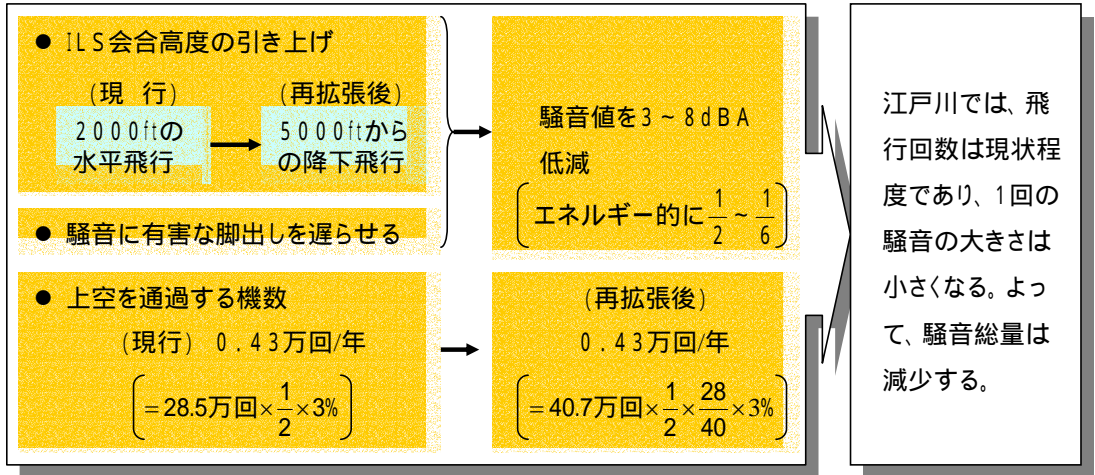
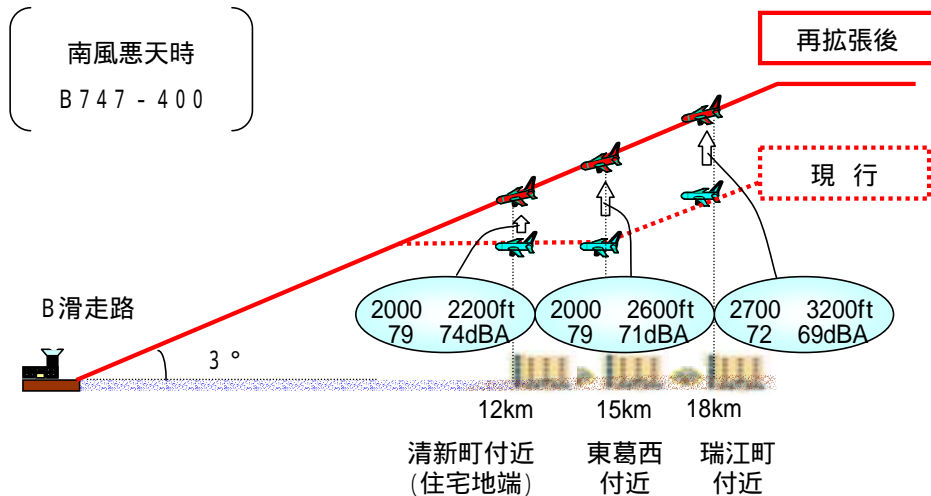


江戸川 方面



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

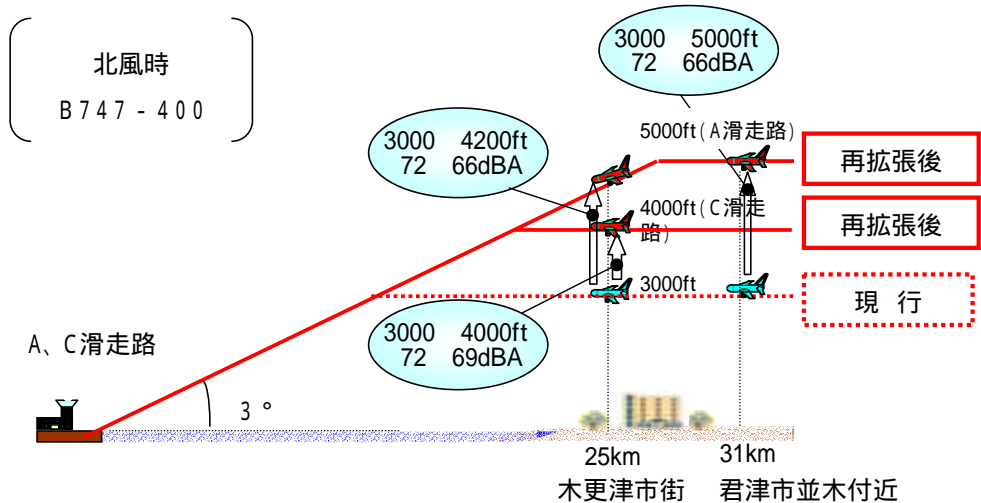
- 飛行高度の引き上げ

(現行) 3000ftの 水平飛行	→	(再拡張後) ・4000ftの水平飛行 (C滑走路へ進入時) ・4200ft付近の降下飛行 (A滑走路へ進入時)	→	騒音値を3～6 dBA低減 (エネルギー的に $\frac{1}{2} \sim \frac{1}{4}$)
-------------------------	---	--	---	--
- 上空通過を通過する機数

(現行) 9.3万回/年 ($= 28.5万回 \times \frac{1}{2} \times 65\%$)	→	(再拡張後) 9.0万回/年 ($= 40.7万回 \times \frac{1}{2} \times (65\% \times \frac{12}{40} + 35\% \times \frac{28}{40})$)
---	---	--

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

(現行) 3000ftの水平飛行 → (再拡張後) 4000ft/5000ftの水平飛行

騒音値を3~6dB(A)低減

平均 $\frac{1}{3}$

(エネルギー的に $\frac{1}{2} \sim \frac{1}{4}$)

● 上空通過を通過する機数

(現行) 4.6万回/年

$\left[\begin{array}{l} = 28.5万回 \times \frac{1}{2} \times 11\% \\ + 28.5万回 \times \frac{1}{2} \times 21\% \end{array} \right]$

(再拡張後) 6.5万回/年

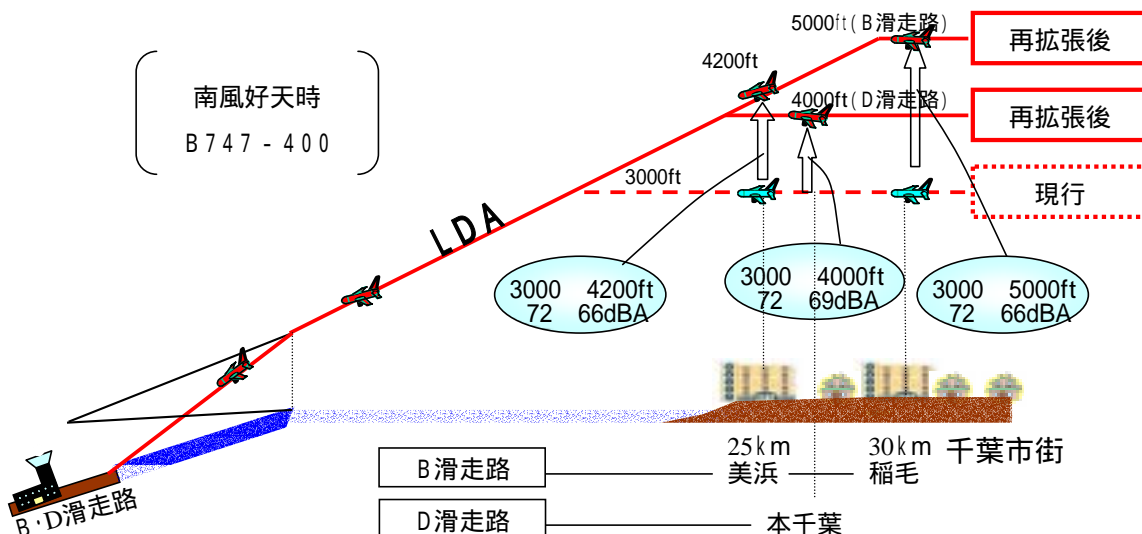
1.4倍

$\left[= 40.7万回 \times \frac{1}{2} \times 32\%(\text{LDA比率}) \right]$

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。