

## 修正案の考え方

1時間あたり出発・到着それぞれ40回を安全に処理。このため、2本の滑走路から同時に離陸または着陸できるルートを設定。

環境基準を満たすのはもちろんのこと、騒音をより低減するため、

1) 基本的にできるだけ、海上方向に飛行ルートを設定。

- ・ 北風好天時の着陸ルートの一部を、木更津市上空を避け、富津岬から海上を飛行するルートとして設定。分散ケース
- ・ 南風悪天時のD滑走路への着陸ルートを、D滑走路を振ることとオフセットILS進入方式を採用することにより、浦安市を避け、海上に設定。新規

2) 陸地の上空を飛行する場合の高度を上げ、1機ごとの騒音を低減。

- ・ 北風時の木更津市上空の着陸ルートの高度を、3000ftから4000ft又は5000ftに引き上げ。基本案
- ・ 南風悪天時の江戸川区上空の着陸ルートの高度を、2700ft～2000ftの水平飛行から3200ft～2200ftの降下飛行に変更。基本案
- ・ 南風好天時の千葉市上空の着陸ルートの高度を、3000ftから4000ft又は5000ftに引き上げ。新規

3) 高度を上げて1機ごとの騒音レベルが比較的高い南風悪天時の江戸川区上空の着陸ルートの運用比率を低減。新規南風好天時の着陸をLDA進入方式(空港周辺までローライザーの電波に乗って進入する方式)の採用により好天時の運用比率を上げ、悪天時の運用比率を低減。

4) 1機あたりの騒音レベルの高いB747の旧タイプの乗り入れ制限。

大きさと回数を考慮した騒音の総量を予測すると、江戸川区、千葉市、木更津市上空の騒音は、現行以下となる。

安全と環境を考慮し、飛行ルートを千葉県上空以外にも分散させるため、海上方向のルートを設定するほか、

- ・ 南風時の出発ルートとして、出発便の一部(1時間3便、B767・A300以下の機材)がA滑走路から南向きに離陸し東京湾を右旋回、神奈川上空から東京上空を飛行するルートを設定。(神奈川ルート)分散ケース
- ・ 南風悪天時の着陸ルートとして、着陸回数の少ない(西方面からの着陸機が1時間に15機以内)時間帯に、神奈川、東京上空を5000ftで飛行するルートを設定。分散ケース、一部修正
- ・ なお、北風時に出発便の一部がC滑走路から北向きに離陸し東京上空を飛行するルート(都心ルート)は、騒音レベルの高い離陸直後の騒音が発生し、この騒音は海上で処理可能であるため設定しない。
- ・ また、ハミングバードについては引き続き継続するが、運用にあたっては需要動向を考慮し、機材の低騒音化についても検討する。

なお、本修正案は現段階での案(アセスメントの前提とする案)であり、将来の管制技術等の進展を踏まえ、今後ともより良い案について検討していく。