

第 8 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果

8.1. 予測の前提

8. 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果

8.1. 予測の前提

8.1.1. 工事の実施

(1) 工事の区域区分

対象事業実施区域のうち、昼間工事及び夜間工事の実施範囲は、図 8.1.1-1(1)及び(2)に示すとおりである。

本事業は現在供用されている空港の滑走路を延長するものであり、空港を運用しながら工事を実施する必要があるため、工事の実施が航空機の運航に支障をきたす範囲については、夜間に工事を実施する。



図 8.1.1-1(1) 施工区域図(昼間工事)



図 8.1.1-1(2) 施工区域図(夜間工事)

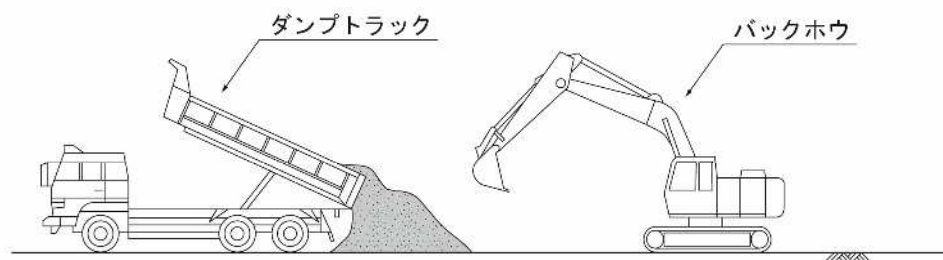
(2) 施工内容

本事業における主要工事の施工イメージは、以下に示すとおりである。

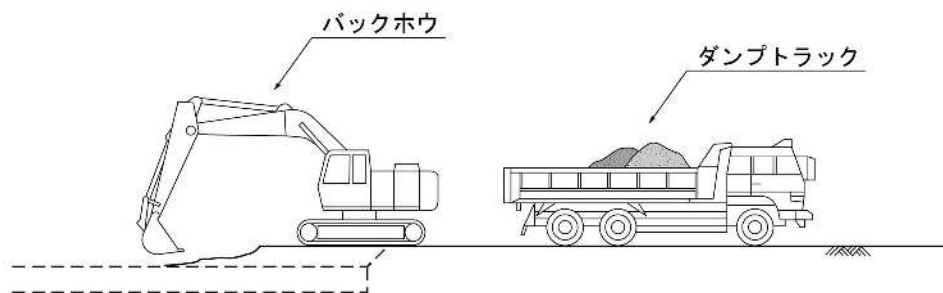
1) 地盤改良工

施工区域は軟弱地盤であるため、滑走路等の整備に先立ち、地盤改良を行う。

①土砂搬入



②表土除去



③地盤改良工

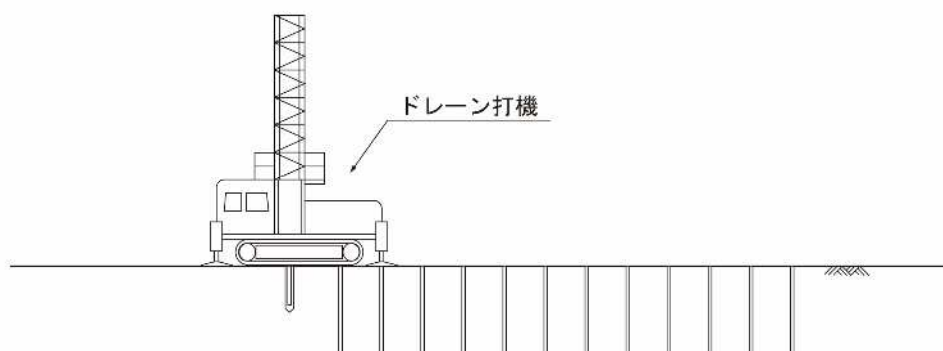
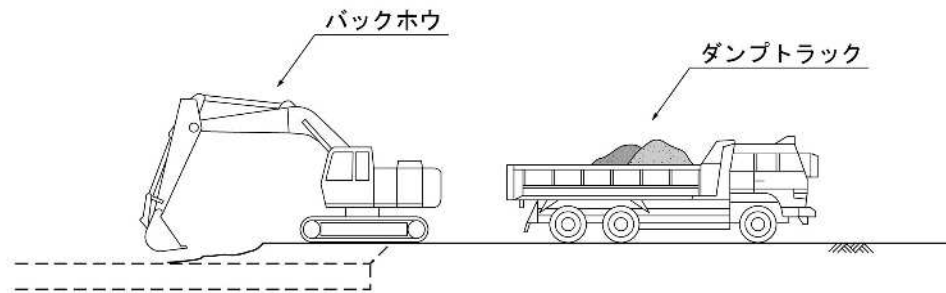


図 8.1.1-2 地盤改良工

2) 用地造成工

新たに路床・路盤を整備する必要がある範囲においては、切土工及び盛土工による用地造成を行う。

①切土工



②盛土工

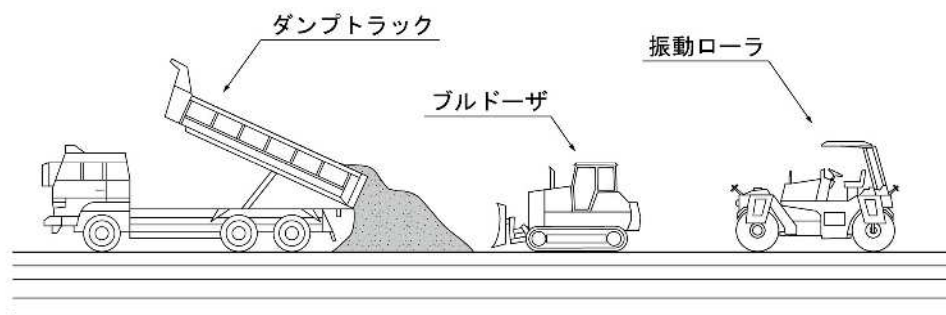


図 8.1.1-3 用地造成

3) 排水工

滑走路等の空港施設の整備に伴い、対象事業実施区域の雨水排水のための排水施設として、FRPM 管、皿形排水、開渠側溝等の設置を行う。

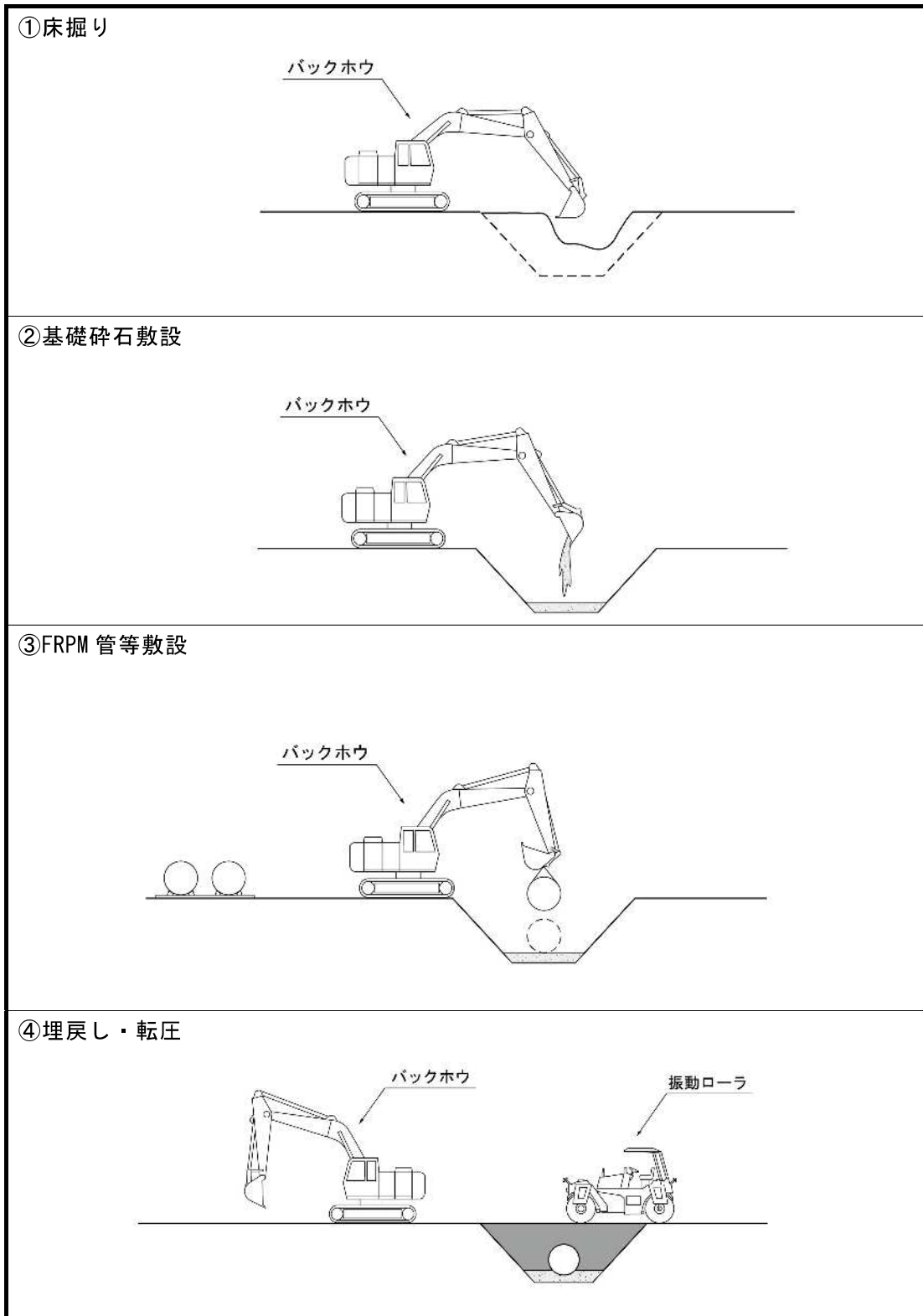


図 8.1.1-4 排水工

4) 舗装工

路床造成を行い、その後、滑走路下部の路盤及び滑走路表面のアスファルト舗装を行う。

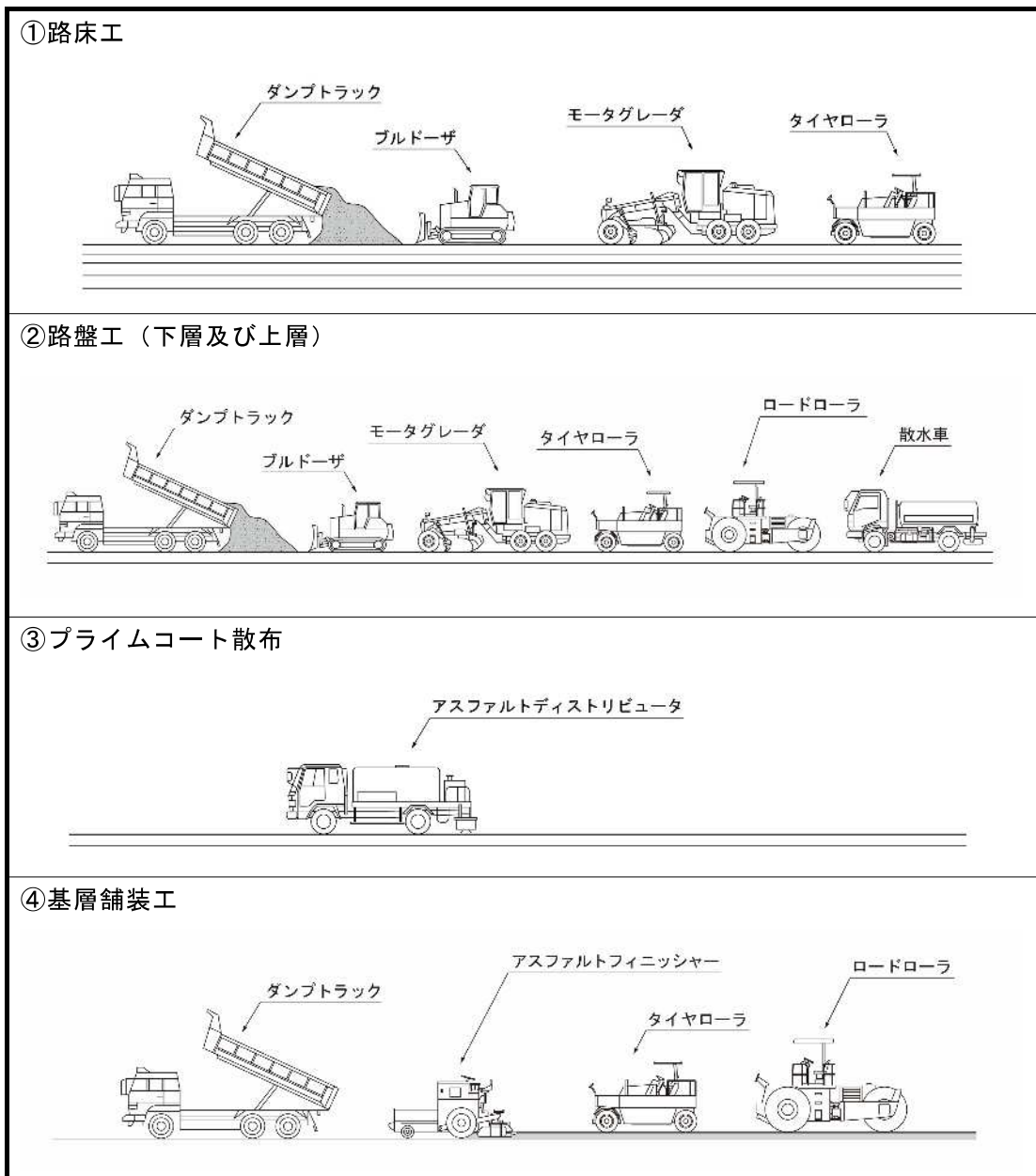
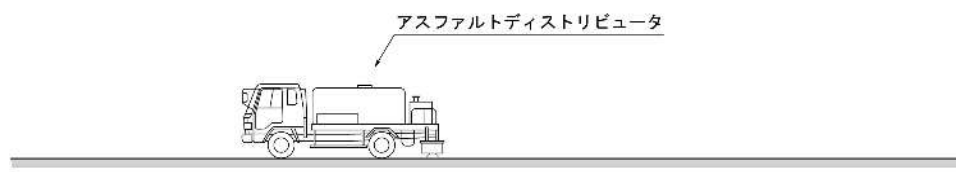


図 8.1.1-5(1) 舗装工

⑤タックコート散布



⑥表層舗装工

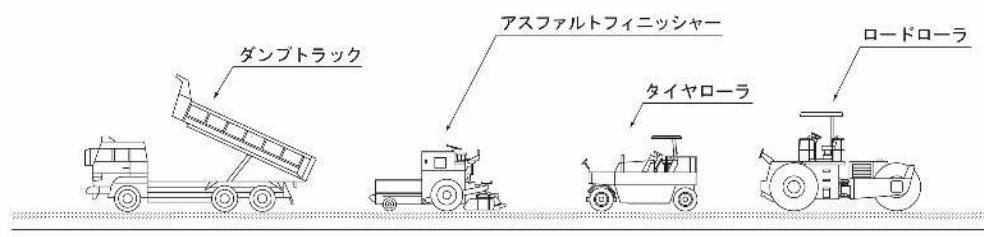


図 8.1.1-5(2) 舗装工

(3) 主な建設資材・建設副産物等

本事業で想定する主な建設資材は、表 8.1.1-1 に示すとおりである。

また、本事業で想定する主な建設副産物等は、表 8.1.1-2 に示すとおりである。

表 8.1.1-1 主な建設資材

主な建設資材	数量
土砂	約 184,140m ³
路盤材	約 69,370t (33,040m ³)
アスファルト混合物	約 25,040t (10,660m ³)
コンクリート	約 2,970t (1,270m ³)

表 8.1.1-2 主な建設副産物等

主な建設副産物等	数量
土砂	約 70,530m ³
アスファルト・コンクリート塊	約 500t (約 220m ³)
コンクリート塊	約 2,130t (約 860m ³)
金属くず	約 20t (約 4m ³)
廃プラスチック類	約 35t (約 40m ³)

(4) 資材等運搬車両の走行ルート

環境影響評価で想定する、本事業に関わる資材等運搬車両の走行ルートは、図 8.1.1-6 に示すとおりである。

(5) 施工日及び施工時間

施工日は、1ヶ月当たり平均 22 日間工事を実施することを想定した。なお、土曜日・日曜日は休工期と想定した。

施工時間は、昼間は 8 時～12 時と 13 時～17 時の計 8 時間工事を行うことを想定した。また、空港を運用しながら工事を実施するため、滑走路等に近接する範囲は夜間工事を行うこととし、21 時～1 時と 2 時～6 時の計 8 時間工事を行うことを想定した。

(6) 施工順序

施工順序は、図 8.1.1-7 に示すとおりである。

(7) 建設機械及び資材等運搬車両の稼働計画の概要

想定する建設機械及び資材等運搬車両の稼働台数（1 日あたり）は、表 8.1.1-3 から表 8.1.1-6 に示すとおりである。



国土地理院地図を基図として、工事に関する情報を加筆

凡例

- 対象事業実施区域
 ↔ 資材等運搬車両走行ルート(想定)
- - - 県境
- 市町村界

図 8.1.1-6 資材等運搬車両走行ルート（想定）



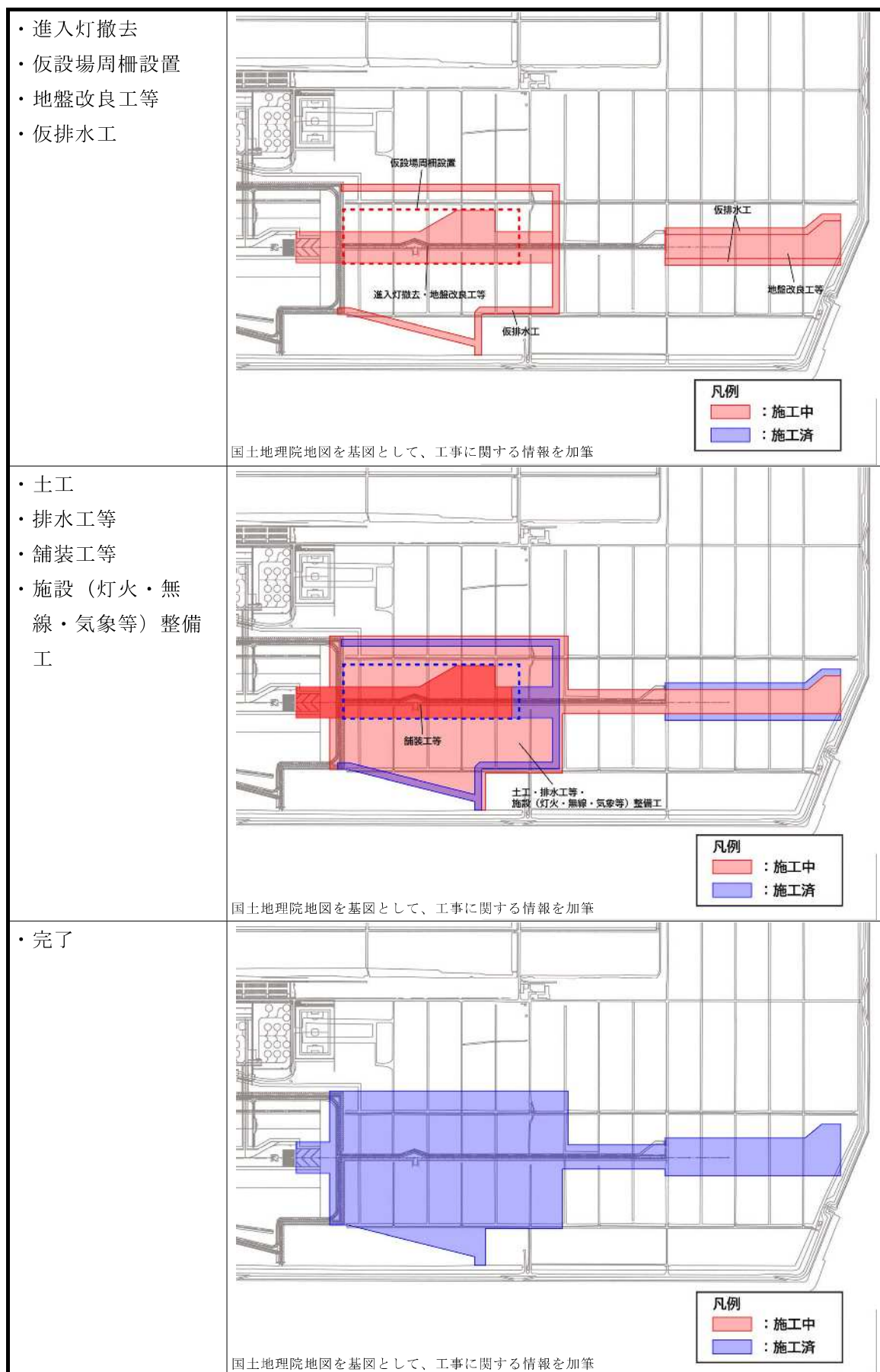


図 8.1.1-7 施工順序図

表 8.1.1-3(1) 想定する建設機械稼働台数（1日あたり）（昼間・その1）

年 月	1年目												2年目											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
地盤改良工等																								
バックホウ山積み 0.8m ³ （平積 0.6m ³ ）			3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2										

表 8.1.1-4(1) 想定する建設機械稼働台数（1日あたり）（夜間・その1）

年 月	1年目												2年目											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
進入灯撤去																								
トラッククレーン 4t 吊			1																					
仮設場周柵設置																								
小型バックホウ山積み 0.11m ³ （平積 0.08m ³ ）			5																					
地盤改良工等																								
バックホウ山積み 0.8m ³ （平積 0.6m ³ ）			6	2	2	2	2	2	2	2	3													
ブルドーザ 7t 級									2	2	1													
ブルドーザ 16t 級			1	2	2	2	2	2			1													
振動ローラ 11～12t			1	2	2	2	2	6			2													
ダンプトラック 10t			6	6	6	6	6	6	6	8	8													
ドレーン打機 30m 以下											5	2												
土工																								
バックホウ山積み 0.8m ³ （平積 0.6m ³ ）			1	1															4					
ダンプトラック 10t			1	1															47					
ブルドーザ 16t 級																				2	2	2	2	
振動ローラ 11～12t																				2	2	2	2	
排水工等																								
ダンプトラック 10t			1	2	1																	2	1	
バックホウ山積み 0.8m ³ （平積 0.6m ³ ）																		1	1	1	1	1		
振動ローラ 0.8～1.1t																								
トラックミキサ 10t																								
モータグレーダブレード幅 2.8m																							1	
タイヤローラ 8～20t																							1	
ロードローラ 10t																							1	
ディストリビュータ容量 2,000～3,000L																							1	
アスファルトフィニッシャー舗装幅 2.3～6.0m																							1	
ブルドーザ 16t 級																						1		
小型バックホウ山積み 0.11m ³ （平積 0.08m ³ ）																								
バックホウ山積み 0.45m ³ （平積 0.35m ³ ）			1	2	1																			
舗装工等																								
ダンプトラック 10t																				8	10	5		
モータグレーダブレード幅 2.8m																				2	2	1		
タイヤローラ 8～20t																				2	2	3		
ロードローラ 10t																				2	2	3		
ディストリビュータ容量 2,000～3,000L																					1	1	1	
アスファルトフィニッシャー舗装幅 2.3～6.0m																					1	1	1	
路面切削機																							1	
路面清掃車																							1	
散水車																							1	
グルーピング施工機械																						1		
小型バックホウ山積み 0.11m ³ （平積 0.08m ³ ）																								
トラック 4t																								
車載式ラインマーカ																								1
施設（灯火・無線・気象等）整備工																								
トラッククレーン 4t 吊																								

表 8.1.1-3(2) 想定する建設機械稼働台数（1日あたり）（昼間・その2）

3年目												4年目												年
25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	月
																								地盤改良工等
																								バックホウ山積み 0.8m ³ （平積 0.6m ³ ）

表 8.1.1-4(2) 想定する建設機械稼働台数（1日あたり）（夜間・その2）

3年目												4年目												年
25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	月
																								進入灯撤去
																								トラッククレーン 4t 吊
																								仮設場周柵設置
																								小型バックホウ山積 0.11m ³ （平積 0.08m ³ ）
																								地盤改良工等
																								バックホウ山積み 0.8m ³ （平積 0.6m ³ ）
																								ブルドーザ 7t 級
																								ブルドーザ 16t 級
																								振動ローラ 11～12t
																								ダンプトラック 10t
																								ドレン打機 30m 以下
																								土工
																								バックホウ山積 0.8m ³ （平積 0.6m ³ ）
																								ダンプトラック 10t
2	1																							ブルドーザ 16t 級
2	1																							振動ローラ 11～12t
																								排水工等
			2		2																			ダンプトラック 10t
			1	1	1																			バックホウ山積 0.8m ³ （平積 0.6m ³ ）
			1																					振動ローラ 0.8～1.1t
				5	4																			トラックミキサ 10t
					2																			モータグレーダブレード幅 2.8m
					2																			タイヤローラ 8～20t
					2																			ロードローラ 10t
					2																			ディストリビュータ容量 2,000～3,000L
					2																			アスファルトフィニッシャー舗装幅 2.3～6.0m
																								ブルドーザ 16t 級
						5																		小型バックホウ山積 0.11m ³ （平積 0.08m ³ ）
																								バックホウ山積 0.45m ³ （平積 0.35m ³ ）
																								舗装工等
																								ダンプトラック 10t
																								モータグレーダブレード幅 2.8m
																								タイヤローラ 8～20t
																								ロードローラ 10t
																								ディストリビュータ容量 2,000～3,000L
																								アスファルトフィニッシャー舗装幅 2.3～6.0m
																								路面切削機
																								路面清掃車
																								散水車
																								グレーピング施工機械
						1																		小型バックホウ山積 0.11m ³ （平積 0.08m ³ ）
				1	1	1	1	1	1	1	1													トラック 4t
																								車載式ラインマーカ
																								施設（灯火・無線・気象等）整備工
				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1							トラッククレーン 4t 吊

表 8.1.1-5(1) 想定する資材等運搬車両台数（1日あたり）（昼間・その1）

年 月	1年目												2年目											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
地盤改良工等																								
ダンプトラック 10t			131	131	131	131	131	131	131	129	126	131	131	88										
乗用車			3	3	3	3	3	3	3	6	6	3	3	6										
排水工等																								
ダンプトラック 10t			1	2	1																		6	
舗装工等																								
ダンプトラック 10t																					85	99	47	

表 8.1.1-6(1) 想定する資材等運搬車両台数（1日あたり）（夜間・その1）

年 月	1年目												2年目											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
進入灯撤去																								
トラッククレーン 4t 吊			1																					
乗用車			1																					
仮設場周柵設置																								
トラック 4t			5																					
乗用車			5																					
地盤改良工等																								
ダンプトラック 10t			6	6	6	6	6	6	6	8	8													
乗用車			6	6	6	6	6	6	6	8	13	2												
土工																								
ダンプトラック 10t			3	3															47					
乗用車			1	1															4	3	4	4	4	
排水工等																								
ダンプトラック 10t			1	2	1																	3	3	
トラックミキサ 10t																								
乗用車			1	2	1														1	1	1	1	2	
ディストリビュータ容量 2,000～3,000L																							1	
トラック 4t																								
舗装工等																								
ダンプトラック 10t																				8	33	48	39	
ディストリビュータ容量 2,000～3,000L																					1	1	1	
路面清掃車																							1	
散水車																							1	
乗用車																			1	6	6	6	3	
トラック 4t																								
車載式ラインマーカ																							1	
施設（灯火・無線・気象等）整備工																								
トラッククレーン 4t 吊																								

表 8.1.1-5(2) 想定する資材等運搬車両台数（1日あたり）（昼間・その2）

3年目												4年目												年
25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	月
																								地盤改良工等
																								ダンプトラック 10t
																								乗用車
																								排水工等
		7		26																				ダンプトラック 10t
																								舗装工等
																								ダンプトラック 10t

表 8.1.1-6(2) 想定する資材等運搬車両台（1日あたり）（夜間・その2）

3年目												4年目												年
25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	月
																								進入灯撤去
																								トラッククレーン 4t 吊
																								乗用車
																								仮設場周柵設置
																								トラック 4t
																								乗用車
																								地盤改良工等
																								ダンプトラック 10t
																								乗用車
																								土工
																								ダンプトラック 10t
4	2																							乗用車
																								排水工等
		3		12																				ダンプトラック 10t
			5	4																				トラックミキサ 10t
			1	9																				乗用車
				1																				ディストリビュータ容量 2,000～3,000L
				5																				トラック 4t
																								舗装工等
																								ダンプトラック 10t
																								ディストリビュータ容量 2,000～3,000L
																								路面清掃車
																								散水車
					1																			乗用車
				1	2	1	1	1	1	1	1													トラック 4t
																								車載式ラインマーカ
																								施設(灯火・無線・気象等)整備工
				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1							トラッククレーン 4t 吊

(8) 工事中の雨水排水計画

造成等の施工により、降雨時に発生する濁水は、対象事業実施区域内に仮設沈砂池を設置し、濁水を一時的に貯留することを想定する。

また、施工時に発生するアルカリ性の排水は、pH 処理装置による中和処理、ろ過等を行った後に排水する。

(9) 施工上の諸対策

工事計画の策定に当たり、環境配慮の観点から施工上の諸対策を検討した結果、以下の対策を実施することにした。

- 排出ガス対策型が普及している建設機械については、これを使用する。
- 低騒音型・超低騒音型が普及している建設機械については、これを使用する。
- 工事の進捗に合わせて適宜、仮設沈砂池を設け、この仮設沈砂池にて雨水排水中の浮遊物質を抑制し、放流する。
- 工事による夜間照明は、光の漏洩を抑える配置及び拡散の少ないバルーン型のLED 照明等を使用する。
- 発生する建設副産物は、産業廃棄物処理業者に委託し、再資源化に努める。

8.1.2. 飛行場の存在及び供用

(1) 空港内施設配置

空港内の施設配置は、図 8.1.2-1 に示すとおりである。

滑走路の延長にあわせて、航空機の離着陸に必要となる航空灯火等の移設を行う。駐機場(エプロン)やターミナルビルは、既存施設をそのまま使用するため、位置・規模の変更は生じない。

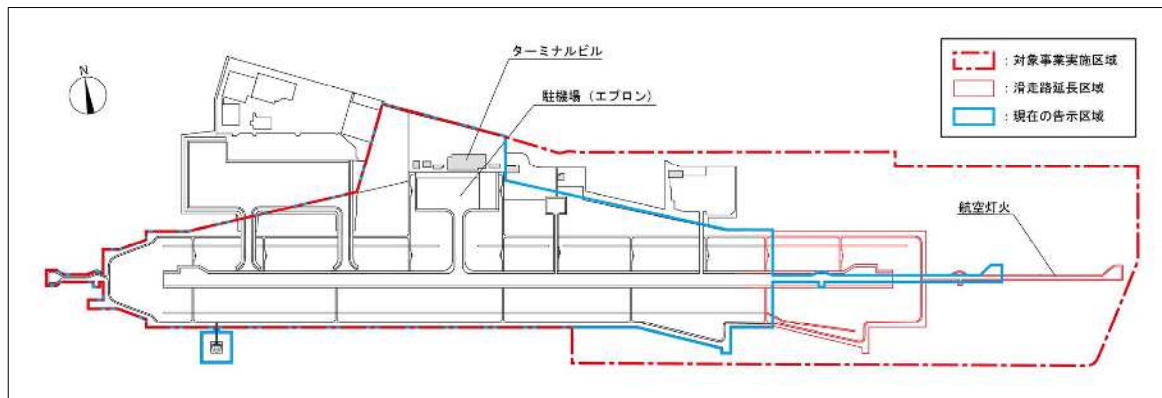


図 8.1.2-1 施設配置図

(2) 緑化計画

本事業における緑化計画図は、図 8.1.2-2 に示すとおりである。

着陸帯や誘導路帯等の舗装された区域以外については、降雨による表面の浸食防止、航空機のブラストによる土石等の飛散防止等のため、芝による緑化を行う。

また、造成地の法面については、雨水による浸食防止等のため、草本植物等による緑化を行う。

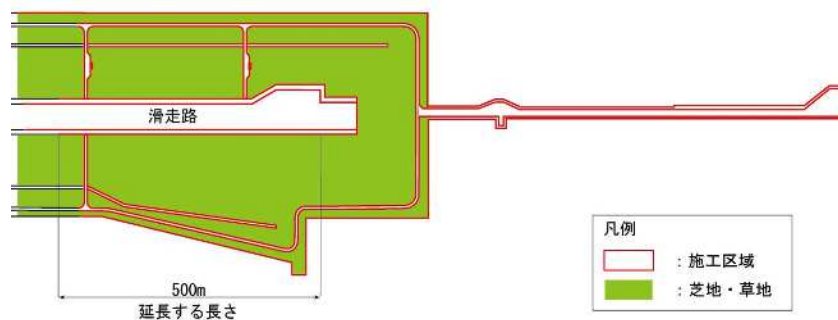


図 8.1.2-2 緑化計画図

(3) 雨水等排水計画

現在の空港の雨水排水は、場周水路及び干拓地内の既設水路を経由し、干拓地の東西 2 地点（平和搦樋門、国造搦樋門）から海域へ放流されている。本事業により拡張する滑走路延長区域の雨水排水は、現在と同様のルートで放流することを想定している。

また、ターミナルビル等の空港施設内から発生する生活排水については、現在と同様に、合併浄化槽にて処理後場周水路へ放流を行う予定である。

これらの佐賀空港からの排水の流れは、「2. 対象事業の目的及び内容 2.3. その他の対象事業に関連する事項 2.3.3. 雨水等排水計画」に示す図 2.3-4 のとおりである。

(4) 廃棄物処理計画

現在、佐賀空港内で発生する廃棄物は、各事業者でごみの分別収集・処理を行っている。本事業の実施後も、同様に処理することを想定している。

(5) 航空機の運航

1) 運航機材

航空機の運航による影響を予測・評価するために、想定した運航機材は表 8.1.2-1 に示すとおりである。

現況推計では、運航数が少ない機材やプライベート機等の航空機型式別の予測データがない機材は、同クラスの別機材に代替して設定した。将来予測では、今後、現況の就航機材よりも一層環境への負荷が少ない機材が就航することもあると考えられるが、予測に用いる航空機型式別のデータは現在就航している主要機材に限って整備しているため、将来予測においても現況で就航している機材のデータを使用した。

自衛隊機については、以下に示す九州防衛局の資料に基づき、表 8.1.2-2 に示すとおり設定した。

- ・「佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての再質問について(回答)」(平成 28 年 3 月 8 日 九防企地第 2181 号)

<https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00342393/index.html>

- ・「佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての質問(5 回目)について(回答)」(平成 29 年 5 月 11 日 九防企地第 4901 号)

<https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00355309/index.html>

表 8.1.2-1 想定した運航機材(民航機・その他)

区分	機材クラス	航空機型式		備考
		現況 令和 6 年度 (2024 年度)	将来 令和 27 年度 (2045 年度)	
民航機	大型ジェット機	B788	B788	ボーイング 787-8
	中型ジェット機	B763	—	ボーイング 767-300
	小型ジェット機	A320	A320	エアバス A320-200
		A20N	—	エアバス A320neo
		A321	A321	エアバス A321-200
		B738	B738	ボーイング 737-800
		E175	E175	エンブラエル ERJ175
		CRJ2	CRJ2	ボンバルディア CL-600-2B19
		CRJ7	CRJ7	ボンバルディア CL-600-2C10
	プロペラ機	DH8D	—	ボンバルディア DHC-8-400
その他	固定翼機	BE58	BE58	ビーチ 58
		C172	C172	セスナ 172
		A36	A36	ビーチ 36
	回転翼機	A109	A109	アグスタ A109
		AS50	AS50	エアバス・ヘリコプターズ AS350
		AS65	AS65	エアバス・ヘリコプターズ AS365
		B412	B412	ベル 412
		BK17	BK17	川崎 BK117
		S76	S76	シコルスキーS-76

注 1. 「—」は将来の運航を想定していないことを示す。

表 8.1.2-2 想定した運航機材(自衛隊機)

区分	機材クラス	航空機型式		備考
		滑走路 2,000m 時	滑走路 2,500m 時	
自衛隊機	ティルト・ローター機	V-22	V-22	—
	回転翼機	UH-1	UH-1	移駐予定
		AH-64	AH-64	移駐予定
		UH-60	UH-60	移駐予定
		OH-6	OH-6	移駐予定
		OH-1	OH-1	移駐予定
		AH-1	AH-1	移駐予定

2) 空港運用時間

現在の佐賀空港の運用時間は 6:30～24:00(17.5 時間)である。将来は、夜間の旅客便や過去に就航していた夜間貨物便の運航を想定し、6:30～翌 4:30(22 時間)とすることとした。

3) 航空機離着陸回数

佐賀空港の現況及び将来の日離着陸回数は、表 8.1.2-3 に示すとおり想定した。

現況については、直近の令和 6 年度（2024 年度）の運航実績とした。

将来については、滑走路を延長した後、航空機の運航状況が概ね一定の状況になると見込まれる令和 27 年度（2045 年度）とし、将来の需要増加を見込んで検討した想定ダイヤに基づき設定した。固定翼機及び回転翼機は、現況と同程度の離着陸が将来も運航されると想定した。なお、機体の不具合等による臨時的な離着陸については、想定していない。

自衛隊機は、以下に示す九州防衛局資料に基づき、60 回/日と設定した。

- ・「佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての再質問について(回答)」(平成 28 年 3 月 8 日 九防企地第 2181 号)

<https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00342393/index.html>

- ・「佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての質問(5 回目)について(回答)」(平成 29 年 5 月 11 日 九防企地第 4901 号)

<https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00355309/index.html>

表 8.1.2-3 日離着陸回数の概要(民航機等)

単位：回/日

区分	航空機区分	現況			将来		
		07:00～ 19:00	19:00～ 22:00	22:00～ 07:00	07:00～ 19:00	19:00～ 22:00	22:00～ 07:00
民航機	大型ジェット機	－	0.0	－	－	－	2.0
	中型ジェット機	0.5	0.6	0.6	－	－	－
	小型ジェット機	9.2	1.2	0.3	26.2	1.0	3.0
	プロペラ機	0.0	－	0.0	2.1	－	－
	小 計	12.4			34.3		
その他	固定翼機	4.4	0.1	0.0	6.6	0.1	0.0
	回転翼機	2.8	0.0	0.0	4.2	0.0	0.0
	小 計	7.3			11.0		
その他 (周回飛行)	固定翼機(周回飛行)	13.5	0.4	－	13.5	0.4	－
	回転翼機(周回飛行)	4.2	0.2	－	4.2	0.2	－
	小 計	18.3			18.3		
合 計		38.0			63.5		

注 1. 「－」は運航なし、「0.0」は日離着陸回数が少ないものの運航ありを示す。

注 2. 周回飛行：訓練等のため、タッチアンドゴー（機体が着陸後、滑走路に接地した直後に再び離陸する動作）により複数回の離着陸を繰り返すもの。表中の値は複数回の離着陸を考慮した値である。

注 3. 自衛隊機は、九州防衛局資料に基づき 60 回/日とした。

7. 民航機・その他

(7) 現況

民航機及びその他(固定翼機・回転翼機)の現況の時刻別離着陸回数は、表 8.1.2-4(1)から(3)に示すとおりである。

表 8.1.2-4(1) 1日あたりの時刻別離着陸回数(民航機)【現況】

区分	滑走路方向	離着陸	経路番号	経路長区分	運航機材	離着陸回数			
						N1	N2	N3	N4
						0:00 ～7:00	7:00 ～19:00	19:00 ～22:00	22:00 ～24:00
民航機 国内線	11	着陸	1	国内線	B788	—	0.0027	—	—
				国内線	B763	0.0027	0.0877	0.1534	0.0247
				国内線	A320	—	0.0027	—	—
				国内線	A20N	—	0.3014	0.0027	—
				国内線	A321	—	0.2082	0.0959	0.0110
			2	国内線	B738	—	0.6932	0.0055	—
				国内線	B763	—	0.0219	0.0356	0.0055
				国内線	A20N	—	0.0740	—	—
				国内線	A321	—	0.0493	0.0247	0.0027
				国内線	B738	—	0.1644	0.0027	—
			3	国内線	B763	—	—	0.0027	—
				国内線	A20N	—	0.0027	—	—
				国内線	A321	—	0.0027	—	—
				国内線	B738	—	0.0110	—	—
			29	国内線	B788	—	0.0027	—	—
				国内線	B763	—	0.1096	0.2219	0.0411
				国内線	A20N	—	0.3699	0.0082	—
				国内線	A321	—	0.3589	0.1890	0.0411
				国内線	B738	—	0.9315	0.0082	—
			5	国内線	B763	—	0.0192	0.0384	0.0055
				国内線	A20N	—	0.0603	0.0027	—
				国内線	A321	—	0.0603	0.0329	0.0055
				国内線	B738	—	0.1534	0.0027	—
			6	国内線	B763	—	0.0137	0.0274	0.0055
				国内線	A20N	—	0.0493	—	—
				国内線	A321	—	0.0466	0.0247	0.0055
				国内線	B738	—	0.1178	—	—
	11	離陸	7	国内線	B763	0.4055	0.1589	0.0301	0.0027
				国内線	A320	—	0.0027	—	—
				国内線	A20N	0.0110	0.5288	0.0356	—
				国内線	A321	0.1397	0.5068	0.0904	—
				国内線	B738	0.0082	0.9973	0.3233	—
	29	離陸	8	国内線	B788	—	0.0055	—	—
				国内線	B763	0.0986	0.0712	0.0466	0.0027
				国内線	A20N	—	0.2795	0.0192	—
				国内線	A321	0.0329	0.3315	0.0603	—
				国内線	B738	0.0027	0.4986	0.2575	—

注 1. 「—」は運航なしを示す。

注 2. 経路番号は、図 8.1.2-3(1)～(4)と対応する。

注 3. 滑走路方向について、「11」は西側からの到着又は東側への出発、「29」は東側からの到着又は西側への出発を示す。

表 8.1.2-4(2) 1日あたりの時刻別離着陸回数(民航機)【現況】

区分	滑走路 方向	離着陸	経路 番号	経路長 区分	運航 機材	離着陸回数			
						N1	N2	N3	N4
						0:00 ～7:00	7:00 ～19:00	19:00 ～22:00	22:00 ～24:00
民航機 国内線	11	着陸	9	国内線	A321	—	0.0027	—	—
				国内線	E175	—	0.0082	0.0055	—
				国内線	DH8D	—	0.0082	—	0.0055
	29	着陸	10	国内線	B763	—	0.0027	—	—
				国内線	A20N	—	0.0055	—	—
				国内線	A321	—	0.0027	—	—
				国内線	E175	—	0.0219	0.0027	—
				国内線	DH8D	—	0.0027	—	—
				国内線	B763	—	0.0027	—	—
	11	離陸	11	国内線	A20N	—	—	0.0027	—
				国内線	A321	—	—	0.0027	—
				国内線	B738	—	—	0.0027	—
				国内線	E175	—	0.0219	0.0027	—
				国内線	DH8D	—	0.0110	—	—
				国内線	A20N	—	—	0.0027	—
	29	離陸	12	国内線	E175	—	0.0137	—	—
				国内線	DH8D	—	0.0055	—	—
				国内線	A20N	—	—	0.0027	—
民航機 国際線	11	着陸	13	国際線至近距離	A320	—	0.0274	—	—
				国際線至近距離	B738	—	0.0384	—	—
	29	着陸	14	国際線至近距離	A320	—	0.1973	—	—
				国際線至近距離	B738	—	0.2055	—	—
			15	国際線至近距離	A320	—	0.0110	—	—
				国際線至近距離	B738	—	0.0110	—	—
	11	離陸	16	国際線至近距離	A320	—	0.1014	—	—
				国際線至近距離	B738	—	0.1014	—	—
	29	離陸	17	国際線至近距離	A320	—	0.1342	—	—
				国際線至近距離	B738	—	0.1479	0.0055	—
	11	着陸	18	国際線至近距離	A320	—	0.0521	—	—
				国際線至近距離	A20N	—	0.0329	—	—
	29	着陸	19	国際線至近距離	A320	—	0.4438	—	—
				国際線至近距離	A20N	—	0.1205	—	—
	11	離陸	20	国際線至近距離	A320	—	0.2055	—	—
				国際線至近距離	A20N	—	0.0411	—	—
	29	離陸	21	国際線至近距離	A320	—	0.1726	—	—
				国際線至近距離	A20N	—	0.0110	—	—
	29	着陸	22	国際線至近距離	A320	—	0.0301	—	—
				国際線至近距離	A20N	—	0.0301	—	—
	11	離陸	23	国際線至近距離	A320	—	0.0740	—	—
				国際線至近距離	A20N	—	0.0630	—	—
	29	離陸	24	国際線至近距離	A320	—	0.0740	—	—
				国際線至近距離	A20N	—	0.0712	—	—

注1.「—」は運航なしを示す。

注2.経路番号は、図 8.1.2-3(1)～(4)と対応する。

注3.滑走路方向について、「11」は西側からの到着又は東側への出発、「29」は東側からの到着又は西側への出発を示す。

表 8.1.2-4(3) 1日あたりの時刻別離着陸回数(その他)【現況】

区分	滑走路 方向	離着陸	経路番号	経路長 区分	離着陸回数			
					N1	N2	N3	N4
					0:00 ～7:00	7:00 ～19:00	19:00 ～22:00	22:00 ～24:00
その他 固定翼機	11	着陸	25	—	—	0.3753	0.0055	0.0027
			26	—	—	0.1890	0.0027	—
			27	—	—	0.1397	0.0027	—
			28	—	—	0.0932	0.0027	—
			29	—	—	0.1397	0.0027	—
			30	—	—	2.9041	0.0822	—
	29	着陸	31	—	—	0.4959	0.0082	0.0027
			32	—	—	0.2466	0.0055	0.0027
			33	—	—	0.1863	0.0055	—
			34	—	—	0.1233	0.0027	—
			35	—	—	0.1890	0.0027	—
			36	—	—	3.8521	0.1068	—
	11	離陸	37	—	0.0027	0.3753	0.0027	0.0027
			38	—	—	0.1890	0.0027	—
			39	—	—	0.1425	0.0027	—
			40	—	—	0.0959	—	—
			41	—	—	0.1425	—	—
			42	—	—	2.9041	0.0822	—
	29	離陸	43	—	0.0027	0.4959	0.0055	0.0055
			44	—	—	0.2493	0.0027	—
			45	—	—	0.1890	0.0027	—
			46	—	—	0.1260	—	—
			47	—	—	0.1918	—	—
			48	—	—	3.8521	0.1068	—
その他 回転翼機	11	着陸	25	—	—	0.1233	—	—
			26	—	—	0.0603	—	—
			27	—	—	0.0603	—	—
			28	—	—	0.2110	0.0027	—
			29	—	—	0.1534	—	—
			30	—	—	0.8986	0.0438	—
	29	着陸	31	—	—	0.1616	—	—
			32	—	—	0.0822	—	—
			33	—	—	0.0822	—	—
			34	—	—	0.2822	0.0027	—
			35	—	—	0.2000	0.0027	—
			36	—	—	1.1918	0.0603	—
	11	離陸	37	—	—	0.1233	—	—
			38	—	—	0.0603	—	—
			39	—	—	0.0603	—	—
			40	—	—	0.2110	0.0027	—
			41	—	—	0.1534	—	—
			42	—	—	0.8986	0.0438	—
	29	離陸	43	—	—	0.1616	—	—
			44	—	—	0.0822	—	—
			45	—	0.0027	0.0767	0.0027	—
			46	—	—	0.2822	0.0027	—
			47	—	—	0.2055	—	—
			48	—	—	1.1918	0.0603	—

注 1. 「—」は運航なしを示す。

注 2. 経路番号は、図 8.1.2-3(5)～(8)と対応する。

注 3. 滑走路方向について、「11」は西側からの到着又は東側への出発、「29」は東側からの到着又は西側への出発を示す。

注 4. その他固定翼機の運航機材は以下を想定…BE58、C172、A36

注 5. その他回転翼機の運航機材は以下を想定…A109、AS50、AS65、B412、BK17、S76

(4) 将来

民航機及びその他(小型航空機・回転翼機)の将来の時刻別離着陸回数は、表 8.1.2-5(1)から(3)に示すとおりである。

表 8.1.2-5(1) 1日あたりの時刻別離着陸回数(民航機)【将来】

区分	滑走路 方向	離着陸	経路 番号	運航 機材	経路長 区分	離着陸回数			
						N1	N2	N3	N4
						0:00 ～7:00	7:00 ～19:00	19:00 ～22:00	22:00 ～24:00
民航機 国内線	11	着陸	1	B788	国内線	0.3229	—	—	—
				A320	国内線	—	1.2915	0.3229	0.3229
				B738	国内線	—	0.6457	—	—
	11	着陸	2	B788	国内線	0.0772	—	—	—
				A320	国内線	—	0.3089	0.0772	0.0772
				B738	国内線	—	0.1545	—	—
	11	着陸	3	B788	国内線	0.0039	—	—	—
				A320	国内線	—	0.0156	0.0039	0.0039
				B738	国内線	—	0.0078	—	—
	29	着陸	4	B788	国内線	0.4605	—	—	—
				A320	国内線	—	1.9731	0.5042	0.5042
				B738	国内線	—	0.9211	—	—
	29	着陸	5	B788	国内線	0.0768	—	—	—
				A320	国内線	—	0.2331	0.0521	0.0521
				B738	国内線	—	0.1537	—	—
	29	着陸	6	B788	国内線	0.0586	—	—	—
				A320	国内線	—	0.1778	0.0397	0.0397
				B738	国内線	—	0.1172	—	—
	11	離陸	7	B788	国内線	0.6550	—	—	—
				A320	国内線	0.6550	2.6200	—	0.6550
				B738	国内線	—	1.3100	—	—
	29	離陸	8	B788	国内線	0.3450	—	—	—
				A320	国内線	0.3450	1.3800	—	0.3450
				B738	国内線	—	0.6900	—	—
	11	着陸	9	E175	国内線	—	0.4261	—	—
	29	着陸	10	E175	国内線	—	0.6287	—	—
	11	離陸	11	E175	国内線	—	0.6909	—	—
	29	離陸	12	E175	国内線	—	0.3639	—	—

注 1. 「—」は運航なしを示す。

注 2. 経路番号は、図 8.1.2-3(1)～(4)と対応する。

注 3. 滑走路方向について、「11」は西側からの到着又は東側への出発、「29」は東側からの到着又は西側への出発を示す。

表 8.1.2-5(2) 1日あたりの時刻別離着陸回数(民航機)【将来】

区分	滑走路 方向	離着陸	経路 番号	運航 機材	経路長 区分	離着陸回数			
						N1	N2	N3	N4
						0:00 ～7:00	7:00 ～19:00	19:00 ～22:00	22:00 ～24:00
民航機 国際線	11	着陸	13	A320	国際線至近距離	—	0.0914	—	—
				B738	国際線至近距離	—	0.1681	—	—
				CRJ7	国際線至近距離	—	0.0084	—	—
	29	着陸	14	A320	国際線至近距離	—	0.5730	—	—
				B738	国際線至近距離	—	1.0534	—	—
				CRJ7	国際線至近距離	—	0.0528	—	—
	29	着陸	15	A320	国際線至近距離	—	0.0498	—	—
				B738	国際線至近距離	—	0.0916	—	—
				CRJ7	国際線至近距離	—	0.0046	—	—
	11	離陸	16	A320	国際線至近距離	—	0.3479	—	—
				B738	国際線至近距離	—	0.6395	—	—
				CRJ7	国際線至近距離	—	0.0320	—	—
	29	離陸	17	A320	国際線至近距離	—	0.3664	—	—
				B738	国際線至近距離	—	0.6736	—	—
				CRJ7	国際線至近距離	—	0.0337	—	—
	11	着陸	18	A320	国際線至近距離	—	0.2194	—	—
				A320	国際線近距離	—	0.1280	—	—
				A320	国際線中距離	—	0.0731	—	—
				A321	国際線近距離	—	0.0731	—	—
				A321	国際線中距離	—	0.0731	—	—
				B738	国際線近距離	—	0.0731	—	—
	29	着陸	19	A320	国際線至近距離	—	1.4450	—	—
				A320	国際線近距離	—	0.8720	—	—
				A320	国際線中距離	—	0.4584	—	—
				A321	国際線近距離	—	0.4584	—	—
				A321	国際線中距離	—	0.4584	—	—
				B738	国際線近距離	—	0.4584	—	—
	11	離陸	20	A320	国際線至近距離	—	0.4870	—	—
				A320	国際線近距離	—	0.4870	—	—
	29	離陸	21	A320	国際線至近距離	—	0.5130	—	—
				A320	国際線近距離	—	0.5130	—	—
	29	着陸	22	A320	国際線至近距離	—	0.0498	—	—
				A320	国際線中距離	—	0.0399	—	—
				A321	国際線近距離	—	0.0399	—	—
				A321	国際線中距離	—	0.0399	—	—
				B738	国際線近距離	—	0.0399	—	—
	11	離陸	23	A320	国際線至近距離	—	0.3479	—	—
				A320	国際線中距離	—	0.2783	—	—
				A321	国際線近距離	—	0.2783	—	—
				A321	国際線中距離	—	0.2783	—	—
				B738	国際線中距離	—	0.2783	—	—
	29	離陸	24	A320	国際線至近距離	—	0.3664	—	—
				A320	国際線中距離	—	0.2931	—	—
				A321	国際線近距離	—	0.2931	—	—
				A321	国際線中距離	—	0.2931	—	—
				B738	国際線中距離	—	0.2931	—	—

注 1. 「—」は運航なしを示す。

注 2. 経路番号は、図 8.1.2-3(1)～(4)と対応する。

注 3. 滑走路方向について、「11」は西側からの到着又は東側への出発、「29」は東側からの到着又は西側への出発を示す。

表 8.1.2-5(3) 1日あたりの時刻別離着陸回数(その他)【将来】

区分	滑走路 方向	離着陸	経路 番号	経路長 区分	離着陸回数			
					N1	N2	N3	N4
					0:00 ～7:00	7:00 ～19:00	19:00 ～22:00	22:00 ～24:00
その他 固定翼機	11	着陸	25	—	—	0.5616	0.0110	0.0027
			26	—	—	0.2822	0.0055	—
			27	—	—	0.2110	0.0027	0.0027
			28	—	—	0.1397	0.0027	—
			29	—	—	0.2110	0.0027	—
			30	—	—	2.9041	0.0822	—
	29	着陸	31	—	—	0.7479	0.0110	0.0027
			32	—	—	0.3726	0.0110	—
			33	—	—	0.2767	0.0082	0.0027
			34	—	—	0.1890	0.0027	—
			35	—	—	0.2795	0.0027	—
			36	—	—	3.8521	0.1068	—
	11	離陸	37	—	0.0027	0.5644	0.0055	0.0027
			38	—	—	0.2849	—	0.0027
			39	—	—	0.2137	0.0027	—
			40	—	—	0.1397	—	—
			41	—	—	0.2137	0.0027	—
			42	—	—	2.9041	0.0822	—
	29	離陸	43	—	0.0027	0.7479	0.0055	0.0055
			44	—	0.0027	0.3781	0.0027	—
			45	—	—	0.2822	0.0027	—
			46	—	—	0.1890	0.0027	—
			47	—	—	0.2822	0.0027	—
			48	—	—	3.8521	0.1068	—
その他 回転翼機	11	着陸	25	—	—	0.1836	—	—
			26	—	—	0.0932	—	—
			27	—	—	0.0932	—	—
			28	—	—	0.3178	0.0027	—
			29	—	—	0.2274	0.0027	—
			30	—	—	0.8986	0.0438	—
	29	着陸	31	—	—	0.2438	—	—
			32	—	—	0.1205	—	—
			33	—	—	0.1205	—	—
			34	—	—	0.4247	0.0027	—
			35	—	—	0.3014	0.0027	—
			36	—	—	1.1918	0.0603	—
	11	離陸	37	—	—	0.1836	—	—
			38	—	—	0.0932	—	—
			39	—	—	0.0932	—	—
			40	—	—	0.3178	0.0027	—
			41	—	—	0.2247	0.0027	—
			42	—	—	0.8986	0.0438	—
	29	離陸	43	—	—	0.2438	—	—
			44	—	—	0.1205	—	—
			45	—	0.0027	0.1178	—	—
			46	—	—	0.4247	0.0027	—
			47	—	—	0.3041	0.0027	—
			48	—	—	1.1918	0.0603	—

注 1. 「—」は運航なしを示す。

注 2. 経路番号は、図 8.1.2-3(5)～(6)と対応する。

注 3. 滑走路方向について、「11」は西側からの到着又は東側への出発、「29」は東側からの到着又は西側への出発を示す。

注 4. その他固定翼機の運航機材は以下を想定…BE58、C172、A36

注 5. その他回転翼機の運航機材は以下を想定…A109、AS50、AS65、B412、BK17、S76

4. 自衛隊機

自衛隊機の時刻別離着陸回数は、以下に示す九州防衛局資料に基づき、表 8.1.2-6(1)から(3)に示すとおり設定した。

- ・「佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての再質問について(回答)」(平成 28 年 3 月 8 日 九防企地第 2181 号)

<https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00342393/index.html>

- ・「佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての質問(5 回目)について(回答)」(平成 29 年 5 月 11 日 九防企地第 4901 号)

<https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00355309/index.html>

表 8.1.2-6(1) 1 日あたり時刻別離着陸回数(自衛隊機)【現況及び将来】

機種	飛行方向	飛行態様	カテゴリ	標準飛行回数		
				7:00～ 19:00	19:00～ 22:00	22:00～ 7:00
V-22	11	T01	1	1.253	0.046	0.002
	11	T04	2	1.253	0.046	0.002
	11	T05	3	1.253	0.046	0.002
	11	LD2	4	1.253	0.046	0.002
	11	LD3	5	1.253	0.046	0.002
	11	LD6	6	1.253	0.046	0.002
	29	T02	7	1.253	0.046	0.002
	29	T03	8	1.253	0.046	0.002
	29	T06	9	1.253	0.046	0.002
	29	LD1	10	1.253	0.046	0.002
	29	LD4	11	1.253	0.046	0.002
	29	LD5	12	1.253	0.046	0.002
	11	T07	13	0.013	0.000	0.000
	29	T08	14	0.013	0.000	0.000
	11	T09	15	0.013	0.000	0.000
	29	T010	16	0.013	0.000	0.000
	11	LD7	17	0.013	0.000	0.000
	29	LD8	18	0.013	0.000	0.000
UH-1	11	T01	19	1.106	0.041	0.002
	11	T04	20	1.106	0.041	0.002
	11	T05	21	1.106	0.041	0.002
	11	LD2	22	1.106	0.041	0.002
	11	LD3	23	1.106	0.041	0.002
	11	LD6	24	1.106	0.041	0.002
	29	T02	25	1.106	0.041	0.002
	29	T03	26	1.106	0.041	0.002
	29	T06	27	1.106	0.041	0.002
	29	LD1	28	1.106	0.041	0.002
	29	LD4	29	1.106	0.041	0.002
	29	LD5	30	1.106	0.041	0.002
	11	T07	31	0.011	0.000	0.000
	29	T08	32	0.011	0.000	0.000
	11	T09	33	0.011	0.000	0.000
	29	T010	34	0.011	0.000	0.000
	11	LD7	35	0.011	0.000	0.000
	29	LD8	36	0.011	0.000	0.000

注 1. 表中の標準飛行回数は概数

注 2. カテゴリは、図 8.1.2-4(1)及び(2)の飛行経路に対応する。

注 3. 飛行態様について、「T0」は離陸、「LD」は着陸を示す。

注 4. 飛行方向について、「11」は西側からの到着又は東側への出発、「29」は東側からの到着又は西側への出発を示す。

表 8.1.2-6(2) 1日あたり時刻別離着陸回数(自衛隊機)【現況及び将来】

機種	飛行方向	飛行態様	カテゴリ	標準飛行回数		
				7:00～ 19:00	19:00～ 22:00	22:00～ 7:00
AH-64	11	T01	37	0.442	0.016	0.001
	11	T04	38	0.442	0.016	0.001
	11	T05	39	0.442	0.016	0.001
	11	LD2	40	0.442	0.016	0.001
	11	LD3	41	0.442	0.016	0.001
	11	LD6	42	0.442	0.016	0.001
	29	T02	43	0.442	0.016	0.001
	29	T03	44	0.442	0.016	0.001
	29	T06	45	0.442	0.016	0.001
	29	LD1	46	0.442	0.016	0.001
	29	LD4	47	0.442	0.016	0.001
	29	LD5	48	0.442	0.016	0.001
	11	T07	49	0.004	0.000	0.000
	29	T08	50	0.004	0.000	0.000
	11	T09	51	0.004	0.000	0.000
	29	T010	52	0.004	0.000	0.000
UH-60	11	LD7	53	0.004	0.000	0.000
	29	LD8	54	0.004	0.000	0.000
	11	T01	55	0.590	0.022	0.001
	11	T04	56	0.590	0.022	0.001
	11	T05	57	0.590	0.022	0.001
	11	LD2	58	0.590	0.022	0.001
	11	LD3	59	0.590	0.022	0.001
	11	LD6	60	0.590	0.022	0.001
	29	T02	61	0.590	0.022	0.001
	29	T03	62	0.590	0.022	0.001
	29	T06	63	0.590	0.022	0.001
	29	LD1	64	0.590	0.022	0.001
	29	LD4	65	0.590	0.022	0.001
	29	LD5	66	0.590	0.022	0.001
	11	T07	67	0.006	0.000	0.000
	29	T08	68	0.006	0.000	0.000
OH-6	11	T09	69	0.006	0.000	0.000
	29	T010	70	0.006	0.000	0.000
	11	LD7	71	0.006	0.000	0.000
	29	LD8	72	0.006	0.000	0.000
	11	T01	73	0.295	0.011	0.000
	11	T04	74	0.295	0.011	0.000
	11	T05	75	0.295	0.011	0.000
	11	LD2	76	0.295	0.011	0.000
	11	LD3	77	0.295	0.011	0.000
	11	LD6	78	0.295	0.011	0.000
	29	T02	79	0.295	0.011	0.000
	29	T03	80	0.295	0.011	0.000
	29	T06	81	0.295	0.011	0.000
	29	LD1	82	0.295	0.011	0.000
	29	LD4	83	0.295	0.011	0.000
	29	LD5	84	0.295	0.011	0.000
	11	T07	85	0.003	0.000	0.000
	29	T08	86	0.003	0.000	0.000
	11	T09	87	0.003	0.000	0.000
	29	T010	88	0.003	0.000	0.000
	11	LD7	89	0.003	0.000	0.000
	29	LD8	90	0.003	0.000	0.000

注 1. 表中の標準飛行回数は概数

注 2. カテゴリは、図 8.1.2-4(1)及び(2)の飛行経路に対応する。

注 3. 飛行態様について、「T0」は離陸、「LD」は着陸を示す。

注 4. 飛行方向について、「11」は西側からの到着又は東側への出発、「29」は東側からの到着又は西側への出発を示す。

表 8.1.2-6(3) 1日あたり時刻別離着陸回数(自衛隊機)【現況及び将来】

機種	飛行方向	飛行態様	カテゴリ	標準飛行回数		
				7:00～ 19:00	19:00～ 22:00	22:00～ 7:00
OH-1	11	T01	91	0.516	0.019	0.001
	11	T04	92	0.516	0.019	0.001
	11	T05	93	0.516	0.019	0.001
	11	LD2	94	0.516	0.019	0.001
	11	LD3	95	0.516	0.019	0.001
	11	LD6	96	0.516	0.019	0.001
	29	T02	97	0.516	0.019	0.001
	29	T03	98	0.516	0.019	0.001
	29	T06	99	0.516	0.019	0.001
	29	LD1	100	0.516	0.019	0.001
	29	LD4	101	0.516	0.019	0.001
	29	LD5	102	0.516	0.019	0.001
	11	T07	103	0.005	0.000	0.000
	29	T08	104	0.005	0.000	0.000
	11	T09	105	0.005	0.000	0.000
	29	T010	106	0.005	0.000	0.000
	11	LD7	107	0.005	0.000	0.000
	29	LD8	108	0.005	0.000	0.000
AH-1	11	T01	109	0.590	0.022	0.001
	11	T04	110	0.590	0.022	0.001
	11	T05	111	0.590	0.022	0.001
	11	LD2	112	0.590	0.022	0.001
	11	LD3	113	0.590	0.022	0.001
	11	LD6	114	0.590	0.022	0.001
	29	T02	115	0.590	0.022	0.001
	29	T03	116	0.590	0.022	0.001
	29	T06	117	0.590	0.022	0.001
	29	LD1	118	0.590	0.022	0.001
	29	LD4	119	0.590	0.022	0.001
	29	LD5	120	0.590	0.022	0.001
	11	T07	121	0.006	0.000	0.000
	29	T08	122	0.006	0.000	0.000
	11	T09	123	0.006	0.000	0.000
	29	T010	124	0.006	0.000	0.000
	11	LD7	125	0.006	0.000	0.000
	29	LD8	126	0.006	0.000	0.000

注 1. 表中の標準飛行回数は概数

注 2. カテゴリは、図 8.1.2-4(1)及び(2)の飛行経路に対応する。

注 3. 飛行態様について、「T0」は離陸、「LD」は着陸を示す。

注 4. 飛行方向について、「11」は西側からの到着又は東側への出発、「29」は東側からの到着又は西側への出発を示す。

4) 飛行経路・運航方式

現在及び将来の飛行経路は、図 8.1.2-3 及び図 8.1.2-4 に示すとおりである。

到着経路について、航空機の着陸地点が 500m 東に移動することから東側からの着陸時は現状よりも 500m 東側を飛行することを想定した。また、西側からの着陸時は着陸地点が変わらないことから現状と同様の飛行経路となることを想定した。

出発経路について、航空機が大型化された場合や燃料を多く搭載した場合は、離陸時に航空機が緩やかに上昇するため、また、離陸地点が移動するため、東側への離陸時は現状よりも 500m 東側の飛行することを想定した。また、西側への離陸は現状と同様の飛行経路となることを想定した。

このうち ILS による着陸は、国際線で多く使用されているが、その使用割合は令和 6 年度（2024 年度）の実績に基づき設定した。

5) 航空機の進入角度及び上昇角度

民航機については、着陸機の進入角度は、ILS 精密進入による降下角度である最終進入 3 度と想定した。また、離陸機の上昇角度は、機材・重量によって上昇角度が変化するため機材・重量別に設定し、現在は 7 度、将来は 5～7 度とした。

自衛隊機については、以下に示す九州防衛局資料に基づき、着陸機の進入角度は 10 度、離陸機の上昇角度は 18 度と設定した。

・「佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての再質問について(回答)」(平成 28 年 3 月 8 日 九防企地第 2181 号)

<https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00342393/index.html>

・「佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての質問(5 回目)について(回答)」(平成 29 年 5 月 11 日 九防企地第 4901 号)

<https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00355309/index.html>

6) 滑走路運用割合

滑走路の運用割合は、現況及び将来とも表 8.1.2-7 に示すとおり設定した。

民航機の定期便及び不定期便においては令和 6 年度（2024 年度）年度の佐賀空港運航データより設定し、その他(固定翼機・回転翼機)は平成 27 年度（2015 年度）から令和 6 年度（2024 年度）の 10 年間の風向出現割合から設定した。

自衛隊機については、以下に示す九州防衛局資料に基づき設定した。

・「佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての再質問について(回答)」(平成 28 年 3 月 8 日 九防企地第 2181 号)

<https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00342393/index.html>

・「佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての質問(5 回目)について(回答)」(平成 29 年 5 月 11 日 九防企地第 4901 号)

<https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00355309/index.html>

表 8.1.2-7 滑走路運用割合

区 分		滑走路 11 (東風運用)	滑走路 29 (西風運用)
民航機 定期便/不定期便	国内旅客便・貨物便	52.9 %	47.1 %
	国際旅客便	30.8 %	69.2 %
その他(固定翼機・回転翼機)		43.0 %	57.0 %

注 1. 東風運用においては、航空機は西側から着陸、東側に離陸する。

注 2. 西風運用においては、航空機は東側から着陸、西側に離陸する。

現在：東風運用（西側からの到着経路／東側への出発経路）

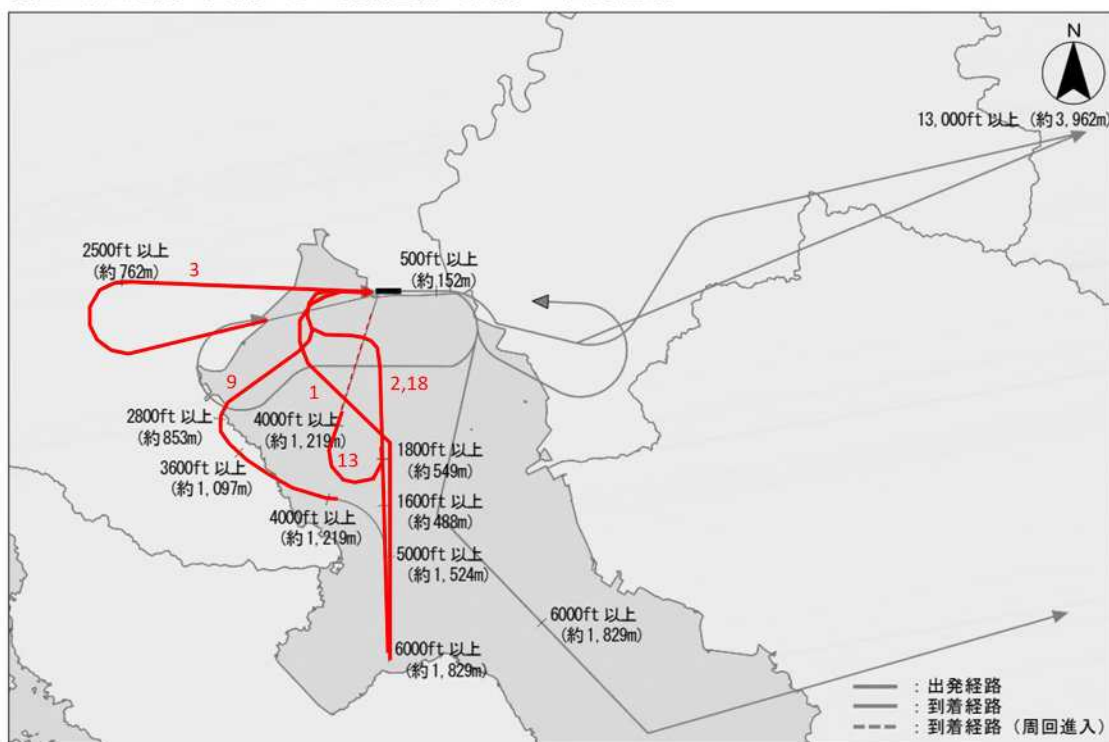


図 8.1.2-3(1) 飛行経路(民航機 着陸・東風運用(11 運用))

現在：東風運用（西側からの到着経路／東側への出発経路）

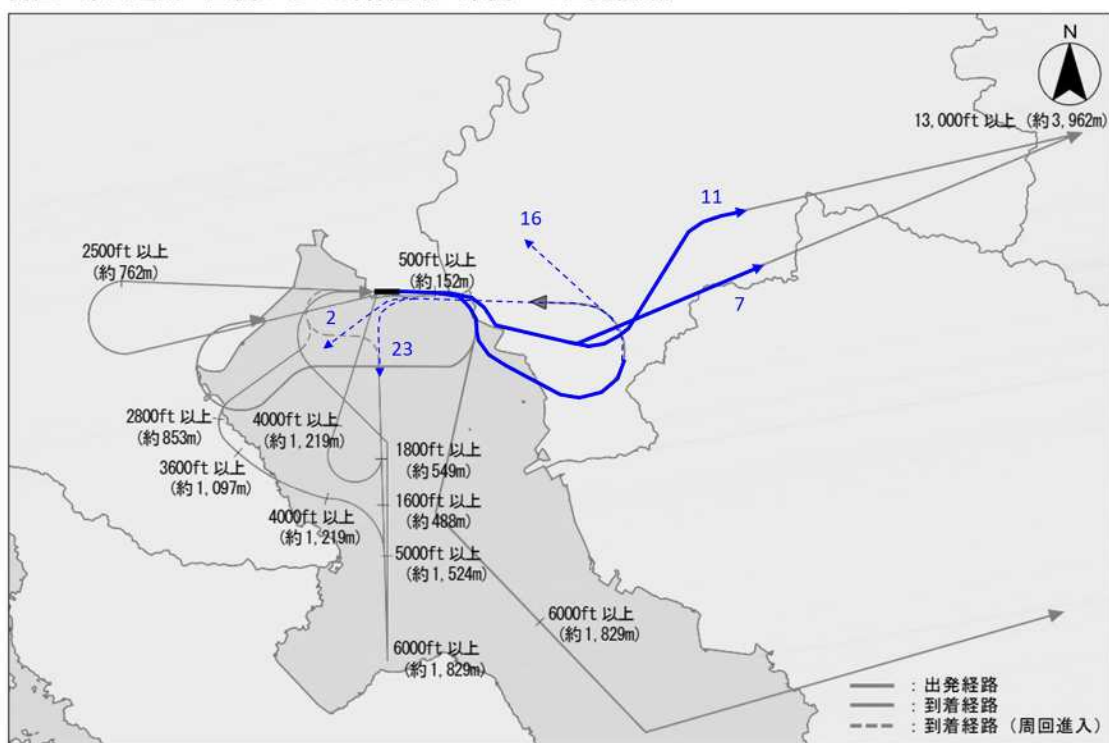


図 8.1.2-3(2) 飛行経路(民航機 離陸・東風運用(11 運用))

現在：西風運用（東側からの到着経路／西側への出発経路）

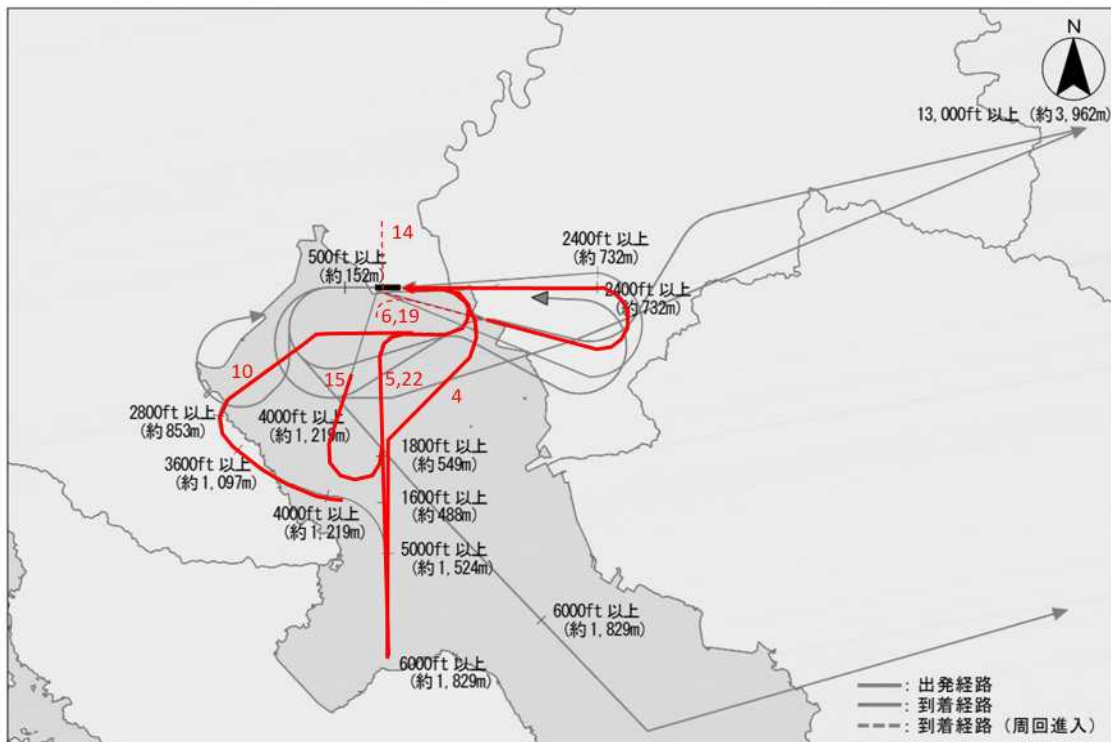


図 8.1.2-3(3) 飛行経路(民航機 着陸・西風運用(29 運用))

現在：西風運用（東側からの到着経路／西側への出発経路）

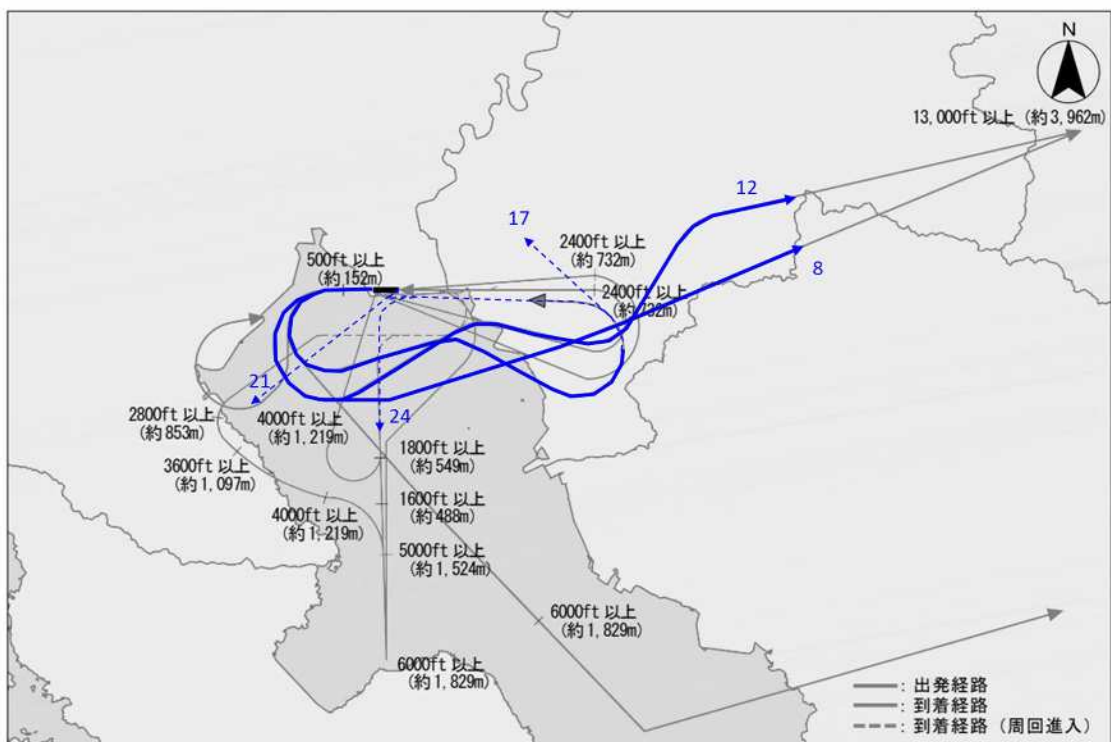


図 8.1.2-3(4) 飛行経路(民航機 離陸・西風運用(29 運用))

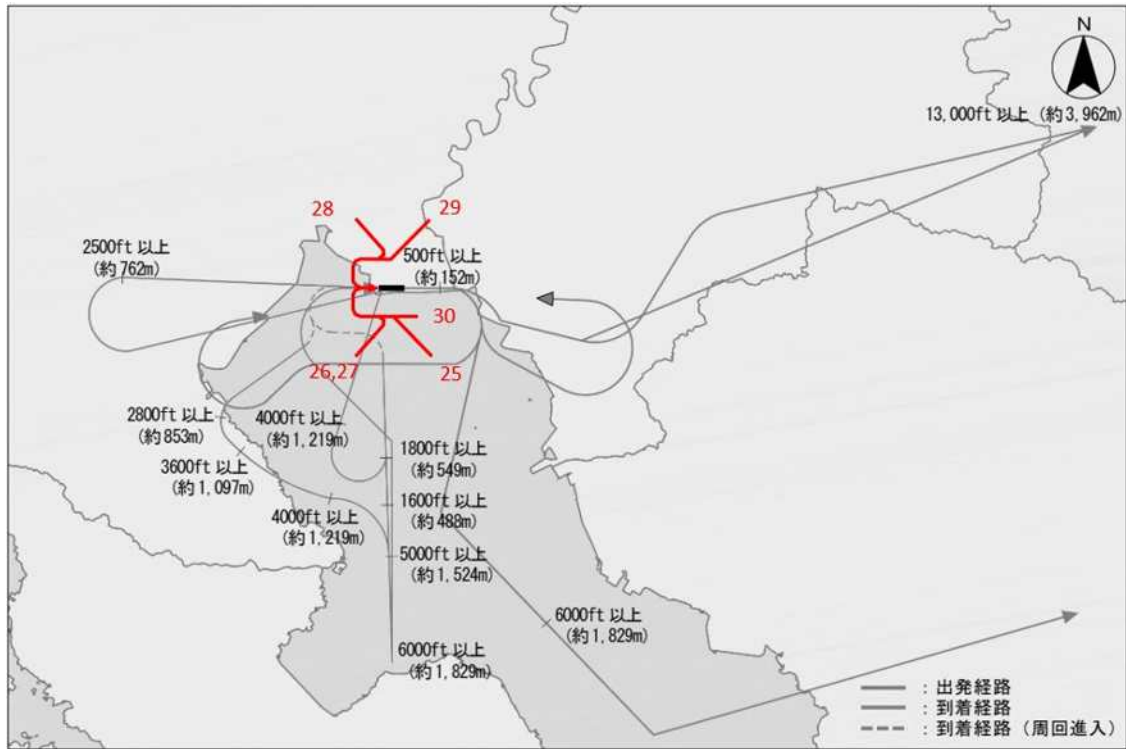


図 8.1.2-3(5) 飛行経路(その他 着陸・东风運用(11運用))

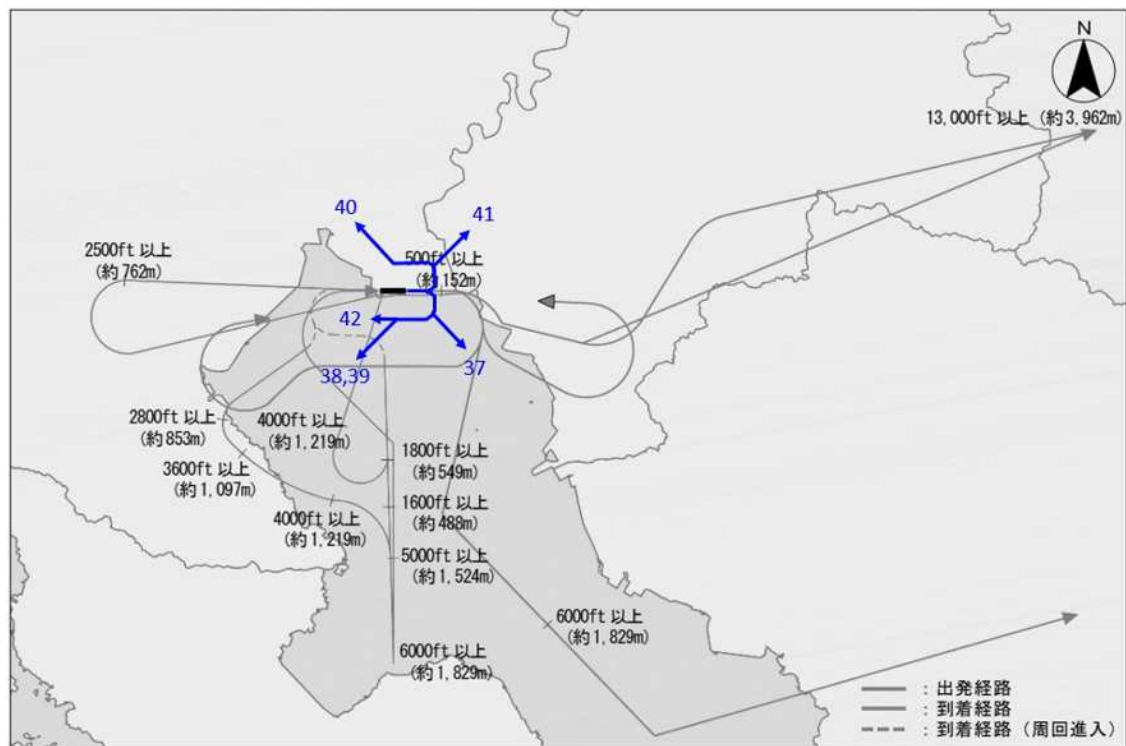


図 8.1.2-3(6) 飛行経路(その他 離陸・东风運用(11運用))

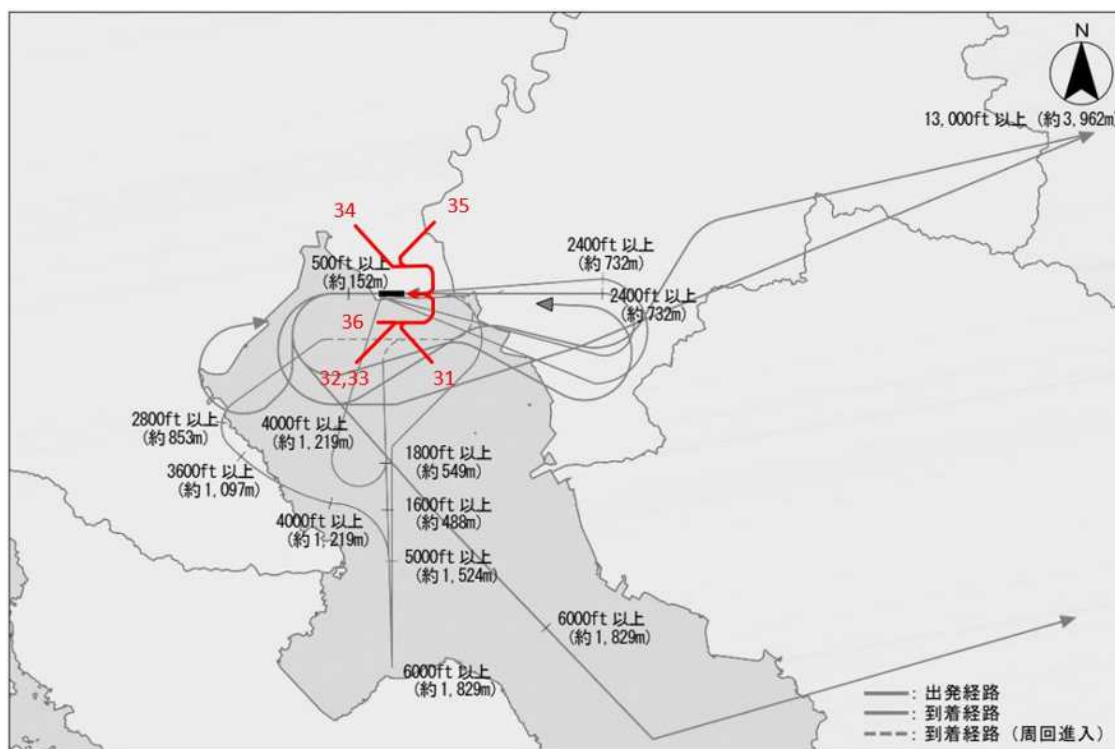


図 8.1.2-3(7) 飛行経路(その他 着陸・西風運用(29 運用))

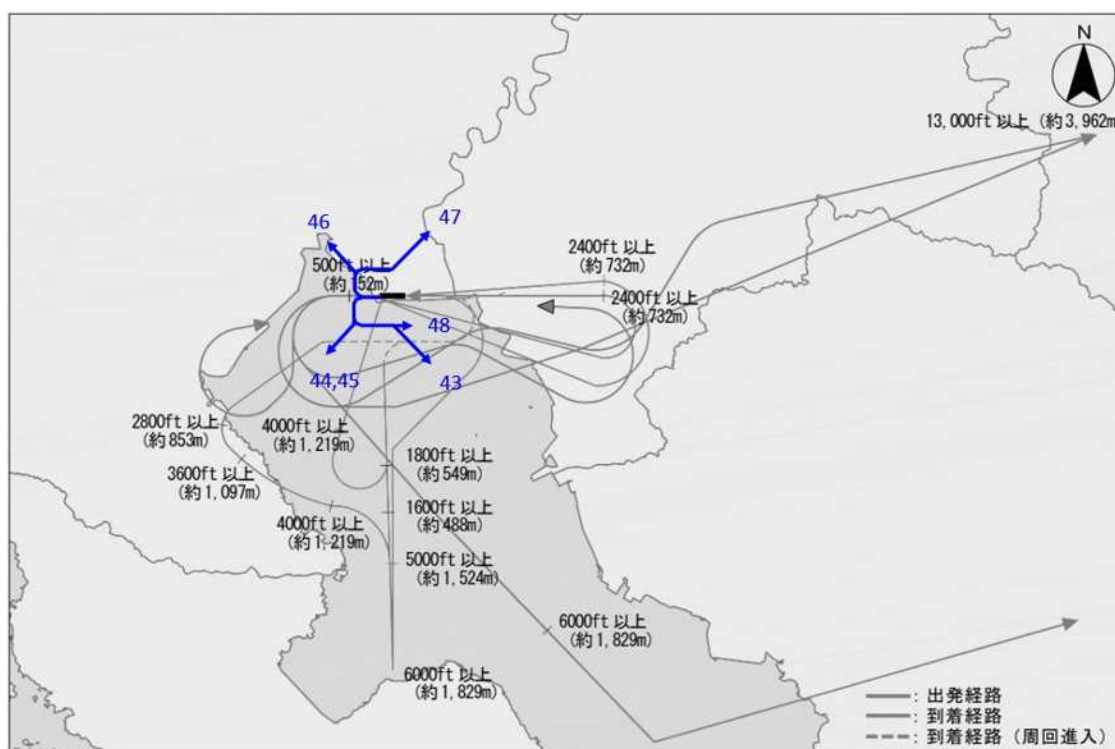


図 8.1.2-3(8) 飛行経路(その他 離陸・西風運用(29 運用))

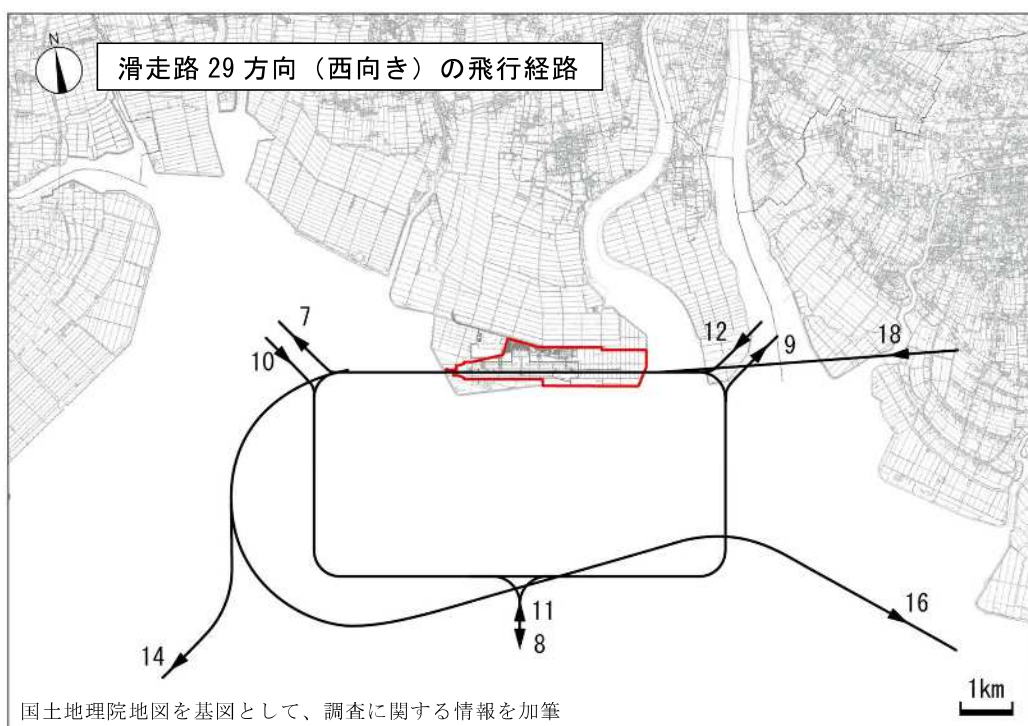
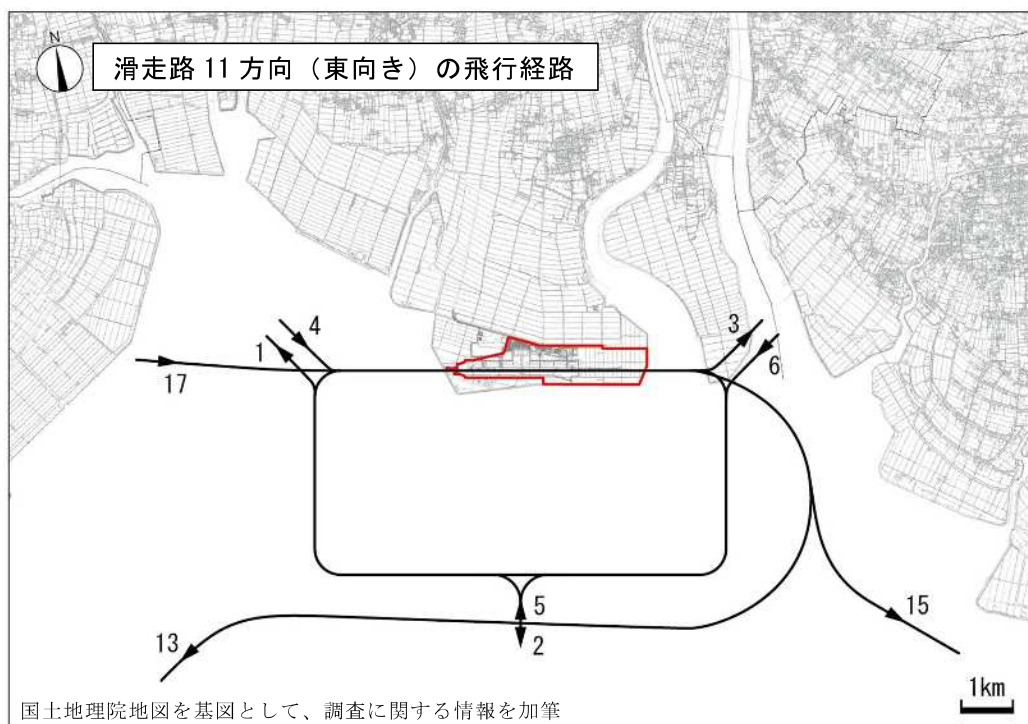


図 8.1.2-4(1) 飛行経路(自衛隊機(ティルト・ローター機))

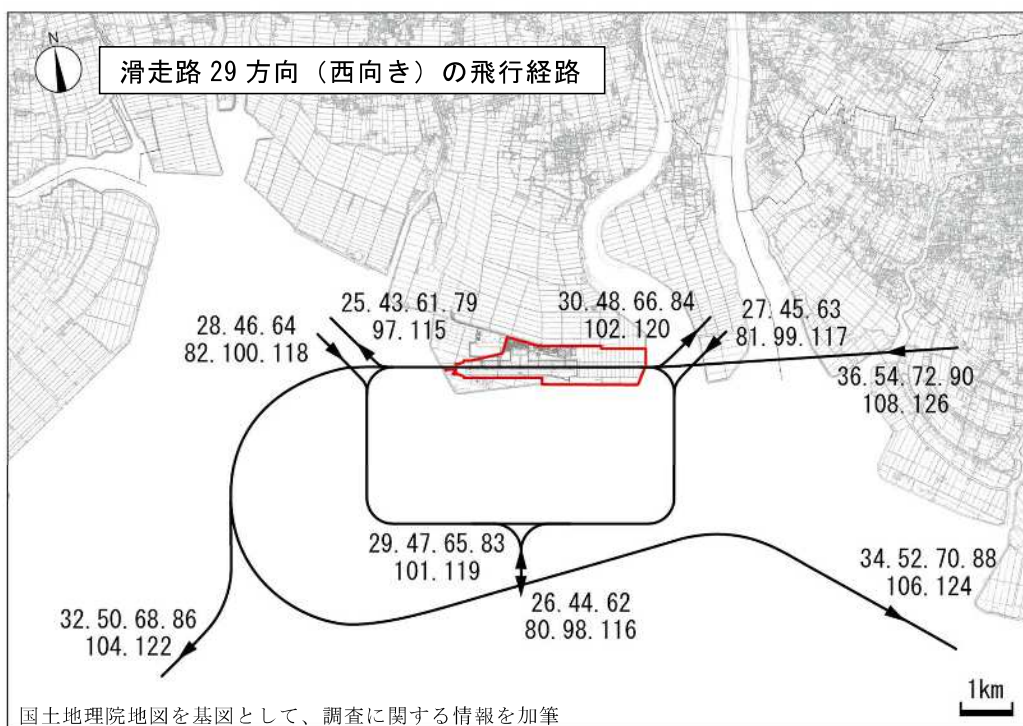
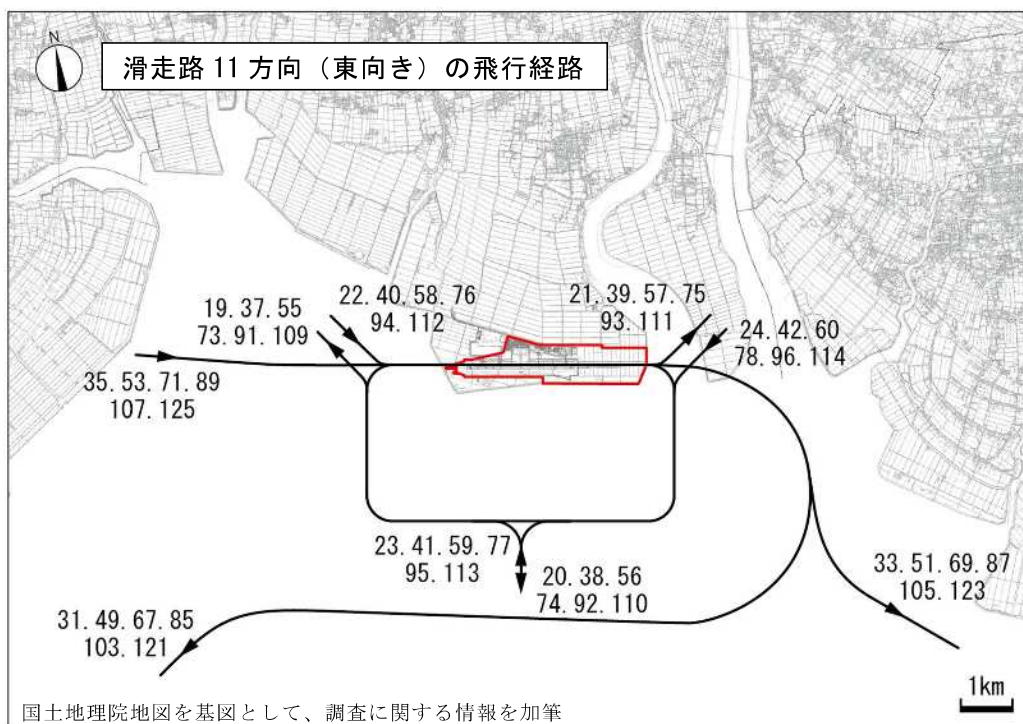


図 8.1.2-4(2) 飛行経路(自衛隊機(回転翼機))