

資料 1 福岡空港の需要予測  
及び滑走路処理容量について

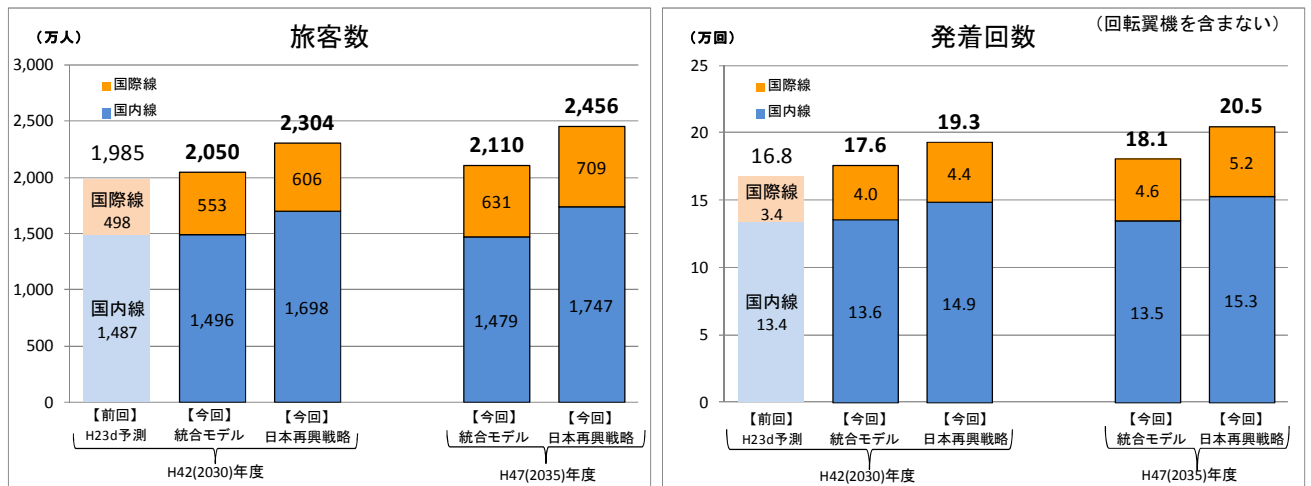
# 福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量について

国に精査を求めている需要予測及び滑走路処理容量の報告があった。概要については以下の通り。

## 1 需要予測

国土交通省統合モデル（GDP0.6～0.8%）による推計及び政府の日本再興戦略（GDP 2%成長）を用いた推計等複数の予測が行われた。

平成 47 年度（2035 年度）で、国土交通省統合モデルでは、旅客数 2,110 万人、発着回数 18.1 万回、日本再興戦略では、旅客数 2,456 万人、発着回数 20.5 万回の予測結果となっている。



※前回予測：PI 時の構想・施設計画段階の予測（平成 23 年度公表）

## 2 滑走路処理容量

滑走路処理容量については、定時性を保ちながら安定的な処理を可能とする数値（標準処理値）を算出している。

福岡空港においては、北側からの進入が主であるが、この標準処理値の算出に当たっては、滑走路処理容量が低い南側からの進入を前提とする必要があることから、着陸機が南側から進入する場合の標準処理値を算出している。

※進入方向（H24.7-H25.6）：北側進入 73%、南側進入 27%

### (1) 現滑走路一本の処理容量

- ・ 35 回／時間、年間 16.4 万回（平成 25 年度実績 発着回数 16.7 万回）  
（平成 17 年度総合的な調査での滑走路処理容量：32 回／時間 14.5 万回／年）

### (2) 誘導路二重化後の処理容量

- ・ 37 回／時間、年間 17.0 万回  
（平成 17 年度総合的な調査での滑走路処理容量：33 回／時間 14.9 万回／年）

(1)、(2)において滑走路処理容量が増加した主な理由は、航空機の小型化が進み、離陸着陸時の滑走路距離が短くなったことにより滑走路の占有時間が短縮したこと、大型機比率の減少(37%→22%)により発着間隔が短縮したこと等によるもの。

### (3) 滑走路増設後の処理容量

ア. 増設完成時(平成36年度頃～)

・40回/時間 年間18.8万回

出発は、国際線(増設滑走路)、国内線(現滑走路)別々とし、着陸は、原則として国内線側滑走路のみを使用。

※今後、実際の需要動向を見つつ、時間40回を超えることが想定される場合に備え、下記の方法も検討。

イ. 平成40年代中頃～

・45回/時間 年間21.1万回

国内線と国際線との滑走路の完全分離、飛行方法の高度化(注)等により、能力が向上。

(注) 飛行方法の高度化について

飛行方法の高度化は、GPSを利用した進入方式を想定している。導入には、経路設定に関する国際基準に則り、現在の空港西側に近接した回転半径の小さい経路(視認進入経路)から、回転半径の大きい経路へ変更となる可能性もある。現時点では未確定であるが、導入する場合には、適切な時期に地元の理解を得た上で実施する。

