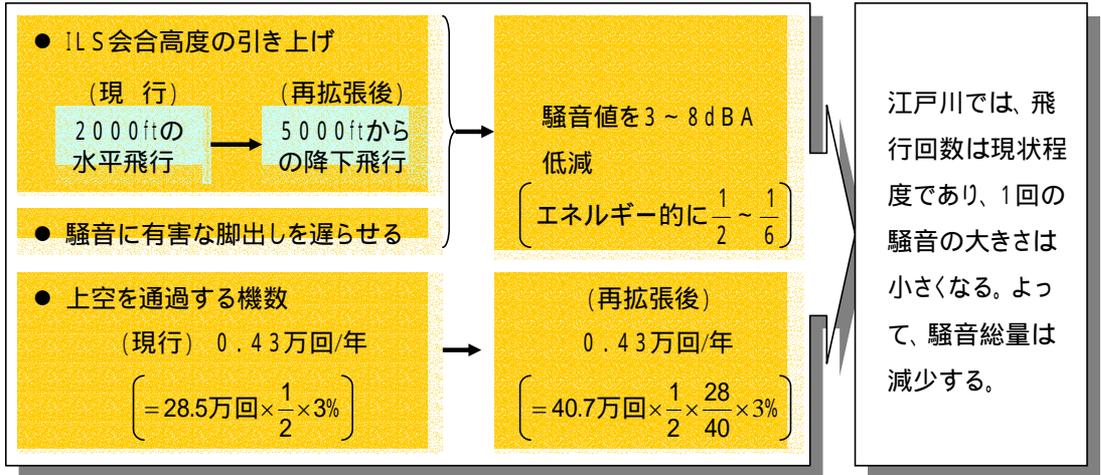
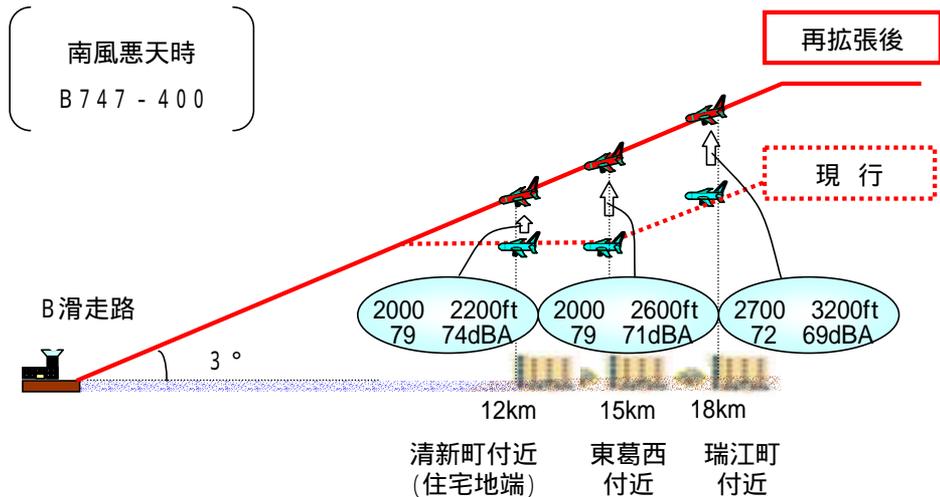


江戸川 方面



最近の運用比率は3%より少なくなっているが、気象条件に恵まれた最近の実績に基づき計算すれば、再拡張後も2%程度に低減できると考えられる。

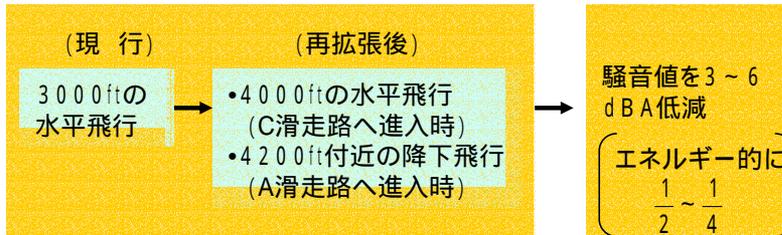
通過地点の高度と騒音値の低減



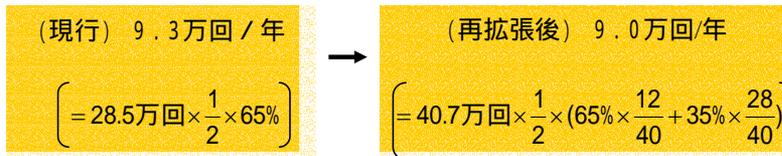
(注)・現行3%は現行アセスにおける設定値。
 ・個々の航空機の騒音はその時の条件により大きく異なるが、ここでは平均的なケースでの騒音値を示している。

木更津・君津 方面

● 飛行高度の引き上げ

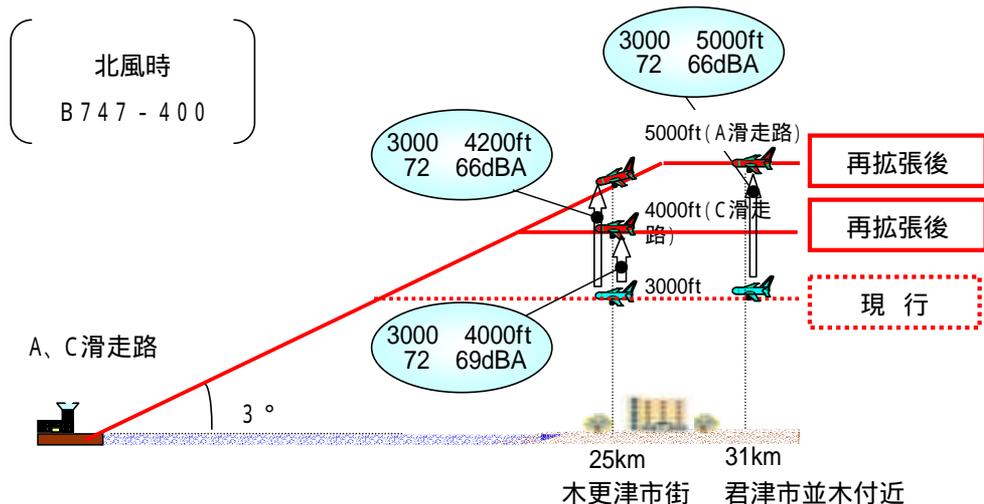


● 上空通過を通過する機数



木更津では、1回の騒音の大きさは小さくなり、また飛行回数も少なくなるため、騒音総量で現状の半分以上となる。

通過地点の高度と騒音値の低減

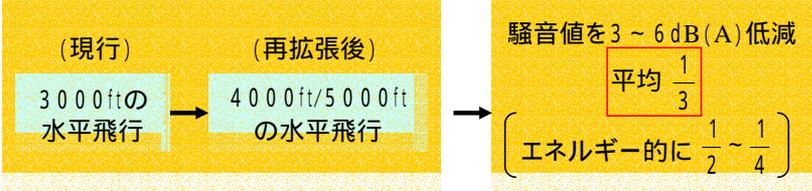


(注1) 個々の航空機の騒音はその時の条件により大きく異なるが、ここでは平均的なケースでの騒音値を示している。

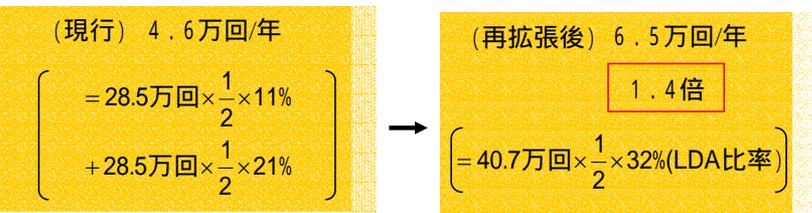
(注2) 騒音に有害な脚出しを遅らせる措置は概ね実施済み

千葉・市原 方面

● 飛行高度の引き上げ



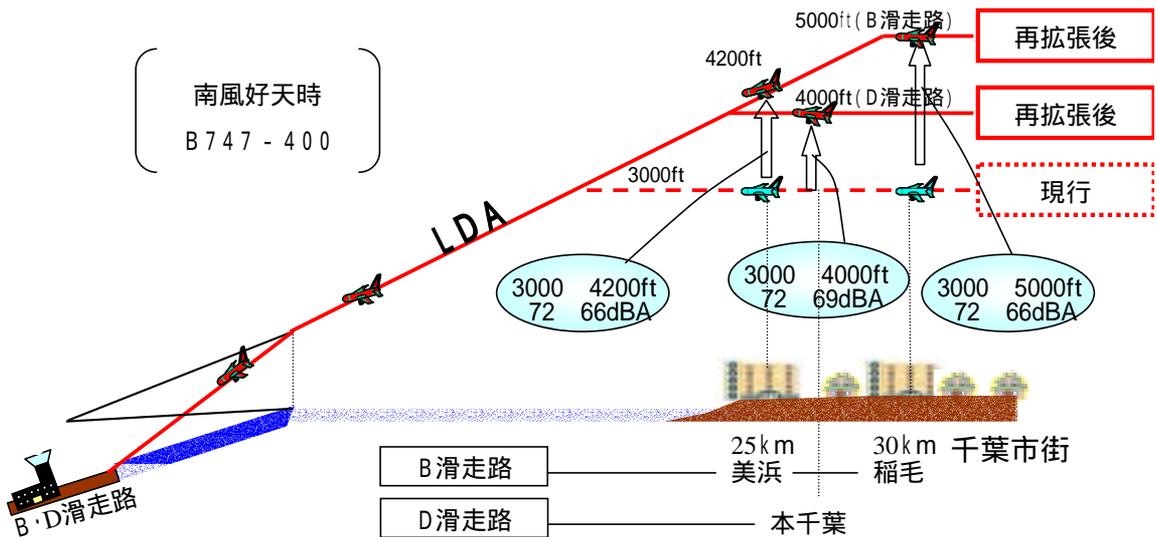
● 上空通過を通過する機数



飛行回数は増加するが、高度上げにより、1回の音の大きさは小さくなるため、騒音の総量は現状以下である。

11%はILSを除くB滑走路比率、21%はC滑走路の比率

通過地点の高度と騒音値の低減



(注) 個々の航空機の騒音はその時の条件により大きく異なるが、ここでは平均的なケースでの騒音値を示している。