

佐賀空港の民間空港としての使用・発展に支障を与えないことについて

(検証の前提)

○自衛隊機の基本的運用

- ・自衛隊機の基本的な運用時間は、8:00～17:00。
- ・自衛隊機の離着陸回数は、基本的な運用時間において1日当たり60回程度。
- ・自衛隊機は、民航機(定期便+チャーター便(以下「定期便等」という。))の定時制を確保するとともに、遅延や早着、増便などがあつた場合、民航機(定期便等)の運航を優先する。
- ・民航機(定期便等以外の民航機(以下「小型機」という。))の利用時間と重複する場合は、民航機(小型機)の運航を優先する。

○佐賀空港の体制

- ・現在の基本施設を前提とする。
- ・現在の旅客施設の容量は考慮しない。

(検証内容)

- ①現在、佐賀空港を利用している民航機(定期便等+小型機)の運航に支障がないかを検証。
- ②近い将来、民航機(定期便等+小型機)が増えてもその運航に支障がないかを検証。

(検証結果)

- ①現在、佐賀空港を利用している民航機(定期便等+小型機)の運航への支障はない
- ・自衛隊機の基本的な運用時間帯(8:00~17:00)における民航機(定期便等)の現在の離着陸回数は8回、民航機(小型機)は1日あたり18回。
 - ・民航機(定期便等+小型機)の離着陸回数を確保したうえで、自衛隊機の60回程度の離着陸は可能。
- ②近い将来、民航機(定期便等+小型機)が増えてもその運航への支障はない
- ・現在の民航機(定期便等)の1時間あたりの最大離着陸回数は、15~16時台及び18時台の3回(出発1回、到着2回)。
 - ・近い将来の民航機(定期便等)の1日あたりの離着陸回数を、現在の民航機(定期便等)の1時間あたりの最大離着陸回数3回に自衛隊機の基本的な運用時間9時間に乗じた27回に設定。
 - ・近い将来の民航機(小型機)の1日あたりの離着陸回数を、現在の1日あたりの民航機(小型機)の離着陸回数18回に1.5に乗じた27回に設定。
 - ・近い将来における民航機(定期便等)の離着陸回数27回と民航機(小型機)の離着陸回数27回を確保したうえで、自衛隊機の60回程度の離着陸は可能。

< 検証結果① >

現在、佐賀空港を利用している民航機(定期便等+小型機)の運航への支障はない

種別	離着陸回数 (8:00~17:00)	離着陸1回 あたりに要する 概ねの時間	滑走路占有時間 (8:00~17:00)
民航機 (定期便等)	8回 (※1)	6.5分	52分程度 ①
民航機 (小型機)	18回程度 (※2)	3.25分	59分程度 ②
自衛隊機	60回程度 (※3)	3.5分	210分程度 ③
			計321分程度 (①+②+③)



利用可能時間 (8:00~17:00)
計540分

(※1) 現在、自衛隊機の基本的な運用時間内(8:00~17:00)で運航する民航機(定期便等)の離着陸回数。

(※2) 平成25年度の民航機(小型機)の離着陸実績(4,420回)を1年間の平日の日数(245日)で除した回数。

(※3) 民航機(定期便等+小型機)が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合、当該時間帯の自衛隊機の離着陸を控える。

<検証結果②>

近い将来、民航機(定期便等+小型機)が増えてもその運航への支障はない

種別	離着陸回数 (8:00~17:00)	離着陸1回 あたりに要する 概ねの時間	滑走路占有時間 (8:00~17:00)
民航機 (定期便等)	27回 (※1)	6.5分	176分程度 ①
民航機 (小型機)	27回程度 (※2)	3.25分	88分程度 ②
自衛隊機	60回程度 (※3)	3.5分	210分程度 ③
			計474分程度 (①+②+③)



利用可能時間 (8:00~17:00)
計540分

(※1) 現在の民航機(定期便等)の1時間あたりの最大離着陸回数3回に9時間に乗じた回数。
9時間は自衛隊機の基本的な運用時間(8:00~17:00)

(※2) 平成25年度の民航機(小型機)の離着陸実績(4,420回)を1年間の平日の日数(245日)で除した回数に1.5
に乗じた回数。

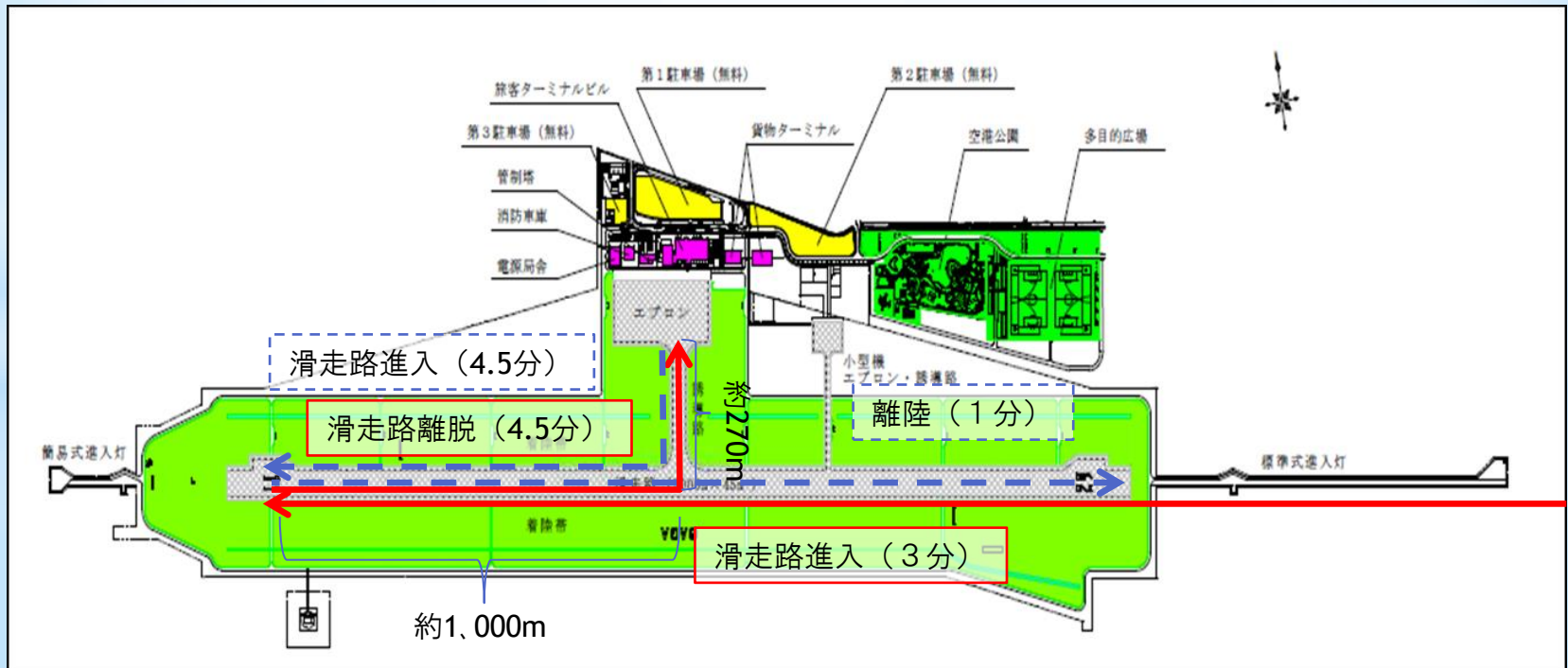
(※3) 民航機(定期便等+小型機)が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合、当該時間帯の自衛隊機の離着陸を控える。

民航機(定期便等)の離着陸について

【前提】

(離陸) 誘導路から滑走路端までの移動時間4.5分(時速約18km = 10ノットで約1,270mを滑走)と離陸時間1分とを合わせて離陸時の所要時間を計5.5分と設定。

(着陸) 滑走路進入時間3分(前の航空機との間に必要な間隔2分+滑走路上の移動時間1分)と滑走路端から誘導路への離脱までの時間4.5分(時速約18km = 10ノットで約1,270mを滑走)とを合わせて着陸時の所要時間を計7.5分と設定。



<民航機(定期便等)の離着陸1回当たりに要する概ねの時間>

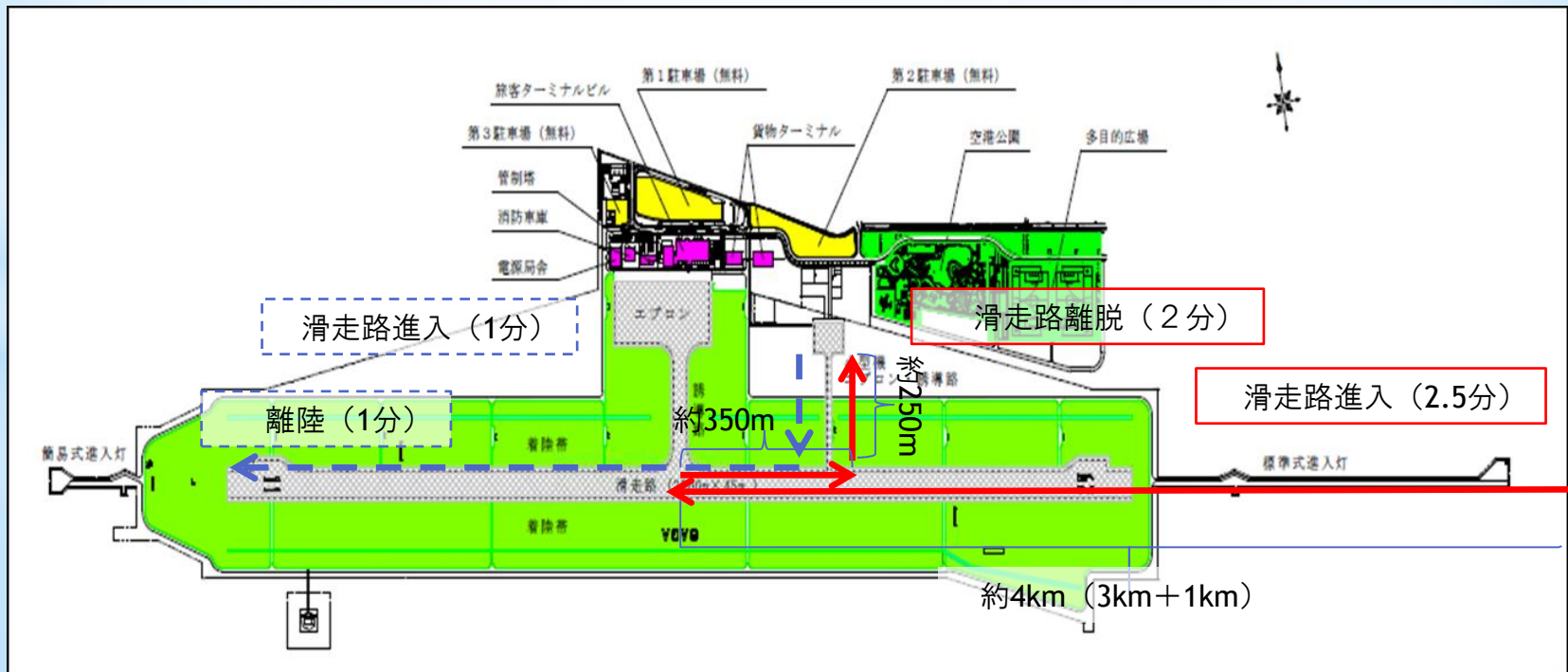
$$(5.5分 + 7.5分) \times 1 / 2 = 6.5分$$

民航機(小型機)の離着陸について

【前提】 (東側から進入、西側へ出発を採用)

(離陸) 誘導路から滑走路への進入(約250m)に1分、西側に向かって離陸後、滑走路末端を超えるまでに1分を要するものとし、離陸時の所要時間を計2分と設定

(着陸) 場周経路の旋回地点である、滑走路東側手前約3kmからの進入時間2.5分(滑走路上1kmを含む約4kmを時速約111km=60ノット)、滑走路から誘導路への離脱までの時間2分(約600mを時速約18km=10ノット)を要するものとし、着陸時の所要時間を計4.5分と設定

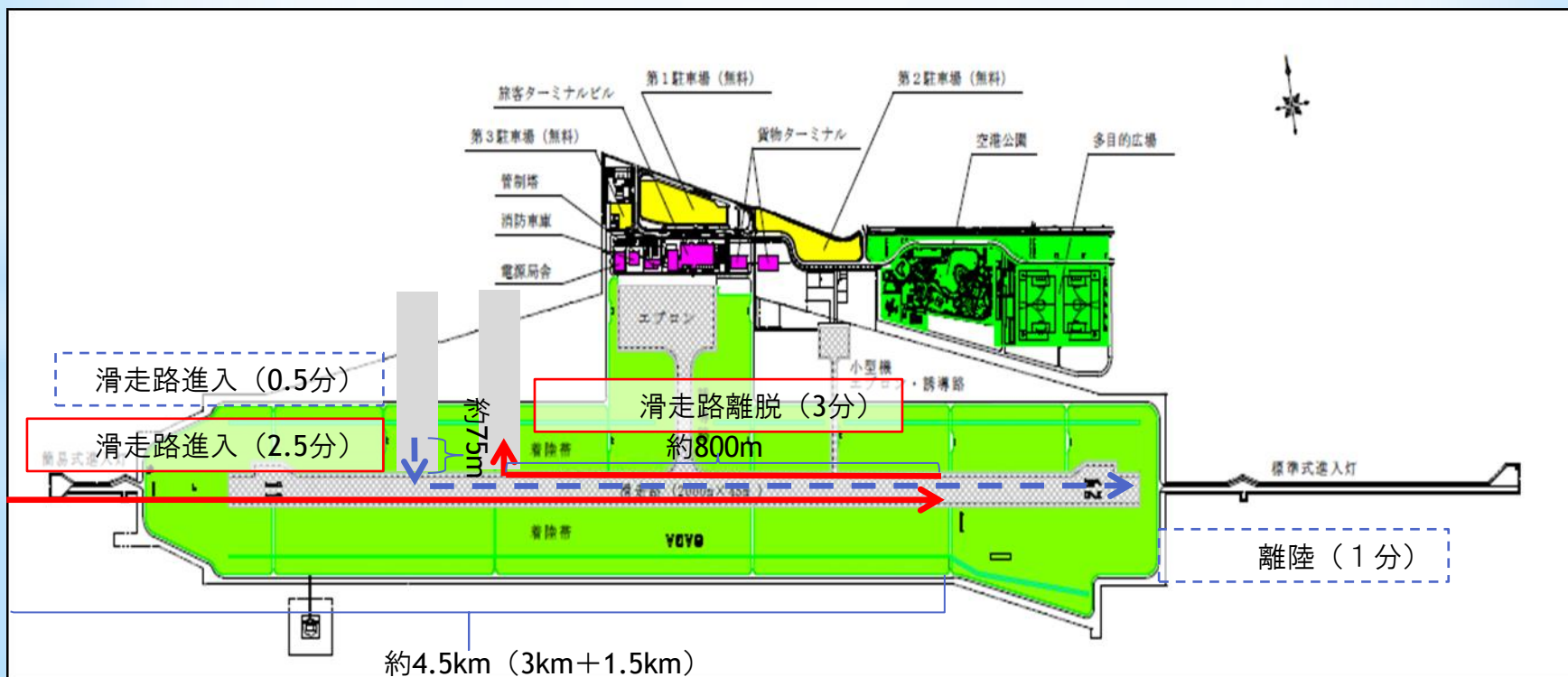


<民航機(小型機)の離着陸1回当たりに要する概ねの時間>

$$(2分 + 4.5分) \times 1 / 2 = 3.25分$$

自衛隊機の離着陸について

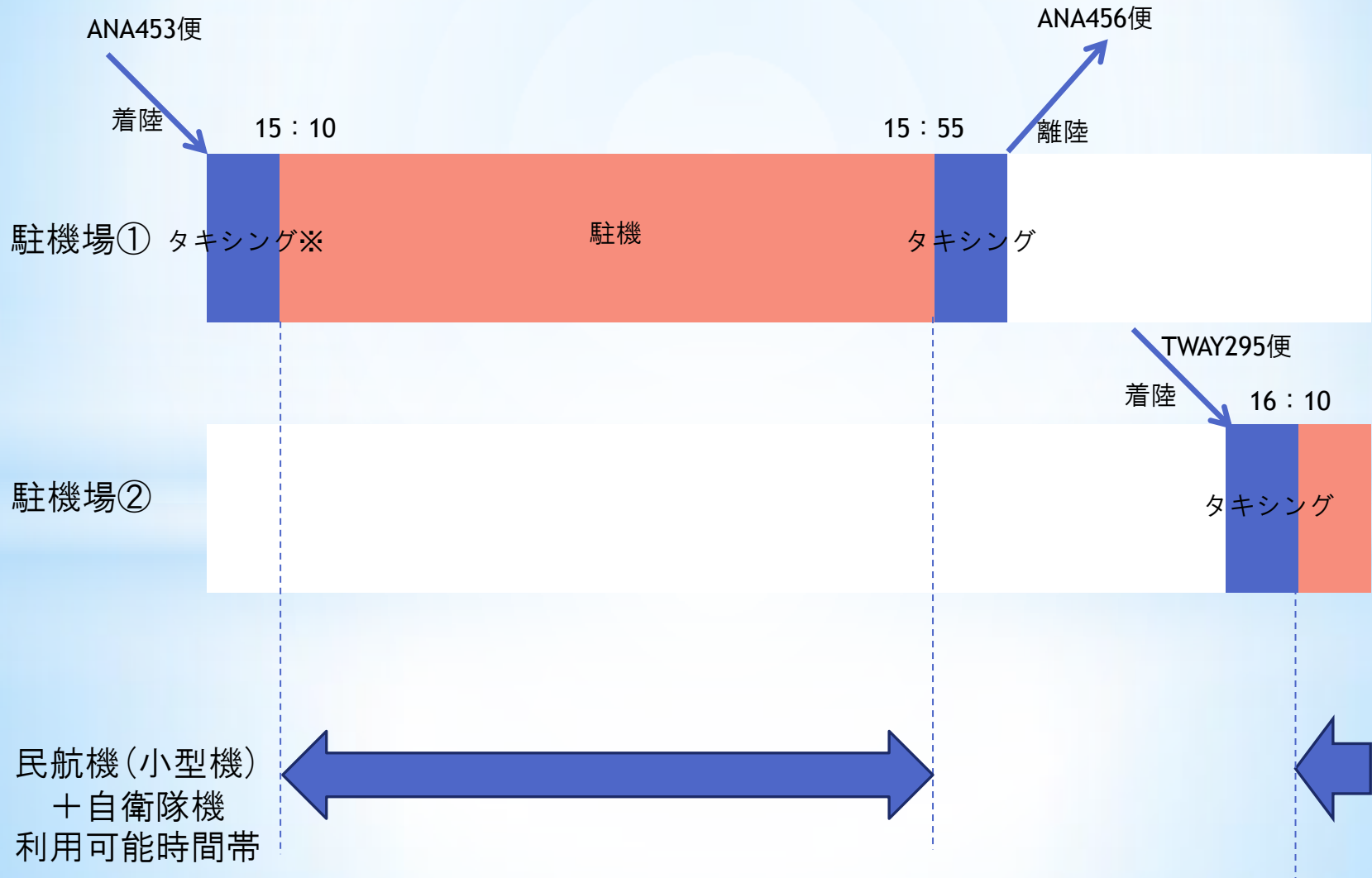
- 【前提】（滑走路の占有時間が長くなる西側から進入、東側へ出発で設定）
- （離陸）誘導路から滑走路への進入（約75m）に0.5分、東側へ離陸後、滑走路末端を超えるまで1分を要するものとし、離陸時の所要時間を計1.5分と設定
- （着陸）場周経路上の旋回地点である、滑走路西側手前約3kmからの進入時間2.5分（滑走路1.5kmを含む約4.5kmを時速約111km=60ノット）、滑走路から誘導路への離脱までの時間3分（約875mを時速約18km=10ノット）を要するものとし、着陸時の所要時間を計5.5分と設定



<自衛隊機の離着陸1回当たりに要する概ねの時間>

$$(1.5分 + 5.5分) \times 1/2 = 3.5分$$

民航機(定期便等)のピーク利用時間帯の離着陸



(※) タキシングとは、滑走路末端から駐機場に入るまでの滑走路走行を意味する。