

<更なる処理能力拡大のための検討(北風時)>

北風時の新経路案(運用比率は全体の約6割を想定)については、以下のような背景。

① 滑走路上での競合の少なさ

南風時に比べ、北風時は滑走路上の競合が少なく、滑走路の運用方法については、現在の方法を変更せずとも一定の処理能力を確保できる。



② 出発後の上昇経路の競合

ただし、出発後の現行経路のままでは、C滑走路及びD滑走路から離陸上昇した航空機が浦安沖で競合するため、処理能力拡大のためにはこれを解消するための新経路の設定を行う必要がある(これにより初めて、最大で1時間あたり90回の離着陸が可能に)。



③ 新たな経路の設定

2つの案のうち、案2は、A滑走路から陸域に直接出発経路を設定するものであり、騒音影響を最小化する観点からは、望ましい案とは言えない。

については、案1について、安全運航を確保し、かつできるだけ騒音影響を軽減するような工夫を図ることを前提に、少なくとも一定の時間帯において処理能力の拡大に必要な経路を東京側に設定することについて、より多くの方々のご理解を得られるよう努めていきたい。