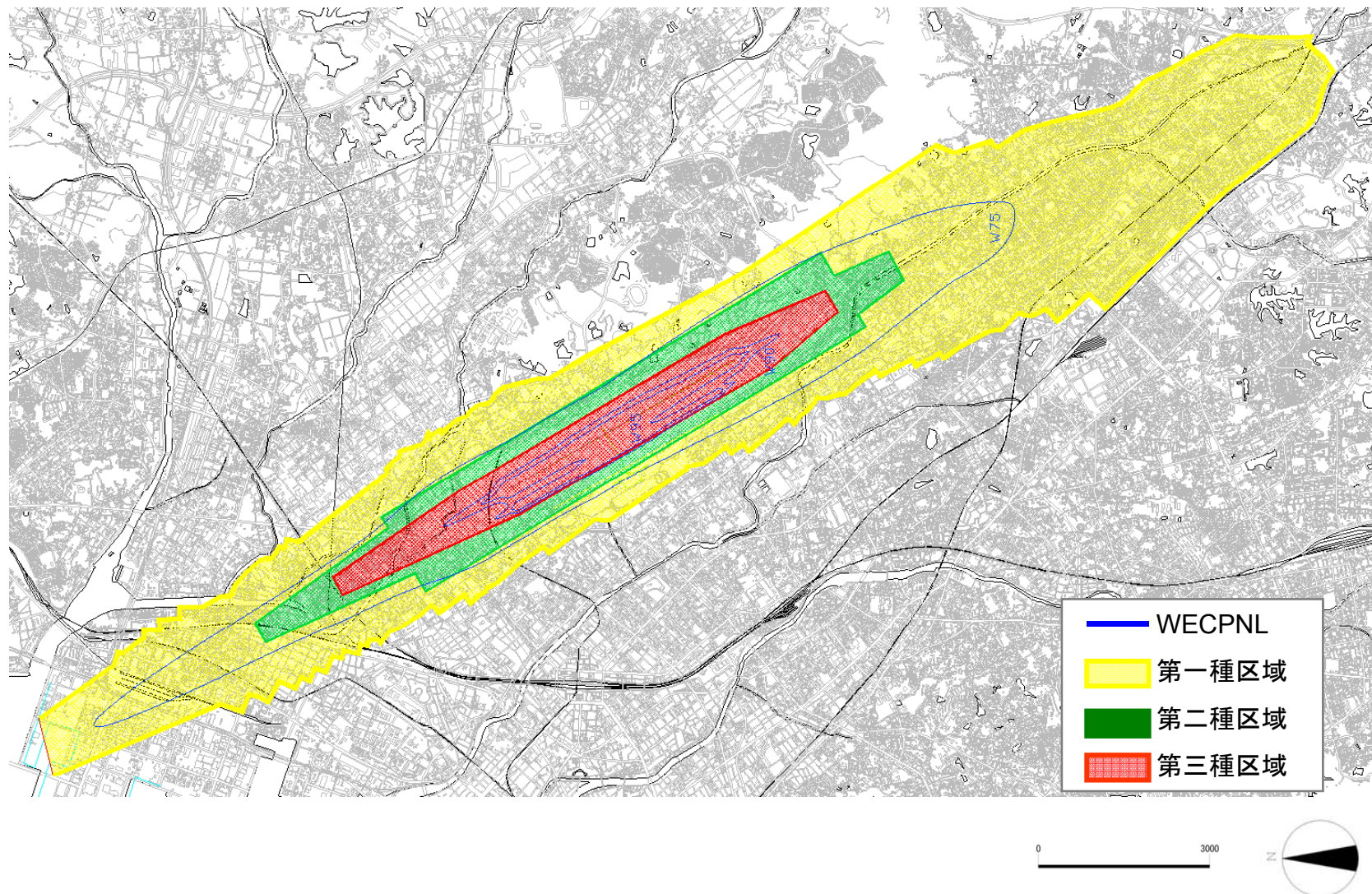


注) 騒音予測コンター図と基盤地図 (作成: 国土地理院) の合成について

・騒音予測コンター図は「直行座標系」で、基盤地図は「世界測地系 (球→平面)」で作成されており、数メートルの誤差を生じる。

4. 検討結果

2) 2案

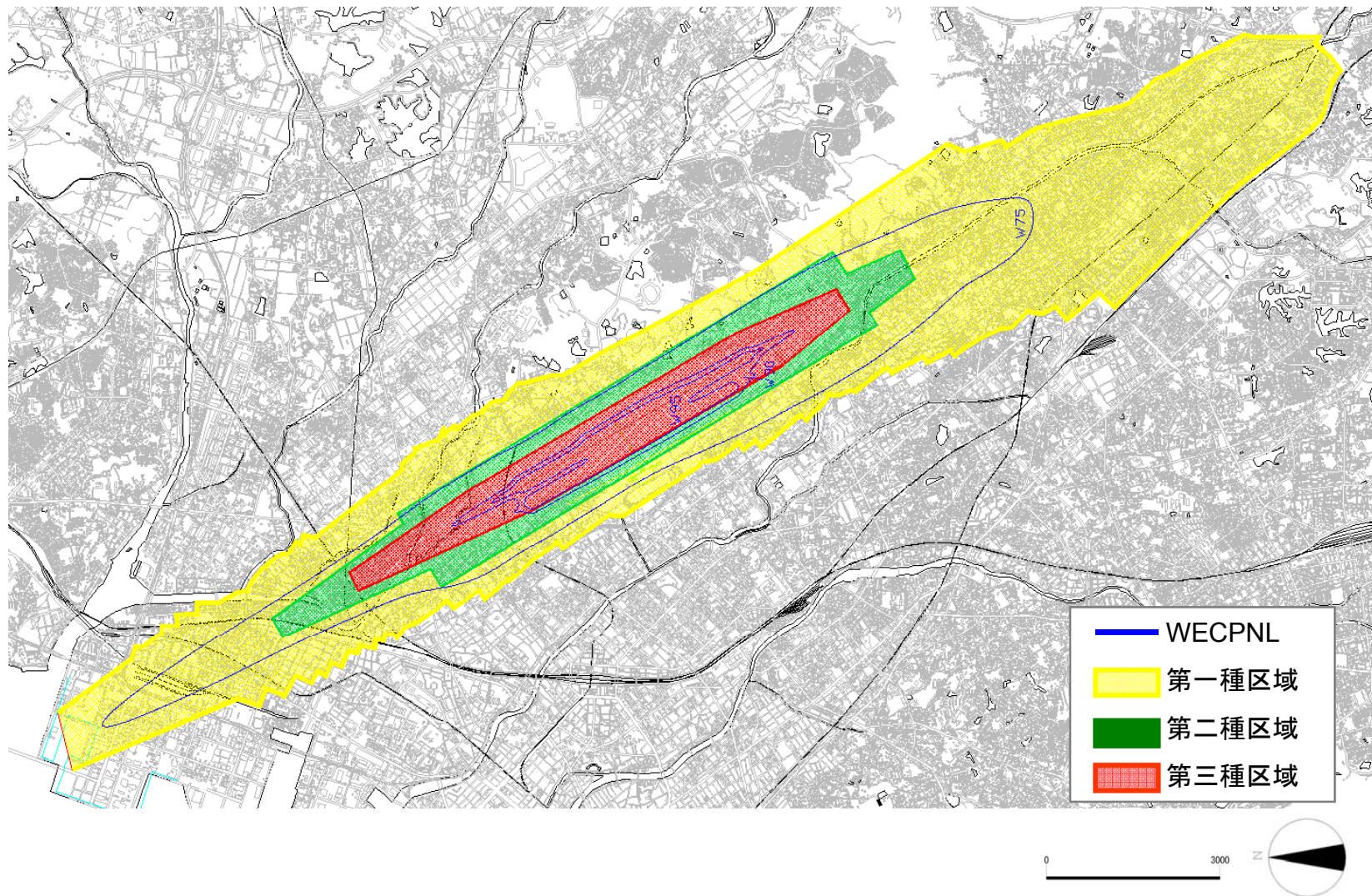


注) 騒音予測コンター図と基盤地図 (作成: 国土地理院) の合成について

・ 騒音予測コンター図は「直行座標系」で、基盤地図は「世界測地系 (球→平面)」で作成されており、数メートルの誤差を生じる。

4. 検討結果

3) 3案



注) 騒音予測コンター図と基盤地図(作成: 国土地理院)の合成について

・騒音予測コンター図は「直行座標系」で、基盤地図は「世界測地系(球→平面)」で作成されており、数メートルの誤差を生じる。

4. 検討結果

4) まとめ

- ①今回検討した1案から3案のいずれのケースにおいても、騒音の影響（WECPNL75・90・95）は、現行の騒音対策区域（第一種区域、第二種区域及び第三種区域）内に収まる結果となった。
但し、騒音の影響（WECPNL95）が、一部現行の騒音対策区域（第三種区域）に近接する部分があることから、精査が必要である。

- ②今回の予測は、現在航空局で使用している予測モデル及び基礎データ（WECPNL対応）を使用すると共に、現時点で想定できる範囲で将来の航空機材等を想定している。このため、環境アセスメント実施の段階では、将来の航空機材等の想定について、更に検討する必要がある。