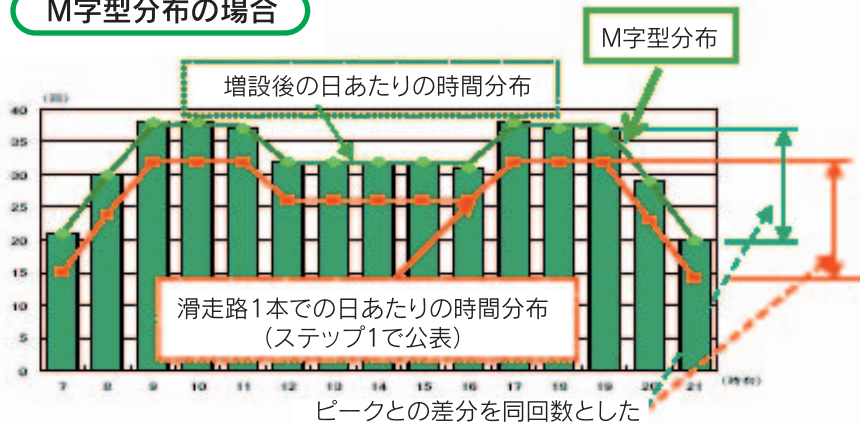


### 3. 日便数への変換

前項までの1時間値を、日あたりの便数に変換する必要があります。ここでは、ステップ1で提示したいわゆる“M字型の分布”に加え、昼間時間帯の有効活用が図られた場合についても試算しました。

#### M字型分布の場合



左図は一日の時間あたりの発着回数をグラフ化したもので、横軸が時間(24時間)、縦軸が発着回数を示したものです。

M字型分布とは、一日の発着回数の分布が昼間時間帯や朝夕の時間帯にはピーク時間帯と比べ少ない傾向をふまえ、M字型にパターン化したものです。

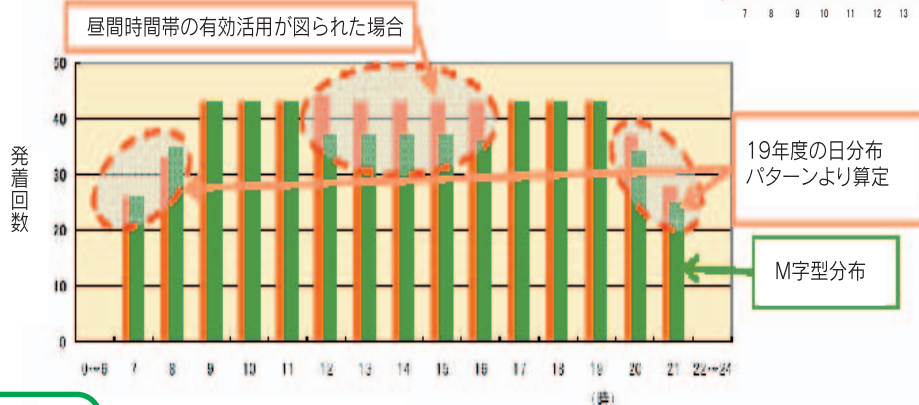
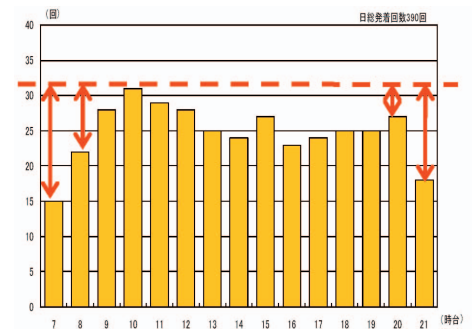
ピーク時(9時~11時、17時~19時)は滑走路処理容量が最大限に利用されていますが、それ以外の時間帯(比較的使用されない時間帯)は、PIステップ1で示された時間帯分布が、分布形状はそのまま、ピーク時間帯が増加した分だけ、発着回数が増加すると仮定したものです。

#### 昼間時間帯の有効活用が図られた場合

現状では、昼間時間帯(12時~16時)は、ピーク時より発着回数が増える傾向にありますが、ここではその昼間時間帯も滑走路処理容量(1時間値)相当まで有効活用されると仮定した場合も算定しました。

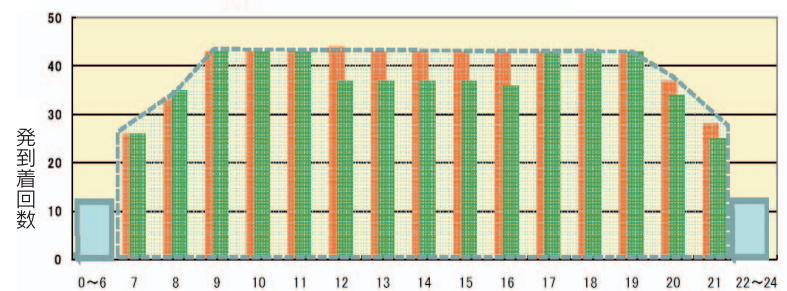
また、朝夕の便数(7、8時台、20、21時台)については平成19年度の分布パターンをもとに、実態の最大ピークである10時台と朝夕各時間との差分を容量算定上においても、10時台の計算値から差し引くことで求めたものです。

#### 19年度の日分布パターン



#### 深夜早朝便について

新空港のケースでは、空港の利用時間の制限がなくなることを前提としていることから、その処理容量を算定する場合深夜早朝時間帯の利用も考慮しなければなりません。ここでは全国の空港の利用時間の実態から、現在の利用時間(7時~22時)の総便数の4%が深夜早朝に利用されると仮定し、算定しました。



深夜早朝時間帯の便数(部分)が現在の利用時間帯(部分)の便数の4%と仮定