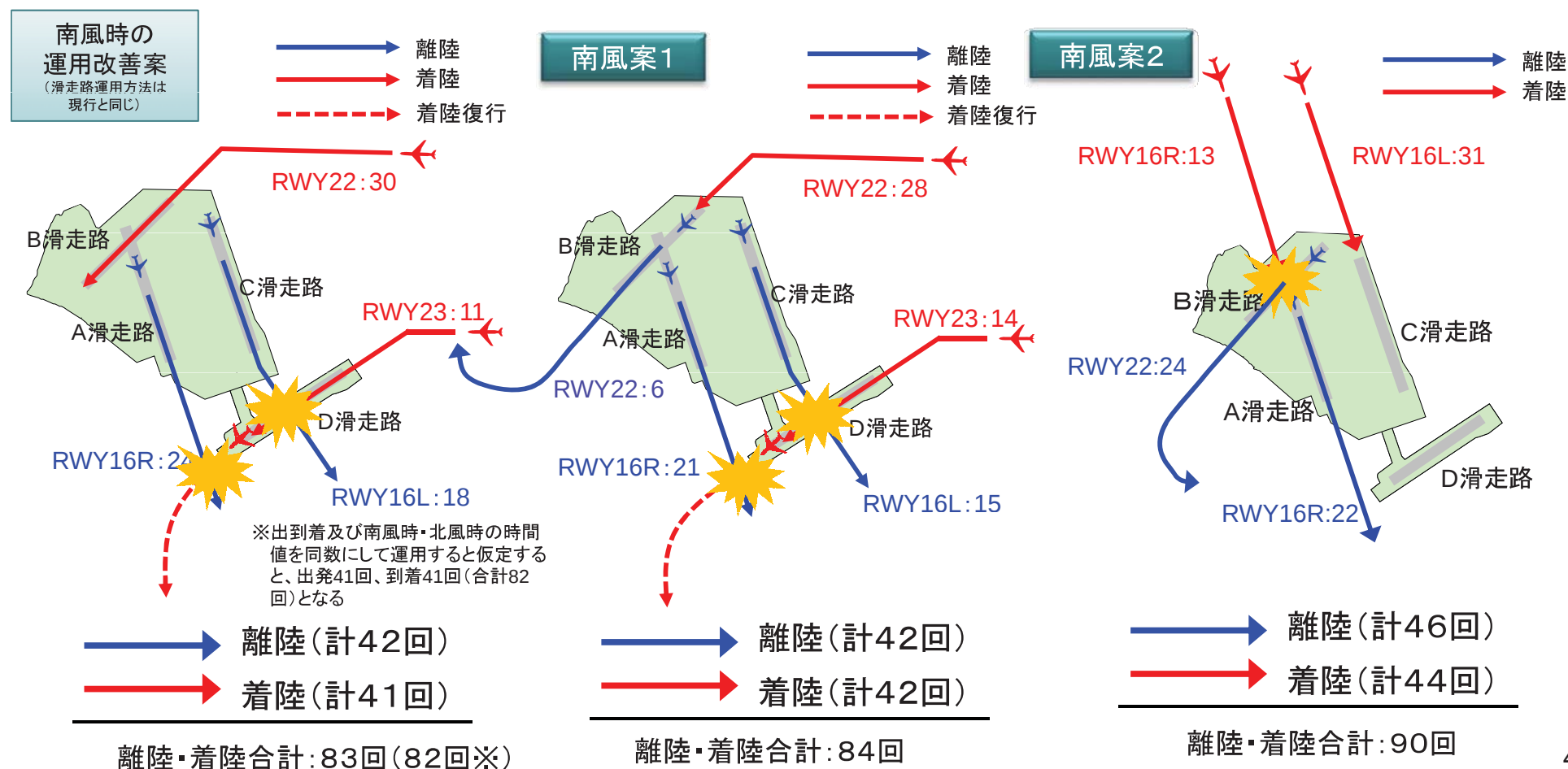


南風時の新経路案の検討の背景(要因①、②)

- ① 現行と同様のB滑走路とD滑走路に着陸する経路では(【中間とりまとめ「南風案1」】)、滑走路上の競合が十分に解決できず、処理能力拡大効果が小さい(最大でも1時間あたり84回)。その上、出発経路も低高度で内陸部を飛行することを強いられるため、騒音影響が懸念される。
- ② 上記を踏まえると、滑走路上の競合をできるだけ少なくするような形で、A滑走路とC滑走路に着陸することができる経路を考えざるを得ない(【中間とりまとめ「南風案2」】)。

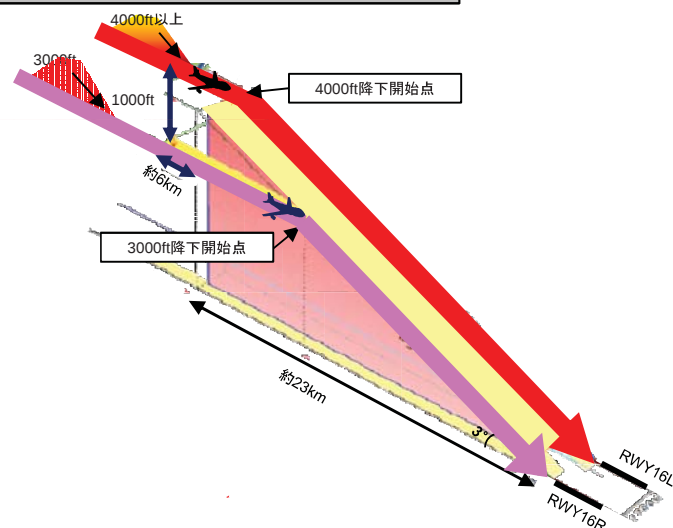
※ なお、この場合において、D滑走路からの離陸など他の選択肢は、A・C滑走路着陸機の着陸復行との競合の発生等(管制での着陸復行の有無確認及び出発機に対する指示に長い時間を要するといった点を含む)により処理能力は増えない。



南風運用時の新経路案の背景(要因③、④)

- ③ A滑走路とC滑走路は滑走路間の距離及びそれぞれの経路が近接しているため、同時平行着陸には計器進入方式(ILS)が前提。この場合の最終進入には、国際基準に基づき、4,000ftから進入開始する場合最低でも滑走路の約23km手前から直行降下区間を設定することが必要(同時平行着陸を行うためには、もう一方(高度の低い方)の経路も含め、さらにその手前に約6kmの直線平行飛行区間の設定が必要)。また、最終進入開始以降は、一定の降下角度(3度)で降下を行うこととされている。
- ④ 経路については、国際基準に即し、東京スカイツリーや東京タワーなど既存の地上物件を回避する形で設定する必要(地上構造物から最低でも高度で1000ft(約300m)の間隔を確保することが必要)。

最終進入区間の設定



既存地上障害物との間隔確保

